Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

韓国海事情報に関する経常的調査

２０１７年２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57号：平成28年2月

■ トピック記事

⊙ 造船海洋人新年あいさつ会で危機克服を決意---------- P2
⊙ 韓国の造船大手3社は今年復活するか---------- P3

■ 主要ニュース

⊙ 官民共同で航海設備3Dナビゲーションを開発---------- P4
⊙ 経営難の造船大手3社、昨年3,000人をリストラ---------- P4
⊙ 今後5年間、海洋調査に6,187億ウォンを投資---------- P5
⊙ 釜山市、舶用品産業育成を支援---------- P6
⊙ 金融委員会、会計基準改正案を確定---------- P7
⊙ 水深6,500m探査のための有人潜水艇開発を推進---------- P8

■ ニュース速報

⊙ 現代重工業グループ、2015年に約210億ドルを受注---------- P9
⊙ 現代重工業、工場稼働を縮小---------- P9
⊙ 現代重工業、世界初の高圧用窒素酸化物低減装置を製作---------- P10
⊙ 現代重工業、2015年に1兆5,401億ウォンの赤字---------- P11
⊙ 現代重工業－斗山重工業、海洋資機材国産化で協力---------- P12
⊙ 現代重工業、トルコからタンカー2隻を受注---------- P13
⊙ 現代尾浦造船、業績改善＆受注増加を期待---------- P13
⊙ 現代尾浦造船、2015年に668億ウォン黒字---------- P14
⊙ 現代尾浦造船、オーストラリアからMRタンカーを受注---------- P15
⊙ 現代三湖重工業、船舶建造6,000万DWTを達成---------- P15
⊙ サムスン重工業、2015年に1兆5,000億ウォンの損失---------- P16
⊙ 大宇造船海洋、ドリルシップ2隻引渡し延長に合意---------- P17
⊙ 大宇造船海洋、世界初の砕氷LNG船を進水---------- P18
⊙ 韓進重工業の債権団、1,300億ウォンを緊急支援---------- P19
⊙ 韓進重工業、2015年に739億ウォンの赤字---------- P19
⊙ 2016 KMI 海洋水産展望大会を開催---------- P20

■ トピック記事

造船海洋人新年あいさつ会で危機克服を決意

1月14日、釜山市内で開催された「2016年造船海洋人新年あいさつ会」で、造船業界関係者らは攻撃的な受注で危機を乗り越えるため、技術革新と大中小企業の相互協力に取り組むことを決意した。

韓国造船海洋プラント協会(KOSHIPA)、韓国船級(KR)、韓国造船工業協同組合(KOSIC)などの9機関が共同開催した同日の行事には、造船海洋プラント協会会長を務める朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長をはじめ、安辰圭(アン・ジンギュ)韓進重工業社長、金喆年(キム・チョルニョン)城東造船海洋社長、李炳模(イ・ビョンモ)STX造船海洋社長、朴範植(パク・ボムシク)韓国船級会長など業界関係者100人余りが参加した。

この席で業界の関係者は、今年の受注目標を前年比36.6%増の456億ドルに設定し、総力を挙げて目標を達成することを決意した。輸出の見通しは366億ドルであった。

新年あいさつ会の前に、釜山市内のホテルで開催された造船海洋業界懇談会では、造船業界の自助努力をサポートする政府の政策支援の必要性が提起された。産業通商資源部の産業政策室長、国会議員、釜山市副市長、造船海洋プラント協会長、現代重工業社長などが参加した懇談会で業界の関係者は、業界の事業再編を本格化するとともに、グリーン船舶など未来市場を確保するための工程効率向上インフラ投資を続けていくことを表明し、それを支えるためにも海外の高機能熔接技術者の導入拡大、船舶金融などを政府レベルで支援することを要請した。

それに対して産業通商資源部は、グリーン船舶や極限環境に対応できる海洋プラントなどライバル国と差別化された市場を先行獲得し、主力産業として定着できるよう積極的に支援していくことを明らかにした。特に、海外技術者の導入拡大などで直面している労働力不足を解消し、中小造船所などへの競争力強化支援を通じてグリーン船舶への改造、旅客船など新たな事業を創出できるよう努めると強調した。同時に、LNGなどクリーン燃料船舶関連産業の育成および海洋プラント産業の充実化を図り、韓国造船産業の競争力を確保するための政策を推進していくことを表明した。

韓国の造船大手3社は今年復活するか

2015年の1年間、韓国の造船会社が被った営業損失は8兆ウォンに上ると見られているが、2016年は造船大手3社が黒字に転じ、危機から抜け出す見込みである。造船会社に巨額の赤字をもたらした海洋プラント部門で、ほとんどの掘削設備の受注は取消または延期され、追加損失が発生する可能性が無くなったためである。

2月4日、現代重工業は2015年の年間売上が46兆2,317億ウォン、営業損失が1兆5,401億ウォンだったことを明らかにした。売上高は2014年に比べて12.1%減少したものの、営業赤字幅は大規模なリストラで52.6%減少した。同社は系列会社社長団の給与全額返却、役員および部署長クラスの給与一部返却、施設投資の縮小または保留など過酷な緊縮策を実施した。

2月1日、サムスン重工業も2015年の業績を発表した。年間売上高は9兆7,144億ウォン、営業損失1兆5,019億ウォンとなった。現代重工業とサムスン重工業の両社とも1兆5,000億ウォン台の営業損失となり、合わせて3兆ウォンを超えている。

問題は未だ業績を発表していない大宇造船海洋である。メインバンクの産業銀行による調査で、昨年に5兆3,000億ウォン規模の赤字を出したことが明らかになっている。同社はすでに、2015年第1四半期から第3四半期までに4兆6,691億ウォンの営業損失を発表しており、第4四半期にも3,000億ウォン以上の営業損失が発生する見込みであるため、年間営業赤字は5兆ウォンを超えると見られる。

したがって、2015年の韓国造船大手3社の営業損失は合わせて8兆ウォンを超える可能性が高い。しかし、2016年上半期には業績回復の兆しが見えている。さらなる損失が発生するおそれのある海洋プラント分野での受注がなく、手持工事の作業もすべて延期されたためである。

問題は、造船大手3社が今年どれだけの受注を獲得できるかにある。造船大手各社は、昨年の受注量より25~35%高く目標を設定したが、その達成のカギを握るのはグローバル海運業界の景気と原油価格の動向であると見られる。

■　主要ニュース

官民共同で航海設備3Dナビゲーションを開発

1月10日、海洋水産部国立海洋調査院は、船舶においても自動車のナビゲーションのように海上・海底の地形や船舶の航海速度、船舶の位置などの海洋情報を確認できる3D電子海図を開発したことを明らかにした。

従来の電子海図は、アップデートしたCDを郵便で受け取り、直接インストールしなければならず、海上・海底地形が点と線だけで表現された2次元の画像だったが、今回開発された3D海図では、海上・海底の地形を3次元で表示される。また、インターネットに接続して直接ファイルをダウンロード・インストールできるため、潮流や海上の天気など様々な情報もリアルタイムで更新される。

国立海洋調査院は、音響測深機などの最新設備により水深を精密に測量して海図を新たに作成した。特に、ターミナル周辺は、海洋の水深によって色を変えて表現した立体海底地図をつくり、障害物や危険物などをひと目で確認できるようにした。

韓国は、航海設備の分野において韓国や日本などに年間570億ウォン規模の販売市場を確保しているが、3次元海上ナビゲーションのように海洋データを活用した製品が開発・商用化されれば、雇用創出だけでなく新たな産業市場の形成も期待できる。イム・チェホ国立海洋調査院海図水路課長は「政府が保有している海洋空間情報の開放と民間産業界との協力を通じて次世代電子海図を開発するとともに、それと連携する最先端航海設備を持続的に開発して国際市場をリードしていきたい」と抱負を語った。

経営難の造船大手3社、昨年3,000人をリストラ

2015年、過去最大の赤字を出した造船大手3社が合計3,000人を削減したことが明らかになった。中小造船会社と協力会社まで含めると、造船業界の人員削減は約5,000人に達すると見られる。

1月11日、関連業界によると、現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海

洋の大手3社は、2015年、リストラや定年退職などで約3,000人の人員を削減したと把握されている。

現代重工業は、昨年、課長クラス以上の事務職と長期勤続している庶務職の女性社員を対象に希望退職を実施し、1,300人あまりを削減した。定年退職を含む退職者も約800人に達している。

大宇造船海洋は、赤字が本格化した2015年8月以降、本社の役員を55人から42人に減らした。さらに、希望退職と辞職勧告を並行して進め、部長クラス以上の職員300人あまりを追加削減した。定年退職を含む退職者も200~300人水準であると推算される。

サムスン重工業も昨年、役員の30%を削減した。また、常時希望退職制を実施して人員を削減しており、正確な人数は公表されていないものの、約200~300人が退社したと業界では推測している。

韓進重工業、STX造船海洋、城東造船海洋など中小造船会社と協力会社の人員削減まで合わせると、造船業界の退職者は約5,000人あまりに達すると見られている。現代重工業社内協力会社協議会によると、現代重工業の赤字の影響で、既に約50社の下請け会社が廃業しているという。

業界関係者は「昨年、類のない大規模な人員削減による熟練工の減少で、企業競争力の低下が懸念される」と述べる。韓国の造船大手3社は、今後、人員削減より、幹部クラスの給料削減や投資縮小などで危機を乗り越える方針であるという。

今後5年間、海洋調査に6,187億ウォンを投資

1月21日、国立海洋調査院は、韓国における今後5年間の海洋調査の基本方針を盛り込んだ「第2次海洋調査基本計画(2016年～2020年)」を発表した。同計画には、管轄海域に対する体系的な海洋調査と気候変動および海洋災害への対応政策強化、海洋調査情報を活用した新たな産業創出などの内容が盛り込まれている。

第2次計画は、海底地形など海洋情報構築に集中していた第1次計画とは異

なり、構築された海洋情報の価値ある活用に焦点が合わせられている。同計画によると、今後5年間の海洋調査に合計6,187億ウォン、年平均1,237億ウォンの予算が投入される。

今回の計画は「海洋調査情報の融合・複合により海洋情報サービス産業をリードする」とのビジョンの下、海の安全を保障する海洋調査、海洋調査情報の価値創出、未来海洋政策の体系的支援を3大基本目標に掲げて作成された。

そのために国立海洋調査院は、基本調査業務である海洋観測および水路測量だけでなく管轄海域の基準となる「領海基準点の管理」、海洋調査分野の新たな成長エンジンを確保するための「海洋調査情報産業の育成」、国民生活に身近な「海洋予報」、海洋主権強化のための「海洋地名調査や東海広報」など49課題の推進計画を設定・施行する。

また、円滑な業務推進のために現在の根拠法令である「空間情報の構築および管理などに関する法律」から海洋調査部分を取り分けた「海洋調査およびその情報活用に関する法律」の制定も推進する予定である。

海洋調査基本計画は、今後の環境変化などを考慮して柔軟に施行できるよう、年度別に詳細施行計画を樹立して推進される。今年は、2016年の施行計画に基づいて第2次基本計画の新規事業推進基盤を整備し、今後の事業を円滑に遂行するために900億ウォンの予算が投入される予定となっている。

釜山市、舶用品産業育成を支援

1月28日、釜山市は舶用品産業の効果的な育成と支援システムの整備のために関連機関・団体と業務協約締結式を開催した。

今回の協約は、舶用品および船舶資機材修理業の発展のために関連機関や団体の間で協力システムを構築し、新製品・新技術の発掘、共同ブランドの開発・普及、舶用品専門家の育成、海外市場進出支援など、様々な事業を共同で推進するために開催された。

舶用品産業は、釜山市の中核基礎産業として、海運、港湾物流、造船・資

機材など様々な産業と密接に関連している付加価置創出度の高い産業で、製造と流通が融合された創造経済型産業として育成することができる。

釜山市は、舶用品産業育成のため、2015年9月に「舶用品産業先進化支援計画」を発表しており、釜山テクノパークは2015年12月に産業通商資源部の「釜山港舶用品産業支援事業(事業費24億ウォン)」を受注するなど釜山を中心に舶用品産業のための支援基盤を整えている。

釜山市海洋水産局の関係者は「釜山は全国の舶用品企業の約70%以上が集まる港湾物流都市であり、舶用品産業が持続的に成長できるよう支援することで、新たな雇用と高付加価値を創出できるきっかけを作っていきたい」と述べた。

金融委員会、会計基準改正案を確定

1月27日、韓国の金融委員会は、受注産業の粉飾決算により帳面上の利益が大幅赤字に急転する混乱を未然に防ぐため、受注契約の詳細を個別工事と営業部分別に分けて公示するように改正した。

同日、金融委員会は定例会議を開き、受注産業の会計情報を詳細に公表させるための措置として、K-IFRS(韓国採択国際会計基準)および一般企業会計基準の改正案を確定した。今回の改正内容は、2016年1月1日以降に開始される会計年度から適用されることになる。

改正案の確定により、受注産業に含まれる造船・建設・プラント企業は、公示の対象となる各工事の進行率、未請求工事、工事未収金などを注釈で詳しく公示しなければならない。但し、工事の予定原価など営業秘密が漏洩する可能性がある場合には、営業部門別の合計額で公示することもできる。従来は会社の全体累積情報のみを公開していた。

金融当局は、今回の措置により、受注産業の会計情報を工事別・営業部門別に公示することで、それまで合理的な投資判断の妨げとなってきた情報の非対称性問題を緩和することができると見ている。同時に、企業の恣意的な会計処理に歯止めをかけ、長期的には受注産業の会計情報に対する市場の不信感を払拭できることを期待している。

今回改正された会計基準は、K-IFRS第1011号(建設契約)、第1115号(顧客との契約で発生する収益)、第1037号(引当負債、偶発負債、偶発資産)、第2115号(不動産建設約定)、一般企業会計基準第16章(収益)である。

水深6,500m探査のための有人潜水艇開発を推進

1月28日、海洋水産部は、人間が水深6,500mまで降下して深海を直接探査することができる深海有人潜水艇の開発を進めることを発表した。今年の下半期のフィージビリティスタディを経て、2017年から2022年まで合計1,393億ウォンを投入して20トン規模の深海有人潜水艇を開発するという。

海洋水産部では、2013年から深海有人潜水艇建造のための企画研究に取り掛かり、2016年1月15日に未来創造科学部に技術性評価を要請し、企画財政部にはフィージビリティスタディ対象事業として申し込んだ。フィージビリティスタディの実施については4月初めに判定結果が発表される。

深海有人潜水艇は、最先端科学技術の結晶であり、国の海洋科学技術力を象徴するものと言われている。6,500m級の有人潜水艇を保有すると、マリアナ海溝など一部の深海を除き、世界の99%の深海を探査することができる。

現在、6,000m以上の深海を探査できる有人潜水艇は、アメリカ、フランス、ロシア、日本、中国の5カ国のみ保有しており、韓国が開発に成功した場合、世界で6番目の保有国となる。日本と1987年に「しんかい」を、中国は2010年に「蛟龍号」を開発しており、最近では、インドやオーストラリアが建造に乗り出している。

韓国海洋科学技術院によると、深海有人潜水艇建造のために総額1,393億ウォンを投資した場合、2,476億ウォンの新規市場と1,000人の雇用創出効果が期待されるという。また、深海設備および関連技術の確保により、海外への貸し出しで年間400億ウォンを確保できるうえ、これまで輸入していた中核部品の費用6,100億ウォンを削減できる見通しである。

■ ニュース速報

現代重工業グループ、2015年に約210億ドルを受注

現代重工業が発表したIRニュースによると、2015年の現代重工業グループの受注成果は209億7,100万ドルと集計された。受注目標(297億5,000万ドル)の70.5%水準であり、前年度(224億4,400万ドル)に比べて14.2%減少している。特に、造船・海洋部門の受注高は139億8,900万ドルで、受注目標(204億5,000万ドル)の68.4%に留まり、前年(168億700万ドル)に比べて16.8%減少した。

系列会社別に見ると、現代重工業は145億3,800万ドルを受注した。そのうち造船部門は59億8,400万ドルを受注し、受注目標(83億5,000万ドル)の71.7%を達成した。海洋部門では15億7,200万ドルを受注し、受注目標(53億ドル)の29.7%に留まった。プラントでは12億5,800万ドルを受注し、受注目標(16億5000万ドル)の76.2%を達成した。

現代尾浦造船は、30億ドルを受注目標に掲げ、27億9,000万ドルを受注して 目標の93%を達成した。12月に受注を獲得できなかったため、目標は達成できなかったが、上半期の受注不振から立ち直ったことが評価されている。

現代三湖重工業は、36億4,300万ドルを受注し、年間受注目標(38億ドル)の95.9%を達成した。

手持工事高は、現代重工業の造船部門が167億6,600万ドル、海洋部門が214億3,600万ドルであった。現代尾浦造船は69億2,100万ドル、現代三湖重工業は86億6,300万ドルで、グループ内の造船3社の手持工事高は合計537億860万ドルと集計された。

現代重工業、工場稼働を縮小

1月22日、現代重工業は今年の4月から海洋プラントのブロックを製作する海洋第2工場の操業を中断することを発表した。

同社の関係者は、「原油価格急落の影響で海洋プラントの発注量が減少したため」と理由を説明した。造船大手3社のうち、海洋プラント製作工場の

稼働を中断するのは同社が初めてである。現代重工業は、現在操業中の作業を海洋第1工場に移管し、海洋第2工場は資材や設備などの積載空間として活用するとしている。

敷地面積が20万m²の海洋第2工場は、海洋第1工場での作業量増加の負担から2012年11月に稼働を開始した。2012年から2015年まで浮遊式海洋石油ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)と液化天然ガス(LNG)プラントを製作してきたが、今年分の工事を確保できなかったことが中断の決め手となった。現代重工業は、昨年、大型海洋プロジェクトを一件も受注できていない。海洋第2工場には一時1,000人以上の作業員が働いていたが、受注減少により現在は約300人が働いている。工場稼働が中断すれば協力会社の社員240人との契約は解除すると見られる。

韓国の造船業界は、昨年、大幅な赤字を出した。造船大手3社が軒並み兆単位の損失を出したのは韓国の造船史上初めてのことである。2014年と2015年の赤字は合わせて10兆ウォン以上で、これは現代・起亜自動車の年間営業利益と同じ水準である。韓国経済を支えている三本柱と言われる電子・自動車・造船のうち、一つの柱が崩れたという懸念の声も出ている。

現代重工業、世界初の高圧用窒素酸化物低減装置を製作

現代重工業が世界で初めて高圧のエンジン排気ガスを浄化する設備の製作に成功した。

2月3日、現代重工業は独自で開発した高圧用窒素酸化物低減装置(HP SCR)を現代尾浦造船で建造している2万600CBM級LPG船に搭載することを発表した。これにより現代重工業は、今年から導入される国際海事機関(IMO)の環境規制を満たすオリジナル技術を確保し、新たな収益創出が可能となった。この装置は、舶用大型エンジンから高温(300~520℃)、高圧(1~5bar)で排出される大気汚染物質である窒素酸化物(NOx)をアンモニア触媒で分解し、最大99%低減することができる。

また、舶用軽油(MGO)より価格が半額程度の一般重油(HFO)を燃料として使用しても、2016年1月に発効した国際海事機関の大気汚染防止第3次規制(TierⅢ)を満たすことができるため、大手海運会社を中心に関心が集まって

いる。

現代重工業は、2012年に低圧(1bar以下)用窒素酸化物低減装置(LP SCR)を開発したが、この装置は、有害物質の少ない舶用軽油を使用しなければならず、中型エンジンにしか搭載することができなかった。同社はこの点を補うために2014年6月から高圧用窒素酸化物低減装置の開発に取り掛かり、2015年12月にノルウェー・ドイツの船級協会であるDNV-GL社立ち会いの下に大型エンジンの性能試験を行った。

現代重工業の関係者は「2018年までには年間100基以上を受注することが目標」と述べ、「市場の流れが急変する中で、競争力を強化するために環境配慮型エンジンやスマートシップなど新技術の開発に取り組んでいる」と述べた。同社はこれまでに高圧用窒素酸化物低減装置を5基受注している。

現代重工業、2015年に1兆5,401億ウォンの赤字

2月4日、現代重工業は2015年第4四半期の暫定業績を発表した。同社の第4四半期の売上高は11兆1,391億ウォン、営業赤字は2,791億ウォン、当期純損失は3,780億ウォンだった。売上高は前年同期比19.6%減少し、営業赤字は10倍以上増加した。当期純損失も7倍近く増えた。

当初、業界では現代重工業が第4四半期に2年ぶりの黒字転換になると見ていた。しかし、実際には、海洋部門で追加損失引当金として3,381億ウォンを計上し、引き続き赤字となった。

現代オイルバンクが石油精製マージンの増加により1,551億ウォンの営業利益となったものの、本業である造船海洋部門での業績改善が思わしくない状況となっている。現代重工業は、第4四半期に造船部門で294億ウォン、海洋部門で2,700億ウォンほどの営業赤字を記録した。

第4四半期の業績悪化で現代重工業は2015年の業績も大幅な赤字となった。売上高は46兆2,317億ウォンで前年より12.1%減少し、営業損失は1兆5,401億ウォンとなった。2014年の3兆2,495億ウォンの赤字に比べて営業赤字は大幅に減少したが、市場の期待には大きく及ばなかった。当期純損失は1兆3,632億ウォンで前年度の2兆2,061億ウォンに比べて改善した。

市場では、現代重工業の業績の不確実性が未だ解消されていないと見ている。HMC投資証券は「海洋部門における主なプロジェクトの引き渡しで工程が安定化し、発注変更により3,382億ウォンを確保したにも係わらず、赤字が持続しているということは、業績の不確実性が依然として残っていることを意味している。2016年と2017年に引き渡す予定の海洋プラントが14基に上るため、業績の改善は期待し難い」と分析した。

現代重工業－斗山重工業、海洋資機材国産化で協力

2月4日、現代重工業と斗山重工業は、海洋資機材国産化協力MOUを締結し、海洋プラントに設置される中核資機材6種を共同で開発することにした。両社は今後、海洋プラントの設計技術、生産技術を共有して浮遊式海洋石油ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)と緊張係留式プラットフォーム(TLP)に使用される鋳鍛造品(金属素材)などの製造に関する共同研究を行う。

現代重工業は独自技術を開発して事業の付加価置を高める方針である。また、これまで陸上発電プラント中心だった斗山重工業も海洋部門まで事業を拡大するために経験を共有できる点で両社の利害が一致した。両社は、蔚山・慶南創造経済革新センターと連携して、優秀な中小企業を資機材の研究開発に参加させる計画である。

現代重工業は、2014年9月に海洋プラント資機材国産化のためのタスクフォースを構成して以来、圧力容器、エアコンプレッサー、熱交換器など中小企業が開発した各種資機材を建造する海洋プラントに取り入れるなど、これまで合計38種の海洋資機材を国産化してきた。

斗山重工業も2012年に海洋プラント用低温鋳鍛鋼素材を開発したのに引き続き、2013年からは、高効率大型ガスタービン国産化国策事業を主導するなどプラント市場における独自技術の確保に取り組んできた。

金淑賢(キム・スクヒョン)現代重工業海洋事業代表は「ほとんどの海洋資機材を輸入に頼っている中で、資機材の国産化は海洋プラントの競争力を高める原動力となる」と述べた。

一方、現代重工業は、昨年12月にも韓国造船海洋資機材研究院、蔚山創造

経済革新センターなどとともに、エンジン資機材国産化のためのMOUを締結して、油圧装置や圧力センサーなど18種のエンジン資機材開発に取り組んでいる。

現代重工業、トルコからタンカー2隻を受注

2月11日、現代重工業は、トルコの船会社であるDitas Shipping社から15万8,000DWT級タンカー2隻を受注したことを発表した。Ditas Shipping社はイランで生産される原油を運搬するためにタンカーを発注したという。

現代重工業がDitas Shipping社から受注したタンカー2隻には、今年から適用される国際海事機関(IMO)の環境規制「TierⅢ」が適用される。IMOのTierⅢには、窒素酸化物(NOx)など環境汚染物質の排出を削減するために汚染物質低減装置の搭載が義務づけられている。

今回の受注に関して、具体的な契約金額は公開されていないが、約1億3,000万ドルと予想されている。英クラークソンの統計によると、2016年1月末現在、15万6,000~15万8,000DWT級タンカーの相場は6,250万ドル水準と発表されている。

韓国の造船大手3社は、世界景気の低迷による船舶発注の減少と原油安により、海洋プラントの発注も急減したため、2016年1月には1件の受注も獲得できなかった。造船大手3社が1カ月間も受注を獲得できなかったのは、2009年9月以来初めてである。

現代重工業は2015年に前年比26%減の145億3,800万ドルを受注した。同社の2016年の受注目標は、昨年より15%増の167億ドルである。

現代尾浦造船、業績改善＆受注増加を期待

1月6日、NH投資証券の発表によると、現代尾浦造船が韓国の造船会社の中で業績改善が最も早い見通しである。

NH投資証券は、現代尾浦造船の今年の業績について、売上は前年比5.4%

減の4兆5,510億ウォンに留まるものの、営業利益は1,430億ウォンと昨年より2倍近く増加し、その勢いが2017年以降まで続くと分析した。

業績改善の根拠は、2013年に大幅な赤字を引き起こした工事が最終段階に入っている上、収益性の高いLPG船の売上げが拡大しているためである。建造船種を減らし、生産性が向上していることもその背景にある。

受注見通しも楽観的である。上半期には新造発注市場が冷え込むと見られるが、現代尾浦造船は2015年に締結したLOIや追加発注オプションなどを確保しているため、他の造船会社に比べて受注の可能性が高い。同社は今年の受注目標を30億ドルに設定した。

2016年の下半期からは、現代尾浦造船の主力船種である石油化学製品運搬船の発注が再開される見通しであり、また、最近、中国と韓国の造船業界で行われている事業再編も同社と競合する中小造船会社が中心となっているため、過当競争も緩和されると分析した。

現代尾浦造船、2015年に668億ウォン黒字

韓国の造船会社のうちで最も安定的な業績をあげている現代尾浦造船が、2015年第4四半期にも黒字基調を続けている。

2月4日、現代尾浦造船は2015年第4四半期の暫定業績を発表し、売上高が1兆12億ウォン、営業利益が81億ウォン、当期純損失が98億ウォンだったことを明らかにした。売上高は前年同期比13.6%減少し、営業利益は88.4%減少して、当期純利益は赤字に切り替わった。

現代尾浦造船の2015年の売上高は4兆6,524億ウォン、営業利益は666億ウォン、当期純利益は257億ウォンとなった。売上高は17.3%増加し、営業利益と当期純利益は黒字に転じた。工程の安定化や原材料の値下がりによる収益改善がその背景にある。

現代尾浦造船、オーストラリアからMRタンカーを受注

2月10日、海外メディアは、現代尾浦造船がオーストラリアのASPグループと5万DWT級MRタンカー1隻の建造契約を締結したことを報じた。

現代尾浦造船が受注したMRタンカーは、石油製品とともにアスファルトも運搬できる兼用船で、一般的なMRタンカーより船価が高いという。MRタンカーの相場は3,550万ドル水準であるが、業界では現代尾浦造船が受注した船舶が4,500万ドルを超える可能性もあると見ている。引渡しは2017年末までとなっており、オプション1隻が追加されている。

ASPグループの新造船の発注は、ニュージーランドのCOLL(Coastal Oil Logistics Ltd)が船隊入れ替えのためにASPの船舶管理子会社であるASP Ship Managementと交わした契約によるものである。当初、2015年9月にSPP造船に同型船2隻を発注したが、SPP造船がRG発行に失敗したため、契約を取り消し、現代尾浦造船へ発注することになった。

業界の一部からは、現代尾浦造船の今回の受注が2016年1月ではなく、2015年末に成立しており、同船舶にはIMOの「TierⅡ」が適用される可能性があるとの見方も出ている。

現代三湖重工業、船舶建造6,000万DWTを達成

1月25日、現代三湖重工業は創業から16年3カ月で船舶建造6,000万DWTを達成したと発表した。

同社はフランスのGEOGAS社が発注した超大型LPG運搬船を引き渡したことで6,000万DWTを達成した。今回引き渡した船舶のサイズは、全長225m、幅36.6m、深さ22.2mで、約5万4,000DWT級の船舶である。

現代三湖重工業は、現代重工業グループとして新たにスタートした1999年10月以来、1万5,000DWTから32万DWTに至る合計486隻の船舶を引き渡した。船種は超大型コンテナ船や原油運搬船、自動車運搬船、LNG船、LPG船、ばら積み船などで、その中には1万8,800TEU級の超大型コンテナ船をはじめ、世界最大級の吊り上げ能力を持つ1万トン級海上クレーン、フロー

ティングドックなども含まれている。

現代三湖重工業は、2000年に8隻の船舶を建造して4,800億ウォンの売上げを達成して以来、成長し続け、2015年には37隻(4兆5,000億ウォン)を建造した。

現代三湖重工業の尹聞均(ユン・ムンギュン)社長は「弊社の船舶建造6,000DWT達成は、韓国通貨危機や世界金融危機など様々な困難を乗り越えて成し遂げたものである。今後とも全社員が一丸となって、世界最高の競争力を備えた造船会社へと成長していきたい」と述べた。

サムスン重工業、2015年に1兆5,000億ウォンの損失

2月1日、サムスン重工業は、2015年第4四半期の売上高が3兆2,286億ウォン、営業利益が299億ウォン、当期純損失が429億ウォンだったことを明らかにした。

第4四半期の業績が改善したのは、大型海洋プラント工事の工程が安定化したためである。それにより海洋部門の売上高は4,000億ウォン、商船部門の売上高は3,000億ウォン以上増加した。

第4四半期の売上高は第3四半期に比べて7,922億ウォン(32.5%)増加し、営業利益も黒字に転じた。当期純利益で赤字が続いた理由は、希望退職による一過性のコストが300億ウォン増えたためである。

また、2015年の年間業績は、売上高9兆7,144億ウォン、営業損失1兆5,019億ウォン、当期純損失1兆2,121億ウォンとなった。売上高は前年(12兆8,791億ウォン)より24.6%減少し、営業利益(前年は1,830億ウォン)が赤字に転じた。当期純利益も2014年の1,473億ウォンの黒字から赤字に切り替わった。

年間営業利益が1兆5,019億ウォンの赤字となったのは、2015年第2四半期に手持工事のコストを全般的に見直して、膨らんだ工事コストを一度にすべて業績に反映したためである。サムスン重工業は、2015年の第2四半期に1兆5,481億ウォンの営業赤字を計上している。

サムスン重工業の関係者は「主要海洋プラント工事でトラブルが発生せず、計画どおり進められた結果、第4四半期の売上高が3兆ウォン台まで回復し、営業利益も黒字に転じた。今後もコスト削減に向けて努力するとともに、海洋プロジェクトにおけるチェンジオーダーやインセンティブの確保などで収益性を回復していきたい」と述べた。

市場では、サムスン重工業が今年から安定的な業績を見せるだろうと見ている。大規模な損失を引き起こしたIchthys CPFを第3四半期に引き渡す予定であるため、不確実性が解消できるという理由からである。HMC投資証券は「工程安定化により、Egina FPSOとShell FLNG 1号基の建造による不確実性が解消されることから下半期の業績安定が期待される」と分析した。

大宇造船海洋、ドリルシップ2隻引渡し延長に合意

1月13日、大宇造船海洋は2015年12月31日までに引渡す予定であったドリルシップ2隻に対して、発注会社と引渡し延長契約を締結したことを公示した。

2013年7月、大宇造船海洋は米州の船会社とドリルシップ2隻に対して1兆2,486億ウォン規模の契約を締結したが、今回の合意により当該船舶の引渡しは2018年4月と2019年1月にそれぞれ引き延ばされた。ドリルシップ2隻の建造は現在、90%程度進められている。

発注会社が契約を破棄せず、早期に引渡し延長に合意したのは異例のことである。最近、発注会社が原油安による財政危機に陥り、工程遅延などを理由に契約を破棄することが相次いでいる。大宇造船海洋側は、引渡し延長の背景には労使合意による生産安定化があると分析した。

大宇造船海洋の関係者は「引渡し延長にともなう追加費用は、発注会社側が補填することで合意した。今回の合意により、契約取消しや引渡し遅延による賠償リスクが解消された」と述べた。

同社は、2015年の11月から巨済玉浦造船所に統合工程事務所(War Room)を設置して、主要海洋プロジェクトの工程をリアルタイムでチェックしており、今年中の引渡しが予定されていた海洋プラント9基の建造に総力を挙げ

てきた。同造船所長の李成槿(イ・ソングン)専務取締役は「市場が冷え込んでいる中で、2018年以降の手持工事を確保したことになり、会社にとっても有利な合意である」と説明した。

大宇造船海洋、世界初の砕氷LNG船を進水

1月18日、大宇造船海洋は玉浦造船所で建造していた世界初の砕氷LNG船の進水式が無事終了したことを明らかにした。同船舶は、大宇造船海洋が2014年に合計15隻(約5兆ウォン規模)を受注したヤマル(Yamal)プロジェクトの第一号船となる。

ヤマルプロジェクトはシベリア最北端のヤマル半島に埋蔵されている約1兆2,500億m^3の天然ガス田を開発して年間1,650万トンのLNGを生産する事業である。2012年には5兆ウォン規模の砕氷LNG運搬船を受注するために、韓国、日本、ロシアなどの造船会社が激突した。

砕氷LNG運搬船は、全長299m、幅50m規模で、17万m^3のLNGを積載し、厚さ2.1mの氷を割りながら北極海を運航できる船舶である。従来の砕氷船は氷に船を乗り上げて船舶の重さで氷を割る方式だったが、ヤマル砕氷LNG運搬船は船舶の推進力により氷を直接割りながら航海する。そのため、氷と直接ぶつかる船体部分には超高強度の特殊厚板が用いられた。また、安定して強力な推進力を得るため、プロペラが360度回転できるようにした。

極海での運航を考慮して、マイナス52度まで耐えられる特殊鋼材を使用しており、最高レベルの防寒処理技術が適用されている。船体の内部・外部に熱線を通し、冷たい空気の流入を遮断する技術を取り入れ、船員の安全を確保しながら設備が円滑に作動できるようにした。

鄭聖立(チョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長は「世界から注目されているだけに、最高品質の船舶を建造するため、総力を挙げていく」と述べた。

韓進重工業の債権団、1,300億ウォンを緊急支援

1月21日、不渡り猶予協定を申請した韓進重工業に対して、債権団は1,300億ウォンを緊急資金として支援する方案を推進することにした。

同社のメインバンクである産業銀行は、1月20日に会議を開き、韓進重工業が4月まで必要としている資金1,300億ウォンの支援について話し合った。

当初、債権団は、企業調査を行い、経営建て直し計画から建てようとしていた。しかし、韓進重工業が3月と4月に償還しなければならない資金が1,300億ウォンに達するため、経営建て直しのためのMOUを締結する前に資金支援を行って急場をしのぐ必要があると判断した。ただし、調査がまだ行われていないため、子会社の株式を根抵当とすることを同社に要求した。

それを受け、2月3日、韓進重工業は、保有会社の韓国総合技術、ハンイルレジャー、HACOR INC.の株式3,250億ウォン分を担保として提供すると発表した。この額は、2014年末現在の自己資本の29.4%に上る水準で、担保提供期間は2017年12月31日までである。

さらに、債権団は企業調査の結果が出てから、1,200億ウォンを追加支援する方針である。韓進重工業が保有している仁川港湾敷地を担保にして特殊目的法人を設立し、同法人が借り主となる形で支援を行う計画である。

韓進重工業、2015年に739億ウォンの赤字

2月3日、韓進重工業は、2015年の営業損失が739億ウォンとなり、前年より営業赤字が減少したと発表した。

同社の2015年の売上高は3兆1,154億ウォンで、前年の2兆5,203億ウォンより23%増加した。また、当期純損失は前年より赤字幅が約72億ウォン減少した228億ウォンの赤字となった。

韓進重工業の関係者は「船舶建造取り消しによる引当金の計上で損失が発生した。だが、2014年より営業損失が減少し、売上が伸びたことは評価できる」と述べた。

2016 KMI 海洋水産展望大会を開催

1月8日、海洋水産部の金榮錫(キム・ヨンソク)長官をはじめ、海洋水産業の関係者約1,000人が参加する中、「2016 海洋水産展望大会」が成功裏に終わった。韓国海洋水産開発院(KMI)が開催した同イベントで、金長官は「海運産業危機克服のために組織の力量を集中していく方針である。業界や学界でも国内・海外における海洋水産業の変化に先制的に対応できるよう努めてもらいたい」と訴えた。

また、全国海洋産業総連合会のイ・ユンジェ会長は、「今年も米国の段階的金利引上げによるドル高基調が予想される中、中国経済の成長鈍化や長引く原油安などにより厳しい一年となりそうだ。さらに、グローバル大手海運会社間の合併、米国のエネルギー輸出政策、大型船舶の近海航路進出など経営環境の変化要素と、船舶温室ガスの排出量削減、船舶のバラスト水管理などグローバル環境規制が世界海運市場の流れを変えると思われる。そのような時期であればあるほど各分野専門家のアドバイスを参考に経営戦略を立てることが重要である」と述べた。

KMIのキム・ソングィ院長は、開会のあいさつで「今回の展望大会をきっかけに、各界の専門家が海洋産業の危機について分析し、その対応策を模索していけば、今の危機も乗り越えられる」と述べた。

同イベントの午前の部では、対外経済政策研究院のキム・チュンドン副院長が「世界と国内の経済見通し」について、韓国海洋水産開発院のイム・ジンス副院長が「海洋水産の懸案と展望」についてそれぞれ発表し、午後の部では、海運・物流・海事安全セッション、港湾物流セッション、水産セッションに分けて行われた。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第58号：平成28年3月

■　主要ニュース

⊙ 海洋水産部、イラン・米国等と海運協力強化---------- P2
⊙ 海洋プラントサービス産業の事業性評価を支援---------- P3
⊙ 韓国初の海事専担裁判部を設置---------- P3
⊙ 造船大手3社、2004年以来の最低の受注残---------- P4

■　ニュース速報

⊙ 現代重工業 - 韓国船級、超大型コンテナ船の共同研究で協約---------- P5
⊙ 現代重工業、ヒムセンエンジン1万台生産達成---------- P6
⊙ サムスン重工業、生産部門長にサムスン電子社長を選任---------- P7
⊙ 大宇造船海洋、LNG-FSUの建造に着手---------- P8
⊙ 大宇造船海洋、世界初のME-GI LNGを引渡す---------- P8
⊙ 大宇造船海洋、受注リスク管理部を新設---------- P9
⊙ 大宇造船海洋、世界初のFLNGを完工---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、2015年第4四半期にまた1兆ウォン損失---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、本年の実績改善に自信---------- P11
⊙ 延期された4兆ウォン台の海洋プラント発注---------- P12
⊙ 造船業界、海外の人材をスカウト---------- P13
⊙ ガス公社、韓国型LNG船貨物倉事業に進出---------- P14
⊙ 海洋水産産業振興フォーラムを開催---------- P14
⊙ 釜山市、船舶燃料のクリーン化を実施---------- P15
⊙ 釜山の造船産業、業況悪化拡大が懸念---------- P16

■　主要ニュース

海洋水産部、イラン・米国等と海運協力強化

2月16日、韓国の海洋水産部は、本年、イラン・トルコ・米国等と海運協定および海運物流協力の覚書(MOU)を締結することを明らかにした。協定が締結されると、韓国企業が運航する船舶に対する最恵国待遇、船舶・船員証書の相互認定などが実現し、海運物流市場への進出が容易になると見られる。

海洋水産部は、イラン・トルコとの二カ国協議を行い、年内にも海運協定を締結する計画である。また、経済制裁の緩和により、貿易量とインフラ投資の増加が予想されているミャンマーには、上半期中に海運協定の締結を提案するとしている。

海運物流企業が海外に進出するための基盤を整えるため、海運物流協力MOUの締結も推進する。最初の相手国は、本年3月に海事庁長の訪韓が予定されているアゼルバイジャンである。海洋水産部は、MOUの締結により、アゼルバイジャンの海運物流市場への進出が有利になり、国内海運企業でアゼルバイジャン出身船員の雇用が増えるなど、両国間の協力が強化されることを期待している。

海洋水産部は、昨年12月に開催された米韓海運協力会議の合意に基づき、上半期中に米国とのMOUを締結し、国際海運政策における協力を促す方針である。さらに、3月中には、パナマ運河利用協力などのために、パナマ政府に対してMOUの締結を提案する計画である。

また、海洋水産部は、昨年に南アフリカ共和国と「海運物流協力MOU」および「海技士免許相互認定協定」の締結に原則合意したことから、南アフリカ共和国政府と協議を進め、年内の署名を目指す。締結が完了すれば、韓国の海運会社が推進している韓国・南アフリカ国営海運合弁会社の設立計画が後押しされ、南アフリカの海運物流市場への進出における足がかりとなることが期待される。

海洋水産部関係者は、「海運物流における国際協力の強化により、国内の海運物流企業が各地に進出できるよう、今後、市場調査・事業性評価などへの支援も強化していく」と述べた。

海洋プラントサービス産業の事業性評価を支援

韓国の海洋水産部は、韓国企業による海洋プラントサービス産業の海外進出を積極的にサポートするため、2016年度の事業性評価支援事業を推進すると発表した。

同事業は、いまだ開拓できていないが、高付加価値の創出が期待される海洋プラントサービス市場に韓国企業が進出できるよう、事業性評価に必要な費用を支援するもので、海外市場への進出を目指している企業のリスク負担を緩和するため、2015年から海洋水産部が施行している。

海洋プラントサービス産業とは、海洋プラント建造後の運送、設置、運営・メンテナンス、解体など海上における運営にかかわる産業を意味し、海洋プラント産業全般における市場規模の半分以上が創出される分野である。

海洋水産部は、同事業に3億ウォンの予算を編成して、支援対象事業1件当たり1億ウォン以内で、事業性評価費用の30~70%を補助する計画である。支援対象は、国内企業が計画している海洋プラントサービス分野のプロジェクトであり、海外有望プロジェクトの発掘・受注、海外市場進出戦略の樹立などが含まれる。書類審査と評価委員会による事業提案書の審査を経て最終的に選ばれる。

海洋水産部の関係者は「世界トップレベルの建造分野とともに、サービス分野も集中的に育成することで、海洋プラントのライフサイクルにおける国際競争力を確保する必要がある。この事業が国内企業にとって海洋プラントサービス分野に進出するきっかけとなることを期待している」と述べた。

韓国初の海事専担裁判部を設置

2月29日、韓国海法学会の発表によると、ソウル高等裁判所とソウル中央地方裁判所、釜山地方裁判所のそれぞれに、主として海事関係を扱う海事専担裁判部が設置されたことを伝えた。

ソウル中央地方裁判所の場合、民事合意部の20部と46部が海事国際取引専担部に指定され、訴価が2億ウォン以下の場合、高額単独裁判部(203単独、

部長判事クラス1名)のうち1ヶ所が海事国際取引企業専担裁判部に指定された。ソウル高等裁判所は第19部を海事国際取引専担裁判部に、釜山地方裁判所は民事合意部を海上知的財産権専担裁判部にそれぞれ指定した。

海事専担裁判部は、指定された専担事件を主に取り扱いながら他の事件も処理するという点で海事裁判所とは異なる。海運・造船・港湾・物流関連の民事事件がソウル中央地方裁判所などで受け付けられると、事件が分類され、海事専担裁判部に送られる。

韓国海法学会は、海事裁判所設置の運動を続けながら、海事法発展の基礎となる海事標準契約書の作成、海事法専門家の教育と育成、国内海上法の国内外に対する広報活動を続けていくとしている。韓国海法学会、韓国船主協会、高麗大学海法研究センターは、2014年12月に海事法廷仲裁活性化推進委員会を構成し、海事裁判所設置の運動を続けてきた。2015年9月には海事裁判所設置国際セミナー、11月には国会公聴会を相次いで開催している。

韓国海法学会のチェ・ジョンヒョン会長は「海事裁判所設置の運動を韓国海法学会が中心となって数年間繰り広げた結果、小さな一歩ではあるものの、海事裁判所設置の前段階といえる海事専担裁判部設置を決めた裁判所の措置を歓迎する」と述べ、「これをさらに発展させて海事裁判所へと昇格させるべく努力を重ねていきたい」と抱負を述べた。

造船大手3社、2004年以来の最低の受注残

3月4日、英クラークソンの発表によると、本年2月末時点の韓国造船所の受注残が2,844万CGTであることが分かった。韓国の受注残が2,900万CGTにまで落ちたのは、月別基準で2004年8月末(2,942万CGT)以来11年6ヶ月ぶりである。また、世界の受注残のうち韓国が占める割合は、本年2月末時点で27.4%となっているが、これは1999年11月以降もっとも低い水準である。

先月の世界の船舶発注量は、16隻57万CGTに過ぎず、船価はタンカー、コンテナ船いずれも約50万ドルずつ低下した。本年1~2月の累積船舶発注量は、33隻104万CGTで、前年同期の225隻528万CGTに比べ、5分の1水準である。このような状況のなか、国内造船業が確保している手持工事量は1~2年分程度に過ぎず、本年と来年に受注が増えなければ、大規模なリストラが

避けられないと予想されている。韓国は、わずか3~4年前は4~5年分の手持工事量を確保し、人手不足を訴えるほどだったが、今後は人員過剰という問題が発生する可能性が高まっている。

現在、造船大手3社は昨年の下半期から非常経営状態に突入している。造船大手3社は昨年、8兆ウォンの赤字を出したが、このうち海洋プラントの損失だけで7兆ウォンに達すると推定されている。そこで、造船大手3社は、昨年から実績改善または経営建て直しまで総額2兆5,000億ウォンを削減する緊縮経営に突入している。大宇造船海洋が1兆8,000億ウォン、現代重工業グループが5,000億ウォン以上、サムスン重工業が1,500億ウォン規模である。

しかし、業界では、本年も造船大手3社が実績を大きく改善するのは難しいと見ている。2月までの受注は、現代重工業のタンカー2隻、液化石油ガス(LPG)運搬船1隻(3億ドル)がすべてである。また、サムスン重工業、大宇造船海洋の受注のない状態が長期化することへの懸念の声も出ている。業界関係者は、「世界的な不況の影響で、当分の間は船舶の輸出が減少傾向を見せるだろう」と述べ、「今のような実績が続くと再来年あたりには深刻な赤字状態に入るだろう」と予想を語った。

■ ニュース速報

現代重工業　韓国船級、超大型コンテナ船の共同研究で協約

2月22日、現代重工業と韓国船級は、1万9,000TEU級コンテナ船の構造安定性を確保するため、ホイッピング(whipping)による影響評価に関する共同研究協約を締結したと発表した。

ホイッピング現象とは、波浪衝撃で船体が過度に振動することを指す。2013年に、悪天候の中、インド洋を航海していたコンテナ船がふたつに割れた事故の原因として注目を集めたことがある。

そのため、超大型コンテナ船の安全性を確保するためには、ホイッピング現象による影響を考慮して構造設計をする必要がある。韓国船級の関係者は「今回の協約締結で、韓国船級と現代重工業の技術交流を拡大し、船舶構造の安全性評価技術をさらに向上させることが期待できる」と述べた。

さらに、韓国船級と現代重工業は、今回の研究に引き続き、スプリンギング(Springing)現象が船体の疲労強度に及ぼす影響評価についても共同研究を行うことに合意した。スプリンギングとは、周期的な波浪外力によって船体が振動することである。

現代重工業、ヒムセンエンジン1万台生産達成

3月3日、現代重工業は、韓国で初めて独自開発したヒムセン(HiMSEN)エンジンの累計生産台数が1万台を突破したことを明らかにした。ギリシャのコスタマレ社から受注した1万4,400トンEU級コンテナ船に搭載される同エンジン4基の生産により、開発から15年目で1万台生産記録を樹立した。

同エンジンは、現代重工業が10年間の研究の末に2000年8月に独自開発に成功した中型4ストロークエンジンである。主に船舶の推進や発電用に使用される同エンジンは、ディーゼル・ガス・2重燃料の3種類のモデルがある。

同エンジンが開発される前までは、韓国のエンジンメーカーは海外のエンジンメーカーからライセンスを取得してエンジンを生産していたが、現代重工業は、開発した自社エンジンに替えることで、2011年から中型エンジン分野での100%自主生産を行っている。

同エンジンは、2002年の大韓民国10大新技術、2004年の世界一流商品、2010年のドイツiFデザインアワードやレッドドット(Red Dot)デザインアワードに選定されるなど、モジュール化設計や優れた出力などで好評を博している。現在、中南米や中東、アジアなどの約40カ国に輸出されており、中型エンジン分野で22%の世界一のシェアを占めている。

現代重工業の関係者は「本エンジンは、この15年間で、ヨーロッパや日本など先進国の企業が独占してきた中型エンジン市場への定着に成功した」と述べ、「新モデル開発や環境配慮型技術の適用など、持続的な研究を通じて競争力を強化してきた結果」と説明した。

また、現代重工業は昨年8月、従来の製品より出力を約20%高め、排気ガスの排出量を減らすなど、性能を向上させた新製品「クリーン・ヒムセンエンジン」をリリースしている。

サムスン重工業、生産部門長にサムスン電子社長を選任

サムスングループは、グループ内で最も優れた製造工程効率化の専門家をサムスン重工業に配置した。

2月29日、サムスン重工業は、3月1日付けで金鍾鎬(キム・ジョンホ)サムスン電子グローバル技術センター長(社長)を新任の生産部門長に任命したことを発表した。

金社長は、1983年にサムスン電子に入社し、無線事業部グローバル製造チーム長、製造技術センター長などを歴任し、サムスン電子のスマートフォンが世界一になるのに貢献したと評されている人物である。

電子製品のエンジニアが、船舶と海洋プラントを建造するサムスン重工業に、社長クラスで乗り込むことについては首をかしげる声もあったが、この人事がサムスン重工業にとって大きな力になるとの分析が説得力を得ている。金社長は、自他ともに認めるサムスン電子最高の製造工程効率化の達人といわれる人材である。サムスングループがこの人材を巨済造船所に配置することをみれば、サムスン重工業の製造工程革新が喫緊の課題となっていることが分かる。

造船所はもっとも巨大な工場のひとつである。数万個の部品と鉄塊が集約して巨大な船舶と海洋プラントを建造する。そこでは、納期をどれだけ短縮できるか、ドックをいかに効率的に使用できるかが収益性と直結している。特に、金社長は、一般商船よりも海洋プラント工程の革新に力を入れるのではないかと見られる。韓国の造船所は、船舶建造部門において十分な工程効率化を成し遂げているが、海洋プラント部門では、まだまだ越えなければならない課題が多いためである。

サムスン重工業にとって海洋プラントは未だハイリスクが残る地雷原ともいえる。マレーシアのペトロナス社から14億7,000億ドルで受注したFLNGの納期が2年程度引き延ばされると見られているからである。ペトロナス社は、今後4年間で118億ドルのコスト削減を含む事業再生案を立てている。サムスン重工業は現在、ペトロナス社のFLNGを約50%建造した状況にあるが、ペトロナス社側と引渡し遅延によるペナルティー分担金などについて交渉中だという。

大宇造船海洋、LNG-FSUの建造に着手

2月17日、大宇造船海洋は、カナダのTEEKAYが昨年2月に発注したLNG運搬船1隻をLNG-FSUに船種変更する契約を締結したことを明らかにした。LNG-FSUは、従来のLNG運搬船に貯蔵能力と陸上供給のためのガス化設備が加える方式で建造される。

TEEKAYは、バーレーン沿岸にあるLNG輸入ターミナルを20年間運営する事業を受注しており、2018年から1日に最大2,265万m^3の天然ガスを陸上に供給する計画である。同社が初めて進出するLNG再ガス化事業を成功させるためには、従来の運搬船より高仕様のLNG-FSUが欠かせない。

このLNG-FSUは、引渡し後、バーレーンのターミナルに長期間係留され、シャトル運搬船から供給される液化天然ガスを貯蔵すると同時に、陸上の再ガス化設備まで安定的な供給を行う予定である。5年置きに陸上のドックで品質検査を受けねばならない一般のLNG運搬船とは違い、貯蔵と陸上への供給を主な目的とするLNG-FSUは、品質検査を受けなくても長期間安定に運営できる。

今回の契約で大宇造船海洋は、LNG再ガス化関連設備のフルラインナップを揃え、今後、LNG再ガス化システム市場における対応力・競争力の向上が期待されている。

大宇造船海洋、世界初のME-GI LNGを引渡す

2月19日、大宇造船海洋は、世界で初めて建造された「天然ガス直噴射推進方式液化天然ガス(LNG)運搬船」を船主側に引渡したことを明らかにした。

同社は、2012年にカナダのTEEKAYから受注した世界初の天然ガス直噴射推進方式のLNG運搬船(17万3,400CBM級)が約3年間の工程を終え、実際の路線に投入されるため玉浦造船所から出航したと発表した。

クレオールスピリット(Creole Spirit)号と名付けられた同船舶は、米国最大の天然ガス生産地域であるメキシコ湾沿岸のルイジアナ州に建設されるSabine Passプロジェクトに投入される予定である。当該船舶の傭船者は米

国のエネルギー企業であるシェニエール(Cheniere)社である。

大宇造船海洋は、クレオールスピリット号に世界初の天然ガス推進エンジン(ME-GI)を搭載し、燃料供給システム(FGSS)や再液化装置(PRS)など独自に開発した多数の天然ガス技術を用いている。同船舶は、従来のLNG運搬船より燃料効率が30%高く、二酸化炭素・窒素化合物(NOx)・硫黄化合物(SOx)など汚染物質の排出量も30%削減されたという。

TEEKAYはこれまで大宇造船海洋に30隻の船舶を発注しており、そのうち、16隻が引渡された。現在建造中の14隻は、天然ガス推進LNG運搬船7隻、LNG-FSU1隻、砕氷LNG運搬船6隻である。

大宇造船海洋、受注リスク管理部を新設

2月23日、大宇造船海洋は受注リスクを管理するための部署を新設したことを明らかにした。

大宇造船海洋は、受注する前に採算性を多角的に検討して、事業性評価を行う独立した部署が必要との意見を取り入れ、2月1日付で財経本部の傘下にリスク管理部を新設したという。

11人の専門家で構成されたリスク管理部は、法務検討・見積り原価管理・受注見積りシステム管理・受注意思決定プロセス管理など、受注リスクに対する総合的な評価を担当する。

同社は、これまでは、営業・設計・生産・調達部署の担当役員が中心となる受注審議委員会を構成して入札や契約書などを検討してきた。そして、さらにリスクが大きく重要であると判断されるプロジェクトに対しては、本部長クラスの役員で委員会を構成し、審査を行ってきた。

同社の関係者は「会社の経営状況から見て、受注の内容を詳しく検討できる独立した部署が必要と判断し、専門部署を新設した」と述べた。

大宇造船海洋、世界初のFLNGを完工

大宇造船海洋が海上のLNG工場と呼ばれるFLNGを完成させた。これで原油だけでなくLNGも、海上で生産から精製・液化・貯蔵・積出まで、ワンストップでできる時代が開かれた。

3月4日、大宇造船海洋は、玉浦造船所でマレーシアのペトロナス社が2012年6月に発注したFLNGの命名式を開催したことを明らかにした。受注額は8億ドルで、当初の納期は昨年末とされていたが、4ヶ月ほど遅延していた。

大宇造船海洋の鄭聖立(ジョン・ソンリプ)社長とペトロナス社のアリピン会長など、約100名が命名式に参加した。当該船舶は、全長365m、幅60m規模で、面積はサッカー場の約3.6倍に相当する。FLNGの上部に設置されたLNG生産構造物の重量だけで4万6,000トンに達し、船体(Hull)部分には、最大で18万m^3の液化天然ガスと2万m^3のコンデンセートを貯蔵できる。

ペトロナス社のFLNGは、本年4月末に船主側に引渡された後、マレーシアのサラワック州北西部の海域に位置するカノーウィット油田に投入され、年間最大120万トンのLNGを生産する。韓国内で大型海洋プラントの引渡し遅延と契約取消が相次いでいる中、今般のFLNG完成を機に、低迷する国内造船業が持ち直せるかに期待が集まっている。

大宇造船海洋、2015年第4四半期にまた1兆ウォン損失

3月7日、大宇造船海洋は、2015年第4四半期に3兆7,448億ウォンの売上高、9,733億ウォンの営業赤字、9,798億ウォンの当期純損失となったことを明らかにした。

これにより、年間の売上高は、前年同期に比べ22.7%減少した12兆9,743億ウォン、営業赤字および純損失の規模はそれぞれ5兆5,051億ウォンと5兆1,324億ウォンに達した。この営業赤字の規模は、当初、韓国産業銀行が推定した5兆3,000億ウォンよりも2,000億ウォン程度多いことになる。

大宇造船海洋の関係者は「海洋プラントの追加工事による原価増加分と、

中核事業整理にともなう損失分4,000億ウォンなどを保守的に反映したことから、予想より赤字幅が拡大した」と述べ、「しかし、債権団による実態調査で確認された損失の範囲からは大きく逸脱していない」と付け加えた。

大宇造船海洋が大幅な赤字を計上したことから、早ければ本年の第1四半期から黒字転換する可能性も噂されている。特に、高付加価値船舶であるLNG運搬船の建造が本格的に始まると楽観的と見られる。鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長は、「大々的な経営建て直し努力を続けており、この努力が第1四半期以降ターンアラウンドにつながるかがカギである。現在は諸状況が改善している」と語った。

大宇造船海洋、本年の実績改善に自信

鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長は、本年は海洋事業部門の不確実性をすべて取り除いたことから実績改善も可能であり、また、現在、経営建て直しのためにリストラを行い、2019年まで段階的に3万人水準にスリム化していく計画を明らかにした。

3月10日、鄭聖立社長は、ソウル市内の大宇造船海洋本社で開かれた記者懇談会に出席した。同社長は「海洋事業部分や風力などの新事業での投資の損失、長期売上げ債券および系列会社の支援過程における危険管理の失敗などの要因により、昨年は5兆5千億ウォンの赤字を出した」と語り、「追加的な損失に対する不確実性をすべて反映しただけに、本年は実績改善を期待している」として、自信のほどを示した。

また、同社長は、「2014年には売上高が16兆ウォン、人数は5万人だったが、生産性の向上よりも負荷の方が大きくなったことで統制不能な状況に陥り、結果、昨年の赤字につながった」と説明し、「組職に関しては、生産能率の向上が可能な適正水準である売上高12兆ウォン、人数3万人規模を維持することが理想的である」との判断を語った。それに基づき、2019年まで常時リストラを通じて人員を3万人規模に削減していく計画を明らかにした。

本年の受注実績が一件もない大宇造船海洋は、現在450億ドル程度の受注残を持っている。昨年は、大幅赤字をもたらした海洋部門での受注がなかったため、船舶部門のみで45億ドルほどを受注した。同社長は「本年の受注目

標は、船舶60億ドル、海洋40億ドル、特殊船8億ドルなど合計108億ドルと想定した。海洋部門における市場状況が良くないため、108億ドルはかなり挑戦的な数字」と述べたうえ、「ライバル社に比べ100億ドル以上多い受注残を保有しており、これは約1年分の仕事を保有していることに等しく、仮に本年一件も受注できないとしても耐える余力はある」と説明した。

同社長は、記者懇談会の終わりに「生産部署の役員らは事務所に簡易ベッドをおいて寝泊りしながら、毎日その日の精算をするなどして奮闘している。これからターンアラウンドが始まる」と抱負を語った。

延期された4兆ウォン台の海洋プラント発注

2月18日、オイルメジャーのシェル社が40億ドル規模のナイジェリア海洋プラントに対する最終投資決定(FID)を2017年以降に延期したことが分かった。本件は、当初、現代重工業とサムスン重工業が競合し、現代重工業が優勢であると知られていた。

造船業界の関係者は「収益性低下への懸念から、シェル社がナイジェリア海洋プラントをはじめとする超大型プロジェクトへの投資を延期する決断を下したため、海洋プラント受注への展望が悪化している」と述べ、「今回の決定は、原油価格の下落だけではなく、シェル社とナイジェリア政府との契約条項が合意に至らなかった影響もある」と説明した。

本年の施設投資費用10%削減を発表したシェル社が、FPSOへの投資決定を延期したことから、年内の受注を期待していた現代重工業とサムスン重工業は来年に期待するしかなくなった。原油安がこのまま続けば、来年以降も発注が先延ばしされる可能性もある。

両社がこのプロジェクトに期待をする理由は、超大型プロジェクトであるためだ。プロジェクトの総規模額は40億ドルで、これは、サムスン重工業が本年立てた海洋プラント受注目標(75億ドル)の半分を超える額である。現代重工業は、本年の海洋プラント受注目標を前年より40%低い32億ドルに設定しているため、このプロジェクトの受注に成功すれば、受注目標を一遍に達成できることができる。

ただし、造船業界の関係者は、本年の見通しについて「原油安により発注会社らの事情が悪化しているため、海洋プラント受注に対する期待はさして大きくないのが実情」と語った。

造船業界、海外の人材をスカウト

現代重工業とサムスン重工業が海洋プラント分野で海外のエンジニアを続々とスカウトしている。海洋プラント建造における経験不足を補うための人材確保である。スカウトした人材は、海洋プラントの設計・工程を管理とともに、発注会社への対応にも投入される。

2月17日、業界関係者の話によると、2014年から2015年末までサムスン重工業と現代重工業がスカウトした海外のエンジニアは約110人だったという。そのほとんどは欧米やインドのエンジニアリング会社でキャリアを積んだ高度人材である。造船業界が彼らをスカウトしている理由は、海洋プラントにおけるリスクを減らすためである。

昨年、造船大手3社が兆単位の大幅赤字の背景には、2011年から受注を始めた海洋プラントにおける技術力不足と不十分な生産管理があった。設計技術力を備えた上に、海外の発注会社との関係も深い海外のエンジニアは、韓国の造船業界にとって救いの星である。彼らは主に部長または役員として採用され、海洋プラントの設計からスケジュールの管理、資機材の購買、船主会社への対応を含めた海洋プラントプロジェクト全般を管理している。

海外からの人材スカウトに最も積極的なサムスン重工業の場合、2015年第4四半期に黒字転換に成功した。スカウトしてきたエンジニアが管理する主要海洋プラント工事が問題なく無事に進められたためである。現在、海洋プラントの手持工事量は、現代重工業が22基(約220億ドル)、サムスン重工業が24基(約243億ドル)である。

造船業界の関係者は「原油価格が底を打ち、世界経済が回復する時に備えて、あらかじめ海外のエンジニアをスカウトし、海洋プラントにおける基本・詳細設計能力を確保することが目標」と説明し、「海洋プラントは依然として造船業界の新たな成長エンジンである」と述べた。

ガス公社、韓国型LNG船貨物倉事業に進出

2月25日、韓国ガス公社は、韓国の造船大手3社と合弁で投資会社であるKC LNG Tech(KLT)を設立したと発表した。

KLTは、韓国で開発したLNG船の貨物倉であるKC-1を商用化し、韓国造船産業の国際競争力向上などを目的に設立された。

造船大手3社のLNG船舶受注量は年間20~50隻で、世界の発注量の約7割を占めている。だが、仏GTT社の技術で貨物倉を建造しているため、受注船価の約5%(1隻あたり約100億ウォン)を技術ロイヤルティーとして支払っている。

韓国独自のLNG船貨物倉であるKC-1の開発は、2004年に国家研究事業としてスタートし、2013年12月には産業通商資源部から国家新技術認証を獲得した。

韓国ガス公社の関係者は「KC-1は、国内・海外で46件の特許を取得しているほど従来のものとは全く異なる技術で、安全性もさらに強化された技術である。また、貨物倉建造においてオペレーティングシステムを導入し、持続的な研究開発で価格競争力を確保することで世界市場への進出も後押ししていく」と述べた。

海洋水産産業振興フォーラムを開催

2月17日、韓国海洋科学技術振興院(KIMST)は、海洋水産業の振興と企業への支援策模索のための「2016海洋水産産業振興フォーラム」を開催した。

海洋水産における産業政策と企業の資金調達をテーマに、大韓商工会議所の国際会議場で開催された同フォーラムには、産学官の関係者約200人が参加した。

第1部では、海洋水産部の海洋産業政策官による海洋政策の発表に続き、韓国輸出入銀行のチーム長による中小企業金融戦略に対する特別講演が行われた。第2部では、新事業の計画樹立および政策資金活用策に関する各界専

門家のテーマ発表とともにパネルディスカッションが行われた。

特に、今回のフォーラムでは、産業界の関係者が現場の懸案や提言などを直接発表し、ファンドおよび政策資金活用策に関する企業相談も同時に行われるなど、参加企業に対して技術開発や企業運営に関する様々な情報が提供された。

韓国海洋科学技術振興院の関係者は「海洋水産産業の重要性が増している中で、産業と科学技術が融合された総合フォーラムを開催し、海洋水産分野の科学技術と産業がともに振興できる基盤を整備していきたい」と述べた。

釜山市、船舶燃料のクリーン化を実施

2月23日、釜山市は、韓国ガス公社などとともに「船舶燃料清浄化推進のための業務協約」を締結した。今回の協約は、従来の船舶の燃料をクリーンなものに変えて、環境および経済的な利益創出と関連事業の発展を図るためのものである。

釜山市は、既存船舶の燃料切り替え事業に民間の参加が難しいことを考慮し、官用船舶2隻(環境浄化船118トン、漁業指導船9.77トン)を活用して、ディーゼルエンジンを天然ガス(LNG)エンジンに改造し、環境性・安全性・経済性を評価してから事業を民間にまで徐々に拡大していく方針である。

同事業は、韓国ガス公社、㈱サムジンヤードなどが共同参加し、釜山北港でLNG供給システム(バンカリング)の設置と既存船舶のための天然ガス(LNG)エンジン開発研究を行うものである。事業費用は、釜山市と韓国ガス公社が50%ずつ負担する。

今回の事業が成功すれば、船舶から排出される大気汚染物質の粉じんを99%、 硫黄酸化物を100%、窒素酸化物を92%、二酸化炭素を23%削減できると見られる。また、燃料費も30%引き下げ、メンテナンス費用も抑えられるため、環境および経済的の面でかなりの利益を創出できると思われる。すでに、欧州などではクリーン燃料船舶が運営されている。

釜山市の関係者は「官用船舶の燃料切り替えモデル事業は、韓国初の施策

であり、民間船舶のクリーン燃料切り替えに向けた最初の一歩となるもので、環境・経済的な利益創出や燃料切り替え技術の確保および港湾先進化など関連事業の発展にもつながることが期待できる」と述べた。

釜山の造船産業、業況悪化拡大が懸念

3月2日、韓国銀行釜山本部が、釜山の造船産業に関連して、産業の業況改善が容易でないとの見通しを含む釜山造船産業現場レポートを発表した。

韓国銀行は、「釜山の造船産業は本年に入り、地域の代表企業である韓進重工業の不渡り猶予協定の申請や受注不振の影響で景気が鈍化し、業況悪化に対する懸念が拡大している」と分析した。

韓国銀行の調査結果によれば、釜山の造船産業(その他運送装備を含む)の生産は、2015年第4四半期に増加傾向が大きく鈍化し、造船関連会社の景気動向指数も2015年の下半期に相当幅下落している。これに関して韓国銀行は、世界的な景気鈍化、海運会社の発注減少、中国との価格競争激化、地域の代表企業である韓進重工業の一時的な資金事情悪化などが主要原因であると分析した。

特に韓進重工業は、2015年中にフィリピン・スービックでの受注確保などに後押しされ営業利益が一部改善したものの、釜山影島の受注減により経営困難が続いている。

韓国銀行は「今後も釜山の造船産業は受注減による困難が続く」と分析し、「韓進重工業の流動性問題が不渡り猶予協定で解消されるとしても、造船企業の収益性改善は容易ではないとみられており、造船資機材企業も業況不振と中国企業の技術的追撃によりさらに厳しくなると見られるだけに、環境配慮型の船舶資機材開発などの自助努力が必要」と強調した。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第59号：平成28年4月

■　主要ニュース

⊙ 優秀造船海洋資機材の共同ブランド「マラオン」、ホームページ開設-- P2
⊙ 慶尚南道、2030年までに造船海洋産業に1兆400億ウォンを投入--------- P2

■　ニュース速報

⊙ 現代重工業、クウェートからタンカー2隻を受注---------- P3
⊙ 現代三湖重工業の船舶、イギリスで最優秀船舶に---------- P4
⊙ 現代重工業、火災を防ぐ断熱材を開発---------- P5
⊙ 現代重工業、アメリカGEと事業協力を強化---------- P5
⊙ 現代重工業、第1四半期に黒字転換可能か---------- P6
⊙ 大宇造船海洋、2015年の実績を一部修正---------- P7
⊙ 大宇造船海洋、海洋プラットフォームの契約を取り消される---------- P8
⊙ 大宇造船海洋、ソンガ・プロジェクトの引渡しを完了---------- P9
⊙ 海洋水産部、アジア太平洋地域の海事安全協力活動を強化---------- P9
⊙ 海洋水産部、極地専門家を育成---------- P10
⊙ 韓国海洋水産開発院、釜山の海洋プラント業界の海外輸出を支援-------- P11
⊙ インド海洋投資博覧会、韓国企業は参加に二の足---------- P12
⊙ 韓国産WIG船、中国に進出---------- P12

■　主要ニュース

優秀造船海洋資機材の共同ブランド「マラオン」、ホームページ開設

3月23日、韓国造船海洋資機材工業協同組合(KOMEA)は、韓国の優秀造船海洋資機材の共同ブランドであるマラオン(MARAON)ホームページを公式開設したことを明らかにした。

同組合は、2010年から、韓国造船海洋プラント協会、7大造船所同伴成長委員会と共同で、優秀な造船海洋資機材会社を発掘し、マーケティングを支援している。今年も25社を優秀業社に選定した同組合は、中小企業庁が認定した優秀中小企業を中心に、国内外のバイヤーに効果的なマーケティングを行うため、昨年、造船海洋資機材ブランドの「マラオン」を製作、商標登録を終えた。

グローバル造船海洋資機材のトップブランドという意味を持つマラオンは、エンジンや部品分野を含む7分野に細分化されており、韓国の優秀資機材企業がすべて参加できる基盤を整えた。また、今年から中小企業流通センターの支援を受け、KWANGSAN、BY、SAMKUN CENTURY、船寶工業、PANASIAの参加企業5社の国内外マーケティング強化に乗り出す。

同組合は、マラオンのホームページを運営するとともに、組合が主管する国内外の展示会や輸出商談会、グローバルネットワークなどを通じて「マラオン」ブランド参加企業の情報を提供するなど、持続的なマーケティングを展開していく方針である。

同組合の関係者は「韓国7大造船所が認める優秀中小造船海洋資機材企業で構成されたマラオンが世界に広く知られるよう、中長期計画を立てて広報していきたい」と抱負を語った。

慶尚南道、2030年まで造船海洋産業に1兆400億ウォンを投入

3月17日、慶尚南道は、原油価格の下落などにより低迷が長期化する造船海洋産業を救うため、2030年までに総額1兆400億ウォンを投入する「造船海洋産業中長期育成マスタープラン」をまとめた。

世界一の造船海洋強国の維持というビジョンの下、2030年までに、造船海洋プラント輸出の30%増、海洋プラント資機材部品の国産化率60%達成、レジャー船舶産業の世界市場シェア10%達成を目標に掲げた。

このため、慶尚南道は、持続可能な造船海洋産業エコシステム構築に向けた成長基盤の造成、産業構造高度化に向けた未来戦略技術の育成、グローバルマーケティング活性化に向けたビジネス創出、中小企業の競争力強化の4大推進戦略と29の重点推進課題を決めた。

この重点課題を推進するため、各種の政府公募事業や民間資本誘致などに乗り出し、官民合同で1兆400億ウォンを投入する計画である。

造船産業分野については、未来型漁船性能高度化研究基盤を構築し、LNG燃料を船舶に供給するLNGバンカリング資機材の開発などを進める。また、海洋プラント分野については、資機材の国産化率を高めるための研究団地造成、FPSOやドリリング・深海底システムなどに対する中核資機材の研究開発支援に集中する。さらに、海洋レジャー分野については、スーパーヨット・クルーズ関連技術の開発、海洋レジャー設備を売買するクラスター構築などの課題を決めた。

慶尚南道は、このような育成努力が、2020年までに巨済市沙等面一帯に1兆8,000億ウォンを投入して造成する海洋プラント国家産業団地と相まって相乗効果を生むと期待している。

■ ニュース速報

現代重工業、クウェートからタンカー2隻を受注

3月18日、現代重工業は、クウェートのAMPTC社から15万9,000DWT級の大型タンカー2隻を3月10日に受注したことを発表した。契約金額の詳細は明らかにされていないが、業界では約1億3,000万ドル前後と推定している。

現代三湖重工業も、トルコの海運会社と同程度の金額でスエズマックス級タンカー2隻の建造契約を本年2月に結んだ。原油価格が、昨年に底を打ったと思われ、最近、上昇の兆しを見せていることから、タンカー発注につなが

ったと見られる。

業界関係者は、「西部テキサスの原油価格が、最近の3ヶ月間で40ドル台を突破するなど、徐々に上昇している」と述べ、「船舶の発注が昨年に比べて大きく減少しているのは事実だが、原油価格の上昇がこのまま続けば、LNG船などの発注も期待できる」と見通した。

現代重工業と現代三湖重工業の2社は、今年に入り、今回の契約を含め、造船海洋プラント部門で船舶5隻、約5億ドルを受注した。

現代三湖重工業の船舶、イギリスで最優秀船舶に

3月15日、現代三湖重工業が最近建造した船舶3隻が、イギリスの海運専門誌のNaval Architect誌から、本年の最優秀船舶に選定された。

最優秀船舶に選定されたのは、1万8,800TEU級コンテナ船「BARZAN号」、1万5,000TEU級コンテナ船「ALMURABBA号」、17万4,000m^{3}級LNG船「ACHILLES号」の3隻である。Naval Architect誌は「現代三湖重工業が建造した当該船舶3隻は、エネルギー、環境、安全の側面から最も進歩した技術が適用されている」と選定理由を述べた。

中東のユナイテッド・アラブ・シッピング・カンパニー社(UASC)が発注した「BARZAN号」と「ALMURABBA号」には、廃熱回収装置、船内電力管理システム、運航中の船体損傷監視システムなどの最先端設備が搭載されている。また、「BARZAN号」は、400mを超える長さを誇る世界最大級の船舶であり、重油とLNGを燃料として使用する。

ギリシャのマランガス社が発注した「ACHILLES号」は、全長290m、幅46.4m、深さ26.4mのメンブレン型LNG船である。現代三湖重工業は、プロペラ翼の数を5個から3個に減らし、舵の位置を調整することで水の抵抗を抑えるなど、燃料効率を改善した。

現代三湖重工業の関係者は「市場環境は厳しいが、運行費用を減らすことができる高効率の環境配慮型船舶への需要は持続的に増加している」と語った。

現代重工業、火災を防ぐ断熱材を開発

3月22日、現代重工業は、LPG船建造中の火災発生を防止できる断熱材を世界で初めて開発したことを明らかにした。

同社は、国内外の世界的な断熱材専門会社と、2015年1月から約1年間、共同研究を進め、LPG船貨物タンク用の高難燃性断熱材の開発に成功した。

LPG船の貨物タンクは、気化による液化ガスの損失を防止するため、零下50℃以下を維持しなければならない。そのため、従来は、熱伝導率の低いポリウレタン材質の断熱材を使用してきた。しかし、この材質は火に弱いという弱点があり、溶接時に飛び散る火花によって火災が発生すれば、瞬時に延焼してしまうという短所があった。

今回開発された高難燃性断熱材は、熱に弱いポリウレタンの化学的構造を変化させ、難燃性を持たせた製品である。溶接時に火花が飛び散っても燃え広がることがなく、たとえ火が点いたとしても、4分以内に自然消火する特性があるため、LPG船の火災発生を画期的に低下できると期待されている。

また、断熱性能は、従来のポリウレタン材質に比べても全く劣らないと説明する。現代重工業は、新たに開発した断熱材を今年の上半期中に建造が始まるLPG船に適用していく計画である。

現代重工業関係者は「今回の高難燃性断熱材の開発により、LPG船建造中に起こり得る火災から作業者の安全を確保し、主力船種のひとつであるLPG船の受注競争力をさらに高めることができる」と語った。

現代重工業、アメリカGEと事業協力を強化

3月24日、現代重工業は、アメリカのGE社と「ガスタービン推進船に対する包括的事業協力」に向けたMOUを締結したことを明らかにした。この日行われた締結式には、現代重工業会長と造船事業代表(社長)、定期船企画室副室長(専務)、そして、GE副会長、GEマリーンソリューション社長、GEコリア総括社長などが出席した。

この日、両社は、MOUを締結した後、ガスタービン推進船の技術開発事項や経済性確保の現況について話し合った。また、来月オーストラリアで開催される予定の「LNG18展示会」のガスタービン推進LNG船の共同営業方案について意見を交換した。この他、プラント事業、造船・エンジン・資機材事業全般を含め、現代重工業のロボット製作技術とGE社の医療機器技術を基にした医療ロボットの開発についても、協力を拡大していくことで合意した。

GE社は、エネルギー、オイル&ガス、航空、ヘルスケア、運送、デジタルなど合計9つの事業群を持ち、世界180カ国で事業を展開している。昨年の売上高は1,174億ドルであり、従業員数は約33万人に達する。両社は、これまで船舶、プラント、電力器機、エンジンなどの分野で協力関係を維持してきた。現代重工業は、昨年7月にGE社のガスタービン基盤のCOGES(Combined Gasturbine Electric & Steam)システムを搭載したLNG船を開発し、イギリスのロイド船級(LR)から基本承認を受けている。

現代重工業、第1四半期に黒字転換可能か

3月23日、NH投資証券は、現代重工業が2016年第1四半期に黒字に転換すると予想した。黒字転換に成功すれば、同社としては10四半期ぶりの赤字脱出となる。

現代重工業の本格的な実績改善は、今年下半期から可能と見られ、同証券は「現代重工業は、今年下半期から収益率の低い工事の売上比重が減少する一方、LNG船やLPG船など収益率の高い船舶の売上比重が増加するので、収益が改善する」と分析した。

造船以外の事業も注目されている。同社は1984年にロボット事業に進出し、2014年までに産業ロボット3万3,000台を生産した。最近は医療用ロボットを開発し、同部門の成長が期待される。

同証券は「今後、ロボット部門の成長が、現代重工業の企業価値上昇に重要な役割を果たす」とし、「2015年のロボット部門の売上高は2,537億ウォンで、エンジン事業部全体の営業利益の7%以上を占めた」と分析した。また、「現代重工業の子会社である現代オイルバンクの企業価値は約4.2兆ウ

ォン」とし、「現代重工業の持分比率が92%の状態で上場すれば、有意義な現金流入も可能」と評価した。

現代尾浦造船も、経営建直しへの期待が高まっている。同証券は「現代尾浦造船は、造船会社の中で最も早く収益が改善している」とし、「上半期は受注不振が続いているものの、下半期から主力製品であるケミカルタンカーやLPG船の需要改善が予想されている」と分析した。また、「同社は今年、収益率の高い船種の売上比重増加で収益性改善が本格化し、建造船種の単純化で作業効率も改善する」と分析した。

大宇造船海洋、2015年の実績を一部修正

大宇造船海洋が、2013年、2014年の2年間に発生した2兆ウォン規模の損失を財務諸表に反映させていなかったことから、2015年の営業損失にそれらを一気に反映させていたことが明らかになった。

3月23日、会計業界関係者の話によると、大宇造船海洋の外部監査を担当するデロイト安進会計法人は、最近の監査過程で、昨年の推定営業損失額の5兆5,000億ウォンのうち、約2兆ウォンは2013年と2014年の財務諸表に反映すべきだったという結論を下し、会社側に訂正を要求した。

これを受け、大宇造船海洋は、過去の財務諸表を修正するとしている。デロイト安進会計法人は、大宇造船海洋の2013年、2014年の財務諸表に、長期売上債券の引当金やノルウェーのソンガプロジェクト関連の損失などがまともに反映されていないことを指摘したという。

大宇造船海洋は、2013年に4,409億ウォン、2014年に4,710億ウォンの営業利益を出したと公表したが、昨年5月に就任した鄭聖立(チョン・ソンリプ)社長が、元経営陣が隠そうとした事実を明らかにし、2015年だけで5兆5,000億ウォンという大幅な赤字を計上した。これにより前任経営陣への大規模な粉飾会計疑惑が提起され、検察が関連内容を捜査している。金融監督院も、大宇造船海洋が粉飾会計を故意に行い、会計法人もそれを黙認していたのではないかについて会計監査に取りかかっている。

大宇造船海洋の累積損失規模は変わらないものの、漏れていた費用分と損

失引当金が反映されれば、2013年、2014年の実績は赤字に転落する。2010年から大宇造船海洋の監査を担当しているデロイト安進会計法人は、これまで毎年行われる監査報告書に「適正」意見を出していた。

大宇造船海洋は「今後は、明確な原価概念を確立し、精密な状況予測などの管理能力を強化し、損益の修正という事態が再発しないように努力する」と発表した。業界では、今回の財務諸表訂正により、これまでに黒字の財務諸表を基に投資決定していた個人投資家が、集団訴訟に乗り出す可能性があると見ている。また、デロイト安進会計法人側が当時の会計ミスを認めただけに、前経営陣の粉飾会計への関与に対する検察捜査にも弾みがつくと見られる。

大宇造船海洋、海洋プラットフォームの契約を取り消される

3月30日、大宇造船海洋が、デンマークの国営エネルギー会社であるドンエネルギー(DONG E&P A/S)社から2012年に受注した原油生産用の海洋プラットフォームに対し、契約取消通告を受けたことが明らかになった。

同日、ドンエネルギー社は、大宇造船海洋とテクニップ(Technip)社にプラットフォームの取消通告を行ったと自社のホームページを通じて公表した。取消通告の事由は、納期遅延という。

大宇造船海洋は、2012年2月、世界的な海洋プラント設計会社であるテクニップ社とコンソーシアムを結成し、ドンエネルギー社から原油生産用海洋プラットフォーム1基を受注した。当時公開された契約金額の約5億6,000万ドルのうち、大宇造船海洋の受注額は2億ドルで、2015年4月までに発注会社に引き渡す予定になっていた。

このプラットフォームは、1日当たり3万5,000バレルの原油生産が可能で、大宇造船海洋はトップサイドの設計と製作を担当していた。大宇造船海洋関係者は「現在、経緯を確認している」と述べ、「契約は工程の進捗率によって建造費が支払われる形で、現在70~80%程度完成している。その部分の建造費は支払われているので、追加的な損失発生はない」と説明した。

大宇造船海洋、ソンガ・プロジェクトの引渡しを完了

3月31日、大宇造船海洋は、ノルウェーのソンガオフショー社にセミサブマーシブル4号基の引渡しを完了したことを明らかにした。

同社は、2011年9月と2012年5月の2回に渡り、ソンガオフショー社から計4基の半潜水型海洋掘削装置を受注した。このうち1～3号基までは引渡しを完了したものの、設計能力や建造経験の不足による工程遅延から、計1兆ウォン近くの損失が発生した。

大宇造船海洋は最近、財務諸表の訂正過程で、昨年発生した約5兆ウォン規模の損失のうち、2兆ウォン以上を2013年度と2014年度の財務諸表に分けて反映させたが、損失のほとんどがソンガ・プロジェクトによるものと伝えられた。

大宇造船海洋関係者は「昨年の大幅損失の主な原因であるソンガ・プロジェクトが完了したことで、生産日程に余裕が生じた」と述べ、「流動性も改善できると期待している」と語った。

大宇造船海洋は昨年、今回の引渡しとは別に、ソンガ1・2号基の建造過程で発生した追加費用の補填のため、ロンドン海事仲裁人協会(LMAA)に仲裁を申請している。大宇造船海洋はソンガオフショー社が提供した基本設計マニュアルに誤りがあったと主張しており、約1年後に結果が出ると見られる。

海洋水産部、アジア太平洋地域の海事安全協力活動を強化

海洋水産部は、アジア太平洋地域の海事安全協力活動を強化するため、3月15日、16日にニュージーランドで開催される局長クラスの海事安全機関長会議(APHoMSA)に参加する。

海洋水産部は、今般の会議で、最先端航法システムであるEナビゲーション事業の推進やヨーロッパを中心とした国際標準化に対応していくための「e-Navigation Underway Asia Pacific Conference」の創設を提案し、加盟国からの協力を訴える予定である。

また、本年から施行される国際海事機関(IMO)の加盟国監査制度に備えた発展途上国支援方策、海洋環境の保護や船員の福祉向上などに向けた地域レベルの協力案についても話し合う。

それに先立ち、海洋水産部の担当者は、14日、オーストラリア海事安全庁長(Michael Kinley)と会見し、両国間の外国籍船舶点検の統一的施行やIMOへの共同対応などの協力案について話し合う第6回韓・豪海事安全政策会議を開催する。

朴光烈(パク・クァンヨル)海洋水産部海事安全局長は「今般の会議を通じてEナビゲーションなど、海事安全分野全般にわたる協力体制をさらに強化し、国際的な地域協力モデルへと発展させていく計画」と語った。

本海事安全機関長会議は、地域における海上安全、海上保安や海洋環境の保護での協力増進のために、1996年4月にオーストラリアで初めて開催された。本年で17回目を迎えるこの会議には、22の加盟国から約70人が参加する。

海洋水産部、極地専門家を育成

海洋水産部は、3月18日から4月8日まで、極地専門人材養成プログラムに参加する国内の大学院生3名を募集すると発表した。このプログラムは、将来、韓国の極地政策をリードしていく人材を養成するために、初めて施行されるもので、極地圏の国際政治とガバナンスに対する教育が実施される。

このプログラムは、極地分野で有名なノルウェー北極大学が提供する約3週間の教育課程(5月9日~5月29日)修了を支援するものである。ノルウェーのトロムソに位置するノルウェー北極大学は、ノルウェーで3番目の規模を持つ大学であり、代表的な国際北極フォーラムの「北極フロンティア」が開催される場所でもある。

今般の極地専門人材養成プログラムは、韓国籍を持ち、英語での受講が可能な国内の大学院生(修士・博士課程)であれば志願できる。最終的に選抜された研修対象者には、旅費、教材費、宿泊費が支援される。

また、修了者に対しては、同事業の主管機関であるノルウェー北極大学と韓国海洋水産開発院の共同修了証を授与する予定であり、極地関連の卒業論文を作成する場合、研究費の一部を支援する。

さらに、海洋水産部は、上半期の北極圏研修プログラムに引き続き、下半期には南極圏主要大学の極地教育課程を履修する短期研修プログラムも推進する計画である。

韓国海洋水産開発院、釜山の海洋プラント業界の海外輸出を支援

韓国海洋水産開発院(KMI)は、釜山地域の海洋プラント業界が海外進出できるよう、積極的な支援に乗り出す。KMIは、3月16日から19日まで、インドネシア・バリで「2016 インドネシア韓国海洋週間(Korea Ocean Week 2016, Indonesia)」イベントを開催した。

ジャカルタ市内で15日から17日まで開催された「インドネシア・ガスサミット」の特別セッションでは、インドネシアの「ミニLNGプロジェクトと発電プラント市場」と題するセミナーを開催し、韓国のLNGや造船海洋プラントの技術力を披露した。また、韓国政府とインドネシア政府が18日、19日にバリで開催した「韓国・インドネシア海洋フォーラム」は、両国間の協力体系を構築するだけでなく、ビジネス開発にも大きく貢献できると期待されている。

特に、イベント期間中に成立した約2億5,000万ドル相当のLNG発電設備の輸出に関するMOU締結は、釜山地域の海洋プラント企業などの活路模索の機会となる見込みであり、イベントに出席したインドネシアのエネルギー部次官が「自国のLNG需要の増加傾向に比べ、関連インフラの構築が大きく遅れている」とし、韓国企業の投資や進出を要請したことから、今後、追加受注の可能性も期待されている。

今回の2016インドネシア韓国海洋週間を企画したKMIの関係者は、「インドネシアをはじめとする東南アジアで持続的に増大しているLNG・海洋プラント需要を、世界的な技術を保有する釜山の海洋プラント業界が積極的に発掘し、事業として展開していけば、低価格受注による赤字と物量不足で危機に瀕している釜山・慶尚南道地域の造船海洋関連の中小企業に活力を与えると期待しており、さらには雇用の維持または雇用の増大効果を期待でき

る」と述べた。

インド海洋投資博覧会、韓国企業は参加に二の足

4月14日から16日まで開かれるインド海洋投資博覧会に、韓国政府が積極的に参加意志を表明しているが、造船業界の参加率は低いと見られる。造船大手3社のなかでは、サムスン重工業だけが正式参加の意志を表明した。

3月30日、サムスン重工業関係者は、営業と技術部門の役員数名が参加する予定であることを明らかにした。インド国営ガス公社GAILが発注するLNG船建造プロジェクトへの営業目的と見られる。これに対し、現代重工業は、役員1名のみがこのイベントを参観する予定であることが伝えられた。大宇造船海洋は、同じ期間にオーストラリアで開かれるLNG関連カンファレンスへの出席が先に決まっており、このイベントには出席しない旨を明らかにした。

業界関係者は「現在、LNG船の入札が進められているが、海運会社を対象とした運送入札の終了後、造船会社に発注する予定と聞いている」と語った。GAILは、2017年からの20年間で、米国産LNGを自国に運送するため、LNG船9隻を発注するという計画を2014年に立て、当該プロジェクトを推進してきた。

しかし、インド政府は、産業振興策の一環として9隻のうち3隻をインドで建造しなければならないという条件を出し、これまで入札に応じた企業はないという。6隻を受注する海外の造船会社が、残りの3隻の品質と納期を保証しなければならないためである。当該LNG船は1隻当たり2億ドル程度であるが、契約条件は何回か変更されたと伝えられている。

韓国産WIG船、中国に進出

「2016釜山国際ボートショー」に参加した水面効果翼船(WIG船)メーカーのアーロン飛行船舶産業が、8人乗りWIG船10機を中国に供給する内容の予備的合意書(LOI)を交わしたことを明らかにした。8人乗りWIG船の価格は1

機当たり34億ウォンであり、最高時速は200㎞、水面から5～10ｍの高さで飛行できる。また、アーロン飛行船舶産業は、中国のH社に10機(340億ウォン相当)を販売し、合弁会社設立(Joint Venture)の協約も締結した。

釜山国際ボートショーは、3月10日から4日間、釜山Bexcoの第1展示場で開催され、146社から1052ブースが参加した。海外からのバイヤーも多く出席し、集計された輸出商談額は1億5,500万ドルに達する。

屋内展示場のBexcoと屋外展示場の水営湾ヨット競技場の来場客数は、延べ2万5,000人余りであると集計された。Bexcoは「今年で3年目を迎える釜山国際ボートショーが、韓国トップのボートショーに成長できる基盤をしっかりと固めた」と感想を語った。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第60号：平成28年5月

■ 主要ニュース

⊙ 韓国政府、造船業を特別雇用支援業種に指定検討---------- P2
⊙ 造船・海運業の構造改革が難航---------- P3
⊙ 韓・ノルウェー、造船・海洋プラントでの協力を強化---------- P4

■ ニュース速報

⊙ 造船大手3社の海外関連会社も赤字状態---------- P4
⊙ 造船業界に労使対立の兆し---------- P5
⊙ 現代重工業、生き残りをかけた事業改革---------- P6
⊙ 蔚山沖に漂う現代重工業の掘削船---------- P7
⊙ 現代尾浦造船、世界初のメタノール燃料プロダクトタンカーを引渡----- P8
⊙ 現代重工業、また発注の取り消し---------- P9
⊙ 現代重工業、役員25%を削減---------- P9
⊙ 現代重工業、船舶機関監視制御システム「アコニス」1,500機生産達成 P10
⊙ 現代尾浦造船、プロダクトタンカー2隻を受注---------- P11
⊙ サムスン重工業・大宇造船海洋、今年の受注はゼロ---------- P12
⊙ サムスン重工業、インド発注のLNG船を受注できるか---------- P13
⊙ サムスン重工業の海洋プラント建造、白紙化の危機に---------- P14
⊙ サムスン重工業、LNG生産設備の建造契約が解除に---------- P14
⊙ サムスン重工業、第1四半期の営業利益は61億ウォン---------- P15
⊙ サムスン重工業労働者協議会、雇用保障を条件に賃金凍結を提示-------- P16
⊙ 大宇造船海洋、放射線遮断システム開発に成功---------- P16
⊙ 大宇造船海洋、第1四半期の黒字転換に失敗---------- P17
⊙ 大宇造船海洋、LNG船貨物倉システムの独自開発に成功---------- P18
⊙ 韓進重工業、人的リストラを完了---------- P19
⊙ 慶尚南道、造船産業危機克服緊急会議を開催---------- P20
⊙ 釜山市、LNG燃料船舶造船資機材支援センター誘致を確定---------- P20
⊙ 蔚山市、「造船産業危機対応10大総合支援対策」発表---------- P21
⊙ 韓国海洋人的安全振興協会設立---------- P22

■　主要ニュース

韓国政府、造船業を特別雇用支援業種に指定検討

4月7日、大宇造船海洋の労働組合とサムスン重工業の労働者協議会が共同で記者会見し「今年6月以降は、手持工事量の急減が予想され、巨済島で最低約2万人の社外工労働者や下請け労働者が職を失うことになる」と主張した。両団体は、巨済島を雇用危機地域に指定し、造船業を特別雇用危機業種に指定するよう求めた。

韓国政府が雇用危機地域の指定に先立って特別雇用危機業種指定を検討しているのは、現行法上、雇用危機地域の指定は厳格な要件が求められるためである。

雇用危機地域を指定するには、倒産やリストラなどによる失業者や非自発的離職者の数が、前年度の全雇用者数の5%を越えなければならない。巨済島は、まだそこまでには至っていない。

一方、特別雇用危機業種は、雇用労働部長官が主宰する雇用政策審議会の審議で指定される。指定基準は、当該業種の企業景況判断指数などの景気動向、大量の雇用変動や経営上の解雇などの雇用調整状況、主要企業の財務的状況、事業縮小などによる協力会社の雇用変動状況などである。関係省庁、有識者、地方労働庁の担当者などで構成する雇用支援調査団が、これらの基準をもとに指定の妥当性を調査した後、審議会に報告する。

特別雇用危機業種に指定されれば、当該業種の事業者・従業員は、雇用維持支援金、失業給付の支給期間延長、転職・再就職などへの支援を受けることができる。売上高の50%以上が当該業種と関連している協力会社も、この支援を受けることができる。指定期間は1年以内の範囲で雇用政策審議会が決める。支援後も雇用事情が改善しなければ、支援期間満了の3ヶ月前までに1年間の期間延長を申請することができる。

雇用労働部では、特別雇用危機業種指定を積極的に検討するとしながらも、労使が自助努力を先行するよう求めている。昨年、1兆5千億ウォンの赤字を出した現代重工業だが、労組側は、賃金引き上げ、成果給支給、成果年棒制の廃止などの要求を続けている。雇用労働部関係者は「特別雇用危機業種指定は、企業が深刻な危機に直面しているという意味なのに、既得権の維持を

求めるのは世論の理解を得難い」と述べ、「雇用維持のため、賃金・福祉水準の低下も我慢するような積極的な自助努力が先行されるべきである」と強調した。

造船・海運業の構造改革が難航

造船・海運業で推進されている構造改革が、労使間の意見の隔たりや労働組合の反発で難航している。現代重工業が役員全体の25%に当たる約60人の人員削減を発表した後、大宇造船海洋とサムスン重工業も追加リストラ案を検討し始めたが、両社の経営陣や人事担当者は、追加削減の規模や対象の範囲に苦慮している。

大宇造船海洋は、昨年、55人であった役員のうち、約30%に当たる16人を削減した。サムスン重工業も112人であった役員のうち、約30人を削減した。大手造船3社がこの1年間に削減した役員は約150人に上るが、債権団の要求に応えるためには、さらなる削減が必要である。大手造船3社は、役員に引き続き、幹部クラスや一般事務職を対象にリストラを実施し、生産職については労使間の交渉を通じて削減の対象や規模を決めていく計画である。

大手造船3社の経営陣は、内部的には構造改革に苦慮し、外部的には新規受注の獲得に総力を注いでいる。5月2日から5日まで米国・ヒューストンで開かれる沖合技術会議(OTC)をはじめとした主要国での船舶関連博覧会への参加や海外バイヤーとの商談などを通じて、いわゆる「受注絶壁」から脱却し、人員削減の幅を最小化する方針である。

しかし、構造改革の次のステップが生産職のリストラに向かっていることを受けて労組の反発が激しくなっており、労組が従来のように闘争にこだわるのではないかという懸念の声が出ている。造船業界の関係者は「現在の危機は、労使両方が招いたものであり、その克服についても、労使が力を合わせていかなければならない」とし、「会社側との妥協案を模索しながら、前向きに対応していくべき」と述べた。

韓・ノルウェー、造船・海洋プラントでの協力を強化

4月15日、朴槿恵(パク・クネ)大統領は、青瓦台でノルウェーのエルナ・ソルベルグ総理と首脳会談を行い、造船・海洋プラント分野において両国の協力を強化することで合意した。両国は、2012年9月に締結された「造船およびグリーンシップ開発協力MOU」に基づき、環境配慮型船舶や海洋プラントなど、造船・海洋分野における協力を持続的に強化していくことを確認した。

両国は、現在、ノルウェーが発注した船舶や海洋プラントを韓国が建造し、ノルウェーは資機材を供給する形の協力構造を構築している。両国は、造船およびグリーンシップ開発協力MOUを締結して以来、海洋プラントの安全設計に関する研究開発、環境配慮型船舶の技術交流協力を持続的に推進している。

両国は、二酸化炭素貯留(CCS)など環境配慮型エネルギー技術分野においても、産学官の共同研究、官民協議体の構成などを通じて協力を進めていくことにした。ノルウェーは、二酸化炭素(CO_2)の回収・貯留技術を確保し、年間100万トン以上のCO_2貯留プロジェクトを商業的に運用しているCCS分野の先進国である。

両国は、首脳会談を機に、北極航路の共同研究、海運協力、北極協議会チャンネルなどを通じて北極協力を持続的に強化していくことで合意した。ノルウェーは、北極圏の国際協議体である北極評議会の加盟国で、韓国は常任オブザーバーとして参加している。韓国政府は、「今回の首脳会談を機に、北極航路の開拓など中長期的な北極協力の基盤を整えた」と述べた。

■ ニュース速報

造船大手3社の海外関連会社も赤字状態

5月15日、韓国の調査会社が造船大手3社の海外関連会社34ヶ所の財務諸表を分析した結果によると、昨年末現在、造船大手3社の全ての海外関連会社の負債規模は5兆3,584億ウォンに迫る。これは、造船業が好況であった2010年より28.7%(1兆2千億ウォン)増加した数字である。

企業別では、大宇造船海洋が2兆1,842億ウォンで2010年より43.2%増加した。サムスン重工業は1兆2,633億ウォンで約3倍に拡大した。現代重工業は13.4%減少したものの、昨年末、1兆9,109億ウォンとなった。これを合わせると、海外関連会社全体の負債比率は平均548.9%で、5年前の266.1%より2倍近く悪化したことになる。

造船大手3社の海外関連会社のうち、昨年、資本欠損に陥った会社や負債比率が200%を上回った会社は16社(47%)で、全体の約半数であった。現代重工業のベトナム法人の負債比率は約6,250%に悪化し、サムスン重工業のナイジェリア法人も負債比率が約3,000%という深刻な財務危機に直面している。また、大宇造船海洋のカナダ法人など5ヶ所とサムスン重工業のドイツ法人など2ヶ所の海外法人は、昨年末、資本欠損状態に陥った。特に、大宇造船海洋のルーマニア法人は、負債の規模が1兆4,500億ウォンに達している。

カナダのノバスコシア州にある大宇造船海洋の海外法人「トレントン」は、資本欠損などの経営悪化により、今年3月に会社更生手続に入った。トレントンは風力発電設備部門の子会社で、大宇造船海洋の経営再建計画により整理対象になっている子会社の1社である。

造船大手3社の海外関連会社の当期純利益は、2010年の487億ウォンの黒字から、昨年7,330億ウォンの赤字に転落した。

造船業界に労使対立の兆し

大宇造船海洋の労働組合が、韓国政府の造船業構造改革路線に対し、さらなる犠牲の強要は受け入れ難いと反発している。昨年の債権団からの緊急支援に際し、最大限譲歩して自助案を受け入れただけに、追加リストラは無理であるとの立場である。現代重工業の労組も、会社側の構造改革を阻止するため、本格的な争議行為を開始するとしており、造船業界の構造改革をめぐって労使対立が発生する可能性が高まっている。

金融委員会など政府機関は、4月27日に「造船業構造調整の推進方向」を発表し、大宇造船海洋に追加的な人員整理、給与体系の改編、コスト削減など、さらなる自助計画案を要求した。これに対し、大宇造船海洋の労組は、

これ以上の犠牲強要は認めないとの立場を明らかにしている。

大宇造船海洋は、昨年10月、経営再建に向けた4兆2千億ウォン規模の債権団支援を受ける代わりに、労組は経営が立ち直るまでに賃金を凍結し、争議行為を行わないのはもちろん、債権団の要求事項を積極的に受け入れるという内容の確約書を提出した。確約書には、2019年までに段階的に3,000人余りを削減する内容も含まれている。

現代重工業の労組も、会社側の一方的な構造改革の動きに強く反発しており、本格的な争議行為を開始する方針である。現代重工業は、4月28日に役員の25%削減を発表しており、事実上、構造改革を開始している。同社の労組は、5月4日、蔚山造船所で今年の賃金団体交渉闘争の出陣式を行い、9万6,712ウォンの賃金引上、職務環境手当ての引き上げ、退職者数に応じた新規採用、成果年棒制の廃止、転換配置時に労組の同意を得ることなどを会社側に要求した。

造船業界の関係者は「主要大手造船所の社員は、昨年にリストラが行われており、今年は追加リストラがないと見ていた」とし、「今年の経営環境が昨年以上に厳しくなったとして労組との約束を破った経営陣側には、強い反発が予想される」と述べた。

現代重工業、生き残りをかけた事業改革

現代重工業が、近日中に非常経営体制を宣言し、大幅な人員削減や組織の統廃合に取りかかることが分かった。

4月21日、造船業界の話によると、現代重工業の崔吉善(チェ・ギルソン)会長と権五甲(クォン・オガプ)社長が蔚山本社で会議し、大規模な事業改革案を決定したという。事業改革案は、現代重工業の全従業員(約2万7,000人)の10%以上を希望退職、退職勧告の形で削減する内容が中核である。造船業界関係者の間からは、リストラ対象人数が3,000人を超えるとの予想も出ている。

同社は、昨年1月、1,500人の事務管理職社員を対象に希望退職を実施して以来、リストラを行っていなかった。しかし、昨年、海洋プラントの納期遅

延などで1兆5,000億ウォンの赤字を出しており、今年も船舶の受注が例年に比べて大きく減少するなど、経営状況の悪化が続き、再びリストラの実施を決めた。

また、組織の統廃合も行われる。造船・海洋・プラントなどの7本部、388部署のうち、100近くを統廃合することが伝えられた。改革案には、ソウル所在の海洋・化学工業・プラント設計部署を蔚山本社に移転する内容が含まれているという。

現代重工業関係者は「最悪の危機を乗り越えるため、多様な改革案を検討しているのは事実」とし、「現時点で具体案は確定しておらず、明らかにすることはできない」と述べた。

このような現代重工業の動きを受け、大宇造船海洋とサムスン重工業も大幅な事業改革案を発表する可能性が高くなっている。造船業界関係者は「政府と債権団が事業構造改革に積極的である以上、造船会社側も無策のままではいられない」とし、「現代重工業の動きをきっかけに、他の造船会社も事業改革案を発表する可能性が高まっている」と述べた。

蔚山沖に漂う現代重工業の掘削船

韓国南部の蔚山沖の洋上に、巨大な半潜水型掘削リグが行く当てもなく漂っている。現代重工業が今年3月に完工した石油プラットフォームであるが、全長123m、幅96mであり、半潜水型掘削リグとしては世界最大級である。

当該掘削リグは、現代重工業が2012年にノルウェーの船主会社であるフレッド・オルソン・エナジーから6億2千万ドルで受注した。当時、現代重工業は、設計から試運転までの全過程を引き受け、群山造船所で建造を開始した。極寒の気候や強い波にも耐えられるよう、ノルウェー海洋産業標準(NORSOK)に従って建造した。

その後、船主会社から設計変更の要求が頻繁に行われ、掘削リグの引き渡しは当初の2015年3月から同年12月に延期された。設計変更により1億6,700万ドルの追加費用がかかったが、船主会社は納期遅延を理由に追加費用の支給を断った。これを受け、現代重工業は、2015年10月にロンドン海事仲裁

人協会(LMAA)に仲裁を申請したが、それに反発した船主会社は、契約解除を通知し、前受金1億8千万ドルとその利子を要求した。

現代重工業は、追加費用の補填どころか、契約解除で大幅な損失を被る状況に置かれている。現代重工業関係者は「国際紛争の解決には時間が長くかかる上、維持費の問題もある。いつまでも待っていることはできない」とし、「他社への売却を検討中」と述べた。

関連業界では、現在の市場状況では、当該掘削リグの売却は容易ではないと見ている。フレッド・オルソン・エナジー側も、表面上では引き渡しの遅延を理由に契約を解除したが、本音は原油価格の下落により掘削リグの必要性が消滅したためとの見方が支配的である。こうした中、4月16日にノルウェー総理が現代重工業を訪問し、注目が集まったが、この件に関しては言及しなかった。

現代尾浦造船、世界初のメタノール燃料プロダクトタンカーを引渡

4月20日、現代尾浦造船が世界初のメタノール二重燃料船舶を引き渡した。現代尾浦造船はノルウェーのWestfal-Larsen社から2013年に受注した5万トン級のプロダクトタンカー1隻の引渡式を行った。

この日の式典には、現代尾浦造船、船主、船級の関係者が出席し、新船舶の引き渡しを祝い、安全航海を祈願した。18日に開かれた命名式で、船主会社から「LINDANGER」号と名づけられた該当船舶は、全長186.0m、幅32.2m、高さ19.1mである。

特に、世界で初めてC重油とメタノールのいずれでも使用できる二重燃料エンジン(Dual Fuel Engine)が搭載された当該船舶は、メタノールを燃料として使用すれば、窒素酸化物(NOx)や硫黄酸化物(SOx)などの大気汚染物質が全く発生しないのが特徴である。

今年から適用された国際海事機関(IMO)の大気汚染防止3次規制(IMO Tier Ⅲ)を、窒素酸化物低減装置(SCR)を用いずに満足することができ、注目を集めている。また、14個の貨物タンク(Cargo Tank)は、メタノールの運送により塗装の剥離現象が起きないよう、耐湿性と耐反応性に優れた無機亜鉛塗装

(Inorganic Zinc Silicate)が施されている。

現代重工業、また発注の取り消し

4月28日、海外メディアの報道によると、ノルウェーの船主会社であるEdda Accommodationが、納期遅延を理由に現代重工業が建造中の海洋宿泊施設の発注を取り消すことを明らかにした。

当該施設は、2014年3月に現代重工業が受注したもので、作業中の海洋プラントと隣接した場所に停泊して船員などを受け入れられるよう設計された。プール、体育館、サウナなどの設備を整え、最大800人まで収容できる。

当初、当該施設は、昨年6月に引き渡される予定であったが、設計変更の要求が頻繁に行われ、延期されてきた。Edda Accommodationは、4月26日(現地時間)、当該施設に関する発注を取り消すことを確定し、自社のホームページでその内容を発表した。

現在、Edda Accommodationと現代重工業の両社は、ロンドン海事仲裁人協会(LMAA)に仲裁を申請している。Edda Accommodationは「納期遅延」を、現代重工業側は「頻繁な設計変更の要求にともなう追加工程の発生」を納期遅延の理由に挙げている。

現代重工業は、4月26日の業績発表で、今回の契約解除を、貸倒引当金勘定を通じて損失計上したという。当該施設は現代重工業の蔚山造船所で建造中であり、すでに95%ほどの工程が完了した状態である。現代重工業関係者は「この件については、仲裁が進行中であるため、具体的な内容を明らかにすることはできない」と述べた。

現代重工業、役員25%を削減

現代重工業が、造船関連(系列会社を含む)役員の25%を人員整理した。政府主導の構造改革が推進されている造船業界からは、この動きが大規模なリストラや賃金切下げなどの本格化への兆しではないかという声が出ている。

4月28日、現代重工業の上半期人事によると、約240人の造船関連役員のうち約60人が退職することになり、新たな昇進者は一人もいなかった。現代重工業関係者は「受注急減による創業以来最悪の仕事不足状態が続く中、会社の生き残りのためにやむを得ない措置」と説明した。

同社は、2014年、2015年の2年間に約4兆8,000億ウォンの大幅な赤字を出した。これを受けて同社は、4月26日に緊急声明を出して「変化する経営環境に対応し、組職・人材の運用をゼロベースで見直していく」と意志を表明した。

現代重工業に引き続き、大宇造船海洋とサムスン重工業も追加的な人員整理を開始すると見られている。昨年、大宇造船海洋は55人であった役員を39人に、サムスン重工業は112人であった役員を83人に、それぞれ削減している。また、大宇造船海洋は、現在約1万2,300人の社員を2019年までに1万人水準まで減らしていくことを発表しているが、債権団は追加的な構造改革を要求している。サムスン重工業も希望退職や賃金調整などを推進している。

現代重工業、船舶機関監視制御システム「アコニス」1,500機生産達成

現代重工業が韓国で初めて開発した船舶機関監視制御システム「アコニス(ACONIS)」が、23年目で累計生産1,500機を突破した。5月2日、現代重工業は、1993年の初生産以来1,500番目に生産したアコニスをシンガポール・ペトレデック(Petredec)社の8万4,000m^{3}級LNG船に搭載し、引き渡したことを発表した。

アコニスは、推進用や発電機用の各種機関を遠隔で監視・制御し、温度や圧力などに異常がある場合、船内の操舵室や機関室、地上の管制室などにリアルタイムで通知するデジタルシステムである。現代重工業は、1993年に当該システムを独自開発し、ギリシャ、ドイツ、シンガポールなど46カ国で計2億1,600万ドルを売上げた。同分野に占める現代重工業の市場占有率は、2014年に16.1%で、世界2位である。当該モデルは、2010年、世界3大デザイン賞のひとつであるドイツ・レッドドットデザイン賞を受賞し、2011年にはドイツ連邦デザイン賞を受賞した。

現代重工業は、2011年、アコニス技術と情報通信技術(ICT)を融合させ、

陸上でも機関の状態や運航情報などを遠隔制御できる「スマートシップ(Smart Ship)」を開発した。また、2012年には、運航情報の収集と分析を通じて機関の故障予防・診断が可能になった「アコニスDS(Digital Ship Version)」を発売した。

現代重工業関係者は「アコニスDSは、機関室に発生した問題の原因を地上でも確認できるように設計されているため、船舶アフターサービス分野に画期的な変化をもたらした」とし、「今後、船舶内の電力系統を制御・診断する技術をさらに開発し、不況を乗り越える成長エンジンを確保していきたい」と述べた。

現代尾浦造船、プロダクトタンカー2隻を受注

造船業関係者によると、今年4月、韓国の造船業界が受注難に頭を悩ませる中、現代尾浦造船がプロダクトタンカー2隻の受注に成功した。現代尾浦造船が海外の船主会社から4万DWT級プロダクトタンカー2隻を受注したという。

この契約は非公開であるため、詳しい内容は伝えられていないが、1隻当たりの価格は4~5千万ドルと推定されており、一般のコンテナ船やLNG船の船価に比べれば低い方である。造船業関係者は「現代尾浦造船が、先月、プロダクトタンカー2隻を受注したと聞いている」とし、「ただ、船主会社との合意により対外秘扱いとなっている」と述べた。

これにより、現代尾浦造船の今年の受注実績は、今年1月に受注したプロダクトタンカー1隻を含め、合計3隻となった。現代重工業グループ全体では、今年に入って現代重工業の3隻、現代三湖重工業の2隻を含めて合計8隻である。

また、現代尾浦造船は、イランからの受注を再び推進するという。5月初めに行われた韓国・イラン首脳会談を機に、現代尾浦造船にプロダクトタンカー10隻、バルク船6隻など12億ドル規模の船舶受注が再び推進されると見られる。

現代尾浦造船は、イランの国営船社であるイリスルと2007年と2008年に、

プロダクトタンカー10隻とバルク船7隻の受注契約を締結したが、その後、イランに対する経済制裁が発動され、契約が凍結されていた。このうち、バルク船1隻は建造を完了した後、2011年にヨーロッパの船社に売却したため、イリスルとの受注契約リストには、プロダクトタンカー10隻とバルク船6隻が残っている。

イラン政府は、今後、貨物運送に必要なコンテナ船など新たな船舶建造を発注する際、当契約を活用する方法を検討していることが伝えられている。

サムスン重工業・大宇造船海洋、今年の受注はゼロ

3月30日、韓国の造船大手3社のうち、サムスン重工業と大宇造船海洋の2社が、今年1月から3月までの第1四半期の船舶受注が「0件」ということがわかった。両社とも、1四半期間で受注がなかったのは初めてだという。両社の造船所が所在する巨済島では、リストラが行われるなど非常事態に陥っている。

両社の従業員数が約3万人であることを考えれば、3ヶ月連続で「受注0件」は、極めて深刻な問題である。保有する受注が1~2年分は残っているものの、今年末には保有量が急減し、事実上仕事が無くなる可能性が高い。

造船大手3社のうち、現代重工業だけが中東からプロダクトタンカー2隻の受注に成功したが、これも例年に比べれば、極めて低調である。

造船業界関係者は「このままでは、今年末には仕事が次第になくなり、来年には大規模なリストラが始まりかねない」との懸念を示した。さらに大きな問題は、この状況が今年上半期まで続く恐れがあるということである。

複数の業界関係者は、現代重工業を除いた大宇造船海洋とサムスン重工業が、今年上半期中に受注を獲得する可能性は極めて低いと見ている。世界的に発注量が少なく、経営再建で体力がついた日本の造船会社と政府からの全面的な支援を受けている中国の造船会社が、受注競争の強力なライバルとして浮上しているためである。

サムスン重工業、インド発注のLNG船を受注できるか

金榮錫(キム・ヨンソク)海洋水産部長官が大統領特使としてインド海洋投資博覧会に参加する予定である。また、4月14日にサムスン重工業とインドCOCHIN造船所の船舶技術協力に向けたMOU締結が予定され、サムスン重工業が事実上の受注を獲得するか注目が集まっている。

4月14日から16日にインド・ムンバイで開催される「インド海洋投資博覧会」は、インドの政策の中核である自国建造政策と関連して、造船などの海洋産業投資を誘致するためのものである。博覧会会期中にサムスン重工業とCOCHIN造船所のMOU締結が予定されており、COCHIN造船所が受注に成功すれば、サムスン重工業が技術協力を行うことになる。

COCHIN造船所は、インド国営ガス公社のGAILが発注するLNG船プロジェクトに単独入札しており、その結果が注目されている。同造船所が受注に成功すれば、MOUを締結したサムスン重工業が、事実上受注を獲得したことになる。インドの他の造船会社とともに本プロジェクトの受注を準備していた現代重工業と大宇造船海洋は、入札していない。

本プロジェクトは、モディ総理が進める「メイク・イン・インディア政策」の一環であり、3隻のうちの1隻はインド現地で建造しなければならない。GAILが最大の9隻を発注すれば、サムスン重工業は6隻を建造することになる。この金額は約1兆8千億ウォンと予想される。

しかし、現時点では入札の受付が終わっただけで、結果発表の日程は未定である。結果が出た後も、海運会社と造船所間の交渉が残っているため、サムスン重工業が最終的に受注するかどうかは、今年下半期に確定すると見られる。

サムスン重工業の海洋プラント建造、白紙化の危機に

3月24日、造船業界関係者は、オーストラリア最大の石油開発会社のウッドサイド(Woodside)社が、同国のブラウズ(Browse)ガス田に投入しようとしていた47億ドル規模のFLNGプロジェクトをこれ以上推進しないことを決めたと伝えた。サムスン重工業が昨年6月にシェル(Shell)社から受注したFLNG船が、白紙撤回になる可能性が高まっている。

サムスン重工業は、昨年6月、本プロジェクトに参加しているシェル社からFLNG船3隻を受注した。しかし、ウッドサイド社は、最近の景気低迷や厳しい市場環境を理由に、本プロジェクトの中断を発表し、サムスン重工業のFLNG船建造事業も無期限延期した。

FLNG船建造事業は、基本設計を終え、発注会社の着手指示(NTP)が出されてから、建造を始めるという条件付きで契約が締結された。サムスン重工業は、今年第2四半期の本契約締結を期待し、今年の受注目標(125億ドル)にこれを反映していた。サムスン重工業関係者は「発注会社のシェル社に経緯を確認中」とし、「現在、中断が確定したわけではない」と述べた。

サムスン重工業、LNG生産設備の建造契約が解除に

サムスン重工業が、Shell社から昨年受注した約47億ドル規模のFLNG船3隻の建造契約に対する解除通告を受けた。条件付契約であったため解除による損失はないというものの、今年に入って1件の受注もないサムスン重工業の手持ち工事量がさらに減ることになった。

4月28日、サムスン重工業は、オーストラリアのブラウズ(Browse)ガス田の開発計画の暫定中断により、2015年6月にShell社と締結したFLNG船3隻の建造契約が解除されたことを公表した。今回の契約解除は、今年3月、ブラウズFLNGプロジェクトの最大持分を保有するオーストラリアのウッドサイド(Woodside)社が、投資の見送りを発表したことによるものである。

本契約は、発注先の着手指示(NTP)という条件付契約であったが、経営環境や市場状況の悪化により発注先のNTPが通知されず、解除となった。サムスン重工業側は、「NTPの通知と同時に建造を開始する条件付契約であった

ため、実際の作業は行われておらず、契約解除による損失も発生しない」と説明した。

しかし、今回の契約解除により、FLNG船3隻の受注額47億ドルが手持ち工事量から削減され、3月末基準で約348億ドルであった同社の受注残は、約300億ドルに減少した。サムスン重工業関係者は「Shell社とは2009年に長期供給契約を締結して以来、FLNG船分野で協力を続けてきた」とし、「今回の契約解除とは別に、今後も相互協力関係を維持していく」と述べた。

サムスン重工業、第1四半期の営業利益は61億ウォン

4月29日、サムスン重工業は、2016年第1四半期の売上高が2兆5,301億ウォン、営業利益が61億ウォン、当期純利益が159億ウォンとなったことを明らかにした。

前四半期に比べ、操業日数の減少、FLNG建造工程の進捗状況による売上の繰延べなどのため、売上高は前四半期の約3兆2,287億ウォンから21.6%減少し、営業利益も前四半期の約299億ウォンから79.6%減少した。ただ、純利益は、前四半期の約429億ウォンの赤字から黒字転換した。

前年同期に比べれば、売上高は前年同期の約2兆6,099億ウォンから3.1%減少し、営業利益は前年同期の約263億ウォンから76.8%減少した。ただ、純利益は、前年同期の約109億ウォンから45.9%増加した。

サムスン重工業側は「プレリュード(Prelude)FLNGは、発注先であるShell社が世界最大規模で推進している初のFLNGであるだけに、完成度を極限まで高め、十分な試運転を行うため、出港の時期を今年9月から来年4月に延期することで合意した」とし、「ペトロナス(Petronas)FLNGは、発注先の要請により、現在、引き渡しを延期する方向で交渉している」と説明した。

また、「両FLNGプロジェクトの工程の進捗状況による売上の繰延べで、第1四半期の売上高が減少した」と述べ、「利益率の高いFLNG部門の売上が減少し、第1四半期の営業利益も前四半期に比べて減少した」と説明した。

サムスン重工業は、「エジナFPSO、イクシス海洋ガス処理設備(CPF)などの主要プロジェクトは、2015年第2四半期のコスト点検の結果に応じた工事損失を反映して以来、今四半期まで原価と工程の面で追加的な問題は発生しておらず、計画通りに進められている」と説明した。

サムスン重工業労働者協議会、雇用保障を条件に賃金凍結を提示

5月10日、造船業関係者によると、サムスン重工業労働者協議会は、今年の賃金交渉案として、賃金凍結と雇用保障を会社側に提示した。これは、0.5%のベースアップと激励金1人当り250万ウォンの支給を要求した昨年の賃金団体交渉妥結案から見れば、大幅な立場の転換であり、構造改革の本格化を前に、サムスン重工業の労働者側が雇用保証を条件に賃金凍結を受け入れるとの立場を明らかにした。

主債権銀行(主取引銀行)である産業銀行が4月29日にサムスン重工業に対し自助計画案を要求したことで、労働者協議会にとっては雇用保障が喫緊の課題になった。サムスン重工業労働者協議会は、賃金アップより雇用保証を選択する立場を表明したといえる。

サムスン重工業は、昨年から常時希望退職や定年退職で1,000人余りを人員整理した。会社側は強制ではないとしているが、社員たちは相当な圧力を受けてきたと伝えられている。造船業関係者は「造船大手3社は、賃金アップをめぐり、常に労使対立が起きてきた」と説明し、「今回、サムスン重工業労働者協議会が賃金凍結を提示したのは、現実的な交渉案ではないかと思う」と述べた。

大宇造船海洋、放射線遮断システム開発に成功

4月5日、大宇造船海洋は、放射線が遮断できる移動式遮蔽システムを国内で初めて開発したことを明らかにした。「ラッドガード(RAD Guard : Radiation Guard)」と名付けられた本システムは、従来の外国製遮断システムに比べ、使用法が簡単で遮断効果も優秀である。

造船所では、商船や海洋プラントのブロック内部に設置される配管溶接部の品質を調べるため、放射線透過検査を行っており、船舶の配管部分がしっかりと接続しているかを点検している。

これまでの検査は、被爆リスクのため、厚さ1m以上のコンクリートの建物内で、主に従業員の出入りを統制しやすい夜間に行われてきた。そこで、生産性向上を図るために昼間も検査が可能な外国製遮断システムを導入したが、使用料が高く、検査条件が複雑であったため、建造工事がなかなか進まなかった。

今回独自開発に成功した本システムを使えば、半径2mの安全距離内で24時間検査が可能になる。1回当たりの撮影費用も従来の5分の1に低下し、コスト削減効果も期待できる。大宇造船海洋関係者は「安全性を確保しながら、24時間体制の作業が可能になった。生産性向上や納期遵守に大きく役立つと期待している」と述べた。同社は、このシステムを配管検査の多い海洋プラント工事から優先的に使用していく計画である。

大宇造船海洋、第1四半期の黒字転換に失敗

5月4日、大宇造船海洋が第1四半期に263億ウォンの営業損失を計上したと公示し、今年の第1四半期での黒字転換に失敗したことが明らかになった。

鄭聖立(チョン・ソンリプ)社長は、今年3月の記者懇談会で「第1四半期には黒字転換が可能」と自信のほどを示したが、一部のプロジェクトで損失が発生し、結局赤字を出した。ただし、昨年の第4四半期(1兆630億ウォンの営業損失)に比べ、赤字の幅は大きく縮小した。売上高は3兆5,321億ウォンとなり、昨年の第4四半期の3兆8,859億ウォンより9.1%減少した。大宇造船海洋関係者は「収益性が徐々に改善しており、第2四半期からは黒字を出すことができる」と見通した。

大宇造船海洋は、韓国の造船大手3社のうち、唯一、第1四半期に営業損失を計上した。現代重工業とサムスン重工業は、第1四半期にそれぞれ3,252億ウォン、61億ウォンの営業利益を出している。

大宇造船海洋は、昨年の第2四半期、3兆399億ウォン規模の営業損失を発

表し、海洋プラント部門で発生した巨額の累積損失を2015年第2四半期の業績に一括反映している。今年3月には、2015年に出した営業損失5兆5,051億ウォンのうち2兆5,679億ウォンを2013年と2014年の財務諸表に反映した。それによって修正された財務諸表によると、大宇造船海洋は、2013年に7,784億ウォン、2014年に7,429億ウォンの赤字であった。

大宇造船海洋、LNG船貨物倉システムの独自開発に成功

5月11日、大宇造船海洋は、LNG船を世界一建造した経験を活かし、独自のLNG貨物倉システム「DCS16(DSME Cargo Containment System 16)」を開発したことを明らかにした。

今回の技術開発で、大宇造船海洋は、これまで外国に支払ってきた1隻当たり120億ウォン相当のロイヤリティー(船価の5%水準)を削減できるようになった。これで原価競争力が強化され、受注競争でライバル社より優位を占めることができる。また、船主会社は、発注の際に従来システムかDCS16を選べるようになり、選択肢が広がった。

DCS16は、国内外の船級からGeneral Approval(基本設計承認)を受けており、国際海事機関(IMO)の最新IGCコード規定を満足している。同システムは、船主会社など市場からの関心を集め、世界最大のエネルギー企業であるシェル(Shell)社は、自社のLNGプロジェクトにおける同システムの使用に関する公式承認の手続きを進めている。

大宇造船海洋は、DCS16の開発を機に、LNG貨物倉システムの関連事業分野を拡大している。DCS16を選択する船主や傭船会社を対象に、従来システムより強化した品質保証と保険を提供する予定であり、従来システムの修理ライセンスを持つ子会社DSEC社を通じて、修理・点検サービスを提供する計画である。海外の主要修理造船所と提携してサービス網を拡大し、緊急修理サービスチームを運営する計画も推進している。

大宇造船海洋は、主要船級やLNG関連企業と協力し、DCS16の品質保証と点検、資材の承認を担当する合弁法人を設立する計画も進めている。大宇造船海洋中央研究院長のオム・ハンソプ専務は「産学研全体の共生のため、国内の中小造船所、資機材メーカー、研究機関などに技術を移転することを

検討している」と述べた。

韓進重工業、人的リストラを完了

今年1月に流動性リスクにより不渡り猶予協定(債権団による共同管理)を申請した韓進重工業が、自助努力の一環である造船と建設部門の人員削減を完了した。同社は、目標50人に対し、4月17日までに60人が希望退職を申請し、リストラが終了したことを明らかにした。

産業銀行などの債権団は、韓進重工業の経営立て直し策の実施に先立ち、人員削減、賃金削減、人員再配置などを韓進重工業に要求していた。それを受けて同社は、今年3月末までに事務職社員を対象に希望退職者を募集したが、労働組合の反発により目標に満たない17人に留まったため、申請期限を延長して追加申請を受付けていた。

最終的に希望退職を申請した60人の社員のほとんどは、造船部門の一般事務職社員であるという。韓進重工業は、希望退職申請者に、慰労金として平均賃金の15ケ月分を支給する計画である。また、職級を一段階名誉昇格させるとともに、子供の学資金を早期支給する他、再就職も支援していく方針である。

韓進重工業関係者は「企業の存続と残った社員の雇用安定のため、危機克服に全力を注いでいく計画であり、今後も競争力確保のためにあらゆる自助努力を行っていく」と表明した。

韓進重工業の債権団は、今年1月の不渡り猶予協定申請直後、1,300億ウォンを支援しており、4月25日には債権団会議を開き、1,400億ウォンの追加支援を議論する予定である。この日、競争力の低い釜山の影島造船所を特殊船建造造船所として特化させる案なども同時に議論されるという。その後、債権団会議で議論された案件を、5月初め、9ヵ所の金融機関が出席する債権団全体会議に上程し、すべての債権団が同意すれば、本格的な経営立て直し支援に乗り出す予定である。

慶尚南道、造船産業危機克服緊急会議を開催

4月28日、慶尚南道は、巨済市商工会議所で、造船産業の危機克服に向けた緊急対策会議を開催した。本会議は、造船分野の構造改革が進められている中、人員整理による雇用不安や地域経済の停滞が懸念されていることを受け、造船海洋企業と関係機関間の協議を通じて雇用安定と企業支援対策を模索するために開催された。

同日の会議には、大宇造船海洋、サムスン重工業の大手造船2社と城東造船海洋、SPP造船、STX造船海洋の中型造船3社の人事担当をはじめ、慶尚南道未来産業本部長、同本部国家産業団地推進団長、経済支援局雇用政策団長・企業支援団長、道内の市・郡の造船海洋産業業務担当課長、統営市労働支庁の統営雇用センター長、慶南テクノパーク、慶南信用保証財団の関係者などが出席した。

会議に出席した造船海洋分野の関係者は「雇用問題については、失業給付金の適時支給と再就職のための教育という二重戦略が必要」と述べ、「特に問題なのは、人員削減の対象者のほとんどが雇用保険に加入していない社外工であり、彼らは現在の雇用維持制度の適用を受けられないため、政府レベルの制度改善が早急に求められる」と強調した。

また、会議では、受注支援に関し、中央政府(債権団)レベルでは前受金払い戻し保証(RG)の発行などの金融支援が急がれていることが認識され、地方政府レベルでは経営安定のための資金援助や税制減免などの間接支援が積極的に検討された。また、船価の下落や国際的な環境規制の強化による業種転換に必要な国策研究開発課題の支援、現場で実感できる具体的な政府レベルの短期・中長期的な総合対策などが議論された。

慶尚南道は、この会議の後、大手企業の協力会社と追加的な懇談会を行い、業界の広範な意見を集約して、慶尚南道の総合対策を近日中に発表すると表明した。

釜山市、LNG燃料船舶造船資機材支援センター誘致を確定

4月4日、釜山市は、産業通商資源部の公募事業であるLNG燃料船舶造船

資機材支援センターの釜山誘致を確定した。今回の事業は、LNG燃料船舶の燃料供給システムに搭載される各種資機材の性能評価、試験・認証、設計技術などを支援する基盤施設を整えるものである。

釜山市は、2020年までに、釜山市江西区美音産業団地にLNG燃料船舶造船資機材支援センターを建設する計画であり、同センターは、1万275m^{2}の敷地に、国費100億ウォンなど231億ウォンを投入して建設される。同センターには、高圧と零下196度の極低温試験が可能な設備が導入され、各種の試験・認証を行う。

釜山市は、同センターの設立で韓国のLNG造船資機材技術の国際競争力が向上すれば、年間18兆ウォンの直接経済効果と1万6,000人の高級人材雇用効果が発生すると期待している。最近の船舶による海洋汚染への規制強化により、LNGを使用する船舶の需要が増加し、LNG価格も低下していることから、市場規模が大きく成長すると予測しているためである。

現在、韓国は、造船会社と資機材企業が中心となって技術開発を進めているが、技術に対する試験評価認証施設が不足しており、市場参入のハードルが高いのが現状であった。釜山市関係者は「LNG燃料船舶造船資機材支援センターを官用船のLNG転換事業、LNG貨物倉の合併企業誘致事業などと連携し、釜山がLNG燃料船舶の産業生態系の中心地になるべく支援していきたい」と述べた。

蔚山市、「造船産業危機対応10大総合支援対策」発表

5月2日、蔚山市は、景気低迷や原油安で危機に陥っている造船業の危機克服を支援し、地域経済に及ぼす衝撃を最小化するため、蔚山地方中小企業庁、雇用労働部蔚山支庁とともに「造船産業危機対応10大総合支援対策」を発表した。

蔚山市の3大主力産業のひとつである造船業は、現代重工業が2014年と2015年の2年連続で大幅な営業損失を出し、今年の受注量も3隻に留まっており、今後、さらなる危機が懸念されている。

それを受け、金起炫(キム・ギヒョン) 蔚山市長は、4月25日、現代重工業

の社内協力会社の代表を招いて造船業の危機打開に向けた懇談会を開き、26日には権五甲(クォン・オガプ)現代重工業社長などの経営陣と、28日には現代重工業の労組幹部と対話するなど、現場の声を聞きながら、市レベルで実施できる協力事項について議論した。

蔚山市は、懇談会などで提起された意見を取りまとめ、「造船産業危機対応10大総合支援対策」を作成した。まず、推進課題として、①緊急財政運営を通じた経済活性化支援、②造船業種の社内協力会社の経営安定資金支援の拡大、③造船関連中小企業の地方税徴収猶予及び税務調査の延期、④イファ産業団地負担金の早期支給、⑤転職・再就職及び起業支援の強化、⑥造船資機材企業の国内外マーケティングへの支援拡大、⑦造船海洋分野の技術革新インフラの早期構築支援である。

また、中央部処の協調課題として、①特別雇用支援業種及び雇用危機地域の指定、②外国人労働者支援センターの設置、③退職者支援センター設立への特別交付税支援などを建議することを決めた。

また、支援対策の効果的な推進のため、呉奎澤(オ・ギュテク)経済副市長を団長とする造船業危機対策支援団を運営する。朴性鎬(パク・ソンホ)企画調整室長は「今後も造船業の現場と持続的にコミュニケーションを取りながら、政府が解決すべき事項を発掘・支援し、中央部処との協力を通じた行政的支援を行うなど、造船業の危機克服に行政力を集中する方針」と述べ、労使民政の協力を求めた。

韓国海洋人的安全振興協会設立

韓国海洋人的安全振興協会は、4月26日に釜山Bexcoで開催された「第2回大韓民国海洋安全エキスポ」で創立総会を行い、海難事故の防止と海洋安全文化の拡大に向けた本格的な活動に乗り出した。2013年からこれまで「ヒューマリン・フォーラム」という名前でセミナーなどの研究活動を行ってきた同協会は、3年間の研究活動を基に、ヒューマン・エラーの研究を行う協会として正式発足した。

同協会には、ヒューマン・エラーに関連した24カ所の教育・研究機関、4カ所の海洋水産部安全関連部署の計28カ所の産学官研の団体が参加している。

徐柄奎(ソ・ビョンギュ)韓国海洋水産研修院長とユス(EUSU)シップマネージメントの柳在嫌(リュ・ゼヒョク)代表が共同代表に推戴されており、運営事務局は韓国海洋水産研修院内に設置される。

海難事故の約90%は人為的なミスによって発生しているが、これまで韓国では人的要因に関する研究が不足していた。それは、人間行動の複雑性の研究について、短期間で成果を出し難いという学問的特性を持つためである。同協会は、多くの関係者が知恵を絞り合う情報交流の場を目指している。

また、同協会は、これまで年2回、定期的に開催してきた全国規模のヒューマリン・フォーラムを今後も継続的に推進するとともに、海難事故に関連する研究を行い、研究結果を産業界に積極的に発信していく方針である。

運営委員長の韓国海洋水産研修院のキム・ヨンモ名誉教授は「これまで任意団体の形で運営されてきた人的安全研究組職が法人として発足したことで、積極的な研究活動が可能となった。今後も韓国の海難事故防止と海洋安全文化の拡大に貢献していきたい」と述べた。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第61号：平成28年6月

■ 主要ニュース

⊙ STX造船海洋、ソウル中央地方裁判所に会社更生手続を申請---------- P2
⊙ 造船大手3社、10兆ウォン規模の自己救済計画を確定---------- P2

■ ニュース速報

⊙ 造船大手3社の借入金、5年間で14兆ウォン増加---------- P4
⊙ 受注減退の長期化に備える造船大手3社---------- P4
⊙ 造船大手2社、スーパーサイクルの再来はないと分析---------- P5
⊙ 現代重工業、新型スマートシップシステム「オーシャンリンク」発売-- P6
⊙ 現代重工業、3兆5,000億ウォン規模の自己救済計画が暫定承認---------- P7
⊙ サムスン重工業社長、「低価格受注は受けない」---------- P8
⊙ 大宇造船海洋、世界初のFLNGを引渡す---------- P9
⊙ 大宇造船海洋、資機材国産化に関する説明会を開催---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、ソウル本社社屋を1,800億ウォンで売却---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、5兆2,000億ウォン規模の自己救済計画を事実上確定----- P11
⊙ 大宇造船海洋、海洋プラント2基の引渡しを延期---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、独自開発した再液化装置を発売---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、ギリシャから今年初の受注---------- P13
⊙ 慶尚南道、造船海洋産業に緊急経営安定資金を支援---------- P14
⊙ 釜山市、造船業危機克服に向けた「対政府10大建議課題」提出---------- P15
⊙ 釜山市、政府に50億ドルの船舶発注を要請---------- P16
⊙ 韓国輸出入銀行「造船業の回復は2018年」---------- P16
⊙ 全国経済人連合会、海洋レジャー産業育成を提案---------- P17

■　主要ニュース

STX造船海洋、ソウル中央地方裁判所に会社更生手続を申請

5月27日、産業銀行などの債権団によると、STX造船海洋は取締役会の決議を経てソウル中央地方裁判所に会社更生手続の申請書を提出した。会社更生手続申請書には「債務返済が不可能で、破産の恐れがある」という内容などが盛り込まれている。同日、申請書を受け付けた裁判所により「包括的禁止命令」が下され、特定の債権者が優先的に財産権を行使することが禁止された。

裁判所は、受付から一週間以内に会社更生手続を開始するかどうかを決め、更生管財人を選任して会社の財務状態に対する実態調査を行う。企業の継続価値より清算価値の方が高いという結果が出た場合、裁判所はSTX造船海洋を清算する手続きに入る。継続価値の方が高いという結果が出れば、STX造船海洋は債務返済計画を盛り込んだ更生計画を提出し、債権団の同意を得て会社更生を図ることができる。ただし、更生計画が拒絶された場合は清算となる。

STX造船海洋が、債権団の不渡り猶予協定中断に先立ち、早急に会社更生手続を申請したことが、状況がどれだけ深刻なのかを示している。債権団関係者は「STX造船海洋は今月末に支払期日が来る1,000億ウォンの手形などの債務を決済する能力を持っておらず、会社更生手続を申請しなければ、直ちに手形が不渡りになる状況」と説明した。

同日、STX造船海洋は、会社更生手続の申請に先立ち、全社員に背景など申請に関する説明文を配布した。会社側は「更生計画により債務元利金の一部帳消しが期待でき、最長10年まで返済猶予を受けることができるため、経営再生に役立つ」とし、「会社更生手続は、企業の解体ではなく再建を図る足がかりになる」と説明した。

造船大手3社、10兆ウォン規模の自己救済計画を確定

韓国の造船大手3社が、2018年までの資産売却や雇用調整などを中心とした10兆3,000億ウォン規模の自己救済計画を実施する方針をまとめた。その

過程で、造船会社、下請会社を含めて約30%の労働者が失業すると見られている。韓国政府は、造船・海運業界を支援するため、海運大手2社の経営陣を入れ替え、条件付きで1万3,000TEU級コンテナ船10隻を発注することを決めた。

6月8日、韓国政府が発表した「産業・企業構造調整の推進計画」によると、造船大手3社のうち、産業銀行が管理している大宇造船海洋は、5兆3,000億ウォン規模の自己救済計画を確定した。ドック2基の売却で9,000億ウォン、子会社14社の売却で3,400億ウォン、特殊船事業部門の持分売却で3,000億ウォン、人員削減で1兆2,000億ウォンを確保する内容である。同社は、造船業の景気がさらに悪化した場合に備え、2兆ウォン以上の追加の自己救済計画も作成した。構造調整が終わる2018年の大宇造船海洋の受注規模は、2010~2015年の5年間の平均である123億ドルの70%程度である90億ドルになると予想されている。

現代重工業グループ3社も、3兆5,000億ウォン規模の自己救済計画を確定した。造船業の景気がさらに悪化した場合は、3兆6,000億ウォン規模の追加の自己救済計画を実行する予定である。現代重工業グループは、2010~2015年の5年間で平均183億ドルの船舶を受注しており、2018年には受注量が平均水準に回復すると予想されている。

サムスン重工業も、1兆4,500億ウォン規模の自己救済計画を確定した。同社の2018年の予想受注実績は、例年平均の110億ドルの54%程度である59億ドルになると予想されている。同社は、非常時には資産担保証券の発行や有償増資を実施する計画である。

韓国の造船大手3社が構造調整を完了する2018年には、2015年に比べ、ドックの数は23%、設備は20%、人員は30%程度減少すると予想されている。負債比率は、現代重工業が144%から85%に、サムスン重工業が298%から234%に、大宇造船海洋が7,308%から317%に縮小すると見られる。

中小造船所については、韓国政府が追加的な支援はないとしており、業界の自然淘汰が本格化する可能性が高まっている。

■ ニュース速報

造船大手3社の借入金、5年間で14兆ウォン増加

5月9日、金融関係者によると、造船大手3社の借入金は、2010年の10兆1,000億ウォンから2015年末の24兆ウォンに14兆ウォン増加し、ここ5年間で、2倍以上急増したことが明らかになった。借入金には、短期・長期借入金、流動性長期負債、社債などが含まれている。

大宇造船海洋の借入金は、2010年の2兆5,000億ウォンから2015年の7兆9,000億ウォンに増加した。現代重工業は5兆2,000億ウォンから11兆4,000億ウォンに、サムスン重工業は2兆4,000億ウォンから4兆7,000億ウォンにそれぞれ増加した。

借入金が急増した背景には、船舶契約の決済方式がヘビーテール方式に変更されたことがある。これまで造船会社は、発注を受けた後、船舶の建造段階別に代金を受け取っていた。ところが、受注競争の激化により、船舶を引渡す直前に代金のほとんどを受け取るヘビーテール方式へと流れが変わった。ヘビーテール方式は建造が進捗するほど未請求工事が増える構造であり、船主会社が引渡しを拒絶する場合、代金の回収が難しくなるリスクがある。

現代重工業は、昨年、海洋プラント関連施設2隻に対する発注取り消しの通知を受け、ノルウェーの船社が2014年3月に発注した2,000億ウォン規模の海洋宿泊施設に対する発注取り消しの通知を受けた。大宇造船海洋は、デンマークの国営エネルギー会社が2012年に発注した2,200億ウォン規模の原油生産用海洋プラットフォーム1基に対する受注取り消しの通知を受けた。サムスン重工業は、シェル社が発注したFLNG3隻の建造が取り消された。

金融関係者は「引渡しの遅延が発生した場合、責任を造船会社が負うという契約条件がある場合、その条項を悪用する船主もいる」とし、「低価格受注とともに改善すべき課題である」と述べた。

受注減退の長期化に備える造船大手3社

5月16日、造船業関係者によると、現代重工業は、5月9日に構造調整の一

環として、ドックを順次暫定的に稼働中断する方針を決めており、大宇造船海洋とサムスン重工業も一部ドックの稼働を中断すると見られる。これは、韓国の造船大手3社が史上初めて生産能力の縮小を決めたことであり、造船業の不況が長引くとの判断によるものと見られる。

今年の受注実績は、現代重工業が3隻、大宇造船海洋が2隻、サムスン重工業が皆無となっている。現代重工業は、造船大手3社の中で最も多い船舶を受注したが、受注不振の長期化に備えるため、ドックの暫定的な稼働中断を決めた。

大宇造船海洋とサムスン重工業は、現在のような受注不振が今年下半期まで続くと予想し、1～2カ所のドックを稼働中断させていく方針を固めた。大宇造船海洋は、ドックを順次暫定的に稼働中断する内容を含む追加の自己救済計画を5月末までに主債権銀行の産業銀行に提出する予定である。サムスン重工業は、5月20日頃、自己救済計画を産業銀行に提出する予定である。

造船大手3社は、生産能力縮小とともに、本格的な構造調整に取りかかる。現代重工業は、4月10日にハナ銀行に提出した構造調整計画に基づいて希望退職など人員整理に力を入れており、必要でない資産の売却にも拍車をかけていく計画である。現代重工業は、系列会社のハイ投資証券とハイ資産運営の持分売却を検討している。サムスン重工業は、5月11日に斗山エンジンの持分を373億ウォンで売却しており、巨済サムスンホテルを売却することを決めた。大宇造船海洋は、追加の自己救済計画を5月末までに提出する予定である。

造船大手2社、スーパーサイクルの再来はないと分析

5月29日、サムスングループと現代重工業グループが、韓国の造船業が生き残るためにはどの程度のダウンサイジングが必要なのかについて内部分析を終えたことが伝えられた。

サムスングループの未来戦略室は、最近、韓国造船業に関連する人件費と設備費用について分析を完了した。その結果、サムスン重工業を含めた韓国造船業の人件費が非常に高いことが明らかになった。分析によると、同社を含めた韓国造船業の人件費負担率は、日本のトップ企業に比べて約10%、中

国企業に比べて約300%高い。

また、同分析によると、造船業界の景気が以前の勢いを取り戻すのは容易ではないという。そのため、サムスングループは、サムスン重工業への追加的な資金支援など、グループレベルの積極的な対応を期待している債権団に対し、「現在必要なのは追加的な資金支援ではなく、造船業の状況と構造的問題の改善である」として一線を画している。状況の見通しが不透明な中、グループが直接介入することは無理であるという立場である。

現代重工業グループも、サムスングループと認識を共有している。同社は、現在の生産能力を最低2006年以前の水準に減らす方向で内部の意見をまとめた。同社は、昨年に、380万CGTの生産能力を備えていたが、削減計画が実行されれば、生産能力を300万CGT以下に減らすことになる。

現代重工業は、現在の９基のドックについて、受注状況に応じて順次暫定的に稼働中断する方針を決めている。造船景気が好況であった2007年当時、世界の船舶発注量は9,476万CGTであったが、これは昨年の発注量(3,560万CGT)の約3倍に該当する。現代重工業関係者は、「2000年代半ばは、中国の好景気のおかげで一時的に発注量が急増したスーパーサイクルの時期であった」と述べ、「今後、スーパーサイクルの再来はないと見られる」と分析した。

2010年以降、発注量が最多であった2013年の世界の発注量は、6,132万CGTで、2007年の3分の2にも及ばす、今年１月から4月までの世界の発注量も、388万CGTに留まっている。現代重工業は、2014年から役員数を減らすなど雇用調整を行っており、最近は自社で製作していた曲がりブロックをアウトソーシング化するなどの事業の合理化に拍車をかけている。

現代重工業、新型スマートシップシステム「オーシャンリンク」発売

5月25日、現代重工業は、船舶から収集したビックデータを分析し、船舶の運航効率の向上や資機材の維持・管理に活用する「コネクティッド・スマートシップ」システムを開発し、「オーシャンリンク(Ocean Link)」という商標で発売したことを明らかにした。同社は、昨年8月からグローバル・コンサルティング会社アクセンチュアと提携してコネクティッド・スマートシ

ップの研究開発を行ってきた。

スマートシップは、エンジン、発電機など船舶機関の状態を遠隔で監視・制御する機能を搭載した船舶である。オーシャンリンクは、2011年に現代重工業が開発したスマートシップ技術に、アクセンチュアのデジタル分析技術を融合して開発したコネクティッド・スマートシップシステムで、船舶から収集したビッグデータを分析し、運航効率の向上や資機材の維持・管理に活用する。資機材の異常をモニタリング・分析して予防診断するため、船舶のメンテナンス費用も削減できる。また、海上の危険物を自動的に検知して衝突を防止する衝突回避支援システムが搭載され、船舶の安全性が向上した。コネクティド・スマートシップは、搭載するソフトウェアによってそれぞれ異なる仕様に変更できるのが特徴である。

本システムは、2018年に発効する国際海事機関(IMO)の「燃料消費実績報告制度」によって求められる年間の燃料消費量、航海距離、運行時間などの情報を提供することができ、厳しくなりつつある国際環境・安全規制に弾力的に対応することができる。

この他、船舶、港湾、陸上物流などの情報を船主会社にリアルタイムに提供、特定港湾で行われる他船舶の荷役状況や待機状況を予め把握し、本船が到着して直ちに荷役できるようサポートも可能である。

現代重工業関係者は「今後も顧客のニーズに合わせた機能をさらに開発し、スマートシップの性能を一層強化していきたい」と述べた。

現代重工業、3兆5,000億ウォン規模の自己救済計画が暫定承認

5月31日、現代重工業の主債権銀行であるKEBハナ銀行が、同社の自己救済計画を暫定的に承認した。自己救済計画には、2018年までに雇用調整や不動産売却などを通じ、3兆5,000億ウォンを確保する内容が含まれている。

KEBハナ銀行関係者は「現代重工業が提出した自己救済計画は、良い評価を受けた」と述べ、「実態調査の結果によって補強を要求する可能性はあるが、海外受注や社会経済などを考え、提出した計画通りに施行するよう、会社側に通知した」と語った。

現代重工業の自己救済計画には、投資目的で保有している有価証券・不動産や造船所宿舎の売却などの資産処分、フォークリフト・太陽光・ロボットなどの部門の分社化が含まれている。現代重工業は、関連会社のハイ投資証券を来年に売却する計画であったが、流動性確保のために計画を今年に前倒しにした。市場では、ハイ投資証券の売却価格を5,000億～6,000億ウォン程度と見ている。

自己救済計画の中には、賃金削減、残業制度の廃止、一部業務のアウトソーシング化、雇用調整なども含まれている。現代重工業は、これらの実施により、現在約8兆5,000億ウォンの借入金を6兆ウォンに減らし、負債比率を134%から100%以下に抑えたい考えである。

現代重工業関係者は「債券銀行による自己救済計画の暫定承認で、造船業界の不況に対する市場の懸念を払拭するだけでなく、これまで制限されていた与信など経営活動が健全化し、海外受注にも積極的に乗り出すことができるようになった」と語った。

サムスン重工業社長、「低価格受注は受けない」

6月7日、サムスン重工業の朴大永(パク・デヨン)社長は、「ポシドニア2016」に出席するために訪問したギリシャのホテルで記者会見し、「サムスン重工業は、市場の秩序を乱す低価格受注は受けない」と述べた。同社は、昨年11月以降、受注が皆無となっており、深刻な経営危機に瀕しているのではないかという指摘が続いている。

朴社長は、その件に関して「手持工事がないわけではなく、契約のために交渉中の件もある」とし、「ただし、韓国で造船業構造調整が行われていることを受け、海外の船主が船価の引き下げや発注時期の延期を求めているのが問題」と指摘した。

また、韓国・日本・中国の3カ国の激しい受注競争について「韓国のようなOECD加盟国は船舶建造代金の支援の上限が80%までなのに対し、中国は基本的に低い船価を提示する上、船舶金融も政府が100%支援している」と述べた。また「日本は、年間受注量の半分近くが自国の海運会社によるものであるなど需要が安定的に存在するため、韓国より恵まれた環境である」と

説明した。

サムスン重工業が流動性危機に直面している状況については「原油安の長期化により、船主がドリルシップの引渡し延期を要求し、短期的に資金繰りが悪化しているのは事実」とし、「ただし、主債権銀行側に新規貸出を申請したことはない」と説明した。

最近、造船分野の新成長エンジンとして浮上しているクルーズ船に関しては「数年間、クルーズ船分野への進出について検討を行った」とし、「ただし、クルーズ船を建造するためには専用ドックが必要であり、建造が行われない時はドックの稼働中断が求められるが、韓国は欧州より労働の柔軟性が落ちるため、市場参入は容易ではない」と述べた。

大宇造船海洋、世界初のFLNGを引渡す

5月16日、大宇造船海洋は、2012年にマレーシアの国営石油会社ペトロナス社から受注したFLNGを完工し、引渡しを予定していることを明らかにした。

海上で生産から精製・液化・貯蔵・出荷までワンストップでできるFLNGは、世界で初めての設備であり、受注当時から世界の造船・海洋業界の注目を集めた。従来の海洋ガス田で使われていたLNG生産方式より費用や生産プロセスが削減でき、移動性も高いことから、次世代海洋設備として注目されている。

大宇造船海洋の玉浦造船所を出航したペトロナスFLNGは、今月末、マレーシア・サラワク州の北西部海域にあるカノウィットガス田に到着する予定である。その後、5カ月間の現地設置や試運転を経て、今年10月末から年間最大120万トンのLNGを生産する計画である。

金瑋鎭(キム・ジャンジン)大宇造船海洋事業本部長は「今年の海洋プラントプロジェクトは予定通り引渡されており、会社の経営再生に大いに役立っている」とし、「今年引渡し予定の残り7基も適時に引渡すよう最善を尽くす」と述べた。

大宇造船海洋、資機材国産化に関する説明会を開催

5月24日、大宇造船海洋は、玉浦造船所で造船・海運資機材の国産化に向けた説明会を開催したことを明らかにした。本説明会は、造船・海運資機材の国産化率を高め、資機材メーカーの国産化への参加を促すために企画されたもので、国内資機材メーカー約130社が出席した。

大宇造船海洋は、造船・海運資機材の国産化の現状、優れた性能と価格競争力を備えた国内資機材の優秀開発事例、今後推進予定の工種別・船種別の資機材国産化の対象品目について紹介した。

本説明会には、資機材の国産化を支援するため、巨済市のカン・ヘリョング副市長、韓国造船海洋プラント協会のジョン・ソクジュ部長、韓国造船海洋資機材研究院のキム・テヒョンセンター長など関連研究機関が出席し、海洋プラント国家産業団地の紹介、資機材実験センターや資機材国産化の支援状況に関する説明などが行われた。

今後、大宇造船海洋は、資機材品目別に国産化への参加を希望する会社を募集し、技術力や開発可能性などを検証した後、共同開発や技術支援を行う。また、国産化対象課題に選定されれば国策課題への参加機会を与えるなど、資機材の国産化を積極的に進めていく方針である。

同社は、資機材の国産化を通じて、5年間で236件、2千億ウォンのコストを削減した実績がある。

大宇造船海洋、ソウル本社社屋を1,800億ウォンで売却

5月23日、大宇造船海洋は、本社社屋(ソウル市所在)の売却における優先交渉対象者として「コラムコ資産信託」を選定し、覚書(MOU)を締結したことを明らかにした。今回の売却は、大宇造船海洋が経営再建に向けた自己救済計画のひとつとして推進してきたものである。優先交渉対象者に選定されたコラムコ資産信託は、資産運用実態調査や投資家募集などを通じ、今年8月末までに社屋の引受作業を完了する計画である。

総売却額は、約1,800億ウォンに達すると見られる。大宇造船海洋は、売

却後にも賃貸の形で社屋を使用し続ける予定である。昨年末「未来アセット資産運用」を優先交渉対象者に選定して交渉を行ったが、売却に失敗した。

大宇造船海洋関係者は「社屋売却による流動性の確保で、財務構造の改善効果が期待される」と述べ、「本社社屋を売却してでも現在の危機を乗り切らなければならないという厳しい現実を全社員が認識することで、積極的な自助努力を促す効果もある」と説明した。

大宇造船海洋は、他のソウル市所在の自社ビルについても売却を進める予定で、「アセットパートナーズ」を諮問会社に選定し、8月末までに同ビルの売却を完了する計画である。

大宇造船海洋、5兆2,000億ウォン規模の自己救済計画を事実上確定

大宇造船海洋が、経営悪化を乗り切るために船舶の建造設備を30%削減するなど、5兆2,000億ウォン規模の自己救済計画を事実上確定した。大宇造船海洋の主債権銀行である産業銀行は、大宇造船海洋の自己救済計画にストレステストの結果を勘案し、最終的な自己救済計画を確定した。

債権団や造船業界などによると、今回まとめられた追加の自己救済計画の規模は3兆4,000億ウォンに達し、昨年提出した1兆8,500億ウォンの自己救済計画を合わせると5兆ウォンを超える。これは、造船業界で最大規模の自己救済計画となる。

大宇造船海洋の自己救済計画の骨子は、設備縮小と人員削減である。同社は、過剰設備や赤字の解消のため、自社所有のフローティングドック2基を売却する方針を固めた。大宇造船海洋が保有するドックの数は、現在の7基から5基に減り、生産設備が約30%縮小する結果となる。

設備を縮小するだけではなく、約2,300人の人員をさらに削減し、これまでの削減計画と合わせて1万人前後に減らす方針である。それにより、大宇造船海洋関連の人員規模は、下請会社までを含めて現在の約4万人から3万人に減る。同社は、この他、収益性の高い特殊船事業部を子会社に転換し、上場を通じて資金を確保する対策なども自己救済計画に盛り込んだ。

大宇造船海洋と債権団は、当初約110億ドルと設定した今年の新規受注目標額を60億ドルに下方修正したが、これも難しいのではないかという分析が支配的である。昨年10月に債権団が約4兆2,000億ウォンを支援した際、大宇造船海洋が見通した2016年の新規受注が50隻(110億ドル)であり、今年のこれまでの新規受注は、海外子会社の大宇マンガリアの仕事を玉浦造船所に移し替えた以外には全くない。債権団関係者は「現在、交渉が行われている新規受注が1、2件あるものの、収益性の低い受注かどうかを検討しなければならないため、実際の受注につながるかどうかの判断は難しい」と語った。

大宇造船海洋、海洋プラント2基の引渡しを延期

5月31日、大宇造船海洋は、海洋プラント2基の引渡しが延期されたことを明らかにした。

大宇造船海洋は、ドリルシップ1基を米州地域の船主と2013年10月15日に契約し、本年5月末に引渡し予定であったが、6月30日に延期されたことを公示した。契約金額は約5,630億ウォンである。

また、大宇造船海洋は、ジャッキアップリグ1基を2013年9月にアジア地域の船主と契約し、今年6月1日に引渡し予定であったが、日程を変更して10月30日までに引渡すことになったと公示した。ジャッキアップリグの契約金額は5,728億ウォンである。

海洋プラント2基の引渡し延期は、船主との合意の下に成立したものであり、原油価格の下落などの影響が理由と伝えられた。特に、ドリルシップは、ヘビーテール方式の契約であるにもかかわらず、船主側が大宇造船海洋の事情を考慮してあらかじめ代金を支払ったため、損害はないという。

大宇造船海洋、独自開発した再液化装置を発売

6月7日、大宇造船海洋は、玉浦造船所のエネルギーシステム実験センターで、LNG船の運航効率を向上する再液化装置「MRS-F」と「PRSプラス」の実演会を開催した。同実演会には、ギリシャのマランガス社、日本の

MOL社、アメリカのABS社など主要な海外の船主と船級約70社が出席した。

再液化装置は、LNG船の運航中に自然に気化する天然ガスを再度液化し、貨物倉に戻す装置である。今回、大宇造船海洋が開発した同装置は、世界で初めて低圧用エンジンに搭載できるものであり、LNG船の運航効率を向上できる新技術であるため、船主の注目を集めている。

「MRS-F」は、大宇造船海洋が2014年に独自開発した再液化装置「PRS」の効率をさらに向上させたものである。従来のPRSは、気化したガスの一部しか再液化できなかったのに対し、「MRS-F」は蒸発したガス全てを再液化して貨物倉に戻すことができる。また、「MRS-F」とともに公開された「PRSプラス」は、従来のPRSより再液化効率を16%ほど向上させたものである。

同社は、LNG船にMRS-F技術を適用すれば、1隻当たり年間40億ウォン以上の運営費が削減できると試算している。同実演会に出席したアジアの船会社の関係者は「大宇造船海洋の再液化技術は、まるでマジックのようだ」と述べた。同船会社は、既発注分のLNG船に「MRS-F」を搭載するために交渉を進めている。

オム・ハンソプ大宇造船海洋・中央研究院長は「世界で初めて低圧エンジンにも適用可能なLNG技術を確保し、誇りに思っている」と語った。

大宇造船海洋、ギリシャから今年初の受注

6月9日、大宇造船海洋は、ギリシャ・アテネで開催された「ポシドニア2016」で、ギリシャのAngelicoussis Shipping Group傘下のマランガス社とマランタンカーズ社から、LNG船2隻、超大型タンカー(VLCC)2隻の計4隻を受注したことを発表した。

契約規模は約5億8,000万ドルであり、契約にはLNG船2隻、VLCC2隻など合計4隻のオプションが含まれ、発注会社がオプションを行使すれば、契約規模は最大で11億6,000万ドルに拡大する可能性がある。今回受注した船舶は、最新の技術が適用されており、国際海事機関(IMO)が今年から建造するすべての船舶に要求するTier3基準を満足する次世代船舶である。

LNG船は17万3,400m³級であり、天然ガス推進エンジン(ME-GI)が搭載されているため、一般のLNG船より燃焼効率が約30%高く、汚染物質の排出量を30%以上削減できる。また、31万8,000トン級のVLCCにも、高効率エンジンと最先端の燃料削減技術が用いられている。LNG船は2019年末まで、VLCCは2018年上半期までに順次引渡される予定である。

Angelicoussis Shipping Groupと大宇造船海洋は、1994年に初めて取引を行って以来、今回の発注を含めて計88隻の契約を締結するなど、長い取引関係を維持している。現在、21隻の船舶が大宇造船海洋の玉浦造船所とルーマニア造船所で建造されている。

今回の受注は、事実上、大宇造船海洋の今年初めての受注である。同社は、今年4月、スエズマックス級タンカー2隻を1億3,000万ドルで受注したと発表したが、子会社であるルーマニアの大宇マンガリア造船所がギリシャの船会社から受注したものを玉浦造船所に移し替えて受注実績にしたためである。

慶尚南道、造船海洋産業に緊急経営安定資金を支援

慶尚南道は、造船業の構造調整が喫緊の課題になっている中、雇用不安による危機克服のため、造船会社の協力会社を対象に緊急経営安定資金418億ウォンを拡大・支援することを決めた。

緊急経営安定資金支援は、慶尚南道が今年5月に発表した「造船海洋産業の危機克服に向けた総合支援対策」の一環であり、当初は245億ウォンを支援する計画であったが、資金支援の需要と申請受付の結果を受け、173億ウォンを拡大して造船業関連会社127社に418億ウォンを支援する。

また、今回の緊急経営安定資金は、一般経営安定資金に比べ、支援基準が緩和された。一般経営安定資金は、財務諸表上の負債比率が150%以上である企業を対象とするが、緊急経営安定資金は負債比率とは関係なく支援が可能で、債務返済の用途にも使用できるようになった。

また、今年5月に発表された慶尚南道の「造船海洋産業の危機克服に向けた総合支援対策」の中には、造船会社の協力会社がすでに使用中の一般経営安定資金と施設設備資金197億ウォンに対し、利子のみを負担する据え置き

期間を拡大し、元金の返済を1年間延長する施策も含まれている。

慶尚南道関係者は「造船会社の協力会社の資金繰り難を解消して経営安定を図るため、中小企業への資金支援に総力をあげていきたい」と語った。

釜山市、造船業危機克服に向けた「対政府10大建議課題」提出

5月17日、釜山市は、造船業・海運業の構造調整による地域経済への悪影響を最小限に抑え、企業の競争力回復に向けた対策整備を促す「対政府10大建議課題」をまとめたことを明らかにした。

これに先立ち、釜山市は、5月4日、徐秉洙(ソ・ビョンス)釜山市長主催で、造船資機材業界や海運業界の代表、釜山商工会議所、地元国会議員、金融機関などを招いて「地域の造船・海運業の危機克服に向けた懇談会」を開催し、現場の意見を聴取するとともに、釜山市による業界別、資金、失職者支援という3大分野で9つの細部支援対策を発表した。

今回の造船業・海運業の危機克服に向けた対政府建議課題は、市レベルでまとめた課題5件「①特別雇用支援業種の早期指定、 造船資機材事業の多角化支援、 造船所の遊休ドックの活用支援、 外航船社の経営再建と釜山港における積替物流量拡大支援、 韓国海運取引所の早期発足支援」と、産業界の課題5件「 バラスト水処理装備(BWMS)設置への金融支援、 政府主導の計画造船発注など特別支援対策、 海運保証機構の保証保険料の現実化、 海運・造船・荷主企業の協議機構新設、 船舶管理産業の海外営業拡大支援」の計10件であり、釜山市は本建議課題を政府と国会に強力に建議していく計画である。

釜山市は現在、金奎玉(キム・ギュオック)経済副市長を団長とする危機克服官民合同支援団を構成し、持続的なモニタリングを行い、造船・海運産業の再建のために必要な措置を講じている。徐秉洙釜山市長は「現場の声に耳を傾け、政府と協力しながら、危機を克服するために市の全力を集中していく」と強調した。

釜山市、政府に50億ドルの船舶発注を要請

5月20日、釜山市は、金奎玉(キム・ギュオク)経済副市長の主催で、釜山商工会議所、KOTRA、韓進重工業、興亜海運などが出席した官民合同支援団会議を開催し、釜山市の主力産業である造船・海運業の危機克服のため、政府に50億ドル相当の船舶発注を公式に建議することを決めた。

釜山市の要求は、超大型コンテナ船42隻を政府が発注するほか、軍艦、老朽化した官公船、旅客船、クルーズ船などを早期代替することである。また、釜山市は、政府によって発注される42隻の超大型コンテナ船は、国内の海運会社に低価格で傭船すべきであり、それが造船会社と海運会社が現在の危機を乗り越える足がかりになると主張した。

造船業界関係者は「現在の受注難も、2～4年後には回復する」とし、「政府による50億ドル規模の船舶発注や官公船などの早期代替が行われると、受注難を克服できる」と述べた。

釜山市関係者は「造船・海運業の苦境を乗り越えるためには、釜山の努力だけでは限界がある」とし、「政府の合理的な支援政策を基に、蔚山、慶尚南道、全羅南道など関連地域と共同で対応していく計画」と述べた。

韓国輸出入銀行「造船業の回復は2018年」

5月16日、韓国輸出入銀行海外経済研究所は、「2016年第1四半期の造船・海運市況」報告書で「新船舶の受注ムードは年内には大きく変わらない」と分析し、「来年に大幅に回復した後、2018年頃に正常化する」と見通した。

報告書によると、今年第1四半期の世界の船舶発注量は232万CGTとなり、前年同期比71%減少した。発注額は65億1,000万ドルとなり、62.6%減少した。世界の絶対的な受注量が急減したのは事実であるが、中でも韓国造船業の状況はそれよりも悪化した。韓国の造船会社の第1四半期の受注量は17万CGTで前年同期比94.1%減少し、受注額は3億9,000万ドルで93.9%減少した。

新規受注は大幅に減少したものの、既存受注分の建造は順調に進んでいる。韓国の造船会社は、第1四半期に343万CGTを建造し、建造量は前年同期比

2.6%増加した。ただし、受注が行われていないため、手持工事量は4月初めに2,759万CGTとなり、前年同期比16.2%減少した。

同研究所は、2016年の韓国造船会社の受注量は160万GCTとなり、1,070万CGTであった昨年より85%減少すると推定した。受注額は35億ドルとなり、236億7,000万ドルであった昨年の15%程度に留まると推定した。

同研究所は、海運市況の不安により船主が新造船の引渡しを延期させる中、造船業の構造調整による労働不安が重なり、今年の建造量は1,235万CGTと、昨年より約3%減ると分析し、受注残は34%減少すると見通した。また、建造量の減少に加え、海洋プラントなど高価格受注の確保分が尽きると、造船業の輸出が8%程度減少すると分析した。

また、同研究所は、受注不況がいつまで続くのかについて、今年下半期に多少改善すると見通した。比較的良好な市況のタンカーなどを中心に、今年下半期に発注需要が小幅ながら回復すると見込まれるものの、十分な仕事の確保とはいえない水準になると予想した。

全国経済人連合会、海洋レジャー産業育成を提案

5月31日、全国経済人連合会は、海外の海洋レジャー産業の成功事例などを紹介し、高付加価値のレジャー用舟艇の製造など海洋レジャー産業を育成すべきであると主張した。海洋レジャー産業とは、レジャー用舟艇に係わる製造業と海洋レジャー施設などのサービス業を合わせた概念である。

同連合会は、韓国造船業の優秀な人材と中小型造船所の遊休施設が、海洋レジャー産業の主な資源になると強調した。同連合会の提案によると、「レジャー用舟艇の製造過程は、加工・溶接・塗装などの生産工程が一般船舶の建造過程と類似しているため、転換教育を通じて造船分野の優秀な労働力をレジャー用舟艇製造分野が受け入れることが可能」であり、「国内の中小型造船所のほとんどが保有している船台、ドックなどは、大型ヨットを製作・修理する設備に活用できる」という。

同連合会は「韓国の長い海岸線と国土の３面を囲む海も、海洋レジャー産業の重要な資源である」と主張し、「韓国は国土の面積(96,920平方キロメ

ートル)に比べて海岸線の長さが1,247万メートルと長く、アメリカの8.8倍、イタリアの4.1倍である」と説明した。また、「長いだけでなく、東海・南海・西海の沿岸地域ごとに異なる特色を持つため、多様な海洋レジャーコースを設定することが可能」と強調した。

同連合会は、カヌー、ヨットなど海洋レジャーコースを片道でつなぐ海上道路を設定することも提案した。現在、韓国では、現行法に抵触するため、海でヨットやカヤックを片道で利用することが難しく、30分から1時間程度で沿岸を一周するコースがほとんどである。

また、同連合会は、海洋レジャー文化を拡大させるため、国レベルで済州島のオルレ道のような海洋レジャーコースを設定し、事業者間の係留場共有を許容して海洋レジャーコースを運営できるようにすることも提案した。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第62号：平成28年7月

■ 主要ニュース

⊙ 韓国政府、造船業を「特別雇用支援業種」に指定---------- P2
⊙ 韓国政府、造船・海運業の共生に向けた協議体の設置へ---------- P2
⊙ 海洋水産部、「海洋・水産R&D産業化促進戦略」推進---------- P3
⊙ 韓国造船業の上半期の受注、88%が急減---------- P4

■ ニュース速報

⊙ 現代重工業、人員調整で正社員994人を分社化---------- P5
⊙ 現代重工業、LR3級タンカー 2隻のオプション発効で追加受注---------- P6
⊙ 現代重工業、創業以来初の非常経営説明会を開催---------- P6
⊙ 現代重工業、LPG船に高難燃性断熱材を適用---------- P7
⊙ 現代重工業、群山造船所の閉鎖に対する懸念が拡散---------- P8
⊙ 現代尾浦造船、世界初の高マンガン鋼適用船舶を建造---------- P9
⊙ サムスン重工業、4時間の全面ストに突入---------- P10
⊙ STX造船海洋、受注52隻のうち42隻の契約履行を約束---------- P10
⊙ 造船業労組、「ストライキも辞さない」---------- P11
⊙ 造船業労組、相次いでストライキを決議---------- P12
⊙ 造船労働組合連帯、7月20日にゼネストを断行---------- P13
⊙ 造船業構造調整による技術流出問題---------- P14
⊙ 造船所密集地域の失業率が急上昇---------- P15
⊙ 韓国造船業、今後3年が正念場---------- P15
⊙ 釜山市、造船業雇用危機克服プロジェクトを稼働---------- P16
⊙ 釜山発展研究院、「中国造船業の危機克服事例から学ぼう」---------- P17
⊙ 「韓国の造船・海洋産業に関する大討論会」開催---------- P18
⊙ 「国際海洋プラント及び極地工学カンファランス」開催---------- P19
⊙ 監査で明らかになった産業銀行の放漫経営---------- P20

■　主要ニュース

韓国政府、造船業を「特別雇用支援業種」に指定

6月30日、李基権(イ・ギクォン)雇用労働部長官は、ソウルプレスセンターで記者会見をし、造船業を特別雇用支援業種に指定することを明らかにした。現代重工業と系列会社、大宇造船海洋、サムスン重工業の造船大手3社は、支援の対象から除外された。これら3社は、相対的に手持工事量を多く確保しており、一定期間、雇用を維持する余力があるという判断によるものである。

雇用労働部は、賃金体系の改編や労働時間の短縮など労使の自助努力への意志などを踏まえ、今年下半期にも造船大手3社を支援対象として追加指定するかどうかを決めるとしている。特別雇用支援業種の指定期間は、今年7月1日から来年6月30日までの1年間である。

当該期間中、雇用維持支援金の引き上げや協力会社の4大保険料の納付期限延長などの措置が実施される。雇用維持支援金とは、売上高や生産量の減少などで雇用調整が不可避となった事業主が、従業員のために休業・休職などの雇用維持措置を取った場合、事業主が負担する休業・休職手当などの一部を政府が支援する制度である。李長官は、雇用維持支援金の支援額を、中小企業の場合、事業主が負担する休業手当の3分の2から4分の3に高め、支援の限度額も支援割合の向上に合わせて、1日1人当り4万3,000ウォンから6万ウォンに引き上げることを明らかにした。ただし、90～240日間支給されている求職給与(失業手当に相当)を最大60日延長する案は、今回の支援内容から除外された。

この発表を受けて、造船業関係者は、「今回の発表は歓迎したい。造船大手3社は除外されたものの、協力会社の社員に支援が行われるのは幸いである」とし、「政府が下半期に第2次支援対象を追加指定すると表明したが、造船大手3社の指定を期待している」と述べた。

韓国政府、造船・海運業の共生に向けた協議体の設置へ

7月7日、海洋水産部は、船主協会・造船海洋プラント協会と共催で「海

運・造船の共生協力に向けた関係機関会議」を開き、造船・海運業の危機克服を図る協議体を早ければ今月中にも設置することを決めた。

本会議では、自国籍船隊の価格競争力に対する分析や自国籍船会社が船舶を発注する上で生じる問題などの点検が行われた。また、石炭やガスなどの主要原材料を輸送する際、自国籍船会社の利用を増やすことで、船舶の新規発注を促す方法も検討された。本会議には、海洋水産部、産業通商資源部、金融委員会、船主協会、造船海洋プラント協会、輸出入銀行、韓国海洋水産開発院、産業研究院などが出席した。

また、海洋水産部は、本会議で、受注難に悩む造船業を後押しするため、船会社・荷主・造船所などが参加する協議体を設置することを提案した。同協議体は、船主協会と造船海洋プラント協会の主導で運営され、今後の政府支援や制度改善に必要な事項などを議論する計画である。その内容は、第2回関係省庁会議で検討される。

朴敬哲(パク・ギョンチョル)海洋水産部海運物流局長は「自国籍船会社による発注の拡大が、受注難に苦しむ国内造船所の経営改善に寄与することを期待している」と述べ、「協議体で話し合われた内容が、海運・造船業の支援方法として実効性あるものになるよう、協議体の運営を積極的に後押ししていく」と述べた。

海洋水産部、「海洋・水産R&D産業化促進戦略」推進

6月29日、海洋水産部は、海洋・水産業の育成を促すための「海洋・水産R&D産業化促進戦略」を発表した。

この戦略は、今年2月～4月、海洋水産部、韓国海洋科学技術振興院、有識者などが参加するタスクフォースを通じてまとめられたものである。5月までに内外からの意見聴取、有識者による討論会や諮問、海洋・水産未来技術委員会の検討などを経て、6月27日、国家科学技術審議会運営委員会の審議・議決によって最終的に確定した。

「海洋・水産R&D産業化促進戦略」は、海洋・水産科学技術が中長期的な投資を必要としたために、これまで企業育成の効果が十分に出なかったと

し、市場需要と市場価値を中心とした研究開発の推進と企業の成長を促す産業生態系の整備など、科学技術による産業育成に向けた総合的な戦略を盛り込んでいる。

海洋水産部は、2025年までにグローバル企業10社を育成し、12万3,000人の雇用と14兆ウォン規模の国内外市場を創出するという目標を掲げている。その目標を達成するため、研究開発システムの革新、7大中心産業分野の研究開発の強化、産業化を促進するためのインフラ強化の3大戦略と15大重点推進課題を実行していく計画である。

金榮錫(キム・ヨンソク)海洋水産部長官は「今回の海洋・水産R&D産業化促進戦略を機に、創造型海洋・水産科学技術が未来の成長エンジンの創出に重要な役割を果たすことを期待している」とし、「総力を挙げて海洋・水産分野の研究開発の基盤を強化していきたい」と語った。

韓国造船業の上半期の受注、88%が急減

7月5日、英クラークソンの統計によると、今年上半期の韓国の造船所の受注実績は27隻83万CGTで、前年同期の151隻685万CGTに比べて88%減少した。これは、過去20年間で最も低い業績である。また、今年上半期の世界の商船発注量は225隻632万CGTで、前年同期の727隻1,804万CGTに比べて約70%減少した。

このように韓国の造船業が受注難に苦しんでいる中、問題は今後の見通しも明るくないということである。長期化している世界的な景気低迷で造船業界にも好材料が乏しく、原油安が重なって海洋プラント契約の延期や取消が予想されるからである。

韓国全国経済人連合会は、「2016下半期経済産業見通しセミナー」で、「第3四半期まで受注難が続くと予想される」とし、「造船業の回復は、原油価格が50ドル台を回復した後に可能」と分析した。2014年以前に1バレル当り100ドルを上回った原油価格は、現在50ドルを下回っている。最近まで、原油価格がまもなく50ドルを回復するという予想が支配的であったが、英国のEU離脱の影響で長期的に原油価格が下落する可能性が高まっている。

韓国産業研究院は、「2016年下半期の12大主力産業の見通し」報告書を通じて「世界的な景気低迷の長期化により、海上物流の減少が予想され、商船の引渡しも継続的に減少する」と見通し、「原油安による海洋プラントの契約取消や延期などで、輸出の減少幅が拡大する」と分析した。それにより造船業界の生産量も7.1%減少すると見られる。

造船大手3社などの造船業の構造調整によって、先行きが悪化している。韓国では、現在、政府主導の厳しい構造調整が行われ、各社別に最大約3,000人の人員削減、事業部門の分社化など主力事業の再編が行われているほか、ドックなどの生産施設の縮小も予定されている。

■ ニュース速報

現代重工業、人員調整で正社員994人を分社化

6月9日、現代重工業は、自己救済計画に正社員994人が従事する中心事業以外の部門を分社化するという内容の公文書を労働組合側に伝えた。メンテナンス・修理部門の正社員全員が同措置の対象であり、労働組合員739人が含まれている。

現代重工業は、社員の高齢化や高賃金構造がメンテナンス・修理部門の競争力低下につながるとの理由を挙げ、メンテナンス・修理専門の子会社を設立する方針を固めた。同社は、6月9日と10日の2日間、同部門を対象に分社に関する説明会を開催し、各社員から同意書を受け取っている。同部門が分社されれば、現代重工業と労組間で行われる団体交渉の対象から除外されるため、会社側は長期的に人件費と福祉費用を削減できると見ている。

その他、正社員が行っていた業務のアウトソーシング化が推進されている。同社は、造船事業の経営効率化のため、造船事業部が行っていた曲がりブロックの生産の一部を先月から下請会社に委託している。下請会社に委託すると、人件費が自主生産より約20%削減されるほか、正社員に比べて解雇が容易になるため、業務量によって人員を随時調整することができる。

現在、労組側は「会社が事業の全部または一部を分社、譲渡、合併しようとする時には、40日前に労働組合に通知すると明示されているにもかかわら

ず、会社側が一方的に推進している」と強く反発している。労組では、組合員が下請会社の非正規社員になれば、賃金や福祉などの質が大きく低下すると強い懸念を示している。

現代重工業、LR3級タンカー 2隻のオプション発効で追加受注

6月13日、造船業界や海外メディアなどによると、現代重工業は、クウェートのAMPTC社(Arab Maritime Petroleum Transport Co.)からLR3級タンカー2隻を追加受注した。同社は、今年3月にAMPTC社から15万8,000DWT級LR3タンカー2隻を受注したが、同契約時のオプションが行使され、今年5月末にLR3級タンカー2隻の建造契約を行った。

引渡しは2018年に行われる予定で、契約金額は船主会社の要請により明らかにされていない。現代重工業は、AMPTC社から今年3月に受注したLR3級タンカー2隻を、来年10月と11月までにそれぞれ引渡す計画としている。また、昨年にAMPTC社から受注した2隻は、今年9月と11月にそれぞれ引渡し予定である。

現代重工業(現代三湖重工業を含む)は、今回のAMPTC社との契約で、今年に入り、タンカー6隻、LNG船2隻、LPG船1隻を受注したことになる。

現代重工業、創業以来初の非常経営説明会を開催

7月1日、現代重工業が、蔚山本社の社内体育館で、会社の経営状況を社員に説明する「非常経営説明会」を開催したことを明らかにした。同社が全社員を対象に経営説明会を開くのは、創業以来初めてである。

崔吉善(チェ・ギルソン)会長は、現在の経営状況について「オイルショックやリーマン・ショックよりはるかに深刻な危機状況」と述べ、「予測不可能な将来に備えるためには、現在の高コスト構造を必ず改善しなければならない」と強調した。

同社の経営陣は、現在の高コスト構造が、海外だけでなく、系列会社に比

べても遅れを取る原因になっているという認識を示した。崔会長は、「現代重工業造船事業本部の原価は、三湖重工業の原価より船種別に5~8%高く、受注に困難を生じている」と述べ、「三湖重工業並みに費用を抑えられたら、昨年は5,120億ウォンを削減することができたはず」と分析した。

同社の経営陣は、費用削減の必要性を強調し、「分社、希望退職、労働時間の短縮は、生き残りのために不可欠な選択である」と説明した。また、昨年、独立経営体制に切り替えたグリーンエネルギー事業部とロボット事業部が、今年、黒字転換した事例を挙げ、「現在の画一的な賃金体系では、高コスト構造の改革は難しい」とし、「分社を通じて外部化しなければ、競争力をむしばむ高コスト構造を改善できない」と説明した。

現代重工業は、社内留保の一部を人件費に回すことを求める労働組合側に対して、「会計上、社内留保12兆4,449億ウォンのうち、現金は1兆3,323億ウォン程度である」と述べ、「毎月2兆ウォン以上の運営資金が求められることを考えると、現在保有している現金は最低限の必要資金」と説明した。

現代重工業、LPG船に高難燃性断熱材を適用

7月4日、現代重工業は、今年3月に断熱材専門会社と共同で開発した高難燃性断熱材を、世界で初めて8万4,000m^{3}級の超大型LPG船の貨物タンクに搭載したことを明らかにした。

高難燃性断熱材とは、火気に弱い従来のLPG船貨物タンク用断熱材の短所を画期的に改善した製品をいう。LPG船の貨物タンクは、液化ガスが気化して損失することを防止するため、零下50℃以下を維持しなければならないため、熱伝導率の低いポリウレタン材質の断熱材を使用してきた。しかし、ポリウレタンは火気に弱く、建造中、溶接の火花などによって瞬時に火災が広がる危険性がある。

今回開発した高難燃性断熱材は、ポリウレタンの化学構造を変化させて難燃性を大きく向上させたもので、火花が飛び散っても火が燃え広がらず、4分以内に自然に消火するという特徴がある。また、断熱性能も従来の製品に比べて遜色ないという。

現代重工業関係者は、「高難燃性断熱材の使用が拡大すれば、LPG船の建造中に起こり得る火災の危険性を大きく低下できる」とし、「船主の関心も高く、今後、需要が大きく伸びると予想される」と述べた。

現代重工業、群山造船所の閉鎖に対する懸念が拡散

現代重工業が、群山造船所で建造を予定していたLPG船2隻を蔚山造船所に移管した。このことから、造船業界や地域住民の間では、同社が群山造船所の閉鎖を進めているのではないかという危機感が広がっている。現代重工業側は、建造の移管について「日常的な業務調整である」として閉鎖説を否定しているが、造船所が地域経済の多くを占めている群山では懸念の声が高まっている。

業界関係者によると、現在、現代重工業・群山造船所の受注残は16隻であり、最後の引渡しを来年7月に予定している。新規受注がなければ、群山造船所は来年7月から稼働を中断せざるを得ない。群山造船所は、今年4月に約5,250人であった社員数を5月に5,089人に、6月に4,825人に順次削減している。さらに、所長の職位を本社専務から常務に格下げし、部署数を15部署から9部署に縮小するなど、構造調整を進めている。

7月12日、群山造船所閉鎖への対応策を議論するため、全羅北道、群山市、関係機関の関係者が道庁会議室で緊急会議を行った。群山造船所は群山市のみならず全羅北道の地域経済に及ぼす影響が大きいため、造船所の稼働中断だけは避けたい思惑である。

本会議では、政府が船舶を発注する計画造船の必要性が提起された。また、コンテナ船に対する規制強化で船舶の修理や改造の必要性が増大したことを受け、群山造船所を船舶の修理・改造に使う必要があるとの意見も示された。しかし、造船業が不況に陥っている中、民間の営利企業である現代重工業が「地域経済への配慮」という公的な大義名分を受け入れるかどうかについては、懸念の声が出ている。

複数の全羅北道議員は道議会で記者会見を行った。会見では、群山造船所が稼働中断になれば、計5,132人の雇用が失われ、その家族や地元自営業者などを含めると、約2万人が悪影響を受け、また、群山市によると、群山造

船所は、群山市の地域経済の20%、全羅北道の輸出の7.2%を占めていると述べた。このため、全羅北道と群山市にこの問題への対策を要求した。

現代尾浦造船、世界初の高マンガン鋼適用船舶を建造

7月6日、現代尾浦造船は、韓国の中堅船会社である一新海運と5万DWT級バルク船1隻の建造契約を締結したことを明らかにした。今回建造されるバルク船は、二重燃料エンジンと高マンガン鋼材質のLNGタンクが搭載される高効率の環境配慮型船舶であり、世界で初めて高マンガン鋼材質のLNGタンクが搭載される。当該船舶は、2017年11月末までに引渡される予定である。

一般的に、バルク船は、建造に求められる技術力が相対的に低く、船価も低いため、主に中国などが建造している。しかし、今回建造されるバルク船は、重油とLNGの両方を使用できる二重燃料エンジンが搭載されるほか、船主会社の要求があるときは国際海事機関(IMO)の大気汚染防止規制を満足するために必要な窒素酸化物低減装置を搭載できるよう設計するなど、高い技術力が用いられる。また、当該船舶に搭載されるLNGタンクは、ポスコが世界で初めて開発した極低温用高マンガン鋼で製造される。

現在、IMOが規定する国際ガス燃料船コード(IGFコード)では、LNGタンクとパイプは、零下150℃以下の環境でも耐えられるよう、ニッケル合金鋼、ステンレス鋼、9%ニッケル鋼、アルミニウム合金の4種類の素材だけを使用するようになっている。ポスコが開発した極低温用高マンガン鋼は、超低温環境に置かれた際、以上の素材より強度やじん性に優れており、経済性も非常に高いのが特徴である。

ただし、新素材の高マンガン鋼をLNGタンクなどに適用するためには、IMOの規則改正と、性能、安全性に対する船級認証が求められる。現代尾浦造船が建造する世界初の高マンガン鋼を用いた船舶は、韓国船級(KR)とロイド船級(LR)の2船級から認証を受けることを予定している。現代尾浦造船関係者は「今回の船舶発注は、長引く不況によって苦境に直面している国内の鉄鋼、海運、造船業界が共生を図るモデルケースになると思う」と述べた。

サムスン重工業、4時間の全面ストに突入

7月7日午後、サムスン重工業の労働者協議会が、会社側の自己救済計画の撤回を要求する集会を開き、ストライキに突入した。同協議会は、本集会で「会社側は、すべての規定と数十年間行われてきた慣行を協議会といかなる交渉も行わず、恣意的に進めている」、「事務職・生産職を問わず、希望退職を装った乱暴な雇用調整を強行している」、「会社側の自己救済計画は、毎月一定数の社員を解雇し、福利厚生を縮小して行くものである」と主張し、「一生懸命に働いた我々の権利を行使しなければならない」と述べた。

同協議会は、今年6月15日、会社側が役員の賃金返納と1,500人の希望退職などが盛り込まれた自己救済計画を発表すると、受け入れられないとして反発した。会社側は、経営状況の推移を見据えながら、2018年末までに人員全体の30～40%を効率化する計画である。労使双方は、これまで数回に渡って自己救済計画に対して交渉を重ねてきたが、まとまらなかった。

同協議会は、6月28日、造船所の社員を対象にストライキ同意投票を実施し、投票数の92%の賛成を得てストライキを可決した。同協議会の全面ストへの突入は、造船業危機以来、造船大手3社の中で初めてとなる。

大宇造船海洋労組では、7月4日から6日まで行われたストライキへの同意に関する再投票で、再びストライキが可決した。また、現代重工業労組は、7月中旬にストライキ同意投票を実施する予定である。

STX造船海洋、受注52隻のうち42隻の契約履行を約束

6月30日、STX造船海洋の会社更生手続(法定管理)を推進中のソウル中央地方裁判所は、「既受注分56隻のうち、低価格受注の船舶14隻を除く42隻は予定通り建造を行う」と表明した。STX造船海洋が会社更生手続に入ったことで、受注契約の大量取消が懸念されていたが、会社・債権団・公共資金のさらなる損害を防ぐためにも、大部分の契約を予定通りに履行するという方針を決めた。

同裁判所は、事業を進めても収益が出ると判断された案件や建造工程がある程度進捗している案件など、同社が既に受注している仕事量の75%に該当

する42隻については、建造を途中で放棄した場合、既に投入した資金がすべて埋没費用になると判断した。また、裁判所では、過度な低価格受注のうち、工程がほとんど進んでいない14隻については、建造をあきらめることを決め、そのうち8隻は発注会社との交渉で契約を取り消した。

裁判所は受注契約の75%を履行するとしているが、それを実現するためには、まだ解決すべき問題が残っている。船舶を完工しても発注先が引き受けを拒絶する可能性があり、建造過程で協力会社の原材料納品などが滞る可能性もある。生産費用を自主的に調達にも限界があるため、債権団からの資金支援も必要となる。このようなリスクを取り除くため、裁判所は、発注先や協力会社などに協力を求める説得作業を行っており、金融機関を対象に新規資金支援を求めている。

また、裁判所は、受注契約の履行とは別に、STX造船海洋の更生認可についても、できるだけ早く方針を決めたい考えである。7月初めに調査委員が提出する調査報告書に基づいて、早ければ9月中にも認可の可否を確定する予定である。裁判所関係者は、「STX造船海洋に対する更生認可の可否が社会経済に及ぼす影響を考慮しながら、なるべく迅速で正確に認可手続を進めたい」と述べた。

造船業労組、「ストライキも辞さない」

現代重工業と大宇造船海洋の労組が、会社側の構造調整に反発してストライキを決議するなど強硬な姿勢に転じた。サムスン重工業の労働者協議会も、会社側の人員調整計画に反発し、代議員会議を通じて争議を決議するなど、造船大手3社の労組が構造調整を阻止するため、連携してゼネストを準備している。造船大手3社の労組の強硬な姿勢は、会社側が債権団から承認を得た自己救済計画の履行に、大きなハードルになると見られる。

6月16日、造船業界関係者によると、造船大手3社の労組は、会社側の人員削減や分社化計画に反発し、ストライキの法的手続きを進めている。現代重工業労組は、会社のメンテナンス・修理部門の分社化などの構造調整に反対して工場占拠とストライキを行う計画である。分社対象になったのは、社内の各種設備に対する補修・支援業務を担当する部門である。労組側は、会社の一方的な分社化の方針を撤回するよう要求している。

一方、大宇造船海洋労組は、すでにストライキの準備を終えている。6月13日と14日の2日間、巨済市の本社で組合員約7,000人を対象に、特殊船事業部の分割と人員削減に反対するストライキの同意投票を行った結果、85%賛成という圧倒的な支持を獲得した。

サムスン重工業の労働者協議会も、6月15日に開かれた臨時代議員大会で、会社の人員調整方針に反対するストライキ案が全会一致で可決された。朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長が、2018年末までに全社員の30~40%を削減するため、年内に約1,500人規模の希望退職者を募集する予定を明らかにしたことへの対応である。

労使間の緊張が高まる中、政府と債権団は、造船業界に自己救済計画の迅速な履行を再び要求した。任鍾龍(イム・ジョンリョン)金融委員長は、政府ソウル庁舎で初の企業構造調整分科会会議を主宰し、造船会社の自己救済計画の履行に対する点検方法や海運会社の構造調整の進捗状況・今後の計画などについて議論した。

任委員長は「造船大手3社が提出した自己救済計画を各社が誠実に履行してこそ、構造調整は成功できる」と述べ、経営健全化に向けた債権団・会社・労組の責任ある態度を示すよう促した。政府と関係機関は、今後、任委員長主宰の分科会会議と金融委員会事務処長主宰の実務者会議を毎月開き、各造船会社の自己救済計画の履行の現状や構造調整の進捗状況を点検する予定である。

造船業労組、相次いでストライキを決議

6月20日、現代重工業労組は、中央労働委員会に労働争議調停申請を行った。7月には、1万7000人の組合員を対象にストライキ同意投票を実施する予定である。賛成の結論が出た場合、労組の判断でいつでもストライキに突入することができるようになる。

大宇造船海洋労組とサムスン重工業の労組に準じる労働者協議会も、ストライキを予告している。大宇造船海洋労組はストライキ同意投票で85%の賛成でストライキ決議が成立し、サムスン重工業の労働者協議会は6月14日に会社側が公開した自己救済計画に反発して争議を決議した。STX造船海洋労

組はストライキ同意投票を行い、賛成70%でストライキを決議した。

労組が強く反発する理由は、構造調整の内容が予想以上に厳しく、賃金や福祉の内容などで対立した過去とは異なり、今回は雇用自体が問題になっているためである。

現代重工業は、現在までに約2,000人の希望退職を受け付けており、さらに約1,000人を分社・アウトソーシング化する計画を進めている。大宇造船海洋は2019年までに約3,000人を削減する計画を進めており、サムスン重工業は年内に約1,500人規模の希望退職を実施する予定である。STX造船海洋は、昨年末、人員の30%をさらに削減する計画を明らかにした。

現在、労使の対立を解決できる適切な妥協案は示されていない。造船業関係者は、「労組が人員削減に対して強硬な態度を取るのは当然」と述べた上で、「しかし、ストライキに突入すれば、債権団の支援が中断されるなど、取り返しのつかない結果を招く」と懸念を表明した。

造船労働組合連帯、7月20日にゼネストを断行

7月13日、造船労働組合連帯は、「一方的な構造調整の中止と造船業の発展に向けた代表者のゼネスト宣言」というタイトルで記者会見を国会で開き、7月20日の1日間、ゼネストを行うことを明らかにした。

同連帯には、造船大手3社、現代三湖重工業、現代尾浦造船、韓進重工業、STX造船海洋、城東造船海洋の8社が属している。このうち、ストライキ同意投票を行って争議権を確保した5社は、7月20日に各造船所で4時間のストライキを実施し、まだ争議権確保の手続きが進行中の現代三湖重工業、現代尾浦造船、韓進重工業の3社は集会を行う方式で参加する。同日のゼネストには、約3万人が参加する予定である。

同連帯は、「労働者だけに責任を転嫁する一方的な構造調整を中断し、労使会議を作って危機克服を図らなければならないと要求してきた」と述べ、「会社側は要求を無視し、自己救済計画という見せかけの名分で造船労働者の生存を脅かしている」と主張した。また、「労働者の雇用確保と造船業の生き残りのためには、35,000人の造船労働者がゼネストを行うしかないと判

断した」と述べ、「7月20日のゼネストで生存権を守り抜く」と主張した。

また、「会社側がゼネスト以降も自己救済計画を撤回しなければ、8月の夏休み以降、さらに強力な闘争を展開する」とともに、「金属労組、民主労総などの労働団体と連携してより強力なゼネストを展開し、一方的な自己救済計画を必ず阻止する」と述べた。

造船業構造調整による技術流出問題

6月8日、韓国の造船大手3社は、10兆ウォンを超える自己救済計画を発表し、2018年までに30%以上の人員調整を完了することを明らかにした。現代重工業は、1972年の創業以来、初めて生産職の希望退職の申請を受け付けた。20年以上勤務した技長級以上の約2,100人が対象となり、約500人が希望退職を申請した。

造船業の構造調整が本格化するにつれ、熟練技術者が中国のライバル会社にスカウトされるなど、技術流出への懸念が高まっている。1970年代に世界の造船市場をリードした日本は、1980年代に政府主導の大規模な構造調整を推進したが、その過程で退職した日本の技術者を韓国が受け入れ、韓国の造船業は大きく発展した。

韓国の造船業界では、約1万人の設計エンジニアがLNG船など高付加価値船舶を建造している。一方、中国では、職歴5年前後の20~30代の若いエンジニア約5,000人が付加価置の低いバルク船を主に建造している。中国では、2000年代半ばから、中国の物流は中国の船舶で運ぶという意味の「国輸国造政策」を推進しており、韓国のエンジニアを受け入れるために力を入れている。2007年には韓国人エンジニアが船舶の設計図面など1,400億ウォン相当の技術を流出した事件が発生し、2008年には韓国のLNG船の設計技術を手に入れようとしたことが韓国の情報当局によって発覚した。今回の構造調整で中心的な人材の管理を一歩間違えば、日本の二の舞を演じる恐れがある。

構造調整は不可欠な措置であるが、景気が回復した後の需要に対応できる潜在力も重要である。英クラークソンの分析は、2018年頃から船舶需要が改善すると見通している。海洋プラントは、造船業界に大規模な損失をもたらした主犯と指摘されているが、海洋プラントに関するノウハウを最も多く蓄

積しているのは韓国である。技術の優位を維持しながら、ライバル企業との差をつけていく必要がある。

造船所密集地域の失業率が急上昇

6月15日、統計庁が発表した「5月雇用動向」によれば、慶尚南道・蔚山・全羅北道など造船所がある地域の失業率が急増した。大宇造船海洋とサムスン重工業の造船所がある慶尚南道の今年5月の失業率は、3.7%となり、昨年に比べて1.2%上昇した。5月の数値では、1996年に集計方式を変更して以来、過去最高である。造船業構造調整による大量失業が本格化している。

現代重工業がある蔚山の失業率は、3.3%となり、昨年より0.1%上昇した。現代三湖重工業がある全羅北道の失業率は、2.4%となり、昨年より0.6%上昇した。当該地域の若者失業率も依然として高止まりしている。先月の15歳から29歳までの若者失業率は、9.7%となり、昨年より0.4%上昇した。

ディーセント・ワークとして知られる製造業の就業者の増加幅は、造船業構造調整に輸出不振が重なり、鈍化している。5月の製造業従事者数は、451万4,000人となり、1年前より5万人の増加に留まった。増加幅は、昨年11月は19万人で、今年3月までは10万人台を維持していたが、4月は4万8,000人台に大幅減少し、5月も例年並みには回復していない。

多くの専門家は、造船業の雇用市場がさらに悪化すると見ている。景気低迷が続く中、来年からは、すべての企業を対象に、60歳までの定年延長が義務化され、企業の新規採用が減少すると見られるためである。

韓国造船業、今後3年が正念場

7月3日、中小企業中央会が、大手造船所の協力会社300社を対象に実施したアンケート結果を発表した。アンケートに参加した会社の65%は「造船業は今後3年以内に回復する」と答え、27%は「受注難が長引き、5年以上不況が続く」と回答した。

世界市場における韓国造船資機材メーカーが有する技術競争力について質問したところ、「十分に確保している」と答えた企業が36%で最も多く、次いで「世界トップに比べて2年以上の格差がある」が24%、「1年以内の格差がある」が17%、「2年以内の格差がある」が15%であった。アンケートに参加した造船資機材メーカーは、韓国の技術競争力は、中国より平均3.2年進み、日本より平均0.5年遅れていると評価した。

複数の専門家は、韓国の造船業が現在の危機を乗り越え、造船立国としての地位を固めることができるかどうかは、今後3年が正念場であると指摘している。今後、韓国造船業の成長を牽引したバルカー船などの貨物船は、中国などに追い越される可能性がある。韓国が造船業の回復に備えて集中すべき分野は、比較優位を持つ高額の技術集約船舶であり、積極的な投資と支援を行う政策を実施することが重要である。

しかし、問題は、造船所の会社更生手続の影響などで、多くの造船資機材メーカーが深刻な資金難に直面しており、競争力の高いメーカーであっても、今後3年間を耐えられるかどうかさえ不透明になりつつあることである。STX造船海洋が会社更生手続に入ったことで代金の支払いが凍結され、資金難となった協力会社が倒産するなど、韓国の造船業を支えてきた関連産業の基盤が揺らぎ始めている。

劉永浩(ユ・ヨンホ)中小企業中央会・産業支援本部長は、「国民的な関心を集めている大手造船所には、ばく大な公的資金と具体的な救済計画が提示されているが、韓国造船業の基盤であるはずの中小協力会社に対しては、経営を支援する政策が整っていない」と述べた。また、「造船資機材業界の崩壊は、社会経済全般にばく大な損失をもたらすため、資機材メーカーなどに対する支援策の整備が急がれる」と述べた。

釜山市、造船業雇用危機克服プロジェクトを稼働

6月29日、釜山市は、造船・海運業の構造調整による被害を最小限に抑える雇用安定・失業対策を発表した。釜山の主力産業である造船・資機材産業は、造船・海運業で行われている構造調整やSTX造船海洋の会社更生手続の影響で打撃を受けている上、本年末から来年上半期まで手持工事量の減少に伴う雇用調整が行われる見通しであり、雇用不安への懸念が高まっている。

それを受け、釜山市は、企業と労働者・退職(予定)者に対する雇用安定支援に重点を置き、危機対応体制の構築、特別雇用支援業種の指定に対する迅速な支援、地域事情に合わせた雇用創出、企業への資金支援拡大の4分野で11の対策を推進する。

まず、釜山市は、危機対応体制を構築するため、官民合同の雇用安定支援対策班を来月から本格的に稼働する。慶尚北道雇用経済本部長を班長に、16機関23名で構成される本対策班は、地域の雇用状況や雇用危機に直面した企業をモニタリングし、政府と市の雇用支援対策を迅速に現場に伝達する役割を果たす。政府の特別雇用支援業種指定と関連し、釜山雇用庁と協力体制を整え、釜山市の就職支援センターに造船業退職者を支援する窓口を設置する。

地域事情に合わせた雇用の創出方法としては、釜山商工会議所に雇用安定特別支援センターを設置し、就職に関する相談・斡旋、転職・再就職への支援、職業訓練などを実施する計画であり、釜山経営者総協会に求職コールセンターを設置する計画である。

また、造船・資機材業の経営危機を克服するため、中小企業支援を目的とする政策資金である中小企業運転資金の規模を200億ウォンに拡大し、最大2億ウォンの緊急資金を支援する300億ウォン規模の特例保証支援制度を運用する。造船・海運業の失業者のうち、起業する人には信用格付けとは関係なく、最大5千万ウォンの信用貸出を釜山市が取り持つ。

金奎玉(キム・キュオク)釜山市経済副市長は「造船業は長時間労働や時間外労働が多い傾向にあるため、受注減少に対応して人員整理を行うよりは、労働時間短縮や仕事の分かち合いなどで危機を乗り越える知恵が必要」と述べた。

釜山発展研究院、「中国造船業の危機克服事例から学ぼう」

6月27日、釜山発展研究院(BDI)は、「中国造船業の危機克服が韓国造船業に示唆すること」という報告書を発表し、韓国の造船・海運業が危機を克服するためには、中国の危機対応策に注目すべきであると主張した。

本報告書の内容によると、世界的な不況の影響で中国でも昨年から多くの

民営造船会社が倒産しているが、中国政府はこれに対応するため、最先端技術の確保、政府の支援、自国発注による受注量の確保、積極的な構造調整、低価格受注などの方法を通じて危機克服を図り、成果を挙げているという。

中国政府は、政策目標を、建造する船舶の量にこだわらず、競争力ある造船技術の確保へと転換し、バルク船から高付加価値船舶の建造に重点を移している。短期間で最先端技術を確保するため、研究開発だけでなく、国内外における合併買収を積極的に推進している。

また、中国政府は、競争力ある造船会社60社を選抜して集中的に育成するなど、政府レベルで積極的な支援を行っており、自国発注を通じて受注難に対応している。2013年からは、厳しい構造調整を断行し、国営企業であっても特別な競争力を持たない会社は淘汰されるようにしている。これまで中国の中央・地方政府は、国営企業の倒産は大量失業をもたらすとして容認していなかったが、最近、造船業が危機に直面すると、思い切った構造調整へと舵を切ったのである。

本報告書は、中国が進めている様々な戦略を参考にしながら、釜山地域の造船業も、競争力ある企業の育成、個々の企業の特色を活かした競争力の強化、顧客セールスの強化、生産の多角化、自国発注の活性化など、危機対応策を早急にまとめなければならないと主張した。

「韓国の造船・海洋産業に関する大討論会」開催

6月21日、「韓国の造船・海洋産業に関する大討論会」がソウル大学で開催された。同討論会で、金ヨンファン・ソウル大学造船海洋工学科教授は、「今後も世界の造船業界でトップの座を維持するためには、現在の大手3社体制を維持すべき」と主張した。また、「造船大手3社は過当競争を防ぐために合意すべきであり、それが不可能な場合は、政府が前受金返還保証(RG)を発行する際に下限を提示するなど、間接的な役割を果たす必要がある」と提言した。

この他、金教授は、「国全体の体質改善が必要」とし、「大学の造船海洋工学科の特性化と構造調整、人材育成に向けた政府レベルのコントロールタワー構築」を求めた。また、「船舶の受注が急減しているが、これまでに造

船海洋工学科を運営する大学は1991年の2校から2015年の42校に増え、国のR&D事業は1991年の2件から2012年の52件に増えた」と説明し、「大学を特性化・構造調整する一方、国はコントロールタワーを構築して重複事業を整理し、人材育成事業を見直していかなければならない」と語った。

危機克服のためには、何よりも早い構造調整が優先との指摘も出た。韓国開発研究院(KDI)のク・ジャヒョン博士は、「楽観的な見通しに基づいて構造調整を先延ばしするのは、競争力回復に悪影響を与えるだけ」とし、「不良企業を清算せず、すべての造船所の過剰設備を一律に縮小させるのは、韓国造船業の底力を損なう結果を招く恐れがある」と主張した。また、「造船業だけでなく、中心的な主力産業に対する先制的な構造調整が必要であり、労働界の協力が重要」と語った。

同日のシンポジウムには、関連分野の実務者も参加して意見を述べた。ユ・ビョンセ造船海洋プラント協会専務は、「各造船所は骨身を削る覚悟で構造調整に臨んでいる」と述べ、「これを機に韓国の造船業が競争力ある産業として立ち直ることを期待する」と語った。

「国際海洋プラント及び極地工学カンファランス」開催

6月18日～23日、釜山市は、Bexcoコンベンションホールで、アメリカ機械学会と釜山大学・船舶海洋プラント技術研究院の共催で「第35回国際海洋プラント及び極地工学カンファレンス(OMAE2016)」を開催した。

同カンファレンスは、1986年から毎年開催されている造船海洋分野の世界3大学術会議のひとつであり、国際海洋及び極地工学の国際協力と技術開発、最新技術情報の交換、学会間の相互協力などが議論される。アジアでは日本と中国に次いで韓国で3番目に開催されるものであり、世界的な学者約200人をはじめ、約1,200人が出席した。

今年は、原油価格の下落、世界経済の減速、貿易量の減少など厳しい環境に置かれている海洋プラント産業の持続可能な成長と将来の政策の方向性を模索するため、13のシンポジウムと221のセッションが開かれた。

20日に行われた基調講演では、朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長

が「石油ガス産業の標準化」、朴範植(パク・ボムシク)韓国船級会長が「グリーンウェーブ：造船産業の挑戦と機会」、ジムスミス・ロイド船級支部長が「世界海洋技術動向2030」というテーマで発表を行った。また、会議最終日の6月24日には、同カンファレンス出席者をサムスン重工業と釜山大学・船舶海洋プラント技術研究院の河東分院に招き、韓国の最先端の造船海洋プラント技術を紹介した。

徐秉洙(ソ・ビョンス)釜山市長は「今回のカンファレンスは、世界各国の海洋プラント分野の専門家が一堂に会し、技術革新と未来への持続可能な成長戦略などについて議論する場である」とし、「釜山市が造船海洋産業のメッカとして知られるきっかけとなった」と述べた。

監査で明らかになった産業銀行の放漫経営

6月15日に監査院が発表した報告書「金融公共機関が出資した会社の管理実態」で、大企業にばく大な資金を投入する産業銀行が、その最も重要な責務である主取引企業への監視機能を喪失していることが分かった。

産業銀行は、1954年、開発金融という政策目標のもとに設立された国策銀行である。経済開発時代には大企業を後押しする役割を果たしたが、設立から約60年が経った2016年現在、産業銀行は、不良を抱える放漫経営の象徴に転落した。韓国政府の持分100%の国策銀行である産業銀行は、企業への管理責任を怠ったと批判されている。

監査院の報告によると、大宇造船海洋の筆頭株主・主債権銀行である産業銀行は、これまで企業の不正な会計を適切に把握できず、構造調整のタイミングを逃してしまった。2013年と2014年、大宇造船海洋は、原価を過小に算定する方法で利益を大きく誇張していたが、産業銀行はそれを見逃した。また、大宇造船海洋の実績悪化の最大の原因とされる海洋プラントの低価格受注の過程でも、産業銀行は役割を果たさなかった。産業銀行出身の大宇造船海洋の財務責任者(CFO)は、取締役会に出席しながらも、同社の無分別な子会社設立などを統制しなかった。

そのため、韓国政府が示す構造調整の大枠である「産業銀行主導の構造調整」に対し、経済界の不信が高まっている。専門家の間では、昨年末、金融

当局が「大宇造船の存続」を決めた時点から、産業銀行が金融委員会に提出した「大宇造船実態レポート」に対する疑問の声が上がっていた。

金尚祚(キム・サンジョ)漢城大学教授は「結局は産業銀行を民営化するしかないという見方が支配的であるが、現在の産業銀行は買収の対象としての魅力を失った状態」と述べ、「次期政権が産業銀行の支配構造の改革を含めた政策金融の改編に関する青写真を公約として提示すべき」と語った。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第63号：平成28年8月

■ 主要ニュース

⊙ 海洋水産部、韓国型 e-ナビゲーション事業を本格化---------- P2
⊙ 海洋水産部、補正予算案に官公庁船29隻を早期発注---------- P2
⊙ 海洋水産部、海洋プラントサービス産業の人材を国内で育成---------- P3

■ ニュース速報

⊙ 造船業界、海洋プラントの国際標準化作業を本格化---------- P4
⊙ 造船大手3社の第2四半期業績は3社3様---------- P5
⊙ 造船大手3社に対するコンサルティングの草案を公開---------- P6
⊙ 大宇造船海洋・サムスン重工業、また引渡しに支障---------- P7
⊙ 現代重工業、ITER事業で真空容器セクターを追加受注---------- P7
⊙ 現代重工業、2四半期連続で黒字---------- P8
⊙ 現代重工業、ギリシャから今年初の受注---------- P9
⊙ 現代重工業グループの造船3社、8月31日にゼネスト---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、海洋プラントの建造を開始---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、欧州船主との海洋プラント契約が解除---------- P11
⊙ 大宇造船海洋、シンガポールから超大型タンカー2隻を受注---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、船舶代金6億ドルを早期受領---------- P13
⊙ 大宇造船海洋、上半期の営業損失は4,499億ウォン---------- P13
⊙ STX造船海洋、ナビゲートとの船舶契約4件を取消---------- P14
⊙ 韓進重工業、約1,900億ウォンの追加損失を発見---------- P15
⊙ 慶尚南道、海洋プラント研究団地を構築---------- P15
⊙ 慶尚南道、造船協力会社への支援を決定---------- P16
⊙ 釜山市、造船業特別支援総合対策を実施---------- P17
⊙ 釜山の造船資機材メーカー、政府支援を要請---------- P18
⊙ 韓国船級、バラスト水処理装置の試験設備を増設---------- P19
⊙ 韓国舶用品産業協会、国際船用品供給業者協会に加盟を申請---------- P20

■　主要ニュース

海洋水産部、韓国型 e-ナビゲーション事業を本格化

7月18日、海洋水産部は、船舶海洋プラント研究所で「韓国型e-ナビゲーション事業団」の発足式を開催した。同日の式典には金栄錫(キム・ヨンソク)海洋水産部長官をはじめ、当該事業に参加する機関・研究所・企業関係者などが出席した。韓国型e-ナビゲーション事業とは、2019年から国際海事機関(IMO)が施行するe-ナビゲーションの国内導入に備え、それを新産業創出につなげていくために国が進める研究開発事業である。

海洋水産部は、2014年に実施した妥当性調査の結果を基に、2015年に戦略履行計画を作成して事業の推進体制を整えた。今年3月には、船舶海洋プラント研究所を事業の総括機関に選定した。また、中核技術の開発と海事におけるデジタルインフラの構築を主管する研究機関に船舶海洋プラント研究所コンソーシアムを、国際標準先導技術の開発を主管する研究機関に韓国船級コンソーシアムをそれぞれ選定した。

海洋水産部は、今後、沿岸旅客船、危険物運搬船、漁船など、船舶の航行上の危険状況をモニタリングして船舶に海洋安全情報を提供するe-ナビゲーションの商用化技術を開発し、それを活用する運営体制を構築する方針である。沿岸100㎞以内の海洋で携帯電話とインターネットの利用が可能な超高速海上無線通信網(LTE-M)も構築する。

また、デンマークやスウェーデンなどの技術先進国と実証事業を実施して重要技術を開発・共有し、アジア太平洋地域におけるe-ナビゲーションに関する地域会議の創設を進める。海洋水産部は、以上の活動を通じて、国際海事分野で先導的な役割を果たすとともに、中核技術の国際標準化にも積極的に対応する予定である。

海洋水産部、補正予算案に官公庁船29隻を早期発注

7月22日、海洋水産部は、今年の補正予算案で造船業関連13事業、609億ウォンを編成したことを明らかにした。今回の補正予算案の編成により、海洋水産部の今年の予算規模は、本予算を含めて計4兆9,387億ウォンとなった。

補正予算で推進する事業を詳しく見ると、構造調整で苦境に直面している造船業密集地域の地域経済を活性化するため、官公庁船の発注を拡大する。中小型造船所を中心に漁業指導船や漁港管理船など官公庁船29隻を早期発注するが、漁業指導船2隻、水産資源調査船1隻、漁港管理船1隻の4隻は新規、残り25隻は老朽化した船舶の代替である。

今回の補正予算には、29隻の設計費と11隻の着工費(建造費の10%)に約132億ウォンが編成された。特に、漁業指導船は、1,500トン級の大型船舶2隻を新規に、1,000トン級1隻と500トン級4隻の代替など、計7隻の事業を推進し、違法漁業の取り締まりなどに使用する方針である。

また、構造調整の過程で発生する失業者については、帰農の活性化を図る計画であり、希望者に対して安定した定着に役立つ技術教育を実施するなどの事業を行う。海洋水産部関係者は、「13事業の具体的な予算執行計画を早期にまとめて適時に活用するなど、補正予算の趣旨が生きるよう力を尽くしていきたい」と語った。

海洋水産部、海洋プラントサービス産業の人材を国内で育成

8月17日、海洋水産部は、韓国海洋大学、船舶海洋プラント研究所、海洋水産研究院と海洋プラントサービス産業分野の人材を育成するためのMOUを締結したことを明らかにした。

4機関は、　海洋プラントの人材育成機関が有機的な協力プロセスを構築すること　　教育インフラを拡大すること　　総合的な教育プログラムを共同開発すること　　海外就職の支援システムの構築に向けて協力することなどで合意した。

海洋プラントサービス産業は、海洋プラントを建造した後で行われる運送・設置・運営・メンテナンス・解体などに係わる産業であり、海洋プラント産業のすべての付加価置の50%以上を創出している。同分野は、高度の技術集約産業であり、小さなミスが大きな事故につながる恐れがあるため、専門性と経験を備えた人材を必要とする。

国際基準を満たすためには教育が必要であるが、韓国には専門の教育過程

が整っておらず、これまで海外で教育を受けなければならなかった。これを受け、海洋水産部は、海洋プラント総合訓練場などの教育インフラを拡充し、国際認証を受けた教育課程を開設する計画である。海外進出に有利な職種や受講者のニーズに合わせた総合教育プログラムも設けられる。政府間の協力事業や国内外のネットワークを活用し、修了者の海外就業も積極的に支援する計画である。

チェ・ジュンウク海洋水産部海洋産業政策官は、「今回のMOUが韓国の海洋プラントサービス分野の教育基盤の礎になることを期待している」とし、「今後、海洋プラント分野における教育の拡大や充実度の向上のために、政策的な支援を積極的に行っていきたい」と語った。

■ ニュース速報

造船業界、海洋プラントの国際標準化作業を本格化

7月21日、韓国造船海洋プラント協会は、ソウル市内のホテルで「海洋プラント標準化の作業と推進方法についての報告会」を開催し、海洋プラントの国際標準化に向けた活動の進捗状況を点検したことを明らかにした。

現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業の造船大手3社は、韓国造船海洋プラント協会傘下の造船海洋プラント標準化委員会をはじめとする各国の船級、韓国造船海洋資機材研究院などとともに、海洋プラント標準開発共同産業プロジェクト(JIP Joint Industry Project)を推進している。

海洋プラントは、プロジェクト別に求められる資機材、仕様、設計などが異なるため、資機材調達の遅延や設計変更による工程遅延・コスト上昇が頻繁に発生する。造船業界は、産業界で通用する標準を作ることで、工程遅延など各種の問題を防止できると見ている。

昨年は、国際標準化に向けた第1段階作業として、ノルウェー船級とのJIPとアメリカ船級とのJIPが発足し、各JIPは構造、配管、電装分野でそれぞれ14の標準案を提示した。

今年は、国際標準化に向けた第2段階事業として、造船業界が主導するバ

ルク資機材中心のJIPと発注先が主導する資機材設備中心のJIPを推進している。今年11月までに構造、配管、電装分野の26品目に対する標準案がまとめられる予定である。造船所、発注先、エンジニアリング会社、船級などの13社は、今年5月に米国ヒューストンで海洋プラントの標準化を推進するための業務提携を行った。

造船大手3社の第2四半期業績は3社3様

企業の第2四半期の業績が発表される決算発表シーズンを迎え、造船大手3社の業績に注目が集まっている。現代重工業は市場の予想を上回る黒字となった一方、サムスン重工業は大幅な赤字となった。大宇造船海洋は、8月16日に業績を発表する予定である。

8月2日、造船業界によると、今年第2四半期の現代重工業の売上高は9兆8,627億ウォン、営業利益は5,572億ウォン、純利益は3,923億ウォンとなった。業界では、同社の営業利益が約1,400億ウォンとなると予想していたが、それを上回る結果となった。同社の好業績は、全体の営業利益に占める精油部門の割合が58%に達するなど、第1四半期と同様に現代オイルバンクをはじめとする精油部門の好調がけん引したものである。このほか、造船部門の営業利益が約1,795億ウォン、海洋プラント部門の営業利益が約1,250億ウォンとなり、他部門でも黒字を出した。

サムスン重工業は、営業損失が2,837億ウォンとなった。今年第1四半期に約61億ウォンの黒字を出していたが、1四半期で赤字に転じた。会社側は「希望退職慰労金などリストラの過程における一過性の費用が業績に反映されたため」と説明しているが、下半期に経営状況がさらに悪化するのではないかという懸念が高まっている。同社は昨年11月以降、1件の受注も受けておらず、また、経営陣が低価格受注はしないという方針を明らかにしており、同社が強みに持つ海洋プラント部門の停滞が続いているためである。

大宇造船海洋は、第2四半期の業績発表日を8月16日に延期した。16日当日は、大宇造船海洋の半期報告書の提出期限の最終日である。同社関係者は「社員が夏休みから復帰し、8月11日の労組創立記念日の翌12日または16日に業績発表を行う予定」と説明した。専門家の間では、第1四半期の約350億ウォンの赤字と同様に小規模ながら赤字になる可能性が高いという見方が支

配的である。

造船大手3社に対するコンサルティングの草案を公開

8月1日、マッキンゼー社は、造船海洋プラント協会から依頼された韓国造船業の再編と業界の見通しに関するコンサルティングの草案をまとめた。現代重工業は船舶部門、サムスン重工業は海洋プラント部門、大宇造船海洋は特殊船とLNG船部門に強みがあると分析された。

造船業界は、低価格受注や海洋プラントの供給過剰などの問題を解消するため、今年6月、マッキンゼー社にコンサルティングを依頼した。マッキンゼー社は、2ヶ月間の調査を経て草案をまとめ、現在、報告書を最終的に確定するため、コンサルティングの対象となった造船所を訪問して意見を調整中であるという。

現代重工業は、現代尾浦造船と現代三湖重工業の系列会社を保有しているため、大部分の船種の建造プラットフォームを保有していることが強みに挙げられた。また、現代重工業は造船業だけではなく、海洋プラント部門や精油部門(現代オイルバンク)など事業を多角化しており、特定の部門で資金繰り難が発生しても他の部門で損失を補填できる点が肯定的に評価された。

サムスン重工業は、LNG船、ドリルシップ、浮体式生産貯蔵積出設備(FPSO)など海洋プラント分野に強みを持つと分析された。造船大手3社の中で同分野に最も早く進出し、グローバルネットワークを整えているなど、信頼性が高いと評価された。しかし、他社に比べて海洋プラントの比重が高いという点が弱点と分析された。同社の受注残高に占める海洋プラントの割合は約60%であり、原油安基調が続けば、引渡し遅延や契約取消などの危機が発生しかねない。

大宇造船海洋は、LNG船と特殊船分野に強みがあると分析された。金融業界関係者は、「世界市場に占める大宇造船海洋のLNG船の受注残高が約40%となっており、今回のコンサルティングで優良部門と評価された」と説明した。

債権団は、今後発表予定のコンサルティング結果に基づいて、今後の金融

支援などで差別化を図る方針である。相対的に競争力を持たない部門に対しては、前受金返還保証(RG)や船舶金融などを保守的に評価し、造船会社が自主的に該当部門の割合を減らす方向に誘導するなどの方法を推進する考えである。

大宇造船海洋・サムスン重工業、また引渡しに支障

8月4日、造船業界関係者によると、大宇造船海洋とサムスン重工業が参加しているオーストラリアの海洋プラント建造事業「イクシスプロジェクト」で引渡しが遅れている。同事業は、サムスン重工業の海洋ガス生産設備(CPF)と大宇造船海洋の浮体式生産貯蔵積出設備(FPSO)で構成されているが、工程上、CPFを先に設置しなければFPSOを設置することができない。

朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長は、今年6月、イクシスCPFの引渡し時期に関連して「9月ではなく、今年末を目指している」と述べ、当初の計画より遅れる可能性を示唆している。ただし、発注先が工程遅延を理由に引受けを拒否する可能性は低いと見られている。

金融業界関係者は、「同事業は計3兆ウォン規模で、既に2兆7千億ウォンの代金が支払われており、最後の段階で引受けを拒否する可能性はほとんどない」と説明した。しかし、大宇造船海洋がソナンゴル社の引渡し遅延問題で頭を悩ませている中、海洋プラントをめぐる問題がまた構造調整の足を引っ張る可能性も排除できない。

現代重工業、ITER事業で真空容器セクターを追加受注

7月19日、現代重工業は、「国際熱核融合実験炉(ITER)事業」で中心部品の真空容器セクターを受注したことを受け、約20人の業界関係者を招いて「国際熱核融合実験炉の真空容器の追加製造契約式」を開催した。ITERとは、韓国・日本・米国・欧州連合・ロシアなど7カ国がフランスで建設を進める研究拠点であり、太陽で起きる核融合反応を人工的に再現することから、いわゆる「人工太陽プロジェクト」と呼ばれている。

1億160万ドル規模の本契約は、当初、欧州連合側が担う予定であったが、日程上の問題が生じ、現代重工業が代わりに引き受けることになった。核融合実験炉の真空容器本体を構成する計9セクターのうち2セクター(7番と8番)を追加的に製造・供給するものである。現代重工業は2010年に同事業で2セクター(1番と6番)を受注しており、単一メーカーとしては最も多い4セクターを製造する。各セクターは、高さ約12m、重さ約400トンである。

核融合実験炉の真空容器は、内部で核融合プラズマを生成して保持するための大型溶接構造物であり、各種の放射性物質を遮断する第一の防護壁である。1億℃以上の超高温・超高真空状態に耐えられなければならないため、超精密溶接技術が必要となる。

現代重工業は、1回目の受注分を2019年までに、今回の受注分を2020年までにフランスの国際熱核融合実験炉の建設現場に供給する予定である。同社は、2010年から同事業に投入される真空容器セクター4つ、真空容器の本体と低温容器をつなぐポート35個、TF磁石構造物9基などの主要設備を製造しており、受注規模は計3億8,000万ドルである。

現代重工業、2四半期連続で黒字

7月27日、現代重工業は、今年第2四半期の売上高が9兆8,627億ウォン、営業利益が5,572億ウォン、純利益が3,923億ウォンとなったことを公表した。売上高は前年同期に比べて17.4%減ったものの、営業利益と純利益は黒字となった。同社は、今年第1四半期に3,252億ウォンの営業利益を上げて10四半期ぶりに黒字に転じていた。

証券業界では、現代重工業が第2四半期に1,600億ウォン程度の営業利益を上げると予想していた。関連業界の予想を上回る今回の結果は、子会社の現代オイルバンクなど精油部門の好業績がけん引したものである。5,572億ウォンの営業利益に占める精油部門の割合は58%、金額は3,234億ウォンである。

現代重工業関係者は「造船部門は構造調整で約2,600億ウォンの退職慰労金を支出したが、収益性の高い船舶の建造が増加し、黒字基調が続いた」と述べ、「海洋プラント部門では、大型工事の引渡し完了、工程の安定化、チ

ェンジオーダー(change order)の発生などで黒字に転じた」と説明した。ここ数年、大幅な赤字の原因とされていた造船海洋部門でも黒字を出したことから、同社の上半期の累計営業利益は8,824億ウォンに拡大した。

同日、現代重工業は、取締役会を開催し、主債権銀行のKEBハナ銀行に提出した自己救済計画に基づいて現代企業金融と現代技術投資を売却することを決定した。ハイ投資証券、ハイ資産運用、現代先物の売却が既に確定しており、同日、系列会社2社の売却が決定したことを含めると、現代重工業グループは金融事業から完全に撤退することになる。

現代重工業、ギリシャから今年初の受注

8月9日、現代重工業は、ギリシャの船会社アルミタンカーズから31万7,000DWT級超大型タンカー2隻を受注したことを明らかにした。現代重工業グループにとって、今年初めての超大型タンカーの受注である。業界では、今回の受注が造船業界全般の受注難を解消するきっかけになることを期待している。

建造は現代三湖重工業が行い、引渡しは2018年2月と5月に行われる予定である。現代重工業は船価を公開していないが、1隻当たり約9,000万ドルで契約したと伝えられている。業界関係者は、「32万DWT級タンカーは、通常、1隻当たり8,700万ドル程度で契約が結ばれるが、現代重工業は市場価格より高価格で受注した」と説明した。

英クラークソンの統計によると、32万DWT級超大型タンカーの平均価格は、2016年8月5日現在、1隻当たり8,600万ドルである。2004年3月の約8,550万ドル以降、12年ぶりの低価格である。昨年、タンカーの発注が多く行われた影響で今年の発注量が減り、価格も下落している。

現代重工業、現代三湖重工業、現代尾浦造船の現代重工業グループは、今年の上半期に16億ドル規模の船舶を受注した。これは、約72億ドルであった昨年上半期の22%程度であり、今年初めに立てた年間目標186億ドルの9%に当たる。

現代重工業グループの造船3社、8月31日にゼネスト

8月17日、現代重工業グループの現代重工業、現代三湖重工業、現代尾浦造船の労組は、蔚山市庁プレスセンターで記者会見を開き、会社の構造調整に反対して31日からゼネストに入ることを明らかにした。

労組側は、記者会見で、「現代重工業グループの造船3社は黒字を出している」と述べ、「労組が構造調整の中止を要求するのは、黒字が出ている事業場を対象に構造調整を行う必要がないためである」と主張した。

また、労組側は、「それにもかかわらず、会社側は、分社を拡大し、一方的な希望退職を実施するなど労組の無力化を図っている」と述べ、「労組員の賃金、団体交渉権、雇用を守るためにストライキを断行する」と強調した。また、「今回のストライキは、会社側が構造調整を中止し、今年の賃金団体交渉が妥結するまで続ける」とし、「ゼネストに突入する前に、会社側が積極的な対応を取るべき」と警告した。

これに対し、現代重工業グループは、「会社の業績が黒字に転換したのは、経営環境の改善によるものではなく、コスト削減や資産売却などの経営合理化、為替変動、資材費用削減などによるものである」と述べ、「今年上半期の8,824億ウォンの営業利益は、半分以上が現代オイルバンクから出た」と説明した。

また、「今年上半期の現代重工業の受注実績が年間目標の21%に過ぎないほど、外部環境は厳しい」と述べ、「リスクの高い経営環境に対応するために、非効率の除去と競争力強化への努力が切実に求められている」と述べた。

大宇造船海洋、海洋プラントの建造を開始

7月18日、大宇造船海洋は、原油価格の下落により工事が延期されていた27億ドル規模のカザフスタン海洋プラントの建造を開始したことを明らかにした。

シェブロン、エクソンモービルなどのオイルメジャーは、7月5日にカザフスタン・テンギス油田に対する最終投資決定(FID)を下した。大宇造船海洋

は、本投資決定について「原油価格の下落によって投資を先送りしていたオイルメジャーが、投資を再開するサイン」と述べた。

大宇造船海洋は、2014年11月にテンギスシェブオイル(TCO)から油井制御や原油処理施設などの生産設備モジュールの製造工事を受注した。詳細設計、大型設備の購買、現地での設置工事は発注先が責任を負い、大宇造船海洋はモジュール製造だけを引き受ける契約である。大宇造船海洋は、2014年の受注を受けて建造の準備を終えていたものの、原油価格の下落により投資家グループが最終投資決定を延期したことから、当該工事は遅延したままとなっていた。

大宇造船海洋は、契約代金が工事の進捗状況と連動して増額する方式の契約を結んだため、一括決済方式の契約を結んだプロジェクトの場合より損失のリスクが低いと見ている。本プロジェクトの前受金としては、約1億3,000万ドルが先に支払われる予定である。

大宇造船海洋は、玉浦造船所と子会社の新韓重工業で90台のモジュールを製造し、2020年までに引き渡す予定である。製造量は24万トンで、大宇造船海洋本社と協力会社を3年間安定的に稼働できる仕事量である。鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長は、「今回の投資決定は、最近、海洋工事の減少で苦境に直面している韓国資機材メーカーと協力会社には朗報」と述べ、「徹底した準備と実行で、会社に対する市場の懸念を払拭し、大宇造船海洋の再跳躍の機会にしたい」と語った。

大宇造船海洋、欧州船主との海洋プラント契約が解除

7月29日、大宇造船海洋は、欧州の船主から受注した固定式プラットフォーム1基に対する契約が解除されたことを公表した。本契約は、2012年12月に固定式プラットフォームを受注した契約におけるオプションであり、2013年2月7日に船主の要請によってオプションが行使された。

契約当時から原油の価格や生産量などを考慮して建造のタイミングを調整するという船主側の要請があり、契約の履行がこれまで延期されていた。大宇造船海洋は、こうした状況を踏まえて本件を生産計画に含めず、工事も行わなかった。また、前受金も受け取っていないことから、契約解除による被

害はないと説明した。

大宇造船海洋関係者は、「契約解除で将来の懸念材料が払拭されただけではなく、現在、保有している受注残の建造に専念できるようになった」と述べた。2012年12月に受注した固定式プラットフォームは、2017年4月に引渡す予定で、現在、大宇造船海洋の玉浦造船所で建造が進んでいるという。

同社は、今年3月、デンマークの国営エネルギー会社ドン・エナジーから2012年に受注した原油生産用海洋プラットフォーム契約に対する取消し通知を受けた。また、先月末と今月に引渡し予定であったアンゴラ国営石油会社ソナンゴルのドリルシップ2隻は、発注先の資金繰り問題などで引渡しが延期されている。

大宇造船海洋、シンガポールから超大型タンカー2隻を受注

7月31日、大宇造船海洋が超大型タンカー(VLCC)2隻を受注したことが明らかになった。大宇造船海洋は、シンガポールの船主会社であるBWグループから31万8,000トン級超大型タンカー2隻を受注した。

契約の規模は約2,000億ウォンであり、前受金を30%にする条件が含まれているという。一般的に、前受金が10～20%であることを考えれば、異例の条件である。当該船舶は全長336m、幅60mで、大宇造船海洋の玉浦造船所で建造され、2018年までに順次引渡される予定である。今回の受注は、大宇造船海洋の下半期初の受注である。

鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長は、7月29日にシンガポールで開かれた契約式に出席し、BWグループのカーステン・モルテンセン(Carsten Mortensen)最高経営者と契約を結んだ。BWグループは、大宇造船海洋が経営危機に直面していた1999～2000年にタンカー3隻を発注したことがあり、2014年にはLNG船2隻、2015年にはLNG船2隻と大型LPG船4隻を発注するなど、これまで大宇造船海洋と友好な関係を維持してきた企業である。

今回の契約を含め、BWグループは、大宇造船海洋に計63隻の船舶を発注し、すでに53隻が引渡されている。現在、玉浦造船所で残りの10隻が建造中

である。

大宇造船海洋、船舶代金6億ドルを早期受領

8月2日、大宇造船海洋が、長年にわたって信頼関係を築いてきた船主会社4社から、計4億7千万ドルの船舶建造代金を早期に受領することが決まったことを発表した。また、海洋プラントを発注した会社1社に、約1億5千万ドルの前受金の早期支払を要請したことを明らかにした。これにより、同社は、6億ドルを超える代金を受け取ると見られる。

大宇造船海洋関係者によると、早期受領が決まった4億7千万ドルは8月末から9月初めに支払われる予定であり、海洋プラントの設備代金の約1億5千万ドルは下半期内に受け取ることができると予想している。

大宇造船海洋は、今回の早期受領で計6億2千万ドルに達する資金が確保できるようになり、9月満期のコマーシャルペーパー(CP)償還に支障が出るという市場の懸念は解消したと主張している。

7月中旬、大宇造船海洋の鄭聖立(ジョン・ソンリプ)社長は、ギリシャなどヨーロッパを訪問し、取引会社の経営陣と面談して船舶代金の早期支払を要請した。当時、鄭社長と面談した船主会社側は、「大宇造船海洋は、現在、厳しい状況に置かれているが、危機をうまく乗り越えて立ち直ると信じている」と高い信頼を表したという。

大宇造船海洋、上半期の営業損失は4,499億ウォン

8月16日、大宇造船海洋は、今年上半期の業績が売上高6兆9,201億ウォン、営業損失4,499億ウォン、当期純損失1兆1,895億ウォンとなったことを明らかにした。前年同期に比べると、売上高が12.1%減少して当期純損失が小幅に増加し、営業損失幅が減少した。

大宇造船海洋は、今年上半期の業績に関して「一部の海洋プラント事業で利益を保守的に算定し、船主側の要求によって工期が延長した事業に対して

遅延賠償金発生を事由とする損失処理をした」と説明した。また、「保守的な会計基準によって損失が発生したとされた事業は、年末の引渡しに向けて順調に建造が進んでいるため、引渡しが完了した時点で追加利益として反映する予定」と述べた。

大宇造船海洋関係者は、「今回の損失は、監査法人の保守的な会計処理の影響が大きいため、第3・第4四半期には業績が改善すると見ている」と語った。

大宇造船海洋と債権団は、昨年から計5兆3,000億ウォン規模の自己救済計画を推進して経営建て直しを図っている。同社は、自己救済計画以外にも巨済市に保有している土地を含む資産を売却し、年末までに追加的な資金を確保する計画である。

STX造船海洋、ナビゲートとの船舶契約4件を取消

8月16日、造船業界関係者によると、STX造船海洋と多国籍企業の船主ナビゲート(Navig8)が、タンカーやLPG船など新規建造船舶17隻に対する契約を取消す交渉を進めている。このうち、取消しが確定した4隻は現代尾浦造船か城東造船海洋に発注されると見られている。

ナビゲートは、4万9,000DWT級のMRタンカー4隻の発注を最終的に取消し、現代尾浦造船と城東造船海洋に建造契約を提案しているという。船価は、STX造船海洋が受注した金額より低くなる可能性が高いと見られている。STX造船は当該船舶を1隻当たり約3,900万ドルで受注したが、ナビゲート側は造船不況により新規建造の船価が低価格である点を踏まえて、1隻当たり200万~300万ドル低い金額を提示したと伝えられている。

造船業界関係者は「受注難が続く中、仕事確保の良い機会ではあるが、肝心なのは収益性であるので、契約締結には慎重に臨みたい」とし、「最近の新規建造の船価や採算性などを綿密に検討した上で受注するかどうかを決める」と語った。

STX造船海洋は、17隻の契約取消しが確定すると、手持工事量が36隻と、来年末までの仕事量となる。同社は、現在、会計法人による実態調査が行わ

れており、来月9日までに裁判所に更生計画を提出しなければならない。裁判所では、債権団、協力会社、従業員など利害関係者の意見をまとめ、遅くても11月には更生計画の認可を決定する方針である。

韓進重工業、約1,900億ウォンの追加損失を発見

8月17日、韓進重工業は、「見積工事原価総額の誤りや船舶引渡し後の猶予債権の回収可能額推定の誤りなどにより、2015年12月31日の会社の純資産は、法人税効果も考慮して1,906億ウォン減少した」と説明し、「会計推定上の誤りを修正するため、過去2年分の財務諸表を作成し直す」と発表した。

同社は、2014年と2015年にそれぞれ2,998億ウォン、2,609億ウォンの営業損失を計上したが、今回の修正により赤字幅がさらに拡大する。今年上半期、同社の外部監査を引き受けた安進会計法人は、韓進重工業経営陣による契約収益と契約原価の推定に誤りがあったと判断した。

これまで韓進重工業は、影島造船所が正常に操業していた2007~2009年の生産量を基に予算を編成してきた。これに対し、会計法人側が正常操業の範囲を現在の不況期の生産量に基づいて解釈することを勧告し、影島造船所の予定原価が調整されたが、この過程で追加損失が発生した。また、最近の海運・造船不況による船舶建造期間の長期化、船価の下落傾向、発注先の財政悪化などを踏まえて債権回収の可能性を保守的に反映した。

韓進重工業側は、監査人の勧告を受け入れて再作成する財務諸表を早期に訂正・公開する予定である。韓進重工業は、今年上半期に売上高1兆5,169億ウォン、営業利益898億ウォンを上げた。営業利益は前年同期に比べ1,525億ウォンが増加し、黒字転換した。

慶尚南道、海洋プラント研究団地を構築

慶尚南道が、河東郡の葛四湾産業団地内に、2020年までに933億ウォンを投じて海洋プラント研究団地を造成する。危機に直面した造船業の突破口を

模索するため、海洋プラント産業技術のR&D基盤の構築を図るものである。

研究団地は、面積約23万m²・試験棟4棟で造成される。試験棟には、海洋プラントにおける爆発・火災試験の技術開発、超高圧試験の認証、危険性の高い事故の実証などに必要な13種類の設備が構築される。このうち、9種類の設備は、設置が完了した翌月から本格的に運営される予定である。研究団地の造成が完了すれば、海洋プラントにおける爆発・火災の安全性評価、重量物の落下試験、構造破壊試験などが実施され、海洋プラント分野の独自技術の確保を支援する。

また、巨済市・長木面には、2030年までに2,257億ウォンを投じて海洋プラント産業支援センターが建設される。第1段階として、2017年までに海洋プラント・エンジニアリング総合研究棟と多目的試験棟が建設され、段階的に海洋プラント分野の支援に必要な試験研究棟が建設される予定である。

慶尚南道は、146億ウォンを投じて巨済市の烏飛一般産業団地内に海洋プラント資機材試験認証センターを運営している。これまで外国で実施していた試験認証を国内で行うことで、年間810億ウォンの手数料を削減しているという。その他にも、海洋プラントモジュール・部品の供給体制を構築して中小造船所の事業領域拡大を支援し、海外進出における経験共有システムを構築するため、海洋プラントの生産・供給体制のモジュール化事業も推進する。

慶尚南道、造船協力会社への支援を決定

8月2日、慶尚南道は、資金難に陥っている造船協力会社を支援するため、多様な対策を推進することを決定した。現在、STX造船海洋の会社更生手続によって裁判所が債権・債務の凍結命令を下したことから、協力会社に対する売掛債権の支払が中止され、造船協力会社は資金難に直面している。

慶尚南道は、産業銀行に対し、STX造船海洋が会社更生を申請する前に発生した協力会社の売掛債権を早急に支払うことを求める公文書を送った。また、STX造船海洋の会社更生手続を担当するソウル中央地方裁判所に公文書を送り、会社更生計画を立てる際に協力会社への代金を他の債権より優先するなど、協力会社が資金難で倒産することがないよう協力を求めた。

また、慶尚南道は、造船業危機で低迷している地域経済を活性化するために、予算の早期執行、補正予算の編成、造船協力会社に対する緊急経営安定資金と特例保証の提供などの対策も準備中である。

慶尚南道は、今年5月と6月の2回に渡り、造船不況による企業の資金繰り難の解消への協力を求める公文書を金融委員会、金融監督院、全国銀行連合会に発送した。7月19日には、道内の金融機関長と懇談会を開き、緊急経営安定資金の貸出の施行、造船会社に対する貸出金の返済督促の自制などを要請した。

釜山市、造船業特別支援総合対策を実施

7月21日、釜山市は、造船業の資金難と雇用不安を解消し、地域経済の低迷を緩和させるために「造船業特別支援総合対策」を作成したことを明らかにした。同対策は、大手造船所の構造調整、STX造船海洋の更生手続き、金融界による貸出制限などで苦境に直面している地域造船業界を支援するために設けられたものであり、地域の優秀な造船資機材メーカーを対象に国が無条件の保証支援を提供する内容である。

釜山市は、信用上の問題や限度額超過などで追加的な借入が困難になった地域の造船資機材メーカーを対象に、1千億ウォン規模の資金貸出を保証する特別支援を行う。これまでの貸出や保証の限度額に係わらず、釜山市が追加貸出を保証する方式である。

貸出の限度額は、一般の造船資機材メーカーが5億ウォンまで、STX造船海洋債権の未回収メーカーが20億ウォンまでであり、約250社が保証支援の対象になると予想される。新規の保証貸出金利は2.47%の固定金利であり、保証手数料である保証料率も0.4%に引き下げた。本支援のため、釜山市は、50億ウォンを特別に予算編成した。

また、釜山市は、今年の補正予算に4億7千万ウォンを海外マーケティング資金として追加編成し、イラン、インド、カザフスタンなどの新興国市場に貿易使節団を派遣して海外展示会に参加するなど、造船資機材メーカーの輸出販路の開拓を支援する。

造船所が密集している釜山市江西区に「現場雇用支援センター」、釜山商工会議所に「雇用安定特別支援センター」を設置して失業者支援、再就職の斡旋、職業訓練などを支援する。造船業関連会社481社を対象に労働者アンケートを行い、失業保険の対象から外れた家庭などに緊急生活資金を支援するなどの失業対策も作成した。

また、釜山市は、新古里原発5・6号基の建設事業への地域の造船資機材メーカーの参加や造船業と代替できる新たな産業を育成する対策を実施するよう政府に建議した。徐秉洙(ソ・ビョンス)釜山市長は、「今回の造船業特別支援総合対策は、厳しい環境に置かれた地域の企業と労働者に効果的で、企業が構造調整と産業改革を成功できるよう支援して地域経済に活力を与えることを期待する」と語った。

釜山の造船資機材メーカー、政府支援を要請

7月29日、釜山商工会議所が「産業通商資源部長官招聘の造船業懇談会」を開催した。懇談会には、地元の造船・造船資機材関連企業の経営者11人が出席した。

趙成濟(チョ・ソンジェ)釜山商工会議所会長は、開会の挨拶で「韓国製造業の競争力の根幹である造船資機材業の80%が釜山地域に集中している」と述べ、「造船業が危機を克服するためには、政府の主導的な役割が欠かせない」と強調した。

懇談会に出席した経営者は、周亨煥(チュ・ヒョンファン)産業通商資源部長官に、第2パナマ運河の開通に伴う超大型コンテナ船の必要性を訴え、政府主導の新規発注を要請した。また、LNGの世界的な需要増加に備えて、韓国ガス公社が保有するLNG船団の早期拡充も要請した。

このほか、船舶金融の拡大、中小造船所の会社更生手続の履行による造船資機材業界の被害抑制、特別雇用支援業種の指定要件の緩和、造船資機材業界の経営安定化への支援、金融界の積極的なRG(前受金返還保証)発給への支援などを建議した。

特に、韓国造船海洋資機材工業協同組合の朴允昭(パク・ユンソ)理事長は、

造船資機材アフターサービス(AS)のグローバルネットワークを構築することを提案した。朴理事長は、「韓国造船業界がこれまで建造してきた船舶の資機材ASの需要が拡大していることを受け、船舶物流が多く、ASが頻繁に行われる国々でネットワークを構築すれば、海外現地で速やかな対応が可能となり、信頼性を高めることができる」と述べ、ASネットワークが造船資機材メーカーの世界進出の足がかりになるという考えを示した。

韓国船級、バラスト水処理装置の試験設備を増設

7月22日、韓国船級は、慶尚南道・巨済市にバラスト水処理装置の陸上試験設備2基を設置し、竣工式を開催した。韓国が世界市場で優位を占めているバラスト水処理装置の型式承認を行う陸上試験設備が増設されたことで、業界の関心が高まっている。

韓国船級は、8月中にアメリカ沿岸警備隊(USCG)から試験設備に対する承認を得て、9月初めから本格的に稼働する予定である。これまで韓国において、造船資機材メーカーがバラスト水関連製品の国際承認を得るためには、試験設備の不足によって長期間待たなければならなかったが、今回の増設で待ち時間が解消できるようになる。

今後、国際海事機関(IMO)が海洋環境に影響を及ぼす水生生物の越境移動を防止するために2004年に採択した「バラスト水管理条約」が発効すると見られており、条約が発効すれば、他国の領海を航行する船舶には国際基準に適したバラスト水処理装置の設置が義務付けられる。米国は、国際基準による型式承認以外に、USCGから承認を受けたバラスト水処理装置を設置した船舶にのみ、自国領海でのバラスト水排出を認める連邦法を2012年に制定している。

このような流れを受け、各国の造船資機材メーカーは同装置の技術開発を進めており、韓国は2010年から2015年まで世界市場の半分を占めてトップを走っている。しかし、国内の試験設備が不足していたため、韓国の造船資機材メーカーがUSCGの型式承認を受けるためには長期間待つか、または外国機関に依頼しなければならなかった。

韓国舶用品産業協会、国際船用品供給業者協会に加盟を申請

7月26日、韓国舶用品産業協会が国際船用品供給業者協会(ISSA)に正会員(全国的な団体)としての加盟を申請した。ISSAは、今年11月にアラブエミレーツ・ドバイで開かれる第61回定期総会で同協会の正会員加盟の可否を決定する。

同協会の金永得(キム・ヨンドク)会長は、「2014年の協会設立直後からISSAへの加盟を準備してきたため、無難に承認されると予想している」と述べた。1955年に設立したISSAには、日本、米国、中国、シンガポールなど43カ国が正会員として加盟している。

韓国の舶用品業界では、舶用品メーカー32社が2014年の協会設立前から個別的にISSAの準会員として加盟していた。今回、韓国舶用品産業協会が正会員になれば、協会の所属メーカーは世界市場の流れを速やかに把握し、ISSAのネットワークを活かして多様なマーケティングや新市場の開拓を展開することができるようになり、国際競争力の向上につながると期待されている。

同協会の金会長は、「外国の船主は、ISSAのホームページに登録されたメーカーから製品を購買する傾向が強いが、韓国舶用品産業協会が正会員になれば、ISSAのカタログとホームページに協会所属メーカーの企業名と製品が掲載されるので、売上の増大に役立つ」と述べた。

釜山港を中心に発展した韓国の舶用品産業は、油類を除く純粋な舶用品市場規模が2014年で6千億ウォン台に過ぎず、48兆ウォン台と推定される世界市場に占める割合は小さい。韓国舶用品産業協会は、釜山港国際舶用品流通センターに常設展示場を設置して外国船主に韓国産製品が優秀であることを広報し、また、共同物流を担当する卸売り法人の設立を推進するなど、国内関連産業の活性化に向けて努力をしている。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第64号：平成28年9月

■ 主要ニュース

⊙ 事業多角化に力を入れる韓国造船業界---------- P2
⊙ 造船海洋プラント協会、人材流出防止TFを設置---------- P3

■ ニュース速報

⊙ 韓進海運破たん、船会社の発注減少につながるか---------- P3
⊙ 韓進海運破たん、造船業への被害は制限的---------- P4
⊙ 現代重工業、半潜水式掘削船の前受金を返還---------- P5
⊙ 現代重工業、創業以来初めてドック稼働中断---------- P6
⊙ 現代重工業、ロボット事業部の分社を推進---------- P7
⊙ 現代重工業、ロシアと合資会社を設立推進---------- P7
⊙ サムスン重工業、1.1兆ウォンの有償増資---------- P8
⊙ サムスン重工業、来年から無給休職制を導入---------- P9
⊙ 大宇造船海洋、ソナンゴルドリルシップを9月末に引渡し---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、米船主会社にドリルシップを引渡し---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、VLCCの契約を解除---------- P11
⊙ 大宇造船海洋社長、経営再建に自信を表明---------- P11
⊙ 大宇造船海洋元社長、営業損失を知りながら赤字受注---------- P12
⊙ 韓進重工業、コンテナ船の建造契約期間を延期---------- P13
⊙ 韓進重工業、今年初の受注になるか---------- P13
⊙ 労働界、STX造船海洋の調査報告書の誤りを指摘---------- P14

■　主要ニュース

事業多角化に力を入れる韓国造船業界

深刻な不況に陥っている韓国造船業界が、危機を乗り越えるため、船舶建造以外の分野に事業を拡大させている。

代表的な事業多角化分野は造船所の現代化作業である。現在、ロシアとインドが造船所の現代化作業に強い意欲を見せているが、特にロシアは、プーチン大統領が「新東方政策」を掲げて極東地域の開発を推進している。最近、現代重工業は、ロシアのロスネフチとの協力合意書に署名し、ズベズダ造船所を商船の建造が可能な造船所に変更させる計画を進めている。

現代重工業は、商船の設計法や建造法、資機材の調達など、船舶建造とそれに必要な造船所の現代化を含めた一切を請け負うことで、技術料収入を上げることになる。

大宇造船海洋も、ズベズダ造船所の現代化と船舶建造への支援に乗り出す。大宇造船海洋の子会社ディーセック(DSEC)が、ズベズダ造船所の建設・設計などに対する技術支援を行う。現在は、覚書(MOU)の締結について交渉が行われており、業界では、ズベズダ造船所で建造される船舶がガス燃料船舶であることを考えれば、大宇造船海洋の「高圧天然ガス燃料供給装置(FGSS)」が搭載される可能性があるという予想も出ている。

造船業界では、現代重工業と大宇造船海洋の技術移転と造船所の現代化事業が新事業になれるかどうかについて関心が集まっている。これまでは新規船舶の受注と引渡しで収益を上げてきたが、今後は船舶建造以外の分野で収益創出の方法を模索していくことを意味するためである。

実際に、今年8月に朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長が船舶建造のアウトソーシングの可能性について触れたことがある。韓国の造船会社が新規船舶を受注し、建造は中国やインドで行うなど新たな事業形態が登場する可能性がある。

造船海洋プラント協会、人材流出防止TFを設置

造船海洋プラント協会が、退職した熟練技術者の海外流出を防止するために国内での再就職を積極的に支援することを決めた。

8月30日、大手造船3社の人事担当役員と転職支援担当などでつくるタスクフォース(TF)の初会議を開き、研究開発(R&D)や設計分野の熟練技術者の海外就職とそれに伴う技術流出を防止するために力を合わせることで合意した。

造船海洋プラント協会と産業界は、船舶設計、生産技術、R&D分野から20職務を造船海洋プラント中核技術に指定し、各職務を熟練度によって4等級に格付け、当該人材の人事異動を定期的に点検することを決めた。

特に、重要技術者が退職する場合は、退職者の特性に合わせた支援プログラムを提供して再就職・起業を支援する計画である。同協会は、年末までに約50人を対象に転職支援プログラムを提供する方針である。

また、大手造船所は、退職者の再就職を支援するための生涯設計支援センター、キャリアコンサルティングセンターなどを設置し、同協会と有機的な業務協力体系を構築することで合意した。同協会は「中長期的に高級人材の供給が円滑になるよう熟練技術者と求人中の企業をつなげる「造船・海洋プラント産業の熟練技術者の経歴管理システム」を整備する計画」と明らかにした。

■ ニュース速報

韓進海運破たん、船会社の発注減少につながるか

韓進海運が会社更生手続に入ったことによって、同社に船舶を貸していた外国船会社の傭船料の受取りに支障が出る可能性が高くなっている。外国船会社はこれまで韓国の造船会社に多数の船舶を発注してきた取引先であるため、韓進海運の破たんによって損害を受けた場合、新規発注が萎縮するのではないかという懸念が出ている。

9月8日、造船業界によれば、ギリシャの船会社であるダナオス(Danaos)は、

韓進海運とコンテナ船8隻の長期傭船契約を締結した。ダナオスが韓進海運から受け取る予定であった傭船料は約5億6千万ドルで、韓進海運が清算手続に入れば、相当額が回収不能となる可能性が高い。昨年のダナオスの売上高の約17%が、韓進海運から発生したものである。英クラークソンの統計によると、ダナオスの船舶58隻のうち、48隻は現代重工業グループ、サムスン重工業、韓進重工業、城東造船海洋などの韓国の造船所で建造された。

韓進海運の傭船料引下要求を強く拒否してきたシースパン(Seaspan)は、コンテナ船3隻を10年間貸してきた。シースパンが米証券取引委員会(SEC)に提出した資料によると、10年間の傭船料は3億6,370万ドルであり、韓進海運は今年8月時点で既に1,860万ドルを滞納している。シースパンが保有する船舶113隻のうち、約半数の58隻は韓国の造船所で建造された。ギリシャのナビオス(Navios)も韓国の造船所で建造された船舶を多数運営しており、ケープサイズバルク船3隻を韓進海運に傭船していることが伝えられている。

韓進海運が傭船料を支払えなくなれば、船会社は契約を解除して新たな傭船先を確保する方法があるが、収入は減少すると予想される。韓進海運との契約は、傭船料が高水準であった時期に締結されたもので、現在は全般的に傭船料が下落したためである。

実際、シースパンが韓進海運から受取ることになっていた傭船料は、1隻当たり1日4万3千ドルだが、同級船舶の最近の傭船料は2万5千ドル程度である。ナビオスの傭船料は、最近の相場の6倍に達するという。業界関係者は、「直ちに発注に重大な問題が生じるとは思われない」とし、「ただし、船会社が受ける被害が大きくなるほど、発注の余力は減るしかない」と見通した。

韓進海運破たん、造船業への被害は限定的

会社更生手続きに入った韓進海運の更生が難しくなるとしても、韓進海運の破たんによる韓国造船業界への被害はあまり大きくはないと見られる。経営悪化の影響により、すでに船舶発注能力を喪失したためである。

9月30日、韓国造船海洋プラント協会によれば、昨年、韓国の造船会社が国内の海運会社から受注した船舶数は25隻(106万CGT)である。これは、韓国造船業界が2015年に世界から受注した248隻(959万CGT)の約10%に相当

する。

韓国の海運会社による国内造船所への発注は、2000年代初めまでほとんど行われず、2012年に38隻となった。その後、海運会社の資金難と世界的な景気低迷が重なり、2013年に30隻、2014年には25隻に減少した。今年も韓国海運会社による発注は少なく、造船業界の受注難の解消にはつながっていない。

造船大手3社では、現代重工業が今年上半期にSK E&Sから受注したLNG船2隻の実績が全部で、韓進海運や現代商船など韓国の主要海運会社は、ここ数年、新規船舶をほとんど発注していない。サムスン重工業が2011年に韓進海運から受注したコンテナ船3隻、大宇造船海洋が2011年に現代商船から受注したコンテナ船5隻が最後である。

英クラークソンの統計によると、今年上半期の韓国の海運会社による世界への船舶発注量は15隻で、発注金額は61億ドルと、前年同期比71%減少した。2013年には122隻(48億ドル)、2014年には43隻(16億ドル)、2015年には52隻(40億ドル)となり、減少傾向が続いている。業界関係者は、「韓国海運会社による国内造船会社への発注は、長い間、ほとんど行われていないため、造船業界への影響は大きくないと思う」と述べ、「ただし、韓国経済全体から見れば、否定的な影響が懸念されている」と語った。

現代重工業、半潜水式掘削船の前受金を返還

8月23日、現代重工業は、ノルウェーのフレッド・オルソン・エナジーが発注した半潜水式掘削船の引渡しをめぐる対立に終止符を打ち、前受金1億7,600万ドルを返還することを決めたと発表した。

現代重工業は、2012年にフレッド・オルソン・エナジーから半潜水式掘削船1隻を7億ドルで受注した。同掘削船は、昨年3月に引渡される予定であったが、工程が長引き、納期が遅延していた。

昨年10月、現代重工業は、フレッド・オルソン・エナジーによる頻繁な設計変更や承認手続きの後回しなどで工程が妨害されたとして、ロンドン海事仲裁人協会(LMAA)に仲裁を申請し、追加工事代金1億6,700万ドルと納期の

延長を要求していた。これに対し、フレッド・オルソン・エナジーは、引渡し遅延を理由に現代重工業に契約の取消しを通告し、前受金と利子を合わせた1億8,600万ドルの返還を要求していた。

両社は、今回の交渉を通じて、双方が相手に対する仲裁申請を撤回することで合意し、現代重工業は利子を除いた前受金だけを返還した。現代重工業関係者は、「お互いに譲歩して円満に合意した」とし、「これで掘削船の処分が可能になった」と述べた。

現代重工業は、同掘削船を売却または貸渡することで建造代金を確保する予定である。しかし、造船業界では、原油安などで海洋プラント市況が厳しくなっており、掘削船の処分は容易ではないと見ている。

現代重工業、創業以来初めてドック稼働中断

9月1日、現代重工業が、蔚山本社にある第4ドックの稼働を中断したことを明らかにした。昨年末から続いている受注難の影響で、仕事が減少したためである。仕事不足によりドックの稼働を中断するのは、現代重工業が1972年に創業して以来、初めてである。

同社は、今年7月から第4ドックの用途を変更し、船舶の修繕に使用している。今年11月からは、ドックに海水を満たして艤装岸壁に変更する計画である。

現代重工業は、計11のドックを保有している。艤装岸壁にされる予定の第4ドックは、1977年、長さ382m、幅65m規模で造られ、年間3~4隻の超大型船舶が建造されてきた。

現代重工業の今年の受注実績は大幅に減少し、前年同期には39隻を受注したが、今年は9隻である。1~7月の累積受注金額は約12億ドルで、前年同期に比べ71%減少した。

こうした中、現代重工業労組は、7月19日から実施中の希望退職など雇用調整や分社化などに反対し、ストライキを続けている。労組は、「事前交渉を行わずに推し進める構造調整にはストライキで対抗するしかない」と主張

している。

現代重工業、ロボット事業部の分社を推進

9月10日、現代重工業は、ロボット事業部を分社化するための独立法人設立計画書を労組に通知したことを明らかにした。同事業部の社員数は205人で、労組員は108人と過半数を超える。計画書によると、同社は、9月9日に対象者説明会を行い、13日から個別に同意書を受け付ける。

現代重工業は、ロボット事業部が分社化して独立経営を行えば、事業競争力が強化できると期待している。同社関係者は、「経営改善計画に従って分社を推進中であるが、具体的な日程は確定していない」と説明した。

労組はこの会社の動きに対し、「会社が再び一方的な決定を推し進めている」とし、「労組との交渉も行わず、ロボット事業部の分社計画を一方的に通告する経営陣の行為は間違っている」、「こうした会社の無分別な経営行為が、ここ数ヶ月の深刻な労使対立の原因である」と主張した。

現代重工業は、非造船部門を分社化した後、経営権が失われない範囲で持分を売却する計画であると伝えられている。売却を通じて確保した資金で、造船海洋関連の投資を拡大することができると判断したと見られる。同社は、造船業危機を克服するため、今年6月に3兆5千億ウォン規模の自己救済計画を提出し、承認を受けた。同計画には、投資目的で保有する有価証券、蔚山現代百貨店付近の土地、蔚山造船所寮などを売却する資産処分以外に、フォークリフト・太陽光・ロボットなどの事業分野の分社計画が含まれている。そのほか、賃金返却、時間外労働の廃止、非重要業務のアウトソーシング、雇用調整計画などが含まれている。

現代重工業、ロシアと合資会社を設立推進

9月3日、現代重工業とロシア国営石油会社ロスネフチ(Roseneft)が、ロシア国営極東造船所の設計とプロジェクト管理部門で合資会社を作ることを決めた。

9月4日、現代重工業は、ウラジオストクにある極東連邦大学でロスネフチと合資会社に関する協力合意書を締結したことを明らかにした。

同日の署名式には、現代重工業からカ・サムヒョン船舶海洋営業本部代表(副社長)とチョン・ギソン企画室副室長(専務)が、ロスネフチからイゴール・セチン会長(元ロシア副総理)とパヴェル・フョードロフ副社長が出席した。

今回の合意で、現代重工業はロシアの造船所建造政策の施行による市場環境の変化に先制的に対応することができるようになり、ロシアは中型タンカー部門の設計と建造技術の専門性を高めることができるようになった。

現代重工業関係者は、「設計やプロジェクト管理のみならず、船舶用の主要資機材の供給、専門家の派遣などを通じて、新たな収益が創出できると期待している」と語った。

サムスン重工業、1.1兆ウォンの有償増資

8月19日、サムスン重工業は、取締役会を開き、財務構造改善のために1兆1,011億ウォンの有償増資を実施することを決定した。

新規発行される1億5,912万株の上場予定日は今年11月28日であり、株主割当後、失権株を再募集する。同日公表された発行価額の予定価格は割引率20%を適用して1株当り6,920ウォンと決められ、最終的な発行価額は第1次と第2次の発行価額算定などの手続きを経て11月2日に決められる。

サムスン重工業は、19日午前9時に臨時株主総会を開催し、発行可能株式総数を3億株から5億株に増やす定款変更を議決した。同日の株主総会で、朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長は、今後、プロジェクトマネージメントやO&M(オペレーション&メンテナンス)事業に進出することを示唆した。

朴社長は、船舶以外の打開策を問う質問に対し、「これまでの実績と経験をもとに、設計、プロジェクトマネージメント、O&M事業を展開することを検討している」と答えた。また、「これまでサムスン重工業が引渡した船舶に対して、船主からのO&M要求が多かった」とし、「現在、ほとんどの

O&M需要をシンガポールが受け入れているが、サムスン重工業が同需要を獲得できれば、船主とサムスン重工業双方に有益である」と述べた。

また、朴社長は、「船舶を必ずしも巨済造船所で建造する必要はない」とし、「巨済造船所にこだわらず、受注はサムスン重工業がして、建造は中国やインドネシア、韓国の中小造船所で行うことも可能である」と述べた。

サムスン重工業、来年から無給休職制を導入

8月24日、サムスン重工業が、来年から全社員を対象に循環無給休職制を施行する方針を明らかにした。同日に公開した有償増資関連の有価証券申告書を通じて「2017年から循環無給休職制を実施する計画」と表明した。

造船業界関係者は、「循環無給休職制は、サムスン重工業の全社員が1年に1ヶ月ずつ無給休職をとる方式で行われる」と述べ、「仕事不足による労働力過剰問題を解消すると同時に、費用も削減できる方法」と説明した。本件に関して、サムスン重工業関係者は「受注の推移を見据えながら、具体的な規模や期間を最終的に決める計画」と述べた。

また、「受注・売上減少など経営環境の悪化に備えたダウンサイジング計画と人員削減・賃金返却を通じた費用削減計画を立てた」と述べ、「受注減が見通されていることを受け、希望退職やアウトソーシングを通じた人員のスリム化を推進している」と説明した。

役職員の賃金返却や希望退職などの構造調整を行っているサムスン重工業が無給休職制を導入するのは、来年に予想されている受注の皆無状態を、現状のままでは乗り越えられないという判断のためである。同社は、今年に入ってから1隻の船舶も受注していない。受注減は世界の造船業界が共通して経験している現象ではあるが、受注実績が全くない大手造船会社はサムスン重工業が唯一である。

大宇造船海洋、ソナンゴルドリルシップを9月末に引渡し

8月17日、大宇造船海洋は、未定であったソナンゴルドリルシップの引渡日を今年9月30日に訂正すると公表した。

同社は、2013年にアンゴラの国営石油会社ソナンゴルから1兆3,000億ウォン規模のドリルシップ2基を受注した。当初の計画では、今年6月と7月に引渡しが完了する予定であったが、ソナンゴル側が経営不振に陥り、引渡しが延期されていた。

大宇造船海洋にとっては、ソナンゴルドリルシップの引渡しをできるだけ早期に完了して1兆ウォンの残金を確保することが最も重要である。深刻な資金繰り難に陥っている中、今年9月に4,000億ウォン規模のコマーシャルペーパー(CP)などの社債が相次いで満期を迎えるためである。

大宇造船海洋はこの問題を9月までに解決する考えではあるが、計画通りになるかは未知数である。ソナンゴルは現在、債権銀行から借入金返済の催促を受けており、1兆ウォンの代金を用意する状況ではないと見られている。

貿易保険公社が単独保証を行って大宇造船海洋が1兆ウォンを確保できるように支援する案が出されたが、同社の粉飾決算の疑いが現経営陣に拡大しており、また、今年上半期に1兆ウォン台の純損失を出して債務超過に陥るなどの悪材料が重なり、支援がまとまらない可能性もある。

大宇造船海洋、米船主会社にドリルシップを引渡し

8月24日、大宇造船海洋は、2013年に米国トランスオーシャンから6,000億ウォンで受注したドリルシップ1隻を引渡し、代金1,500億ウォンを確保したことを明らかにした。

今回の引渡しで、大宇造船海洋は、年内引渡し予定の海洋プラント9隻のうち4隻の引渡しを完了し、年末までに残り5隻を引渡す予定である。引渡し予定の5隻のうち2隻は、建造が完了したものの、船主側の資金難によって引渡しが遅延しているソナンゴルドリルシップである。インペックスFPSOなど残り3隻は引渡し予定日に向けて順調に建造が行われている。

大宇造船海洋関係者は、「掘削船市場の低迷にもかかわらず、ドリルシップ1隻を計画通り引渡した」とし、「紆余曲折を経た大宇造船海洋の海洋プラント建造がようやく安定軌道に乗った」と述べた。

大宇造船海洋、VLCCの契約を解除

8月26日、大宇造船海洋は、オセアニア船主から2014年に受注した超大型タンカー(VLCC)2隻に対する契約が解除されたことを明らかにした。同日、大宇造船海洋は、訂正公告を通じて「船主会社が超大型タンカー4隻のうち2隻に対する契約を解除した」と発表した。

当初、大宇造船海洋は、2014年11月にLNG船2隻を受注していたが、2015年に船主会社の要請により、契約内容が超大型タンカー4隻に変更された。今回に契約解除になったのは、超大型タンカー4隻のうち2隻である。

今回の契約解除で、契約金額は4,306億ウォンから2,153億ウォンに減少した。大宇造船海洋は、現在、1, 2号船の工程を進行中で、契約が解除された3, 4号船については、スケジュール上、工程がまだ初期の段階にあるため損失は大きくないと見ている。

大宇造船海洋は、ロンドン海事仲裁人協会(LMAA)に仲裁を申請する方法を検討中である。大宇造船海洋関係者は、「船主会社が一方的な判断による事由を挙げて契約解除を通告してきた。大宇造船海洋は契約の履行を促したが、船主会社は2回目の前受金を支払わないなど契約の履行を拒否する意志を示し、最終的に契約の解除を通告した」と述べ、「今後、仲裁過程を経て、その他の法的な事項を決める予定」と説明した。

大宇造船海洋社長、経営再建に自信を表明

9月17日、鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長が、経営再建への自信を表明した。だが、そのためには解決しなければならない問題点も多い。

最大の問題であった資金不足は、最近、産業銀行が1兆ウォンの追加支援

を約束し、ある程度解消できると見られる。

受注難の問題もある。これは大宇造船海洋だけではなく、韓国造船業界全体が直面している問題である。造船業界では、経営を再建するためには、まず発注が行われなければならないと見ている。

自己救済計画の一環である不動産売却も重要な事項である。大宇造船海洋は、ソウル市の旧本社社屋を売却するため、昨年5月に㈱コラムコ資産信託を優先入札者に選定した。当初の計画は今年8月までに社屋の引受けを完了する予定であったが、最近、大宇造船海洋を対象に相次いで行われた検察調査の影響で、募集に応じた投資者の数が想定を下回った。その結果、コラムコは契約締結の期限である8月23日までに1,800億ウォンの引受資金が用意できず、売却計画が取り消されかねない状況にある。ソウル市の堂山洞社屋と麻谷洞R&Dセンター敷地の売却もうまくいかず、大宇造船海洋は資金確保に難航している。

現在進められている大宇造船海洋の汚職に関する検察調査も経営再建の大きなハードルになっている。造船業界関係者は、「大宇造船海洋の問題は、自力で解決が可能な問題と不可能な問題が共存しているため、解決は容易ではない」と述べた。

大宇造船海洋元社長、営業損失を知りながら赤字受注

9月8日、共に民主党が大宇造船監査委員会において、今年1月に昌原地方裁判所に提出された陳情書を公開し、高載浩(コ・ジェホ) 大宇造船海洋元社長が営業損失の発生を予め認識した上で、数兆ウォン規模の赤字受注を強行したことが明らかになった。

陳情書の内容によると、高元社長の背任行為は主に造船・海洋プラント部門で発生した。同部門の4事業だけで2015年第3四半期までに2兆7,429億ウォンの営業損失が発生し、高元社長の背任行為による損失額は1兆1,060億ウォンに達した。最大の損失は2011年9月と2012年5月にそれぞれ2隻を受注したソンガ(Songa)プロジェクトで、計1兆2,647億ウォンの営業損失額のうち9,500億ウォンの損失が高元社長の背任行為によるものであった。

大宇造船海洋監査委員会は、「決裁権者である高元社長などが、ソンガが要求した基本設計(FEED)に対する確認作業を行わず、損失の発生を予め認識していながら無理に受注した」と結論づけた。このような内容は、高元社長を相手に提起された検察の公訴状でも確認できる。共に民主党は、「産業銀行から天下りした最高財務責任者(CFO)などと共謀し、予定原価を実際より縮小する方式で会計操作を行ってきた」と主張した。

このような会計操作を通じて実績を膨らませた高元社長は、在任期間中、25億ウォン以上の給料、8億5,000万ウォンのボーナス、18億ウォン以上の退職金など、計52億ウォンの報酬を受け取った。

韓進重工業、コンテナ船の引渡しを延期

9月5日、韓進重工業は、欧州船主との合意により、コンテナ船2隻の引渡し時期を今年11月末から12月末に1ヶ月延期することを公表した。当該コンテナ船2隻の契約金額は6,827万ドルで、最近の売上高の3%に相当する。

韓進重工業は、今年7月にも、コンテナ船2隻の引渡日延期を発表したことがある。2014年11月に欧州船主から受注した2隻のコンテナ船で、契約金額は6,828万ドルであると伝えられた。船舶の引渡日は、今年7月末から9月20日に延長された。

韓進重工業は、今年に入って計4件、7隻の船舶に対して納期を延長した。船種は、バルク船2隻を受注した1件を除いて全部コンテナ船である。

韓進重工業、今年初の受注になるか

9月11日、海外メディアの報道によると、韓進重工業は、シンガポールの船主会社イースタン・パシフィック・シッピング(EPS)とアフラマックス(11万5000DWT級)タンカー4隻の受注について最終交渉を進めている。受注額は約1億7200万ドルで、2隻の追加建造オプションも含まれているという。

造船業界関係者は、「韓進重工業がEPSと単独で随意契約を結んだが、ま

だ最終契約書にサインしたわけではなく、最終的な調整を進めている」と説明した。今回の契約が締結されれば、韓進重工業にとっては今年初の受注となり、フィリピンのスービック造船所で建造されると見られる。

また、他の業界関係者は、「ほとんどの造船会社で、来年以降、一部のドックが稼働中断になると見られる」と述べ、「特に、韓進重工業は、2018年以降、引渡し予定の船舶が極めて少ないため、受注が急がれる状況」と説明した。また、「多少低価格で受注したので、釜山の影島造船所ではなく、コスト競争力のあるスービック造船所で建造されると見られる」と述べた。

労働界、STX造船海洋の調査報告書の誤りを指摘

8月23日、民主社会のための弁護士会、金属労組、民主労総が共同記者会見を開き、企業更生手続きが進行中のSTX造船海洋に対するハンヨン会計法人の調査報告書に会計上及び法的根拠がないと主張した。

同団体は、調査報告書でSTX造船海洋の継続価値が清算価値より3,161億ウォン高いと評価したことに対し、その前提に深刻な誤りがあると指摘した。2017年度のSTX造船海洋の推定売上高を2015年の2兆842億ウォンの16%である3,384億ウォンと、過去の売上高に比べて過度に低く見積もった点を問題視している。

ハンヨン会計法人は、STX造船海洋の今年の売上高を5,283億ウォンと予想し、今年から2021年までの6年間、STX造船海洋の売上高が1兆ウォンに及ばず、2022年に1兆ウォンを超えると予想した。また、この予想に基づいて、現在1,993人の社員を2026年までに968人に減らし、削減した正規社員を非正規社員に切り替えるべきと結論付けた。同会計法人は、2019年までSTX造船海洋が新規受注を取れないと仮定して売上高を予想し、雇用調整計画を立てた。

これに対し、同団体は、「2019年まで新規受注がないと仮定するのは、STX造船海洋が自らの企業としての活動を否定するのと同じ」と批判した。また、「勤労基準法(労働基準法に相当)上、リストラは最後の手段であるにもかかわらず、調査報告書は解雇を回避する努力をせず、大規模なリストラを前提にしている」と強調した。

また、「大規模なリストラは固定費が減少するので、短期的には更生の可能性が高いと評価されるかもしれないが、無差別リストラは企業の潜在力を損ない、更生計画の円滑な推進を妨げるため、リストラを前提にする調査報告書は修正すべき」と表明した。

最近、大宇造船海洋などの粉飾決算問題が浮き彫りになっており、ハンヨン会計法人は、非常に厳格な基準をもって更生の可能性を評価したと伝えられている。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第65号：平成28年10月

■ 主要ニュース

⊙ 韓国政府、造船業を支援するため公船を早期発注---------- P2

■ ニュース速報

⊙ 分かれ道に立たされた韓国造船業---------- P2
⊙ 造船業の構造調整が難航---------- P3
⊙ 現代重工業グループ、グループ船舶ASセンター法人を設立推進---------- P4
⊙ 現代三湖重工業、創業以来初の無給休職制を実施---------- P5
⊙ 現代重工業、ベルギー船会社からタンカー2隻を受注---------- P6
⊙ サムスン重工業、欧州船主から今年初の受注---------- P6
⊙ サムスン重工業、ノルウェー船主からタンカーを受注---------- P7
⊙ 大宇造船海洋、ソナンゴルから建造代金の一部を株式で受領---------- P8
⊙ 大宇造船海洋、経営再建に向けた改善計画を提出---------- P9
⊙ 大宇造船海洋のソナンゴルドリルシップ、引渡しがまた延期---------- P9
⊙ 大宇造船海洋、「構造調整は順調である」---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、年内に3,000人の人員削減---------- P11
⊙ STX造船海洋、関係者集会が1ヵ月延期---------- P12
⊙ 韓進重工業、シンガポール船会社からタンカー2隻を受注---------- P13
⊙ 釜山市、1,500億ウォン規模の補正予算を編成---------- P13
⊙ 時速150kmのWIG船、来年に商用化---------- P14

■　主要ニュース

韓国政府、造船業を支援するため公船を早期発注

10月6日、周亨煥(チュ・ヒョンファン)産業通商資源部長官は、全羅南道の大仏産業団地で造船業界関係者と懇談会を開き、韓国政府が、受注難に陥っている造船業界を支援するため、事業費4兆2,000億ウォンを投じて軍艦や官公庁船などの公船を早期発注するほか、船舶ファンドを活用して商船の需要を創出する計画を決めたことを明らかにした。

韓国政府は、9月の補正予算編成に際し、造船業界を支援するために61隻の公船を年内に発注することを決め、設計費などに1,000億ウォンを計上した。産業通商資源部は、発注をできるだけ早期に行う計画である。

周長官は、同日の懇談会で、2兆4,000億ウォン規模の船舶ファンドを活用して、韓国の海運会社の新規船舶発注を支援する計画を明らかにした。また、造船業の景気低迷で深刻な打撃を受けている全羅南道・霊岩や慶尚南道・巨済など造船業が密集する地域に対する経済活性化対策を提示した。

このほか、周長官は、造船業の競争力強化策を今月中に発表することを明らかにした。当初、韓国政府は、コンサルティング会社マッキンゼーが造船大手3社の競争力を分析して作成した報告書を基に構造調整計画をまとめ、今年8月に発表する予定であったが、発表が遅れている。

これに関し、一部では、報告書に大宇造船海洋に不利な内容が盛り込まれており、大宇造船海洋の筆頭株主である産業銀行と政府が負担を感じて発表を遅らせているのではないかという声が出ている。複数の専門家は、喫緊の課題である造船業の構造調整を先延ばしすれば、第2の韓進海運事態を招きかねないと指摘している。

■　ニュース速報

分かれ道に立たされた韓国造船業

9月19日、造船業界関係社によれば、サムスン重工業は、昨年10月にタン

カー2隻を受注して以降、1件の受注もなく、来月で受注のない1年を迎える。他の大手造船会社の受注実績も、今年の受注目標の10%前後に留まるなど、深刻な景気悪化に陥っている。韓国造船業は、生き残りと撤退の岐路に立たされている。

現在、サムスン重工業が最も期待しているのは、イタリア国営エネルギー会社ENIが発注したFLNGである。全体の事業規模が54億ドルで、サムスン重工業の受注規模は約25億ドルと予想されている。これは、サムスン重工業が掲げる今年の受注目標の大部分を占める規模である。このほか、同社は、インドのゲイルとタンカーの受注契約などを進めている。

現代重工業も受注難に陥っている。同社の今年の受注目標は187億ドルであるが、現在までの受注実績は21億ドルと、目標の11.8%であった。同社は、造船業の景気が悪かった前年同期に比べても、約75%受注が減少した。今年8月9日にギリシャの船主からVLCC 2隻を受注したものの、前受金返還保証(RG)の発給が1ヶ月半滞り、受注が取り消されるのではないかという懸念が出ていた。最近、債権銀行の合意で現代重工業へのRG発給が再開され、受注に支障が出る恐れはなくなった。

大宇造船海洋は、今年の受注目標62億ドルに対し、約10億ドルを受注している。同社は、現在検察の捜査を受けており、株式の取引が中断されている。同社の強みである海洋プラントに関しても、同分野の景気が回復する兆しは見えていない。

また、韓進海運の破たんによって中古船舶が一気に市場に出回れば、新規発注はさらに萎縮し、大手造船会社に打撃を与えるという分析が出ている。海外船主から韓進海運が借りていた船舶が返却されれば、船主が新規船舶の発注を行わない可能性が高くなる。

造船業の構造調整が難航

9月30日、柳一鎬(ユ・イルホ)副総理兼企画財政部長官主催で開かれた産業競争力強化関係長官会議で、予定されていた造船業構造調整案の発表が行われなかった。造船業の構造調整は、様々な懸案のなかで対応が最も急がれている業種である。造船大手3社は、昨年、計6兆ウォンの営業損失

を出し、今年1月から9月までの受注が前年に比べて90%近く減少した。

一部からは、原則を持たない韓国政府の動き方や業界の意見対立が原因と指摘する声が出ている。韓国政府は、今年4月の総選挙が終了した直後、いわゆるゾンビ企業の整理を唱え、造船・海運業に対する聖域なき構造調整を予告した。その後、海運業に対しては、韓進海運の会社更生手続を進めるなど厳しい構造調整を行っているが、造船業に対して、これといった措置が行われていない。政府は、債権団による数兆ウォンの支援を受けても負債比率が4,000%を越える大宇造船海洋への対応に躊躇している。

政府が造船業の構造調整をためらう最大の原因は、社会経済に及ぼす影響が甚大であるためである。国内銀行が大宇造船海洋に提供した与信は20兆ウォンを超えており、特に輸出入銀行が貸し出した融資と前受金返還保証(RG)の規模は9兆1,400億ウォンである。大宇造船海洋が会社更生手続きに入れば、一般銀行はもちろん、政府財政まで危うくなる恐れがある。

また、雇用規模が大きいため、大量失業が発生することも大きな負担となる。今年上半期で大宇造船海洋の直接・間接雇用者数は約5万人であるが、これは大宇造船海洋の造船所がある巨済市の人口の約20%に当たる。

造船大手3社間の対立も激しいと伝えられている。今年6月から造船業界のコンサルティングを行っているマッキンゼーが報告書の結論を出していないのも、このためであるといわれている。

現代重工業グループ、グループ船舶ASセンター法人を設立推進

9月22日、現代重工業グループが、競争力を強化するためにグループ内の船舶AS(アフターサービス)組職を統合したAS法人設立計画を労組側に説明したことを発表した。具体的な時期と方法については明らかにしていない。

現代重工業グループは、2015年1月、現代重工業、現代尾浦造船、現代三湖重工業の船舶AS組職を統合した「グループ船舶ASセンター」を発足させることを決め、その第1段階として、現代尾浦造船と現代三湖重工業のAS部署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いて船舶用資機材を担当するAS組職

を本社に追加・統合させた。

「グループ船舶ASセンター」は、独立法人化する方向に進められると見られる。現代重工業グループは、顧客会社が求めていたワンストップサービスを提供することで、船舶用の中・大型エンジンや電気資機材の故障など多様な状況に迅速に対応できるシステムを備えることができると判断した。また、船舶の改造、図面支援、修理などを専門的に担当する技術・修理の人員を拡充し、船種別の部品を直接販売するなど、有償ASを本格化して新たな事業領域に進出し、会社の付加価置創出に寄与するという計画を立てた。

現代重工業グループは、ASセンターの運営により船舶の建造から運航・廃船に至るまで、約30年間技術的な支援を提供するライフタイムサービスが可能になると強調した。

現代三湖重工業、創業以来初の無給休職制を実施

9月26日、現代重工業グループは、現代三湖重工業が今年10月から無給休職制を実施することを明らかにした。現代三湖重工業関係者は、「苦痛を分かち合って経営危機を乗り越えるための措置」と説明した。無給休職制の実施は、1999年の現代三湖重工業の創業以来初めてのことである。

無給休職制の対象は、約4,000人の社員全体ではなく、約1,000人の事務技術職の社員である。今年10月から1年間実施される予定で、一人当たり最低3週間の休職を取ることになる。無給休職を申請した社員に勤続や昇進などの人事上の不利益はなく、年次有給休暇も規定通り使うことができる。休職期間は無賃金となるが、医療費・学資金の支援や個人年金など福利厚生は通常通り行われる。

無給休職を希望する社員は、9月26日から30日までに会社に同意書を提出する。会社は、まず希望者を募集し、部署別に業務過重が発生する場合、無給休職の時期を調整する方針である。

現代三湖重工業は、社員に説明文を配布し、「造船業界は経営再建に向けた自助努力として、今年7月から職位別に最低10%以上の賃金をカットし、受注環境のさらなる悪化に備え、来年には無給循環休職（無給で一定の期間、

順番に休業を命ずる強制的な性格を有する休職制度）を実施するなど身を削るコスト削減努力を続けている」とし、「無給休職制は、雇用を維持するために全社員が参加しなければならない不可避な選択であり、社員の皆さんの積極的な参加を切に要請する」と述べた。

現代重工業、ベルギー船会社からタンカー2隻を受注

10月5日、造船業界関係者によると、現代重工業が、ベルギーの海運会社ユーロナブ(Euronav NV)からスエズマックス級タンカー2隻を受注した。当該船舶は、氷海でも航行できるよう強化された船体と排出ガス低減装置などを備え、引渡しは2018年初めに行われる予定である。

ユーロナブは、同日、ホームページに掲載した公表資料で、同船舶をアメリカのバレロ・エナジー(Valero Energy)に7年間貸し出す傭船契約を締結したことを明らかにした。受注金額は公開されていないが、ユーロナブが「数ヶ月間、価格を比較・検討した結果、合理的な価格で船舶を確保した」と述べていることから、業界では1隻当たりの船価を6,000万ドル程度と予想している。

今年、現代重工業グループは、18隻の船舶を受注している。受注金額は、前年同期比75.7%減の22億7,300万ドルである。

サムスン重工業、欧州船主から今年初の受注

9月30日、サムスン重工業は、モナコのガスログ社と18万m^3級のLNG船2隻の建造契約を締結したことを明らかにした。契約金額は約4,200億ウォンである。1隻は同日に契約が発効し、1隻は条件付きで年内に契約が発効する予定である。サムスン重工業にとっては、昨年10月末以降、11ヶ月ぶりの新規受注である。

今回、サムスン重工業が受注したLNG船には、貨物倉内部の天然ガスの自然気化率を画期的に抑える「マークV」方式が世界で初めて採用される。LNG船では、貨物倉内部の天然ガスが毎日0.09~0.1%程度自然気化するが、

マークV式貨物倉はこの割合を0.075%に抑え、自然気化するガスの量を最大25%まで削減できるのが特徴である。

通常、LNG船は自然気化した天然ガスをエンジン燃料として使用するが、燃料として使用した後も残る余剰ガスは、別の燃焼システムを通じて燃焼するか、再液化装置で液化させて貨物倉に戻すのが一般的である。しかし、当該貨物倉は、自然気化率が低下した分、余剰ガスの発生量も減少するので、運送効率が改善する。これによるコスト削減効果は年間約100万ドルであり、20年間運航するとすれば、削減できるコストの合計は約2,000万ドルである。

サムスン重工業関係者は、「船舶の運航費用を画期的に削減することができる新型貨物倉の登場により、LNG船市場の流れが変わると予想する」と述べ、「基礎技術を保有するフランスのGTTと、昨年3月から実物大模型(Mock-up)の製作とテストを並行して進めながら協力してきた結果、マークVタイプのLNG船を世界で初めて受注し、市場を先導するようになった」と説明した。

今年、サムスン重工業は53億ドルの年間受注目標を立て、今回のLNG船契約で目標達成率は7.2%となった。

サムスン重工業、ノルウェー船主からタンカーを受注

10月12日、サムスン重工業は、ノルウェーのViken Shippingと11万3,000DWT級タンカー2隻と15万7,000DWT級タンカー2隻の計4隻を2億2,000万ドルで契約したことを発表した。このうち3隻は同日に契約が発効し、条件付きで受注した1隻は年内に契約が発効する予定である。

今回受注したタンカーの契約には、環境規制が強化される傾向を反映し、船舶の仕様をLNG燃料船に変更することができるオプションが含まれている。Viken ShippingがLNG燃料船への仕様変更を決定すれば、サムスン重工業は世界で初めてLNG燃料タンカーを建造することになる。

サムスン重工業は、9月末に4200億ウォン規模のLNG船2隻を受注し、今回、タンカー4隻を受注して急場をしのいだ形となった。同社は現在、今年の受注目標53億ドルのうち6億ドルを受注し、受注目標達成率が11%となっ

た。これに、受注が事実上決定したイタリア・ENIのモザンビーク・コーラル事業のFLNG契約を加えると、受注目標達成率は61%となる。

モザンビーク・コーラル事業は、10月4日、生産するLNG全てを20年間BPに販売する内容の契約が締結され、LNGの販売先が確定したことから、FLNG受注の最終交渉も加速化すると見られている。

サムスン重工業は、今年第1四半期に、同事業に必要なFLNG建造入札で優先入札対象者に選定されている。コンソーシアムには、フランスのテクニップ、日本のJGCが参加しており、サムスン重工業の契約金額は約3兆ウォンである。

大宇造船海洋、ソナンゴルから建造代金の一部を株式で受領

9月21日、大宇造船海洋が、アンゴラ国営石油会社ソナンゴルが発注したドリルシップの建造代金の一部を株式で受け取ることを決めた。大宇造船海洋は、同日、取締役会を開き、ソナンゴルドリルシップの引渡し、所有、運営を目的とする特別目的事業体(SPV)の株式を取得することを決定したと発表した。

大宇造船海洋は、「現在建造しているドリルシップ2隻に対する引渡し代金の精算と円滑な資金調達を支援するために、投資限度3,359億ウォン規模の他法人出資を取締役会で決定した」と発表した。

大宇造船海洋は、今年6月末と7月末にドリルシップ2基をソナンゴルに引渡す予定であったが、ソナンゴルが建造代金10億ドルを調達できず、引渡しが遅れていた。資金不足に陥った大宇造船海洋は、引渡し代金の約80%に相当する8億ドルを先に受け取り、残りはドリルシップを運営するSPVの株式で取得することを決めた。大宇造船海洋は、ソナンゴルから受け取る引渡し代金の中から約1億8,000万ドルをSPVに持分投資する計画で、これはSPVの資本金の33.3%に相当する。大宇造船海洋は、今後の法人運営によって投資額がさらに発生する可能性があると付け加えた。

両社は、SPV設立の覚書に署名したが、これはソナンゴルが現金で支払うことになっている残額が調達できた場合にのみ効力が発生する。ソナンゴル

は、8億ドルの残額を調達するために海外の金融会社と交渉を進めているが、議論が滞っていると伝えられている。

大宇造船海洋とソナンゴルは、当該ドリルシップを9月30日までに引渡すことで合意したが、ソナンゴルの資金調達がさらに遅れると見られ、ドリルシップの引渡しはまた遅延する見通しである。

大宇造船海洋、経営再建に向けた改善計画を提出

9月30日、大宇造船海洋は、構造面・人的な自己救済計画と資本拡充対策を盛り込んだ経営再建に向けた改善計画を提出したことを明らかにした。

これは、9月28日、韓国取引所が、大宇造船海洋の株式に対し、上場適格性を継続して付与するかどうかについて企業審査委員会の審議を行い、大宇造船海洋に1年間の改善期間を与えたことによる措置である。

改善計画の主な内容は、大別して、営業の持続性、財務の健全性、経営の透明性の3部門に分けられる。

営業の持続性としては、構造面で、不要資産・事業の整理、国内外の子会社の売却、生産能力の縮小、特殊船事業部門の分割などが行われ、また人的な面では、人員整理・効率化、賃金体系の合理化、無給休職制度の実施などが盛り込まれた。

財務の健全性には、債権団との交渉を通じて資本を拡充し、コスト削減努力で損益を改善する計画である。

経営の透明性では、透明性を確保するため、会社の内部統制システムの改善、監査委員会の機能・内部監査の役割を強化するなどの計画を立てた。

大宇造船海洋のソナンゴルドリルシップ、引渡しがまた延期

9月27日、大宇造船海洋の発表によると、ソナンゴルドリルシップ2基の引

渡しが、当初合意されていた9月末から再度延期された。早期引渡しと残金支給の方法などを交渉するため、鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長がドバイを訪問してソナンゴル関係者と話し合ったものの、結局、再度延期になった。

大宇造船海洋関係者は、「大宇造船海洋が残金の20%を特別目的事業体(SPV)の持分に換えて受け取るという交渉内容に関して取締役会が開催され、SPVを設立する案件が承認を受けたことなどを説明したと聞いている」とし、「しかし、ソナンゴルの資金調達が遅れており、9月末の引渡しが困難な状況に変化はないと見られる」と説明した。

大宇造船海洋は、ドリルシップ2基を6月と7月にそれぞれ引渡す予定であったが、ソナンゴルの資金繰りが悪化したため、引渡しが遅延してきた。当時、大宇造船海洋は、残金9億9千万ドルの80%は現金で受け取り、残り20%はドリルシップを運営するSPVを設立して持分で取得することでソナンゴルと合意し、ドリルシップの引渡しを9月30日までに完了することで暫定合意した。

大宇造船海洋関係者は、「年内に満期を迎える短期借入金はないため、1兆ウォンの代金を今月中に受け取ることができなくても、ただちに資金繰りに問題が起きるわけではない」とし、「できるだけ早期の引渡しが可能になるよう継続して交渉していく計画である」と述べた。

大宇造船海洋、「構造調整は順調である」

10月10日、大宇造船海洋は、「第2四半期の純損失の拡大は、会計法人が保守的に監査を行った影響と繰延法人税が資産として認められなかったことによる一時的なものであった」と説明し、「現在、船舶と海洋プラントの引渡しや自己救済計画の推進が順調に進んでいるため、今後は業績の改善が予想される」と見通した。同社は、今年上半期に1兆1,894億ウォンの純損失をあげて債務超過状態に陥っており、負債比率が7,000%を超えている。

大宇造船海洋は、早ければ10月末に第3四半期の業績を発表する計画である。同社の今年の海洋プラントの引渡し目標は9基で、現在までにFLNGを含めた4基が計画通りに引渡されている。ソナンゴルドリルシップ2基を除く

3基は、着実に工程が進捗しており、計画通りに引渡される予定である。来年から2020年までに引渡される予定の8基も、船主との契約に従って順調に工程が進んでおり、引渡し遅延のおそれはないという。また、ソナンゴルドリルシップ2基も11月末までに引渡しを完了する計画である。

優先入札の対象者が変わったソウル市・南大門路社屋は、10月末までにCAPSTONE資産運用に売却が完了する予定である。子会社のDSEC、WELLIVについては、年内に売却を完了するための予備実態調査が行われており、FLC、DSME Trenton、DKマリタイムの保有船舶、DSMEオマーンの船上ホテルについては売却と清算手続きが完了している。

また、大宇造船海洋は、南相兌(ナム・サンテ)、高載浩(コ・ジェホ)元社長など前経営陣の汚職問題に関連し、検察の捜査で責任の所在が明らかになれば、会社レベルで損害賠償訴訟などを推進する計画であると表明した。

大宇造船海洋、年内に3,000人の人員削減

10月12日、大宇造船海洋は、年内に希望退職1,000人、支援部署2,000人の分社化を通じて計3,000人の人員を追加削減し、現在の約1万2,600人の社員数を1万人以下に減らす計画を明らかにした。

同社は、当初、2020年をめどに人員整理を順次進めていく計画であったが、最近の受注難やドリルシップの引渡し遅延などによって深刻な資金繰り難に陥っていることから、その時期を繰り上げたものと伝えられた。

大宇造船海洋は、10月7日から10年以上勤続した社員を対象に希望退職を受け付けているが、創業以来初めて、生産職社員が希望退職の対象に含められた。支援部署の分社化は、労使の合意を経て具体的な対象部署が決められると見られる。

また、同社は、今後の状況によって追加の設備売却がある可能性を示唆した。同社関係者は、「自己救済計画の一環として、5基のフローティングドックのうち2基の売却を完了しており、残り3基をはじめとする追加の設備削減は、現在保有している手持工事量と市場の状況などを踏まえて柔軟に対応していく計画である」と明らかにした。

以上を背景に、大宇造船海洋は、今月末に発表予定のマッキンゼー報告書の草案に対し、「根拠のない仮定の下で書かれたものであり、造船会社の今後の戦略や自己救済努力が反映されていないなど納得できない項目が多く、受け入れ難いとの意向を造船海洋プラント協会に伝えた」とし、「リスクの高い大規模EPC海洋事業の縮小といった事業の方向性などを全く反映しておらず、このような拙速な判断で国の基幹産業である造船業の競争力を貶めるのは、海外のライバル会社に新たなチャンスを提供し、国益を流出させる結果にしかならない」と批判した。

STX造船海洋、関係者集会が1ヵ月延期

10月13日、法曹界関係者によると、10月14日に予定されていたSTX造船海洋の関係者集会が11月11日に延期された。

STX造船海洋の会社更生手続きを進めているソウル中央地方裁判所破産3部は、「債権団が意思決定に時間が必要であるとして、関係者集会の延期を要請した」と明らかにした。

当初、関係者集会で更生計画への認可の可否を決め、認可された場合、裁判所は直ちにSTX造船海洋、STXフランス、STX固城造船海洋のパッケージ売却に関連する交渉を具体的に進める予定であった。

裁判所は、外資系会社がSTX系列3社をパッケージで引き受けるという提案について検討していた。STXフランスはクルーズ船を建造し、STX固城造船海洋はタンカーとコンテナ船の船舶ブロックを製造する。引受けを提案した外資系会社は、STXフランスが保有するクルーズ船の建造技術を韓国に持ち込み、STX造船海洋の人員を使ってクルーズ船を建造することを裁判所に提案したと伝えられている。クルーズ船を建造するためには、水深の浅いSTX造船海洋の造船所ではなく、STX固城造船海洋の造船所が必要となる。ただし、裁判所関係者は、この件に関して「まだ具体的に決まったことは何もない」と述べた。

韓進重工業、シンガポール船会社からタンカー2隻を受注

造船業界関係者によると、9月末、韓進重工業がシンガポールの船会社イースタン・パシフィック・シッピング(EPS)から11万5,000DWT級アフラマックスタンカー2隻を受注した。

具体的な内容は公開されていないが、現地の業界では、EPSが船団を改編するために船舶の発注を行い、1隻当たりの船価は約4,300万ドル程度であると見ている。

当該船舶は、韓進重工業のフィリピン法人スービック造船所で建造される予定で、同型船2隻に対するオプションが含まれていることが伝えられた。韓進重工業が海外の船会社から船舶を受注したのは1年3ヶ月ぶりである。

現代重工業とサムスン重工業を含め、世界有数の造船会社が参加した受注競争で韓進重工業が受注を獲得することができたのは、スービック造船所の競争力のおかげであると評価されている。2007年12月から操業を開始した同造船所は、安価な人件費・賃貸料・電気代や法人税などに対する優遇措置を活用して、価格競争力を確保している。

2008年以降、スービック造船所は年間平均10隻前後の商船を受注しており、現在の受注残は117万CGTである。韓進重工業関係者は、「価格競争力と技術競争力で、ライバルの中国造船所より優位にあるスービック造船所は、今後、造船業の景気が回復すれば、韓進重工業のキャッシュ・カウになると思う」と述べた。

釜山市、1,500億ウォン規模の補正予算を編成

9月30日、釜山市は、造船各社の構造調整を支援し、雇用を創出するため、今年2回目の補正予算に1,500億ウォンを編成したことを明らかにした。

釜山市は、地域経済に活気を取り戻すべく、9月2日に確定した政府の補正予算と予想される2016年の歳入増加分を前倒しで投入し、例年より2ヶ月程度早期に補正予算を執行することを決めた。

今回の補正予算を含めると、今年の釜山市の予算規模は10兆8,820億ウォンと、当初の予算10兆1,275億ウォンより7.45%増加した。釜山市は、造船業の構造調整による失業者とその家族、地域住民などを対象に、雇用創出の名目で67億ウォンを編成した。また、地域の事情に合わせた雇用・高齢者の雇用を創出するため、102億ウォンを支援する。

加えて、釜山市は、造船業密集地域の景気を活性化させ、観光産業を育成するため、市内の影島区と沙下区の2つの区に観光インフラ改善事業費50億ウォンを編成することを決めた。釜山市の今回の補正予算案は、釜山市議会の常任委員会と予算決算特別委員会の審査を経て、10月21日の本会議で最終決定される予定である。

時速150kmのWIG船、来年に商用化

WIG船(Wing In Ground Effect Ship、地面効果翼船)が、来年早々、最初に開発された小型船から国内の運航に投入される見込みである。民間企業のアーロン飛行船株式会社は、5人乗りWIG船の製作を終え、韓国船級の検査を受けている。検査の結果、安全性に問題がないと判断されれば、来年当初にもWIG船の商用化が可能と見られている。

アーロン飛行船関係者は、「釜山市・広安里と慶尚南道・南海郡、広安里と対馬を運航するため、管轄行政機関と協議中である」とし、「中国に5人乗りWIG船を輸出するための最終的な調整交渉が行われている」と明らかにした。これまでなかなか進んでいなかったWIG船の開発事業であるが、今回、5~8人乗りの小型WIG船開発に成功し、長期的に中・大型WIG船の開発の可能性も高まった。

また、航空機の操縦士免許と6級海技士免許を同時に取得しなければならないWIG船操縦士は、今年11月に世界で初めて誕生する予定である。

韓国海洋水産研修院の関係者は、「WIG船の開発は、小型から始めて段階的に中・大型の開発を進めていく予定であり、WIG船操縦士は商用化の日程に合わせて市場導入される予定である」と述べた。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第66号：平成28年11月

■ 主要ニュース

⊙ 政府、資本金1兆ウォンの「韓国船舶会社」を設立---------- P2
⊙ 政府、2020年まで250隻・11兆ウォン規模の公共発注---------- P3
⊙ 政府、大宇造船海洋を存続させて造船大手3社体制を維持---------- P3
⊙ 政府、環境にやさしいLNG燃料船を新産業として育成---------- P5

■ ニュース速報

⊙ 今年の国内造船業の受注量は86%減、受注残も13年ぶりに最低---------- P6
⊙ 現代重工業、新社長人事を発表---------- P6
⊙ 現代重工業、ギリシャからタンカー2隻を受注---------- P7
⊙ 現代重工業、群山造船所のドックを稼働中断か---------- P8
⊙ 課長への昇進を避ける現代重工業社員---------- P8
⊙ 現代重工業、6つの独立会社体制に転換---------- P9
⊙ 現代尾浦造船、ポスコとLNGタンク技術を共同開発---------- P10
⊙ サムスン重工業、大型海洋生産設備を受注---------- P11
⊙ サムスン重工業、ノルウェーからタンカー3隻を受注---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、最悪の事態は免れそう---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、世界初の砕氷LNG船を完工---------- P13
⊙ 大宇造船海洋、第3四半期の黒字転換に失敗---------- P14
⊙ 金融委員会、大宇造船海洋労組に自己救済計画参加の確約書を要求---------- P15
⊙ ソウル中央地方裁判所、STX造船海洋の再生計画を認可---------- P16
⊙ 蔚山市、造船資機材会社の事業多角化を支援---------- P17
⊙ 蔚山市東区庁長、現代重工業の分社化計画の中断を要求---------- P18
⊙ 海洋産業統合クラスター、造船産業危機克服対策を模索---------- P19
⊙ 造船・海運業の共存共栄に向けた政策提案討論会を開催---------- P20

■　主要ニュース

政府、資本金1兆ウォンの「韓国船舶会社」を設立

10月31日、政府が「海運産業競争力強化策」を発表した。強化策の柱は、危機に瀕した韓国海運業をテコ入れするため、資本金1兆ウォンを投じて国有船会社を立ち上げることである。国有船会社は、経営難に陥った船会社から船舶を買収して資金を支援し、その船舶を低価格で他の海運会社に再傭船する。韓国では初めて登場する概念である。

また、政府は、総額6兆5,000億ウォンの金融支援を行い、海運業の活性化を図る計画である。2~3年後の海運業の緩やかな回復を前提に、船価が下落した現時点で船舶を確保しておくという先制的な戦略である。

このため、政府は、既存の1兆3,000億ウォン規模の船舶建造支援プログラムを2兆6,000億ウォンに2倍増やすことを決めた。超大型・高効率コンテナ船に限られていた支援対象をバルク船やタンカーなど需要のある他船種に拡大するほか、ターミナルなど競争力確保に必要な資産の購買も支援する。

特に、先に挙げた国有船会社として、初期資本金1兆ウォン規模の「韓国船舶会社(仮称)」を設立し、船会社の財務構造改善を支援する。韓国船舶会社は、産業銀行と輸出入銀行が80%、韓国資産管理公社が10%、民間が10%を出資する特定目的会社(SPC)である。

現在、国内船社が保有する船舶は市場価格が帳簿価格より低い。政府は、韓国船舶会社が船会社の保有船舶を市場価格で買収し、帳簿価格と市場価格の差額を有償増資などで補填することを決めた。

韓国船舶会社の設立は、現代商船など国内海運会社の競争力回復を念頭に置いた政策である。経営難に陥った海運会社が、韓国船舶会社に船舶を売却して資金を確保し、再度、低価格で船舶を借りて運営できるようになる。現代商船だけではなく、会社更生手続が進められている韓進海運も、経営が再建すれば同制度の対象となる。政府は、財務構造改善で船会社の経営が正常化し、株価や船価が向上すれば、傭船料以外の収益も確保できると見ている。

政府、2020年まで250隻・11兆ウォン規模の公共発注

10月31日、柳一鎬(ユ・イルホ)副総理兼企画財政部長官は、政府ソウル庁舎で開かれた産業競争力強化関係長官会議で、「世界の造船発注量が2020年にも2011～2015年平均に回復できないなど、全般的に不振が予想されている」とし、造船・海運業競争力強化策を発表した。

政府は、既存の造船業(Ship Building Industry)を競争力と収益性を中心に再編すると同時に、高付加価値船舶サービス業にすそ野を拡げて「船舶産業(Ship Industry)」に転換する方針を明らかにした。

具体的に、短期的な受注難に対応するため、2020年までに250隻以上、11兆ウォン規模の官公庁船を早期発注するなどの対策を推進し、各造船会社が競争力のある分野に力を集中するよう事業ポートフォリオ調整を促進する。また、赤字が大きい海洋プラントは、収益性評価を大幅に強化して国内造船所間の過度な低価格受注競争を防止する計画である。

柳副総理は、「債権団の管理下にある大宇造船海洋は、商船など競争力のある部門を中心に効率化し、中長期的には民営化して責任経営を誘導する」と述べ、「遊休設備と人員の削減、事業に関係しない資産の整理など各社別の自己救済計画が問題なく履行されるよう厳密に点検していく」と語った。

造船業の低迷によって打撃を受けている釜山・蔚山など造船業密集地域には、緊急資金を投入することを決めた。政府は、来年まで緊急経営安定資金1兆7,000億ウォンを投入して資金繰り問題を解消し、今後5年間、1兆ウォン規模の公共発注事業を行って仕事を提供する計画である。

柳副総理は、「政府は、根本的な経済体質の改善なくしては国際競争から取り残されるという厳しい認識の下、構造調整と産業改革に邁進してきた」とし、「今後も当事者責任の原則を揺るぎなく守っていく」と述べた。

政府、大宇造船海洋を存続させて造船大手3社体制を維持

10月31日、政府は、造船・海運業競争力強化策を確定・発表した。今回の対策の柱は、11兆ウォン以上の財政を投入して造船・海運業を側面から

支援することである。

しかし、これまで5兆ウォン以上の赤字を出すなど再生の可否が不透明な大宇造船海洋の存続を決めたことから、政府が一貫して強調してきた厳しい構造調整の趣旨が色あせているとの指摘が出ている。大宇造船海洋にはすでに4兆ウォン以上の資金が投入されたが、改善の兆しは見えておらず、自力での生き残りが難しいという内容がマッキンゼー報告書にあった。

柳一鎬(ユ・イルホ)経済副総理兼企画財政部長官は、政府ソウル庁舎で開かれた産業競争力強化関係長官会議で、大宇造船海洋の存続を明言した。鄭恩甫(ジョン・ウンボ)金融委員会副委員長も、同日のブリーフィングを通じて追加的な支援が今後も行われると明らかにした。業界では、産業銀行など国策銀行が出資転換を行い、1兆ウォン以上の資金を投入すると予想している。

これに対し、専門家の間では、根本的な解決策ではなく、懸念材料を次の政権になすりつけただけという批判が出ている。すでに債務超過状態に陥っている大宇造船海洋を存続させるため、さらなる血税の投入が避けられなくなり、来年の大統領選挙の時期に、再び大きな社会的論争を引き起こす可能性が高いということである。

オ・ジョングン建国大学教授は、「政府が大宇造船海洋に対する追加支援に乗り出した場合、マッキンゼー報告書が明らかにした通り、3兆ウォンを超える公的資金の投入が避けられない」と述べ、「政府が失業の危機にさらされている下請け納品会社の社員など約4万人に対する雇用対策を立てられなかったため、大宇造船海洋を存続させるしか方法はなかったのだろう」と語った。

釜山・蔚山・慶尚南道など、造船業密集地域の地域経済活性化対策に対しては、事業安定化支援など一部の短期対策を除き、ほとんどの政策が中長期的な青写真中心に立てられていることから、実効性は望めないという指摘が出ている。

政府、環境にやさしいLNG燃料船を新産業として育成

海洋水産部と産業通商資源部は、11月16日に開かれた第18回経済関係長官会議で、2020年以降、船舶の排出ガスに対する国際規制が強化されることを踏まえ、環境配慮型LNG燃料船に関連する新産業を育成する方針が盛り込まれた「LNG燃料船産業育成策」を発表した。

同方針によって、政府は、造船会社のLNG船の建造能力を高め、海運会社がLNG船を積極的に取り入れることを支援する。また、LNG船が入港できるよう国内港湾の基盤設備を拡充する。同方針は、政府が最近発表した「造船・海運業競争力強化策」のフォローアップ措置である。

現在、国際的に運航している世界のすべての船舶は、国際海事機関(IMO)の国際条約により、硫黄酸化物(SOx)の含有率が3.5%以下の燃料を使用しているが、2020年から一層強化される予定である。IMOは、先月、海洋環境保護委員会で、船舶燃料の硫黄酸化物含有率の制限を0.5%以下にすることを決めた。そのため、クリーンなLNGを燃料として使用するLNG燃料船の導入が世界的に大きく増加すると見通されている。実際、欧州、米国、シンガポールなどを中心にLNG燃料船の導入に向けた作業が本格化している。しかし、韓国のLNG燃料船の数は、仁川港湾公社が所有する1隻に過ぎない。

そこで政府は、海運業界のLNG燃料船の国内導入に対する支援を強化する。初期の段階では民間発注が困難であるため、政府主導でLNG燃料船の導入を図るモデル事業を推進する。造船業に関しては、LNG燃料船の中核技術の開発と資機材の国産化に向けた研究開発を集中的に支援する。

港湾分野に関しては、短期的には既存のLNG供給体系を活用するが、中長期的には給油設備が整っていない釜山港、蔚山港などの主な港湾にインフラを構築する。2025年まで国内発注船舶のうちLNG燃料船の割合を10%(約20隻)に拡大し、国内港湾5ヶ所をLNGの給油が可能になるよう開発することを目標としている。

■　ニュース速報

今年の国内造船業の受注量は86%減、受注残も13年ぶりに最低

11月8日、輸出入銀行が発表した「2016年第3四半期の造船・海運業の動向」報告書によると、韓国造船業の2016年第3四半期の累積受注量は125万CGTで、前年同期に比べ86.7%減少した。受注額は26億9,000万ドルで、87.2%減少した。報告書は、「受注量に占める各船種の割合は、タンカー、プロダクトタンカー、LNG船の3つの船種が90%を上回っているが、これらも例年に比べれば大幅減少したものであり、大きな意味はない」と説明した。

世界の受注量と受注額も大きく減少した。第3四半期の世界の累積発注量は前年同期比べ72%減の866万CGTで、発注額は63.1%減の260億8,000万ドルであった。同報告書では、「このような不況の要因には、原油安によるエコシップ需要の縮小、船腹量過剰による海運業の低迷、環境規制の強化に伴う船主の燃料変更への苦慮や様子見の姿勢を挙げることができる」と分析した。

一方、英クラークソンの統計によれば、韓国造船業は、今年10月の1ヶ月間に10隻を受注した。同期間の世界の船舶発注量は、9月の67万CGTより21万CGT増加した88万CGT、30隻となった。クルーズ船3隻を受注したイタリアが35万CGTで最多の受注実績をあげ、次いで韓国がサムスン重工業6隻、現代重工業4隻のタンカー10隻で29万CGTを受注した。中国は11隻15万CGT、日本は1隻3万CGTを受注した。

韓国造船業の受注残は、13年ぶりに最低となった。10月末の韓国の受注残は2,153万CGTで、2,077万CGTであった2003年8月末以降、13年2ヶ月ぶりに最低となった。中国は3,344万CGT、日本は2,028万CGTの受注残を保有している。韓国と日本の受注残の格差は、9月末の143万CGTから10月末には124万CGTとさらに縮まった。

現代重工業、新社長人事を発表

10月17日、現代重工業グループは、現代尾浦造船の姜煥龜(カン・ファング)社長を現代重工業の代表取締役社長に内定するなどの社内人事を行った。

今回の人事で、崔吉善(チェ・ギルソン)現代重工業会長が代表取締役を辞任し、権五甲(クォン・オガプ)現代重工業社長が副会長に昇進し、姜社長とともにツートップ体制を築くことになった。

姜社長は現代重工業の生産、設計、安全など蔚山本社内部の経営に専念し、権副会長は急変する経営環境に対応する事業再編、未来戦略、対外業務などグループ全体を牽引する役割に集中する計画である。

また、現代重工業グループは、手持工事量の不足問題を解消するため、「営業を経営の最優先課題とする」という方針に従い、現代重工業船舶海洋営業本部の賈三鉉(カ・サムヒョン)副社長を社長に昇進させた。現代尾浦造船の代表取締役社長には、現代重工業の造船事業生産本部長のハン・ヨンソク副社長を昇進させた。現代重工業のエンジン機械事業代表にはチャン・ギドン専務、建設設備事業代表にはゴン・ギヨン専務、ソウル事務所長兼最高財務責任者(CFO)にはチョ・ヨンチョル専務をそれぞれ副社長に昇進させた。中央技術研究院長には、チュ・ウォンホ常務を専務に昇進させた。

このほか、子会社の現代E&T代表にはイ・ギュンジェ専務、現代重工業グリーン事業にはキム・ソンラク専務、ロボット事業にはユン・ジュングン専務、サービス事業にはアン・グァンホン専務をそれぞれ新代表として内定した。

現代重工業、ギリシャからタンカー2隻を受注

10月17日、業界関係者によると、先月、現代重工業が、ギリシャのEST(Enterprises Shipping & Trading)からスエズマックス級タンカー2隻を受注し、建造契約を締結した。

当該船舶は、2018年までに引き渡される予定である。契約金額は公開されていないが、業界は1隻あたり5,700万ドル前後と見ている。今回の契約には同種の船舶3隻のオプションが含まれており、追加受注の可能性がある。その場合、契約の規模は最大3億ドルになると見られる。

現代重工業は、9月初めにユーロナブ(Euronav)からスエズマックス級タンカー2隻を受注した。今回の受注で、現代重工業(現代三湖重工業を含む)の今

年の受注実績は、タンカー12隻、ガス船3隻、その他2隻の計17隻となった。

現代重工業、群山造船所のドックを稼働中断か

全羅北道と群山市によると、10月21日、宋河珍(ソン・ハジン)全羅北道知事、文東信(ムン・ドンシン)群山市長、朴正姫(パク・チョンヒ)群山市議会議長などが現代重工業蔚山本社を訪問し、崔吉善(チェ・ギルソン)会長および権五甲(クォン・オガプ)副会長と面談した。

知事らは、崔会長に「来年第1四半期以降、群山造船所の手持ち工事量がなくなり、このままでは1基しかないドックが稼働中断になる」とし、群山造船所でLPG船2隻とタンカー2隻の建造を行うことを要請した。

しかし、崔会長は、危機に直面した会社の現状を説明して全羅北道の要請を事実上断った。これを受け、仕事がなくなる来年第1四半期以降は、群山造船所が稼働を中断し、大量の失業が避けられないという見通しが出ている。

群山造船所の稼働中断で大量の失業が発生すれば、群山市だけではなく全羅北道の経済全体にも大きな打撃が懸念される。同造船所は、全羅北道の輸出の8.9%、製造業の売上高の25%を占めており、地域経済を支える重要な企業である。

群山市によると、今年4月に5,250人(群山造船所760人、社内協力会社3,185人、社外協力会社1,305人)であった地域の造船業従事者数が、9月には4,547名(造船所662名、社内・外協力会社3,885名)に減少した。特に、ドックの稼働中断が予想される来年第1四半期以降は、社員のほとんどが職を失うと見られ、群山市は対応に頭を悩まされているが、未だこれといった対策は出ていない。

課長への昇進を避ける現代重工業社員

10月26日、現代重工業は、代理から課長への昇進試験を廃止することを全社員に通告したことを明らかにした。

現代重工業は、昇進試験の内容と実務との関連性が低いことや人事手続きの簡素化などのため、試験を廃止したと説明した。同社は、数年前から課長から次長、次長から部長への昇進試験を順次廃止してきた。

昇進試験の負担が軽減されれば、昇進のチャンスが広がるため、社員としては歓迎すべきことと思われるが、一部の社員の間では課長昇進を敬遠する異例の反応が出ている。

現代重工業社員が課長昇進を望まない理由は、雇用不安にある。代理から課長に昇進すると、労働組合員としての資格がなくなり、リストラの対象になりやすいと思われる。

現代重工業が2015年1月に構造調整を始めたとき、最初にリストラの対象となったのは課長級以上の事務職社員1,500人であった。課長級以上は現代重工業労組の組合員ではないため、金属労組を上級団体とする事務職労組を結成したが、リストラを阻止するには力不足であった。現代重工業労組も、正式な組合員ではないため、支援に限界があった。それ以降、同社では、組合員の資格がなくなる課長への昇進を回避する現象が見られるようになり、昇進試験を受けない方法で昇進を避ける社員が増えている。

この現象は、現代自動車でも見られ、現代自動車労組は、今年の賃金交渉で、別途の要求として一般職(事務職)と研究職の昇進拒否権を求めた。昇進による組合員資格の消失という不利益を防ぐという思惑であったが、経営権への侵害など無理な要求という指摘を受け、撤回した。

現代重工業、6つの独立会社体制に転換

11月15日、現代重工業は、取締役会を開催し、造船・海洋・エンジン、電気・電子、建設機械、グリーンエネルギー、ロボット、サービスの6社に分社化する事業分社化策を決議した。船舶建造に直接関係する造船、海洋、エンジン部門を一つにまとめ、他部門をそれぞれ分社化して計6つの独立会社を運営する方法である。

現代重工業は、分社化を通じて各部門の独立経営体制を構築し、5兆ウォンに達する借入金を会社別に分散させて負債比率を100%未満に引き下げる

など、財務構造を改善する方針である。

厳しい構造調整を行っている現代重工業は、今回の分社化に先立ち、現代総合商社、現代企業金融、現代技術投資、現代資源開発などを分社化し、現代アバンシスを売却した。また、ホテル事業を独立経営化し、現代カミンズ、ドイツのヤケ法人、中国の泰安法人を清算するなど主力ではない部門を整理してきた。

現代重工業は、分社化する会社に借入金を割り当てる方式で各独立会社の負債比率を100%未満に引き下げる計画である。業績が良好な現代オイルバンクの持分は、ロボット事業部が引き受ける代わりに、借入金も最も多く割り当てられる。このため、一部からは、ロボット事業部が本業を行うかたわら他社の事業活動を支配する事業持株会社になるのではという見通しが出ている。独立会社に対する借入金の割当てが完了すると、現代重工業の造船・海洋・エンジン部門の負債は、5兆ウォン台から2兆ウォン台に縮小する。

現代尾浦造船、ポスコとLNGタンク技術を共同開発

11月10日、現代尾浦造船は、10月31日にポスコと船舶用LNGタンクの設計と施工技術に関する共同開発協約を締結したことを明らかにした。

両社は、本協約によって、今後、LNGタンクの固有モデルの改善、舶用9%ニッケル鋼の商用化、9%ニッケル鋼を用いたLNGタンクに対する性能評価、制水隔壁(Swash Bulkhead)の検証・実用化などに関する技術開発のために共同研究を推進する計画である。共同研究は、基本的に、現代尾浦造船が提供するLNGタンクの図面を基に、ポスコ研究所が9%ニッケル鋼を用いたモデルを製作した後、構造物を総合的に性能評価するための多様な実験を共同で行う。

現代尾浦造船は、同協約により、9%ニッケル鋼を用いたLNGタンクに関する独自技術と多様な構造実験によるデータを確保することで、自社製品の品質への信頼がさらに高まると期待している。また、ポスコも、舶用9%ニッケル鋼を商用化することで、新市場を開拓し、売上が拡大することを期待している。

現在、国際海事機関(IMO)の国際液化ガス運搬船規則(IGC CODE)によると、LNGタンクとパイプは零下165℃以下の環境でも耐えられるよう、ニッケル合金鋼、ステンレス鋼、9%ニッケル鋼、アルミニウム合金の4種類の素材だけを使用するように規定している。両社は、今年7月から、超低温の環境で既存の4種類の素材より強度と靭性に優れ、経済性も高い極低温用「高マンガン鋼(High Manganese Steel)」材質のLNG燃料タンクを用いた船舶の建造も共同で推進していることが伝えられた。

サムスン重工業、大型海洋生産設備を受注

10月16日、造船業界関係者によると、サムスン重工業は、メキシコ湾のマッドドッグ2(Mad Dog2)事業に参加中のイギリスのBPが発注する半潜水式原油生産設備(Semi-FPU)の受注を事実上確定した。

1日の原油生産量が14万バレル規模の同海洋生産設備は、メキシコ湾マッドドッグ油田の2段階開発事業に投入される予定である。今回の入札には、現代重工業、大宇造船海洋など大手造船会社のほか、シンガポールや中国の造船会社などが参加したが、サムスン重工業が最終的に選定された。契約金は約10億~15億ドルと伝えられており、最終契約は来年初めに締結されると見られている。

サムスン重工業は、9月末からの2週間でLNG船とタンカーを相次いで受注し、また、年内に3兆ウォン規模のFLNG事業、来年初めに今回の1兆ウォン台の大型海洋生産設備の最終契約をそれぞれ締結する予定で、今年下半期に計4件の受注を確保した。

サムスン重工業は、現在、単独で交渉を行っている事業があり、追加的な受注が見込まれている。同社は、インドのゲイル(GAIL)によるLNG船の入札に単独で参加しており、4~6隻のLNG船受注が期待される。また、サムスン重工業の受注が事実上決まったイタリア・ENIのモザンビーク・コラール(Coral)のFLNG事業は、最終交渉段階で年内に本契約が締結される見込みである。同事業のサムスン重工業の契約金額は3兆ウォンに達する。

年内にサムスン重工業がENI、マッドドッグと最終契約を締結すれば、サムスン重工業は、現在、世界で入札または交渉が進められている海洋プラン

ト事業をすべて受注することになる。

サムスン重工業、ノルウェーからタンカー3隻を受注

10月28日、サムスン重工業が、ノルウェーのノルディック・アメリカン・タンカーズ(NAT)から15万7,000DWT級タンカー3隻を約2,000億ウォンで受注したことを明らかにした。

サムスン重工業は、今年9月末にLNG船2隻、10月にタンカー7隻を受注し、これまでに8億ドル規模の受注を受けている。

今回船舶を発注したNATは、14万~16万DWT級スエズマックスタンカー30隻を保有する船会社である。NATは、1995年に海運業に参入する際、サムスン重工業にスエズマックスタンカー3隻を発注し、現在保有している船舶30隻のうち12隻がサムスン重工業で建造されたものであるなど同社との関係が深い。今回の受注も、このような長年の信頼を背景に成立したと伝えられている。

サムスン重工業は、年内に大型海洋プラントなどの受注が予定されており、仕事の確保に大きく役立つと見込まれている。サムスン重工業関係者は、「最近、続けて受注契約を締結しており、大型プラント受注も予定されているので、危機克服は順調に進むと見られる」とし、「交渉をうまくまとめて早い時期に追加受注ができるように努力する」と述べた。

大宇造船海洋、最悪の事態は免れそう

10月27日、造船業の構造調整を進めている産業通商資源部は、30日に柳一鎬(ユ・イルホ)経済副総理兼企画財政部長官の主宰で、第6回産業競争力強化関係長官会議を開催し、造船・海運業競争力強化策を確定して31日に発表することを明らかにした。

業界の一部から提起されている造船大手3社体制の再編は、今回の対策に含まれないとの意見が多い。現在、韓進海運の構造調整が根本的に失敗

であったという評価を受けており、それを主導してきた金融委員会が造船業の構造調整に消極的になっているためである。

マッキンゼー報告書の草案に「大宇造船海洋の自力生き残りは事実上難しい」という内容が含まれていることが伝えられ、大宇造船海洋の解体論も浮上したが、任鍾龍(イム・ジョンリョン)金融委員長が、国政監査で「マッキンゼー報告書の内容は参考資料に過ぎない」と一蹴した。産業通商資源部も、大宇造船海洋の構造調整に慎重な態度を取っている。海運業の構造調整を進めている海洋水産部が、韓進海運の経営破たんが招いた大混乱の責任を厳しく問われたことを意識したと見られる。

政府関係者は、「今回の対策には、「大宇造船海洋が債権団の主導により構造調整を円滑に推進し、業界が自主的な判断によって事業再編を推進すれば、政府は企業活力法を活用して積極的に支援する」という原論的な立場が盛り込まれる」と見通した。したがって、造船業競争力強化対策には、各社の自己救済計画による供給能力の縮小やグリーン船舶など高付加価値船種の技術力確保などの内容が盛り込まれると見られる。

周亨煥(ジュ・ヒョンファン)産業通商資源部長官は、10月6日、大仏産業団地を訪問して造船業界との懇談会を開き、「船舶建造中心の造船産業から脱却し、船舶に関するサービスまでを含む船舶産業へと発展させるべき」と述べた。

10月27日、第1回経済懸案点検会議を主宰した柳一鎬副総理は、過剰設備の解消、雇用調整、重要ではない資産の売却など厳しい自己救済努力を通じて当面の資金不足を乗り越えることが重要との立場を明らかにした。会議には、産業通商資源部、国土交通部、海洋水産部の長官と金融委員長が出席した。

大宇造船海洋、世界初の砕氷LNG船を完工

11月7日、大宇造船海洋は、世界初の砕氷LNG船を、30ヶ月間の建造を終えて引渡す予定であることを明らかにした。同日、大宇造船海洋は、玉浦造船所で、李成槿(イ・ソングン) 大宇造船海洋副社長や船主のロシア国営船会社ソブコムフロット(JSC Sovcomflot)のロバート・トムソン副社長など両社

の関係者出席のもと、砕氷LNG船の完工記念式典を開催した。

本砕氷LNG船は、大宇造船海洋が2014年に5兆ウォン規模で計15隻を受注したヤマルプロジェクトの最初の船舶である。全長299m、幅50mで、17万2,600m^{2}のLNGを積載して最大厚さ2.1mの氷を割りながら進むことができる。氷に直接触れる船首と船尾には一般船舶の鋼板より約3倍厚い70mmの超高強度特殊鋼板が使われ、零下52℃の厳しい環境でも全ての設備が安定的に稼働する最適の防寒処理が行われた。

前後方の砕氷運航能力を上げるため、360度回転が可能な15MW級アジポッドスラスター(Azipod Thruster)3基を装着するなど特殊な推進システムと燃料供給装置を適用した。特に、LNGタンクで発生する気化ガスを燃料としてエンジンに供給するLNG燃料供給装置や発電機にガス燃料を供給するD-VaCoシステムなど独自開発した技術が搭載されている。

大宇造船海洋の李成槿副社長は、「今後、北極海の資源開発がさらに活発化することを予想して、2008年から極地用船舶の研究開発と投資を先行して推進してきた」と述べ、「今回、砕氷LNG船の建造に成功したことで、極地用船舶市場における競争力を確保した」と語った。

砕氷LNG船は、11月8日、玉浦造船所を出航して北極海の氷海地域に回航し、来年1月末までの氷海運航テストを経た後、ロシア・ヤマル半島のサベッタ港で最終的に引渡される予定である。大宇造船海洋は、来年の下半期から2020年までに残り14隻を順次引き渡す計画である。

大宇造船海洋、第3四半期の黒字転換に失敗

11月14日、第3四半期に約300億~400億ウォンの営業利益が予想されていた大宇造船海洋が、約1,413億ウォンの営業損失を発表した。大宇造船海洋は、その最大の理由として、会計法人の保守的な会計監査を挙げている。

大宇造船海洋の監査を担当している三逸会計法人は、今年第2四半期にも繰延法人税資産を認定せず、損失を拡大させたと指摘された。当時、大宇造船海洋は、「会計法人が繰延法人税の算定に関して、現代重工業とサムスン重工業より厳しい基準を適用したため、純損失が約8,500億ウォン増加した」

と不満を表明した。三逸会計法人は、今四半期にも第2四半期と同様、厳格な基準によって監査を行い、大宇造船海洋と対立したことが伝えられている。

鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船社長は、11月初めの記者懇談会で「現在、監査を行っている会計法人は、金融当局が指定した1年限定の会計法人であるため、一般的な監査基準より保守的な基準を適用している」と語った。大宇造船海洋関係者は、「会計法人が、第3四半期だけで約3千億ウォンの貸倒引当金を設定したことも影響した」と述べた。

業界では、従来大宇造船海洋の会計監査を担当していた安進会計法人関係者が粉飾会計の疑いで拘束された上、現在も検察の捜査が進められている点が保守的な会計監査に影響したと見ている。一部からは、大宇造船海洋が数千億ウォンの黒字を出さない限り、当分の間、黒字転換の実現は難しいという声が出ている。

大宇造船海洋関係者は、「最近、海洋プラント契約でチェンジオーダーが行われ、船舶の一部が日程より早期に引渡されるなど、生産が安定して生産性も向上しているため、業績の改善は早期達成できると見ている」と述べた。

金融委員会、大宇造船海洋労組に自己救済計画参加の確約書を要求

11月14日、任鍾龍(イム・ジョンリョン)金融委員長は、政府ソウル庁舎で「企業構造調整の懸案点検会議」を開き、「大宇造船海洋労組が条件のない正常化の履行と争議行為の禁止などを内容とする労使確約書を提出しないことは、根本的に大宇造船海洋の正常化を不可能にしかねない」と述べ、大宇造船海洋労組が自己救済計画に参加するという確約書を提出しなければ、政府レベルの支援はないことを明らかにした。

任委員長は、「大宇造船海洋の債務超過状態を解消するため、筆頭株主の産業銀行が株式の一部を消却して損失を分担し、一般株主に対しては減資を行うことで、多くの損失が縮小できる」と述べ、「さらに、債権団である産業銀行と輸出入銀行が、大宇造船海洋の更生を支援するために2兆8,000億ウォンの資本拡充を推進している」と説明した。

また、任委員長は、「大宇造船海洋も、フローティングドック2基とソウ

ル本社社屋を売却するなど、スリム化を積極的に推進している」とし、「こうした中、会社の構成員である労組も、構造調整に反対しないという労使確約書を提出し、利害関係者が損失分担に積極的に参加する必要がある」と述べた。

任委員長は、「産業銀行や輸出入銀行などの債権団は、労組が構造調整に参加する意志を表明しなければ、原則に従って処理せざるを得ないという立場を表明した」と述べた。11月10日、産業銀行と輸出入銀行は、2兆8,000億ウォンの資本拡充と減資を柱とする「大宇造船海洋の財務構造の改善方法」を発表し、労使確約書の提出を支援の前提条件に掲げた。

産業銀行関係者は、「大宇造船海洋が現在の危機を乗り越えるためには、労使の一致団結した努力と苦痛分担が欠かせない」とし、「万が一、大宇造船海洋が速やかに労使確約書を提出しなければ、予定されている資金支援を白紙に戻すなど計画を根本的に見直すしかない」と語った。

ソウル中央地方裁判所、STX造船海洋の再生計画を認可

11月11日、ソウル中央地方裁判所破産3部は、関係人集会を開き、STX造船海洋の再生計画を認可したことを明らかにした。裁判所は、「STX造船海洋は、財務構造と組職が大きく改善しており、債権者や労働者などを含む利害関係者が共に生きられる営業基盤を整えた」と説明した。今後、STX造船海洋は、債務の多くが削減された状態で会社更生手続を進めることになる。

STX造船海洋が再生計画の認可を受けるためには、更生担保権者の4分の3、更生債権者の3分の2以上の同意を得る必要があるが、同日、更生担保権者と更生債権者の同意率がそれぞれ89.1%、66.9%となり、0.2~0.3%の僅差で計画が認可された。

裁判所は、STX造船海洋の経営再建のため、同社と同社が保有するSTXフランスの持分66.7%の株式を同時に売却する手続を推進している。投資者はSTX造船海洋とSTXフランスの持分を一括買収、または別々に買収することができる。予備入札には、フランスの国営造船会社DCNSなど欧州4社が参加した。裁判所は、12月27日まで引受提案書を受け付ける。

裁判所関係者は、「STX造船海洋が、更生手続の推進過程で役員の年俸削減、低価格受注の契約解除、事業に関係しない資産の売却などの自己救済努力を続けてきた」とし、「特に、11月3日、労使が譲り合って賞与縮小、成果給支給中断などの内容を盛り込んだ賃金団体交渉に合意し、人員調整を最小限にした」と説明した。また、「優秀な中型船舶建造の技術力と高い世界市場占有率をもつSTX造船海洋は、社会経済に及ぼす影響が非常に大きい」とし、「STX造船海洋が市場に復帰できる基盤を設け、国と地域経済の発展に資することができるよう、あらゆる努力を尽くす」と述べた。

蔚山市、造船資機材会社の事業多角化を支援

10月10日、蔚山市は、9月30日に産業通商資源部が発表した「造船資機材会社の事業多角化に向けた投資支援に関する国家財政資金支援基準」により、事業多角化を図る造船資機材会社に補助金を支援することを明らかにした。

今回の補助金支援事業は、2年間限定で運営されるもので、蔚山市の書類審査と産業通商資源部の最終審議を経て、該当企業の建設と機械設備購入に求められる資金のうち最大14%を支援する。

事業多角化の定義は、　造船資機材業をやめて新たな業種の事業を運営する場合　　従来の事業の規模を縮小・維持しながら営む異業種の売上高が投資完了日から3年以内に総売上高の30%以上になる場合　　既に営んでいる業種のうち、造船資機材業ではない業種の売上高が投資完了日から3年以内に総売上高の30%以上になる場合である。

志願条件は、　最近2年間、総売上に占める造船資機材業の売上比重が30%以上の中小・中堅企業　　国内で継続的に3年以上事業を行ってきた法人であり、かつ、蔚山で事業多角化を図りたい造船資機材会社　　常時雇用人数が5人以上の事業場、である。

補助金支援事業の本格的な施行を控え、蔚山市と産業通商資源部は、蔚山経済振興院で蔚山地域の289社の造船資機材会社を対象に事業説明会を開催し、補助金支援事業の内容、支援の手続き、申請方法など事業全般について説明した。蔚山市関係者は「経営難を乗り越えるため、事業多角化

により代替産業や新産業に進出しようとする企業は、同制度を危機克服と再跳躍のきっかけに活用してほしい」と述べた。

蔚山市東区庁長、現代重工業の分社化計画の中断を要求

10月25日、蔚山市東区の権明浩(クォン・ミョンホ)区長が、商工人連合会や国民運動団体など地域の市民団体代表とともに記者会見を開き、蔚山市にある現代重工業本社の分社化計画に関連して「現代重工業は、事業場を分社化して他地域に移転する計画を直ちに中断すべき」と促した。

権区長は、「現代重工業が、ロボット事業部とグリーンエネルギー事業本部を他地域に移転し、電機電子システム事業部や建設装備事業部なども分社化するという内容の報道が相次いでいる」と述べ、「これは蔚山東区の人口と協力会社の流出を加速化させ、地域経済に多大な打撃を与える」と懸念を語った。

また、権区長は、「東区と現代重工業は43年間成長を共有してきた。東区は会社の発展を積極的に支援してきた」と述べ、「現代重工業は、短期的な成果に縛られず、分社化計画を直ちに中断すべきである」と主張した。

現代重工業は、「現在伝えられている分社化計画は事実と異なる部分が多い」という立場である。現代重工業関係者は、「今年、大邱市にあるエンジン工場を清算して約200人規模のロボット事業部が移転する計画であるが、グリーンエネルギー事業本部は、現在、忠清北道にあるため、蔚山市東区の人口流出には大した影響を与えない」と説明した。

また、「経営効率化のために生産人数を内部移動させるのは企業としての当然な措置であり、危機に直面する時期であるからこそ、企業本来の役割に忠実に務めることができるよう、地域社会の協力を切実に求めたい」と述べた。

海洋産業統合クラスター、造船産業危機克服対策を模索

韓国の海洋産業の持続可能な発展を図る産学研の任意団体である海洋産業統合クラスター(Maritime Cluster Networking in Korea, Mac-Net)が、厳しい不況に陥った韓国の造船業・海洋産業の現状と対策を議論する場を設ける。

11月16日、Mac-Netは、韓国造船海洋資機材工業共同組合(KOMEA)、韓国海洋工学会と共同で、Mac-Net前進大会、KOMEAフォーラム、韓国海洋工学会30周年前夜祭の三つのイベントを同時開催し、関係機関間の情報交換と交流を図る計画である。

同イベントでは、環境にやさしい新たな海洋産業として脚光を浴び、世界各国で研究が行われている超大型浮体式構造物(Very Large Floating Structure, VLFS)を、造船業・海洋産業の不況を乗り越える対策のひとつに選定し、具体的に議論するセミナーが開催される。

「造船業・海洋産業の危機克服のためのVLFSビジネスモデルと価値」というテーマで開かれる同セミナーには、初代経済首席秘書官を務めた申東植(シン・ドンシク)韓国海事技術会長が基調演説を行い、現在の造船業の本質的な問題を診断し、克服に向けた提言をVLFSの価値とともに提示する予定である。

Mac-Net事務局として今回のイベントを主催した韓国船級の関係者は、「今回のイベントは、今後の造船業・海洋産業の発展戦略を共有する場であり、産学研官の協力強化と共存を図るきっかけになると思う」と語った。

また、韓国船級は、東亜大学、釜京大学、聖潔大学、韓国海洋工学会、韓国海運物流学会など5つの機関が、Mac-Netの会員に新規加盟したことを明らかにした。これでMac-Netは、昨年11月末に発足して以来、1年足らずで、造船、海運、資機材だけではなく、金融、水産、その他関連産業の31の代表機関が会員に加盟し、造船業・海洋産業における発展と共存に活気を与えると期待されている。

造船・海運業の共存共栄に向けた政策提案討論会を開催

11月8日、国会議員会館で「造船・海運業の共存共栄に向けた政策提案討論会」が開かれ、韓国の造船・海運業が生き残るためには自国発注の割合を高めなければならないという主張が提起された。

同討論会は、政府が10月31日に発表した「造船・海運産業競争力強化策」に明確な青写真が示されていないという批判が出ていることから、「海洋ニューディール政策」を提案した共に民主党の宋永吉(ソン・ヨンギル)議員と輸出入銀行が共催した。

同日、全埈秀(ジョン・ジュンス)西江大学経営大学教授は、「マースクなど超大型船会社を追従するのではなく、韓国独自のパラダイムシフトが必要」と主張した。1万3,000TEU級高効率・環境配慮型コンテナ船20隻を一気に発注して造船所に仕事を提供し、船会社は定時率を90%以上に引き上げてサービスの質を高めれば、海外船主からの信頼も回復するという「好循環」構造が形成されるという主張である。

曹圭烈(チョ・ギュヨル)輸出入銀行海洋金融本部長は、「国内船会社の収益モデルが運賃と連動しているため、構造的なリスクにさらされている」と述べ、「所有と経営を分離させ、リスクが船会社と船舶投資者に分散されるようにすべき」とし、「船会社の共同プールをつくり、一部の船会社が破たんしても、他の船会社がそれを引き受ける形で吸収し、プール自体は稼働できる構造を整えるべき」と述べた。

また、政府政策が効果を表すためには、タイムリーな施行が欠かせないという意見も出された。金忠顯(キム・チュンヒョン)現代商船副社長は、「今月から来年の成否を分ける年間契約が行われている」と述べ、「非常に良い政策であっても、施行が遅れれば実効性が失われる」と語った。金璋鎭(キム・ジャンジン)大宇造船海洋専務は、「過去4年間の日中韓の自国発注の割合を比べてみると、日本が53%で最も高く、中国が24%、韓国が9%の順となっている」と説明し、「少なくても20%(年間60隻)に高めなければ、今後2年間続くと予想される受注難を耐え抜くことができない」と主張した。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第67号：平成28年12月

■ 主要ニュース

⊙ 韓国型ｅナビゲーション、2020年までに構築---------- P2
⊙「韓国船舶会社」、12月に発足---------- P2
⊙ 未来創造科学部と蔚山市、「K-ICT造船海洋融合宣布式」を開催--------- P3

■ ニュース速報

⊙ 現代重工業など、年間受注目標を下方修正---------- P4
⊙ 国内船舶の28%、高効率・環境配慮型船舶への代替が必要---------- P5
⊙ 造船大手3社の年末・年始の受注現状---------- P6
⊙ 造船業界、原油価格上昇で受注増の兆し---------- P7
⊙ 現代重工業、シェブロンのFPSO契約が無期延期に---------- P8
⊙ 現代重工業、統合R&Dセンター建設を決定---------- P8
⊙ 現代重工業、2兆ウォン規模のFPSO契約が解除---------- P9
⊙ 現代重工業グループ、イランから船舶10隻を受注---------- P10
⊙ 現代尾浦造船、ドイツからLNG燃料供給船を受注---------- P10
⊙ サムスン重工業、海洋プラントの引渡しが延期---------- P11
⊙ サムスン重工業、2009年に締結したFLNG契約を解除---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、米国船主のドリルシップ2隻の引渡しが延期---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、12月29日に資本拡充が完了---------- P13
⊙ 城東造船の鄭光錫社長、韓進重工業スービック造船所法人長に就任----- P14
⊙ 釜山の市民団体、「韓国船舶会社」を釜山に設置するよう要求---------- P15

■　主要ニュース

韓国型ｅナビゲーション、2020年までに構築

11月21日、海洋水産部が、2020年までに韓国型ｅナビゲーションを構築する計画について、これまでの推進状況、成果、来年度の主要計画を発表した。ｅナビゲーション(e-Navigation)とは、自動車ナビゲーションと同様、港湾情報や気象情報などをリアルタイムで提供し、船舶の安全運航をサポートする次世代の海洋安全総合管理システムで、国際海事機関(IMO)が2019年から段階的に取り入れる予定である。

海洋水産部は、今年7月に43カ所の研究所、大学、関連企業などで構成された事業団を発足させ、韓国型ｅナビゲーション事業に着手した。現在、事業団は、サービスに対する基本設計を終えて中核技術を開発している。2017年には、ｅナビゲーションサービスを提供するための運営システムを試験構築し、実際の海域で試験検証する計画である。

超高速海上無線通信網(LTE-M)は、優先入札者に選定された㈱KTと今月末に契約を締結し、試験網構築事業を推進する予定である。来年の上半期には、本事業を行う事業者を選定し、2020年までに段階的に主要港湾・海域別に通信網を拡充する方針である。

また、来年当初にLTE-M基地局の配置、運営システム構築の詳細設計などを含む情報システム総合計画(ISMP)をまとめる予定である。その事前作業として、今年10月に「アジア・太平洋地域ｅナビゲーション構築協力管理委員会」を創設し、12月8日には釜山で「航海機器への標準モードの組み込みーIMO指針」をまとめるための国際ワークショップを開催する。

尹学培(ユン・ハクベ)次官は、「韓国型ｅナビゲーションを構築し、海洋安全に向けたオーダーメイド型情報サービスの提供、海洋事故の防止、海運物流の効率化、国民の幸福増進に寄与すべく、最善を尽くしたい」と述べた。

「韓国船舶会社」、12月に発足

11月25日、韓国政府は、柳一鎬(ユ・イルホ)経済副総理兼企画財政部長官

の主宰で「海運業競争力強化策」のアクションプランを発表し、当初、来年上半期に設立が予定されていた1兆ウォン規模の「韓国船舶会社」を今年12月中に発足させることを発表した。

韓国船舶会社は、経営難に陥っている海運会社の財務構造を改善するため、船会社が所有する船舶を市場価格で買い取り、帳簿価格との差額は有償増資という出資形態で船会社の持分を保有する。例えば、帳簿価格が1兆ウォン、市場価格が5,000億ウォンである船舶を5,000億ウォンで購入し、差額の5,000億ウォンは有償増資により船会社に出資する。韓国船舶会社が買い取った船舶は、当該船舶を保有していた船会社に貸与する。

これまで船会社の短期的な現金確保を支援するため、船舶ファンドが船舶を買い取り、それを船会社が買い戻す方式を取っていたが、今回の方式は中長期的に安定的な船会社の運営ができるよう講じられた。

投資の対象は投資委員会が決定するが、競争力の脆弱な遠洋船会社のコンテナ船を優先して買い取る方針である。今後2～3年間、造船・海運市場の回復が不透明ななか、政府が船会社の財務構造改善に積極的に乗り出すのは、唯一の国籍船会社になった現代商船を念頭に置いたためと解釈されている。

今年12月に韓国船舶会社を発足させるため、政府は、12月25日に事務局を設置し、定款の作成と法人登録を行う予定である。さらに、2017年2月に船会社の船舶を引き受けるため、金融委員会、企画財政部、海洋水産部などでつくるタスクフォースを運営していることが伝えられた。

また、同日に公開された海運業競争力強化策のアクションプランでは、新規船舶建造の支援に2兆6,000億ウォン、グローバル海洋ファンドに1兆ウォンを投入し、KAMCO(韓国資産管理公社)船舶ファンドを1兆ウォンから1兆9,000億ウォンに拡大するなど計6兆5,000億ウォンの支援策が共に発表された。

未来創造科学部と蔚山市、「K-ICT造船海洋融合宣布式」を開催

12月6日、未来創造科学部と蔚山市が、現代重工業の蔚山本社で、造船・海洋産業と情報通信技術(ICT)の融合で産業競争力の強化を図る「K-ICT造

船海洋融合宣布式(以下「宣布式」という。)」を開催した。

宣布式には、金起炫(キム・ギヒョン)蔚山市長、未来創造科学部第2次官、情報通信産業振興院長、韓国造船海洋プラント協会、韓国造船海洋資機材協同組合、現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋、城東造船、SK海運、中小企業関係者など約100人が出席した。

未来創造科学部は、宣布式で、「K-ICT造船海洋融合活性化計画」を発表した。この計画は「2023年造船海洋ICT融合先導国」を目標に、造船・海洋産業とICT技術の融合に向けた基盤づくり、知能型船舶・造船所・サービス技術の開発、共生・協力システムの活性化という3大戦略と7大推進課題を盛り込んでいる。

また、宣布式で、情報通信産業振興院、蔚山情報産業振興院、現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋、城東造船、SK海運、韓国造船海洋プラント協会、韓国造船海洋資機材工業協同組合の9つの機関・企業は、造船海洋ICT融合技術の開発に関連する大・中・小企業の業務協約(MOU)を締結した。9つの機関・企業は、今後、造船・海洋産業の競争力強化のために、ICTとソフトウェア(SW)の融合技術の開発、基盤づくり、高付加価値ICT融合資機材の開発、革新技術の開発で相互の成長における相乗効果を図る。

同日、蔚山市は、蔚山情報産業振興院の開院式を行った。本振興院は、ICTとソフトウェア融合分野の戦略の作成や分析など、政府のICT政策に対応して地域のICT産業育成におけるコントロールタワーの役割を担うことになる。同日に開かれたITコンファレンス「ULSANシンポジウム」では、「ICT融合先導都市蔚山」を実現するための関連機関協約が締結された。本協約には、蔚山情報産業振興院、蔚山大学、UNIST、蔚山科学大学、春海保健大学、韓国ポリテック大学蔚山キャンパス、蔚山ベンチャー企業協会、蔚山情報産業協会の8機関が参加した。

■ ニュース速報

現代重工業など、年間受注目標を下方修正

11月17日、現代重工業は、今年1月に発表した受注目標を下方修正したこ

とを明らかにした。現代重工業は、新年のあいさつで今年の受注目標(造船以外を含む)を195億ドルと決めていたが、今回、94億9,500万ドルに下方修正した。

現代重工業は、最近の市場における主要指標の予測値と事業環境を反映し、第3四半期までの経営実績を考慮して受注目標を修正した。これにより、今年1月から10月末までに計62億ドルを受注して目標達成率が31.6%に留まっていたが、今回の受注目標の修正によって目標達成率が65.0%に上昇した。

現代重工業グループの造船所別に見ると、今年10月末までに、現代重工業が11隻、現代尾浦造船が5隻、現代三湖重工業が8隻と、計24隻を受注した。船種で見ると、タンカー12隻、ガス船3隻、バルク船1隻、プロダクトタンカー3隻などの船舶を受注しており、海洋プラントの受注はない。

大宇造船海洋は、年初108億ドルに設定していた受注目標を、今年6月に62億ドルに下方修正した。現在の目標達成率は21%で、タンカー6隻、LNG船2隻、特殊船3隻の計11隻、13億ドルを受注している。大宇造船海洋は、年末までの最終受注額が20億~25億ドルに留まると見ており、自己救済計画の規模を既存の5兆3千億ウォンから6兆ウォンに拡大した。

今年の受注目標が53億ドルであるサムスン重工業の受注実績は、タンカー7隻、LNG船2隻の計9隻、8億ドルであり、目標達成率は15.1%である。

国内船舶の28%、高効率・環境配慮型船舶への代替が必要

11月23日、韓国海洋水産開発院(以下「開発院」という。)は、規制強化された国際海事機関(IMO)の環境規制が2年後に施行されることを受け、船舶の燃料効率を点検し、対策を講じるべきと主張した。開発院によると、国際海事機関(IMO)は、温室効果ガスを削減するため、2020年1月1日から世界のすべての航路で硫黄酸化物(SOx)の含有量が0.5%以下の船舶燃料を使用するよう義務づけた。

開発院が韓国の海運会社が運航する外航船890隻を対象にエネルギー効率を調べたところ、約28%に当たる248隻の効率が非常に低いことが分かった。船種で見れば、コンテナ船40隻、バルク船116隻、タンカー52隻である。開

発院は、これらの船舶は競争力を失うため、早期に廃船し、高効率・環境配慮型の船舶に代替しなければならないと強調した。特に、韓国の海運会社の需要がもっとも多いバルク船の国内建造を拡大する必要があると主張した。

また、開発院は、先月末に政府が発表した「造船・海運業競争力強化策」は不十分と指摘している。原価競争力が低いとして、バルク船の国内建造を縮小する政策方向を決めたためである。

さらに、開発院は、低効率・老朽化した船舶の早期廃船を誘導するためには、補助金を支給して船主の発注能力を高め、国籍船社と国内造船所が技術的に協力する必要があると提言した。過去20年間、世界の10大海運国のうち韓国の船舶の平均使用年数は、12.6年から13.8年に伸びた一方、他の国では平均15.1年から12.1年に低下しており、韓国の新造船への投資の低迷を示していると説明した。

最後に、開発院は、高効率・環境配慮型船舶を確保するための総合対策と体系的な履行方法を盛り込んだ「環境配慮型船舶支援法」を国会で早期成立させる必要があると強調した。

造船大手3社の年末・年始の受注現状

12月5日、現代重工業とサムスン重工業が、ロシア国営船会社ソブコムフロット(JSC Sovcomflot)が発注する2億ドル規模のアフラマックス級(11万DWT)タンカー4隻を受注するために競争していることが明らかになった。

造船業界関係者は、「11月24日、ソブコムフロットのセルゲイ・フランク会長が訪韓して現代重工業とサムスン重工業を訪問した」とし、「2社のうち1社が受注することはほぼ確かであるが、どちらになるかはまだ決まっていない」と述べた。ソブコムフロットは早ければ年末にも最終決定を下すと見られる。

ロシアのヤマルプロジェクトに投入されるLNG船の受注競争においても、サムスン重工業が有力な候補に挙げられている。ヤマルLNG船4隻の入札には、サムスン重工業と中国の滬東中華造船などが競合している。

現代重工業は、目標に大きく及ばなかった目標受注額をある程度確保できると見られる。今年の目標額54億ドルのうち27億ドルを受注した現代重工業は、イラン国営船会社イリスル(IRISL)と6億5,000万ドル規模のコンテナ船契約を控えている。現代尾浦造船も、5,000万ドル規模のLNG船契約を締結した。

受注目標額53億ドルのうち8億ドルを受注したサムスン重工業も、年末に25億ドル規模のモザンビークコーラルFLNGの受注を控えている。目標額62億ドルのうち13億ドルを受注した大宇造船海洋は、最近、原油高のため延期が続出している海洋プラントの引渡しに期待をかけている。

造船業界、原油価格上昇で受注増の兆し

12月13日、造船業界関係者によると、国内の造船会社は、12月20日に決定するクウェートオイルタンカーの発注を獲得するため、事前資格審査に対する準備をしている。今回の発注は、30万トン級超大型タンカー(VLCC)、5万トン級小型タンカー(MRタンカー)、8万2,000m^{3}級超大型LPG船(VLGC)などで、約5,000億ウォンに達する。

造船業界関係者は、「世界的なエネルギー会社が保有する一部の油田の損益分岐点(BEP)が1バレル当り50ドル程度」と説明し、「OPECが減産で合意し、今後、国際原油価格が50ドル前後で推移するという見通しが拡大しており、海洋プラント分野で新規入札の動きが見られている」と伝えた。また、「通常の海洋プラントは起案から発注まで2~3年の時間がかかるため、海洋プラントの入札が本格的に行われるのは、これから1~2年後であろう」と説明した。

国際原油価格が上昇すると、産油国の景気が回復し、世界的に物流が増加する。そうなると、船舶の発注が増え、海洋プラント分野も活力を取り戻すため、これまで発注先が採算が合わないとして延期してきた海洋プラントの引渡し問題も解消すると期待されている。

また、関係者は、「世界の海洋プラントの発注が再開されれば、プラント建造の経験が豊富な韓国の造船会社に発注が集中すると見られる」とし、「しかし、最近の構造調整で多くの海洋プラント分野の人材がリストラされ

ているため、本格的な発注が行われる2~3年後に発注量を消化できるかは未知数」と懸念を表明した。

現代重工業、シェブロンのFPSO契約が無期延期に

11月29日、造船業界関係者によると、シェブロンが北海ローズバンク海底油田に投入するために現代重工業に発注した浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)の契約が無期延期になった。現代重工業は、2013年4月にシェブロンからFPSOを2兆1,570億ウォンで受注したが、発注先の最終投資決定(FID)が出ていない随意契約であった。

現代重工業関係者は、「船主会社がFIDを行い、基本設計をした後、現代重工業が詳細設計に入り、建造が始まる」とし、「船主会社の決定を待っているので、当社が特定の時期を指定することはできない」と説明した。

業界では、契約延期の原因が原油安の継続と見ている。今年初めに1バレル当り20ドル台に下落した中東産ドバイ原油の原油価格は、今年4月に40ドル台に回復したものの、それ以降、上昇せずに40ドル台を維持している。造船業界関係者は「原油価格の回復が遅れていることにより、すでに建造に入った海洋プラントの引き受けもほとんど延期されている」とし、「シェブロンは契約を取り消さず、今後の原油価格の上昇を待つ決定をしたと見られる」と分析した。他の造船業界関係者は、「今年の世界の海洋プラントの発注はわずか2件であり、一般船舶の発注も昨年の30%程度に過ぎない」と述べた。

現代重工業は、建造が始まっていないため、工程が延期されても損害はないと語った。同社関係者は、「現在、シェブロンが発注を取り消す意思はないと把握しており、着手金と前受金を受け取っているため、FIDの遅延による損失はない」と明らかにした。

現代重工業、統合R&Dセンター建設を決定

12月15日、現代重工業は、未来の競争力を確保するため、技術中心の経営革新を推進するという内容を盛り込んだ革新策を作成し、グループの技術経

営コントロールタワーとなる組職を新設することを決めた。また、グループの統合研究開発(R&D)を行うセンターを京畿道・板橋に建設することを明らかにした。

当該革新策は、12月11月に取締役会で決議した「事業分割による独立経営体制」を具体化する策で、未来の競争力を確保するためには技術革新が何よりも重要という判断によって作成された。

革新の実現に向け、現代重工業は、企画室内にグループの技術経営のコントロールタワーとなる「技術・ICT企画チーム」を新設した。当該チームは、製造業革新の重要キーワードとして浮上しているICT(情報通信技術)を活用して製品・サービス部門のスマート化を推進することで、製造中心からICT中心へと事業の運営方式を革新していくことを目標に掲げている。

また、現代重工業は、IT関連企業が集まる京畿道城南市板橋洞に「現代重工業グループ統合R&Dセンター(仮称)」を設立する。当該センターは、グループの製品開発に関連する基礎研究を含むグループ全体のR&Dを行い、未来の新成長エンジンを創出する新技術を確保するための中枢的な役割を担うことになる。

現代重工業は、同日、城南市と統合R&Dセンターの設立に向けた業務協約(MOU)を締結し、早ければ2020年までに当該センターの建設を完了する予定であることを発表した。

現代重工業、2兆ウォン規模のFPSO契約が解除

12月14日、現代重工業は、2013年に締結した2兆2,000億ウォン規模の浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)の建造契約が、発注先のシェブロンの事情によって取り消しになったことを明らかにした。

当該FPSOは、2017年に北海のローズバンク海上油田に投入される計画であったが、世界的に原油安が継続していることを受け、シェブロンが発注を取り消したと見られる。

現代重工業は、引渡しが無期延期になったことを発表したが、今回、契約

解除が確定した。現代重工業関係者は、「発注の取消しによって受注残は減少するものの、それによる損失は全くない」と説明した。

現代重工業グループ、イランから船舶10隻を受注

12月10日、現代重工業グループは、イランの船会社IRISLから1万4,500TEU級コンテナ船と49,000トン級プロダクトタンカー計10隻を約7億ドルで受注したことを明らかにした。現代重工業がコンテナ船、現代尾浦造船がプロダクトタンカーを建造し、2018年第2四半期から船主に順次引渡す計画である。

今年1月にイランに対する経済制裁が解除されてからイランが初めて行った船舶発注であるため、現代重工業は今回の受注が市場先占につながることを期待している。資源富裕国であり、中東最大の市場であるイランは、アメリカと国連による経済制裁が解除されたことで、原油やガスなどの資源と商品の物流増で新規船舶の発注が増加すると予想されるため、関連業界が積極的に進出を推進している。

今回、現代重工業が受注したコンテナ船は長さ366m、幅48.2m、高さ29.9mであり、現代尾浦造船が受注したプロダクトタンカーは長さ183m、幅32.2m、高さ19.1mである。また、現代重工業は、IRISLの要請により、イランの造船業発展を後押しするため、イランの造船所への技術協力など支援の方法を模索することを約束した。

現代尾浦造船、ドイツからLNG燃料供給船を受注

12月4日、造船業界関係者によると、現代尾浦造船は、最近、ドイツのベルンハルト・シュルテ・シップマネージメント(BSM)から7,500m^{3}級LNG燃料供給船1隻を受注した。当該船舶は全長117m、幅20m、高さ10.3mで、2018年下半期に船主会社に引渡される予定である。

受注契約式には、現代重工業グループの船舶営業部門長パク・スンヨン専務と現代尾浦造船労組のカン・ウォンシク委員長が参加した。現代尾浦造船

労組は、今年10月の労組ニュースレターで「来年は、手持工事量の減少が予想されている」とし、「労使が力を合わせて受注確保に努力しなければならず、労組も最大限協力する」と述べた。

今回の受注は、現代尾浦造船の安定した労使関係や低燃費・環境配慮型船舶の技術力などが高く評価されて成立したと伝えられた。業界では、国際海事機関(IMO)による環境規制の強化により、環境にやさしいLNGを主燃料として使用する船舶が今後増加することが予想されている。また、LNG燃料供給船も、次世代の環境配慮型船舶として関心を集めている。

現代尾浦造船関係者は、「現在の経営危機を乗り切るためには、経営効率化に向けた様々な努力と安定した労使関係の維持が何よりも重要」とし、「今後も労使が協力して受注が確保できるよう最善を尽くしていきたい」と述べた。

サムスン重工業、海洋プラントの引渡しが延期

11月22日、サムスン重工業は、発注先の要請により、当初、2018年1月に引渡す予定であったペトロナスFLNGを、2020年7月に引渡すことで合意したことを明らかにした。サムスン重工業は、2014年、日本JGCとコンソーシアムをつくり、14億7,000億ドル規模のFLNGを受注して工程を進めてきた。

今回の発注先の要請で、サムスン重工業は、これまで進めてきた工程の速度を遅くする方法で引渡しの日程に合わせる計画である。サムスン重工業関係者は、「工程速度の調節によって売上高が繰り延べになる会計上の影響はあるが、損益への影響はない」と説明した。工程速度の調節によって発生する追加費用は、引渡し延期を要請した発注先が負担するという。諸般の費用が発生することを勘案し、契約金額も14億7,000億ドルから16億ドルに増額された。

引渡し延期による資金繰りへの懸念に対し、サムスン重工業は、「引渡し時に代金のほとんどを受け取るヘビーテール方式ではなく、工程率によって建造代金が支払われるプログレッシブ(progressive)方式で契約が結ばれているため、引渡し延期によって代金の支払いが遅延するなどの問題はない」と

述べた。

サムスン重工業、2009年に締結したFLNG契約を解除

12月2日、サムスン重工業は、2009年1月に欧州の船会社と締結した約6億7千万ドルのLNG-FPSOの下部船体1隻の建造契約を解除したことを明らかにした。今回の契約解除は、発注先の事情によるもので、設計が始まっていなかったため、サムスン重工業の損失はない。

本契約は、発注先が着手指示(NTP：Notice to Proceed)を出すと、サムスン重工業が設計と建造に入る条件で締結された。しかし、契約を結んだものの、NTPが遅延し、設計が中断していた。

これによってサムスン重工業は、2013年3月末までであった契約期間を、2015年12月末、2016年2月末、2016年12月1日に3回延期してきたが、状況が改善せず、契約を解除することを決めた。

サムスン重工業は、「今回の件は、傭船先を確保していない状態で発注を行った発注先が傭船先の確保に行き詰まり、契約期間の更新のみを繰り返してきたもの」とし、「NTP発給の条件付き契約であったため、設計や建造は進めておらず、契約解除による損失もない」と述べた。

サムスン重工業は、発注先から契約当時に受け取った前受金1千万ドルを返却しないことが伝えられた。同社関係者は、「契約が締結されたのが2009年で、当初の契約終了日は2013年であったため、原油安とは関係ない」と述べた。

大宇造船海洋、米国船主のドリルシップ2隻の引渡しが延期

11月23日、造船業界関係者によると、大宇造船海洋は、米国ボーリング会社のアトウッドオーシャニクス(Atwood Oceanic)から、ドリルシップ2隻に対する引渡し延期の要請を受けた。アトウッドオーシャニクスは、2012年9月と2013年6月に大宇造船海洋にドリルシップ2隻を発注し、両社は約12億

ドルの契約を締結した。本来は、昨年と今年に引渡す予定であったが、昨年、アトウッドオーシャニクスの要請で納期が2回延期していた。現在は、2017年9月と2018年6月にそれぞれ引渡す予定である。

大宇造船海洋は、現在、ソナンゴルのドリルシップの引渡し延期が解消しておらず、資金難に陥っている。一部からは、今回の引渡し延期によって残金の支払いが遅れれば、資金繰りに新たな負担が加わるのではないかという懸念の声が出ている。

アトウッドオーシャニクスは、2017年にドリルシップを引受けた後、ブラジルのボーリング事業に投入する計画であったが、事業の推進が遅れ、投入の時期が2018年下半期に先送りとなった。アトウッドオーシャニクスは、最近の業績発表で「当社の目標は、ドリルシップを投入可能な時点で引受けること」とし、「大宇造船海洋への引渡し延期要請が受け入れられると信じている」と述べた。これに対し、大宇造船海洋関係者は、「延期要請があったことは事実で、現在、詳細について交渉している」と述べた。

問題は、引渡しが延期されれば、残金の支払い時期も遅れる恐れがあるということである。大宇造船海洋は、ドリルシップ2隻の残金約4億ドルをまだ受けとっておらず、代金の一部を先に受け取るなど、引渡し延期による追加費用に対する補償の方法を話し合っていることが伝えられた。

大宇造船海洋、12月29日に資本拡充が完了

12月13日、大宇造船海洋は、12月23日に定期取締役会を開催し、輸出入銀行による永久債買い入れ案件を決議することを明らかにした。大宇造船海洋が発行して輸出入銀行が買い取る1兆ウォン規模の永久債は、満期が30年であり、満期を延長する権限は大宇造船海洋が保有する。利子率は3%前後で決められると見られる。永久債は、元金の返済義務を負わずに利子だけを支払う債券で、負債ではなく資本と認められている。

12月12日、大宇造船海洋は臨時取締役会を開催し、産業銀行から出資転換を受けるために第3者割当有償増資を行うという内容の案件を成立させた。これに加えて永久債発行の案件が取締役会で承認されれば、産業銀行は1兆8,000億ウォンの出資転換を行い、輸出入銀行は1兆ウォンの永久債を買い取

ることになる。

昨年末に負債比率が7,000%に達した大宇造船海洋に対する資本拡充は、今年11月から本格的に進められている。同社は、筆頭株主である産業銀行の持分の一部を消却し、一般株主の持分を10分の1に減資することで資本金を減らした。

産業銀行と輸出入銀行による資本拡充は、12月29日に完了する予定である。減資に加え、計2兆8,000億ウォン規模の資本拡充が12月29日に完了すると、現在、マイナス1兆2,000億ウォンである大宇造船海洋の自己資本は1兆6,000億ウォンに増加し、負債比率は900%台に低下する。これにより、大宇造船海洋は、債務超過とそれによる上場廃止の危機から免れることができると見られる。

城東造船の鄭光錫社長、韓進重工業スービック造船所法人長に就任

12月5日、韓進重工業のフィリピン現地法人スービック造船所(HHIC-PhilInc.)の法人長に、鄭光錫(ジョン・グァンソク)氏が就任した。鄭氏は、社長としてスービック造船所を統括することになる。

鄭氏は、1953年生まれでソウル大学造船工学科を卒業した。1975年、韓進重工業の前身である大韓造船公社に入社した後、40年間造船業界に携わった造船エンジニアである。生産管理分野の専門家として能力を認められた鄭氏は、多様な要職を歴任し、生産現場と技術・経営管理の多方面で経験を積んできたことが高く評価され、スービック造船所法人長に指名された。

鄭氏は、1996年から2001年まで韓進重工業の生産総括を担当した。2010年には城東造船に移し、生産総括本部で1年5ヶ月間社長として務めた。2013年1月に城東造船を退社した後、2014年1月に同社生産総括社長として復帰した。同年6月からは城東造船代表取締役に就任したが、6ヶ月後に辞任した。

鄭氏は、造船分野の専門家として現場で鍛えた経験とノウハウ、率先垂範型のリーダーシップで、韓進重工業グループ内ではスービック造船所に新たな活力を吹き込む人物であると評価されている。

鄭光錫氏は、12月5日に開かれた就任式で、「スービック造船所は、これまで韓進重工業の経験と技術力を基に、新成長エンジンとしての基盤づくりに努めてきた」とし、「全社員が一致団結し、いかなる危機にも揺るがない組職文化を構築し、世界的な造船会社としての地位を固めていきたい」と述べた。

釜山の市民団体、「韓国船舶会社」を釜山に設置するよう要求

11月29日、釜山港を愛する市民の会、釜山港発展協議会、釜山経済復活市民連帯は、共同声明を発表して「既存の海洋金融機関との相乗効果を引き出すためには、韓国船舶会社は釜山に設立すべき」と主張した。韓国船舶会社は、海運会社が保有する船舶を市場価格で買い取り、その船舶を当該海運会社に貸し出しすることで資金を支援する。

釜山には、韓国海洋保証保険、海洋総合金融センター、KAMCO船舶運用など海洋金融関連機関が集まっている。市民団体は、韓国船舶会社がソウルに設置されると、釜山にある海洋・船舶関連の金融公社の活力を失う恐れがあると指摘した。

市民団体は、「釜山が海洋中心地としての役割を果たし、競争力を備えるためには、韓国船舶会社を必ず誘致しなければならない」として、市民・社会が一丸となって誘致委員会を構成し、効果的な誘致戦略を作成することを釜山市に提案した。

政府は、10月31日に国内海運会社の競争力確保策のひとつとして、1兆ウォン規模の韓国船舶会社を設立する方針を明らかにし、現在、年内発足に向けて準備が進められている。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第68号：平成29年1月

■　主要ニュース

⊙ 政府、造船大手3社の特別雇用支援業種指定を検討---------- P2
⊙ 韓国船舶会社、2月に釜山に開所---------- P3
⊙ 海洋水産部、マリーナを未来の新成長エンジンに---------- P3
⊙ 海洋水産部、LNG燃料船関連産業の育成に向けて官民協力---------- P4

■　ニュース速報

⊙ 造船大手3社、今年の目標は「生き残り」---------- P5
⊙ 造船大手3社の今年の受注目標、各社60億ドル前後---------- P6
⊙ 造船大手3社、2017年に4,000人をさらに削減---------- P7
⊙ サムスン重工業、ヤマルプロジェクト受注に支障---------- P8
⊙ サムスン重工業、BPから大型海洋プラントを受注---------- P8
⊙ 大宇造船海洋、7,000億ウォン規模のLNG-FSRUを受注---------- P9
⊙ 大宇造船海洋、シェブロンの海洋プラント受注の優先権を確保---------- P10
⊙ 大宇造船海洋、子会社DSECの売却を完了---------- P11
⊙ 大宇造船海洋、韓国電力と浮体式発電設備を共同で開発---------- P12
⊙ 大宇造船海洋、大型ジャッキアップリグを引渡し---------- P12
⊙ 金融委員長、大宇造船海洋の解散はないと明言---------- P13
⊙ 釜山造船業界、政府の公共船舶を受注---------- P13
⊙ ブルームバーグ、韓国造船会社による債務不履行の可能性を提起---------- P14

■　主要ニュース

政府、造船大手3社の特別雇用支援業種指定を検討

1月9日、李基権(イ・ギクォン)雇用労働部長官は、黄教安(ファン・ギョアン)大統領権限代行国務総理に、構造調整が本格化している造船業のリストラを最小限に抑えるため、無給休職の支援条件を緩和し、特別雇用支援業種の指定を延長するなどの内容が含まれた2017年度の業務計画を報告した。

政府は、今年、造船業構造調整がさらに厳しくなると見ている。雇用保険を有する造船業従事者は、2015年末の18万8,000人から昨年11月の15万7,000人と、約3万人が減少した。

今年も受注難が続くと見られる中、多くの造船会社が売上目標を低く設定しており、構造調整によるリストラはさらに厳しくなると予想される。昨年、売上目標が21兆ウォンを超えていた現代重工業は、今年の目標を15兆ウォン程度に調整した。造船海洋プラント協会は、今年末までに最大6万3,000人の造船業従事者が職を失うと見ている。

大量失業が予想されることを受け、政府は、あらゆる対策を講じてリストラを最小限に抑える計画である。現在、リストラの代わりに無給休職を実施すれば、労働者1人当り1日最大6万ウォンの労働者支援金を支給しているが、支給条件を大幅に緩和する。また、最低90日の無給休職期間を最低30日に減らし、無給休職開始前の1年以内に3ヶ月間以上有給休業・訓練を実施するよう義務付けた条件も緩和する。いずれもリストラを無給休職に誘導するための措置である。

特別雇用支援業種とは、大規模な解雇が発生するおそれのある業種を政府が指定し、事業主と労働者を様々な形で支援する制度である。2015年に制度が施行されたが、昨年6月に造船業が指定され、初事例となった。指定期間は、2016年7月1日から2017年6月30日までであるが、1年間延長する案が検討されている。

昨年6月の特別雇用支援業種の指定時には見送られた現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋の造船大手3社であったが、経営と雇用の状況、自己救済計画の進捗などを踏まえて指定を検討することにした。

韓国船舶会社、2月に釜山に開所

1月3日、韓国船舶会社設立事務局の関係者は、「釜山国際金融センター(BIFC)を含め、釜山市内で本社設置の場所を探している」と述べた。入居先はBIFCになる可能性が高いと考えられていたが、費用の交渉がうまくいかず、候補先を拡大して検討しているという。

金融委員会などは釜山設置に懐疑的であったが、釜山市が「韓進海運の破たんなどにより、釜山地域の海運・造船業が縮小したため、政府レベルの協力と支援が切に求められている」と説得したと伝えられた。

船舶銀行の役割を果たす韓国船舶会社が釜山に設置されることを受け、海洋金融総合センター(先順位貸出・保証)、海洋保証保険(後順位貸出・保証)などとともに、海洋金融が機能的に完成したという評価が出ている。

韓国船舶会社は、2月の開所に向けて準備している。現在、初代代表取締役候補2人に対する政府の人事選考が行われている。昨年12月27日に最終面接を終えた2人の候補は、それぞれ産業銀行と輸出入銀行出身であることが伝えられた。1月20日に人事選考の結果が発表され、23日に出資者が集った発起人総会で代表取締役を最終的に選任する予定である。

海洋水産部、マリーナを未来の新成長エンジンに

12月26日、海洋水産部は、国内マリーナの発展及び関連産業育成に向けて2015年12月から推進してきた「マリーナ産業団地(クラスター)育成策研究委託」事業が完了したことを明らかにした。

海洋水産部は、国内外における海洋と内陸のマリーナ利用環境とマリーナ拠点都市を活性化させる要因を調査し、マリーナ産業の推進方向を作成した。マリーナ産業団地の造成策、国際マリーナネットワークの構築、内水面マリーナの基本構想などの主要内容が盛り込まれている。

これに関連し、海洋水産部は、マリーナ関連産業の集積化を図るため、短期的にはレジャー船舶の修理・整備・売買などを中心とする「サービス型産業団地」を造成し、中長期的には「製造型産業団地」を育成する計画である。

また、国内の拠点マリーナが中心となり、北東アジアの隣国の主要マリーナと交流・協力し、国際航海に必要な基礎情報を共有するなどのネットワークを構築して国内外のマリーナ観光客を積極的に誘致する計画である。

さらに、国内外における内水面マリーナの造成事例を踏まえて、リスク要因及び克服方法を分析して内水面マリーナ開発の類型を提示する内水面マリーナ基本構想（案）をまとめた。

海洋水産部は、今回の研究内容の中から「サービス型産業団地造成」と「北東アジアマリーナネットワーク構築」を現在推進している「拠点型マリーナ港湾事業計画」に反映する計画である。同時に、日中韓ヨット大会及び世界ヨット大会の誘致を推進し、マリーナ産業の活性化に努力する計画である。

.

海洋水産部、LNG燃料船関連産業の育成に向けて官民協力

1月9日、海洋水産部は、LNG燃料船関連産業の活性化に向けた官民合同推進団をつくり、10日に初会合を政府世宗庁舎で開催することを明らかにした。

尹学培(ユン・ハクベ)海洋水産部次官が主宰する今回の会議には、産業通商資源部などの政府機関、LNGバンカリング産業協会やLNG産業技術協同組合などの16関係機関、LNG燃料船の導入を計画している船会社などが出席する。

官民合同推進団は、団長の尹海洋水産部次官をはじめとする関係部処、機関、民間の諮問委員などでつくられた。

今回の会議では、LNG燃料船の運用体制の早期構築に向け、公共部門におけるLNG燃料船導入活性化策とLNGバンカリング施設の構築策、今後、関連産業を先行獲得するための事業モデルの開発策などが集中的に議論される。

国際海事機関(IMO)は、船舶が原因で発生する大気汚染を低減するため、昨年10月の会議で、船舶用燃料に含まれる硫黄成分に対する排出規制を従来

の3.5%から0.5%に引き下げて2020年から施行することを決めた。これにより、今後、LNGを使用する船舶が増加すると予想されていることから、LNG燃料船建造産業とそれを運用する産業が新産業として浮上すると見られる。

政府は、国際動向の変化に備え、関連産業の総合的な推進計画である「LNG燃料船関連産業育成策」をまとめ、昨年11月に経済長官会議で報告した。海洋水産部では、同育成策の履行状況を点検し、業界の意見を聴取するため、官民合同推進団会議を定期的に開催し、市場開拓に向けたより積極的な政策を立てる計画である。

■ ニュース速報

造船大手3社、今年の目標は「生き残り」

1月3日、韓国の造船大手3社は、それぞれ年頭挨拶式を開催し、今年の最重要目標は「生き残り」であることを明らかにした。また、造船大手3社は、徹底した自己救済計画の履行と経営の充実を図る努力なくしては、生き残ることができないと強調した。

姜煥龜(カン・ファング)現代重工業社長は、新年の挨拶で、「今年も主力事業の回復の兆しは見えておらず、さらなる競争激化が予想されている。一刻も早く内部を安定化させ、イノベーションによって競争力を回復することが重要」と述べた。また、「厳しい外部環境により売上高は10年前の規模に戻ったが、死活をかけて臨めば、直面する仕事不足問題を解決し、跳躍のチャンスをつかむことができるはず」と述べ、「仕事確保が造船業界の最優先課題となっており、企業間の生き残り競争は激しさを増している。品質と価格競争力を備え、営業活動に全力を尽くしていかなければならない」と強調した。

朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長は、「生き残りより重要なことは何もない。自己救済計画の進捗と市場状況の変化を見据えながら、今年も経営効率化を進めていかなければならない」とし、「今年を危機克服と跳躍の土台になる1年にしよう」と述べた。また、コスト競争力と技術競争力を強化するため、「生産時間と購買費用の削減、リードタイムの短縮などを実

現して生産効率を高め、エコ船舶市場におけるイニシアチブと海洋プラント分野の競争力を確保するために努力しなければならない。基本がしっかりしている会社は、危機に遭っても立ち直ることができる」と強調した。

鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長は、「資金確保、新規受注の拡大、収益性の改善、組職改編による生産の安定化は、今年も実現に向けて努力すべき課題である。その中で最も重要なのは、資金確保である」とし、徹底した生き残り戦略の実行、収益性中心の経営充実化、管理体制の高度化、希望と活力のある職場作りという新年の4大経営方針を提示した。また、「根拠のない楽観は、さらに大きな絶望を呼ぶ。だが、現実が厳しくても、現状を正確に認識して合理的な判断を下し、緻密な計画を立てていけば、必ず希望を見出すことができる」と強調した。

造船大手3社の今年の受注目標、各社60億ドル前後

1月13日、造船業界関係者によると、現代重工業、現代尾浦造船、現代三湖重工業の現代重工業グループ造船3社は、今年の受注目標を3社合わせて58億ドル以上と設定した。昨年は、58億ドルの受注目標のうち50億ドルを受注した。1月12日、姜煥龜(カン・ファング)現代重工業社長は、釜山で開かれた造船海洋人新年挨拶会で「今年の受注は、2016年より改善すると見られる。昨年より少しでも改善しなければならない」と述べた。

昨年15億5,000万ドルを受注した大宇造船海洋は、今年の受注目標を55億ドル以上と設定したことが伝えられた。特に、2015年と2016年の2年連続で受注実績がゼロとなった海洋プラント部門で、今年は15億ドル以上を受注するために全力を尽くす計画である。同社関係者は、「上半期よりは下半期に大型受注が行われると見られる」と述べた。

昨年5億2,000万ドルを受注して造船大手3社のうちで最低の実績を収めたサムスン重工業は、今年の受注目標を60億ドル以上と設定した。朴大永(パク・デヨン)サムスン重工業社長は、「昨年、内定した25億ドル規模のENIプロジェクトなどを除いて60億ドルの受注目標を設定したので、今年の受注目標は60億ドル以上になる」と述べた。年初に受注した12億7,000万ドル規模の浮体式生産設備(FPU)も受注目標に含められていないため、サムスン重工業の内部で決めた受注目標は100億ドルに達すると見られる。

昨年1年間で計70億ドルを受注した造船大手3社が、今年は昨年の受注実績の3倍以上多い受注目標を設定したのは、コンテナ船市場の低迷が予想されるものの、国際原油価格が回復し、タンカーと海洋プラント市場が回復する可能性が高いためである。

造船大手3社、2017年に4,000人をさらに削減

1月12日、造船業界関係者によると、大宇造船海洋は、2019年までに完了する6兆ウォン規模の自己救済計画のうち、1兆5,000億ウォン規模を今年中に実行する計画である。同社は、保有する社屋・敷地や社員寮などを売却して5,000億ウォン程度の資金を確保し、追加的なリストラを行うことを決めた。それにより、現在約1万1,200人の本社の社員数は、年末までに約8,500人に減ると見られる。また、1年に1ヵ月間の交替型無給休職も、今月から約4,700人の事務職の社員を対象に実施する。

サムスン重工業は、今年6,000億ウォン規模の自己救済計画を実行する予定である。今後、巨済ホテルや山清研修所などを売却して約4,000億ウォンを確保する計画である。また、昨年1,800人を減らしたサムスン重工業は、今年も同規模のリストラを実施し、来年までに5,000人を削減する方針である。賃金削減も行われ、代表取締役は全額、役員は30%、課長から部長までは15~20%の賃金を返却する。

現代重工業は、計3兆5,000億ウォンの自己救済計画を立てているが、昨年のうちに2兆ウォン規模を完了し、今年は1兆ウォン規模を実行する計画である。昨年、1兆1,300億ウォンの資産の売却を行った現代重工業は、今年は、HI投資証券の売却を完了し、現代アバンシスと風力SPCの持分売却、遊休不動産の売却、分社化した会社の持分の一部売却などを行う計画である。また、4月に予定している造船・海洋プラント、電気・電子、建設設備、ロボット、グリーンエネルギー、サービス事業の計6社への分社化で、さらなる人員削減を進める方針である。現代重工業関係者は、「今年、追加的なリストラを行う計画であるが、分社化などの変数があるため、まだ具体的な数は定まっていない」と述べた。

これにより、昨年約6,000人が職を失った造船業界では、今年はさらに約4,000人がリストラされると見られる。

サムスン重工業、ヤマルプロジェクト受注に支障

12月20日、造船業界関係者によると、サムスン重工業が推進してきた「ヤマルプロジェクト」の受注に支障が生じた。サムスン重工業は、ロシアのヤマルプロジェクトに投入されるLNG船4隻の受注戦を展開しており、輸出入銀行と最近までRG発給について話し合ってきたが、発注先と輸出入銀行でRG発給の条件が異なり、交渉が難航している。

発注先は前受金として代金の30%を支払い、引渡しの際に残金70%を支払う条件を挙げているが、輸出入銀行は内部のガイドラインに従い、サムスン重工業が前受金として40%を受け取らなければ、RG発給はできないとしている。

輸出入銀行は、サムスン重工業が発注先から一定の初期資金を受け取らなければ安定性が確保できないため、前受金をより多く受け取ることをRG発給の前提条件としている。一方、発注先は、より少ない前受金をサムスン重工業に支払うことを希望し、最終受注決定を延期している。

造船業界では、ヤマルプロジェクトのLNG船の受注に関し、サムスン重工業と競合している中国の浦東造船所が受注すれば、LNG船市場も中国に抜かれるのではないかと懸念している。造船業界関係者は、「中国造船所が本プロジェクトを受注することになれば、中国としては海外からの初受注となり、LNG船市場の構図を変えるきっかけになるかもしれない」と述べた。

サムスン重工業、BPから大型海洋プラントを受注

1月5日、サムスン重工業が、グローバルエネルギー会社BPが発注する「マッドドック(Mad Dog)プロジェクト」の浮体式生産設備(FPU)の建造契約を締結したことを明らかにした。受注額は約12億7,000万ドルで、韓国が海洋プラントを受注したのは1年6ヶ月ぶりとなる。

また、サムスン重工業は、イタリアのENIが発注するモザンビーク海域のコーラルFLNGプロジェクトの建造契約を控えている。サムスン重工業とフランスのテクニップ、日本のJGCがコンソーシアムで受注する本件におけるサムスン重工業の契約金額は、約3兆ウォンである。サムスン重工業関係者

は、「国際原油価格が1バレル当り50ドル台に回復し、1年半ぶりに海洋プラントを受注した。今回の受注が、今後の仕事確保に大きく役立つことを期待している」と述べた。

造船業界は、今年、国際原油価格が1バレル当り50~60ドル前後で推移すると見込まれることから、エネルギー関連企業の投資が回復すると見ている。これまで原油安が原因で延期されていた海洋プラントの発注が活力を取り戻し、受注難の解消が期待されるためである。

NH投資証券は、「来年までに予定されている海洋プラントの発注額は120億ドル程度であるが、拡大する可能性が高い」と予想した。世界のエネルギー関連企業が保有する資源の55%が海洋資源で、過去3年間で減少した設備投資を再開し、2020年以降を見据えた中長期的な生産量を確保するためには、今年から投資を拡大しなければならないという分析である。実際、ノルウェーの石油会社スタットオイルと欧州のエネルギーグループシェル、イギリスのニューエイジなどが、FPSO、FSO、FLNGなどの入札を今年に推進する予定である。

特に、海洋資源の開発に関連する技術力向上により、原油価格1バレル当り65ドル程度とされていた損益分岐点が40ドル以下に下落したことも、エネルギー関連企業の投資力を向上させた。

しかし、造船業全体の景気が改善する可能性は低いと見られている。世界経済の先行きが不透明であるうえ、原材料の価格も上昇しており、新規船舶の発注要因が少ないためである。

造船業界関係者は、「船舶過剰状態が解消されていないため、全般的な受注増は望めないと見られる」とし、「原油価格の変動で延期されていた海洋プラント事業の発注が行われているが、本格的な回復につながるとは思われない」と述べた。

大宇造船海洋、7,000億ウォン規模のLNG-FSRUを受注

12月18日、大宇造船海洋が、ギリシャの海運最大手アンジェリクシスグループの子会社マランガスから17万3,400m^{3}規模の浮体式LNG貯蔵・再ガス化

施設(LNG-FSRU)1隻を受注した。本契約は7,000億ウォン規模で、2隻の一般LNG船に対するオプションも含まれており、来年の追加発注が期待されている。

今回受注したLNG-FSRUは、全長295m、幅46mで、アンジェリクシスグループが初めて発注するLNG-FSRUである。大宇造船海洋の玉浦造船所で建造され、2020年上半期までに船主に引渡される予定である。特に、当該設備は、大宇造船海洋が独自に設計して2005年に世界で初めて建造した船上再ガス化LNG船(LNG-RV)のデザインに基づいており、最高18ノットの速度で運航することができる。

LNG-FSRUは、陸上ターミナルの建設など大規模な設備投資を必要としないため、一時的に天然ガスの需要が急増した地域や陸上設備の建設が困難な地域に、大型投資を行わずに天然ガスを供給できる代表的な高付加価値製品である。

大宇造船海洋は、LNG関連の船舶・設備分野で世界最高の技術力を認められている。2011年8月に当時としては世界最大となる17万3,400m^{3}規模のLNG-FSRUを引渡し、来年当初には2013年12月に受注した26万3,000m^{3}規模のLNG-FSRUを引渡す予定である。

大宇造船海洋、シェブロンの海洋プラント受注の優先権を確保

12月20日、大宇造船海洋は、シェブロンと海洋プラント発注に対する基本合意書(Frame Agreement)を締結したことを明らかにした。大宇造船海洋関係者は、「シェブロンが発注する特定の海洋プラント設備に対し、大宇造船海洋が優先的に見積書を提出し、シェブロンが受け入れた場合、公開入札を行わずに受注が確定する約束」と説明し、「シェブロンが大宇造船海洋に優先権を与える設備は、主に原油生産設備である」と述べた。

合意書によると、大宇造船海洋は、シェブロンが今後推進する海洋プラント工事の初期・基本設計の段階に参加することができる。大宇造船海洋は、今回の合意が韓国造船会社の最も脆弱な部門である海洋プラントの設計能力向上に役立つことを期待している。

海洋プラントの設計段階から参加するため、建造過程で発生し得る設計変更とそれによる各種の追加費用の負担を大きく減らすことができると見られる。

鄭聖立(ジョン・ソンリプ)大宇造船海洋社長は、「大宇造船海洋が保有する技術と生産能力に、世界的な企業が変わらない信頼を寄せている」とし、「今回の合意が大宇造船海洋の経営建て直しにおけるターニングポイントになることを期待する」と述べた。

大宇造船海洋、子会社DSECの売却を完了

12月23日、大宇造船海洋は、設計子会社(株)DSECの株式70%を700億ウォンで投資専門会社キーストーンPEに売却する株式売買契約を締結したことを公表した。

また、大宇造船海洋は、同日に臨時取締役会を開催し、輸出入銀行が買い取る1兆ウォン規模の30年満期の永久債を12月29日に発行することを明らかにした。永久債の利率は3.0%で、永久債発行が完了すると、大宇造船海洋は債務超過状態から脱却することになる。

DSECは、船舶と海洋プラントの設計や品質検査などを専門とする大宇造船海洋の子会社であり、2016年は、第3四半期までの売上高が3,637億ウォン、営業利益が344億ウォン、純利益が185億ウォンとなっている。大宇造船海洋関係者は、「DSECは、子会社の中で営業実績と財務構造の面で最も堅実な会社」と説明した。大宇造船海洋は、DSECの売却後、同社に設計関連プログラムやデータなどを提供するサービス契約を締結した。

大宇造船海洋は、ソウル社屋を1,700億ウォンで、麻谷R&Dセンター敷地の一部を470億ウォンで売却するなど、現在までに1兆6,000億ウォン規模の自己救済計画を実行している。同社関係者は、「DSECの売却を皮切りに、来年は子会社の売却が本格的に推進される」とし、「今後も資金確保に尽力する計画である」と述べた。

大宇造船海洋、韓国電力と浮体式発電設備を共同で開発

12月26日、大宇造船海洋は、韓国電力の子会社である韓国電力技術と浮体式発電設備(FSPP)を共同で開発する覚書(MOU)を締結したことを明らかにした。

FSPPとは、浮体式構造物の上に、複合火力発電所とLNG貯蔵・再ガス化を含む天然ガス供給設備を設置した海洋プラントである。発電所を陸上に建設する複合火力発電に比べて建造期間が短く、陸上における敷地使用や土木工事が最小限になり、費用を削減できるという長所がある。

大宇造船海洋は、FSPPは従来の陸上LNG発電所に比べて設置地域に関する制限が少なく、保有するLNGを発電と周辺地域への供給に使うことができ、多様な役割を果たすと期待している。

大宇造船海洋関係者は、「FSPPは、これまで大宇造船海洋が積み上げてきた技術力と製品競争力を活用できる新たな設備」と述べ、「特に、LNG FSPPは、これまで会社が開発してきたLNG貨物倉技術の競争力を発揮できる機会になるだろう」と述べた。

大宇造船海洋、大型ジャッキアップリグを引渡し

1月4日、大宇造船海洋は、2013年にデンマークのマースクドリリングから受注した大型ジャッキアップリグ1基を引渡したことを明らかにした。

当該施設は、契約金額が約6,000億ウォンに達する大型プロジェクトで、引渡しにより、大宇造船海洋は約4,600億ウォンの代金を受け取る。大宇造船海洋は、今年中に引渡す予定の海洋プラントは、ソナンゴルドリルシップ2隻を含めて7隻あり、その最初の引渡しを完了し、今後の生産日程も滞らずに進められることを期待している。

当該施設は、引渡し後、北海中部のノルウェー海域に位置するヴァルホール(Valhall)油田プラットフォームに投入され、掘削作業を行う予定である。

現在、世界で運用されているジャッキアップリグは、ほとんどが水深

100m前後の海域で作業が可能な中小型施設が中心となっているが、今回大宇造船海洋が引渡した施設は、長さ90.5m、幅105mの世界最大規模であり、最大水深150mの海域から海底12kmまで掘削できる最先端の大型施設である。

大宇造船海洋関係者は、「今回の引渡しで、大宇造船海洋の技術力と競争力を改めて世界に示すことができた」とし、「この勢いを活かして経営再生に全力を尽くし、会社の名誉を取り戻したい」と述べた。

金融委員長、大宇造船海洋の解散はないと明言

12月27日、任鍾龍(イム・ジョンリョン)金融委員長は、記者団との懇談会で、造船業構造調整の方向性について、「大宇造船海洋が保有する特殊船、防衛産業、大型コンテナ船分野の世界最高の競争力を守り、維持していかなければならない」と表明した。

任委員長は、「大宇造船海洋については、これまでのずさんな管理は問題であるが、世界一の競争力だけは保持していかなければならない」とし、「世界一の競争力を有する産業を放棄することは望ましくない」と述べた。また、「研究開発分野の人材はリストラしない」とし、「会社が解散され、世界最高のエンジニアがライバル国に行ってしまうと、韓国造船業は崩壊する」と述べた。

当分の間、造船大手3社体制を2社体制に再編することはない考えも、改めて明らかにした。任委員長は、「造船大手3社すべてが構造調整を進めている現時点では、大宇造船海洋がより堅実になって生き残れるようにするしかない」と述べた。

任委員長は、最後に、「現時点での最善の選択肢は、骨身を削るような自己救済計画の実践である」と述べた。

釜山造船業界、政府の公共船舶を受注

12月26日、釜山市関係者によると、韓進重工業は、10月11日に海軍の次

期高速艇(PKX-B)3隻を、同月28日に海洋警察の500トン級警備艦5隻を受注し、また、12月20日に1,524億ウォン規模の高速揚陸艇(LSF-II)の後続艦の建造事業を落札したことを公表した。

大鮮造船は、海洋水産部の沿岸旅客船現代化ファンドの支援を受けた韓一高速が発注する160m級沿岸カーフェリー1隻の建造契約を締結した。コンテナ船とプロダクトタンカーが主力である大鮮造船が旅客船を受注するのは、1945年の創業以来初めてである。同社は2015年、船舶海洋プラント研究所(KRISO)、中小造船研究院(RIMS)などとともに、沿岸旅客船開発の政府課題事業者に選定され、沿岸旅客船事業を準備してきた。

江南造船所は、10月28日に海洋警察の500トン級警備艦3隻を受注した。マステック重工業は、海洋水産部が発注した漁業指導船1,500トン級4隻、1,470トン級2隻の計6隻を落札して適格審査を受けている。同社は、海洋プラント設計専門会社で、2016年初めにSTX造船海洋の影島造船所を引き受けて設立された。

釜山市関係者は、「釜山地域の造船所は、政府の造船産業競争力強化策が推進している公共船舶の早期発注計画に積極的に参加し、受注成果をあげている」と説明し、「政府の計画造船によって発注された船舶であるため、その利益が地域の造船資機材メーカーに還元されるよう支援策を講じていきたい」と述べた。

ブルームバーグ、韓国造船会社による債務不履行の可能性を提起

12月23日、ブルームバーグは、来年に満期が来る韓国の現代重工業、現代尾浦造船、サムスン重工業、大宇造船海洋の社債の規模が2兆3,000億ウォンに達すると報道し、債務不履行の可能性を提起した。

2017年4月に満期が来る大宇造船海洋の3年満期社債の金利は、1年前に8.4%であったが、2016年11月に過去最高の13.9%に急騰し、現在は12.4%となっている。来年4月から満期が始まる大宇造船海洋の負債は、計9,400億ウォンである。来年2月に満期が来るサムスン重工業の5年満期社債の金利は、今年2月の2.6%から11月の3.3%に上昇した。

来年に満期が来る韓国造船4社の社債は、2兆3,000億ウォン規模である。ブルームバーグの調べによると、1997年以来、最大規模である。ブルームバーグは、韓国のHMC投資証券とNH農協証券の発表を引用して「当該造船4社の一部は、政府またはグループからの支援がなければ、社債を償還できないかもしれない」と伝えた。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第69号：平成29年2月

■ 主要ニュース

⊙ 韓国政府、1月25日に産業競争力強化関係長官会議---------- P2
⊙ 海洋水産部、E-ナビゲーションの国際協力を提案---------- P3

■ ニュース速報

⊙ 韓国の造船大手3社、昨年の業績が改善---------- P3
⊙ 韓国造船大手3社、1月の受注は3件---------- P4
⊙ 現代・サムスン重工業、大宇造船海洋に「LNG特許無効審判」で勝訴---- P5
⊙ 造船大手3社、LNG技術をめぐる特許紛争---------- P7
⊙ 現代重工業、ノルウェーから2億3,000万ドル規模のFSRU1隻を受注---- P7
⊙ 大宇造現代重工業、今年さらに蔚山造船所のドック3～4基を稼動中断-- P8
⊙ 現代重工業、群山造船所を6月から稼動中断---------- P9
⊙ サムスン重工業、ノルウェーから約2億3,000万ドルのFSRU1隻を受注- P10
⊙ サムスン重工業、船主会社の要請でドリルシップ引渡しを延期---------- P10
⊙ 大宇造船海洋元社長、1審で懲役10年---------- P11
⊙ 釜山市、韓国船舶海洋の設置を誘致---------- P12
⊙ 釜山市、造船資機材メーカーの事業多角化を支援---------- P13

■　主要ニュース

韓国政府、1月25日に産業競争力強化関係長官会議

1月25日、柳一鎬(ユ・イルホ)経済副総理兼企画財政部長官は、政府ソウル庁舎で産業競争力強化関係長官会議を開き、「昨年まとめた造船・海運・鉄鋼など4業種の競争力強化策を早急に履行していく」と述べた。

柳長官は、「造船大手3社は、今年4兆ウォン以上の自己救済計画を実施し、履行率を昨年の42%から今年は80%以上に引き上げる」とし、「造船資機材メーカーを対象に5大支援パッケージを実施し、15社以上の事業再編を推進する」と強調した。

受注確保策については、「改善の兆しが見えてきているが、依然として受注難が予想されている」とし、「上半期に1兆5,000億ウォン規模の軍艦を早期発注し、船舶ファンドなどを活用して今年内に10隻以上の新規発注を推進する」と明らかにした。

リストラへの懸念については、「失業と地域経済の萎縮を最小限に抑えるため、無給休職の条件を緩和し、退職者3,000人に対する教育および再就職支援を行うかたわら、造船業の特別雇用支援業種の指定期間を延長する案を検討している」と説明した。造船業の特別雇用支援業種の指定期間は、今年6月30日に終了する予定である。

また、柳長官は、産業銀行と輸出入銀行の革新を強調し、「企業の経営悪化による社会的な負担を最小限にするためには、両国策銀行の骨身を削るような革新が前提となるべきである」と述べ、「昨年に完了できなかった課題を今年はすべてクリアするよう徹底的に管理し、国策銀行の変化を市場が実感できるようにする」と強調した。

加えて、柳長官は、「構造調整の効率化に向け、企業構造調整ファンドなどが不良の整理や企業競争力回復に役立つよう、市場フレンドリーな構造調整活性化策を3月までに設ける」と述べ、今後の計画を明らかにした。

海洋水産部、E-ナビゲーションの国際協力を提案

1月31日、海洋水産部は、コペンハーゲンで開かれた「欧州E-ナビゲーションカンファレンス」で、世界3大地域の欧州・北米・アジア太平洋におけるE-ナビゲーションカンファレンス間の調整・協力委員会の設立・運営策に合意したことを明らかにした。これにより、E-ナビゲーション分野の世界3大軸が完成し、E-ナビゲーションシステムの構築に弾みがつくと見られる。

国際海事機関(IMO)が2020年までにE-ナビゲーションシステムを導入することを決定した後、欧州のデンマークと北米のアメリカでは、毎年、国際カンファレンスが開かれている。アジア太平洋地域でも、韓国を議長国として今年6月に済州島で国際カンファレンスが初めて開催される。

韓国は、1月31日のカンファレンスで、世界3大E-ナビゲーション国際カンファレンス間の実効性ある協力体制の整備が必要であると強調し、「調整・協力委員会」設置を提案した。それにより、年内に調整・協力委員会を公式発足させ、韓国、デンマーク、アメリカを共同議長国に選任する内容の運営策がまとめられ、公式に承認された。

海洋水産部の朴光烈(パク・クァンヨル)海事安全局長は、「E-ナビゲーションの世界3大軸が完成した」とし、「今年つくられる調整・協力委員会に、E-ナビゲーション中核技術の標準化を担当する国際機関と加盟国が積極的に参加し、活発な意見交換を行ってほしい」と述べた。

■ ニュース速報

韓国の造船大手3社、昨年の業績が改善

1月23日、造船業界と証券業界の関係者によると、サムスン重工業は早ければ1月末、現代重工業は2月初め、大宇造船海洋は3月中旬までに業績発表を行う予定である。造船大手3社のうち、最も良好な業績が予想されているのは現代重工業で、唯一、黒字転換が確実と見られている。

証券業界では、現代重工業の昨年の業績について、売上高が38兆5,473億ウォン、営業利益が1兆6,426億ウォンになると見ている。これは、前年同期

に比べて売上高が16.6%減少したが、営業利益が黒字転換したことになる。現代重工業は、海洋プラント分野で、2014年に3兆ウォン、2015年に1兆5,000億ウォンの赤字を出したが、今年は海洋プラント部門の不良を整理したうえ、子会社の現代オイルバンクの精油部門の収益に後押しされ、黒字を出すと見ている。

サムスン重工業の昨年の業績は、売上高10兆5,454億ウォン、営業損失1,158億ウォンになると推定している。これは、前年同期に比べて売上高が8.6%増加し、赤字幅が約1兆3,000億ウォン減少したことになる。同社が赤字幅を大きく減らすことができたのは、2015年に海洋プラント関連の損失をほとんど整理したためである。

大信証券のレポートによると、大宇造船海洋の昨年の業績は、売上高が13兆1,170億ウォン、営業損失が5,280億ウォンになると見ている。これは、前年に比べて売上高が12.6%、赤字幅が約2兆4,000億ウォン減少したことになる。業界では、大宇造船海洋の年間の赤字がさらに拡大すると見ているが、大宇造船海洋は、会計法人の保守的な評価により赤字幅が増加したと主張している。

造船大手3社にとって、昨年は前例のない受注難に直面した1年間であったが、黒字転換や赤字の大幅縮小が可能であったのは、大規模な人員整理や資産売却などで収益性を改善したためと分析している。また、2014年と2015年にピークを打った海洋プラントの損失をほとんど整理し、大型海洋プラント工事の工程が安定化したことが影響した。

造船業界関係者は、「今年も業況が好転するという見通しは少なく、厳しい1年が予想されている」とし、「今年は造船大手3社の黒字転換が期待されているが、不況型黒字の性格が濃い」と述べた。

韓国造船大手3社、1月の受注は3件

2月1日、造船業界関係者によると、韓国の造船大手3社の今年1月の受注は計3件である。

このうち2件は、サムスン重工業の受注である。同社は、1月初めにBPが

発注したMad Dog プロジェクトに投入される浮体式生産設備(FPU)を約1兆5千億ウォンで受注し、1月中旬にノルウェーのホーグLNGが発注した17万m³規模の浮体式貯蔵・再ガス化施設(FSRU)1隻を約2,700億ウォンで受注した。しかし、当該2件は、昨年末に受注が決定され、契約の締結が年初に行われたものである。

現代重工業は、1月末、タンカー会社のDHTから超大型タンカー(VLCC)2隻を受注した。契約金額は、2隻で計1,940億ウォン程度と伝えられた。資金繰り難などによる財務悪化で昨年下半期から受注活動に支障をきたしてきた大宇造船海洋は、1月の受注が全くなかった。

造船業界関係者は、「もともと1月はオフシーズンであるが、造船大手3社の受注実績が最悪の受注難を経験した昨年と類似した様相を見せているので懸念している」と述べた。昨年1月、造船大手3社は、いずれも受注を受けず、2月に現代重工業が現代三湖重工業のタンカー2隻を合せて計3件を受注した。

問題は、しばらくの間は1月のような受注難が続く可能性が高いということである。業界では、受注難が少なくとも今年上半期まで続くと見ている。現状を好転させるほどの好材料が見出せないためである。

何よりも、世界的な業況が依然として低迷しており、発注量自体が少ないことが最大の原因である。英クラークソンの統計によると、今年の市場は昨年より小幅に回復すると見られているものの、過去2011~2015年の実績には大きく及ばない見通しである。今年の世界発注量は2,050万CGTで、最低の2016年の1,117万CGTに比べて約84%増加すると予想されるが、2011~2015年の平均の4,204万CGTに比べれば半分にすぎない。

造船業界関係者は、「具体的な成果はまだないが、昨年に比べてタンカー中心の問い合わせが大きく増加している」とし、「受注難は世界的な現象であり、世界景気がどれだけ早く回復するかが最も重要な要素である」と述べた。

現代・サムスン重工業、大宇造船海洋に「LNG特許無効審判」で勝訴

1月18日、造船業界関係者によると、現代重工業とサムスン重工業が、大

宇造船海洋を相手に共同で提訴した「LNG船部分再液化技術」の特許登録の無効審判訴訟で勝訴した。LNG船部分再液化技術とは、LNG船の貨物倉の中で自然に気化するガス(BOG)を再液化し、燃料に使用できるようにする技術である。

特許裁判所は、「大宇造船海洋が保有するLNG船部分再液化技術は、従来の技術と差がない。特許登録は無効」とし、原告勝訴判決を下した。

最近建造されている環境配慮型LNGタンカーは、ディーゼルと運航中に発生する蒸発ガス(BOG)を燃料に使用しており、蒸発ガスの活用度が船舶の燃費に大きな影響を及ぼす。また、環境規制の強化により既存の船舶燃料から天然ガスにシフトするケースが増加している。そのため、造船大手3社は、「LNG船部分再液化技術」の開発と広報を積極的に行ってきた。

ところが、大宇造船海洋が2014年1月にLNG船部分再液化技術を特許登録し、造船大手3社間で約3年間にわたる前例のない特許紛争が始まった。

現代重工業とサムスン重工業が提訴した内容によると、大宇造船海洋は、業界ですでに普及していた「部分再液化技術」の特許登録を先に行った。これを基に、大宇造船海洋は、船主会社を対象に、LNG船部分再液化技術が特許を得た独自の技術であるという点を強調して積極的な受注活動を進めた。

これを受け、現代重工業は2014年12月、サムスン重工業は2015年3月に、それぞれ大宇造船海洋を相手とし、特許審判院にLNG船部分再液化技術に関連する特許2件に対する無効審判を提訴したが、特許審判院は2015年5月、「大宇造船海洋の特許が有効」と、原告の請求を退けた。

今回、特許審判院の審判に不服などがあった場合に控訴を担当する特許裁判所は、「これまで大宇造船海洋が自社の独自技術であると主張していたLNG船部分再液化技術は、現代重工業とサムスン重工業が保有する技術と異なる点がない」とし、原告勝訴の判決を下した。これを受け、大宇造船海洋は、上告する意思を表明した。

造船大手3社、LNG技術をめぐる特許紛争

1月26日、造船業界関係者によると、大宇造船海洋は、LNG船部分再液化技術のPRS®(Partial Re-liquefaction System)に関する特許2件に対する特許裁判所の判決を不服とし、24日、最高裁判所に上告した。

大宇造船海洋は、これまで現代重工業とサムスン重工業の2社を相手にPRS®の特許をめぐって争ってきた。1審に該当する特許審判院は大宇造船海洋のPRS®の特許を認めたが、現代重工業とサムスン重工業が控訴し、2審に該当する特許裁判所では大宇造船海洋が敗訴した。

大宇造船海洋は、LNG船内で自然に気化するガス(BOG : Boil Off Gas)を再液化するPRS®技術が、従来使用されていた窒素冷媒サイクル方式の再液化設備を代替する革新的な技術であり、自社独自の特許であると主張している。PRS®技術は、冷媒圧縮機を必要とせずにBOGを液化するため、船舶の運航費を大きく削減することができる。

大宇造船海洋は、最高裁判所への上告にあたり、「欧州メーカーが独占していたLNG船再液化設備市場に、国内の資機材メーカーが進出するよう貢献した画期的な技術に対し、特許裁判所が無効と判断したことを遺憾に思う」とし、「今回の判決を不服とし、最高裁判所に判断を求めることを決めた」と述べた。

しかし、現代重工業とサムスン重工業は、大宇造船海洋のPRS®技術は従来の技術と差がないため、特許登録を無効化すべきと主張している。2社は、大宇造船海洋が業界で普遍化していた「LNG船部分再液化技術」に対する特許登録を先に行い、船主会社を対象に同技術が自社独自の技術であるかのように宣伝して受注活動を行ったため、営業に打撃を受けたと主張している。

現代重工業、ノルウェーから約2億3,000万ドルのFSRU1隻を受注

1月18日、ノルウェーのHOEGH LNGは、現代重工業に17万m^3級FSRU(浮体式貯蔵・再ガス化施設)1隻を発注したことを明らかにした。現代重工業が受注したFSRUは、2018年第4四半期までに引渡される予定である。

2018年から投入できるFSRUが必要なHOEGH LNGが、早期納品が可能な発注先を求め、以前から現代重工業が保有していたオプション契約を発効させたことが伝えられた。

ただし、HOEGH LNGは、現代重工業の引渡しが2018年第4四半期になったため、引渡し前の約6カ月間は他のFSRUを使用する計画であるという。また、HOEGH LNGは、「今回の現代重工業へのFSRU発注は、同日にサムスン重工業と締結したFSRU契約に含まれるオプションとは関係がない」と説明した。

FSRUとは、海上で天然ガスをガス化した後、陸上の消費先に直接供給することができる船舶形態の施設である。HOEGH LNGは、パキスタンのLNG輸入プロジェクトに当該FSRUを20年間傭船することで契約を締結した。

現代重工業の今回のFSRU受注は、昨年末に成立したもので、昨年の業績に反映されたという。

現代重工業、今年さらに蔚山造船所のドック3～4基を稼動中断

1月21日、姜煥龜(カン・ファング) 現代重工業社長は、「仕事が大きく減少し、今年、最低3～4基のドックを稼動中断しなければならない」と述べた。現代重工業の蔚山造船所で海洋プラント事業部門の超大型Hドックと造船事業部門の2～3基のドックなどの3～4基のドックが今年の中に稼動を中断することになると見られる。

現代重工業は、昨年8月、仕事不足を理由に蔚山造船所の第4ドックの稼動を中断した。ドックの稼働中断は、1972年の創業以来、初めてのことである。

英クラークソンの統計によれば、2016年の世界の船舶発注量は、480隻、1,115万CGTで、2015年の1,665隻、3,962万CGTに比べ、隻数とCGT両方で4分の1に急減し、21年ぶりに最低となった。

現代重工業は、昨年、特殊船を含めて約20隻を受注し、海洋プラント事業部門では2年連続で1件も受注がなかった。好景気時、1億6,000万ドルであった超大型石油タンカー(VLCC)の船価は、最近7,900万ドルとなり、5割近く

下落した。そのため、昨年の現代重工業の受注総額の推定は、前年比36%減の92億7,000万ドルに留まった。2002年に57億7,000万ドルとなった以降、14年ぶりに少ない受注額である。

さらに問題なのは、昨年の受注不振による仕事不足が今年本格化し、契約金などの減少が進み、資金繰りが悪化しかねないという点である。現代重工業は、今年の売上高が昨年より24%減少し、約10年前と同規模の14兆9,500億ウォンに留まると予想している。

現代重工業、群山造船所を6月から稼動中断

1月20日、崔吉善(チェ・ギルソン)現代重工業会長が、稼動中断が懸念されていた全羅北道・群山造船所の稼動を中断する方針を明らかにした。当初、今年9月と予想されていた中断の時期も6月に繰り上げられ、全羅北道と群山市が反発している。

崔会長は、群山市庁で宋河珍(ソン・ハジン)全羅北道知事、文東信(ムン・ドンシン)群山市長などに、「世界的に船舶の発注量が約15%減少し、蔚山本社のドック8基のうち3基が空くことになる。群山造船所も、約3,800人の社員数を維持することは難しい」と説明し、「6月以降は、施設の管理・維持に必要な最低限の人員を残す計画」と述べた。また、「同措置は、仕事減による一時的な稼動中断であり、閉鎖を意味するものではない」と強調した。

現代重工業が1兆4,600億ウォンを投入して約180万m^2の敷地に2010年に竣工した群山造船所は、一時、社員数が6,000人に達したが、現在は大きく減少した。現代重工業は、群山造船所の社員を蔚山本社に再配置する方針である。

崔会長の説明に対し、宋知事などが稼動中断の方針を撤回するよう要請したものの、崔会長は難色を示したという。これを受け、全羅北道と群山市は、来週から群山造船所の稼動中断を阻止するため、自治体レベルで抗議することを決めた。1月24日、全羅北道知事、群山市長、群山造船所の協力会社代表などが現代重工業蔚山本社を訪問し、道民29万人の署名を伝達する予定である。

サムスン重工業、ノルウェーから2億3,000万ドル規模のFSRU1隻を受注

1月18日、サムスン重工業が、ノルウェーのHOEGH LNGから17万m³級のFSRU(浮体式貯蔵・再ガス化施設)1隻を約2億3,000万億ドルで受注したことを明らかにした。

サムスン重工業が受注したFSRUは、1日に約7万トンのLNGを貯蔵・供給することができる規模で、納期は2019年の5月に予定されている。今回の契約にはFSRU3隻のオプションが含まれており、追加受注も期待されている。

FSRUは、陸上にLNG輸入ターミナルを建設するより、経済性と利便性の面で優れていると評価されている。発電・産業用のガス輸入を拡大している中東や東南アジア、中南米地域の新興国などを中心に毎年FSRUの需要が増加している。

陸上ターミナルの建設は通常4~5年がかかるが、FSRUは建造期間が2~3年と相対的に短い。また、建造費用も陸上ターミナルの半分である。

サムスン重工業関係者は、「業界では、2020年まで毎年4~5隻のFSRUの新規需要が発生すると予測している」と述べ、「顧客のニーズを反映した船型と技術の開発を行い、市場をリードしていきたい」と述べた。

サムスン重工業、船主会社の要請でドリルシップ引渡しを延期

1月23日、サムスン重工業は、欧州船会社から受注したドリルシップ1隻の引渡しを今年2月から2019年3月に延期したことを公表した。

サムスン重工業は、「今回の引渡延期は船主会社からの要請によるもので、工程の遅延とは関係がなく、延期による損失はない」と説明した。同社関係者は、「長年ビジネスを行ってきた取引先からの要請により引渡しを延期したもので、残りの建造代金3億900万ドルのうち2億3,400万ドルを受け取ることにしたため、引渡し延期による資金難のおそれはない」と述べた。

今回2億3,400万ドルを受け取ることで、サムスン重工業は、約5億6,000万ドルである船価の87%を引渡し前に受け取ることになった。通常、テールヘ

ビー決済の契約は、船舶の引渡しが遅延されれば、残金の支払い時点も先延ばしされ、造船所の資金回収が厳しくなる。

しかし、今回は、ドリルシップ引渡しを延期する代わり、残金の75%を受け取ることでリスクを抑えた。これにより、引渡し前に船主会社が支払う代金が船価の87%となり、引受拒絶のリスクも解消した。

サムスン重工業関係者は、「顧客会社との関係を考慮して引渡しの延期要請に応じたが、サムスン重工業も相当額の資金を回収し、引受拒絶のリスクを解消できた」と述べた。

大宇造船海洋元社長、1審で懲役10年

1月18日、ソウル中央地方裁判所は、5兆ウォンの粉飾決算に基づいて詐欺貸出を受けた疑いで起訴された高載浩(コ・ジェホ)前大宇造船海洋社長に対し、疑いの一部を認めて懲役10年を言い渡した。懲役10年は、検察が求刑した量刑である。

裁判所は、高前社長の責任が認められる粉飾決算規模を、2013年度と2014年度を合わせて営業利益1兆8,624億ウォン、純利益1兆8,348億ウォンと算定した。また、それによる詐欺被害額が2兆4,447億ウォン、不正取引の規模が8,500億ウォンに達することを認めた。

裁判所は、高前社長が2012年度の粉飾決算に関与したことは認めたものの、証拠がないとして無罪と判断した。それに関する詐欺貸出、不正取引、不正なインセンティブ支給の疑いについても無罪判決を言い渡した。

裁判所は、「高前社長は、営業損失を挽回して目標営業利益を達成するため、広範な粉飾会計が行われたことを認識しながら訂正しなかった」と明らかにした。大宇造船海洋代表取締役としての地位と連任、役員インセンティブの問題が関連して犯罪に至ったというのが裁判所の判断である。

また、裁判所は、「粉飾決算は、金融機関、株主、投資者など企業と取引を行う利害関係者が企業を信頼できないようにし、市場の不安を引き起こして取引を萎縮させ、国民経済の発展を阻害する行為である」と述べた。「大

宇造船海洋の財務状態を信じて投資した一般の少額投資者は、粉飾会計が明らかになった後、信用格付けの下落と株価の暴落によって深刻な損害を被った」とし、「その罪は非常に重い」と述べた。

特に、「大宇造船海洋の立場からも、社員が会社の状況を正しく認識することができたなら、早期に構造調整を行って危機を乗り越えることができたはず」とし、「しかし、構造調整の適期を逃し、不良の程度がさらに悪化したなかで構造調整を行わなければならないことになった」と語った。

ただし、裁判所は、大宇造船海洋の大規模な損失とそれによる公的資金の投入や造船業構造調整などの問題に対し、高前社長のみにすべての責任を問うことは難しく、また、高前社長が粉飾決算で得た利益もすべて会社に返還されたとし、情状酌量の要素を説明した。

釜山市、韓国船舶海洋の設置を誘致

1月25日、釜山市は、造船・海運業の競争力強化策のひとつとして、企画財政部・金融委員会・海洋水産部などの関係部処が共同で推進してきた韓国船舶海洋の設置を誘致したことを発表した。

韓国船舶海洋は、危機に直面している国籍船社の財務構造改善を支援する資本金1兆ウォン規模の船舶銀行である。韓国船舶海洋は、2016年10月31日に開催された「第6回産業競争力強化関係長官会議」で報告された「(仮称)韓国船舶会社」を具体化したものであり、船会社の原価削減など財務改善を支援するため、船会社が所有する船舶を市場価格で買い取った後、同船会社に再度貸し出す。

帳簿価格と市場価格の差額は、有償増資で資本として当該船社に供給するため、船会社は船舶を従来と同様に運用しながら、減価償却費や債務など船舶を所有する場合に抱える負担から脱することができる。

韓国船舶海洋設立準備事務局は、1月24日に韓国産業銀行本社で発起人総会を開催し、羅成大(ナ・ソンデ)前産業銀行副頭取を代表取締役に選任し、常任理事の指名と定款承認手続きを完了した。韓国船舶海洋の出資は、産業銀行が50%、輸出入銀行が40%、韓国資産管理公社が10%を負担する。初

期資本金は1兆ウォン規模で、需要によって拡大していく計画である。

釜山市は、今後、政策金融機関に韓国資産管理公社、海洋金融総合センター、韓国船舶海洋、船舶運用会社、海運会社、造船資機材メーカーのすべてが網羅された協力体制構築を建議する方針である。

釜山市、造船資機材メーカーの事業多角化を支援

1月31日、釜山市は、韓国造船海洋資機材研究院と共同で、2月1日と8日の2回にわたり、造船資機材メーカーを対象に「事業多角化説明会」を開催することを明らかにした。

今回の説明会は、造船業の不況で厳しい環境に置かれている造船海洋資機材メーカーが、風力・原子力分野に進出することを支援するために開催される。

2月1日には、韓国風力産業協会のソン・チュンヨル諮問委員が、海上風力事業に進出する場合、参加可能な分野や進出方法などを説明する。8日には、韓国水力原子力調達処のキム・テゴンチーム長が、原子力発電分野の登録制度や認証の案内、参加可能な分野などについて発表する予定である。

釜山市は、今回の説明会を皮切りに、造船資機材メーカーを支援する「事業多角化説明会」を毎月1回定期的に開催する予定である。

釜山市関係者は、「造船資機材メーカーが、風力・原子力発電分野に進出できるよう積極的に支援し、協力する」とし、「造船資機材メーカーが風力や原子力発電分野など新市場に参入し、協力会社として育成できるよう支援していきたい」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

2017 年（平成 29 年）2 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。