

韓国海事情報に関する経常的調査

2013年3月

日 本 船 舶 輸 出 組 合
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第11号:平成24年4月

■ トピック記事

- ◎ 造船業界の第1四半期受注量、世界第1位を維持 ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 韓国造船協会会長に大宇造船海洋の高載浩社長が決定 ----- P3
- ◎ 2011年度、現代重工業の実績減少 ----- P4
- ◎ 2011年度、現代三湖重工業は利益減少の傾向に転換 ----- P4
- ◎ 2011年度、現代尾浦造船の営業利益が大幅に減少 ----- P5
- ◎ 2011年度、サムスン重工業の成長は小幅に低下 ----- P5
- ◎ 2011年度、大宇造船海洋の営業利益は1兆1,038億ウォン ----- P6
- ◎ 2011年度、STX造船海洋の営業利益は5,952億ウォン ----- P7

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、創業40周年の2015年に売上高100兆ウォンに跳躍 ----- P7
- ◎ 現代重工業、中小企業との共存のための3大推進戦略を発表 ----- P8
- ◎ 現代重工業、LRタンカー2隻・LNG船1隻を受注 ----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、3万7,000DWT級バルク船2隻のLOIを締結 ----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、ロシアのソブコムフロート社からLPG船2隻を受注 ----- P10
- ◎ サムスン重工業、ブラジル最大の造船所EASと決別 ----- P10
- ◎ サムスン重工業、6億ドル規模のドリルシップを追加受注 ----- P11
- ◎ サムスン重工業、ドリルシップ2隻を受注 ----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、大韓造船の買収計画を稼働 ----- P12
- ◎ STX・韓進重工業、信用等級下落の可能性 ----- P13
- ◎ STX造船海洋、450億ウォン規模のLPG船を受注 ----- P14
- ◎ STX OSV、2,300億ウォン規模の海底建設作業船を受注 ----- P15
- ◎ STX OSV、2,400億ウォン規模の海洋特殊船を受注 ----- P16
- ◎ STXヨーロッパ、超大型クルーズ船の建造契約を締結 ----- P16
- ◎ STX大連、スープラマックス・バルク船1隻を受注 ----- P17
- ◎ ポスコとサムスン重工業、海洋プラント用鋼材を共同開発 ----- P17

■ トピック記事

造船業界の第1四半期受注量、世界第一位を維持

世界的な造船不況の中、韓国が今年第1四半期、世界新造船市場において50%以上のシェアを占め、引き続き世界第一位となった。

4月19日、知識経済部と韓国造船協会によれば、韓国における第1四半期の船舶受注量は193万CGT(50.7%)と、中国(105万CGT、27.7%)を大きく引き離して世界第一位となった。特に韓国は、第1四半期に世界で発注されたLNG(液化天然ガス)船9隻、FPSO(フロート式石油生産貯蔵積出施設)1基、LNG-FSRU(フロート式液化天然ガス保存再ガス化設備)1基をすべて受注し、ドリルシップ4隻のうち3隻、タンカーは66%を受注するなど国際競争力を再確認する結果となった。

しかし、世界における船舶発注量は、船舶の供給過剰、世界景気の鈍化、欧州の財政危機に対する懸念などの状況が長引いていることから前年同期比58.9%も減少した380万CGTと集計された。

一方、不確実な海運市況と船舶金融の環境の下で、今期、韓国の国内造船産業は、昨年と比べ減少しつつも、123億ドル(暫定値、前年同期比約25%減少)の輸出を達成している。これは、2008年下半期の世界的な金融危機以後の造船不況と船価下落期に受注した船舶が引渡されたことが主な原因と分析されている。知識経済部は第2四半期にも第1四半期と似たような状況が続くと展望している。

3月末現在、世界の手持ち工事量は昨年末より約10%減った1億1,241万CGTと集計された。韓国の国内造船産業の手持ち工事量も8.1%減少した3,564万CGT(世界シェア31.7%)となった。

ただ、LNG船、FPSO、ドリルシップなど世界の資源・エネルギー開発の発展とともに、さらに受注を伸ばしていく可能性がある。

■ 主要ニュース

韓国造船協会会長に大宇造船海洋の高載浩(コウ・ジェホ)社長が決定

3月14日、造船業界によると、第12代韓国造船協会(以下、「協会」という)会長を務める大宇造船海洋の南相兌(ナム・サンテ)社長の退任にともない、空席となる協会会長職を同社の新任社長に内定した高載浩(コウ・ジェホ)副社長(事業総括長)が受け継ぐことになる。

3月30日に開催される大宇造船海洋の株主総会で高副社長が新任社長に確定すれば、協会は取締役会を開催し、高新任社長を第13代会長に選任するとしている。

南社長は、昨年3月に協会会長に就任したが、2012年3月末で大宇造船海洋の社長職を退任することになり、協会会長職も退任することになった。非常勤職である協会会長の公式任期は2年であるので、任期中の退任になる。

業界関係者は「協会の会長職は通常、会員会社の代表が持ち回りで務めることになっているが、特別な事情で新任の高社長が南社長の残りの任期1年を引き継ぎ、来年3月まで会長職を務めることになる」と述べた。

南社長に先立つ協会の第10代・第11代会長もこれと類似した過程を経て交代した経緯がある。2009年3月に協会会長に就任した崔吉善(チェ・ギルソン、現韓国プラント産業協会会長)前現代重工業社長が同年11月に社長を退任したことにより、当時現代重工業社長に昇進した呉秉郁(オ・ビョンウク、現現代三湖重工業社長)社長が残りの任期を引き継いでいる。

南社長は、過去1年間、協会会長職を務め造船業界代表として造船用厚板の値下げを主導するなど高い成果を上げたと評価されている。

大宇造船海洋の次期社長に単独で候補した高載浩副社長は、1955年生まれで京城高校と高麗大学法学部を卒業し1980年大宇造船海洋の前身である大宇造船に入社した。その後31年間にわたって、大宇造船海洋に勤務しながら船舶および海洋プラントに係わる幅広い実務経験を積んできた。

同社は3月5日、臨時取締役会を開いて高副社長を単独候補に選任し、3月30日に予定している定期株主総会で高副社長を次期代表取締役として確定することになっている。

2011年度、現代重工業の実績減少

現代重工業グループは、2010年の現代オイルバンクの編入による影響で売上高が50兆ウォンを突破したものの、営業利益と純利益は大きく減少した。

3月30日、現代重工業グループが発表した事業報告書によると、2011年度の売上高は前年(37兆3,424億ウォン)に比べて43.8%増加した53兆7,117億ウォンとなった。売上高が大きく伸びたのは、好調基調にある現代オイルバンクの売上高が実績に反映されたためだ。

一方、営業利益は、船価下落分の売上高への反映および欧州の財政危機による世界景気の低迷などによって収益性が悪化したため、前年より18.0%減少した4兆5,357億ウォンとなったほか、当期純利益は前年より39.9%減少した2兆7,434億ウォンだった。

造船部門の売上高は、前年より15.6%増加した18兆3,519億となったが、営業利益は船価下落分の売上高への反映および鋼材価格の上昇などで前年より7.5%減少した2兆4,848億ウォンだった。

海洋・プラント部門の売上高は、前年より9.35%増加した5兆8,839億ウォンだったが、営業利益は、高収益工事の売上減少などによって前年より35.2%減少した9,836億ウォンに止まった。

2011年度、現代三湖重工業は利益減少の傾向に転換

現代三湖重工業も、売上高の増加と営業利益の減少という2011年度造船業界の典型的な様相を示している。3月30日、現代三湖重工業が発表した事業報告書によると、2011年度の売上高は、前年(8兆4,547億ウォン)に比べて11.8%増加した9兆4,522億ウォンとなったものの、営業利益と当期純利益はマイナス成長を免れなかった。

営業利益は1兆1,826億ウォンと前年(1兆5,138億ウォン)に比べて21.9%減少し、当期純損失も前年(1兆1,159億ウォン)に比べて35.2%減少した7,237億ウォンに止まった。

現代三湖重工業だけをみると、売上高は4兆8,287億ウォンと前年(4兆3,166億ウォン)比11.9%増となったが、営業利益は8,043億ウォンと前年(8,303億ウォン)に比べて3.1%の減少となった。当期純利益も5,510億ウォンと前年(6,316億ウォン)に比べて12.8%減少している。

現代三湖重工業の財務諸表には、現代尾浦造船・ハイ投資証券・現代ビナシン造船などが従属会社として含まれている。

2011年度、現代尾浦造船の営業利益が大幅に減少

現代尾浦造船は売上高の増加と営業利益の大幅な下落を経験した。3月30日、現代尾浦造船が発表した事業報告書によると、2011年度の売上高は、前年(4兆1,381億ウォン)比11.7%増の4兆6,239億ウォンとなった。

しかし、他社と同様、営業利益と純利益の減少を避けることはできなかった。営業利益は3,778億ウォンと前年(6,828億ウォン)に比べて44.7%も減少した。純利益の減少幅はさらに大きく、当期純利益は2,014億ウォンと前年(5,332億ウォン)に比べて62.1%も下落した。

実績の悪化は、マージンの少ない船舶建造による営業利益の減少に加え、子会社であるハイ投資証券の損失分の反映と、牙山ナヌム財団への寄付で純利益の減少幅が大きかったものと分析されている。

2011年度、サムスン重工業の成長は小幅に低下

サムスン重工業も実績が悪化し、成長が落ち込んでいる。3月30日、サムスン重工業グループが発表した事業報告書によると、2011年度の売上高は、前年(13兆1,464億ウォン)比1.9%の増加に過ぎない13兆3,918億ウォンとなった。

営業利益と純利益は若干減少しており、営業利益は1兆1,600億ウォンと前年(1兆4,327億ウォン)より19%減少、純利益も前年(1兆ウォン)より14.9%減少の8,511億ウォンに止まった。

ちなみにサムスン重工業は「2011年度は、造船海洋部門でドリルシップ10隻、LNG船18隻を受注するなど150億ドルの受注を達成し、LNG船の貨物倉の独自開発と環境配慮型製品の開発で受注競争力を強化した」と評価している。

2011年度、大宇造船海洋の営業利益は1兆1,038億ウォン

大宇造船海洋は売上高の増加と利益の減少という主な造船会社の 2011 年度実績の典型を見せている。3 月 30 日、大宇造船海洋が発表した事業報告書によると、2011 年度の売上高は、前年(12 兆 9,895 億ウォン)比 7%増加の 13 兆 9,033 億ウォンとなり、2 年連続で売上高 10 兆ウォンの目標を達成した。

しかし、営業利益は 1 兆ウォンの目標を達成したものの 1 兆 1,038 億ウォンと前年(1 兆 2,032 億ウォン)比 8.2%の減少となり、当期純利益も 6,483 億ウォンと前年(7,760 億ウォン)比で 16.5%減少している。

欧州の財政危機以後に受注したマージンの少ない船舶の建造が本格化したことで、売上高が増加したにも関わらず営業利益は減少したと分析されている

しかし、今後、超大型コンテナ船・ドリルシップ・LNG 船・海洋プラントなどが売上高に反映されれば、実績が回復できると予想されている。

大宇造船海洋は 2010 年度には計 14 の子会社を持っていたが 2011 年度には 21 社となった。大韓造船の経営委託と、風力発電事業への進出を通じた関連会社の買収で子会社が増えたとされている。

2011年度、STX造船海洋の営業利益は5,952億ウォン

STX 造船海洋は、海外法人の実績上昇に後押しされ 2010 年に比べ 4 倍近い営業利益を上げた。3 月 28 日、STX 造船海洋が発表した事業報告書によると、2011 年度の売上高は 11 兆 962 億ウォンと前年(8 兆 9,113 億ウォン)比 24.5%の増加となった。

昨年 STX OSV など海外の子会社の実績好調などに後押しされ、同社の連結基準売上高は 2010 年の 8 兆 9,113 億ウォンより約 25%増加し、営業利益は前年(1,231 億 1,800 万ウォン)比の 384%も増加した 5,952 億 5,200 万ウォンを記録した。これを受け、当期純利益も前年の 1,398 億 5,400 万ウォンの赤字から 1,686 億 1,300 万ウォンの黒字に転じた。

しかし、個別財務諸表基準によると、売上高は 4 兆 2,692 億ウォンと、前年比 8.4%増加に止まったほか、営業利益は 1,038 億 8,100 万ウォンとなり、逆に前年(1,826 億 2,600 万ウォン)より 43.1%の減少となっている。当期純利益も前年の 753 億 7,800 万ウォンから赤字に転じ 197 億の損失となった。

同社は今年も積極的な受注活動に更なる拍車をかける計画だという。今年 2 月には 17 万 200CBM 級 LNG 船 2 隻と 5 万 DWT 級タンカー 6 隻などを受注し、最近では 1 億ドルのヘビーリフト船(Heavylift Crane、重量物クレーン船)を受注するなど、今年に入って計 10 億ドルの船舶受注を達成している。

■ ニュース速報

現代重工業、創業40周年の2015年に売上高100兆ウォンに跳躍

現代重工業が創業40周年を迎え、売上高100兆ウォンの目標を掲げ、新たな跳躍を誓った。

同社は、創業記念日の前日である 3 月 22 日に蔚山の本社において李載星(イ・ジェソン)社長とキム・ジンピル労組委員長を含む従業員約 5,000 人が参加する中、「創業 40 周年記念式典」を開催し、成長に向けた決意を表明した。

この席で、李載星(イ・ジェソン)社長は「創業 40 周年を新たな跳躍の元年とし、未来に向けて全社員が知恵を出して一生懸命努力し続けていこう」と訓示を述べた。また、キム労組委員長は「労使が一致しない企業は未来への設計ができない。新たな 100 年に向け、跳躍のための協力を惜しまない」と抱負を語った。

同社は式典を開催する一方で、2015 年までに売上高 100 兆ウォンを達成し、グローバル総合重工業グループとして飛躍するという中期成長ビジョンを発表した。100 兆ウォンは 2011 年の現代重工業グループの売上高 66 兆ウォンより約 50%増加した数値である。

同社はこの中期目標を達成するために、事業の多角化を通じた成長エンジンの確保、世界的な競争に先制して対応できるグローバル経営体系の構築、グループ系列会社間のシナジー効果の極大化を重点推進戦略として掲げた。

現代重工業は、1972 年の造船事業からスタートし、現在は、海洋・プラント・エンジン機械・電機電子・建設装備・グリーンエネルギーの 7 つの事業本部を有しており、グループ内には、資源・エネルギー、金融・サービスなどを手がける系列会社を持つ韓国最大の総合重工業グループである。

この日の記念式典では、これまで会社の発展に寄与した功労者 80 人(協力会社の 40 人を含む)に対する表彰式が行われた。また、世界の主な顧客会社の CEO から送られたお祝いメッセージも流れていた。

現代重工業、中小企業との共存のための3大推進戦略を発表

3月29日、現代重工業グループは大企業の社会的責務を強調する「共存のための3大推進戦略」を発表し、非中核事業への進出を自制、中小企業に適した業種からの撤退、内部取引委員会および共生発展推進委員会の新設などを柱に中小企業と成長を共有できる環境づくりに乗り出した。

まず同社は、非中核事業ないし非関連事業への進出を自制するとの原則を徹底することで大企業としての社会的責任を果たすとしている。会社の能力を中核事業にのみ集中し、コンパクトな事業ポートフォリオを維持していく方針である。

また、中小企業に適した業種からの段階的な撤退、資材確保のために一部品目に対して行っている系列会社に限った購入代行などを通じ、中小企業に対するビジネスチャンスの拡大に向けて一層努力していくとしている。さらに、システム統合(SI)・広告・建設・物流事業に対し、セキュリティーの上で必要である限り、あるいは、中核となる競争力を妨げない限り、競争入札が可能な分野を積極的に発掘し、第3四半期から拡大実施していくという方針だ。

これとともに、共生発展を定着させるための支援システムを構築することを決めた。系列会社間の内部取引の客観性と透明性を向上するため、2012年上半期に主な系列会社には「内部取引委員会」を設置、現代重工業には「共生発展推進委員会(仮称)」を新設し、グループをあげて成長共有戦略を策定していく計画を発表した。

同社の関係者は「これまでも現代重工業は、大企業と中小企業との成長共有を制度面かつ構造面で定着させることに努力してきた」と話し、「今後も共生発展と成長共有という環境がつけられるよう様々な政策を進めていきたい」と述べた。

同社は2011年、独占を自制する文化を拡大させるため、5,000億ウォン規模の「牙山ナム財団」を共同設立し、「成長共有ファンド」や「技術開発ファンド」などを立ち上げて中小企業を支援するなど、共存のための多様な施策を繰り広げている。

現代重工業、LRタンカー2隻・LNG船1隻を受注

現代重工業が相次いで LR2 型(Long Range Two、70,000トン以上の大きさ)プロダクトタンカー2隻と LNG 船 1 隻を受注したことが明らかとなった。

3 月 20 日の海外メディアによると、同社はトルコの Densa Denizcilik 社から 10 万 600DWT 級の LR2 型プロダクトタンカー2隻を受注した。また、Densa 社の Cemil Gucuyener 取締役は、この件について、「オプションは含まれておらず、一部で伝えられたような 1 隻あたり 5,200 万ドルという噂は事実無根」とコメントした。

加えて、同社はオマーン国営の海運会社である Oman Shipping(オマーン SHIPPING)社から 16 万 2,000CBM 級の LNG 船 1 隻を受注することにも成功した。今回の発注は、現在すでに受注している VLCC のうちの 1 隻を船種変更させたもので、船価は公開されていない。クラークソンの調査によれば、オマーン SHIPPING 社が現代重工業に発注した 5 隻のうち 3 隻の VLCC はすでに引渡し完了しており、残り 2 隻のうち 1 隻が今回船種変更されたとのことである。

両社は現代重工業にこれまで何隻もの船舶を発注している。特に、Densa Denizcilik 社は、近ごろ現代重工業・郡山造船所で建造された 15 万 8,000DWT 級の Densa Whale 号の引渡しを受け、4 月中には同型船 Densa Orca 号も引き渡される予定となっている。

Densa Denizcilik 社は、この他にも 10 隻のドライバルク船を発注しているが、現代重工業の郡山造船所からはケープサイズバルク船 1 隻が今年中に引渡される予定となっており、フィリピンの現代ビナシン造船所で建造中の 3 万 6,000DWT 級 6 隻は来年引渡される計画となっている。残り 3 隻はカムサマックス級バルク船 2 隻とハンディマックス級バルク船 1 隻で、これらは STX 造船海洋が現在建造中である。

Densa Denizcilik 社の関係者は「まだ追加発注の計画について言及できないが、海運市場の状況を注意深く見定めながら追加発注の時期を検討している」と明らかにした。

現代尾浦造船、3万7,000DWT級バルク船2隻のLOIを締結

(短信)3月23日のマーケットレポートによると、トルコの海運会社であるGSDマリーンが現代尾浦造船と発注のためのLOI(建造意向書)を取り交わしたことが明らかとなった。同社に発注される可能性が高いのは3万7,000DWT級ハンディーサイズバルク船2隻である。いまだ船価と引渡時期は公表されていないが、クラークソンによれば、3万5,000DWT級のバルク船は現在、市場において2,250万ドルで取り引きされている。

現代尾浦造船、ロシアのソブコムフロート社からLPG船2隻を受注

現代尾浦造船がロシアのソブコムフロート(Sovcomflot)社から受注した7万5,000DWT級パナマックスバルク船2隻が、セミ冷凍式2万600CBM級LPG船に船種変更されたことが明らかとなった。

3月30日のトレード・ウインズによると、船価は1隻あたり5,000万ドル以上と推定されており、納期は2013年第3四半期および第4四半期となっている。

当初、ソブコムフロート社は1隻あたり3,700万ドルでパナマックスバルク船を発注していたが、これまで業界では同社が船種を石油製品運搬船に変更するとの噂が流れていた。しかし、同社がロシアの石油化学オリガルヒ(財閥)であるSibur社からLPG船の10年傭船契約を締結したことで船種変更は終局的にLPG船に決定した。

Sibur社は、ソブコムフロート社から傭船したLPG船を現在建設しているUst-Lugaターミナルに投入し、来年からプロパンとブタンガスの輸送に乗り出す予定だという。Sibur社はこれまで2隻のLPG船を傭船しているが、今回の契約で計4隻のLPG船を率いることになった。

サムスン重工業、ブラジル最大の造船所EASと決別

3月16日(現地時間)の海外メディアは、サムスン重工業がブラジルのアトランティコ・スルー造船所(EAS)の株式の持ち分6%を売却したと伝えた。EASの経営危機が思ったより深刻なうえ、納期保証、過度な技術移転の要求などが足枷となったものと見られる。

サムスン重工業の関係者は「ドリルシップなど現在EASが受注している船舶および海洋プラントの納期保証問題に対して合意が得られなかった。技術支援を実施した場合、危険負担が大きいとの判断を受け協力関係を解消すると決めた」と経緯を話した。

サムスン重工業が保有していた持ち分6%は、EASのブラジル大株主(Camargo Correa氏とQueiroz Galvao氏)にそれぞれ3%ずつ売却することにした。しかし、売却金額と損益の可否は確認されていない。

サムスン重工業は2005年、造船所が設立された当初からEASに造船所の建設と運営、船舶建造用の図面の提供などの技術支援を行ってきた。その後2010年5月には、15万トン級の油槽船建造に関してサムスン重工業が2,900万ドルの技術料の収入を得るなど協力関係を続けてきた。

しかし、船舶建造に投入された工員の技能不足と、生産に係わるノウハウなどの不足による納期の遅延および製品の不良問題が相次いで発生するなどの問題が発生していた。

造船業界のある関係者は「サムスン重工業によるブラジル造船所の委託経営は、韓国の造船技術を世界に誇る象徴的な出来事であったが、最近の造船業況の悪化と、過度な技術移転の要求などにより会社側が利益より損失が大きいと判断したようだ」と述べた。

EAS は現在、ストライキなどの影響で受注した船舶の納期が遅れており、ブラジル政府も、船舶建造と造船所運営のノウハウを持つ海外の企業を誘致するために苦労しているとされている。

サムスン重工業、6億ドル規模のドリルシップ1隻を追加受注

サムスン重工業が6億ドル規模のドリルシップ1隻を追加受注した。3月19日の海外メディアによると、アメリカの掘削会社であるパシフィック・ドリリング(Pacific Drilling)社がサムスン重工業にドリルシップ1隻を発注したことを明らかにした。

今回の発注は、2014年まで深海掘削市場が強含みを維持すると予想したパシフィック・ドリリング社がオプション契約を発動したことによるものだ。同社はサムスン重工業へのオプション契約の満期を延期させていたが、今回そのオプションを発効させた。

2014年5月に引渡される予定のこのドリルシップは、200人の乗務員が上船し、1万2,000フィートの深海から4万フィートまでの掘削が可能となっている。

パシフィック・ドリリング社のCEO、クリス・ベケット(Chris Beckett)氏は「我が社の7番目のドリルシップをサムスン重工業に発注できて嬉しい」として、「このドリルシップの引渡時期が深海掘削市場において非常に適切な時期という点が今回の発注を可能にした」と話した。

サムスン重工業は今年、シードリル(Seadrill)社とパシフィック・ドリリング社からそれぞれ2隻と1隻のドリルシップを受注した。また、Golar LNG 2隻とInpex CPFを受注し、造船・海洋分野において計48億ドル規模の受注を達成している。これは昨年と同じ期間に比べ25億ドルの増加となった。最近はドリルシップの傭船料が強含んでいることから追加契約も期待できると予想されている。

サムスン重工業、ドリルシップ2隻を受注

サムスン重工業が最近ドリルシップ 2 隻の受注に成功した。4 月 5 日、英国の掘削会社であるエンスコ(Ensco plc)社は同社に超深海用ドリルシップ 1 隻を発注したことを明らかにした。

「ENSCO DS-8」と名付けられたこのドリルシップの船価は、諸費用を含め計 6 億 4,500 万ドルで、巨済造船所で建造され 2014 年第 3 四半期中に引渡される予定となっている。サムスン重工業は今回の契約とともに 2 隻に対するオプション契約も締結し追加受注も期待されている。

「DP3 デザイン」が適用されるこのドリルシップは、最大 1 万 2,000 フィートの深海から 4 万フィートまでの掘削が可能で、折り畳み式スラスタ(retractable thruster)、改善されたダイナミック・ポジショニング・システムなど最新設備が装着されることになっている。

エンスコ社は 2007 年の「ENSCO DS-3」から今回のドリルシップまで計 6 隻の船舶をサムスン重工業に発注し、両社は緊密な協力関係を維持している。

この他に、サムスン重工業は最近、欧州の船主からドリルシップ 1 隻を追加受注し、今年に入ってから計 5 隻のドリルシップを受注した。受注金額も現在まで計 58 億ドルと、年間受注目標である 125 億ドルの半分に近い 46.4%を達成し、韓国の造船大手 3 社のうち、最も高い受注実績を記録している。

大宇造船海洋、大韓造船の買収計画を稼働

大宇造船海洋は、現在委託経営中の大韓造船に対し、大規模な資金援助を行うことを明らかにした。3 月 7 日、大韓造船は、運営資金準備のための 500 億ウォン規模の転換社債(CB)を全て同社が引き受ける形で発行することを決定した。転換社債引受の際に、同社は委託経営を引き受けたときに支援した貸与金を転換社債に転換することになる。社債満期は委託経営の開始から 4 年後の 2015 年 6 月となる。

同社は、昨年 7 月から債権団の管理下にあった大韓造船の経営を委託されており、契約に基づき、同社は大韓造船側に大規模な資金援助を約束し、経営権取得オプションを獲得した。その買収プランにおいて最初段階が今回の 500 億ウォン規模の CB 買取といえる。

同社が引き受ける CB を全額普通株に転換すると持分率が 15%にとどまる。そのため、同社が買い取りを決断すると債権団は保有する出資転換株に対する一部減資を断行し、

同社が安定した経営権を確保できるよう必要な追加持分に対しても優先的に買収権利を付けることになっている。

一方、同社が買い取りを諦めた場合、大韓造船は他の対策を探さねばならない。しかし同社の最大株主である産業銀行が、大韓造船の主債権銀行でもある点を考えると、その可能性は低いと言われている。

大韓造船は大州グループ系列の会社で、2009年、建設・造船業の構造調整において債権団からC等級と判断され、企業再生手続き(Work-Out)の対象となった。その後、債権団は大韓造船の買収先を探したが、希望者が現われないうちに、昨年7月から同社に経営を委託していた。その期間は3年間となっている。

これまでケープサイズ級のバルク船だけを建造してきた大韓造船の生産設備は14万㎡(4万5千坪)規模の敷地にドックが一つしかないものの、第2、第3ドック用の敷地208万㎡(63万坪)を保有している。2010年ベースでは7,336億ウォンの売上高と474億ウォンの営業利益を達成している。

STX造船海洋・韓進重工業、信用等級下落の可能性

非ビッグ3造船メーカーとして分類されているSTX造船海洋・韓進重工業などが否定的な信用等級の見直しを受けた。

企業信用格付け会社の韓国企業評価は3月28日、STX造船海洋(A-)と韓進重工業(A0)の信用格付けの見直しを「ネガティブ」へ変更したとことを明らかにした。また、STXパンオーシャン(A、ネガティブ)とSTX造船海洋の格付け見通しがネガティブである点を反映し、持株会社である株STXの信用格付け(A0)の見直しも「ネガティブ」に変更となった。同日、信用格付け会社のNICE信用評価も、STX造船海洋と韓進重工業の信用格付けの見直しを「ネガティブ」へ変更している。

3月28日の韓国企業評価によれば、韓国の造船業界は、2000年代半ばまで現代重工業を始め、サムスン重工業、大宇造船海洋などの従来の造船メーカーと、資機材メーカーから造船会社へ変わった新しい造船メーカー約30社が主に市場参加してきたが、2008年の世界的な金融危機を経て、事業と財務能力の差を基準としたビッグ3と非ビッグ3に二分されている。

特にこの過程を経て、現在正常に操業を続けている造船会社のうち、韓進重工業とSTX造船海洋の2社が非ビッグ3に位置づけられた。造船景気の低迷による商船専門造

船会社の競争が激化し、両社は国内の中堅造船メーカーおよび海外造船メーカーとの熾烈な競争にさらされていることが事業能力の側面でネガティブな要因として働いている。

現在、STX 造船海洋と韓進重工業の財務安定性は非常に低い水準にある。事業能力を強化するための投資費用を外部からの借入金で調達したことにより財務構造が悪化した。昨年末、STX 造船海洋の連結基準による純借入金は 3 兆 8,758 億へと増加する中、受注不振で運転資金の負担が増えるなど借入金の返済能力が低下している。

韓進重工業もやはり新規受注に伴う運転資本の負担がグローバル危機当時の水準にまで増加し、純現金収支が約 4,000 億ウォンの赤字となっている。純借入金も 3 兆ウォン台に増え、借入金への依存度が 50%を越えた。

このような状況の中、安定的と判断されていた両社の事業性も手持ち工事量が減少傾向へと転じたため、危ういと思われている。2011 年までは、両社の船種の大型化、生産拠点の多様化などの努力が肯定的に評価されていた。特に、両社ともに力を注いできた現地法人の場合、これまで人件費などの建造費用の面で優位を占めており、相対的に安定した新規受注と手持ち工事量を維持してきた。

しかし、2011 年から手持ち工事量が減少傾向に転じたことが確認され、今後は韓国の親会社の受注能力および財務健全性の回復に向けた努力のみならず、一部の現地法人の受注能力の向上という課題を背負うことになったと評価された。

全般的に韓国企業評価では、これまでの投資過程で重なった巨額の外部からの借入金 が両社の財務能力を制約する主な要因として働くため、今年 3 月に公示された 2011 年の決算実績も財務能力に対する懸念を払拭させるには至っていないという結果となっている。

STX造船海洋、450億ウォン規模のLPG船を受注

3月26日、STX造船海洋はギリシャの船主会社であるブレイブマリータイム(Brave Maritime Corporation)社から、5,000CBM級LPG船2隻を450億ウォンで受注したことを明らかにした。

STX 造船海洋が受注した LPG 船 2 隻は、釜山造船所で建造され 2014 年第 1 四半期に引渡される予定となっている。また、今回の契約にはその船舶に対する 2 隻のオプションが含まれている。

それとは別に、STX 造船海洋は LPG 船 2 隻に対する建造意向書(LOI)を取り交わし、それに対する追加の受注も期待している。

STX OSV、2300億ウォン規模の海底建設作業船を受注

3月19日、STX OSVは、DOF社から約1,300億ウォン規模の海底建設作業船(Offshore Subsea Construction Vessel)を受注したことを明らかにした。

長さ121メートル・幅22メートルのこの船舶は250トンクレーンを装着し、2つの遠隔操縦潜水艇(ROV、Remotely Operated underwater Vehicle)を備えている。この船舶には約100人を収容することができる。同社はルーマニアのトルチェア(Tulcea)造船所で船体部分を建造した後、ノルウェーのSøviknes造船所で後半作業を進め、2013年の第2四半期に引渡す計画となっている。

特に同社は、最近DOF社、Marintek社との共同研究を通じ、今回受注した船舶に新たなムーンプール(Moon Pool)デザインを適用し、多様な気候条件においてより安全な運航が可能となるような設計を施している。ムーンプールとは甲板の中央に位置する円筒型の空洞設備のことで資機材を海底に運ぶことができるものである。

一方、同社は同日、ノルウェーのアイランドオフショア社(Island Offshore)からも1,000億ウォン規模の海底作業支援船の受注に成功したことを発表した。

ロールスロイス(Rolls-Royce)社のUT 737 CDデザインを適用した今回の船舶は長さ96メートル・幅21メートルとなっている。また、125トンの海洋クレーンと遠隔操縦潜水艇(ROV)を備える予定となっており、この船に収容できる人数は約60人となっている。この船舶は2014年第1四半期に引渡される予定で、ルーマニアのBraila造船所で船体を建造した後、ノルウェーのBrevik造船所に移され後半の作業が進められる予定となっている。

STX OSVが一日に受注した今回の受注規模は約2,300億ウォン規模に上る。

STXの関係者は「STX OSVの海洋作業支援船の建造における専門性が認められ、この分野でも1隻あたりの単価が高い高付加価値の船舶部門で相次いで受注に成功することができた」とし、「今年も、海洋プラント市場の好調が持続することが予想されるだけに積極的な受注活動にさらに拍車をかけていきたい」と抱負を語った。

海洋作業支援船とは、油田開発および探査作業を支援する海洋プラント支援船を包括的に称する船舶のことで、油田開発のプラットフォームに関連する諸設備および労働力などを輸送するPSV(Platform Supply Vessels)、油田開発プラットフォームを運搬および固定させるAHTS(Anchor Handling Tug Vessels)、海底建設作業船舶を総称するOSCV(Advanced Offshore Subsea Construction Vessels)に分類される。特に、船主の要請により海底パイプ設置および深海掘削作業などの難易度の高い作業が可能な支援船も建造されている。

STX OSV、2,400億ウォン規模の海洋特殊船を受注

3月30日(現地時間)、STX OSVはノルウェーのファスタッド・ SHIPPING(Farstad Shipping)社から多目的海洋特殊船2隻を2,400億ウォン規模で受注したと発表した。海洋特殊船(Offshore Specialized Vessels)とは、油田開発および探査作業を補助する海洋プラント支援船を包括的に捉えた船舶のことである。

長さ 87.4m、幅 21m の規模であるこの海洋特殊船は、油田開発プラットフォームを運搬し、深海に固定させる機能を含んだ海底資源開発作業を多方面から支援することができる船舶(Multifunctional Deep Water Anchor Handling / Offshore Service Vessel)で、1 隻あたりの船価が一般の海洋特殊船の 2 倍にも上る高付加価値船舶である。

STX OSV は、ルーマニアのトルチェア(Tulcea)造船所で船体部分を建造した後ノルウェーのラングステン(Langsten)造船所で後半作業を仕上げ、2014 年 第 1 四半期に引渡す計画となっている。

今回 STX OSV に多目的海洋特殊船を発注したファスタッド・ SHIPPING社は、現在 54 隻の船隊を運用している海洋特殊船専門のメジャー海運会社で、STX OSV には今回の契約以外にもすでに 6 隻の船舶を発注したことがある主な顧客会社である。

STXの関係者は「STX OSVが海洋プラント市場の好調基調に乗って、3月19日受注した2,300億ウォン規模の船舶を含め、今月だけで5,000億ウォンに上る新規船舶の受注に成功した」として、「今後も海洋特殊船に関する建造競争力で積極的な受注活動に拍車をかけていきたい」と抱負を語った。

STXヨーロッパ、超大型クルーズ船の建造契約を締結

3月13日、STXヨーロッパの子会社であるSTXフランスは、2011年世界的な金融危機により元の船主会社が建造を中止した超大型クルーズ船に対し、MSCクルーズ社と新たに建造契約を締結したことを明らかにした。

同船は、現在同社のサンナザール(Saint Nazaire)造船所において建造が約 50%完了し、2013 年 3 月に新たな船主に引渡される。

現代的な技術と洗練されたデザインを備えた同船は 14 万トン規模の超大型クルーズ船で、1,751 の客室があり、約 5,700 人を収容することができる。船内には多様なレストラン・スパ施設・劇場など各種エンターテイメント施設が整備され、MSC クルーズが誇る特級客

室である「MSC ヨットクラブ」や VIP 専用ラウンジサービスなどの提供を通じて乗客にトップレベルのサービスを提供することができる。

特に同社は、MSC クルーズからの要望により、廃水および汚染物質の処理に先端システムを採用するなど環境にやさしい技術を積極的に取り入れている。「MSC PREZIOSA」と命名される同船は、MSC クルーズの「MSC ファンタジアクラス」シリーズの最後の船舶であり、ヨーロッパで最も人気の高い地中海路線で運航されることになる。

同社関係者は「長年にわたる交渉の末に MSC クルーズと建造契約が締結でき、嬉しく思う」とし、「STX フランスが有する世界トップレベルの技術力を採用し、同船建造に最善を尽くしたい」と抱負を語った。

STX大連、スープラマックス・バルク船1隻を受注

海外メディアによると、イギリスのHelicon Shipping Enterprises社がSTX大連に対し、5万7,300DWT級スープラマックス・バルク船1隻を発注したことが明らかになった。

STX 大連が発注したバルク船は「Parnassos」号と命名され、2014 年の第 2 四半期に引渡される。船価は公開されていないが、Helicon 社のスポークスマンは先に発注した 4 隻より良い条件であると予測される。

クラークソンによると、5 万 7,000DWT級バルク船の価格が 2,550 万ドル程度ということからその水準を多少下回ると予測される。

STX 大連は、2009 年末に一貫生産体制を構築し、本格的な稼動に入ってから 2 年目に昨年 20 隻以上の船舶を引渡した。

ポスコとサムスン重工業、海洋プラント用鋼材を共同開発

3月29日、ポスコはサムスン重工業とともに海洋プラント用デュプレックス・ステンレス鋼配管材を共同開発することを決め、協約式を行った。

ポスコとサムスン重工業は、共同技術開発をすることでこの分野における強固な協力関係を構築し、それに基づいた技術開発に伴う相乗効果を期待している。

海洋プラントは、フロート式生産貯蔵積出設備(FPSO)、ガス中央処理施設(CPF)など、海洋で原油や天然ガスなどを採掘・精製・輸送するための海洋構造物で、高度の技術力が必要な高付加価値・新成長産業といえる。

デュプレックス・ステンレス鋼は、従来のステンレス鋼より強度が2倍以上高く腐食にも強い。鋼材の使用量を減らせるため、海洋構造物を軽量化させるための必須の素材となっている。

世界的に海洋エネルギーを開発するための海洋プラントの発注が増加し、今年3月まで韓国の手造船メーカーが新たに受注した額のほとんどが海洋プラント関連となっている。サムスン重工業も、従来の造船事業を海洋プラント事業の分野へ移転・拡張させている。

ポスコは最近、量産開発されたデュプレックス・ステンレス鋼の販売を拡大させる計画だという。同社は現在まで計6種のデュプレックス・ステンレス鋼の開発を完了させており、海水の淡水化設備などに適用した例がある。ポスコは海洋プラント分野まで供給が拡大できる一方で、サムスン重工業はそれまで全量輸入に依存していた配管材用デュプレックス・ステンレス鋼を安定的に確保することができる基盤が整うことになる。

ポスコとサムスン重工業は、1977年に初めて取引を開始して以来、35年間取引を続けている。取引実績も1990年に100万トン、2000年に300万トン、2007年に500万トン、そして34年目の昨年は累積700万トンの実績をあげている。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第12号:平成24年5月

■ トピック記事

- ◎ 韓国、世界最高の造船産業能力を基に海洋プラント産業大国に挑戦 ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 2012年、鉄鋼・造船・海運成長共有セミナー開催 ----- P3
- ◎ 韓国船主協会、船舶温室効果ガス排出規制に「反対」 ----- P4

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業の第1四半期実績は営業利益9,691億ウォン ----- P5
- ◎ 現代重工業、実績改善と本格的な回復は2013年から ----- P6
- ◎ 現代重工業とSKテレコム、スマート造船所モバイル構築 ----- P7
- ◎ 現代重工業、韓国造船産業のIT融合を先導 ----- P8
- ◎ 現代尾浦造船、底打ちは第1四半期か ----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、自動車専用船1隻および石油化学製品運搬船4隻を受注 ----- P10
- ◎ サムスン重工業の第1四半期実績は営業利益3,369億ウォン ----- P11
- ◎ サムスン重工業、グループレベルで海洋エネルギー事業育成 ----- P12
- ◎ サムスン重工業、ドリルシップにおける高い地位を確立 ----- P13
- ◎ サムスン重工業、Zim社と超大型コンテナ船納期延長を協議 ----- P14
- ◎ サムスン重工業、3月受注のドリルシップを公式確認 ----- P16
- ◎ 大宇造船海洋、営業利益率の下落傾向続く ----- P16
- ◎ 大宇造船海洋、LNG運搬船2隻を受注 ----- P17
- ◎ 大宇造船海洋、半潜水式石油掘削船2基を受注 ----- P18
- ◎ シーメンスPLM、大宇造船海洋PLMシステム構築の着手 ----- P19
- ◎ STX、タンカー6隻を2億ドルで受注 ----- P19
- ◎ STX造船海洋、クルーズ船受注キャンセルに ----- P20
- ◎ STX造船海洋、韓国初の太陽発電船舶を導入 ----- P21
- ◎ STX造船海洋、LPG船を受注 ----- P22
- ◎ 現代尾浦造船-STX造船海洋、激しい受注船を展開 ----- P22
- ◎ STX OSV、海洋曳航特殊船を受注 ----- P23
- ◎ STX OSV買収戦、2社に圧縮 ----- P24

■ トピック記事

韓国、世界最高の造船産業能力を基に海洋プラント産業大国に挑戦

5月9日、韓国の知識経済部は、海洋プラント分野での受注額を昨年の257億ドルから、2020年には800億ドルへと3倍以上増やし、エンジニアリング・資機材などを自国で賄う割合を昨年の40%から2020年には60%まで引き上げるという目標を宣言した。

知識経済部はこの日、釜山韓国海洋大学において李明博(イ・ミョンバク)大統領主宰で開かれた第121回非常経済対策会議でこのような内容を盛り込んだ「海洋プラント産業発展方策」を報告した。

主要対策として、○国産資機材の競争力強化、○エキスパートを養成してエンジニアリング能力を確保、○プロジェクト開発におけるエンジニアリングから建造に至るまでの総合的な能力の確保、○海洋プラント産業のクラスター基盤造成などが盛り込まれている。

海洋プラントとは、石油やガスなど海洋資源を発掘・掘削・生産する資源開発活動に必要な装備を建造・設置・供給する産業のことを総称する言葉である。海洋プラント市場は、世界のエネルギー需要の上昇や原油高の持続により、昨年の1,400億ドル規模から2020年には3,200億ドルへと急成長することが予想されている。

しかし、韓国は基本設計において活用できる鉱区を持たないためエンジニアリングを行うことができず、資機材選定の権限を持つエンジニアリングを遂行できないことにより資機材の国産化率もプラント全体で見ると20%程度にとどまっている。

また、国内の造船会社は、FPSOやドリルシップなど海上プラットフォームの建造は得意とするものの、鉱区活用が自国海域では不可能であるため、市場規模がさらに大きい深海底(Subsea)市場には未だ進出できないのが現状である。

知識経済部は、市場参入に出遅れていた中国などのライバル国が商船建造市場における脅威となっている上に、海洋プラントにおいても、保有する鉱区を活用して自国の海洋プラント産業を育成する戦略を進めているため、国レベルの集中発展方策を講じて海洋プラント大国に向けて支援していく計画だ。

また、海洋プラント産業の成長により約10万人分の新たな雇用創出が期待される。不況にあえぐ中小造船会社および造船資機材メーカーにも事業多様化の側面から海洋プラント市場に進出できる機会を提供できると期待している。

尹相直(ユン・サンジク)知識経済部第1次官は、「エンジニアリング・資機材において通年にわたる受注を実現することで、自国で賄う割合を2020年までに60%まで引き上げ、受注額を800億ドルに育てることに成功すれば、約10万人分の新たな雇用創出が期待される」と述べた。

政府は、世界のエンジニアリングのメッカと呼ばれているアメリカのヒューストンで最近開催された海洋プラント投資環境説明会の開催を通じて、海洋産業推進に対する自信が強まったと伝えている。この日の会議では当初、長官級の会議で議論されるレベルのものが大統領の主宰する非常経済対策会議での案件として取り上げられたことにも海洋プラント分野を最重要な次世代産業として育成していこうとする政府の意志が込められていると分析される。

■ 主要ニュース

2012年、鉄鋼・造船・海運成長共有セミナー開催

4月10日、韓国鉄鋼協会・韓国造船協会・韓国船主協会が共同で主催する「2012年 鉄鋼・造船・海運における成長共有セミナー」がソウルのポスコP&Sタワーで開催された。昨年、鉄鋼と海運業界が初めて共同開催したこのセミナーに、今年、造船業界が加わることで、鉄鋼と密接な関係がある川上・川下産業の3業界がすべて参加したことになる。

韓国鉄鋼協会の呉一煥(オ・イルファン)副会長、韓国造船協会の韓章燮(ハン・チャンソプ)副会長、韓国船主協会の金英武(キム・ヨンム)専務など、約100人が出席した今回のセミナーは、海運・造船・鉄鋼業界が「成長の共有」を旗印に掲げる協力関係の構築に向けた動きという点から業界の関心を集めた。

同セミナーは、海運・造船・鉄鋼産業が互いに緊密な関係を持っている上、韓国経済を牽引している主力産業であるという点で、協力と共存を通じて持続可能な成長を図ろうという認識から始まったものである。各産業がともに不況を克服するため、力を合わせなければならないという共通認識が形成された。

このような認識のもとで進められた今回のセミナーは、各産業別に3つのテーマ発表を行った。産業研究院の洪性仁(ホン・ソンイン)研究委員が「海運・造船市況の展望と共存発展」、ポスコの金明均(キム・ミョンギョン)常務が「世界鉄鋼産業のトレンドと展望」、輸出入

銀行のヤン・ジョンソ博士が「船舶金融の現況と発展方案」というテーマで海運・造船・鉄鋼産業の現状と見通し、今後の課題について発表した。

これに対し、鉄鋼協会の呉副会長は「韓国の鉄鋼産業は、2011年ベースで鉄鉱石・有煙炭など鉄鋼原料の輸入量が1億トン、鉄鋼製品の輸出入は5,221万トンに上っている上、運送を担当する海運業界と、国内で生産される厚板の約60%を使う造船産業と密接な関連があるため、3業界の発展と国際競争力の向上のためには協力が絶対に必要だ」と話した。

今回のセミナーを通じて海運・造船・鉄鋼産業の関係者は、中国のような政府レベルの「国需国造政策」を実施することはできないものの、3業界が協力関係を構築して自主的に「国需国造」していくべきだとの必要性について認識が一致した。業界では、3つの産業における共存協力関係の構築が今回のセミナーをきっかけに持続的に展開していくことを希望した。一方、鉄鋼協会・造船協会・船主協会は下半期に乗船セミナーおよび港湾見学を推進することも決めた。

韓国船主協会、船舶温室効果ガス排出規制に「反対」

4月24日、韓国船主協会(会長:李鍾哲(イ・ジョン Chol))は、最近欧州執行委員会が推進している船舶温室効果ガス排出規制のための市場措置(排出権取引、炭素税など)の導入に反対するという姿勢を明確に表明した。

欧州執行委員会は最近、EU域内の港湾を出入りする船舶に対して排出権取引制度(温室効果ガス排出削減目標の設定および炭素排出権の売買)または炭素税(船舶の燃料油に一定料率の税金を賦課)など市場措置の適用について利害当事者の意見を集めている。

これに対し韓国船主協会は声明書で、「国際海事機関(IMO)において船舶の温室効果ガス排出規制方案が本格的に論議されているだけに、欧州執行委員会の市場措置の適用計画を撤回するよう要請した」ことを明らかにした。

協会が欧州執行委員会の市場措置の適用に反対する理由は、国際海事機関(IMO)が2011年7月に国際海洋汚染防止協約を改定し、国際航海に従事する船舶の温室効果ガス排出を2013年1月1日から規制する予定となっている上、市場措置についても踏み込んだ論議がなされている以上、EUの独自規制は望ましくないという立場にあるためだ。それに加え、排他的経済水域と公海上船舶の温室効果ガス排出を規制するということは国連海洋法に規定された船舶旗国(Flag State)の固有権限を侵害する恐れがあるという点もあげて反対している。

船主協会は「鉄道やトラックに比べ 1 マイル当たり温室効果ガスを少なく排出する船舶に市場措置を適用すると、運送費用が相対的に低い鉄道やトラックで貨物を運送することになる」と述べ、「これは海運産業の成長を妨げ、温室効果ガスがさらに排出される悪影響を招く恐れがある」という点をあげて欧州執行委員会に反対の意見を伝えた。

船主協会の関係者は「海運業は国際的(Global)な産業であるにもかかわらず、国際基準とは別途に地域的(Regional)なレベルで規制が行われ混乱を招きかねない」と話し、「基準は一本化されなければならない」と主張した。

一方、国際海運会議所(International Chamber of Shipping)や日本船主協会なども韓国船主協会と同じ趣旨で欧州執行委員会の市場措置導入に反対する意見を提出した。

■ ニュース速報

現代重工業の第1四半期実績は営業利益9,691億ウォン

5月3日、現代重工業が公示した第1四半期の実績によると、売上高は前年同期(12兆7,011億ウォン)比9.74%増加した13兆9,383億ウォンを記録、前期に比べ4.02%減少したものの、営業利益は前期比10.24%増加した。

営業利益は9,691億ウォンと、前年同期(1兆7,109億ウォン)に比べ43.36%減少したが、市場の期待値を上回る実績だとの評価を受けている。当期純利益は、前期255億ウォンの赤字から黒字に転じ、5,231億ウォンとなった。ただ、前年同期(1兆4,189億ウォン)に比べると63.13%の減少となる。

事業部門別にみると、電気電子分野は前年同期比79.0%増加した6,456億ウォン、グリーンエネルギーは36.1%減少した942億ウォンを記録した。前期と比べると、電気電子分野は15.9%の減少、グリーンエネルギーは9.3%の増加となる。同社では、国内における物量の減少により電気電子分野の売上高が減少したほか、グリーンエネルギー分野は、太陽光モジュールの販売が増えて売上高が増加したと説明している。

現代重工業の営業利益が増加した原因についてHI投資証券は「現代三湖重工業が前年の第4四半期に続き今年の第1四半期にも良好な営業利益を達成したこと、厚板価格の安定化にともなうコスト削減による造船事業部の営業利益改善、繁忙期を迎えた建設装備事業部の売上好調、グリーンエネルギー事業部における在庫資産の評価損引当金未

設定(2011年第4四半期の引当金は約600億ウォン)による引当金リスクの解消などが今回の実績の要因」と分析した。

詳細については、2011年第4四半期に20.1%の営業利益を計上した現代三湖重工業が第1四半期にも良好な実績を維持し、厚板価格の安定による約400億ウォン以上のコスト削減効果をあげたと見られる。また、建設装備事業部は販売の繁忙期を迎え、売上高が前期に比べ45.2%増加しており、前年の第4四半期に約600億ウォン規模の引当金を積んだグリーンエネルギー事業部の引当金未設定が市場の予想を上回る実績を作りあげた。

ただ、営業利益率が20%に達する現代三湖重工業の実績に低利益率物量が売上高に反映されたことで下落し、プラント事業部も発電プラントの竣工による工事量減少で実績が減少すると予想され、当面は実績の上昇を期待し難いと予想した。

また、サムスン証券も「営業利益は、現代三湖重工業の好調およびグリーンエネルギー部門の赤字幅縮小で市場の期待を上回った」とし、「純利益においては市場の期待をやや下回っているが、全般的に見て市場の期待を満足させているといえる実績」と分析した。

証券業界では、第1四半期の実績は期待以上とは言えるものの、実績が短期間で反騰することはないという点で意見が一致した。しかし、第1四半期に不振だった受注実績を巻き返すため、第2四半期からは受注が増加するとの予測にも大きな異見はなかった。

現代重工業の関係者は「他の造船会社と同じくグローバル金融危機以降、造船景気の急激な落ち込みが今回の実績に反映され、前年同期に比べ営業利益と当期純利益が減少した。しかし、前期と比べると増加している」と力説した。

現代重工業、実績改善と本格的な回復は2013年から

ウリ投資証券は4月13日、現代重工業について、第2四半期からは受注実績が改善すると分析した。また、第1四半期の実績見通しは、売上高が6兆2,130億ウォン、営業利益が5,052億ウォンと、前年同期に比べて依然として減少しているが、前期に比べ改善した実績を示している。営業利益は、前年同期比で49.2%減少しているものの、前期に比べ24.8%増加した実績を上げたため、今後の実績改善が期待できると評価している。

また、厚板価格の下落と基底効果などにより収益性が改善される2013年からは実績回復が期待できると予想した。同社の実績減少は、昨年太陽光事業部門の不振による影

響が大きい、それは一段落したうえ、プラントおよび電機電子部門も底を打ったため、非造船部門の市況が好転すれば収益性が改善するとの分析である。

現代重工業の受注実績が相対的に振わないのは大規模な海洋プラントの受注が未だないためだ。同社の関係者は「収益性に重点を置いた受注戦略を繰り広げているため今年の受注実績は多少不振だった」とし、「現在、攻撃的な営業活動を続けているだけに年初に掲げた目標は無難に達成できる」と説明した。

同社の受注実績は第1四半期に36.1億ドルと、当初の受注目標の11.8%に過ぎない。ライバル会社に比べ低調な実績となったため、第2四半期から攻撃的な受注競争に乗り出す可能性が高い。商船部門では近いうちに、台湾のエバーグリーン社から1万4,000TEU級コンテナ船10隻を受注することが予想され、徐々に受注が本格化すると期待されている。海洋部門では、来月結果が出ると見られるナイジェリアのエジナ油田FPSOの入札が受注不振脱却の山場になると予想されている。また、ナイジェリアのBrassプロジェクトや、中東地域での追加受注も期待されている。

現代重工業は、造船部門において商船の割合が高く、電機電子や建設装備、新・再生可能エネルギー部門など海洋プラント部門に集中しているライバル会社に比べ、各国政府の景気拡大政策に対する景気の敏感度が高いと言える。商船の場合、船舶用エンジン製作能力を保有しており、船舶設計やエンジンの効率など、同社の競争力を考えると、商船市場が回復した際に最大の強みを示すことができると期待されている。

現代重工業とSKテレコム、スマート造船所モバイル構築

現代重工業はモバイルオフィスを構築し、自社船舶の生産・営業・受注に関する機密情報が流出する可能性を根本的に遮断するため、SKテレコムのセキュリティ・ソリューションを導入することを決めた。

4月9日、現代重工業とSKテレコムは、企業用モバイル統合セキュリティ・ソリューションである「スマートセキュリティ(Smart Security)」を共同開発し、今年5月までに業務用のスマートフォンおよびタブレットPC約1,000台に供給することを明らかにした。

今回供給されるスマートセキュリティは、業務用のスマートフォンのセキュリティを強化するために作られたモバイルセキュリティ統合ソリューションで、モバイルオフィスを構築する過程で懸念される情報流出を遮断するものである。

特に、現代重工業に供給されるスマートセキュリティの最も重要な機能は、SSM(Smart device Security Management : スマート端末セキュリティ・マネジメント)である。これは、スマートフォンを紛失または盗難された際に、遠隔制御を通じて端末をロック(Lock)したりデータを削除したりすることで情報流出を防ぎ、企業情報を保護できる。また、悪質なコードへの対応ワクチンが設置されていない端末に対し、サーバーが統合的にワクチンを設置したり、周期的に検査を行ってウイルスによる被害を防止したりすることができる。

さらに、社内で活用されるスマートフォンカメラや外部と通信が可能なモバイル AP(アクセスポイント)、ブルートゥースなどを制限することができると共に、ブラックリスト・ホワイトリストにしたがって該当する業務アプリケーションだけを実行させたり、不要な特定アプリケーションの実行を遮断したりして業務集中度を高めることができる。それに加え、船舶の受注など主な営業情報に関する音声通話の際、マイクに接近する有害アプリケーションをコントロールすることで企業の営業秘密を保護し、セキュリティ問題を事前に遮断できる。

SK テレコム企業事業本部のある関係者は「スマートフォンの性能がパソコン水準に近づくことにつれ、スマートフォンを基盤とした業務用ソリューションを取り入れる企業が増加している」とし、「これにより各企業は、モバイルセキュリティが喫緊の課題となった」と説明した。この関係者は「特にスマートフォンは、個人が携帯するデバイスであると同時に、企業の重要な業務として利用する道具でもあるため、セキュリティ問題はさらに複合的で深刻だ」と付け加えた。

このような状況を受け、多くの公共機関と大企業で、社内 LAN 接続に対するアクセス権の管理から悪質なコードおよび文書のセキュリティ、端末の紛失・盗難の管理に至るまで、スマートフォンセキュリティ・ソリューションに対する関心がいつにも増して高まると見られている。

現代重工業の黄時永(ファン・シヨン)副社長(統合電算室長)は「造船所のスマートワーク推進においてモバイルセキュリティは重要な問題であるだけに、SK テレコム社と協力して製造業に適したモバイル統合セキュリティ・ソリューションを共同開発することになった。モバイルセキュリティのリスクを画期的に減らし、世界最高水準のスマート造船所を構築できる」と話した。

現代重工業、韓国造船産業のIT融合を先導

現代重工業が韓国造船業の未来競争力を確保するため、造船産業の IT 融合を先導する「造船 IT 融合革新センター」を開所し、造船 IT 分野における次世代新技術開発に本格的に乗り出した。

同社は4月30日、蔚山本社で李載星(イ・ジェソン)社長および洪錫禹(ホン・ソグ)知識経済部長官、朴孟雨(パク・メンウ)蔚山市長、鄭卿元(チョン・ギョンウォン)情報通信産業振興院長、吳恭均(オ・ゴンギユン)韓国船級会長などの来賓が参加する中、「造船IT融合革新センター」の開所式を行い、本格的な技術開発に着手したことを明らかにした。

同社は 2009 年 4 月に、世界初の「デジタル造船所(Digital Shipyard)」を構築し、昨年 3 月に世界初の「スマートシップ」を披露するなど、IT 技術を利用した新市場開拓と造船 IT 融合技術分野をリードしている。

造船 IT 融合革新センターは、知識経済部が IT 融合市場の活性化と主力産業の競争力向上を支援する事業で、大手企業と中小 IT 企業が、造船産業に必要な IT 融合技術を共同開発する協力体制で運営される。

現代重工業は今回の事業の総括主管機関として、大宇造船海洋、韓国造船協会、韓国船級協会、蔚山中小企業総合支援センター、蔚山および慶南テクノパークとともにコンソーシアムを構成し、2014 年 3 月までの 2 年間で事業を進めていく。造船 IT 融合革新センターは、環境への配慮、安全、生産性の 3 つの分野を重点協力分野として選定し、船舶エネルギーの削減支援ソリューション、船舶の安全運航システム、船舶建造応用技術の開発など、次世代船舶技術と高付加価値サービスの開発に力を注いでいく。

特に、船舶の運航情報をモニタリングして制御する従来のスマートシップ(Smart Ship 1.0)のレベルを超え、船舶が自動で燃費や排出ガスなどを考慮し最適の運航状態を維持するグレードアップ型スマートシップ(Smart Ship 2.0)を構築していく予定である。

また、開発された新技術を船舶に適用していくことで未来型新技術の開発を促進し、造船 IT 分野の技術連鎖的環境の構築を通じて先導技術の開発および産業競争力の強化に本格的に乗り出す。センターを通じて開発した新技術は、試験および評価過程を経て、2014 年の下半期から建造される船舶に段階的に適用させていく予定となっている。

現代重工業の李載星社長は「技術の融合は、未来産業の新たな付加価値を創出する重要な要素であり、今後、次世代造船 IT 技術の開発に対する持続的な投資を通じて世界造船産業における技術をリードし、競争力を強化して行きたい」と抱負を語った。

現代尾浦造船、底打ちは第1四半期か

4 月 18 日、ハイ投資証券の見通しによると、現代尾浦造船の実績改善について、今年第 1 四半期に底を打った後、徐々に改善していくとの見方を発表した。その 2 日前に SK

証券が第 3 四半期に底を打った後、漸進的に回復すると予想したのと異なる予測が出されたのである。

現代尾浦造船の第 1 四半期実績についてハイ投資証券は、売上高が前年同期比 3.9%減少の 9,863 億ウォン、営業利益が同 30%減少の 394 億ウォン、当期純益が 564 億と黒字に転じると予想した。第 1 四半期に営業マージンが 4%水準に減少したのは、2010 年に受注した収益性の低いバルク船の売上高が増加したためである。

同証券は、現代尾浦造船が受注した収益性の低いバルク船は今年末までにほとんど引渡されると分析し、最近、収益性の高い PC 船(石油化学製品運搬船)、コンテナ船、RO-RO(Roll-On/Roll-Off)船の受注が増加しているため、今後、収益性が改善するとの見方を示した。第 2 四半期からは値引きされた厚板が本格的に投入され、バルク船舶のシリーズ化で生産性向上が期待できるとも分析した。

一方、ライバル関係にある韓国の中小造船会社と中国の造船会社が現在、経営悪化により構造調整への圧迫を受けているため、現代尾浦造船の競争力はさらに高まり、危機をチャンスに変えることができるという予測が出されている。

現代尾浦造船は 2012 年 3 月現在、計 14 隻、7 億ドル規模の船舶を受注しているが、それは年間受注計画である 32 億ドルの 22%水準である。最近、ベルギーの Exmar 社が中型 LPG 船 8 隻(オプション 4 隻含む)を発注することが予想されており、4 月末までには合計 2 億ドル規模の 38,000CBM 級 LPG 船 4 隻の受注が期待されている。また、5 月にも PC 船および LPG 船の建造について問い合わせがあるとされており、追加受注も期待されていると分析した。

現代尾浦造船、自動車専用船1隻および石油化学製品運搬船4隻を受注

海外メディアは、現代尾浦造船が6,500台級自動車専用船(PCTC)1隻の受注に成功したことを明らかにした。船価は業界専門家の予想によると約6,000万ドルとされている。

最近の海外メディアでは、イスラエルのレイ SHIPPING(Ray Shipping)社が現代尾浦造船に 5 万 6,000DWT 級ハンディーマックスバルク船 4 隻を発注すると報道されていたが、PCTC 発注のニュースの方が先に伝えられた。バルク船 4 隻は、2013 年末から順次引渡される条件で、一隻あたり 2,500 万ドル前後で船価が決まると見られている。

これまで現代尾浦造船に計 10 隻の PCTC を発注したレイ SHIPPING 社は、未引渡分 4 隻を含め、PCTC 5 隻の発注残量を持つことになった。レイ SHIPPING 社の PCTC 発注に

関しては、傭船の可否が分からない危険な発注だという指摘がある一方、適切なタイミングだという指摘も少なくない。2008 年以後、PCTC の発注量が極度に減少している中、最近自動車の輸出量が増加しているため、PCTC の発注においては最適な時期だというのが理由だ。

さらに、最近の海外メディアは、スウェーデンのヴィスビータンカーズ(Wisby Tankers)社が 3 万 DWT 級石油化学製品運搬船 4 隻(オプション 2 隻を含む)を現代尾浦造船に発注したというニュースが伝えられた。引渡時期は 2013 年の第 4 四半期で、オプション 2 隻は 2014 年の第 1 四半期に引渡されることになっている。ただし、船価については伝えられていない。

今回発注された船舶は、ヴィスビータンカーズ社が現在保有している船舶より 2 倍も大きい船舶である。そのため、単独発注と見るよりは他のパートナーがついているのではないかという推測が出ている。

サムスン重工業の第1四半期実績は営業利益3,369億ウォン

4月27日、サムスン重工業は公示を通じて第1四半期の実績を発表した。それによると、売上高は前年同期比0.7%(231億ウォン)増加した3兆5,389億ウォンとなった。しかし、営業利益と当期純利益は減少傾向を示している。営業利益は3,369億ウォンと前年同期比14.2%減少、純利益は2,527億ウォンと前年同期比16.1%減少となっている。

前年同期比の売上高と営業利益が相反する成果を見せているのは、収益性が高かった2007～2008 年度の受注量の割合が減少し、2009 年以後に受注した利益幅が小さい低価格船舶の割合が増加したためである。

一方、前期に比べてドリルシップ建造の割合が増加したことで売上高が向上し、海洋プロジェクトの設計変更(Change Order)にともなう工事代金の入金(一時的要因)や販売管理費などのコスト減少に後押しされ営業利益が増加した。

第 2 四半期には一時的要因が反映された第 1 四半期よりも営業利益率は小幅減少するが、厚板価格が第 2 四半期にも引き続き下落すると見られていることから、このことがサムスン重工業の営業利益改善に寄与すると予想されている。サムスン重工業は下半期に向かうほど 2011 年に受注した海洋部門の建造割合が増加するため、造船 3 社のうち最も早く実績改善を見せると予想されている。

現在、サムスン重工業は4月末現在、新規受注額59億ドルと、2012年の年間受注目標125億ドルの47%を達成している。サムスン重工業の関係者は「第2四半期以降の収益性は一時的な要因が反映された第1四半期よりも鈍化すると見込まれるが、今年の年間営業利益率は6~7%以上は維持できると予想している」と話した。

単位:ウオン

区分	2012年 第1四半期	2011年 第1四半期	増減(%)	2011年 第4四半期	増減(%)
売上高	3兆5,389億	3兆5,158億	231億 (0.7%)	3兆3,037億	2,352億 (7.1%)
営業利益 (利益率)	3,369億 (9.5%)	3,925億 (11.2%)	△556億 (△14.2%)	1,956億	1,413億 (72.2%)
法人税費用 差引前の純利益	3,284億	3,970億	△686億 (△17.3%)	2,192億	1,092億 (49.5%)
当期純利益	2,527億	3,011億	△484億 (△16.1%)	1,765億	762億 (43.2%)

出所:サムスン重工業ホームページ・投資情報・公示、連結財務諸表基準営業実績より作成

サムスン重工業、グループレベルで海洋エネルギー事業育成

サムスンは、重工業分野と建設分野をスマートフォンのように世界一として育成していくため、系列会社ごとに国際競争力を確保した分野同士で相乗効果が上げられる対策を推進していくことにした。

サムスンは4月17日、サムスン電子の李健熙(イ・ゴンヒ)会長の主催で、サムスン物産建設部門の鄭然柱(チョン・ヨンジュ)副会長、サムスン重工業の魯寅植(ノ・インシク)社長、サムスンエンジニアリングの朴基錫(パク・キソク)社長、サムスンテックウインの金哲教(キム・チョルギョ)社長など、重工業および建設系列会社の社長が参加するなか午餐懇談会を開き、海洋エネルギーを世界的事業に育成することを決めた。

李会長は、各社長の報告を受け「エネルギー分野は品質と安全が絶対的であるだけに、20~30年以上使用しても問題ないという評判がほしい」と念を押した。また、昨年サムスンテックウインなどがK9自走砲などの軍需品を納品する過程で起きた品質不良問題に対し、「サムスンでこのような不良が発生したという事実こそが遺憾であり恥ずかしい」とし、「品質不良は根源から取り除くべきであり、再発したときは厳罰しなければならない」と話した。

サムスンが重工業および建設分野においてグローバルビジネスとしての育成を目指している分野は発電プラントと海洋エネルギー開発分野である。

発電プラント建設部門ですでに世界的水準の施工能力を確保しているサムスン物産が発電プラントの施工において競争力を確保しており、サムスンエンジニアリングのプロジェクト統合管理能力と海外プラント施工管理の経験を融合するという戦略を立てている。そして、サムスンテックウィンが発電プラントに必要な圧縮機、タービンのような主要器機の製造装備分野を早期に育成していく計画だという。

海洋エネルギー開発分野では、サムスン重工業の施工能力と陸上プラント建設に強みを持っているサムスンエンジニアリングが相互協力すれば国際競争力を確保できると期待している。

海洋エネルギーに注目する理由は原油高とも関連がある。新興国のエネルギー需要増加による原油高が当面続くと見て、非石油エネルギー事業の成長可能性が有望視されている。サムスンの関係者は「代替エネルギーの中でも深海に埋蔵されているエネルギーを掘り出す事業が急速に成長している」とし、「浮体式液化天然ガス(LNG)保存・再気化設備などは注目に値する」と話した。

役割は系列会社別に分担させる。サムスン物産は海外での工事経験があるだけに、これを活用して実質的にエネルギー生産施設の建設を引き受けるほか、サムスンエンジニアリングはプラント設計能力をエネルギー分野に拡大し、国際競争力を高めていく。サムスンテックウィンは発電プラントに必要な圧縮機やタービンなどの装備を製造する。特に、世界的水準の船舶建造能力を備えたサムスン重工業と陸上エネルギープラント建設経験を持つサムスンエンジニアリングが協力し、世界海洋プラント市場に積極的に進出していく方針だという。

サムスンの関係者は「国内に満足せず海外へ積極的に乗り出せというのが李会長の注文である」と話し、「各社が協力して世界的な中核能力を育成していくことが今回の海洋エネルギー事業の目標だ」と説明した。

サムスン重工業、ドリルシップにおける高い地位を確立

4月18日、BS投資証券は、サムスン重工業が現在まで計23隻のドリルシップの手持ち工事を確保しており、マーケットシェアも48%と、市場において高い地位を確立していると評価した。

サムスン重工業は4月6日、アメリカの石油掘削専門会社であるエンスコ(EnSCO)社から極深海用ドリルシップ1隻を6億4,500万ドルで受注している。同型船2隻に対するオプション契約も含まれており、追加受注も期待できるというのがBS投資証券の判断だ。

サムスン重工業は今年に入り、これまで海洋ガス処理設備(CPF)1基と、ドリルシップ5隻、液化天然ガス(LNG)運搬船2隻など、合計58億ドル分の受注実績を達成している。これは今年の受注目標である125億ドルの46.4%に当たり、造船大手3社のうち最も高い受注実績となっている。

特に、同社が今年2月に、日系オーストラリア資源開発会社であるインペックス社と本契約を締結したCPF1基の価格は、追加装備を含め27億3,000万ドル(3兆500億ウォン)で、今年の受注量確保に大きく貢献した。これは同社における昨年の売上高の4分の1に当たる規模である。

ただし、サムスン重工業の関係者は「今年の第2四半期以降の収益性改善は、一時的要因(販売管理費などの費用減少、海洋プロジェクトの設計変更にとまなう工事代金の入金、厚板価格の下落による安定化)が反映された第1四半期よりさらに鈍化すると予想している」とした上で、「しかしながら、今年の年中営業利益率は、6~7%以上を維持できると予想している」と話した。これは、収益性が高かった2007~2008年度の売上に占める受注量の割合が減り、2009年以降に受注した収益性の低い船舶の売上高に占める割合が増えるためだ。

BS投資証券によると、全体的に見てサムスン重工業は、今年ドリルシップとLNG船に対する従来のオプション分追加受注も可能と見ており、FPSOや海洋プラントなどにおいても持続的に堅調な受注が維持できるとの点から年内125億ドル新規受注目標は難なく達成できると判断している。

サムスン重工業、Zim社と超大型コンテナ船納期延長を協議

2007年、サムスン重工業に12,600TEU級極超大型コンテナ船9隻を発注したイスラエルのZim(Zim Integrated Shipping Services)社が引渡時期の延期を要請した。

4月27日付けのトレードウィンズによれば、現在、流動性問題に直面しているZim社は、サムスン重工業から今年中に引渡されることになっていた1万2,600TEU級コンテナ船9隻の引渡時期を、2018年に引き延ばしてほしいとの要請をした。2007年に1隻当たり1億7,000万ドルで発注したZim社は、すでに2009年9月にも一回納期延長を要請しており、今回これを更に3年間延ばそうとしている。

Zim 社がこのように相次いで引渡時期を延期している理由は深刻な流動性問題のためと言われている。昨年 11 月、スタンダード&プアーズ社から信用格付けの格下げ決定を受けた Zim 社は、今年初めに債権団との財務構造改善約定に失敗しデフォルトの恐れがあるとの噂が流れている。

資金問題に直面している状況で 1 隻当たり 1 億 7,000 万ドルという船価は Zim 社にとっての大きな負担となっている。エバーグリーンが傭船する 1 万 3,800TEU 級コンテナ船の新造価格が 1 億 1,500 万ドル程度であることを考えると、それより小さい船舶を 1 億 7,000 万ドルで導入するのは割に合わないということだ。

Zim 社のスポークスマン Shenhav Kimhi 氏は、引渡延期の要請に対し「市況不振による経営困難に直面しているため」と前置きし、「当初より船舶の納期に関しては柔軟に対応できるよう取り決められているため、それに基づいて引渡延期要請をした」と表明した。Zim 社の CEO である Rafi Danieli 氏は「昨年進出した傭船市場で成果が得られれば、財務状態の改善が可能だ」と語り、山積する困難のなかで肯定的な見通しを示している。しかし、トレイドウインズは、海運が好調だった時期に 13 隻の船舶を高額の船価で発注したことから 17 億ドルの負債を背負ったことが引渡延期の主な要因だと評価した。

Zim 社は金融危機以前に、現代三湖重工業に 1 万 TEU 級コンテナ船 5 隻と 8,800TEU 級コンテナ船 2 隻を 2011 年に引渡す条件で発注しており、現代重工業にも 8,800TEU 級コンテナ船 2 隻を発注した。また、日本の今治造船に 2010 年に引渡す条件で 6,350TEU 級コンテナ船 7 隻および 1,700TEU 級コンテナ船 6 隻、2,500TEU 級コンテナ船 2 隻を発注して積極的な船舶拡大に乗り出した。しかし、金融危機による不況の中、新造発注分が財務の逼迫要因として働いている。

世界 16 位のコンテナ海運会社である Zim 社は、サムスン重工業への発注分以外にも現代三湖重工業に 8,800TEU 級コンテナ船 4 隻を発注している。トレイドウインズは、この船舶に対する延期要請があったかについては不明だとしながらも、引渡時期が 1 年間延期され 2015 年と決定されたことを伝えている。

Zim 社の株式の 98%を保有しているイスラエルコーポレーション側は、Zim 社の財務状況改善のために持続的に資金を投入した。しかし、Zim 社が昨年だけで 4 億ドルの損失を記録し、総額 25 億ドルに達する負債を抱えているため、財務問題は短期間では解決できないと予想されている。

サムスン重工業、3月受注のドリルシップを公式確認

サムスン重工業が3月末に受注したドリルシップ1隻について、発注元の会社がこれを公式確認した。これは、サムスン重工業が今年受注した5番目のドリルシップとなる。

最近の海外メディアによると、ジョン・フレドリクソン(John Fredriksen)グループのドリルシップ分野の子会社であるシードリル(Seadrill)社が、今年3月末にサムスン重工業にドリルシップ1隻(オプション1隻含む)を発注したことを明らかにした。

また、シードリル社は今年2月にサムスン重工業にドリルシップ2隻(オプション1隻含む)を発注したことがあり、今年、サムスンにドリルシップ3隻(オプション1隻含む)を発注することになる。新造船価は6億ドルをやや下回る水準で、今回のドリルシップは、2014年半ばに引渡す予定となっている。

シードリル社のCEOであるAlf Thorkildsen氏は、ドリルシップ発注を公式発表し、今後、追加発注にも乗り出すことを表明した。現在、シードリル社の発注残量は17隻に上っているが、さらに多くのドリルシップを確保し、ドリルシップ好調の波に乗ろうとする意向があると見受けられる。

昨年、ドリルシップ事業分野で64%もの営業利益率を達成した同社は、巨額の手持ち資金をもとに攻撃的なドリルシップ発注に乗り出している。サムスン重工業にはオプション1隻を保有しており、今後の追加発注に対する期待も高い。

大宇造船海洋、営業利益率の下落傾向続く

4月18日、BS投資証券は、大宇造船海洋における第1四半期の営業利益が厚板価格の下落と一過性費用が反映されていないため改善されているものの、今年全般的には営業利益率の下落傾向が続くと予想した。

大宇造船海洋の第1四半期IFRS別途基準実績(個別決算)によると、売上高が3兆ウォン、営業利益は1,610億と予想した。売上高は前期比17.8%減少したが、営業利益は64.3%増加した。

営業利益の改善は、厚板価格の下落と昨年第4四半期に反映された一過性費用が第1四半期には反映されなかったため、相対的に改善したように見えるだけで、低マージン船舶の受注量が依然として増加していることから営業利益率の下落傾向は続く予想されている。

一方、受注の見込みは肯定的と予想されている。同証券は「原油価格の下落に対する懸念、海洋プロジェクト発注の引き延ばしなどにより、ここ1ヵ月間、大宇造船海洋の株価は16.8%下落した」とした上で、「原油価格高騰の長期化と天然ガスの価格上昇に伴う主なオイルメジャー企業の投資拡大により海洋生産設備・掘削設備などに対する需要が着実に増加することが予想されると共に、これに伴う受注も持続的に続く」と予測した。そのため、第2四半期にも受注は持続的に続くと考えられ、今年の受注目標達成は無難と分析している。

大宇造船海洋はこれまで、売上高に占める商船と海洋の割合がそれぞれ7と3になっていたが、徐々に海洋の割合が拡大しており、収益性の改善が期待されている。今後、ガス田の開発から共同参加し、事業開発者として参加するプロジェクトを通じ安定的な追加収益も確保できるものと見られている。

大宇造船海洋、LNG運搬船2隻を受注

大宇造船海洋のコ・ジェホ(高載浩)社長は、就任後初めての海外受注に成功した。コ社長は4月12日、大宇造船海洋のソン・マンホ労組委員とともに、ギリシャ・アテナ現地でアンジェリクスグループのジョン・アンジェリクス会長と16万m³級LNG運搬船2隻に対する受注契約書に署名した。

船主であるアンジェリクスグループは、現在約100隻の船舶を保有しているギリシャ最大の海運会社で、大宇造船海洋とは1994年初めて取引して以来、これまでLNG運搬船12隻と超大型タンカー13隻など、計60隻あまりの船舶を発注してきた。

船舶はすべて巨済島の玉浦造船所で建造され、2015年半ばまでに船主側に引渡される予定で、引渡後にはアンジェリクスグループのLNG部門の子会社であるマランガス社が運航する計画となっている。ちなみに、現在、造船市場でLNG運搬船の1隻当たりの平均価格は2億ドル程度である。

コ社長は「生産だけではなく営業活動においても労使が団結した姿を見せたことで、船主の信頼を一層強化するきっかけとなった」とし、「今後も現場の声と海外の船主会社を結ぶ架け橋の役割をしたい」と話した。

特に、今回の契約式にコ社長とソン労組委員長がともに参加したことに対し、船主側の関係者は「現在のような厳しい造船市況の中、信頼感を与えた」とプロジェクト成功に対する期待を表した。

大宇造船海洋、半潜水式石油掘削船2基を受注

アメリカのヒューストンで開かれている世界海洋博覧会(OTC: Offshore Technology Conference)に参加している大宇造船海洋は、現地時間の5月3日、ノルウェーのソガオフショア(Songa Offshore)社から半潜水式石油掘削船2基を受注したことを明らかにした。

受注額は約 11 億ドルで、2 基すべて玉浦造船所で建造した後、2015 年半ばまで船主側に引渡される。その後、これらの掘削船はノルウェーの国営石油会社であるスタイル(Statoil)社に 8 年間長期傭船され、ノルウェー沿岸、北海地域および極地で運営される予定となっている。

現在スタッドオイル社は、カテゴリD(Category-D)というノルウェー大陸棚の中心海(mid-water)油井開発プロジェクトを進めている。今回の掘削船は、このプロジェクトに使われるもので、水深 100m~500m の所から最大 8,500m の深さまで掘削することが可能である。

長さ 116m、幅 97m のこの掘削船は、深海用ダイナミックポジショニングシステム(Dynamic Positioning System)や浅海でも作業が可能な位置維持係留(Positioning Mooring)設備、極地での運用のための防寒(Winterization)技術などの先端技術が適用される。

一方、今回の契約式には、大宇造船海洋のソン・マンホ労組委員長も参加し、納期・品質・安全などすべての面で最高水準の掘削船を建造する意思を船主側に伝えた。ソン委員長が契約式に参加したのは今年 4 月の LNG 船受注契約式に続き今回が二度目で、一般商船に続き、海洋部門の船主たちにも一致した労使団結の姿を見せることで会社の受注競争力を高めたとの評価を得ている。

これについて同社の高載浩(コ・ジェホ)社長は、「労組委員長がともに OTC のイベントに参加して、労使が一致・安定した姿を見せることで海洋部門の船主から大きな信頼を得ることができた」と評価し、「イベント期間中、アメリカ現地で昼夜を分かたず大型海洋プロジェクトの受注を積極的に支援してくれた委員長に感謝する」と話した。

ソン委員長も「世界的な経済危機が長期化している現時点においては、永続的な企業として生き残ることが最も重要」と述べ、「会社の競争力強化のために労働組合も積極的に応援していきたい」と表明した。

今回の契約を含め大宇造船海洋は、今年 15 隻/基、約 50 億ドルを受注し、このうち約 66%に上る 33 億ドルを海洋構造物などの部門で達成している。

シーメンスPLM、大宇造船海洋PLMシステム構築に着手

シーメンスPLMソフトウェアコリアは、大宇造船海洋と全社規模で、キャド(CAD)・製品寿命周期管理(PLM)・デジタル製造(DM)システムの構築プロジェクトに着手することを5月4日発表した。

5月4日、公式覚書(MOU)締結を終えた両社は、5月から大宇造船海洋のモデル基盤コラボレーションシステムとデジタル生産支援体系を構築するための事業を始め、今後3年間、設計・生産分野に拡大して全社的なCAD・PLM・DMシステム構築に乗り出すことにした。

これに先立ち大宇造船海洋は、2009年に次世代CAD・PLMシステム検討事業を通じ、シーメンスPLMソフトウェアの基盤技術を検証した。昨年には、シーメンスとPoC(Proof of Concept)事業を行い、設計・生産環境の変化を考慮した重要課題を導き出し、本課題の実行に向けた基盤技術の検討を最終的に終え、本課題を共同で実行するまでに至っている。

そのために両社は、基盤技術と軽量モデルの開発はもちろん、図面最小化のためのスマート3D図面と、3D PDF基盤の電子文書、モバイル環境に最適化されたスマート環境の構築、デジタル製造システムDMS(Digital Manufacturing System)基盤の生産情報統合および管理システムの開発に焦点を合わせていく計画となっている。

大宇造船海洋の中央研究所長である李成權(イ・ソングン)専務は「両社は、今回の覚書締結を通じ、大宇造船海洋の蓄積された経験とノウハウを基に、優れたIT技術力を誇るシーメンスのようなグローバル企業との協力を強化し、造船・海洋事業分野において競争力を発揮できる新たな変化をもたらしてくれることを期待している」と話した。

STX、タンカー6隻を2億ドルで受注

STXの商船分野の受注が第2四半期に入っても良好に続いている。4月24日、STXは系列会社のSTX造船海洋とSTX大連がそれぞれ2隻と4隻の中型タンカーを受注したと発表し、受注額が合計2億ドルに上ることを明らかにした。

STX造船海洋は、アメリカのアルテナキャピタル(Alterna Capital)社から50,000DWT級石油製品運搬船(タンカー)2隻を受注し、2013年第2四半期まで引渡す計画だという。STX大連もシンガポールの船主会社であるタンカーパシフィック(Tanker Pacific)社から50,000DWT級タンカー4隻を受注、2014年第3四半期から順次引渡す計画となっている。

また、STX 造船海洋と STX 大連が締結した建造契約には、それぞれ 2 隻と 4 隻のオプションが含まれており、これらが今後、発注につながった時の全受注量は 12 隻、4 億ドルに上ることになる。一隻あたりの船価は 3,330 万ドル程度だという。STX は年初から商船市場における競争力を証明しており、特に、世界的に今年最も発注が多かった中型タンカー市場において抜群の実績を上げている。

信栄証券が 2 月末に発表した造船業界の分析レポートによれば、2014 年と 2015 年に稼働準備が完了する製油所高度化設備の割合が高く、今年から来年まで約 3,000 万 DWT 規模の中型タンカーが発注されるものと予想されている。これは 50,000DWT 級タンカーを基準にすると 650 隻に上る物量で、金額にすると 200 億ドルを上回る規模である。

今年初めから商船分野において相次ぎ受注契約を締結している STX は、中型タンカーだけで計 12 隻を受注し 4 億ドル規模の契約を結んでいる。イギリスの造船海運専門分析機関であるクラークソン・リサーチ(Clarkson Research)の資料によると、今年の第 1 四半期に世界市場で発注された 30,000～60,000DWT 級中型タンカーは計 25 隻で、このうち半分近くを STX が受注している。

STX の関係者は「商船市場の需要増加傾向が目立っているなか、STX 造船海洋と STX 大連が最大の利益を上げると確信している」と話し、「LNG・LPG 船など高付加価値船舶を含め、第 2 四半期にも持続的な商船受注が続く」と自信を表明している。

STX造船海洋、クルーズ船受注キャンセルに

STX ヨーロッパの子会社である STX フランスが昨年 12 月 21 日にバイキング・リバー・クルーズ社の系列会社であるバイキング・オーシャン・クルーズ社から受注したクルーズ船 2 隻は、イタリアのフィンカンティエリ社が請け負うことになった。

4 月 5 日の海外メディアによると、STX フランスに豪華クルーズ船 3 隻を発注したバイキング・オーシャン・クルーズ社は資金繰りに苦しんだ結果、契約を取り消し、クルーズ船の建造をイタリアのフィンカンティエリ(Fincantieri)社に再発注した。

バイキング・オーシャン・クルーズは、当初、STX フランスに合計 8 億ドル(6 億ユーロ)規模の豪華クルーズ船を発注し、STX フランスはサン・ナゼール(St. Nazaire)造船所で建造する計画だった。長さ 230m、幅 26.5m、444 の客室を備え、乗客と乗務員を含む計 1,332 人が搭乗することができるこのクルーズ船は、それぞれ 2014 年と 2015 年の上半期に引渡される予定でオプション 1 隻が含まれており、追加受注の可能性も期待されていた。

「オーディンプロジェクト」と呼ばれたこのプロジェクトは、船舶金融の確保で難航を繰り返し、STX フランスは船舶建造のための資機材発注を延期してまで契約維持に努力したが、結局、契約取消となってしまった。

結局、バイキング・オーシャン・クルーズはフィンカンティエリ社にクルーズ船 2 隻を受注することになり、両社は 4 月 19 日、45,000GT 級クルーズ船 2 隻とオプション 1 隻の建造に関わる MOA(合意覚書)を締結したことを発表した。船価は 1 隻当たり約 3 億ユーロと知られており、近いうちに本契約が締結される見込みとなっている。

STX造船海洋、韓国初の太陽光発電船舶を導入

STX が韓国では初めて太陽光発電技術を適用した船舶を披露する。運航に必要となるエネルギーの一部を太陽光エネルギーで生産する韓国初の太陽光発電船舶である。4 月 19 日、STX パンオーシャンは、6,700 台級自動車専用船「STX DOVE」号に韓国の海運会社が保有する外航船舶としては初めて太陽光発電設備を装着することに成功したと発表した。

STX DOVE 号は、STX 大連造船海洋の生産基地で建造され、昨年の 2011 年 1 月に STX パンオーシャンに引渡された船舶である。今回のプロジェクトは STX ソーラーが太陽光発電設備の開発を担当し、STX マリーンサービスが設置および技術顧問を行い、今年 3 月初めに韓国国内で設備装着を終え、南米で自動車の船積みを完了した後、4 月 18 日に蔚山に入港した。

STX DOVE 号に設置された太陽光発電モジュールは、横 25m、縦 11m 規模の計 240 の集熱板から最大 24KW の出力を出すことが可能だ。エンジン制御装置や空調、照明など船舶の運航に必要とされる電力の 5%を賄う水準である。

STX パンオーシャンでは今後モジュールを変更し、今年末までには 60KW、2013 年には最大 120KW まで出力を増大させる計画で、変更後は約 30%の電力が賄えると予想している。STX パンオーシャンの関係者は「太陽光発電設備の設置を通じて燃料低減だけでなく二酸化炭素排出量の削減効果も期待できる」と話した。

太陽熱発電は未来型グリーン船舶の代表的な特徴である。これまでは一部の遊覧船に太陽光発電設備を設置し、船内の照明などに活用したことはあったが、外港船舶の運航に直接利用されたのは韓国では初めてのことである。今後、太陽光発電設備の発電能力を向上させ、経済的利益を極大化することが今回のプロジェクトのカギといえる。

今回の船上太陽光発電設備の導入に成功した背景には、何といても STX グループ系列社間の協力と努力があった。STX ソーラーが太陽光発電設備の開発を担当し、設置および船舶に係わる技術顧問を STX マリーナサービスが担当した。また、STX パンオーシャンは年初に燃料最適化チームを新設し、グリーンエネルギー導入のための投資を惜しまなかった。STX パンオーシャンは、今回のプロジェクトを通じて船舶の省エネ効果と経済性を検討した後、本格的に導入を推進していく予定である。

同社の関係者は「グリーンエネルギーブームが海にまで拡大しており、環境配慮型技術を先に確保した企業が造船および海運業界をリードすることになる」と話し、「今回取り入れた太陽光発電の燃料削減効果だけでなく、運航における様々な面を慎重に検討して良い結果が導き出されれば、今後、他の船舶への導入も推進できると期待している」と抱負を語った。

STX造船海洋、LPG船を受注

STX 造船海洋が液化石油ガス(LPG)船 2 隻を新たに受注した。同社は、ウルトラガスグループ(Ultragas Group)から 22,000CBM 級 LPG 船 2 隻の受注を受け、鎮海造船所で建造し、2014 年の第 2 四半期に引渡す計画であることを発表した。今回の契約には同型の LPG 船 4 隻を追加建造するオプションが含まれている。

ウルトラガスグループは、18 の海運会社で構成された多国籍海運グループで、エネルギーおよび不動産投資事業にも進出し、韓国・中国・日本などアジア圏の造船所への発注経験が多い会社である。

STX 造船海洋の関係者は「天然ガス需要増加にともない LPG 船、LNG 船などの代表的な高付加価値船舶の発注が増えると予想している」とし、「第 2 四半期にも受注成果を高めるため最善の努力をしていきたい」と抱負を語った。

現代尾浦造船-STX造船海洋、激しい受注戦を展開

ユーロ圏の財政危機による主要国の信用格付け下落、船舶金融の縮小、新造船発注量の急減などにより世界の造船業界が低迷しているなか、現代尾浦造船とSTX造船海洋の二社が中型(Medium Range. 以下MR)船舶の受注において熾烈な受注戦を繰り広げている。

5月2日、イギリスの造船海運分析機関であるクラークソンの分析発表によれば、世界

における第1四半期の発注量は計199隻で、主に海洋プラント、石油製品運搬船(MRタンカー)、LPG船の発注だったことが分かった。深刻な受注不況のなか、現代尾浦造船とSTX造船海洋の二社が中型級船種の受注を続けている。

STX造船海洋は4月末まで合計38隻、22億ドル分を受注した。主な受注実績は、中型タンカーとバルク船、LNG-LPG船など高付加価値船舶の受注と、STXヨーロッパのOSV(海洋特殊船)船などである。同社は、今後、大規模な中型タンカー・バルク船の発注があると予想しており、持続的な受注による売上増加傾向を続けてとの見通しを示している。

同社の関係者は「STXは年初から継続して受注契約を締結しており、特に商船分野においては独歩的な実績を上げている」と話し、「LNG-LPG船など代表的な高付加価値船舶と海洋プラント分野においても受注を続けていく」と抱負を語った。

現代尾浦造船は、中型級船舶を計21隻、10億ドル分を受注し今年目標額の32%を達成している。また、今年3月には、海洋作業支援船(PSV:Platform Supply Vessel)の大規模受注に成功、高付加価値船を中心とした船種多様化を果たした。同社は、不況から脱するため原油高と環境規制などによる船主会社の要求に合わせ、低燃費(Eco Ship)、環境配慮型(Green Ship)船舶の開発受注に集中しており、競争力確保のため未来戦略船種を主とした受注戦略を立てている。

同社の関係者は「造船市況が困難な状況にあって徹底的な事前準備を経たニッチ市場攻略で船種多様化に成功した」と評価し、「海洋支援船、中小型 LNG船、バルク船など新船種市場への進出に成功するための準備を惜しまない」と抱負を語った。

STX OSV、海洋曳航特殊船を受注

STX OSV が相次いで海洋特殊船の追加受注に成功し、受注拡大に拍車をかけている。STXヨーロッパの海洋特殊船部門の子会社であるSTX OSVは、4月12日(現地時間)アイスマン(Iceman AS)社から海洋曳航特殊船(Anchor Handling Tug Supply vessel)1隻を受注したことを明らかにした。

長さ94m、幅24m規模のこの海洋曳航特殊船は、同社が独自に開発した「AH 12」デザインが適用された上、砕氷機能を備え、極地において多目的運航ができるよう設計されている。ルーマニアの造船所で船体部分を建造した後、ノルウェーの造船所で後半作業を進め2013年に引渡す計画となっている。

アイスマン社は海運・エネルギー中心の企業投資サービスを提供するパレトプロジェクトファイナンス(Pareto Project Finance AS)社によって設立されたノルウェーの投資会社である。

一方、STX OSV は 4 月 13 日(現地時間)ノルウェーのシエム・オフショア(Siem Offshore)社から海底建設特殊船(Offshore Subsea Construction Vessel、OSCV)2 隻を受注したことを明らかにした。また、同型船舶 2 隻のオプション契約も締結したことが知られ、近いうちに追加受注も期待されている。

この船舶は、長さ 121m、幅 22m 規模で、同社が独自に開発した船形デザインである「OSCV 11」が適用され、海底建設作業に必要な 250 トン規模のクレーンが船舶甲板に設置される予定となっている。ルーマニアのトルチェア(Tulcea)造船所で船体部分を建造した後、ノルウェーのブラットバーク(Brattvaag)造船所で後半作業を進め、2013 年の下半期に引渡す計画となっている。

STX OSV は今年に入ってから現在まで計 6 隻の海洋特殊船を受注している。これは同社が保有している建造ノウハウと技術競争力が対外的に認められているためと見られ、今後の受注拡大も予想されている。特に、造船景気が低迷している中でこのような受注成果をあげたのは、原油高やエネルギー不足などによって海底資源開発プロジェクトが活性化し、海洋特殊船市場が脚光を浴びているためと解釈されている。

STX の関係者は「海洋特殊船市場は海洋プラントの活況とからみ合っただけで今後も市場規模がさらに広がると予想している」と話し、「STX OSV は積極的な受注活動にさらなる拍車をかけていく計画である」と抱負を語った。

STX OSV買収戦、2社に圧縮

STX グループの流動性確保のため売りに出されていた STX OSV の引受候補が 2 つにしぼられた。4 月 18 日のブルームバーグ通信など海外メディアによると、STX ヨーロッパの海洋特殊船部門の子会社である STX OSV の引受候補として、イタリアの造船会社フィンカンティエリ(Fincantieri)とアメリカの投資ファンドであるカーライル(Carlyle)とのコンソーシアムとシンガポールの造船所ケッペル(Keppel)とシンガポール系ファンドとのコンソーシアムの 2 つにしぼられた。売却手続きは早ければ来月中に終わると伝えられている。

企業売却に詳しいある関係者は「実体調査など売却に必要な手続きはすべて完了した」と話し、「現在、最終的に買収価格を調整している」と説明した。シンガポール株式市場に上場された STX OSV の時価総額はおよそ 1 兆 8,000 億ウォンである。

STX OSV は STX グループが 2007 年に買収した STX ヨーロッパの子会社で、油田開発と探査作業用の海洋作業支援船をデザインし建造する造船会社である。現在、ノルウェー、ルーマニア、ベトナム、ブラジルなど 4 カ国に 9 つの造船所を持っており、約 9,000 人の社員が働いている。STX グループは、STX OSV の持ち分 50.75%を保有している。したがって、経営権プレミアムを上積みした売却価格は 1 兆ウォンを超えるものと予想されている。4 月 16 日の終値基準で、STX OSV の株価は、一株当たり 1.745 シンガポールドルとなっている。

ただし、「STX グループが STX OSV 売却に積極的なのは流動性改善のためだ」ということが市場に知られ、引受候補企業が価格を大幅に削ろうとすることが予想されている。STX OSV の株価が売却を公式化した昨年下半期以降、過度に上がったというのがその背景にある。

造船業界の関係者は「引受候補の企業が時間を引き延ばすと有利だと考え、交渉が予想より長引いている」としながら、「だが、来月初めごろには終わると見られている」と説明した。

STX グループは、買収後も利益だけを重視した即転売などの事態を起こさない引取先を望んでいるという。こうした点からイタリアの財務部が管理してクルーズ船、フェリー、高級ヨットを製造しているフィンカンティエリー・コンソーシアムが有利だと見られている。フィンカンティエリ社が買収に成功した場合、ブラジル地域に集中して市場拡大を図ることが予想される。しかし、業界では流動性確保のための売却であるため、何より価格が最大の変数になると見ている。

造船業界の関係者は「STX OSV が売却されれば STX グループにおいて流動性確保は一服するが、造船市況の不振などが続くという点はこれからも負担要因となるだろう」と話した。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第13号:平成24年6月

■ トピック記事

- ◎ 造船大手3社、海底市場の攻略に積極的に乗り出す ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 韓国大手造船3社の動向 ----- P3
- ◎ 造船受注は韓国の独歩態勢 ----- P4
- ◎ 造船業界のCEOがギリシャの総出動 ----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、1隻当たり6億ドルのドリルシップ受注競争 ----- P6
- ◎ 現代重工業、世界最大規模の半潜水型掘削リグを受注 ----- P7
- ◎ 現代重工業、自動車専用船(PCTC)2隻を受注 ----- P8
- ◎ 現代三湖重工業、セミリーグ船を初受注 ----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、PSV建造準備に万全を期す ----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、第1四半期の営業利益は384億ウォン ----- P10
- ◎ 現代尾浦造船、PC船好況の勢いに乗る ----- P11
- ◎ ステナバルク、サムスン重工業・大宇造船海洋のLNGオプションを延期 ----- P11
- ◎ サムスン重工業、造船産業マイスター高校を応援 ----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、世界最大規模のコンテナ船を生産 ----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、南東発電と北米地域の風力事業に乗り出す ----- P13
- ◎ 大宇造船海洋、第1四半期の営業利益は1,812億ウォン ----- P14
- ◎ 大宇造船海洋、1兆ウォン規模のLNG-FPSOを今年初めて受注 ----- P15
- ◎ 韓進重工業、影島からスービックへ ----- P16
- ◎ 韓進重工業、第1四半期の営業実績は91%増加 ----- P16
- ◎ 韓進重工業、社債の格付けがA(否定的)へと下落 ----- P17
- ◎ 韓進重工業、太平洋市場を狙う ----- P18
- ◎ STXの子会社売却で財務改善のピッチ上がるか ----- P19
- ◎ STX造船海洋、1.4万TEUコンテナ船受注契約が霧消 ----- P20
- ◎ STX造船海洋、中型タンカーと高付加価値船舶分野において持続的な受注 ----- P21
- ◎ STXパンオーシャン、重量物運搬船を新造発注 ----- P22
- ◎ STX OSVの引受はフィンカンティエリが有力 ----- P23
- ◎ 斗山グループ、海洋プラント市場進出なるか ----- P23
- ◎ ロシア発 LNG船発注が目前 ----- P25

■ トピック記事

造船大手3社、海底市場の攻略に積極的に乗り出す

造船業界が未来の開拓地として期待している海底(Subsea)市場への攻略に本腰を入れ始めた。業界では一般船舶と海上プラントに続き、サブシープロジェクトが造船産業の新たな成長エンジンとなると期待している。

業界筋によれば、現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業などで構成されたコンソーシアムが今年7月から始まる知識経済部のサブシー海洋プラント事業への参加を進めている。

これは、水深3,000m以上の深海に埋蔵されている石油・ガスの採掘、分離、移送、保存、荷役などに関する技術を開発するプロジェクトで、知能型深海プラント・エンジニアリング技術、環境配慮型フロート式トップサイドシステム、信頼度の高いサブシー製作処理システムなどの課題が含まれる。

最終的に6月末に事業者として選ばれると、政府からの支援を受けて6年(オリジナル技術3年、応用3年)間、技術開発を進めることになる。

造船大手3社の各社は専担チーム(TF)を構成し、合併・買収(M&A)を推進するなど自己能力向上の速度を上げている。大宇造船海洋の新業準備チームの関係者は「サブシー技術は、進入障壁が高く先進国の企業が先取りしている分野であるが、政府の支援および産学研との協力を通じて市場進出を早めることができる」と期待感を表した。

サブシーは深海の油井から原油を抜き出し、海上のFPSOなど海上処理施設に引きあげて送るために必要な設備で、ドリリング装備、不純物除去分離装置、油圧調節集合管、原油を海上に引き上げ送り出す電気モーターポンプとパイプなどで構成される。

海底分野における実績がほとんどない韓国の造船業界がサブシー産業に注目する理由は、海上設備産業よりも規模が3倍大きく、付加価値が高いためで、市場調査機関であるDouglas Westwood社によると、水深500m以上のサブシー産業の規模は2013年に250億ドルに達すると予想している。業界と政府は、2015年に設計から試運転まで工事のターンキー方式で国際競争への入札参加を試みる方針である。

一般的に韓国企業は「スピード経営」と称し、経営判断、事業展開など他の国の企業に比べ非常に早い。今回の方策は、新たな市場へ早く進出することによって、できるだけ他の国の企業に追従させない環境を整えようという狙いがうかがえる。

■ 主要ニュース

韓国造船大手3社の動向

6月4日、韓国投資証券は、韓国の造船業界が6月に大規模な受注実績をあげると予想した。造船大手3社の受注総額が85億ドルに達する見込みで、欧州財政危機が海洋プラント発注を阻害する可能性は非常に低く、掘削リグおよびLNG船の発注も引き続き堅調であることを予想した。

同証券会社によれば、6月に受注が予想されるプロジェクトの規模は、生産貯蔵設備55億ドル、掘削設備20億ドル、LNG船10億ドルに達している。大宇造船海洋が単独で入札している10億ドル規模のマレーシアPetronasのFLNGプロジェクトは最終契約の段階に入っている。約20億ドル規模のアンゴラのMafumeira Sul Platformプロジェクトもやはり大宇造船海洋が受注すると見られている。現在、アンゴラ現地法人の設立手続など実務的なプロセスが終わる6月末～7月初めに契約が交わされる予定と見られている。

約25億ドルに達するナイジェリアのEgina FPSOプロジェクトは、現代重工業とサムスン重工業が最終段階まで競合を続けており、同プロジェクトも6月中には最終結果が出る予定である。生産貯蔵設備以外にも掘削リグ(ドリルシップ・セミリグ船)の契約も、従来のオプション発効などにより続く見込みで、LNG船は既存のオプション発効のみならず新規契約も予想されている。

HMC投資証券は、大宇造船海洋に対し、売上高が期待を下回ったものの営業利益は市場の期待値に符合する水準と評価した。その理由として厚板価格の下落が営業利益に肯定的な影響を及ぼしたと判断している。また、もし追加的な厚板価格の値下げがあれば、造船業界における実績の安定傾向さらに高まると予想した。

NH農協証券は、サムスン重工業に対し、大手3社のうち最も高い受注実績を見せており、高付加価値船の受注により収益性においても最も早く改善すると予想した。同社は、5月末まで58億ドルの受注を達成しているが、これは年間目標125億ドルのうち46%に当たる成果だ。現在保有中のオプションだけでも、ドリルシップ8隻とLNG船10隻に達しており、年間受注目標達成には問題ないと予想した。また現在、確保している手持ち工事量387億ドルのうち高付加価値船種が74%に達しているうえ、今年に入ってから受注内容も海洋プラント、ドリルシップ、LNG船など高付加価値船種で構成されているため、収益性が徐々に改善し、今後の受注競争にも肯定的な影響を与えると分析した。

一方、世界最大の造船会社である現代重工業は「トップのジレンマ」に陥っているとの評価を受けている。世界最大規模と最高の技術を誇る同社は、これまで低価格の発注提案を断り続けてきた。だが、世界的な不況の長期化により造船会社らの仕事が減少している中、現代重工業はプライドを曲げるかどうかの根本的な悩みに陥っているとされている。

6月3日、業界によれば、船舶の工事物量がどのくらい残っているのかを示す手持ち工事量において、現代重工業は580万CGT(標準貨物船積算トン数)、サムスン重工業735万CGT、大宇造船海洋は653万CGTとなっており、現在確保されている仕事だけで見れば、現代重工業は3位となっている。

手持ち工事量が現代重工業の建造能力の1年分以下にまで下がっている危機的状況にあつて、現代重工業も価格に臨機応変の対応を取り始めたと見られている。同社が台湾の海運会社であるエバーグリーンから1万3,800TEU級コンテナ船を受注した時、市場価格より20%ほど安い価格で契約を交わしたことがその理由だ。

現代重工業の関係者は「実績の不振はトップ企業のプライド云々ではなく、ただ収益性を重視した受注戦略によるものである」と説明し、「攻撃的な営業活動を再開しているだけに目標達成は無難と見ている」と述べ、業界の評価を一蹴している。

韓国投資証券は、大手3社の6月の受注予想額が海洋プラントの発注が本格的に行われた2011年以降最大の月別受注金額になると説明し、海洋プラント市況は欧州財政危機の中にもかかわらず堅調であると強調している。特に、大手3社のうち最低40億ドルの受注が予想されている大宇造船海洋を注目したいと表明した。

各証券会社が韓国の造船大手3社の見通しは明るいものと説明している反面、中小造船業界は依然厳しい状況である。海洋プラントには高度な技術力が必要とされることもあり、大手と中小の格差は、同伴成長を掲げる政府の方針と異なり、今後一層広まる可能性もある。

造船受注は韓国の独走態勢

海洋専門誌クラークソンによると、韓国は4月に世界で発注された船舶の53.4%(17隻)を受注した一方、中国は20.5%に過ぎない規模にとどまったことがわかった。

今年4月までの受注量において韓国は、106億2,000万ドル分の船舶81隻、252万CGTを受注した一方、中国は23億2,000万ドル分の船舶87隻、123万CGTを受注している。

昨年に続き今年も韓国が中国を突き離して新造船受注量はトップであるが、世界の造船

市場は未だ低迷から脱することができない状態が続いており、4月に世界で発注された船舶は、51隻、101万8,000CGTに過ぎなかった。

これはCGTベースで、2009年9月(74万6,000CGT)以降最も低く、4月までの受注量も、277隻、515万CGTで、昨年の同期間の622隻、1,329万CGTに比べ60%も急減した水準である。一方、3月末で世界的な手持ち工事量は、5,554隻、1億752万CGTで、2006年1月(1億527万CGT)以降、最低水準に落ち込んでいる。

新造船市場が低迷している中、新造船価の下落傾向が1年近く続いている状況で、先月末のVLCCの標準船価は9,650万ドルと、2004年8月(9,250万ドル)以降最も低くなっている。ケープサイズバルク船の船価もこの1ヵ月間で50万ドルがさらに下落し4,650万ドルを記録したほか、今年まだ1隻も発注されていない1万2,800～1万3,500TEU級超大型コンテナ船の新造船価は、この1ヵ月で350万ドル下落した1億1,900万ドルとなっている。

船価が下落している中でも、技術面、信頼性などの観点から発注先を中国から韓国のメーカーに戻している船主は少なくない。一般商船、海洋プラントとともに、しばらくの間、韓国が世界トップの座を維持しそうな状況である。

造船業界のCEOがギリシャに総出動

造船業界の最高経営者(CEO)たちがギリシャで開かれる世界最大の船舶博覧会に総出動した。今年で 23 回目を迎える今回の博覧会には、日本・韓国・中国などを含む合計 21 カ国から 1,858 の企業が参加した。

6月4日から8日までギリシャのアテネにあるメトロポリタンエキスポで開かれた船舶博覧会「ポシドニア」には、李載星(イ・ジェソン)現代重工業社長、魯寅植(ノ・インシク)サムスン重工業社長、高載浩(コ・ジェホ)大宇造船海洋社長、申相昊(シン・サンホ)STX 造船海洋社長、崔元吉(チェ・ウォンギル)現代尾浦造船社長など、造船業界の CEO が参加した。また、CEO とともに海外営業、技術分野などを担当している役員も同行した。

ポシドニアは、ノルウェーで開かれるノール SHIPPING とともに世界最大の造船および造船資機材の展示会として数えられる。偶数年にはポシドニアが、奇数年にはノール SHIPPING が交互に開かれるが、ポシドニアの規模の方が大きい。

ポシドニアは、ギリシャで 2 年ごとに行われている最大規模の船舶博覧会で、全世界の造船業界の関係者が一堂に会する特性があるため、展示会の期間中に受注契約がはかどる場合が多い。今回のように CEO が直接前面に出る場合、船主の好感度は高まる。そ

ういう点から造船産業が好況だった 2008 年のポシドニアの期間中には、韓国の造船大手 3社がそれぞれ 20 億ドル以上の受注契約を結んだ。しかし、世界金融危機のあおりを受け始めた 2010 年の展示会ではサムスン重工業だけが 3 億 4,000ドル規模のタンカー5 隻を受注するにとどまった。

ただ、今年はそれすら望めないほど状況が良くない。造船業界のある関係者は「詳しい数値の把握は難しいが、世界最大の海運国であるギリシャですら今年第 1 四半期の船舶発注量が昨年同期に比べ、ほとんどゼロに近い」と語った。

そのため、造船大手3社は、今年の展示会では世界トップクラスの海洋プラント技術を知らせ、船主との親睦を深めることに重点を置いた。実際、3 社は船舶展示会であるにもかかわらず、現代重工業はドリルシップ、サムスン重工業と大宇造船海洋はフロート式液化天然ガス生産貯蔵出荷設備(LNG-FPSO)など海洋プラントと高付加価値船舶の模型などを展示した。海運不況によって船舶の発注規模が縮小した代わりに海洋プラントの発注が増えている点を考慮したものだ。

また、現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋、STX 造船海洋などは、韓国造船協会とともに韓国館を運営し、6 月 5 日、韓国造船業界の CEO をはじめとする役員が「韓国の日」行事を開催した。この行事は、今年 4 月に就任した高載浩(コ・ジェホ)韓国造船協会新任会長が初めて主管した。

このようなイベントの中での韓国勢のプレゼンスは非常に活発である。特に最近では、海洋プラント関連で、自ら力を入れて、オイルメジャーを招聘し、米国などでイベントやセミナーを頻繁に開催している様子である。

■ ニュース速報

現代重工業、1隻当たり6億ドルのドリルシップ受注競争

1隻当たり6億ドルを超える高付加価値船舶であるドリルシップの受注競争が激しさを増している。トップを走るサムスン重工業とそれに続く現代重工業、大宇造船海洋が競合している。原油高による海上油田開発ブームにより発注が大きく増えているドリルシップ分野は、1996 年以降、全世界の発注量(108隻)の49%(53隻)をサムスン重工業が受注し先行している。そのような状況の中、最も遅く2007年にドリルシップ市場に参入した現代重工業は、昨年、合計 11隻のドリルシップを受注し、10隻だったサムスン重工業をしのいでトップの座に躍り出た。

今年サムスン重工業が初頭から5隻を受注して市場をリードしているが、現代重工業が今年初のドリルシップを受注し競争が始まった。5月10日、現代重工業は、原油・ガス掘削専門会社であるアメリカのダイヤモンド(Diamond Offshore Drilling Limited)社が発注した6億5,000万ドル(約7,400億ウォン)のドリルシップを受注したと発表した。ダイヤモンド社は昨年1月から合計4隻のドリルシップを現代重工業に発注している。ダイヤモンド社は、32基の半潜水式掘削設備と8基のジャッキアップ設備(固定式掘削設備)などを保有する世界的な掘削専門業者である。

今回受注したドリルシップは、長さ229m、幅36mで、海面から最大12kmまで掘削できる。現代重工業は今月から設計に入り、2014年の第4四半期に船主会社に引渡す予定となっている。

現代重工業のドリルシップは、徹底したドリルシップ専用設計を通じて船舶の大きさを最適化し、燃料効率が高く修理費用が低いという点が特徴だ。さらに、コア設備であるスラスト(Thruster:補助推進力発生装置)の船上修理が可能となるよう設計し、メンテナンス費用を大きく削減した。また、波の激しい海上で自ら位置制御できるシステムとコンピューター推進システムなど、各種の最先端装置を適用した。加えて、従来の6重爆発防止装置(BOP)を7重に拡大することで安全性をさらに高めている。

現代重工業の関係者は「2010年に初のドリルシップを引渡した後、わが社のドリルシップの効率は高く、費用は低いということが市場に知られ、世界のオイルメジャーの関心を集めている。特に、欧米各地で大きく認められ、追加受注を期待している」と語った。

ドリルシップ市場は、韓国の造船会社が特化した技術力で市場を握っている。特に、サムスン重工業は1996年以降15年間トップの座を守っている。今年に入って合計5隻(27億ドル)のドリルシップを受注、現在までの総受注総額は58億ドルに達している。また、2006年にドリルシップ市場に進出した大宇造船海洋は、現在まで合計19隻を受注している。

現代重工業、世界最大規模の半潜水型掘削リグを受注

現代重工業が世界最大規模の半潜水型掘削リグの受注に成功した。同社は5月28日、ノルウェーのフレッド・オールセン・エネルギー(Fred Olsen Energy)社より1基、約7億ドルの半潜水型掘削リグ(Semi-submersible rig)プロジェクトを受注したことを発表した。

この掘削リグは、水深70m～3,000mの海上での作業が可能で、海水面から最大12,200mの深さまで掘削することができる。長さ123m、幅96mで、これまで建造された半潜水型掘削リグの中で最大規模となる。今年に入って大型海洋プラントの受注不振が続いていた現代重工業にとって、今回の受注ニュースは朗報といえよう。

現代重工業は、世界で最も厳格なことで知られる「ノルウェー海洋産業標準(NORSOK)」に則って今回の半潜水型掘削リグの設計および建造を行うことになっている。掘削リグは、北極海の極寒の気候と強い波浪に耐えなければならないため、より厳格な条件を満足させなければならない。

今回の受注は設計から試運転まですべての過程を現代重工業が単独で請け負う一括受注契約方式となっており、この契約にはオプション 1 基が含まれ今後の追加受注も期待されている。同社は、この掘削リグを郡山造船所で建造、2015 年 3 月に船主側に引渡す予定となっている。2010 年に完工した郡山造船所は現在まで 26 隻の船舶を建造しており、今回の初めての掘削リグ建造を機に高付加価値船舶建造に力を注いでいきたいとしている。

現代重工業の関係者は「石油などエネルギー関連の特殊船舶は、高度の製造技術が必要なだけに何よりも船主会社との信頼関係が重要だ」と説明し、「現代重工業は現在、ドリルシップなど高付加価値船市場において良好な評価を受けており、今後の追加受注も期待している」と抱負を語った。

現代重工業、自動車専用船(PCTC)2隻を受注

海外メディアのトレードウィンズによると、現代重工業がユーコー・カーキャリアーズ(Eukor Car Carriers)社から6,600台級自動車専用船(PCTC)2隻を受注したことが明らかとなった。

船価は1隻当たり6,700万ドルで、2013年第2四半期に引渡す条件となっている。この価格は、現代重工業が昨年ノルウェーの NOCC 社から受注した 6,500 台級と同じ水準である。また、今回の受注には同型船のオプション 2 隻が含まれており、今後追加受注の可能性も期待されている。

業界では、これまで発注の話がなかった PCTC 船発注のニュースが最近になってよく聞かれることから PCTC 船市場の復活を期待している。今年 4 月末にイスラエルの Ray Shipping 社が現代尾浦造船に 6,500 台級 PCTC 船 1 隻を発注したことに続き、Zodiac Maritime 社も日本の今治造船に 6,500 台級 2 隻を発注した。この船舶は 1 隻当たり 6,000 万ドルで発注されたと知られている。依然として PCTC 船の運賃は底値水準だが、金融危機以後、新造発注が途切れていたのが最近になって船隊拡張に対する動きが現われていると見られる。

業界トップのワレニウス・ウィルヘルムセン(Wallenius Wilhelmsen)やホーグ・オートライナーズ(Hoegh Autoliners)社はいまだに新造発注の動きを見せていないが、他の造船会社が新造発注を始めたことで PCTC 船市場の復活を予測する楽観的な意見も少なくない。

現代三湖重工業、セミリーグ船を初受注

現代重工業の非上場系列会社である現代三湖重工業が初めて半潜水式掘削船を受注すると見られる。最近の海外メディアによると、ジョン・フレドリクソン(John Fredriksen)グループが率いるノルウェーのシードリル(Seadrill)社が、5月4日、現代三湖重工業に半潜水式掘削船1基を発注したことが明らかとなった。オプション1基が含まれている今回の契約の受注額は6億5,000万ドルで、2014年の第4四半期に引渡される条件となっている。

半潜水式掘削船とは文字通り海水に浸かった状態で掘削作業をする船舶のことである。海水に沈んだ状態で掘削作業をするため、一部では半潜水式掘削船と呼ばれる。この船は一般の掘削船より波や風の影響を受け難く、その分、活動範囲が広いというメリットがある。また、半潜水式掘削船は一般商船より建造過程において高い技術力を要する船舶で、韓国では大宇造船海洋が世界で発注される半潜水式掘削船のほとんどを受注している。

今回発注された掘削船は、ノルウェーの造船会社モス・マリタイム社の設計(Moss CS60 デザイン、N Class)型で建造され、北大西洋の厳しい環境の中、最大水深1万フィートの海域においても円滑な掘削作業が可能となるよう設計されている。

シードリル社が現代三湖重工業に発注した背景には、傭船契約が順調に進められ、船隊拡張のための投資資金が確保されたことがあると分析されている。同社は5月4日、シェブロン(Chevron)社と半潜水式掘削船の傭船契約を結び、海洋掘削設備を発注することで高額の傭船料収入をあげている。シェブロン・タイに傭船されるテンダーリグ船は、5年間、2億3,500万ドルで傭船され、中国のCosco Nantong造船所で建造される予定である。

現在、オイルメジャーの海洋掘削設備の傭船需要が高いため、現代三湖重工業に対し保有しているオプション1基も早期に行使される可能性が高まっている。業界は今年8月ごろオプション行使が行われると見ている。

現代尾浦造船、PSV建造準備に万全を期す

現代尾浦造船は、今年初の受注に成功したプラットフォーム支援船(PSV)の建造を成功させるため、船主および資機材関係者とのキックオフ会議を4月23日から27日まで開催したことを明らかにした。

今回の会議では設計部門の各部署担当者を含め、船主会社であるイギリスのBP社および重要資機材の製造会社であるロールスロイスの関係者などが参加し、PSV1号船と

なる 8100 号船を本格的に設計する前に船舶の基本的な概要および特性、船主側の要求項目などに関する事前協議を行った。

海洋作業支援船(PSV)は、石油・ガスなどを掘削する海洋プラットフォームに必要な燃料・食料品・化学薬品などの物資を普及するための特殊船で、より綿密な設計と建造計画が求められる。そのため現代尾浦造船は、会議を通じて船主の要求項目と設計の際に発生可能な様々な問題について前もって綿密に把握し、完璧な品質の船舶を適期に引渡せるよう万全を期す計画だ。

現代尾浦造船は今年 4 月にイギリスの BP 社から 4,700 トン級海洋作業支援船 4 隻を受注し、その第 1 号船となる 8100 号船に対して今年の年末に鋼材切断式(起工式)を行い、本格的な工事に取り組む予定となっている。

現代尾浦造船、第1四半期の営業利益は384億ウォン

現代尾浦造船が第 1 四半期に予想通りの不調な実績となったことを発表した。5 月 15 日、同社は公示を通じて第 1 四半期の実績を公開した。それによると、売上高は前年比 10%減少の 1 兆 873 億 3,400 万ウォン、営業利益は 75.1%減少の 384 億 600 万ウォンと、営業利益率 3.5%を達成した。当期純利益は 427 億 7,700 万ウォンで前年比 70.9%の減少となった。

SK 証券は 5 月 16 日、予想通りの実績だったと評価し、その原因を 2010 年以後の低船価の受注量とバルク船の割合が増えたことで収益性が悪化したと分析した。ただし、バルク船の割合は下半期に行くことにつれて減り、造船の営業利益率は第 1 四半期の 3.8%から第 4 四半期には 6.3%まで改善するという前向きな予想を出した。それに加え、新規受注が円滑に行われているため、今後の実績改善につながっていくと評価した。

これに対しサムスン証券は、第 1 四半期の不調な実績は、不況期に受注したバルク船の受注量を売上に計上したためだと分析し、厚板価格の下落分を考慮しても失望的な水準であると厳しく指摘した。そして、バルク船は中国との競争が激しい代表的な船種であるため、競争の激化により受注の時に十分な船価を要求しにくかっただろうと一定の理解を示しつつも、営業を好転させるためには、やはり世界的な船舶建造設備部門の経営合理化を通じた商船部門の船価回復が先行されねばならないと分析した。

KTB 投資証券は、現代尾浦造船の第 1 四半期の実績減少は予想通りだとしながらも、今後の収益性は、第 1 四半期に底を打った後徐々に上昇し、年 5%台水準を達成していくと評価した。また、今年の実績がすでに目標値の 31.3%を達成しているため、上半期までに 50%達成が可能との予測を発表した。

現代尾浦造船、PC船好況の勢いに乗る

石油化学運搬船(PC 船)を中心とする中小型船が好況のサイクルに進入したという意見が出ている。HMC 証券は 5 月 29 日、現代尾浦造船と STX 造船海洋の躍進を予想した。

同証券は、北米のシェールガス開発と石油化学プラントの増設で南北アメリカ地域における PC 船の需要増加が予想されていること、中東地域が事業多角化のために精油化学設備の増設を進めていることを根拠として挙げている。特に、ブラジル・メキシコなど中南米地域での石油製品の需要増加を受け、アメリカのテキサス州と中南米の間での石油製品・化学製品・LPG の物流が増加すると予想している。

また、現代尾浦造船も堅実な財政と技術力を備え、建造船を多様化しており、中小規模の造船会社が事業再構築を強いられている状況であるため、同社にメリットがあると予想した。

大型商船は依然として全般的に不振が続いているが、現代尾浦造船が建造する PC 船・海洋支援船・PCTC 船などは好況のサイクルを迎えている。現代尾浦造船は 4 月末まで 10 億ドル受注を達成しており、上半期 16 億ドル受注は勿論、今年の実績目標である 32 億ドルも無理なく達成できるとの予想である。

何よりも中・韓の中小造船会社が不況の中、事業再構築を強いられているため、現代重工業グループに属し、財政的に堅調な現代尾浦造船が相対的に強みを見せると予想されている。

中小型船が好況のサイクルに入ったのかについては「まだ入っていない」という意見も相次いで出ているものの、これまでの振るわなかった状況に比べれば最近の動きが「相対的な好況」を見せていることは事実といえる。昨年、受注実績が思わしくなかった現代尾浦造船と STX 造船海洋が今年、どれほどの受注実績を見せるかに注目が集まっている。

ステナバルク、サムスン重工業・大宇造船海洋のLNGオプションを延期

サムスン重工業と大宇造船海洋にそれぞれ2隻ずつLNG船オプションを保有しているスウェーデンのステナバルク社が4月に満了したオプション行使期限の延期を要請した。

5 月 4 日海外メディアのトレードウィンズの報道によれば、ステナバルク社はサムスン重工業と大宇造船海洋に対し保有している 17 万 4,000CBM 級 LNG 船 2 隻とサムスン重工業に対して保有している 16 万 CBM 級 LNG 船 2 隻に対するオプション行使期限を遅らせることを要請した。これは同社の傭船計画を遅らせるためと見られている。

当初、ステナバルク社は両社に対し保有している 4 隻のオプションをアメリカの Freeport LNG プロジェクトのシェールガス運搬用として使う予定だった。しかし、関連備船契約が頓挫したことにより次の備船契約の締結まで時間を稼ぐため、オプション行使の期限延長を要請したものと見られている。トレードウィンズによれば、Freeport LNG プロジェクトの備船契約が不発に終わった場合、同社の長年のパートナーでもあるシェブロン社との緊密な協調を通じた備船契約の締結も可能だと報道した。

昨年初めに 7 億ドルを投資して LNG 船 3 隻を引き受け LNG 運送市場に参入したステナバルク社は、4 隻を追加で新造発注して船隊の拡張を図っている。同社は最近、最大 10 隻の LNG 船を確保して LNG 船市場に確実な地位を固めるという抱負を示したことがある。

サムスン重工業、造船産業マイスター高校を応援

マイスター高校を応援するために韓国の企業としては初めて造船分野の全科目の教材を開発して話題となったサムスン重工業が改めて次世代技術者のために後援の手を差し伸べた。マイスター高校とは実業高等学校が発展した形で創設された学校で、質の高い技術者を養成するために特化された高等学校である。現在、韓国の全国各地にある。

サムスン重工業は 5 月 8 日、巨済工業高等学校において、2012 年度発展基金伝達式を行い、学校の環境改善および実習資機材購入などに使ってほしいとして 2 億 9,500 万ウォンを寄付したことを明らかにした。同社が巨済高校を後援し始めたのは 2001 年で、それ以来、毎年実習に必要な鉄板や溶接棒などを提供し持続的に支援している。

2008 年に巨済工業高等学校が造船産業マイスター高に指定された後、サムスン重工業は産学協力関係を結び、より体系的な後援を続けている。学校側と共同で職務分析や教材開発について詳細計画を立て、昨年まで特性化高等学校に適した 17 種の教材を開発したりもした。その他、実務経験が豊かな専門家たちが講師として活躍し、生徒に現場の感覚を体験できるような授業を行ったりしている。マイスター高校がより高い競争力を確保するため昨年には 2 億 8,000 万ウォンに上る安全用品、溶接機、専攻・教養図書などを提供し、今年も就職情報室の造成、電子教卓の導入などを行っている。

大宇造船海洋、世界最大規模のコンテナ船を生産

大宇造船海洋が世界最大規模のコンテナ船の鋼材切断式(Steel Cutting Ceremony・起工式)を行い、建造を開始した。

5月12日、大宇造船海洋・玉浦造船所の切断工場では、デンマークの海運会社であるAPモラー・モスク(AP Møller-Maersk)社が発注した1万8,000TEU級超大型コンテナ船の鋼材切断式が行われた。

この切断式は、昨年2月に大宇造船海洋がモスク社から38億ドル(約4兆ウォン)規模で受注した20隻のうち、最初の船舶建造が始まることを記念するために開かれたものだ。この船は、長さ400m、幅59mと、甲板の面積だけでもサッカー場4つを合わせた規模で、最大1万8,000個のコンテナを積むことができる。

同日の切断式には麗水世界博覧会を参観するため韓国を訪問しているフレデリック・デンマーク皇太子(H.R.H. Crown Prince Frederik)とマリー皇太子妃(H.R.H. Crown Princess Mary)が起工式に参加し注目を集めた。

皇太子夫妻は切断式に参加するとともに玉浦造船所も見学し、大宇造船海洋が建造したコンテナ船にも直接上船した。同社からは高載浩(コ・ジェホ)社長およびソン・マンホ労組委員長、柳宛秀(リュ・ワンス)副社長(事業総括)などが参加して来賓を迎えた。

高載浩大宇造船海洋社長は「世界最大の海運会社にふさわしい最高品質の船舶を建造する」と約束した。今後、同社は約1年間の建造期間を経て2013年中旬まで船主側に最初の船舶を引渡す計画となっている。

大宇造船海洋、南東発電と北米地域の風力事業に乗り出す

大宇造船海洋(社長:高載浩(コ・ジェホ))と韓国南東発電(代表取締役:章道秀(チャン・ドス))が共同でアメリカの風力市場攻略に乗り出した。現地時間の5月15日、大宇造船海洋と南東発電はアメリカ・オクラホマ州でNovus II風力発電所の着工式を行ったと発表した。

この日の着工式には、大宇造船海洋と南東発電、大宇造船海洋の風力部門子会社であるドウインド(DeWind)社と風力発電機タワーを専門的に生産する中小企業であるスペコ(Speco)社、プロジェクトファイナンスを担当する産業銀行の主要関係者が参加した。

Novus II風力発電団地は40メガワット規模で、今年2月21日、南東発電、ドウインド、スペコの三社における共同持分投資を柱とする株主間協定書を締結している。現在は、予定通りに団地建設のための出資とプロジェクトファイナンスが完了した状態で、今年末の商業運転稼働を目標に本格的な団地建設作業が進められている。

特に Novus II 風力発電団地は、韓国企業同士の協力と韓国の金融機関からのプロジェクトファイナンスを受けて進められている初の海外風力発電団地建設事業という点で意味が大きい。なお、大企業と国内風力発電機部品を供給する中小企業の間で相互共生が実現された初の事例という点で高く評価されている。

また現在、南東発電とドゥインドは 80 メガワット規模の Novus I 風力発電団地の共同開発も共に推進している。すでに Novus I 風力発電団地には、ドゥインドが開発した風力発電機の設置作業が進められており、年内に商業運転に入る予定となっている。

これに対し大宇造船海洋の関係者は、Novus I・II 風力発電団地で南東発電と大宇造船海洋が運営する発電規模が 120 メガワットに達すると紹介し、国内企業が風力発電分野で海外にした進出事例のうち最大規模であることを表明した。

大宇造船海洋、第1四半期の営業利益は1,812億ウォン

大宇造船海洋は5月30日公示を通して第1四半期レポートを発表した。それによると、売上高は前期比16.1%減少の3兆646億ウォンにとどまったが、営業利益は9.7%増加した1,812億ウォンを記録したことが明らかとなった。当期純利益も842億ウォンと、前期より約27%増加した。

売上高が前期より減少したのは操業日数の減少に加え、金融危機以後の収益が少ない受注物量の建造増加によるものだ。一方、営業利益は厚板価格の値下がりと受益率の高い海洋プラントの建造で前期に比べ大幅に上昇した。

しかし、前年同期に比べると、売上高、営業利益、純利益のいずれも減少した。2011 年 第 1 四半期の売上高が 3 兆 3,239 億ウォン、営業利益 が 4,341 億ウォン、当期純利益が 2,631 億ウォンだったため、今年の第 1 四半期の実績はそれぞれ 7.8%、58.2%、68%の減少となる。

このような実績は、欧州財政危機による世界的な造船市況の低迷によるものと見られる。造船業界の関係者は「市況が底を打ち反騰の段階に入ったと見る意見もあるが、最近、ギリシャとスペインの財政危機など、未来を予測し難い状況である」と語っている。

ただし、海洋プラント部門の好成績を受け前期より収益性が改善したことについては肯定的な評価を得ている。ハイ投資証券は、大宇造船海洋の営業利益は今年の第 3 四半期に底を打った後、急激な変動はないものの、来年の上半期まである程度安定的に推移すると予想している。第 1 四半期の海洋プラントの売上高に対する比重は 43%と、2011 年第 4 四半期の 38%より約 5%増加し、受注においても海洋プラントの比重が増えているため収益性の鈍化は制限的と見ている。

大宇造船海洋は今年に入り 50 億ドルを受注した。そのうち海洋プラント部門が 33 億ドルと 66%を占めているが、商船部門は 17 億ドルと 34%に過ぎない。また、6 月と 7 月初めまでマレーシアとアンゴラにおける 30 億ドル規模の海洋プラント受注の可能性も高いと予想されている。

大宇造船海洋、1兆ウォン規模のLNG-FPSOを今年初めて受注

大宇造船海洋は 6 月 7 日、創業以降初めて LNG-FPSO(フロート式液化天然ガス生産貯蔵出荷設備)の受注に成功した。マレーシアの国営石油会社ペトロナス(Petronas)社が発注するこのプロジェクトは、総額 10 億ドル(1 兆 1,770 億ウォン)規模の大規模事業であり、大宇造船海洋の財務構造改善と今後の海外事業における追加受注で有利に働くと見込まれている。

大宇造船海洋とフランスの海洋構造物設計会社であるテクニップ(Technip)社のコンソーシアムは、マレーシアの国営石油会社であるペトロナス社から 9,098 億ウォン規模の LNG-FPSO 1 基を受注した。この額は大宇造船海洋における昨年の売上高の 7.4%に該当する。

造船業界の関係者は「大宇造船海洋はこれまで FLNG 船のデザインを何回も受注しているが、船舶建造の全過程を受注するのは今回が初めて」と論評し、今後 LNG-FPSO 船の追加受注も期待されると語った。

長さ 300m、幅 60m のこの LNG-FPSO は、船体部分に最大 18 万立方メートル(m³)の液化天然ガスと、2 万立方メートルのコンデンサート(揮発性液体炭化水素)を貯蔵することができる。年間で最大 120 万トンの液化天然ガスの生産・精製・出荷が可能とされている。詳細設計は、大宇造船海洋とテクニップ社が共同で行い、建造は大宇造船海洋の玉浦造船所で進められる。2015 年 6 月まで発注会社側に引渡される予定である。引渡後には、マレーシアのサラワク州北西部の海域に位置するカノウィットフィールドで運営されることになっている。

LNG-FPSO 船は、深海のガス田開発に使われる海洋プラントで、海上のガス田で天然ガスを液化して船積みすることができる船舶である。最近、海洋ガス田開発ブームが起きていることから高付加価値船舶である FLNG 船に対する関心が高まっている。

石油企業ペトロナスは、現在、LNG-FPSO 船 2 隻を発注している。ペトロナスが発注する 2 番目の LNG-FPSO 船は、現在入札の段階にあり、大宇造船海洋を含めてサムスン重工業と現代重工業が受注競争を繰り広げている。

この日の契約式に参加した大宇造船海洋の柳宛秀(リュ・ワンス)事業総括場副社長は「現在、世界各国で LNG-FPSO を利用した海底天然ガスフィールド開発の動きが本格化しているだけに今後の追加受注を期待したい」と抱負を語った。

韓進重工業、影島からスービックへ

商船市場の不況で苦境に陥っている韓進重工業が、コストパフォーマンスの高いスービック造船所を通じて受注戦に乗り出すと予想されている。

KDB 大宇証券は 5 月 18 日、韓進重工業の場合、コストパフォーマンスの高いスービック造船所の役割が大きくなっている一方、影島造船所は商船部門が廃止される可能性が高まっていると分析した。現在、影島造船所は 720 人の労働者のうち 500 人余りが休職状態(年俸の 50%支給)にある。

世界的な商船市場の不況で発注量そのものが減り、造船会社の競争激化が船主の船価引下要求につながっているため、影島造船所の商船部門が短期間で復活する可能性はますます低くなっている。商船部門の操業が中断している影島造船所は競争力を失いつつあり、スービック造船所が受注する可能性の方が高いということである。

同証券は、商船部門の低迷で受注不振が続き、影島造船所の再開が厳しい状況では営業実績改善は困難と判断したが、韓進重工業が保有している不動産の一部売却とスービック造船所の生産性改善により安定的な資金繰りを維持していると診断した。

韓進重工業の第 1 四半期の実績について KDB 大宇証券は、土地売却など一時的な特別利益の発生によりこれまでの予想を上回ると予想した。連結決算による韓進重工業の第 1 四半期の売上高は前年より 4.6%減少した 6,088 億ウォン、営業利益は 81.4%増加した 806 億ウォンになると見られ、純利益は 347 億ウォンと黒字転換することが予想される。

一時的な収益要因を考慮しても営業利益率が 13.2%に達することになり、スービック造船所の生産性改善でこれまでの予想よりも営業実績が大きく伸びることが予想されている。

韓進重工業、第1四半期の営業実績は91%増加

韓進重工業が今年の第 1 四半期に 848 億ウォンの営業利益をあげ、前年同期比約 91%も上昇したことが明らかとなった。

同社が 5 月 21 日発表した 2012 年第 1 四半期報告書によると、第 1 四半期の売上高は前年比 5.1%減少の 6,058 億ウォンとなったものの、営業利益は前年比約 90.8%増加の 848 億ウォンを記録したことがわかった。

今年第 1 四半期の営業利益が大きく増加したことで、前年度に 105 億ウォンの純損失を計上した韓進重工業は今年 386 億ウォンの純利益をあげるようになった。

加えて、今年第 1 四半期に韓進重工業は合計 38 億 8,528 万ドルに相当する新造船を受注した。このうち約 89%に当たる 34 億 6,299 万ドルをフィリピンのスービック造船所で受注したことが明らかとなり、実質的な商船建造部門はスービック造船所に完全に移転したと見られる。

実際に今年第 1 四半期の売上高を見ると韓進重工業における造船部門の売上高は 3,881 億ウォンで、このうちの 93%にあたる 3,590 億ウォンをスービック造船所があげている。韓進重工業は、コンテナ船、タンカー、バルク船などの商船建造部門をスービック造船所に特化させるうえ、警備艦を含めた防衛産業部門および特殊船分野を影島造船所に集中させる2元化戦略を採っていくことを構想しているという。

韓進重工業、社債の格付けがA(否定的)へと下落

韓進重工業が発行した無保証社債に対し、(株)韓国信用評価は、5月22日、韓進重工業の第114-2回、第121回、第126回、第130回、第133回、第137回の無保証社債・定期評価格付けをそれまでの「A(安定的)」から「A(否定的)」に格付け見通しを下方修正した。受注実績の減少と現金創出力の低下、造船業不況の長期化、スービック造船所の設立による巨大化した財務負担などを考えた場合、格付けの下方修正はやむを得ないとの評価だ。

韓進重工業は、スービック造船所の設立とその後の運営に必要な資金の拡大により財務負担が大きく増加し、高付加価値船舶に船種を再編する過程においても影島造船所の受注実績が減少したものの、2010年にはスービック造船所の新造受注が一時的に回復、一定水準の事業安定性を維持する中、純借入金も減少した。2011年にもスービック造船所は、4月まで3,800TEU級コンテナ船2隻と6,600TEU級コンテナ船4隻を受注するなど、新造船受注実績を維持し、フィリピンの安い人件費をもとに新造船価の下落に対応できるコスト競争力を確保していた。

その後は、新造船受注の環境が悪化してスービック造船所も営業難にさらされていたが、2011年11月に影島造船所の事業再構築について労使の暫定合意を得て、影島造船所のドック余力を活用した受注も期待されていた。しかし、新造船の供給過剰と海運市場の低迷が続き、受注不振が予想より長期化しており、影島造船所とスービック造船所がそれぞれ高付加価値船舶と一般商船建造を専門化して造船部門の競争力を強化しようとした試みも大きな結果を結んではいない。

その結果、2011 年末連結基準による造船部門の売上高と手持工事量がそれぞれ 1 兆 4,304 億ウォンと 3 兆 6,413 億ウォンを記録、2010 年(売上高: 1 兆 7,897 億ウォン、手持工事量: 5 兆 465 億ウォン)に比べて大きく減少し、売上高規模の縮小による収益性と現金創出力も軒並み低下(EBITDA、2009: 5,670 億ウォン→2010: 3,583 億ウォン→2011: 2,160 億ウォン)してしまった。

連結決算による純借入金は 3 兆ウォンに達する一方、新造船市場における需給環境の改善は当面は困難との見通しが出ているため、事業の安定性および現金創出力などの推移を考慮したとき、格付けの見通しは「否定的」になると判断される。

ただし、同社は現金および短期金融商品と栗島埋立地、東ソウルターミナルなど帳簿価格を基準に 2 兆ウォンの不動産を保有しており、造船景気の低迷に対処できる一定の財務余力を確保している。

同社は、2007 年 6 月 29 日(株)韓進重工業ホールディングス(旧 (株)韓進重工業)の臨時株主総会決議により、2007 年 8 月 1 日に(株)韓進重工業ホールディングスから人的分割方式により分割設立され、旧 (株)韓進重工業の事業部門をそのまま継承、造船業と建設業を両軸とする事業を営んでいる。

韓進重工業、太平洋市場を狙う

韓進重工業のスービック造船所は、受注難を乗り越えるためにフィリピンという戦略的拠点を最大限活用し事業の多角化に全力を傾けている。フィリピンは船舶移動が頻繁な地域の一つであり、米海軍の前進基地地域として取り沙汰されているところでもある。

5 月 29 日、関連業界の話によれば、韓進重工業はスービック造船所の船舶修理およびプラント事業を強化する方針だという。フィリピンは、最近、太平洋地域がアメリカを含め多くの国や海運会社の戦略的要衝の地として浮上しているため、新たに注目を集めている地域だ。

スービック造船所は、太平洋地域で増加している船舶サービスの需要を満たすことができる最適の立地との評価を受けている。250 万平方メートル(m²)を超える敷地に、長さ 550m、幅 135m に達する世界最大型のドック(Dock)を含む 2 基のドックと 4 kmに至る岸壁施設および 4 基のゴリアテクレーン、自動化機器を備えた全長 1,000m を超える組立工場など、最先端の設備を備えている。

韓進重工業は今年 4 月に、事業多角化のためアメリカ最大の軍艦建造会社であるハンティントン・インガルス・インダストリー(Huntington Ingalls Industries)社の系列会社である

AMSEC と基本協力協定(MCA)を交わした。これによって韓進重工業のスービック造船所は、米海軍および政府所有船舶を含め、多様な国籍を持つ船舶に対して、メンテナンス・修理・物流支援など多様なサービスが提供できるようになった。

韓進重工業の関係者は、「正常軌道に乗ったスービック造船所が、修理事業を強化しながら新規収益の創出と利益拡大に寄与してくれるものと期待している」と意欲を語った。

この他に同社のスービック造船所は、今年初めにフィリピンのペトロン精油工場 RMP-2(Refinery Master Plan Phase 2)プロジェクトの鉄骨製造契約を締結するなど、商船部門以外の海洋および陸上プラント分野において受注多様化を推し進めている。

KTB 投資証券は、「韓進重工業が市況の低迷で新規受注に苦戦しているものの、スービック造船所の経営正常化により 2012 年の収益性向上が期待できる」と分析した。

スービック造船所の昨年の売上高は 10 億 3,100 万ドル、営業利益 3,900 万ドルをそれぞれ達成した。前年比の売上高は 34%増加し、営業利益は 564%の急増を見せている。

STXの子会社売却で財務改善のピッチ上がるか

韓国財界 13 位の STX グループが主力業種である造船海運分野における景気不況の長期化によって経営難が予想されることを受け、系列会社の売却を含む財務構造改善に向けた努力を続けている。

STX グループは 5 月 13 日報道資料を発表し、STX OSV の売却が今月中に完了し、同グループの財務構造改善作業が加速するということを明らかにした。売却額は 1 兆ウォン前後と予想される。シンガポール証券市場に上場された STX OSV の時価総額はおよそ 1 兆 9,000 億ウォンであるため、保有する株式分 50.8%で考えると売却額は 1 兆ウォン弱という計算になる。この資金は、STX グループが確保しようとしている総額 2 兆 5,000 億ウォン規模の流動性資金にあって重要な部分だ。

同グループでは、それを STX 造船など主要系列会社の借入金返済に使用する方針としている。

それと同時に、STX エネルギーを韓国の株式市場に直接上場する方案を推進し、有償増資を通じて 4,000 億~5,000 億ウォンの新規資金を調達する計画だという。この資金は 2014 年完工をめどに建設している江原道の東海火力発電所工事に投入される予定である。

中国現地法人である STX 大連は、早ければ来年、香港の株式市場に上場する計画である。STX 大連の株式 100%を保有する持ち株会社である STX CSH が香港の株式市場に上場するということになる。

STX パンオーシャンも海運業の長期不況に備えて先制的に流動性を確保するため、現在保有している一部船舶の売却を推進する。STX パンオーシャンは、昨年にも老朽船舶 12 隻を売却し 1,000 億ウォン以上の現金を確保したことがある。

STX グループの借入総額は 10 兆ウォンに達する。そのうち今年満期を迎える 1 兆 3,000 億ウォンの中の約 1 兆ウォンはすでに返済した。

なお、STX OSV は、イタリアの造船会社であるフィンカンティエリに売却されることがほぼ決まっている。STX グループは近いうちに STX OSV 買収の優先入札者を発表するとしている。

売却が順調に進めば、厳しい資金難にある程度の余裕ができると考えられている。

ただ、財界や金融市場では STX グループが財政危機をそう簡単には脱せられないのではないかと疑問を提起している。欧州に端を発する経済危機の影響で主力業種である造船海運の不況に出口が見えないためだ。

このような懸念に対し STX グループの関係者は「主要取引銀行である産業銀行との間で短期財務改善方案はもちろん中長期財務構造安定化計画に対しても緊密な協議を続けている」とした上、「グループをあげて推進している 2 兆 5,000 億ウォン規模の財務構造改善作業が成功裏に終われば流動性に対する市場の心配もほとんど解消される」と展望を語った。

STX造船海洋、1.4万TEUコンテナ船受注契約が霧消

STX 造船海洋が、昨年から交渉を進めてきた 1 万 4,000TEU(1TEU は 20 フィートコンテナ 1 つ)級コンテナ船 20 隻(オプション 10 隻を含む)の新造契約が最終的に空振りに終わった。同社は 5 月 23 日公示を通じて、昨年からのカナダの船主会社とコンテナ船発注に関連する交渉を進めてきたものの契約条件などに対し合意に至らなかったことを公表した。

STX 造船海洋は、昨年 4 月にカナダの船主会社であるシーспан(Seaspan)社と 1 万 4,000TEU 級コンテナ船 10 隻の受注交渉を進めてきた。1 隻当たり約 1 億 4,000 万ドルで、追加オプション 10 隻まで含めると総額が 3 兆ウォンに達する大型契約だった。

しかし、STX 造船海洋とシーSPAN社は、最終建造船価や納期など詳細の契約条件で合意に至ることができず、事実上、今年の始めに受注協議を中断したと伝えられた。業界では、昨年からはまった海運・造船業界の不況が受注に否定的な影響を及ぼしたものと分析している。

一方、シーSPANは、STX 造船海洋と1万4,000TEU級コンテナ船の建造意向書を締結した直後、中国の揚子江造船と1万TEUコンテナ船7隻に対する建造意向書を締結するなど、昨年に攻撃的な新造船発注計画を進めていた。しかし、現在シーSPANが公式に明らかにしているオーダーブックには、揚子江造船に発注して建造中の1万TEU級コンテナ船3隻がすべてとなっている。シーSPANは、揚子江造船から2014年1万TEU級コンテナ船3隻の引渡しを受ける予定で、昨年末に韓国の韓進海運と締結した10年間の長期傭船契約によって韓進海運に引渡される計画となっている。

STXの関係者は「コンテナ船の発注と関連して昨年からは交渉を進めてきたが、契約条件などに対し合意に至ることができず空振りとなった」と説明しつつ「最近のグループで行われている財務構造改善の推進にはなんら影響はない」と念を押した。

STX造船海洋、中型タンカーと高付加価値船舶分野において持続的な受注

STX 造船海洋が、近ごろ1億2,000万ドル規模の船舶4隻を受注したことに続き、近いうちに4億3,000万ドル規模の追加受注ができると予想されている。

同社は5月22日、ギリシャのアテネで6,500CBM級LPG船2隻を受注したことを明らかにした。前の週に受注した50,000DWT級タンカー2隻を含めると、今月に入って合計1億2,000万ドル規模の船舶建造契約を交わしたことになる。

STX 造船海洋が今回受注した6,500CBM級LPG船2隻は、釜山造船所で建造され2014年の第2四半期まで引渡しが完了する予定であり、50,000DWT級タンカー2隻は、鎮海造船所で建造され2013年の第2四半期まで引渡される計画である。

また、STX 造船海洋は近ごろ、韓国内の海運会社と液化天然ガス(LNG)船2隻に対する建造意向書(LOI)を締結したほか、中東の海運会社ともエチレンガス(LEG)船1隻の建造のための契約が最終段階にあり、最終的に契約が締結された場合、合計4億3,000万ドル規模の新規受注を達成できると期待している。

一方、イギリスの造船海運分析機関であるクラークソンによると、今年に入って全般的な船舶発注が減少している中、LPG船と中型タンカーだけは増加傾向を見せている。特に

LPG 船の場合、すでに昨年に発注された物量の合計より今年 4 月までに発注された船舶の方が多。

船舶受注の不振にもかかわらず LPG 船と中型タンカーの受注が急増している中、それに合わせて STX は、年初から持続的に中型タンカーを受注しており、今回の受注量を含めて液化天然ガス運搬船は合計 8 隻、5 億 7,000 万ドルに達している。第 1 四半期までに世界市場で発注された LNG・LPG 船が 32 隻だったことを考えると相当な数値といえる。これにより STX の今年の船舶部門の受注実績は、合計 45 隻、金額としては 24 億 2,000 万ドルとなった。

STX 造船海洋の関係者は「STX が得意とする中型タンカーと高付加価値船舶分野において持続的な受注が続いている」とし、「ギリシャなどのヨーロッパを中心に、当該船種に対する需要が増えているだけに追加受注に総力を傾けたい」と意欲を明らかにした。

STX パンオーシャン、重量物運搬船を新造発注

STX パンオーシャンが半潜水式重量物運搬船 1 隻を新造発注する。5 月 15 日、同社は重量物運搬事業の活性化という名目で総額 8,000 万ドルを投じ、半潜水式重量物運搬船(Semi-submergible Heavy Lift Carrier)1 隻を発注することを決めた。

現在はまだ、建造される造船所と納期、船舶規模などは確定されていないものの、業界では、納期は 2014 年、船舶規模は 5 万 DWT 級、造船所は STX 造船海洋となることが有力視されている。同社の関係者によると、取締役会で新造発注の件が承認されているが、まだ正式な建造契約や融資を受ける金融機関などは確定されていないという。

2008 年、STX 造船海洋から 1 万 7,000DWT 級半潜水式重量物運搬船「STX ROSE 1 号」の新造引渡しを機に重量物運送事業に進出した STX パンオーシャンは、2010 年に 2 万 4,000DWT 級半潜水式運搬船 STX ROSE 2 号を STX 造船海洋に新造発注し、今年引渡される予定となっている。

STX パンオーシャンは現在、STX ROSE 1～2 号、私船 2 隻と傭船 6～7 隻など 9 隻前後の重量物運搬船を運航している。特に同社は最近、日本の JKC J/V と 2014 年からのオーストラリア・イクシス(Ichthys) LNG プロジェクトにおける LNG プラント運送契約を結び、重量物運搬市場で早期の事業拡大を図っている。

今回追加で半潜水式重量物運搬船 1 隻を追加発注したのは、イクシス LNG プロジェクトに STX ROSE 1～2 号が投入されたことによるものと分析されている。

STX OSVの引受はフィンカンティエリが有力

STX グループは、海洋特殊船建造を専門とするヨーロッパの子会社である STX OSV を売却するための優先入札者としてイタリアの国営クルーズ造船企業フィンカンティエリ (Fincantieri)社と世界最大の私募投資ファンド(PEF)運用会社のカーライル(Carlyle)社とのコンソーシアムを事実上選定した。

5月18日、業界関係者は、STX OSV の優先入札者としてフィンカンティエリ・カーライルのコンソーシアムが「事実上選定」されたと認識していると語った。最近の海外メディアによれば、STX グループは、フィンカンティエリ・カーライルのコンソーシアムに STX OSV の持ち株 50.75%を売却することを決め、近いうちに了解覚書を締結する予定だという。一時、シンガポールのケッペル(Keppel)社が買収に名乗りを上げると伝えられたが、フィンカンティエリ・カーライルのコンソーシアムだけが買収に参加したと見られる。

現在、フィンカンティエリ・カーライルのコンソーシアムは、売却の諮問会社を務める JP モーガン・スタンダードチャータード(SC)と引受手続きを協議中にある。売却金額は、5月18日、シンガポール証券市場の終値を基準として約 9,000 億ウォン水準に達する。STX OSV の好実績と経営権プレミアムを含めれば 1 兆ウォン以上も可能と期待していた STX グループにとっては残念な水準だと思われる。市場では、株式評価額が 8 億ドルに至っており、市場価値は 20 億ドルに達するとの予測もあった。

STX グループは、今回の STX OSV 売却を皮切りに、STX 重工業など一部の系列会社の持ち分、海外資源開発会社の持株売却、STX エネルギーの上場などを通じて 2 兆 5,000 億ウォン規模の流動性を供給する方針だという。しかし、STX 重工業と STX エネルギーは両方とも非上場会社なので、まだ正確な価値を付けるには変数が多いことも事実だ。

一方、STX OSV の株価は、今年 3 月に天井値を更新した後、下向きになり 31 日(現地時間)には 3.37%下落した 1.43 シンガポールドルとなった。経営権プレミアムを含め 1 兆ウォン以上を期待していた STX グループの目標額ともだんだんと遠のいており、このままでは売却が延期される可能性もあるとの業界の予想も出ている。

斗山グループ、海洋プラント市場進出なるか

斗山グループが発電および海水淡水化プラントなど陸上プラントに続き、海洋プラント市場への進出を図っている。特に、技術面のハードルが高いサブシー(Subsea、海底)市場をターゲットにしており、その動きに業界が注目している。

近ごろ斗山建設は、2010年に合併した斗山メカテック(メカテックビジネスグループ)を介してサブシープラント市場への進出を図っていることが伝えられた。サブシー市場とは、深海の油井から原油やガスを抽出するために海底に設置する石油ガス生産資機材などの海底生産設備のことで、国内の造船メーカーがすでに進出しているトップサイド部分とは違って技術面のハードルが高いことで知られている。

斗山建設はサブシー市場に進出するためメカテックBGにOSS(Offshore Structure Subsea)事業部を新たに創設し、海洋プラント専門家の受け入れとメカテックBG工場(慶尚南道昌原市)に生産ラインを確保すべく準備を進めている。熱交換機や圧力容器など化工プラント器機製造におけるトップメーカーである斗山メカテックは、2010年に斗山建設に合併された後、現在はメカテックBGに名を改めている。

業界筋の話によれば、斗山グループは従来の主力事業である陸上プラントと重機械製造の以外に、新たな成長エンジンを発掘するため海洋プラント市場への進出を模索してきたという。重機械製造会社である斗山インフラコアは、中国市場の低迷と激しい競争により収益性が悪くなっているほか、斗山重工業や斗山エンジンなどは造船景気の低迷により船舶エンジン・装備の受注が急減し、成長に限界があると見られている。

そこで、新たな成長エンジンについてマッキンゼー・コンサルティングに諮問を依頼した結果、海洋プラントへの進出に向けてインフラ事業の基盤を強化する必要があるとされたとことや、政府が海洋プラント受注額を2020年には800億ドルまで3倍以上拡大し、海洋エンジニアリングおよび資機材などの国産化比率を60%まで引き上げるなどの積極的な海洋プラント育成策を発表したことも追い風となった。

これにより斗山グループは、メカテックの化工プラント用機器の単品供給にとどまらず、鉄構造物・超高压圧力容器・核反応機などの分野で世界最高水準の技術力と生産能力をもって海洋分野へと市場を広げたいという意志を持っている。技術面のハードルが高い市場であるため、まずはサブシー装備と資機材を設計図面通りに生産することから始める計画だ。油井から抽出した原油から不純物をとり除く分離装置(セパレート)と、油圧を調整する集合管(マニホルダー)・圧力調節装置などを生産し、従来のメジャー企業のプロジェクトに一部参加する形で市場に進出していく計画だ。そういった過程を経てサブシー資機材の品質を高めながら、国際認証の獲得などを併行して進めていく予定となっている。

サブシー市場は、世界最高の陸上および海上プラットフォーム製作技術を保有する韓国のブルーオーシャンといえる。しかし、ノルウェーなど欧米の企業との技術格差が15年以上と言われるくらい市場参入などはどう考えてもできないと思っていた分野だった。そのため、現代重工業・大宇造船海洋・サムスン重工業がサブシー市場への進出を宣言したものの、現在は研究開発の段階に過ぎない。事業化までは5~10年くらいかかるとされている。しか

し造船メーカーは、2020年には3,200億ドル規模に急成長する海洋プラント市場で70%以上を占めることになるサブシー市場に事業を拡大していくため、基本設計からできる研究人材を拡大するとともに、関連企業の買収(M&A)などにも積極的に乗り出している。

ロシア発 LNG船発注が目前

ロシアのヤマル(Yamal)LNGプロジェクトに投入されるLNG船16隻が近日発注される予定だ。5月11日付けの海外メディア、トレードウィンズによると、ヤマルLNGプロジェクトを推進しているロシアのエネルギー企業NovatekとエネルギーメジャーのTotal社は、17万CBM級LNG船を念頭に置いた16隻に対する入札事前資格審査を進めている。最終的な選定は、最終投資承認(FID: Final Investment Decision)前に決まると見られているが、Novatek(持分80%)とTotal(同20%)は、今年末までに最終投資決定(Final Investment Decision, FID)を行う予定だ。

現在、入札申請をしている造船会社は、現代重工業・大宇造船海洋・サムスン重工業・STX造船海洋であり、日本からは三菱重工業と川崎重工業が参加。プロジェクトにLNG船を傭船する船主会社は、耐氷船運航の経験がある船主会社を対象としている。

ヤマルLNGプロジェクトには、トレーン1基当たり最小4隻のLNG船が必要と予想されている。ロシア北部のヤマル半島のオビ湾に位置するヤマルLNGは、合計3基のトレーンで年間1,650万トンのLNGを生産する計画だ。1基目のトレーンは2016年から生産に入る予定で、2基目と3基目はそれぞれ2017年と2018年から生産を始める予定となっている。

ヤマルLNGから生産されるガスは、ヨーロッパとアジアに輸出されることになっているが、アジアに輸出されるLNGは北極海航路を利用することになっている。そのため、プロジェクトに投入されるLNG船はロシア船級のArc7基準に基づいて建造される。フィンランドのArker Arctic社がLNG船の船形を担当しており、最大1.7mの厚さの氷を割って航海できる船形となっている。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第14号:平成24年7月

■ トピック記事

- ◎ 韓国の船舶受注、不安な世界トップ…上半期に20%減少 ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 船舶・造船IT融合分野の国際標準を主導 ----- P3
- ◎ 中国造船業界の事業再構築は韓国に有利 ----- P4
- ◎ 原油高時代にはエコシップに注目 ----- P5
- ◎ 造船業界、仮設資機材は安全認証製品のみ使用 ----- P6
- ◎ 造船大手4社、環境にやさしい技術開発に総力 ----- P7
- ◎ 韓国船級、環境配慮型船舶の認証業務を開始 ----- P8
- ◎ 船舶管理業、日本市場を積極的に攻略 ----- P9

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、6億ドル規模の海洋設備を受注 ----- P10
- ◎ 現代重工業、環境配慮型国産ガスエンジンを初輸出 ----- P11
- ◎ 現代重工業、三重苦に苦戦 ----- P12
- ◎ 現代重工業、超大型コンテナ船を大量受注 ----- P13
- ◎ サムスン重工業、2億ドル規模の特殊目的タンカーを受注 ----- P13
- ◎ サムスン重工業、造船業界の強者として快進撃 ----- P14
- ◎ サムスン重工業、ドリルシップ1基を受注 ----- P15
- ◎ サムスン重工業・大宇造船海洋、浮遊するLNG工場で競争 ----- P16
- ◎ 大宇造船海洋、協力会社と成長共有協定式を開く ----- P18
- ◎ STXグループ主力会社の信用格付けが軒並み下方修正 ----- P19
- ◎ STXグループ、ロシアLNG市場を攻略 ----- P20
- ◎ STX、欧州の海運会社から6.5億ドル規模の船舶を受注 ----- P21
- ◎ STX造船海洋、タンカー4隻を1,600億ウォンで受注 ----- P22
- ◎ STX造船海洋、ロシアからLNG船を受注 ----- P22
- ◎ STX OSV、海底建設特殊船1隻を受注 ----- P23
- ◎ STX OSV、1,400億ウォン規模のPSV2隻を受注 ----- P24
- ◎ STX OSV、1,000億ウォン規模の海洋作業支援船2隻を受注 ----- P25
- ◎ 韓進重工業とSTX、価格競争力で後れを取らず ----- P26
- ◎ 韓進重工業、中型コンテナ船10隻の受注に成功 ----- P27
- ◎ 韓進重工業、労使関係で大きく変わる ----- P28

■ トピック記事

韓国の船舶受注、不安な世界トップ…上半期に20%減少

7月20日知識経済部が発表した「2012年上半期造船海洋産業の動向」によれば、世界の船舶発注量は前年同期比42%の877万CGTに止まった。このうち韓国の造船産業が37.7%の331万CGT、約140億ドルを受注して世界第一位の座を維持した。

また、上半期の国内船舶輸出は2008年の世界金融危機以後、市況低迷期に受注した船舶の引渡による船価及び受注量下落で前年同期比20%減少の223億ドルに止まったことが明らかとなった。

韓国の造船産業は、ドリルシップ、FPSO、LNG船、LPG船など、資源開発及び運送に係わる船舶分野を中心に今年上半期に331万CGT(140億ドル)の受注を果たした。

世界で発注されたFPSO(1隻、20億ドル)及びLNGFSRU(1隻、2億8,000万ドル)の全量、ドリルシップ7隻(約44億ドル)、LNG-FPSO1隻(7億7,000万ドル)、LNG船15隻(約31億ドル)、LPG船16隻(約8億ドル)、タンカー30隻(約19億ドル)などを受注し、高付加価値船舶分野におけるグローバル競争力を維持した。一方、建造量は受注量減少にもかかわらず前年と同様の860万CGT(上半期)を維持して世界シェアの33.9%を占めた。

2008年下半期からの世界金融危機による不況以後、2009年下半期から多少の回復傾向を見せていた世界の造船市場は、その後、船舶の供給過剰、世界景気回復の遅れ、欧州財政危機により昨年下半年以後、更に悪化する様相を見せている。

特に商船分野は、世界金融危機の影響で事実上船舶の発注が中断してしまった2009年と同じ水準の発注量(490万CGT)にまで落ち込んでいることが明らかとなった。一般商船以外の船種も発注量は前年同期に比べ減少(約25%)したが、資源開発、LNG輸送などの需要に起因して一般商船(約65%減少)より相対的に減少幅が小さかった。

知識経済部では、海運市場や船舶金融が縮小しているものの、当初の計画に伴う引渡計画が円滑に進められているため、下半期に約175億ドルの輸出は無難と見込んでいる。輸出については今年末までに430億ドルは達成できると期待している。

また、韓国は世界の資源・エネルギー開発に関連した高付加価値船舶の分野において、依然強みを有しており、高い技術水準も維持している。政府及び産業界は、本年5月に発表された「海洋プラント産業発展方策」に基づき、この分野におけるさらなる産業発展と受

注獲得に向けて、現在取り組んでいることから、世界一位の座はしばらく維持されるものと思われる。

■ 主要ニュース

船舶・造船IT融合分野の国際標準を主導

韓国が開発した「船舶通信分野におけるネットワーク保安技術」が国際電気標準会議(IEC)における国際標準の草案として採択され、今後、韓国が造船資機材分野において国際標準を主導していくと見られている。

知識経済部・技術標準院は、世界船舶通信分野の国際標準を管轄している IEC の海上無線通信技術委員会(IEC/TC80)において韓国が提案した「船舶通信ネットワーク保安技術」がアメリカ、日本、ドイツなど 16 カ国から賛成支持(89%)を受け、6 月 18 日に新規国際標準案として採択されたと 6 月 21 日明らかにした。

韓国電子通信研究院が開発した「船舶通信における安全保安技術」は、昨年、韓国が IEC の国際標準に反映させた船舶機器間の有無線統合ネットワークシステム(SAN: Ship Area Network)の「イメージ送信」と関連する技術である。ウイルスや違法アクセスなど外部からの侵入危険要素からネットワークと船舶航海システムを保護し、船舶内の各種センサーのトラフィック増加によるエラーを防止することができるため、今後、ネットワーク基盤の多様な船舶資機材(船舶自動識別装置、電子海図など)に搭載される予定である。また、大型船舶だけではなくヨットなど中小型船舶にも適用が可能で、毎年 100 万台に上の需要が予想される。

特に今回の標準技術は、船舶のイーサネット通信(IEC 61162-450)に続き、国際海事機関(IMO)の強制基準として採択される可能性が高いため、韓国国内の船舶業界と造船資機材業界の先行対応の如何によって世界市場を先取りする可能性も高くなると見られている。

技術標準院は、今後、標準化による市場支配力が大きい造船 IT 融合分野において韓国が高付加価値型造船大国として発展していけるよう、総合的な標準化戦略の枠組みを整備・対応して行く計画だという。IT 技術は韓国の得意とするところであり、今後、どれだけ先駆的に取り組んでいけるか関心の高まるところである。

中国造船業界の事業再構築は韓国に有利

韓国と同じく格差の様相がうかがえる中国の造船業界は、過剰設備による不況を打開するため事業の再構築が避けられないと見られており、その影響は韓国の中小造船会社にとって有利に働くとの予想が出された。

6月25日、LIG投資証券は、韓国造船会社の海外子会社が中国より低い新造船価格を提示するほど、生産性がある程度のレベルに至っているため、中国造船業界の事業再構築は韓国の造船会社に有利に働くとの分析を発表した。

それによると、中国の造船会社156社のうち、現在受注に成功している造船会社は、2011年に79社、今年上半期には31社に止まっている。金融危機以後、中国の造船会社のうち5社に1社で受注実績がないため、事実上の営業停止状態に陥っている。

同証券は、2008年の金融危機以後、世界における船舶の平均新造船発注量は2,000万CGT水準に止まっており、今年は1,600万CGT、来年は2,400万CGTが予想されている。仮に中国の造船会社がこれらの物量をすべて受注したとしても、現在の生産設備からすれば、わずか1年分の作業量にしかならないと指摘した。

このような状況は、中国の造船業界を国営造船会社とエリート民間造船会社へと両分することになり、これに入らなかった民間会社は吸収合併されるか、または廃業へと追い込まれると見られる。ところが、中国の国営造船会社とエリート民間造船会社は、大型船と海洋プラント建造へと方向転換を図っているため、最近、発注量が増加している中小型商船については韓国の造船会社が独占する可能性が高くなっている。

すでに業界では、中国造船業界の状況が韓国の中型の造船会社に有利な要因として働くことを指摘しており、その中でも特に、現代尾浦造船が最も大きい利益を得ると見ている。中小型船の発注は燃料効率の高い環境配慮型船舶に集中しているため、ニーズに応えられる技術力と建造能力を備えた現代尾浦造船が有力とみなされているためだ。さらに、STX造船海洋と韓進重工業が技術力と価格競争力を備えた海外子会社を所有しているとの点でも注目されている。

現在、他の分野でも同様な兆候があるが、中国企業内の労働環境の変化などにより品質の確保にも影響を及ぼし、その結果、技術的な信頼性が低下している一面がある。このため、発注先として中国を敬遠する船主も増加しているとの声もあり、その意味からも韓国の中型の造船会社がより有利となる傾向にある。

原油高時代にはエコシップに注目

持続可能な発展のためのブルーエコノミーと海洋ガバナンスに焦点を当て、新たなビジョンを掲げるため、国土海洋部、釜山広域市、韓国海洋産業協会共同主催の「2012 世界海洋フォーラム(World Ocean Forum 2012)」が6月4日から2日間開催され、エコシップに対する多彩な議論に多くの海運造船関係者の注目が集まった。

この日行われたセッションでは、■統合的海洋ガバナンスの実践と展望 ■グリーンシップテクノロジー ■超原油高時代における物流産業の新たな機会などがテーマとして扱われた。世界の海洋業界が直面する懸案について議論するフォーラムのセッションでは、テーマ別に分けられた会場で世界の著名な海洋専門家による発表が行われた。

韓国海洋水産開発院(KMI)の金学韶(キム・ハクソ)院長を座長に、「超原油高時代における物流産業の新たな機会」というテーマで行われたセミナーには、ドイツ船級協会(GL)のフレデリック・レオ・イバース副社長、ノルウェー船級協会(DNV)コリアのイ・ファヨン取締役をはじめとする専門家がパネラーとして出席し、エコシップの現状や最新技術の現況および課題などに対する議論がなされた。

初めに、フレデリック・レオ・イバース副社長は「新造船と既存船に対する燃料節約ソリューション(Fuel-Saving Solutions for New and Existing Ships)」と題するテーマの下、多様なエコシップ技術を紹介した。同氏は、新造エコシップの場合、船体の設計を含む多様な技術を組み合わせ、燃料節約効果を最大限に伸ばすことが可能だが、既存船の場合、ある程度の限界があると指摘した。

新造船の場合、これまで燃料節約効果があることが検証されている船体設計(水の抵抗を最小化させる船体構造、バルブの形態、ラダーおよびプロペラ設計などにより、既存船に比べ約2~8%程度の燃料節約効果を期待することができる)、トリム(Trim)最適化技術、多様な燃料の使用が可能で低速運航が可能となるようにした電子制御方式の最新エンジンなどが適用されている。トリム最適化技術とは、貨物を船積みする時、船舶の傾斜を調整して水の抵抗を最小限にとどめ、燃料を節約させる技術である。

また、「燃料効率を考慮した設計および運航の現状」と題するテーマで発表した DNV コリアのイ・ファヨン取締役は、「現在、燃料費の急騰により船種による違いはあるものの、燃料油の全運航費に占める割合が60~80%にのぼっているため、燃料節約に対する積極的な検討が必要だ」と強調した。

さらに、現存船の場合、設計当時に燃料油が1トン当たり200~300ドルという非常に低い状況を想定して最大速度や喫水などを考えて設計したが、最近の原油高時代には運航

収益を最大限に引き上げることができる方式に新造船設計が変化・発展しており、既存船に比べ最大 30%程度の運航効率を上げることができると説明した。既存船の燃料節約水準を最大化するためには、船速減速と良好な気象を探し、航路を変更して運航するウェザーラウティング技術、トリム最適化技術、エンジン・チューニング、船体状態の最適化(船体コーティングなど)技術を通じて運航効率を最大限に引き上げることができると紹介した。

今回のフォーラムでは 5 つの正規セッションと 2 つのスペシャルセッション、WOF 海洋バイオテック 2012、3 つのスペシャルイベントなどが行われた。特に今年のフォーラムは、海洋ガバナンスという問題へのアプローチと実務型展示会、現場の声を反映した各種セッション、建国以来最大の海洋祭典である麗水世界博覧会参観など充実した内容で構成され、参加者から内容の濃いフォーラムだったとの評価を受けた。

このような海事産業に関するイベントは、韓国内で開催されるものが多く、特に各国の海事関係者は釜山を中心に年に数回顔を合わせているため、いろいろと実質的な情報交換も行われている。

造船業界、仮設資機材は安全認証製品のみ使用

造船業界は、安全手すりや通路用の作業足場などの仮設資機材について安全が確認された認証製品のみを使用していくことを決めた。

6月25日、雇用労働部の李塚弼(イ・チェピル)長官と、現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋など造船業界を代表する7社の労使の代表が、サムスン重工業の巨済造船所に集まり、仮設資機材に安全認証製品のみ使用することを決めるイベントを開いた。

仮設資機材は、船舶の建造及び修理作業を行う時の作業空間と通路の役割をすると同時に、転落などの事故を予防するために必須の安全施設で、事故予防のためにも安全性が確認された認証製品を使用しなければならない。そのため政府では、産業安全保健法に「仮設資機材安全認証制度」を定め、2009 年から安全性が検証された製品のみを生産・使用するよう指導している。

しかし、現場の造船会社の多くは、これまで安全性を考えるよりは設置と解体が容易な未認証仮設資機材を購入・使用してきた上、現実とかけ離れた規定の一部改正を求めてきた。これを受けて雇用労働部は、仮設資機材の設置基準を造船業界の現場の実情に合わせて改定し、造船会社の方でも新たに購入する仮設資機材についてはすべて認証製品にすることを決めた。また、既存の未認証かつ品質の良くない仮設資機材に対しては、外

部の公認機関の性能検査などを経て、性能及び規格が劣る場合、廃棄または補完して使用するなどの措置を取ることを決めた。

雇用労働部は、未認証仮設資機材を製造・流通する会社に対しても実態調査を強化し、法律に違反する項目が発見された場合、直ちに司法処理するなど強力な措置を取る方針を明らかにした。

一方、雇用労働部長官はこの日、造船業界の労使の代表と懇談会を行い、仮設資機材の重要性について意見を交換した。この席で長官は「本日のイベントを単純なパフォーマンスとして終わらせるのではなく、政府と造船業界が法律を順守し、産業災害を予防するという意志を固めたことに意味がある」と強調した。特に「仮設資機材を、規格化された認証製品に取り替えて使用すれば、安全性はもちろん作業効率と生産性が向上する」とし、「労働者が安心して働ける環境を作れるよう認証資機材の使用に積極的に協力してほしい」と要請した。

このような取り組みは、造船産業が他の産業より一歩前に進んでいるという印象を与えることになり、「仮設資機材安全認証制度」の実効的な運用のよき模範となりうる。

造船大手4社、環境にやさしい技術開発に総力

国際海事機関(IMO)が環境規制を強めていることに伴い、造船業界は環境規制を満足させるための技術開発に社運をかけた努力を続けている。

7月2日、関連業界によるとIMOは、全世界の二酸化炭素排出量の3.3%を占めている船舶に対して2025年までに排出量の30%を減らすよう義務付け、2013年からはエネルギー効率設計指数(以下、EEDI)が一定の水準を越えない場合、運航そのものできないように規制する方針を採っている。

一例として国際港湾協会(IAPH)は、7月1日から北米・太平洋地域で初めてロサンゼルス港が環境等級システムの環境船舶指数を導入・適用する。協会はこの港に入港する船舶の環境指数を評価して環境配慮型船舶の関連業者には港湾費を割引するなど実質的なインセンティブを提供する方針である。

世界各国がこのような環境規制を強化していることから、造船業界は環境規制基準を満たすための努力を続けている。環境にやさしい技術を先に確保した企業が今後の造船市場を主導することになりそうだ。

業界トップの現代重工業とサムスン重工業は燃費削減技術に力を注いでいる。

現代重工業は、環境配慮型ガスエンジン「ヒムセン H35G」に注力している。中東の陸上ガス発電所に輸出されたこのエンジンは、重油の代わりに液化天然ガス(LNG)を燃料に使用して最大 1 万 3,000 馬力まで出力が可能となり、二酸化炭素排出量を 20%以上減らせると共に、有害排気ガスである窒素酸化物(NO_x)排出量を 97%以上低減させることが可能だという。

サムスン重工業は、2010 年から船形とプロペラ形状の改善研究を進め、船舶 1 隻当たり最大 36 億ウォンまで燃料費の削減が可能だという。同社が誇るセイバーフィン(SAVER-Fin)技術は、船舶の外板に装着する構造物で、船体周辺の水流を制御することで燃料を削減する装置だ。この装置を搭載した船舶は、最大で 5%程度の燃費改善効果を得ることができ、船体の震動を約 50%減少させることが可能だという。

現代重工業とサムスン重工業に次ぐ、大宇造船海洋と STX パンオーシャンはエネルギーを利用したエコ船舶技術に力を注いでいる。

ポスコの系列会社であるポスコパワーとともに船用燃料電池の開発を共同で推進している大宇造船海洋は、3 メガワット以下の燃料電池を LNG 船などに補助動力として搭載し、出港および到着の際の使用電力、船内での使用電力として利用する技術を研究している。燃料電池は IMO の環境規制値を満足し、硫酸酸化物、窒素酸化物の排出が全く無く、CO₂ 削減効果が優れているため、運航期間を 20 年と仮定した場合、約 6,000 万ドルの燃料費がカットできると説明している。

STX パンオーシャンは、太陽光発電技術を適用した船舶を研究している。この技術により初めて建造された「STX ドーブ号」は、STX ソーラーが太陽光発電設備を開発し、STX マリーンサービスが設置および技術顧問を担当した。この船舶に設置された太陽光発電モジュールは、縦 11m・横 25m 規模の合計 240 個の集熱板を通じて最大 24 キロワットの電力を得ることが可能だという。同社は、太陽光は燃料を削減するだけでなく二酸化炭素排出量を減らす効果もあると説明している。

環境に関する技術開発の動向が、今後の産業競争力を左右させる。造船大手4社の技術開発は今後も高い関心が寄せられる。

韓国船級、環境配慮型船舶の認証業務を開始

韓国船級は、船主の自主的な要請に応じて、船舶の管理・運航と環境に関する国際海

事機関(IMO)協定の適用程度を評価し、船舶の環境への配慮の達成度に基づいて付記符号(GreenShip 1、2、3、4)を提供する認証業務を7月1日から開始した。この業務は、船舶の国籍・船級および現存船・新造船にかかわらず認証することが可能である。

キム・マンウン新成長産業本部長は「韓国船級の環境配慮船舶認証は、船舶および船舶管理の環境への配慮の程度をハードウェアおよびソフトウェアの側面から評価することでエネルギー効率の高い船舶建造を誘導し、海運会社の環境配慮船舶管理能力の向上に貢献したい」とし、「それを通じて海運会社は燃料油の削減および船舶からの温室効果ガス排出を削減するためのシステムを確立することができる」と語った。

韓国船級は、ISO 14001、温室効果ガスインベントリ、グリーン経営体制、船舶の環境配慮性の評価指標、船舶エネルギー効率運航指数、カーボンフットプリントなど船舶管理および運航側面に対する検証・認証業務をすでに行っている。

一方、現代商船の関係者は「大宇造船海洋で建造している 13,100TEU コンテナ船 5 隻対して韓国船級の環境配慮船舶認証を検討中」と語った。

韓国船級の環境配慮船舶認証は、船舶管理・船舶運航・協定適用の 3 つのモジュールで構成されている。

今後、益々韓国船級の役割が重要となり、他国の船級協会と競争する一方で連携を図りながら、自身のサービスの向上していく必要がある。

船舶管理業、日本市場を積極的に攻略

国土海洋部と韓国船舶管理業協会は、韓国の船舶管理会社とともに日本船舶の誘致に乗り出すため、7月4日から6日まで日本で官民合同の日本市場説明会を開催した。

国土海洋部は、船舶の所有(海運会社)と管理(船舶管理会社)の分離が世界的な潮流であることに注目し、国内の海運業界を牽引していく新たな成長エンジンとして船舶管理産業を集中的に育成していく計画を立て、昨年、船舶管理産業発展法を制定し、施行令の制定など準備期間を経て今年7月1日から同法が施行された。

今回の説明会には、MOL、K-Line、NYK など日本の海運会社の関係者など 200 人余りが参加し、日本政府からは国土交通省海事局の森重俊也副局長が参加し、日本の船員政策に対する発表を行った。

韓国からは、国土海洋部の田基整(チョン・ギチョン)海運政策官など、政府および地方自治体の関係者や韓国船舶管理協会のチョン・ヨンソプ会長など、協会関係者および 13 の船舶管理会社が参加した。

国土海洋部と船舶管理業協会はこの日の説明会で、韓国の船舶管理業従事者のほとんどが日本語が可能で日本の文化に親しんでいるという点と、毎年 1,000 人を超える海技士が養成されているため人的資源が豊かだという点を強調し、IT 技術を組み合わせた韓国の最先端船舶管理システムについて紹介した。

国土交通省海事局の森雅人局長は、「日本は優秀な船員確保に大きな関心を持っている。今回のセミナーを機に日韓の海運部門における交流が拡大することを期待している」と語った。

韓国船舶管理業協会のチョン・ヨンソプ会長は、「日本側の反応が非常に良く、今後持続的な努力を続けていけば、韓国の船舶管理会社が日本で新たな活路を見出すことが可能だと思う」と期待を語った。

今回の説明会は韓国海運業界の積極性がうかがえると同時に政府を交えて日本と合同で実施されたところにも意義がある。今後の双方交流に関心が寄せられる。

■ ニュース速報

現代重工業、6億ドル規模の海洋設備を受注

現代重工業が世界的なオイルメジャーから総額 6 億ドル規模の海洋設備を相次いで受注することに成功した。今後の追加受注も期待されており、受注量が増えると見込まれている。

6 月 14 日、建造契約を締結した大型原油生産プラットフォーム、陸上ガス生産設備、半潜水式原油生産設備などを含めると、最近受注した海洋設備の契約額は 6 億ドル(約 7,000 億ウォン)に上る。

同社が受注した原油生産プラットフォームは、全体の重量が 35,000 トンに達し、蔚山海洋事業本部における 3 年間の設計、建造・試運転などを経て、2015 年 8 月に引渡すことになる。この設備は、北大西洋の氷河地域の強い波に耐えられるように設計され、この設

備が設置される地域の洋上原油生産規制機関(C-NLOPB)の厳格な安全環境基準が適用されることになる。

一方、アメリカのオイルメジャーからも約 1 億ドル規模の陸上プラントモジュール 6 基の建造工事を受注した。アラスカ北部の地域に設置されるこの陸上プラントは、一日約 2 億立方フィート(ft³)のガスと、1 万バレル(bbl)のコンデンセート(超軽質油)を生産することが可能で、2015 年 6 月に引渡される予定となっている。また、アメリカの LLOG 社からも 1 億ドル規模の半潜水式原油生産設備を受注したが、この契約には同型の設備 1 基を追加発注できるオプションが含まれており今後の追加受注が期待されている。

現代重工業のカン・チャンジュン海洋事業本部長は「原油高傾向が続いていることから、オイルメジャーが深海や極地の油田・ガス田の開発に積極的に乗り出している。海洋プラント分野で培った 30 年の技術力とノウハウをベースに下半期から本格的な受注に乗り出したい」と抱負を明らかにした。

現在、今回の受注の外にも現代重工業は、アフリカ、東南アジアなどで FPSO(フロート式原油貯蔵生産設備)およびガス圧縮プラットフォームなどの受注を推進している。

現代重工業、環境配慮型国産ガスエンジンを初輸出

現代重工業が韓国で初めて開発した、LNG を燃料として使用する環境配慮型ガスエンジンの初輸出に成功した。6 月 18 日、同社は蔚山本社のエンジン技術センターにおいて中東地域のバイヤー 20 人が参加する中、ガスエンジンの固有モデルである「ヒムセン(HIMSEN) H35/40GV」の公式試運転を成功させたことを発表した。

2010 年 5 月に初開発されたこのエンジンは発電用として製造され、高出力でドリルシップなどの海洋施設をはじめ、船舶ではもちろん、陸・海上での発電用として使用することができる。特に、エンジンの性能効率は 47%以上と世界最高水準を維持しながらも、ディーゼルエンジンに比べ二酸化炭素排出量を 20%以上減らすことに成功し、有害排気ガスである窒素酸化物の排出量を 97%まで削減した 50ppm を実現した他、出力は最大 1 万 3,000 馬力まで出すことができる。現在、現代重工業はこのエンジンの最終塗装と防錆、包装作業を経て中東地域の陸上ガス発電所に輸出する予定である。

業界では今年、世界のガスエンジン市場の規模(中・大型エンジン)を約 17 億ドルに達するものと予想している上、最近、世界保健機関(WHO)がディーゼルエンジンの排気ガスを発癌物質として分類したことから世界各国で排気ガスに対する規制が強化され、ガスエンジンの需要が更に増えると見ている。

現代重工業エンジン機械事業本部のキム・ジョンファン本部長は「世界的に原油高が続いていると共に、排気ガスの排出規制が強化されていることでガスエンジンに対する需要が増加している」と述べ、「今回の環境配慮型ガスエンジンの量産にともない製品群の拡大と市場の多様化、売上拡大効果を期待している」と意欲を語った。世界的に大型ディーゼルエンジン市場の 30%以上を占めている現代重工業は、2013 年には発電用ガスエンジン市場の 15%のシェアを確保し、トップ 3 に入ることを目標にしている。

現代重工業、三重苦に苦戦

現代重工業が三重苦に見舞われている。金融危機以後の低価格受注による収益の減少や世界的な景気低迷による受注不振に現代オイルバンクの実績不振が重なっているためだ。6月29日、証券業界の分析によれば、現代重工業の第2四半期実績は市場の期待に応えられない水準になることが予想されている。

韓国投資証券によると、現代重工業の第2四半期の連結決算における営業利益は6,430億ウォンと、市場の平均予想値である8,750億ウォンを26.5%も下回ると予想した。また、第1四半期に1,389億ウォンの営業利益を出していた現代オイルバンクが日頃の原油価格下落の影響で赤字転換したと推定し、第2四半期に約50億ウォンの営業赤字を出すと予想している。

現代オイルバンクは現代重工業が株式の 91%を保有している連結決算対象企業で、その実績のほとんどが連結財務諸表に合算される。現代オイルバンクの実績不振は下半期から来年まで続くと見られ、利益への寄与度が最も高い造船部門の営業利益率も四半期ごとに下落傾向を続けると予想されている。

また、現代重工業の個別決算における営業利益は、為替相場の変動と厚板価格下落の影響を受け改善効果があったものの、第 2 四半期から過去 2007 年～2008 年の間に受注した高価格船舶が会計に計上され、第 1 四半期の 54%から第 2 四半期には 40%まで減少するため、全般的な営業利益の下落傾向は避けられないとの見解が示されている。

HI 投資証券も、主要子会社である現代オイルバンクの第 2 四半期営業利益の悪化と現代三湖重工業の営業利益の減少により現代重工業の第 2 四半期連結決算における営業利益は前期に比べ約 3,400 億ウォン減少すると予想している。

現代重工業、超大型コンテナ船を大量受注

7月3日、現代重工業は、ギリシャの海運会社から1万3,800TEU級コンテナ船10隻を総額12億ドルで建造する受注契約を交わしたことを発表した。この船舶は引渡し後、台湾の海運会社であるエバーグリーングループ(Evergreen Group)に長期傭船されることになっている。

今回受注したコンテナ船は、長さ368m・幅51m・高さ29.9mで、サッカー場の約4倍の広さのデッキにコンテナ13,800個を一度に積載することが可能な超大型船舶である。現代重工業は、今回の受注戦で豊富なコンテナ船建造経験を持っていることと最適の船形を適用して従来と比べ燃料消費量を10%以上減らしたことが高く評価された。

当初このプロジェクトは、産業銀行の系列会社である韓国インフラ資産運用(KIAMCO)が現代重工業に船舶を発注した後、エバーグリーンがKIAMCOから10年(5年+5年)間長期傭船し、現代商船が船舶管理を引き受けるという形で話が進められていた。今年5月には発注が確定すると予想されていたが、KIAMCOが資金確保に失敗したため一連の事業推進が遅れていた。その間、ギリシャの船主会社がエバーグリーンに新たな条件を提示したことから発注先の変更という憶測も出されていたが、結局、現代重工業が受注するという点は維持された。

これを受け、この発注に対し市場では冷淡な反応を見せる向きもある。7月4日、LIG投資証券は「今回の受注は、今年4月から引き延ばされていたもので、1隻当たり1億1,600万ドルという船価は、昨年サムスン重工業が受注した同級コンテナ船の1億3,600万ドルより15%も下落した水準であること。このことを考えれば、この発注が現代重工業の経営に与えるメリットは限られている」との分析を明らかにした。

現代重工業は、これらの船舶を蔚山本社で建造し、2013年の下半期から2014年の下半期にかけて船主会社に順次引渡す予定となっている。同社の関係者は、「今回の受注を皮切りに、LNG船、ドリルシップを含め、超大型コンテナ船にも営業力を集中させ市場を牽引していきたい」と抱負を述べている。

サムスン重工業、2億ドル規模の特殊目的タンカーを受注

サムスン重工業が既存のタンカーより60%も価格が高い2億ドル規模の特殊目的タンカー2隻を受注した。6月19日のトレードウィンズによると、サムスン重工業はシェブロン(Chevron)社から15万DWT級ライタリングタンカー(Lightering Tanker)2隻を受注したことが伝えられた。船価は1隻当たり1億ドルで総額2億ドルである。

ライタリングタンカーとは、大型船舶の接岸が困難な港湾において大型船舶に積載された原油を積み替え、それを陸上ターミナルまで輸送する船舶である。アメリカのメキシコ湾やサンフランシスコ湾の場合、水深が低く、大型船の接岸が困難なため、ライタリング船が活用されている。価格は、同様の大きさのスエズマックス級タンカーが約 6,000 万ドルであるのに対し、超大型原油運搬船(VLCC)と同水準の 9,700 万ドルに上るほど、この船舶には高い技術力が要求される。

引渡時期は明記されていないものの、このような船舶が 2015 年にアメリカ西海岸から撤退するシェブロン社の FSO(floating storage and offloading)2 隻との代替用途として使用される予定であるため 2015 年頃に引渡されるものと予想されている。

サムスン重工業、造船業界の強者として快進撃

サムスングループに西の横綱サムスン電子があるとすれば、海洋・造船部門のサムスン重工業が東の横綱となっている。サムスン重工業は今年に入り海洋部門における相次ぐ大規模受注に成功し、昨年の実績を上回る成績も予想されている。

海洋プラント市場で善戦しているサムスン重工業の現在の受注総額は 58 億ドル。今年の受注目標 125 億ドル(海洋部門 90 億ドル、商船部門 35 億ドル)の半分近くをすでに達成している。このうち海洋プラントが 93%(54 億ドル)を占めている。サムスン重工業は今年、受注額の 70%以上を海洋プラントで上げるという計画を持っている。また、下半期に発注される大規模な海洋プラントの受注も期待されており、今年の目標の達成はもちろん、期待を超える受注も可能と見込まれている。

今年の初受注は、2 月に受注した海洋ガス処理設備(CPF)だ。オーストラリアの日系資源開発企業であるインペックス(INPEX)が発注した CPF で、縦横それぞれ 110m、総重量 10 万トンの海洋プラットフォームで世界最大規模を誇る。受注額も約 3 兆ウォン(27 億 3,000 万ドル)と最高だった。

サムスン重工業の関係者は、「プラントの設計や購入、生産、運送などを一括受注(EPC)方式で契約できたのは、会社の能力が認められたためだ。今後、超大型海洋プラント市場を先取りできるきっかけとなる」と意欲を語った。

そして、他の主要海洋プラントとして挙げられるドリルシップもサムスン重工業が世界市場を席巻している代表的な海洋掘削設備といえる。

サムスン重工業は、1996 年以後、現在まで全世界で発注された 109 隻のうちの 53 隻を受注し、ドリルシップ市場の半分を握っている。今年は、現在まで 5 隻のドリルシップを受注している。このような競争力は差別化された技術力から出ている。一例としてサムスン重工業が最近建造した北極海用のドリルシップは、流氷が漂う北極海地域において安定した作業ができるよう世界初の耐氷設計が適用されている。船体の厚さは約 4 cm に達する。資機材にも保温処理を施し氷点下 40 度の酷寒でも耐えることができる。

また、液化天然ガス(LNG)船分野においても優れた成績を示している。昨年は 17 隻(34 億ドル)を受注しマーケットシェア 28%と世界 1 位となった。サムスン重工業の関係者は、「昨年、造船業界初のメンブレン型 LNG 船貨物倉の独自モデル開発に成功し、LNG 船 1 隻につき 100 億ウォンの技術料を削減することが可能となり LNG 船建造競争能力を更に引き上げた」と語った。

このようにサムスン重工業は、造船と海洋プラント事業に集中すると同時に機械電気分野にも事業を拡大している。海洋部門では、深海油田から原油を抽出し運送するサブシー(深海)生産設備事業に進出する。また、アフリカなど世界の主な拠点に生産基地を構築する方案も検討中である。機械電気事業は、既存の風力発電以外に発電機、変圧器、遮断機など発電設備や重電機だけでなく造船海洋ロボット事業も推進していく計画。造船分野においては低燃料で高効率の環境配慮型船舶に関する市場を先取りしていく戦略を持っている。

NH 農協証券はサムスン重工業について、世界の造船企業の中で最も早く海洋構造物中心企業へと転換を果たし、すでに、売上高、手持ち工事量、新規受注のすべての面で海洋の比率が商船の比率を追い抜いていると評価した。

サムスン重工業、ドリルシップ1基を受注

サムスン重工業が今年 6 番目のドリルシップ受注に成功した。6 月 27 日のトレードウィンズによると、サムスン重工業はイギリスに本社を置く世界的な掘削企業であるエンスコ(Ensco)社のオプション行使により 6 億 4,500 万ドルのドリルシップ 1 基を受注したことが明らかとなった。

これは今年 4 月 5 日、エンスコ社がサムスン重工業に深海掘削船 1 基を発注した際に交わしたオプション契約 2 基のうちの 1 基のオプションを行使したことによるものだ。

エンスコ社は大深度掘削市場に対する備船需要が増加していることを受け、新造船発注を決めたもので、総建造費が 6 億 4,500 万ドルになると発表した。今回のドリルシップは、

ENSCO DS-9 号と命名され、サムスン重工業の DP3 デザインが適用される 7 番目のドリルシップとなり、2014 年第 4 四半期に引渡される予定となっている。

このドリルシップは最大 1 万 2,000 フィートから 4 万フィートまでの深海での掘削作業が可能で、5.5MW スラスタ-6 基と最新の環境配慮型の設備などが搭載される予定で、居住区には最大 200 人まで収容することが可能となっている。

エンスコ社の Dan Rabun 会長は、「新たな油田を開発するため、深海掘削市場は今後も成長を続けることが見込まれている」とし、「深海掘削市場におけるドリルシップの需要が依然として高いということは、傭船料の上昇を招き、それがまた我々にとって収益の増加をもたらすと見ている」と意欲を語った。

サムスン重工業の関係者は、「油田開発が大深度極地方へと拡大し、ドリルシップ技術も進化している」と述べ、「流氷が漂う北極海地域において安定した作業ができるよう世界初の耐氷設計を適用するなど、ドリルシップ分野における最高の技術力が認められた」と感想を語った。

一方、今年、サムスン重工業はドリルシップ部門で、2 月のシードリル(Seadrill)社からの 2 隻(2014 年第 3 四半期納期)の受注を皮切りに、3 月にはパシフィックドリリング(Pacific Drilling)社から 1 隻(2014 年第 2 四半期納期)、4 月にエンスコ社から 1 隻(2014 年第 3 四半期納期)を受注し、5 月には再度、シードリル社から 1 隻(2014 年第 2 四半期納期)の追加受注とオプション 1 隻の契約、6 月にはエンスコ社から 1 隻の追加受注を受け、まだオプション 1 隻が残っている。サムスン重工業の現在までの受注総額は 66 億ドルと、今年の年間受注目標 125 億ドルの 53%を達成した。

サムスン重工業・大宇造船海洋、浮遊するLNG工場で競争

不況に沈む世界の造船業界で現在多くの関心を集めているテーマは、世界第 1 号となる LNG-FPSO を誰が完成させるかということである。この分野のトップであるサムスン重工業と大宇造船海洋の一騎打ちが始まった。

LNG-FPSO は、全世界に広く分布する小規模のガス田を採掘した後、洋上で液化天然ガスを生産・精製することができるため「浮遊する LNG 工場」と呼ばれている。これまで洋上で天然ガスを採取するためには、海底のガス田から天然ガスを吸い上げた後、パイプを通して陸上に設置された天然ガス貯蔵施設に貯蔵し、その後、運送のために LNG 船を使用して運搬するという複雑な過程を経なければならなかった。

実際、海底に埋蔵されている天然ガスを開発することができるプラント建造技術は、韓国の造船業界だけの占有物といっても過言ではない。現在、世界の LNG プラント市場は、韓国の造船会社がほとんど独占しているが、その中でも特に価格面で優位を占めており、設計および生産に高度の技術が要求される LNG-FPSO の建造技術の場合、全世界の造船メーカーの中でも現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋の 3 社程度しか保有していない。

現時点において LNG-FPSO は存在していない。これまで世界の造船市場において LNG-FPSO は 2 回しか発注されておらず、いまだ「完製品」が出ていないためだ。その 2 回の発注で契約を勝ち取ったのはサムスン重工業と大宇造船海洋の 2 社で、世界第 1 号の LNG-FPSO をどちらが先に建造するかは、この 2 社の一騎打ちの様相を呈している。

2008 年に LNG-FPSO という新しい概念のプラントを初めて提案したのはサムスン重工業だった。同社は 2010 年、世界的な石油企業であるロイヤル・ダッチ・シェル社から受注を受け、2 年余りの設計段階を経て、最近巨済造船所にて建造を始めた。船価は 30 億ドル(3 兆 5,000 億ウォン)に達する。

船首から船尾までの船体の長さが 488m に達するこの LNG-FPSO は、2015 年末の完成を目指して作業が進められる予定である。その後、2016 年からオーストラリア地域の海洋ガス田に投入され、年間 350 万トンの天然ガスを生産する任務につくことになっている。なお、サムスン重工業は、2009 年から 15 年間ロイヤル・ダッチ・シェル社が発注する LNG-FPSO を独占的に建造する長期供給契約を締結し、追加受注に対する展望が明るい。

これに対して大宇造船海洋は 6 月 5 日、マレーシアの国営石油企業のペトロナス社から 10 億ドル(1 兆 1,000 億ウォン)規模の LNG-FPSO 1 隻を受注してサムスン重工業に挑戦状を叩きつけた。大宇造船海洋はサムスン重工業よりスタートにおいては遅れを取っているものの、先に LNG-FPSO を完成させることができると強く言っている。同社が発注した LNG-FPSO の場合、船体の長さが 300m でサムスン重工業のそれより規模が小さい上、コンソーシアムを組んだフランスのテクニップ社がすでに内・外部の設計を終えているため、近日中に建造にとりかかることができるという。

大宇造船海洋は、この LNG-FPSO を 2015 年 6 月までに完成させ、ペトロナス側に引渡す予定となっている。このスケジュール通り行けば、サムスン重工業より 6 カ月ほど先に「世界第 1 号の LNG-FPSO 建造」というタイトルを取ることができそうだ。同社の関係者は「ペトロナス社との契約の時にサムスン重工業より先に LNG-FPSO を引渡してほしいとの要請があった」と紹介し、「一歩遅れての出発ではあるが建造の過程で問題が起きない限り、先に LNG-FPSO を建造することは無理ではない」と意欲を語った。

大宇造船海洋が受注した LNG-FPSO に続き、ペトロナス社が次に発注する LNG-FPSO の受注入札に、現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋によるそれぞれのコンソーシアムなどが大挙参加した。造船業界の関係者は、「LNG-FPSO は、韓国の造船メーカーが世界で初めて提案し建造中にある海洋プラントであり、国内造船メーカーの潜在的なライバルである中国の造船メーカーは、未だこの市場に参入する技術力を持っていないだけに、当分の間、韓国の国内造船メーカー同士の熾烈な競争が予想される」と展望を語った。

大宇造船海洋、協力会社と成長共有協定式を開く

6月22日、大宇造船海洋は、5つの系列会社および135の協力会社と共に「DSME系列・協力会社成長共有協定式」を開催し、特別ファンドの支援を通じた本格的な成長共有の活動を開始した。

大宇造船海洋は、本社と協力会社、系列会社と協力会社の相互尊重と共存を目指して2011年6月に成長共有金融支援特別ファンドを造成し、712億ウォンが用意された。そして、同年11月に説明会を開催し内容を共有した後、今年、成長共有協定を締結して協力会社の資金運用を実質的にサポートしていくと発表した。

支援を受けようとする協力会社は、本社の推薦を受けた後、約1カ月以内にすべての手続きが完了すれば、産業銀行の全支店から政策金利より2%低い金利で融資を受けられるようになる。同社はまた、60日手形という既成の支給方式をやめて100%現金決済方式を採択し、支給回数も月2回から3回に増やして協力会社の財務健全性を向上するために努力していく。

大宇造船海洋の高載浩(コ・ジェホ)社長はあいさつの言葉を通じて「本社と協力会社との公正取引と成長共有は堅実な企業を育成していく上で基本となる」とし、「喜びは分かち合えば二倍になり、困難は分かち合えば半分になるという諺のように本社と協力会社の間で強い信頼関係と熱意が必要」と強調した。

一方、大宇造船海洋は下請法規の遵守のための実践項目として書面の発給と保存に関する内容を含む4大ガイドラインを導入し、自主的な公正取引秩序基準の確立と下請業社との成長共有基盤を構築した。

この日行事に参加した公正取引委員会の鄭在燦(チョン・ジェチャン)副委員長は、「造船産業は景気変動に敏感な代表的な業種で、最近まで多くの困難を経験してきたが、過ぎ去った危機をチャンスととらえ、ここまで成長した。今般、成長共有協定をきっかけに更なる跳

躍を模索する時点が来た。公正取引をよく守り成長共有に積極的に参加する企業に対しては必要な支援を惜しまないつもりである」と話した。

STXグループ主力会社の信用格付が軒並み下方修正

信用評価機関の韓国信用評価は6月5日、STXグループ主要系列会社の信用格付けと短期展望を大幅下方修正した。収益性の低下や財務負担の増加、長期化している海運造船景気の低迷などがその理由である。

韓国信用評価は、実質的な持株会社であるSTXの企業信用評価等級(Issuer Rating)をこれまでの「安定的」から「否定的」に下方修正した。また、STX造船海洋、STX、STXエンジンの社債の信用格付けをA-(安定的)からA-(否定的)へと下方修正した。STXメタルの等級格付はBBB+(否定的)とした。STXパンオーシャンに対してはA0からA-へと一段階等級を落とした。実質的なグループ支配権を行使しているSTXは、グループの全体的な信用度に直接的な影響を受けることになりそうだ。

果敢な合併・買収と主力事業の集中化を通じてSTXパンオーシャン、STX造船海洋、STXエンジンなどを中心に海運と造船産業に特化した系列会社の垂直関係を構築してきたSTXグループは、関連業況の好調とともに「事業買収→設備投資の拡大および技術確保→事業成長および営業実績の改善→企業の上場および投資資金の回収→新規事業への投資」という好循環を土台に短期間でグループの事業領域と規模を拡大してきた。

しかし、2008年下半期の金融危機以降、世界的な景気低迷、金融市場の信用収縮、船舶の供給過剰などにより海運造船業界の沈滞が長期化していることから、事業の90%以上が海運造船および関連業種から構成されているグループ全般的な営業および財務構造の変動性が大きく拡大している。STXパンオーシャン、STX造船海洋をはじめ主力系列会社の現金創出力が低下する一方、STXヨーロッパ(旧Aker Yards)の買収、大連造船基地の建設、STXパンオーシャンの船隊拡充などの大規模な投資によりグループ全体の財務負担が徐々に広がった。

主力系列会社としてSTXヨーロッパの買収、大連造船基地の建設などで主導的な役割を果たしたSTX造船海洋は、金融危機後の受注不振と運転資金負担により外部借入が徐々に拡大し、船舶エンジンおよび関連部品を主力事業とするSTXエンジンやSTXメタルなども造船景気の低迷による影響を一定範囲避けることができない状況であるというのが韓国信用評価の分析だ。

STX グループは STX OSV の売却を含み、内外の非上場系列会社および海外資源開発持ち分の売却、一部の老朽化船舶の処分または資産の流動化などを内容とする財務構造改善を発表したことに続き、主な債権銀行である産業銀行と共同でグループ全般に渡る強力な事業再構築を通じて流動性確保および財務構造安定化を推進している。

韓国信用評価は、STX グループの財務構造安定化策にもかかわらず主力事業の業況回復には時間がかかると見ており、STX グループの実質的な財務構造の改善成果に対し綿密な検討が必要であり、満期が到来した借入金の円滑な返済または借り換えの成否に対しても持続的なモニタリングが必要だとの見方を表明している。

STXグループ、ロシアLNG市場を攻略

最近の欧州経済危機などの影響で、ばら積み船・タンカー・コンテナ船など一般商船の発注は姿を消したが、LNG 船だけは世界各地のガス田開発が活発に進められていることから発注が続いている。その上、ロシアは豊かな天然ガスが埋蔵されており、今後の LNG 船に対する需要が高い地域といえる。そのため、STX 造船海洋は、ロシア企業と合同で高付加価値 LNG 船市場を開拓し、造船業の不況を乗り越えるという戦略に出た。

6 月 24 日、STX 造船海洋はロシア国営造船企業である USC(United Shipbuilding Corporation)と共にロシア地域から発注される LNG 船の共同受注を目標とする共同企業体(JVC)を設立するための 合弁会社設立契約(JVA: Joint Venture Agreement)を締結したことを明らかにした。6 月 21 日から 23 日までロシアのサンクトペテルブルクで開かれた 2012 SPIEF(サンクトペテルブルク国際経済フォーラム)において開かれた今回の契約式には、姜徳壽(カン・ドクス)STX グループ会長と申相昊(シン・サンホ)STX 造船海洋社長、ローマン・トロチェンコ USC 社長などが参加した。

両社が設立する共同企業体は、USC が建設を推進中のニューアドミラルティー造船所建設のための設計、人材トレーニングなどを支援していく一方、ロシアから発注される LNG 船に対し共同で受注営業活動を行うことになる。

STX 造船海洋は今回の共同企業体を通じて、ロシアの北極地域における LNG 開発プロジェクトに長期的に参加することができる足がかりを得ることになった。ロシアの北極地域には、全世界の 30%の LNG が埋蔵されており世界的なエネルギーメジャー企業が開発プロジェクトを活発に進めている地域である。

今回 STX 造船海洋と合併の契約を締結した USC は、2007 年に設立され、ロシア政府が 100%株式を保有している国営会社である。ロシア造船産業の現代化政策の開発、圏域別統合および各種投資などの業務を総括している。

STX 造船海洋の関係者は、「USC がパートナーとして STX 造船海洋を最終的に選んだ背景には、海運会社のソブコムフロート社を通じて STX 造船海洋の LNG 船設計と品質の優秀性が認められたため」と説明し、「ロシアにおける造船所建設プロジェクトに韓国の優秀な資機材が活発に供給されるシナジー効果も期待している」と抱負を語った。

STX、欧州の海運会社から6.5億ドル規模の船舶を受注

STX が大規模な船舶受注に成功した。STX 大連と STX 造船海洋は、ヨーロッパの海運会社が発注した 5,000TEU 級コンテナ船 10 隻と、160,000CBM 級 LNG 船 1 隻を総額 6.5 億ドルで受注したと発表した。

STX 大連は 6 月 27 日、ヨーロッパの海運会社であるゾディアック(Zodiac Maritime)社が発注した 5,000TEU 級コンテナ船 10 隻を 1 隻当たり約 4,500 万ドルで受注した。このコンテナ船は、STX 大連造船海洋の生産基地で建造され 2014 年の第 3 四半期から順に引渡される予定となっている。

このコンテナ船については、以前、海外メディアで伝えられていた 1 隻当たりの船価が 4,000 万ドルという情報があったが、これは誤報であることも明らかとなった。実際、海外メディアのトレードウィンズは、STX 大連がゾディアック社から 5,000TEU 級コンテナ船を 1 隻当たり 4,000 万ドルで受注したとしながら、これは、6 月 12 日に韓進重工業がドイツの Bernhard Schulte 社から受注した 5,100TEU 級コンテナ船 10 隻(オプション 5 隻含む)の価格よりも 1 隻当たり 500 万ドル低い価格であると報道したことがある。

一方、STX 造船海洋も他のヨーロッパの海運会社から 160,000CBM 級 LNG 船 1 隻を約 2 億ドルで受注し、同型船 1 隻に対するオプション契約も同時に締結したため、追加受注も見込まれている。この LNG 船は、STX 造船海洋の鎮海造船所で建造され 2015 年第 1 四半期に引渡しを完了させる計画となっている。今回の受注を含めて STX の今年の受注実績は、合計 68 隻、37 億ドルとなった。

STX の関係者は、「コンテナ船の場合、グローバル海運市況分析機関であるアルファライナー(Alphaliner)の最近の報告書によると、今年に入ってから 5 月末までの新規発注量は 1 万 5,700TEU に過ぎず、STX 大連の今回の受注が、今年、世界市場で発注されたコンテナ船の総量より多いことになる」としながら、「業況が良くないにもかかわらず、大規模

受注に成功することができた最大の要因は、既存の顧客との堅い信頼関係があったため」と感想を語った。

STX造船海洋、タンカー4隻を1,600億ウォンで受注

STX 造船海洋は 6 月 2 日(現地時間)、アメリカの船主会社であるアルテナ(Altern)社から 50,000DWT 級タンカー4 隻(1,600 億ウォン規模)を追加受注し、中型タンカー市場での競争力を見せた。

STX 造船海洋は、今年 4 月末、同型船 2 隻をアルテナ社から受注しており、今回の受注は当時のオプション契約が発効したものである。当該船舶は、鎮海造船所で建造され 2013 年の第 2 四半期まで引渡される予定である。

STX は、年初から船舶発注市場のトレンドに合わせた戦略的な受注の歩みを見せている。STX が今年受注したタンカーは合計 23 隻 8.3 億ドル規模で、LPG 船などの液化ガス運搬船は 8 隻で 5.6 億ドル規模の受注実績を記録している。今回の契約を通じて STX の今年の受注実績は合計 47 隻、25 億ドルとなった。

また、STX は今回の受注以外にも、すでに船舶建造意向書(LOI)を締結または既存契約のオプションが残っている物量が 59 隻、69 億ドルに達しており、追加受注に対する自信を見せている。

グローバル造船・海運分野の専門調査機関であるクラークソンが最近発表した報告書によると、今年に入って 1 月から 4 月まで、世界的に中型タンカー(30,000~60,000DWT)は 35 隻、LNG・LPG 船など液化ガス運搬船は 41 隻が発注された。

STX 造船海洋の関係者は「タンカーと液化ガス運搬船以外にも、海洋プラント、コンテナ船など多くの船種で今年持続的な受注実績を続けていく」とし、「市場の変化に対処し、顧客の要求に敏感に対応できるグローバル造船グループとしての立場を強化していきたい」と抱負を語った。

STX造船海洋、ロシアからLNG船を受注

STX 造船海洋は、6 月 21 日から 23 日までロシアで開かれた「2012 SPIEF(Saint Petersburg International Economic Forum、サンクトペテルブルク国際経済フォーラム)」においてロシアのソブコムフロート社から17万CBM級LNG船4隻における追加の発注契約を

取り付けた。

昨年5月に17万CBM級4隻(オプション2隻を含む)の契約を交わした両社は、その信頼関係をもとに発注量を増やし、今回、4隻をオプションに追加することを決めた。ソブコムフロート社は、STXと造船所建設プロジェクトを進めているロシアの国营造船所USC(United Shipbuilding Corp)とも協力関係を築いており、STXとの信頼関係が堅い。

STX造船海洋は2011年5月にソブコムフロート社と17万CBM級メンブレン(Membrane)型LNG船4隻(オプション2隻を含む)を1隻当たり2億ドルで受注した後、今年2月にソブコムフロート社が2隻のオプションを行使するとともに新たに2隻をオプションとして追加した。今回の契約によりSTX造船海洋は、既存の契約分6隻を含め、ソブコムフロート社に合計10隻のLNG船を建造することになる。

今回の契約と同時にソブコムフロート社は、STX造船海洋に発注したLNG船2隻に対し、ロイヤルシェル社と長期傭船契約を締結した。当該船舶は2014年の下半期にソブコムフロート社に引渡される予定だ。最初の2隻をロシアのガズプロムLNG(Gazprom LNG)社に15年間傭船することに続き、ロイヤルシェル社と傭船契約を結んだことでオプション4隻の発注に対する期待も高まっている。

契約式に参加したロイヤルシェルCEOのPeter R. Voser氏は、「LNGは世界のエネルギー需要を満たすためにとても重要な位置を占めている」とし、「今回の傭船契約がロイヤルシェルのLNG分野における発展戦略の力になる」と抱負を語った。

STX OSV、海底建設特殊船1隻を受注

STX OSVは現地時間の6月14日、オーシャン・インストーラー(Ocean Installer)社とソルスタッド・オフショア(Solstad Offshore)社のコンソーシアムから2,700億ウォン相当の海洋建設特殊船(Offshore Subsea Construction Vessel)1隻を受注したことを明らかにした。

STX OSVが受注したこの船舶は、オーシャン・インストーラーとソルスタッドの共同所有となり、オーシャン・インストーラーがその運航を担当する。STX OSVは、ルーマニアの造船所で船体部分を建造した後、ノルウェーの造船所で後半の作業を仕上げ2014年の第2四半期に引渡す計画となっている。

長さ 156.7m、幅 27m で、140 人の船員が乗船できるこの船舶は、STX OSV とオーシャン・インスローラー、ソルスタッドの 3 社が共同で開発した環境配慮型の船形デザインを適用し、多様な環境での効率的運航が可能となる。

この船舶は、海底から生産された原油およびガスを洋上の貯蔵施設に運搬する装備である SURF(Subsea、Umbilicals、Risers、Flowlines)を設置する作業のために最適化して設計された。そのため、150 トンの各種設備を垂直配置することができるシステム(Vertical Lay System)および 3,000 トンの海底資源を運搬することができるコンベヤーベルトを装着する予定となっている。

また、リモートコントロールで水中装備を操縦することができる遠隔無人探査機(Remotely Operated Vessels)や海底 3,000 メートルの大深度海底でも作業が可能な海洋プラント用クレーン 2 台など多様な最先端装備を取り付けている。

今回の船舶を発注したオーシャン・インスローラー社は、ノルウェーのスターバンエール(Stavanger)に本社を置く海洋事業専門会社であり、ソルスタッド・オフショア社は、石油掘削部門で約 50 隻の最先端船隊を運営しているノルウェーの海運会社である。

一方、STX OSV は同じ日、ノルウェーの海運会社であるトロムス・オフショア・サプライ(Troms Offshore Supply)社から海洋作業支援船(PSV、Platform Supply Vessel)1 隻についての引受意向書(LOI)を締結した。燃料消費率を向上し、排出ガスを削減した環境配慮型の高効率船舶である今度の船舶の建造契約は、今月末ごろ締結される予定となっており、引渡し後、ノルウェーの石油会社であるスタットオイル(Statoil)社に傭船される予定となっている。

STX OSV、1,400億ウォン規模のPSV2隻を受注

STX OSV は 6 月 19 日(現地時間)、ノルウェーのファスタッド・ SHIPPING(Farstad Shipping)社から 1,400 億ウォン規模の海洋作業支援船(PSV)2 隻を受注したことを明らかにした。

STX OSV が今回受注した船舶のうち 1 隻は、ノルウェーのラングステン(Langsten)造船所で船体部分を建造した後、ルーマニアのトルチェア(Tulchea)造船所で後半作業を仕上げ、2014 年の第 2 四半期に引渡される計画となっている。残りの 1 隻は、ベトナムのブンタウ(Vung Tau)造船所で建造し、2014 年の第 3 四半期に引渡される。

これらの船舶は、2隻共に、長さ94.5m、幅21m、5,600トン規模で、STX OSVが独自開発したデザインを適用することになっている。特に、国際的に公認されている船級機関であるノルウェー船級協会(DNV)の厳格な環境規制であるクリーンデザイン(Clean Design)規定を遵守し建造される予定で、船舶のエネルギー利用効率を高めて環境汚染物質の排出を減少させることで、海洋環境を保存できる環境への配慮を重視したデザインを採用することになる。

STX OSVに船舶を発注したファスタッド・ SHIPPING社は、ノルウェーに本社を置く海洋作業支援船専門の海運会社で、STX OSVは過去に同社からPSV6隻と海洋曳航支援船(AHTS、Anchor Handling Tug Supply)4隻を受注し、現在建造中にある。

PSVは油田開発および探査作業をサポートする海洋プラント支援船を包括的に指す船舶である。油田開発プラットフォームに係わるすべての設備および労働者などを輸送するPSV(platform supply vessels)、油田開発プラットフォームを運搬および固定させるAHTS(anchor handling tug vessels)、海底建設作業船舶の通称であるOSCV(advanced offshore subsea construction vessels)に分類される。特に、船主会社の要請によって海底パイプの設置および深海掘削作業などの難易度の高い作業が可能な特殊船も建造されている。

STX OSV、1,000億ウォン規模の海洋作業支援船2隻を受注

6月29日、STX OSVは、アイルランドオフショア(Island Offshore)社から海洋作業支援船(PSV、Platform Supply Vessel)2隻を約1,000億ウォンで受注したと発表した。

長さ84.3m、幅17m、3800DWT規模のこの船舶は、ロールスロイス(Rolls-Royce)社の船舶デザインを適用する予定だ。同社は、ルーマニアのブライラ(Braila)造船所で船体部分を建造した後、ノルウェーのブレビック(Brevik)造船所で後半の作業を仕上げ、2013年の第4四半期と2014年の第2四半期にそれぞれ引渡す予定となっている。

船主会社のアイルランドオフショア社は、米州地域と北海地域の掘削プロジェクトで頭角を現わしているノルウェーの海運会社で、STX OSVから過去10年間に25隻以上の船舶引渡を受けて友好的な協力関係を築いている。

海洋特殊船は、油田開発および探査作業を補助する海洋プラント支援船の包括的な呼び名で、そこから油田開発プラットフォームに係わるすべての設備および労働力などを輸送するPSV(platform supply vessels)、油田開発プラットフォームを運搬および固定させるAHTS(anchor handling tug vessels)、海底建設作業船舶の通称であるOSCV(advanced

offshore subsea construction vessels)に分類される。特に船主会社の要請を受け海底パイプの設置および深海掘削作業など難易度の高い作業が可能な特殊船も建造されている。

韓進重工業とSTX、価格競争力で後れを取らず

最近、韓進重工業が 5,000TEU 級コンテナ船の受注に成功したことで、世界の造船業界における韓国造船業界の価格競争力について新しい認識が生まれており、価格競争力の面では中国に勝てないという世間の認識を変えている。

6 月 15 日、海外メディアのトレードウィンズは、韓国の造船会社が海外で運営している造船所を通じて中国よりすぐれた価格競争力を有していると報道した。

韓進重工業は 6 月 12 日、5,000TEU 級コンテナ船 10 隻(オプション含む)を 1 隻当たり 4,500 万ドルで受注したが、同紙は新造船ブローカーのコメントを引用し、4,500 万ドルは中国の DSIC(Dalian Shipbuilding)と Hudong-Zhonghua 造船が提示した価格より 1 隻当たり 200~300 万ドル低いと伝えた。韓国国内の造船所の場合、5,100TEU 級のコンテナ船を 6,000 万ドル前後で建造していることを考えれば、相当低い価格といえる。

この新造船ブローカーは「STX 造船海洋の大連造船所と韓進重工業のスピーック造船所の価格競争力は非常にすぐれている。両社は価格競争力を武器に手持ち工事量を増やしている。また、韓国の造船会社は手持ち工事量の減少を挽回するため、研究開発費とマーケティング費を減らして新造価格を引き下げている」と現状を伝えた。

両社の価格競争力に対し韓国国内からは懸念の声も聞かれている。STX 造船海洋が今年 2 月に、ジョン・フレドリクソングループ(John Fredriksen Group)から受注した MR タンカー 6 隻の件が代表的なものだ。同社は MR タンカーを 1 隻当たり 3,500 万ドルで受注したと発表しているが、業界では実際の受注価格を 3,000 万ドル程度と見た。

これは中国の GSI(Guangzhou Shipyard International)社が今年 4 月にデンマークの Tankers 社から受注した MR タンカーの船価(3,300~3,400 万ドル)より低い水準である。

このような新造船価格というのは、当該造船社が耐えられる限界の線で決まるため、船価が低いというのは、競争力が優れているということの意味するとの見方がある一方、受注の急減を挽回するための無理な受注活動は、悪循環の競争を刺激し、結局は共倒れになってしまうとの意見もある。

今年 5 月、Zodiac Maritime 社が国内の造船会社へ 5,000TEU 級コンテナ船 10 隻を発注するにあたって、相場の 5,000 万ドルより 10%低い 4,500 万ドルを提示して業界に衝撃を与えた。当時、入札に参加した造船大手 3 社は低すぎる価格のため入札をあきらめた。造船会社同士の競争が全体の収益性の悪化を招くことに対し懸念が出される可能性がある。

一方、肯定的な観点もある。ある業界関係者は「中国がこれまで価格競争力を武器に手持ち工事量を増やしてきたが、技術力では未だ韓国に追い付いていない。中国産中古船舶の価格が韓国産に比べて 10%ほど低く策定されていることは、韓国が建造した船舶が市場価値を認めていることを表している」と強調した。技術力を備えた韓国造船業界が海外の造船所を通じて価格競争力においても中国より優位に立ち、グローバル発注市場における立地を更に堅固にすることができるという見方だ。

最近の発注市場の動向が今後どのような結果をもたらすのか即断は難しいが、価格優先と技術力優先に対する議論は、造船業界の不況が終わるまでずっと続いていくものと見られる。

韓進重工業、中型コンテナ船10隻の受注に成功

6 月 12 日、フィリピンにある韓進重工業のスービック造船所が、ヨーロッパの船主会社から 5,000TEU(1TEU は 20 フィートコンテナ 1 つ)級コンテナ船 10 隻(オプション含む)を約 4 億 5,000 万ドルで受注したことを明らかにした。

同社が今回受注したコンテナ船は、長さ 255m、幅 37m、深さ 22m で、速度 21.5 ノットで運航可能な最新船形となっており、船主の主要関心項目となっている燃料削減技術(Eco-Design)を適用した環境配慮型船舶として建造される。特に、今回受注した同級の船形に対し他の船主との交渉も進められていて近いうちに追加受注も期待されている。

同社は世界経済の低迷による全般的な海運市況の悪化とそれによる造船景気鈍化の影響で船主が船舶発注を自制しているため、昨年初めに受注して以来まったく成果をあげることができなかったが、最近スービック造船所のコスト競争力が認められ、新規受注に成功した。新造船市場の市況が悪化し、ほとんどの造船所が低船価で受注したためにマージン確保に苦労している中、韓進重工業スービック造船所の場合、中国の造船所と比べても人件費の面で競争力を確保しているとの評価を得ている。

近年のコンテナ船市場は主に大型船が中心で、同社が受注したような 5,000TEU 級の中型コンテナ船はほとんどなかった。しかし、今後の世界経済の回復に対する期待と超大

型コンテナ船への過度な発注に対する懸念から、中型コンテナ船にまた関心が集まっている。

韓進重工業は今回のスービック造船所の受注を皮切りに、影島造船所の競争力確保のために推進している生産システムの画期的な改善作業などが完了すれば影島造船所の受注の成果も顕在化すると期待している。

ハンファ証券は韓進重工業について「最近、韓進重工業の労働組合が影島造船所の活性化および早期受注を促す集会を開くなど労使関係が安定しており、スービック造船所が1年ぶりに新規受注に成功した点は株価の安定にも肯定的に作用すると見込まれる」と評価した。

韓進重工業の関係者は、「市況の低迷により新規受注に困難が多いのは確かだが、コスト競争力と品質に対する高い信頼を得て受注に成功した」と語り、「今回の成果に力を追い風に今後も攻撃的な営業活動を広げて行きたい」と抱負を語った。

韓進重工業、労使関係で大きく変わる

ゼネスト、職場閉鎖、クレーン上での座り込み、リストラなどで悪名が高かった韓進重工業の労使関係が変わろうとしている。5月25日、正式に活動を開始した同社の新労働組合は、新規受注獲得に向けた会社側の一層の努力を促し、世界的な景気低迷により苦戦している造船業界の危機を乗り越えようと声をあげた。

昨年、大規模リストラを巡って6カ月以上に渡る激しい労使紛争を経験した韓進重工業に、先月新しい労組が立ち上がった。強硬な闘争路線に固執する既存の金属労組韓進重工業支会と異なり、独立した企業別労組である韓進重工業労組が新たに立ち上がった。新労組は、労使文化の革新と労使間の協力を強調して設立一週間で全組合員の過半数からの指示を獲得し、6月12日基準で全組合員705人のうち558人が加入した。

このように新労組が組合員から全面的な支持が得られたのは、欧州財政危機の余波を受け韓国内の中小造船所のほとんどが深刻な経営難に陥っているためだ。特に韓進重工業の影島造船所は、労組のストライキ以後たったの1隻も受注が得られないまま、手持ち工事量がなくなってしまった状態にある。

韓進重工業のキム・サンウク労組委員長は、「組合員の生存権を守るためにも協力と信頼をもとに会社の危機状況を乗り越えることが最優先の課題」としながら「対内外的に見て

受注のための条件が不利であることは事実だが、労組が生産性向上とコスト削減に積極的に参加するなど雇用確保のために最善を尽くしていきたい」と意欲を語った。

造船産業というのは労使関係に最も敏感な産業の一つだとされる。造船産業は一般の建造業とは違い、一つの船舶が 1,000 億ウォンもするため、建造においても長ければ 2 年余りの期間がかかるという特性を持っている。一つの製品に対する意味が絶対的なものとなるだけに船舶の不良や納期の遅れは許されない。受注契約を交わす時、造船会社と船主会社との信頼関係が何よりも強調される理由もその点にある。ヨーロッパの船主が国内の造船メーカーと受注契約を交わすとき、会社の労使関係を注視するのも同じ理由からだ。

一方で、韓進重工業のフィリピンスービック造船所は、世界的な景気低迷の中、今年初めて中型級コンテナ船の受注に成功し、ヨーロッパの船主会社から 5,000TEU 級コンテナ船 10 隻を受注した。受注額は 4 億 5,000 万ドルに達する。

順調な滑り出しを見せたスービック造船所とは異なり、釜山の影島造船所は至急正常化が求められている。会社側は受注に総力をあげて工場を正常化させ、ストライキ当時、辞職処理となった組合員も年内に全員再雇用させるなど労組との約束を守るという立場を示している。新労組は、最近の危機的状況を考え、先に会社を立ち直らせるために会社側に積極的に協力した後、賃金待遇の改善などを要求する方針だという。

キム・サンウク労組委員長は、「これまでの労組は強硬路線をとったにもかかわらず組合員の待遇を改善することができず、かえって会社を弱体化させてしまった」と語り、「当面は闘争を留保して、真っ先に会社を正常化させた後、労組の要求項目を会社側に伝えたい」と強調した。

このような流れの中、6 月 7 日から同社の既存労組である金属労組韓進重工業支会がテントでの座り込みを始め、合計 600 人余りの休職従業員の職場復帰と団体交渉の一方的な解約、交渉時間の引き延ばし撤回などを要求しているというニュースも聞かれ、労使対立を完全に乗り越えることができるのかについて今後の結果に注目が集まっている。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第15号:平成24年8月

■ トピック記事

- ◎ 造船業界、海洋プラントで危機を乗り越えよう ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 上半期受注半減の造船業界、流動性確保に努力 ----- P3
- ◎ 釜山広域市、造船資機材産業の競争力向上案を議論 ----- P4
- ◎ 韓国海洋科学技術院、海洋と極地の未来を開く ----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、船舶用排気ガス低減設備を国内で初めて供給 ----- P6
- ◎ 現代重工業、8億ドル受注で不振を脱する ----- P6
- ◎ 現代重工業の実績はドリルシップとLNG船に注目 ----- P7
- ◎ 現代尾浦造船、実績は低いが展望は明るい ----- P8
- ◎ サムスン重工業の副社長、技術標準が海洋産業を変える ----- P9
- ◎ サムスン重工業、世界最大の風力発電機設備船を建造 ----- P9
- ◎ 大宇造船海洋、LNG船4隻のみ発注 ----- P10
- ◎ STX造船海洋、3,350億ウォン規模のRO-RO船を受注 ----- P11
- ◎ STX大連、ノーブル社にドリルシップを引き渡す ----- P12
- ◎ STX大連、世界最大の鉱物運搬船(VLOC)を無事引き渡す ----- P12

■ トピック記事

造船業界、海洋プラントで危機を乗り越えよう

6月27日、世界第3位の銀行であるドイツのコメルツ銀行が船舶ファイナンスの中断を宣言したことを受け、コンテナ船やタンカーなど一般商船の発注がほとんど停止状態となっている。一方、財政状態が良好なオイルメジャーが主導する海洋プラント市場は、資源開発のための新規需要に老朽掘削設備の代替需要が加わり、下半期にも持続的な発注が予想されている。

このような状況から造船大手各社は今年の受注目標を達成するため、下半期にも海洋プラントを中心とした受注活動に力を入れるという計画を立てている。

現代重工業は、フランスのトータル社が発注するナイジェリアのエジナ FPSO(フロート式原油生産貯蔵出荷設備)プロジェクトの受注に生き残りをかける一方、東南アジアでのガス圧縮プラットフォームの受注を推進している。特に、20億ドル規模のエジナ FPSO は、造船大手3社の中で上半期の受注実績が最も低調だった現代重工業にとっては逃すことのできないプロジェクトで、現在、サムスン重工業と熾烈な競争を繰り広げている。

サムスン重工業は、現代重工業と競合中のエジナ FPSO をはじめ、25億ドル規模のロシア・ストック湾鉦区(gas field)のガス処理設備、コンゴ・モホノス油田 FPU(フロート式生産設備)などの海洋プラントに期待している。また、ドリルシップも同社が力点を置く船種であり、上半期に6隻のドリルシップ受注を獲得した同社は、現在7隻のオプション契約を保有しているため追加受注も期待されている。

大宇造船海洋は、近いうちに20億ドル規模のアンゴラ・マップメリア海上のプラットフォームを受注する可能性が高いと伝えられており、業界では、ベトナム・ブロックB鉦区(gas field)の海上プラットフォーム(15億ドル)の受注戦でも一歩先んじていると評価されている。同社はまた、半潜水式掘削リグやドリルシップなど高付加価値船舶にも営業力を集中していく方針をとっている。

STX 造船海洋も、下半期にリビアで進められているFSO(フロート式原油貯蔵出荷設備)プロジェクトやオイルメジャーと協議を進めている小型海洋プラントなどの受注を期待している。それと同時に、上半期に受注が順調だった中型タンカーや発注が増加しているLNG船などに焦点を合わせた戦略的な受注活動を計画している。

各社は、今年上半期における受注が低迷していたことを受け、下半期にかける意気込みは大きい。また、大手重工業メーカーだけでなく、韓国の海洋プラント資機材メーカーも国の政策等に基づいて、事業活性化が図られていることも忘れてはならない。

■ 主要ニュース

上半期受注半減の造船業界、流動性確保に努力

前例のない造船市場不況を受け、前年比の受注量が半減した造船業界は流動性確保に乗り出している。現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業の各社は、社債発行計画を発表した。これは、欧州財政危機の影響で世界的な造船業況の沈滞が長期化していることで資金の確保が難しくなり、各社の財務構造が悪化しているためだ。

7月10日、造船業界の関係者によれば、造船大手3社の受注総額は173億ドルと、前年同期の340.7億ドルに比べ半減したことが集計の結果で明らかとなった。実績不振が続く大手3社は、社債発行を通じて流動性を確保しようとしている。

業界関係者の話によれば、現代重工業は早ければ今月中、3年満期3,000億ウォン、5年満期4,000億ウォン、総額7,000億ウォンの社債発行を検討している。今年の第1四半期に1,389億ウォンの営業利益を計上した現代重工業は、第2四半期の営業利益が赤字に転じる可能性が予想されている。

大宇造船海洋は、多数の証券会社がコンソーシアムを設立し、3年、5年満期で5,000億ウォンの社債を発行する予定だ。サムスン重工業はすでに今年2月に3年満期3,000億ウォン、5年満期4,000億ウォン、総額7,000億ウォンの社債を発行している。STXも7月10日に年率7.30%の1年満期社債1,000億ウォンを発行した。

証券会社の関係者は「下半期にも景気悪化が予想される中、企業の流動性確保に対する動きが話題となる」と語り、「特に経常的な投資及び運営のため、借換資金が必要な優良大手企業を中心に大規模な発行が続く可能性がある」という見通しを示した。

ある業界の関係者によると、「最近の低金利基調はいつ変わるかわからないだけに、ここで社債を発行しても損はない」とコメントし、「船舶の代替周期だけではなく、今後の景気回復期における物流量の増加に備えるためにも船主はそれに先立って船舶を確保しようとするはずなので、その時点まで生き残った者が最終的な利益を得ることになる」との予想を語った。

特に、海洋プラント建造については、莫大な資金が必要となるため、各社の資金確保や流動性の状況は今後も注目される。

釜山広域市、造船資機材産業の競争力向上方案を議論

7月17日、釜山広域市と知識経済部、造船資機材業界の代表などが集い、造船資機材産業の競争力強化方案などについて議論した。

この日開かれた経済懸案会議には、許南植(ホ・ナムシク)釜山市長、政府関係者、大宇造船海洋・現代重工業・STX造船海洋など造船業界の関係者、地元の造船資機材業界の代表など20人余りが集い、造船資機材産業の競争力強化方案などについて話し合った。

今回の会議は釜山発展研究院で開催され、造船資機材産業の現状や造船資機材産業における構造の高度化など産業競争力の強化方案などについて報告し、参加者同士で討議する形式で進められた。

釜山広域市の関係者は「知識経済部が造船産業短期対策チームを運営するなど造船資機材産業に対する支援策などを講じている時点であり、釜山広域市は市の次元で地元企業が抱えている問題に先行して対応を取ることで実質的な解決策と支援策を模索するために今回の会議が用意された」と意義を語った。

特に、この日業界からは、海洋プラント産業は発展しているものの人材不足問題が深刻化していることからその解決への要望が強かった。業界の代表からは、海洋プラント産業の拡大に合わせて産業構造を再編するためのエキスパートの確保が急がれるという指摘が出された上、修士・博士など高度人材を確保できるよう積極的に支援してほしいとの要請があった。

これに対し、知識経済部の金政会(キム・ジョンフェ)自動車造船課長は、プラント産業を育成・支援する投資連携型 R&D 事業の予算を確保するために努力していると現状について話した。そして今年5月、李明博大統領が直接推進の意思を表明した「韓国海洋プラント技術院の設立」など、釜山の研究開発特区としての指定が今年中に具体化されるよう取り組んでいくと強調した。

上記のような動きは、今後釜山地域を中心に展開されることから、韓国として海洋プラント関連のクラスターが釜山で徐々に形成されつつある。また、その中で地方自治体である釜山広域市も中心的な役割を果たしているところも特徴的である。

韓国海洋科学技術院、海洋と極地の未来を開く

7月4日に開設式が行われた韓国海洋科学技術院(KIOST: Korea Institute of Ocean Science & Technology)が、その発展戦略およびビジョンを発表し、海洋・極地分野における国家競争力強化のための研究開発事業の推進計画を明らかにした。

KIOST は、海洋科学技術のグローバルリーダーというビジョンを掲げ、世界最高レベルの海洋科学技術力を確保するために優秀な研究センターを育成し、大洋・極地の海を対象とする大型プログラム中心の研究開発を進めていく。

そのために国土海洋部は、今後、KIOST 運営に対する支援を拡大していくとともに 2011 年 12 月に策定された海洋科学技術ロードマップ(MTRM)に従い、2020 年まで海洋・極地科学技術の育成に約 3.6 兆ウォンを投入して海洋プラントや海洋エネルギーなどの海洋新産業分野を育成し、南北極で同時に研究開発を推進していく。

KIOST の重点計画は次の四点に要約できる。

まず、海洋新産業の育成を積極的に支援する計画である。海洋における新成長エンジンを確保するために海洋資源やエネルギー開発、海洋プラントなど海洋新産業を支援するための、基礎から産業化に至るまでの一連の研究開発を集中支援していく。特に、海洋プラント分野の研究開発に力を注ぐ計画である。

第 2 に、世界共通の関心項目となっている気候変動の原因を解明し、対応策を講じるための研究を持続的に進めていく。特に、長期にわたる気候変動の予測が可能な「韓国型地球変化予測システム」を構築し、異常気象による被害を減らしていく。また、発電所や製鉄所など大規模な発生源から回収された二酸化炭素を海洋堆積層に貯蔵して二酸化炭素の排出量を画期的に削減させる二酸化炭素回収・貯留(CCS)技術を開発し、2030 年以降、温室効果ガス削減量の 10%をこの技術で処理していく。

第 3 に、南極チャンボゴ科学基地の建設を完了(2014 年 6 月に完工予定)し、南極セジョン基地および砕氷研究船アラオン号と連携して南北極における極地活動のためのインフラを活用して南北極地域に関する研究を強化していく。特に、北極に対する研究活動を強化する。地球温暖化により北極の氷河が徐々に減少し 2030~2040 年頃には北極航路が年中利用できることと予測されることを受け、北極航路開拓のための支援に力を集中していく。

最後に、海洋科学調査および深海探査のための研究インフラを拡充していく。2015 年まで総トン数 5,000 トンの先端大型海洋科学調査船を建造すると共に、先端科学技術の域を広げた深海 6,000m の有人潜水艇を開発し、大洋研究と海洋資源探査活動を更に活発に行っていく。

国土海洋部の関係者は、KIOST 設立を通じて将来の新たな成長エンジンである海洋資源の開発や南北極研究、海洋プラントなど海洋産業を活性化させ、国家競争力を更に高めていきたいとの期待を表明した。

このような海洋科学技術分野についても、近年特に力を注いでおり、海事産業との連携

を今後どのようにとっていくのか、高い関心が集まるところである。

■ ニュース速報

現代重工業、船舶用排気ガス低減設備を国内で初めて供給

7月5日現代重工業は、独自開発した「船舶用排気ガス低減設備」を国内で初めて船舶に供給すると発表した。同社は、アメリカの掘削専門会社であるローワンと契約を結び、来月から蔚山造船所で建造されるドリルシップ3隻に合計18基の排気ガス低減設備を供給するという。

この設備は、大気汚染の主要因となる排気ガスの形で排出される窒素酸化物(NO_x)を、現代重工業が独自開発した触媒を利用して窒素と水に分解するものである。これによって窒素酸化物の排出量を95%以上減らすことができる。

業界では、2016年に国際海事機関(IMO)の「大気汚染防止のための3段階規制(TIER III)」が発効すれば、船舶用エンジンの排気ガス低減設備の需要が大きく増えると期待している。2016年から建造される船舶は、窒素酸化物の排出量をTIER Iより80%程度減らした1kWh当たり1.96~3.4gにまで削減しなければならない。

特に最近、世界保健機関(WHO)がディーゼルエンジンの排気ガスを発癌物質に指定し、船舶用排気ガス低減設備に対する船主会社の関心はさらに高まると予想されている。

現代重工業の関係者は「環境規制は2016年から適用されるが、ドリルシップが運航される北米地域は他の地域より環境規制が厳しいため、先にこの設備を搭載することにした」と経緯を説明した。同社は2016年から排気ガス低減設備市場で1,000億ウォン規模の売上拡大を目指している。

また、現代重工業は国内企業の中では初めて紫外線殺菌と電気分解の二方式の船舶バラスト水処理装置の商用化に成功するなど、環境配慮型船舶技術の開発に拍車をかけている。

現代重工業、8億ドル受注で不振を脱する

現代重工業が7億8,000万ドル相当の海洋設備と船舶を受注した。同社は東南アジアの石油会社から4億2,000万ドル規模のガス加圧プラットフォームに対する発注通報書

(LOA, Letter of Award)を受けとった上、また、韓国内の海運会社 2 ヶ所から 3 億 6,000 万ドル規模の自動車運搬船 5 隻を契約したことを 7 月 18 日明らかにした。

今回受注したガス加圧プラットフォームは、マレーシア北東部のコタバル(Kota Bharu)州から北東方面へ約 150 km離れたチアカラワラ(Cakerawala) 海上ガス田に設置され、一日 110 万 m³ のガスを処理する予定となっている。この設備は 8 月中に最終契約を交わし、2015 年の下半期に発注先に引渡される計画となっている。

また現代重工業は、現代グロービス社およびユーコー・カーキャリアーズ社から 7,300 台級自動車運搬船 3 隻(現代三湖重工業建造分)と 7,400 台級自動車運搬船 2 隻をそれぞれ受注した。同社は低迷が続いている造船市場で優れた品質と顧客サービスをアピールして受注に成功したが、今回受注した自動車運搬船は 2013 年の第 4 四半期から 2014 年の第 2 四半期にかけて順次引渡される予定となっている。

これと共に現代重工業は、最近ノルウェーの国営石油会社であるスタットオイル(Statoil)社から北海に設置されるガス生産プラットフォームの下部構造物に対する発注意向書(LOI, Letter of Intent)を受けとり、今年 9 月に正式契約を交わす予定となっている。

現代重工業は、豊かな建造経験と蓄積されたノウハウで今年下半期に積極的な受注戦略を展開する計画を立てている。また、世界最高の競争力を維持するためには技術の差別化が何より重要だという判断から市場を先導する技術を開発するための持続的な努力を続けている。

現代重工業の実績はドリルシップとLNG船に注目

HMC 投資証券は 8 月 1 日、現代重工業の下半期の収益性を左右する変数はドリルシップと LNG 船建造に伴う利益率にあるとし、今年下半期から建造が増加する 2 つの船種に注目すべきだと分析した。

同証券によれば、現代重工業の第 2 四半期連結の実績は、売上高 13 兆 8,680 億ウォン、営業利益 7,020 億ウォンと推定されている。営業利益率は 5.1%と第 1 四半期より 1.9%下落した。これは、原油価格の下落により精油部門で逆ざやが発生したことと造船部門の収益性が下落したことによるものと分析した。

重要なのは下半期の実績だが、その実績を左右する重要な変数としてドリルシップと LNG 船をあげた。現代重工業の手持ち工事量に占めるドリルシップと LNG 船の割合がそれぞれ 33%と 16%に達し、下半期における 2 つの船種の建造比重は全体の半分にまで増加する見込みだ。

同証券は、現代重工業が社債発行を通じて 1 兆 2,000 億ウォンを調達した上、現代自動車の持ち株を売却して約 7,400 億ウォンを確保したのは、上記 2 船種の建造資金を調達するための措置であったと解釈し、今後追加資金の調達が必要だとしても、7 月に発行した社債 7,000 億ウォンの金利が 3.23～3.35%と非常に低い水準であり、社債に対して肯定的な需要が存在することを考えれば、今後も資金調達の問題は同社の株価に大きな影響を与えることはないと予想した。

また、問題となった現代オイルバンクの実績下落も第 3 四半期から回復が予想されているため、追加的な収益性下落の可能性は低いと評価した。結局、現代重工業の下半期の収益はドリルシップと LNG 船建造に伴う利益率にかかっていると分析した。

現代尾浦造船、実績は低い展望は明るい

キウム証券は 8 月 3 日、現代尾浦造船の展望について、主力船種の受注環境が商船市場より相対的に良好であると判断し、第 2 四半期の実績も第 1 四半期と同じ水準になると予想した。

同証券が予想する現代尾浦造船の第 2 四半期連結の実績は、売上高 1 兆 1,313 億ウォン、営業利益 408 億ウォンである。営業利益率は 3.6%と、第 1 四半期の 3.5%と大差ないと予想されている。これを年間実績に換算しても、売上高 4 兆 3,272 億ウォンに営業利益 1,475 億ウォンで営業利益率は 3.4%にとどまると分析した。

昨年の 8.2%に比べると大きく減少した実績予想となるが、これは、2009～2010 年に受注した利益幅が小さい低価格バルク船の建造分が増加したためだ。従って、このように利益幅の小さい船舶の手持ち工事量がなくなる来年からは実績上昇が期待されるため、来年には営業利益率が 5.2%にまで上昇し、2014 年にも 5%台を維持して実績上昇傾向を続けると予想した。

実績上昇傾向は純負債比率でも確認できる。無借金経営を行っている現代尾浦造船の今年の純負債比率はマイナス 21.7%と、2010 年のマイナス 32.9%、2011 年のマイナス 22.7%に比べ下落すると見られるが、来年はマイナス 28%へと上昇した後、2014 年にはマイナス 34.3%にまで回復すると見られる。

今後の見込みが肯定的な理由は、現代尾浦造船が力を注いでいる受注船種が相対的に優れているためだ。同証券では、現代尾浦造船が力を注いでいる PC 船・ケミカルタンカー・LPG 船・PSV 市場の展望を良好と判断した。ケミカルタンカーは価格下落によるメリットはもちろん、中東のプラント増設に伴う需要拡大への期待感から一部の投機的な発注需要が期待されている。また、PSV は海洋プラントの需要増加による発注需要が持続的に増えている。

現代尾浦造船は 8 月 1 日まで総額 14.1 億ドルの受注を獲得すると集計されているが、オプションも十分であるため、年間受注目標である 32 億ドルの達成は無難だと同証券は展望した。

サムスン重工業の副社長、技術標準が海洋産業を変える

サムスン重工業の朴重欽(パク・ジュンフム)副社長は、7 月 13 日、韓国工学翰林院^{ハンリム}が主催した第 110 回朝食集談会で、韓国の海洋掘削システムを説明しながら韓国のドリルシッ
プ技術を紹介し「標準の転換」について語った。

朴副社長は「サムスン重工業は、液化天然ガス(LNG)運搬船の市場標準をモスタイプ(Moss Type)からメンブレンタイプ(Membrane Type)に変えた」と語り、「技術が市場のトレンドを転換した代表的な例だ」と話した。

朴副社長は、産業資源部(現知識経済部)が LNG 船生産プロジェクトを計画していた頃、当時の生産方式の標準だったモスタイプを選択せず、メンブレンタイプへの挑戦を始めた。その結果、運送効率が高いメンブレンタイプへと市場の流れが変わり、標準の転換が行われた。

サムスン重工業は世界最大のフロート式液化天然ガス生産貯蔵出荷設備(LNG-FPSO)を建造している。LNG 生産量は年間 350 万トンと、香港が毎年消費するエネルギー量よりも多い。朴副社長は、「自分の入社初期には、FPSO は既存の施設を改造してのみ使うことができる施設だった。ところが今は、サムスン重工業が始めから終わりまで新しく作る(新造船)施設へと概念が変わった」と語り、技術が概念と標準を変化させ市場を先導していくという考えを明らかにした。

朴副社長は「今後の造船市場は、市場の変化に合わせて革新的な技術を開発することができる企業が市場をリードしていく」と語った。「新工法によるオーダーメイド的な設計技術をどの程度確立していけるかに企業の未来がかかっており、現在までは韓国の造船企業がその技術においての強さを発揮している」と説明した。

朴副社長は、フロート式生産貯蔵設備(FPSO)の頭文字にちなんで柔軟性(Flexibility)、行動力(Performance)、社会性(Social)、観察力(Observation)という、海洋プロジェクトにおける重要な競争力となる要素を提案し、F・P・S・O が韓国の海洋産業において今求められている能力であると強調した。

サムスン重工業、世界最大の風力発電機設置船を建造

サムスン重工業が 2010 年 7 月に受注した世界最大規模の洋上風力発電機設置船 (WIV、Windfarm Installation Vessel)が、2 年の建造期間を経て 7 月 25 日に引渡を無事に終えた。この船舶の船主会社は、シンガポールの海洋設備専門企業である SPO(Swire Pacific Offshore)である。

この船舶は、長さ 161m・幅 49m・高さ 10.4m で、3.6MW 級風力発電機 12 基を一度に運搬して設置することができ、洋上風力発電機設置船の中で世界最大の規模を誇っている。また、最大水深 60m の海上で風力発電機を設置することができ、現在業界で開発が進められている 10MW 級以上の超大型風力発電機も設置することが可能となっており、既存の船舶よりも優秀な仕様である。

今回完成した設置船は、ドイツ、デンマーク沿岸の北海に建設される洋上風力発電所プロジェクトに投入されることになっている。全世界に設置されている洋上風力発電機の発電量は、現在の 3.5GW(3.5MW 級発電機 1,000 台分)程度から 2030 年には約 70 倍の 239GW へと急増するものと予想されている。従って造船業界は、洋上風力発電機設置船の需要が大きく増加するものと見て関連技術の確保に力を注いでいる。

通常、洋上風力発電機設置船は、船体に搭載されているジャッキアップレグ(jack-up Leg)を海面下に降ろして海底面に固定した後、船体を水面上に浮上させ潮流や波の影響を最小化させてから設置作業を行う。サムスンが建造したこの船舶は、6 本の脚を利用して船舶を海面上に最大 17m まで浮上させた後、船体に装着されている 1,200 トン級のクレーンで発電機のタワー・発電室・回転翼などの設置を行うことができる。また、秒速 20m の強風と 2.5m の高波が打ち寄せる激しい海上環境においても風力発電機を設置できるよう建造されている。

サムスン重工業の魯寅植(ノ・インシク)社長は「世界最大規模の洋上風力発電機設置船の建造を無事に終えたことで今後の受注戦において更なる競争力を得ることができた。今後、造船事業と再生可能エネルギー事業である風力事業とのシナジー効果も期待できる」と表明した。

大宇造船海洋、LNG船4隻のみ発注

大宇造船海洋に対し合計6隻(オプション含む)のLNG船建造スロットを確保しているアルミガス(Almi Gas)社が、2014年引渡条件の2隻は放棄したが、2015年引渡分の4隻に対しては確実に発注するとの意志を示した。

7月25日のトレードウインズによれば、アルミガス社の Costas Fostiropoulos 会長は「2015年頃にLNG市況が最も良いと予想している。大宇造船海洋に対して持っている2015年引渡のLNG船4隻については確実に発注する」と表明した。この報道に先立ちアルミガス社は、大宇造船海洋にLNG船2隻のオプション行使の放棄を伝えている。このオプションは、2014年7月と9月に引渡される予定となっていた。

オプション放棄は、傭船契約を締結できなかったことによるものと見られている。アルミガス社は、総額16億ドルを投資して16万CBM級のLNG船8隻を確保する計画を立て、大宇造船海洋と建造契約を締結していた。その計画のうち2014年に引渡されるLNG船2隻を放棄したが、計画そのものは依然として有効であると見られている。

市場では、LNG船の過剰発注に対する危惧からLNG市場が多少の沈滞を経て、2015年頃からまた回復傾向を取り戻すとの予想が出ている。実際に、2014年に引渡されるLNG船は傭船契約を締結できない状況が続いている。

現在、多くの船主が2014年引渡条件で多量のLNG船を発注しているが、傭船に関する情報は聞かれていない。一時10万ドルに迫った一日傭船料も7万ドル台まで下落すると予想されている。既存発注分の船主は確保したスロットを販売しようとしているが、容易でないと伝えられている。

業界では、LNG船市場が日本の原発事故により運賃および傭船料が一時急騰したため、昨年頃から多量のLNG船が発注されただけにバブルがあったと見ている。需給は2009年頃に比べ依然として良好だが、若干の需給変動にも市場が大きく動揺する可能性があるとの展望が出ている。

STX造船海洋、3,350億ウォン規模のRO-RO船を受注

STX造船海洋が約3,350億ウォンのコンテナ・RO-RO船(Container RO-RO Vessel)を受注した。同社は、イタリアのイグナシオメッシーナ(Ignazio Messina & C. S.p.A.)社から4万5,000DWT級コンテナ・RO-RO船4隻を受注したと7月19日明らかにした。

今回受注した船舶はSTX造船海洋の鎮海造船所で建造され、2014年6月から12月までの間に順次引渡される予定となっている。

コンテナ・RO-RO船は、コンテナと自動車の両方を運搬することができるハイブリッド船舶のことをいう。この船は、一般的にクレーンを使って船舶にコンテナを積み下ろしするコンテナ船とは違い、ランプウェイ(斜路)を介してコンテナと自動車を収納することができる船舶である。

船主会社であるイグナシオメシーナ社は、イタリアのジェノバにあるコンテナ・RO-RO 船専門の海運会社で、現在、地中海・中東・アフリカ路線で船隊を運営している。

STX大連、ノーブル社にドリルシップを引渡す

STX グループの中国法人である STX 大連は、中国の大連造船所においてドリルシップ・ノーブルグローブトロッター2 号の命名式を行い、原油・ガス掘削会社であるノーブルドリリング(Noble Drilling)社に引渡したことを7月26日明らかにした。この日の命名式には、チェ・ソンラク STX 大連造船海洋部門社長、オニール・メンドーザ(O'Neil J. Mendoza)ノーブルドリリング社副社長など関係者が参加した。

このドリルシップは、2010年8月にノーブルドリリング社が追加受注した2号船で、長さ189m・幅32.2m・11ノットの速度で移動し、180人が上船して最大12,000mの深海まで掘削作業を行うことができる。これまでの大型ドリルシップに比べて、船舶を小さくしつつも掘削性能を大幅に高めたというのが特徴である。

STX は、1号船の建造を通じて得たノウハウを活用して2号船の建造工期を短縮させたことに加え、品質レベルを大幅に向上させたことでノーブルドリリング社から好評を得た。そのため、今後ノーブルドリリング社が進める後続工事の受注が期待できるようになった。

STX は今回のドリルシップ2号船の引渡しを通じて、最近需要が増加している深海掘削用ドリルシップ分野における建造経験を蓄積し、本格的な海洋掘削施設建造造船所への変化を図っている。ノーブルグローブトロッター号は、7月半ばからアメリカのメキシコ湾油田開発プロジェクトに投入され掘削作業を開始している。

STX大連、世界最大の鉱物運搬船(VLOC)を無事引渡す

STX は7月30日、中国大連にある STX 大連の生産基地において、姜徳壽(カン・ドクス)STX グループ会長、ルイーズ・メリッツ(Luiz Meriz)バレーチャイナ社長、曹愛華大連市副市長など関係者が参加する中、世界最大となる40万トン級超大型鉱物運搬船(VLOC、Very Large Ore Carrier)バレーエスピリトサント(Vale Espirito Santo)号の命名式を開催したことを明らかにした。

全長361m・幅65m・高さ30.5mのバレーエスピリトサント号は、甲板の面積がサッカー場3.5つの大きさで、15トンのダンプトラック26,700台分の40万トンの鉄鉱石を積載して14.8ノットの速度で運航することができ、様々な環境配慮型の先端技術が適用された上、

効率性も大きく向上されている。既存の超大型鉱物運搬船より貨物倉の容積を 20%以上増加させ、4 万トンあまりの貨物を更に積載することができる。

また、高容量バラスト水の処里システムを適用して 1 時間当り最大量となる 1 万 6,000 トンの貨物積載量を実現した。既存の船舶用エンジンより単位時間当りの燃料使用量が少ない TIER II エンジンを搭載して有害ガスの排出量を低下させることにも成功した。

バレーエスピリトサント号は、STX パンオーシャンに引渡され、ブラジル-中国区間およびブラジル-ヨーパ区間の航路で今後 25 年間、バレー(Vale)社の鉄鉱石を輸送する予定である。STX パンオーシャンは、2009 年 9 月に世界最大の鉄鉱石生産会社であるブラジルのバレー社と最大 7 兆ウォンに達する長期輸送契約を締結し、そのために 40 万トン級超大型鉱物運搬船 8 隻を発注した。

バレーエスピリトサント号は、STX パンオーシャンが発注した超大型鉱物運搬船のうち三番目に大きい船舶で、今後も残り 5 隻の同型船が順次引渡される。STX 大連の関係者によると、「STX 大連は、先端海洋プラントとしてはもちろん高付加価値船舶も建造するグローバル総合造船生産基地として地位を固めつつある」と評価した。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第16号:平成24年9月

■ トピック記事

- ◎ 20兆ウォンの争い、下半期発注の海洋プラントをつかめ ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 世界の手持ち工事量が7年ぶりに1億CGTを下回る ----- P3
- ◎ 金融界が造船産業に4兆ウォン支援 ----- P4
- ◎ 造船業界の回復は2014年以降に可能か ----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業の第2四半期営業利益率は2.6% ----- P6
- ◎ 現代重工業の年間目標達成に疑問の声 ----- P6
- ◎ 現代尾浦造船、第2四半期の営業利益率は2.5% ----- P7
- ◎ サムスン重工業、営業利益率7%維持は可能 ----- P8
- ◎ サムスン重工業、ドリルシップなど海洋設備を集中攻略 ----- P9
- ◎ サムスン重工業、ニッチ市場攻略で不況を打破 ----- P9
- ◎ 大宇造船海洋、韓国マイクロソフト社とスマートシップを共同開発 ----- P10
- ◎ 大宇造船海洋、第2四半期に底を打ち、今後実績回復の見通し ----- P11
- ◎ STXグループの上半期実績が悪化 ----- P12
- ◎ STX造船海洋、手持ち工事量で世界3位に ----- P12
- ◎ STX造船海洋、570億ウォン規模の船舶を受注 ----- P13
- ◎ STX大連、順調な受注行進 ----- P14
- ◎ STX OSV、フィンカンティエリ社に ----- P14
- ◎ 釜山市、造船輸出支援協議会を発足 ----- P15
- ◎ 釜山市、海洋プラント産業融合技術シンポジウムを開催 ----- P16
- ◎ 釜山市、海洋プラント資機材研究開発センターを開所 ----- P16

■ トピック記事

20兆ウォンの争い、下半期発注の海洋プラントをつかめ

世界各地で進められている海洋プラントの発注現場で韓国の造船大手 3 社が受注目標を達成するため激しい競争を繰り広げている。下半期に予定されている合計 10 余りの海洋プラントプロジェクトの総額は 220 億ドル(ドリルシップなどを含む)規模となっている。

8 月 5 日、造船業界の話によれば、ナイジェリアでトータル社が発注する 25 億ドル規模のエジナ(Egina)FPSO の優先入札対象者が近々決まる予定だという。ここでは、現代重工業とサムスン重工業が競い合っている。

また、アフリカのアンゴラで進められている 20 億ドル規模のマプメリア(Mafumeria)海洋プラットフォームプロジェクトは、ほとんど大宇造船海洋に軍配が上がったようで近々本契約が交わされると伝えられている。

アラブ首長国連邦では多国籍企業連合であるザドコ(Zadco)が発注する海洋施設(EPC1)と陸上施設(EPC2)プロジェクトの落札者発表を控えている。韓国の企業は 25 億ドル規模の EPC2 プロジェクト受注で競い合っており、現代重工業と大宇造船海洋がそれぞれ多国籍コンソーシアムを構成して対応している。

ベトナムではシェブロン社が 15 億ドル規模のブロック B 鉱区海上プラットフォームの発注を進めているが、これには大宇造船海洋とサムスン重工業がそれぞれコンソーシアムを構成して競合している。

その他にはロシアのガスプロム社が発注する 20 億ドル規模のシュトック湾フロート式生産設備(FPU)プロジェクト、トータル社がコンゴのモホルト鉱区で発注する 6 億ドル規模の緊張係留式(TLP)プラットフォーム、アラブ首長国連邦が発注する 48 億ドル規模のウムアルルル(Umm al-lulu)海上油田、SARB 海洋プラントプロジェクトなどがある。

造船業界の関係者は「船価が下落しても船舶金融が縮小しているため下半期にも一般商船の発注は期待し難い状況にあり、大手 3 社は制限的な海洋プラント分野で熾烈な受注競争を展開せざるを得ない」と語った。

一方、世界の海洋プラントプロジェクトは今後も増えるという見込みもあるため、大手 3 社だけでなく、諸外国含め他の企業の参加も期待されている。本格的な受注競争はこれからである。

■ 主要ニュース

世界の手持ち工事量が7年ぶりに1億CGTを下回る

7月の韓国の造船業界は受注量において中国を追い抜き首位を占めたものの、順位争いが無意味と言えるほど世界の造船業界が不況に苦しんでいる。

世界の手持ち工事量は、2005年6月に1億6万7,157CGT(5,113隻)と、初めて1億CGTを突破した後、3年3ヶ月後の2008年9月に2億1,431万485CGT(11,294隻)とピークに達した。しかし、このような好調振りはリーマンショックの時点で終了した後、沈滞期に入った。

8月12日、造船海運市況分析機関であるクラークソンによると、今月初めの世界の手持ち工事量は9,669万5,140CGT(4,888隻)と集計され、2005年以後初めて1億CGT未満に下落したことであり、2008年に比べると半分以下となる。

世界の手持ち工事量が1億CGT以下に落ち込んだのは、中国の不振による影響が大きい。8月初めの中国の手持ち工事量は3,522万1,848CGT(1,965隻)と、2007年2月の3,445万4,094CGT(2,380隻)直前の水準にまで落ち込んだ。2008年9月時点で397万4,000CGT(129隻)の手持ち工事量を有し、中国で一位、世界で7位にランクされた大連造船の場合、今年7月に155万4,000CGT(48隻)へと半減した。

韓国の手持ち工事量も7月現在3,031万4,232CGT(891隻)で、2004年9月(2,939万7,754CGT・944隻)以後最も少ない水準となった。現在、現代重工業蔚山造船所は451万8,000CGT(102隻)で、過去最高値だった2008年9月の1,443万1,000CGT(337隻)の31.3%急落した。大宇造船海洋およびサムスン重工業も同じ期間に、それぞれ1,087万CGT(222隻)から594万1,000CGT(121隻)に、1,133万CGT(244隻)から681万8,000CGT(141隻)へと減少した。

造船業界関係者は「商船部門の新規発注が途絶えている上、好況期に発注された船舶が今年から来年にかけて集中的に引渡される予定なので、今後2～3年間は好況期水準の発注を期待し難い」と見ている。その分を海洋プラントの受注で埋めるために努力している」と現状を語った。

ただ、既に造船事業を縮小する方向性を打ち出している事業者もあり、海洋プラント受注へのシフトは進んでいるため、今後、手持ち工事量は思ったほど回復しないかもしれない。

金融界が造船業界に4兆ウォン支援

金融委員会は 2008 年からの景気低迷により苦しんでいる造船会社を支援するため、船舶金融を 4 兆ウォン前後の規模で支援していくことを決めた。

これは金融委員会の金錫東(キム・ソグドン)委員長、政策金融機関長および金融監督院副院長、都市銀行与信担当役員が集まる中、8 月 16 日から 1 泊 2 日間の日程で行われた企業の輸出投資に関連する金融障害問題の現場点検のための懇談会で発表された。

金融委員会は、造船業界への金融支援策として船舶金融サポート銀行を既存の輸出入銀行からその他政策金融公社、産業銀行、ウリ銀行、外換銀行、国民銀行、ハナ銀行、新韓銀行へと拡大することを発表した。支援対象は、造船会社が受注した後に製造する船舶で、輸出契約金から手付金を引いた金額の 90%を支援する。金利は基準金利に加算率が加えられる。

この日、提示された金融支援策のうち造船業界に対しては船舶金融支援機関の拡大が決まり、8 月中に機関ごとの造船会社船舶金融プログラムを整備して 9 月から船舶金融支援を実施することにした。

現在、韓国国内で造船会社を相手に船舶金融を支援している機関は輸出入銀行しかなく、造船業界ではこれまで船舶建造と建造代金の決済の時差による建造資金準備に困難を来していた。そのため、都市銀行の貸出や社債発行を通じて運転資金を確保する形で資金を確保してきた。

大手 3 社ですら社債を発行して資金確保に乗り出すほど造船業界が資金難に苦しむ中、金融委員会の今回の措置に期待が集まっている。

金錫東・金融委員長は「現在、(相談センターで)主に一般貸出の相談を受けているが、企業金融相談センターに拡大し中小企業だけではなく一般企業も本店と直接相談できるようにする」と言及した。今後、相談窓口に対し定期的に相談実績と満足度を点検していく計画だという。

この船舶金融支援機構の今回の決定は、造船業界にとって効果のある施策となるが、資金難に苦しむ実態はかなり深刻なものがああり、今後の業界の状況は慎重に見守っていく必要がある。

造船業界の回復は2014年以降に可能か

今年の下半期にも造船・鉄鋼・石油化学など韓国の主力輸出産業の不振が続くと予想される。8月21日、全国経済人連合会(全経連)は「2012年下半期緊急産業診断セミナー」を開催し、7月の輸出が前年同期比20%以上急落した4つの業種に対する緊急診断を行った。

同セミナーは、今年6月の産業予測以後、主要機関が国内の経済指標を相次いで下方修正して発表するなど景気が急落している状況を受け、その原因と展望について議論するために開催された。

全経連が実施した下半期輸出展望調査によると、造船産業は昨年に比べ輸出が28%急落すると予想された。主要輸出産業の中でも最も心配される。採算性も前年同期に比べ悪化すると見られる。

造船業界の不況は、欧州財政危機の長期化、中国・アメリカのGDP成長率鈍化、船舶金融市場の縮小と船舶の供給過剰などにより海運市場が危機に瀕していることによるが、全経連は下半期も不況が続くと予想し、回復については2014年以後に予想可能だとした。

鉄鋼輸出については、下半期に前年同期比13.9%減少すると予想した。上半期にも造船業界の不振により当初の予想を下回る7.9%の減少となったが、下半期には更に悪化するとの説明である。また、中国政府が内需市場において増値税(付加価値税)を還付する案を検討しており、下半期における貿易摩擦の懸念要因となっている。

全経連は輸出に関して、上半期には造船など主な需要産業の生産活動が鈍化して当初の予想を下回り前年同期比7.9%減少したが、下半期も更に悪化して輸出が13.9%減少すると展望した。

全経連の見通しは、約2年後以降に回復可能というある意味明るい兆しをもたらす展望でもある。いずれにしても、世界経済の回復が大きなカギを握るのは言うまでもない。

■ ニュース速報

現代重工業の第2四半期営業利益率は2.6%

現代重工業が、予想を大幅に下回る第2四半期の実績を見せている。8月13日に同社が発表した公示によると、売上高13兆7,004億ウォン、営業利益3,585億ウォン、当期純利益1,341億ウォンを記録した。これを前年同期と比べると、売上高は2.3%(3,057億ウォン)増加したものの、営業利益は約65.2%(6,718億ウォン)減少し、当期純利益も83%(6,534億ウォン)減少したことになる。

このような実績は、他の造船会社と同じく収益性が高かった2008年以前の受注船舶の売上比重が減少し、2009年以降受注した低収益船舶の売上比重が増加したためである。加えて、原油価格の下落による精油部門の不振で現代オイルバンクが赤字転換し、連結基準利益が大きく減少したことによる。第1四半期の実績に比べても、売上高は1.7%、営業利益は63.0%、純利益は74.4%減少した。

結果的に上半期の実績は、売上高27兆6,387億ウォン、営業利益1兆3,278億ウォン、当期純利益6,571億ウォンを記録した。昨年同期に比べると売上高は5.9%(1兆5,429億ウォン)増加したが、営業利益は51.6%(1兆4,134億ウォン)減少、当期純利益も70.2%(1兆5,492億ウォン)減少した。

現代重工業の関係者によると、「海洋部門の建造量増加と精油部門の高度化施設増設による稼働量増加を受け売上高は増加したが、造船部門における収益性の下落および精油部門の赤字転換で営業利益と当期純利益が減少した」と説明した。

現代重工業の年間目標達成に疑問の声

8月21日、キウム証券は、現代重工業の造船部門の下落傾向が来年の下半期まで続くとして予測し、今年の年間受注目標達成の可能性についても年末まで様子を見守る必要があるとの分析を出した。それによると、現代重工業の造船事業部の利益率は、高価格で受注した船舶の比重下落により来年には営業利益率が5%近くまで下落すると予想した。

現代三湖重工業は、第1四半期に売上高1.37兆ウォン、営業利益率21.5%を記録したが、第2四半期には売上高1兆ウォン、営業利益率7%台へと急落した。これは2009年以前に受注した高価格受注船舶の比重が第1四半期には60%台だったものの、第2四半期には10%台まで急落し、第3・4四半期にはゼロ水準にまで下落すると予想されるためだ。この

ため、営業利益率の下落は避けられず、同証券は 5%程度と予想した。

現代重工業も同じく利益率の高い受注物量が持続的に減少しているため、第 1・2 四半期の営業利益率 12%台の維持は困難と分析した。第 1 四半期に 55%程度あった利益率の高い受注船舶の比重が、第 2 四半期には 45%、第 3 四半期には 40%未満、第 4 四半期には 30%未満と順次下落すると見られ、同証券は 5%台の営業利益率を予想した。

現代重工業の海洋事業部は、現在まで年間受注目標 52 億ドルのうち 7 億ドル程度しか達成できていない。現在、スタットオイル(StatOil)社が発注する Spar Hull(約 4 億ドル)およびマレーシアのカリガリプラットフォーム(約 4 億ドル)についてはすでに LOI(基本合意書)、MOA(合意覚書)などが交わされた状況であるため、8~9 月ごろに受注が期待されている。しかし、エジナプロジェクト(20 億ドル)、リビア の FSO(10 億ドル)、アラブ首長国連邦のジャドコプロジェクト(30 億ドル)などの大型プロジェクトは未だ結果待ちの状況となっており、その行方に注目が集まっている。

現代尾浦造船、第2四半期の営業利益率は2.5%

8 月 24 日、現代尾浦造船は 2012 年第 2 四半期の実績を発表した。それによると、連結決算に関連する会計基準による第 2 四半期の実績は、売上高 1 兆 902 億ウォン、営業利益 271 億ウォン、当期純利益 216 億ウォンで、営業利益率 2.5%を記録したことが分かった。

前年同期に比べるとすべての面で実績が減少しており、売上高は 6.4%(748 億ウォン)、営業利益は約 76.1%(860 億ウォン)、当期純利益も 75.6%(670 億ウォン)減少している。第 1 四半期の実績と比べても、売上高は 0.3%増加に止まり、営業利益は 29.6%、純利益は 49.4%減少した。個別決算に関連する会計基準で見ると、売上高は前年比 12.5%減少の 9,975 億ウォン、営業利益は 67.3%減の 331 億ウォン、当期純利益は 59.1%減少の 342 億ウォンとなった。

しかし、下半期に受注額が次第に増加する傾向を見せているとし、現代尾浦造船の年間目標(32億ドル)は十分達成できるとの予測も出ている。8月24日、ウリ投資証券は現代尾浦造船に対し、下半期を基点に手持ち工事量に対する懸念が緩和されるとの分析を発表した。

ウリ投資証券は、現代尾浦造船の今年第 2 四半期の実績に対し、市場の期待に添うほどの結果ではないと判断したが、利益幅の小さい低価格物量が減少する第 3 四半期からは収益性の改善が表面化すると予測している。

同証券によると、現代尾浦造船は現在まで 17.7 億ドルを受注し、受注目標の約 55%を達成しており、最近では、製品運搬(PC)船 2 隻を受注、追加(2 隻)も可能と見られ、その他、LPG 船、アスファルトキャリアー、PC 船、自動車運搬(PCTC)船など多様な船種において約 14 隻のオプションを保有している。さらに、PC 船と PCTC 船、コンテナ船などで活発な受注交渉が進められているため、この流れが順調に進むなら今年掲げた年間目標以上の達成も不可能ではないと予想した。

同証券が予測する実績の予想値は、売上高は前年比 5.3%減少の 4 兆 3,760 億ウォン、営業利益は 1,600 億ウォンで営業利益率 3.7%。2013 年には、売上高 が 4 兆 4,210 億ウォン、営業利益 2,090 億ウォンで営業利益率 4.7%を記録し、2014 年には 5%台にまで回復すると見通しを示した。KB 投資証券も 8 月 23 日、同じような予想を発表している。

サムスン重工業、営業利益率7%維持は可能

KB投資証券は8月7日、サムスン重工業に対し、第2四半期の営業利益率は市場の予想通り7%水準を達成し、中長期的に実績と収益性において差別化を見せるとの予想を発表した。

同社の第 2 四半期営業利益率の 7%は、第 1 四半期の一時的要因を除いた営業利益率が 7.2%だったことからすれば良好な実績だと評価した。KB 投資証券が予想する第 2 四半期の実績は、売上高 3 兆 5,910 億ウォン、営業利益 2,580 億ウォンとなっている。

同証券は、下半期になるにつれて利益幅が大きいドリルシップの割合が相対的に減少し、利益幅が小さい低価格の LNG 船の割合が増加していくため、収益性が小幅減少すると分析したが、年間 7%台の営業利益率の維持は可能と展望した。来年は海洋プラントとドリルシップの引渡しがあるため、収益性がより改善されると期待されている。

サムスン重工業は、今年の売上高を 14 兆 5,150 億ウォン、営業利益を 1 兆 840 億ウォンと見通しており、来年の売上高を 15 兆 810 億ウォン、営業利益を 1 兆 1,490 億ウォンと予想している。他の造船会社と同じく、下半期に運転資金の負担が増加すると見られるが、KB 投資証券では、同社が極端なヘビーテール方式(Heavy-Tail、船舶代金の決済方式が前受金を少なく払って、船舶引渡しの時に大部分の残金を支払う方式)を採用している点と来年のドリルシップ引渡で現金が流入するため、キャッシュフローも肯定的と評価した。

第 1 四半期に借入総額が保有現金より多い純現金構造を達成していたキャッシュフローは、第 2 四半期には純借入金構造に転換すると見られているが、キャッシュフロー額が今年全体的には 1 兆 5,140 億ウォンと昨年の 2 兆 630 億ウォンに比べ下落すると予想さ

れている。来年には 6,040 億ウォンに改善され、2014 年にはまた純現金構造に転換すると見込まれている。

サムスン重工業、ドリルシップなど海洋設備を集中攻略

造船業界の不況により危機感が高まっている中、サムスン重工業はドリルシップをはじめとする海洋設備市場への攻略を模索し、最近では海洋事業と深い関連があるサブシー(Sub-Sea)事業への進出も検討している。

また、環境配慮型船舶の建造技術など製品差別化戦略を展開しているサムスン重工業は、燃料消費量を最小化する最適船形の設計、排熱回収装置、低温燃焼エンジン、環境にやさしい資機材の開発をはじめ液化天然ガス(LNG)を燃料とする新しい概念の推進船を開発するなど将来の環境配慮型市場を先取りするための技術開発に力を注いでいる。

そのうち海上風力事業は、2014 年から生産した電力を販売するための送電網システムを構築すると同時に欧州海上風力市場の 30%を占めているスコットランドをヨーロッパ市場攻略の足がかりとする戦略を進めている。そのため今年 1 月にスコットランドの国際開発庁、ファイフ(Fife)州議会と海上風力発電事業の協力に関する意向書(MOU)を締結した。

機械電気事業は、既存の風力発電事業以外に、発電機、変圧器、遮断機などの発電設備をはじめとする重電機事業と造船海洋生産に関連する専門ロボット事業を推進する計画だ。特に重電機とサブシー事業を効果的に推進するために、吸収合併や戦略的提携を積極的に検討している。

魯寅植(ノ・インシク)サムスン重工業社長は 8 月 16 日、造船海運会社 CEO 招聘懇談会で、「3~4 の企業が市場全体の 8 割以上のシェアを握っているため、新規参入が不可能に近いサブシー市場に進出するには既存の企業を買収しなければならない」と発言した。

サムスン重工業、ニッチ市場攻略で不況を打破

今年上半期に年間受注目標の半分ほどに当たる 65 億ドルの受注実績をあげたサムスン重工業は、年間目標達成のため、特殊船舶であるドリルシップと液化天然ガス(LNG)船の受注に重点を置く戦略を推し進めている。

今年すでにサムスン重工業はドリルシップ 6 隻と LNG 船 2 隻を受注するなど積極的な歩みを見せており、下半期にはオプション契約に重点を置いて推進していく計画である。サ

ムスン重工業の関係者は、現在の市場状況から見て確信はできないとしながらも、オプション契約分などを考えた場合、昨年水準までの達成は可能と期待していると語った。同社は現在、LNG 船に関連して 8 件のオプション契約を推進している。

これに関連して、キウム証券は「1 件当たり 4～6 隻程度の LNG 船発注計画を持つプロジェクトが、日系オーストラリア資源開発会社であるインペックス(INPEX)社、イギリスのゴラー(Golar)社などを中心に現在 8 件について交渉中であると聞いており、ドリルシップの場合も現在オプションだけで 9 隻を保持しているため、このうちの半数が行使されるだけでも今年の目標は十分に超過達成できると予想している」と語った。

また、サムスン重工業が個別の営業を強化しつつ下半期に拍車をかけている海洋プラットフォームなど設備も受注目標の達成に大きく貢献すると見られる。キウム証券は「北海に関連して発注される 7～8 個のプロジェクトが今年中に発注される可能性が高い」と説明し「1 件当たり 5～10 億ドル程度のプロジェクトの場合、ほとんどをスタットオイル社が進めており、これまでのサムスン重工業との関係からすればそのうち何件かを受注すると判断できるため、それだけでも十分に今年の目標を達成できるだろう」と分析した。

大宇造船海洋、韓国マイクロソフト社とスマートシップを共同開発

8 月 27 日、大宇造船海洋と韓国マイクロソフト(MS)社は、知識経済部の国策事業として推進されている「IT を基盤とした造船事業の超一流化」の一環として「スマートシップ(Smart Ship)」プラットフォーム開発に相互協力するための了解覚書(MOU)を締結したことを発表した。

これにより両社は、船舶内部の性能監視および早期警報システム、船舶内 IP 基盤統合メッセージングシステムの構築、船舶の設備および運航の遠隔管制を可能にするグローバル統合遠隔官制センターを構築し、世界規模のクラウド・インフラを通じた実質的な協力を進めていく運びとなった。

このスマートシップ・プラットフォームを構築するために MS 社は、リンク・シェアポイントのようなリアルタイム・コミュニケーションおよび協業プラットフォーム、リアルタイム性能監視およびモニターソリューション、ダッシュボード・プラットフォームを構築する。同時に、世界中を運航あるいは寄港中の船舶の運航・設備診断データの送信をサポートするパブリッククラウド・プラットフォームであるウィンドウ・アジュール(Azure)などを統合して提供する。

大宇造船海洋は、高付加価値船舶の拡大と、造船と IT の融合を通じた先端船舶を目指し、数年も前から研究開発部内に専門部署を設置し、独自のスマートシップ・プラットフォー

ムに関する研究を進めてきた。同社は、今回の韓国マイクロソフト社との協力を追い風に、今後、既存の船主会社や船舶運用会社を対象としたリアルタイムでの船舶設備、運航管制遠隔モニタリング付加サービスと、世界規模での船舶メンテナンスサービスなどの応用サービスを提供する予定であり、これらを通じて新規船舶を受注するセールスにおける差別化効果も期待している。

大宇造船海洋の李成權(イ・ソングン)専務は「マイクロソフト社とのスマートシップ分野における開発協力は、差別化された先端 IT との融合によりグローバル市場における韓国造船産業界の先導的な立場を固めていく契機となる」と意欲を語った。

大宇造船海洋、第2四半期に底を打ち、今後実績回復の見通し

大宇造船海洋が第2四半期に実績が低迷すると予想されているが、営業利益率は第2四半期に底を打ち、第3四半期から回復傾向に転換するとの展望が出た。

韓火証券は8月28日、大宇造船海洋の第2四半期営業利益が市場の予想を大きく下回ると分析しながらも、第3四半期以降は営業利益率の改善が期待できるとの予測を発表した。

同証券が予測する大宇造船海洋の第2四半期実績を売上高3兆3,802億ウォン(前年同期比6.5%減)、営業利益695億ウォン(前年同期比77.4%減)で、営業利益率が2.1%に止まると予想した。同証券は、売上高については予測の範囲に入るが、営業利益は、建造船価の下落や為替上昇、貸倒引当金の設定などにより市場の期待である5%を大きく下回ると予想した。

一方、純利益は1,029億ウォンと、前年同期比27.9%の下落に止まる見込みだ。これに対して為替変動リスクが減少し、営業利益の減少幅が相当カバーできたはずと推測した。

大宇造船海洋は8月末現在、合計78.2億ドルの受注に成功し、今年の受注目標110億ドルの71.1%を達成している。その内訳は、商船7隻(9.6億ドル)、Ichthys FPSOの1基(20億ドル)、マレーシア Petronas FLNGの1基(7.7億ドル)、Songga セミリーグ船2基(11.1億ドル)、固定式プラットフォーム5基(19.6億ドル)をはじめ海洋プラント10基(60.3億ドル)、特殊船(イギリスの軍需支援艦艇など)5隻(8.3億ドル)となっている。

韓火証券は、アンゴラ Mafumeria プラットフォーム(20億ドル)と掘削設備・LNG船などで追加受注が期待されているため、今年の年間受注目標の達成には大きな問題はないと予想した。

STXグループの上半期実績が悪化

8月14日、STXグループが発表した主要系列会社の上半期実績は、欧州財政危機の影響などにより赤字となったことが明らかとなった。

STX 造船海洋は、営業利益が昨年上半期より 30.3%減少の 1,654 億ウォンを計上した。売上高は 5 兆 4,193 億ウォンと 6.7%増加したが、当期純利益はマイナス 738 億ウォンと赤字転換した。他の大手造船会社と同じく世界金融危機に次ぐ欧州財政危機で、低価格受注の影響を避けることができなかつたためと見られる。

STX パンオーシャンは、世界的な海運業低迷の直撃を受けた形だ。今年上半期の営業利益はマイナス 2,343 億ウォンという大規模な赤字を出した。当期純利益も 2,100 億ウォンの赤字となり、売上高も 7.1%減少の 2 兆 6,776 億ウォンに止まった。

船用エンジンなどを製造する STX エンジンも実績悪化を免れることができなかつた。同社の今年上半期の営業利益は 550 億ウォンで、昨年同期より 37.7%減少した。売上高も 8,214 億ウォンと 8.3%の減少、23 億ウォンの当期純損失を出して赤字に転換した。

持株会社である(株)STX は、今年上半期の営業利益がマイナス 555 億ウォン、純利益マイナス 1,234 億ウォンとすべて赤字に転換した。売上高は 8.0%増加の 3 兆 875 億ウォンを記録した。

一方、船用資機材などを製造する STX メタルの健闘が目立つ。同社の今年上半期の営業利益は 195 億ウォンと前年同期より 9.3%増加した。売上高も 4,921 億ウォンと 7.3%増加し、当期純利益も 43.3%増加の 42 億ウォンを記録した。船価の下落に比べ部品価格の下落はそれほど大きくなかつたためだ。

このような状況について STX グループの関係者は「財務構造の改善努力などを通じて経済危機を克服するために全力を傾けている」と語った。

STX造船海洋、手持ち工事量で世界3位に

8月21日のクラークソンの発表によれば、7月末を基準に造船グループ別の手持ち工事量において、STX 造船海洋(STX 大連、STX ヨーロッパ含む)が 590 万 CGT となり、現代重工業(822 万 CGT、現代三湖重工業を含む)、サムスン重工業(661 万 CGT)に続き 3 位を占めた。

大宇造船海洋(577万CGT)は4位に後退し、日本の今治造船(319万CGT)が5位を占めた。現代尾浦造船(308万CGT)、中国最大の民間造船所である熔盛重工集(290万CGT)、日本の常石造船(260万CGT)、日本の大島造船(209万CGT)、中国の揚子江造船(187万CGT)が6位から10位にランクされた。

大宇造船海洋は、「順位をグループ別に見るとSTXが3位だが、造船所ごとに見るとサムスン重工業が1位、大宇造船海洋の玉浦造船所が2位、現代重工業の蔚山造船所が3位と、ヤード数が15のSTXと3の大宇造船海洋では基準が違う」と説明した。

また、この集計では、一部の海洋プラントが含まれておらず実際の手持ち工事量とは多少の差がある。これについてある業界の関係者は「海洋プラントの場合、一部はクラークソンの統計に集計されるが、手持ち工事量に入っていない海洋プラントも多くある」と説明した。

一方、7月末現在の世界の新造船手持ち工事量は9,670万CGTと、今年初めより21%減少した。今年の新規受注量の急減と竣工された新造船の大量引渡し重なったことで手持ち工事量がなくなりつつあると分析される。

国別には、中国が3,520万CGTとトップ(36.4%)を走り、3,030万CGTを立った韓国は36.4%で2位となった。日本は3位(1,560万CGT、16.2%)を占め、ヨーロッパの手持ち工事量の比重は5.9%(570万CGT)だった。

STX造船海洋、570億ウォン規模の船舶を受注

8月20日、造船業界の話によると、STX造船海洋は韓国内の中堅海運会社であるポラリス SHIPPING社から20万7,000DWT級超大型鉄鉱石運搬船(VLOC)2隻(オプション1隻含む)を受注したことが明らかとなった。

ポラリス SHIPPING社は、現在11隻のVLOCを保有しており、ポスコと世界最大の鉄鉱石生産会社であるブラジルのバレー社などを主な顧客としている。

同社の発注した船舶は、STX造船海洋の中国生産基地であるSTX大連で建造される。引渡予定日は2014年9月である。正確な船価は公開されていないが市場では5,000万ドルを上回ると予測している。クラークソンの統計によれば、8月第2週基準ケープサイズ(18万DWT)バルク船の新造船価格は4,650万ドルとなっている。

STX 造船海洋が建造したバルク船は、2016 年から東西発電の石炭長期運送契約に投入される予定となっている。ポラリス SHIPPING 社はこれまで主に超大型原油運搬船 (VLCC) を買収して改造する形で VLOC 船隊を確保してきたが、今回初めて新造船を発注したことで業界の注目を集めている。

STX 大連、順調な受注行進

STX 大連が約 6,200 万ドルの MR 型タンカー 2 隻(オプション 2 隻含む)を受注した。8 月 3 日、業界関係者の話によれば、STX 大連はシンガポールの海運会社であるウィルマーインターナショナル(Wilmar International)社から 52,000DWT 級製品運搬船 2 隻を受注した。オプション 2 隻が含まれたこの契約の引渡時期は 2015 年で、船価は 3,100 万ドルと伝えられた。

イギリスの造船海運分析機関であるクラークソンが最近発表した資料によると、STX 大連が受注した船舶とほぼ同じ 51,000DWT 級 MR 型タンカーの新造価格は 3,400 万ドルだが、同船舶は中国の造船所で建造されるため STX 大連が受注した船舶の価格はこれより低くなった。

STX OSV、フィンカンティエリ社に

STX OSV が結局イタリアの国营造船会社であるフィンカンティエリ (Fincantieri)社に買収されることとなった。グループの財務構造改善のために STX OSV を売りに出した STX グループは、STX ヨーロッパを買収して 4 年で部分売却に成功することになった。

海外メディアによると、フィンカンティエリ社は、コンソーシアムを組んでいたアメリカのカーライル(Carlyle)社が買収を放棄する意志を表明したことにより、単独で STX OSV を引き受けることを決めた。STX グループが保有する持ち分 50.75%を一株当たり 1.5 シンガポールドルで買収する予定だ。売却総額は韓国ウォンで 9,700 億ウォン程度となるが、為替の変動次第で 1 兆ウォン前後となると見られる。

8 月 13 日、合併買収(M&A)業界の話によれば、STX グループは最近フィンカンティエリ社と STX OSV 売却のための了解覚書(MOU)を締結し、早ければ 8 月末、遅くとも 9 月初めに株式売買契約(SPA)を締結することで合議した。現在は代金納入および公開買収関連の問題について契約に必要な陳述と保証(R&W)の調整において最終段階にあるという。

業界では、海洋プラント支援船分野のリーダーである STX OSV をフィンカンティエリ社が吸収した場合、ヨーロッパ造船業界におけるフィンカンティエリ社の地位が高まると見ている。造船不況の中、STX OSV は海洋プラント好況の波に乗り、好実績をあげている。STX OSV は第 2 四半期の税引き前利益として 4.6 億 NOK(883 億ウォン)を記録した。同社は 2007 年に STX に買収されて以来、しばらくは芳しい成果を出せなかったが、今年第 2 四半期にここ 5 年で最も高い実績をあげた。

STX とフィンカンティエリ社はすべての取引手続きを 9 月以内に終わらせ、残金まで納入するという条件で取引を進めている。STX は財務流動性を一部改善するためにスタンダードチャータード(SC)社から借入れた 2 億ドル(約 2,300 億ウォン)を返済した後、7,000 億ウォン前後の資金を確保できると期待している。

釜山市、造船輸出支援協議会を発足

8月21日、釜山市と釜山商工会議所、韓国貿易協会釜山本部、中小企業振興公団釜山本部、韓国輸出保険公社釜山支部、釜山造船海洋資機材工業協同組合、釜山機械工業協同組合などが共同で釜山地域における造船資機材業界の輸出をサポートするための「造船資機材輸出支援協議会」を立ち上げ、来月に発足することを明らかにした。同協議会の構成規模は15人前後になると伝えられた。

これは、欧州発の世界経済不況により釜山の主力産業である造船資機材業界が生産量減少などで深刻な危機に見舞われている状況を打開するための対策として出されたものだ。

協議会は、李鐘源(イ・ジョンウォン)釜山市経済産業本部長を中心に来月初め会合を開き、造船資機材関連分野における輸出の活性化策や海外マーケティングにおける改善策などについて議論する予定だ。また、海洋プラント事業の多角化と新規輸出支援事業などについての支援策も模索していく。

釜山市企業支援課の関係者は「造船受注が集中している中国も資機材を自国でまかなっているため、釜山の造船資機材産業は難局に直面している」と述べ、「造船資機材産業の活性化対策を模索する一方、今年11月には中国に造船資機材貿易ミッション団を派遣して活路を見出す方案も進めている」と今後の計画について語った。

釜山市、海洋プラント産業融合技術シンポジウムを開催

8月28日、情報通信技術と海洋産業の融合を模索するため、釜山市と韓国電子通信研究院(ETRI)が「海洋プラント産業融合技術シンポジウム」を開催した。

世界における深海での石油およびガス生産の増加に伴い、海洋プラント産業が高付加価値産業として際立つ中、韓国は造船産業の船舶建造競争力を土台に海洋プラント建造において世界の競争力を有している。だが、鉱区を保有していないため、エンジニアリング能力が不十分である上、海洋プラント資機材の国産化率が低く実質的な付加価値を創出できていないため、これに対する対策の整備が急がれている。

この日行われた海洋プラント産業融合技術シンポジウムでは、「海洋プラントとIT・新素材の融合」をテーマに、セッション別の発表と海洋プラント競争力向上のための産業融合政策に関するパネルディスカッションなどが行われた。

シンポジウムでは、海洋プラントとITの融合研究開発における問題点、深海資源生産のための海洋プラント資機材IT融合技術、融複合海洋プラントにおけるIT融合の事例、海洋プラントにおける未来素材および開発の現状、海洋プラントにおける厚肉鋼管市場の動向および開発状況、海洋プラント用素材性能の検証技術の順でセッション別テーマ発表が行われた。

今回のシンポジウムは、最近、政府が主力産業との融合を加速化するために推進している「第2段階IT融合拡散戦略」を整備していく基礎となるだけでなく、新素材・部品など融合関連の中核技術およびサービス分野も含まれているため産学研の関係者はもちろん一般市民にまで波及効果が大きいと予想されている。

尹相直(ユン・サンジク)知識経済部次官は、「知識経済部のIT融合R&D課題として開発された『SAN基盤遠隔船舶装置メンテナンスシステム』が開発後2年で117隻に船積み契約されたことのように、競争国と差別化された高付加価値融合技術を持続的に開発し、IT・新素材などの融合技術のメガトレンドに基づく事業能力を高め、韓国のプラント産業が持続的に成長できるよう先制的に対応していく計画」であることを明らかにした。

釜山市、海洋プラント資機材研究開発センターを開所

8月28日、知識経済部は、釜山で海洋プラント関係者100人余りが参加する中、「海洋プラント資機材R&Dセンター」の開所式を行った。

世界的なエネルギー需要の増加と原油高傾向に伴い、海洋エネルギーを発掘・掘削・生産する海洋プラント市場が急成長している。韓国は前年度の海洋プラント建造受注額が257億ドルと、世界一の海洋プラント建造国として知られている。

しかし、高付加価値のエンジニアリングおよび中核資機材は、ほとんどを外国に依存し、受注額の50%以上が外貨として流出していくため、海洋プラント資機材の中核技術開発および国産化が急がれている。

これに対し政府は、今年の5月9日、大統領主宰の第121回非常経済対策会議を開き「海洋プラント産業育成対策」を整備、海洋プラント産業に対する投資を拡大することでエンジニアリング、資機材などを韓国内で遂行する割合を現在の40%から2020年には60%まで高め、受注額も800億ドルから3倍以上増やすことを目標に掲げ、海洋プラント産業の育成に拍車をかけている。

その第一段階として、韓国生産技術研究院の傘下に海洋プラント資機材 R&D センターが設立された。知識経済部は、今回のセンター設立とともに、来月に深海底分野における世界最高の研究組織および施設を有するノルウェーのシンテフ(SINTEF)社と了解覚書(MOU)を締結し、深海底プラント資機材の国産化に乗り出す計画を発表した。また、知識経済部は、国家間におけるエネルギー資源の確保競争が激しくなるに伴い、海洋プラント市場が2010年1,400億ドル規模から2050年には5,000億ドルへと成長すると予想した。

釜山市の関係者は、「今後、海洋プラント資機材 R&D センターは競争力を確保し、未来の高付加価値を創出すると共に関連産業との成長を共有・牽引していく中枢的な研究機関としての役割を担うと期待されており、今後、海洋プラント資機材 R&D センターを拡大改編し、海洋プラント産業の全過程をコントロールするハブ機関として韓国海洋プラント技術院を設立、海洋プラント・クラスタを構築していく計画」であることを明らかにした。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第17号:平成24年10月

■ トピック記事

- ◎ 知識経済部、1～9月の造船海洋産業の動向を発表 ----- P2
- ◎ 造船大手3社、受注目標達成に温度差 ----- P3

■ 主要ニュース

- ◎ LPG船市場、好況かバブルか ----- P4
- ◎ KOMERI、日中韓の造船海洋標準かを模索 ----- P5
- ◎ 安全性に疑問、危機に直面したWIG船事業 ----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、今年2隻目のドリルシップ受注 ----- P6
- ◎ 現代重工業、海外の深海底プラント企業の買収に着手 ----- P7
- ◎ 現代重工業、8月の累計受注は前年比43.5%減少 ----- P8
- ◎ 現代重工業、LNG-FSRU1基を受注 ----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、危機経営宣布式を開く ----- P10
- ◎ 現代尾浦造船、エコMRタンカー2隻を受注 ----- P10
- ◎ サムスン重工業の信用格付けが上昇 ----- P11
- ◎ サムスン重工業、7,000億ウォン規模のドリルシップ1隻を受注 ----- P11
- ◎ 大宇造船海洋、特許移転で成長を共有 ----- P12
- ◎ 大宇造船海洋マンガリア造船所、船種多角化で活力を模索 ----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、ドリルシップ2隻の契約がキャンセルに ----- P13
- ◎ 大宇造船海洋、約3兆ウォン規模のドリルシップ5隻を受注 ----- P14
- ◎ STX造船海洋、5,000億ウォン規模の超大型FSOを受注 ----- P14
- ◎ STX造船海洋、マグロまき網漁船2隻を受注 ----- P15
- ◎ STX重工業、STXメタルと合併して上場推進 ----- P16
- ◎ STX大連、大型コンテナ船4隻を受注 ----- P17
- ◎ 慶尚南道、海洋造船資機材の活性化に向けた懇談会を開催 ----- P17
- ◎ 国土海洋部、ノルウェーと海運協力強化 ----- P18
- ◎ 第9回造船海洋の日、造船協会の高載浩(コ・ジェホ)会長あいさつ ----- P19
- ◎ 韓国船級の釜山時代が開幕 ----- P20
- ◎ 韓国国内造船所6カ所、揮発性有機化合物を13%削減 ----- P20
- ◎ 環境・燃費にはLNG推進船が適正 ----- P21

■ トピック記事

知識経済部、1～9月の造船海洋産業の動向を発表

10月16日、韓国の知識経済部は、今年1月から9月までの韓国の造船海洋産業の動向を発表した。これによると、世界の船舶受注量は前年同期比48.1%減少し、韓国造船産業の受注も同58.6%(受注額基準では56.9%)減少したが、その受注量は、世界の船舶発注量の36.3%を占める520万CGT、金額にして189億ドルとなり、世界首位を維持した結果となった。

この背景には、厳しい状況の中、韓国の造船メーカーがドリルシップやFPSO(フロート式原油ガス生産貯蔵積出設備)などの海洋プラント、LNG・LPG船などの資源開発関連の高付加価値船舶の受注において競争優位を構築していることがあると知識経済部では分析した。CGT基準で世界のLPG船の約70%、オイルタンカーの約55%を韓国が受注するなど、エネルギー資源関連の高付加価値船舶の分野で高い競争力を有している。

しかし、造船価格は、14ヵ月連続で下落傾向を示している。そのため、受注面では実績があったものの、金額面では高収益を得ることはできなかった。今年1月から9月までの造船産業の輸出額は、前年同期比28%減少の230億ドル(知識経済部の暫定値)となった。

知識経済部ではこれについて、「今年に輸出した船舶のほとんどが2008年の金融危機以後の市場低迷期に受注した船舶であるため船価が低く、受注量そのものも減少した」と説明した。

また、中小企業の実績不振も課題として残った。今回発表された国内造船業界の実績を金額に換算した場合、海洋プラントが占める割合は全体の約70%で、45%だった前年に比べて大きく上昇した。ここからも分かるように、一般商船の需要は減少しており、城東造船海洋、SPP造船など中小造船メーカーが受注できるパイも小さくなっているのが現状だ。

この問題に対し知識経済部の関係者は、「現在、政府にとって(中小造船メーカーに対し)できる支援は、研究開発(R&D)または資金の流動性の供給以外には特別な手段がない」と説明し、「今後、海洋プラント関連の中小造船メーカーに特化された船舶などの開発に誘導していく方法などが考えられる」と語った。

現実的には、今後、清算手続きに入る造船会社が出てくる可能性もあり、中小造船メーカーを支えている主要銀行も苦しい状況である。また、慶尚南道など自治体の支援策とその効果も不透明である。

造船大手3社、受注目標の達成に温度差

造船大手3社のCEOが今年の受注目標の達成について温度差がある発言をしている。

世界の造船業界が厳しい不況に陥っているが、韓国の造船会社のCEOは、独自の競争力を持つ高付加価値船舶や海洋プラントを決め手として今年の年間目標の達成はできると自信を示しつつも、最後まで緊張の手を緩めてはならないとの慎重論も訴えた。

サムスン重工業の魯寅植(ノ・インシク)社長は、9月13日に開かれた「第9回造船海洋の日」の記念式に参加した時のインタビューで、「世界的な景気低迷により困難な状況ではあるが、まだ第4四半期が残っているだけに、今年の受注目標は何とか達成できると考えている」と語った。同社は現在まで、合計11隻、65億ドルを受注し、今年の受注目標(125億ドル)の52%を達成している。

サムスン重工業の受注目標達成の原動力になると期待されている船種はドリルシップである。同社は今年、世界で発注されたドリルシップ24隻のうち4分の1に当たる6隻を受注するほどこの分野における高い競争力が認められている。

現代重工業の李載星(イ・ジェソン)社長も同じ日、「状況は厳しいが、今年の目標の年内達成はできそうだ」と語った。同社は今年、造船・海洋・プラント分野における受注目標(現代三湖重工業を含む)を240億ドルと掲げ、現在まで82億4,000万ドルを受注し、34%達成している。現代重工業の関係者は、「ナイジェリアのフロート式原油生産貯蔵積出設備(FPSO)など、予定されている大型の陸上・海上プラントプロジェクトが年末までにまとまれば今年の年間目標は達成可能」と説明した。

一方、今年、大手3社のうち最も成績のよい大宇造船海洋の高載浩(コ・ジェホ)社長はこの日、「今年の受注目標達成について専ら楽観的とみなすこともできない。残りの期間に最善を尽くすだけだ」と話し、多少慎重な立場を表した。

今年に入って合計78億3,000万ドルを受注した大宇造船海洋の受注目標(110億ドル)達成率は71%で、大手3社の中では最も高い。そのため、高社長の慎重な発言とは違い、社内ではもちろん証券業界でも大宇造船海洋の今年の受注目標を達成できる可能性は十分高いと考えられている。

各社とも受注活動にしのぎを削っている中、受注額とは別に利益率を見るとさほど高くない。また、造船大手といえども現在資金調達に苦労しているところもあり、今後の造船大手3社の動向は、益々注目される。

■ 主要ニュース

LPG船市場、好況かバブルか

LPG船の新造船の発注が継続的に続いている中、LPG船市場に対する反対の予測が出され、市場の興味を集めている。

トレードウィンズなどの海外メディアよれば、ニューヨークのシップブローカーであるRS Platouとロンドンに本社を置く海運コンサルティング会社のDrewryの両社がLPG市場に対しそれぞれ異なる予想を発表した。

RS Platou は、最近発表したレポートを通じて「今後の 10 年間、大規模な LNG プロジェクトが継続して推進されるという点で、LPG 市場も LNG 市場のように好況を迎える」との見通しを発表した。LNG 抽出の過程で LPG が生産されるため、持続的な海洋エネルギーの開発は LPG の生産増加につながるということだ。その一例として、Frontline 2012 が中国の江南造船に 8 万 3,000CBM 級 VLGC 6 隻(2+4 隻)を発注したことは今後の市場について前向きに捉えているためだと言及した。

このような LPG 市場に対する RS Platou の肯定的な見込みに対し、Drewry は「中東地域の LPG 生産増加が停滞している中、今年 LPG 船の新造船の発注が急増している」とし、投機の可能性を危惧した。

Drewry は、今年 7 月まで発注された LPG 船の量は昨年的一年間に発注された船舶の 2 倍に達していると強調した。同社の集計によれば、上半期まで発注された LPG 新造船は 40 隻(120 万 CBM)で、第 1 四半期に 25 隻、第 2 四半期に 15 隻が発注された。7 月末を基準として LPG 船隊が 1,160 隻、1,980 万 CBM に達しているという点から今年の上半期だけで全船腹量の 6%が発注されたことになる。現在、LPG 船の手持ち工事量は 270 万 CBM 規模の 170 隻である。

そして Drewry は「中東地域の LPG 生産が停滞しており、かつまた計画されたプロジェクトの推進が遅れているため、LPG 船市場の需給均衡が壊れる恐れがある」とし、現在の新造船の発注が投機の可能性が濃いと指摘した。

これに対して市場の反応は Drewry より RS Platou に傾く雰囲気である。Frontline 2012 を主導しているノルウェーのジョン・フレドリクソン(John Fredriksen)グループが投機目的で VLGC を発注するはずがないとの信頼感があるためだ。同グループは、LPG 生産量の増

加により LPG 輸送市場の高い成長が予想されているため、船価が底値をつけている今が新造船の発注に乗り出す時期だと表明した。

世界のエネルギービジネスが発展する中で、LNG や石油だけでなく LPG 市場も活性化することは造船業界にとって喜ばしいことである。

KOMERI、日中韓の造船海洋標準化を模索

9月7日、韓国造船海洋資機材研究院(KOMERI)は、中国の上海で日本船舶技術研究協会(JSTRA)、中国の上海船舶設備研究所(SMERI)と造船海洋分野における国際標準化への協力活動に向け日中韓が相互協力するため、了解覚書を締結したことを明らかにした。

この協約式は、2010年に韓国で開催されたISO/TC8(船舶及び海洋技術専門委員会)総会でKOMERIが日中韓の造船海洋標準協力のための相互協力を提案した後、各国の実務者による話し合いの結果、成立となったものだ。

日中韓の3機関は今回の協約締結を通じ、造船海洋に関する国際標準のための協議体の構成、情報交換、国際標準を開発するための共同研究など、多様な分野で互いに協力していくと決めた。今回の協約式で各国機関の代表などの関係者は、三国の相互協定の締結が重要だということに認識を共にし、造船海洋分野における国際標準化に対する協力および発展のための方策を積極的に整備していくことにした。

現在、KOMERIは、造船海洋に関する標準の普及拡大と国際標準化に向けた協力を推進しており、今回の協約締結を契機に今後、日中韓の国際標準化に向けた協力の窓口として活用し、戦略的協力を進めていく予定となっている。

KOMERIのキム・ギジョン院長は、「今回の協約が国際標準化に向けた技術競争力を高め、国内の造船資機材メーカーの海外進出を拡大することに役立つ」と話した。

海洋プラント、環境低負荷方船舶の需要が見込まれる中、協約に基づいた今後の具体的な取り組みが有益なものとなるよう今後期待される。

安全性に疑問、危機に直面したWIG船事業

群山第2国家産業団地内にあるウイングシップ重工業が製作している世界初で最大となる50人乗りの中型商用WIG船(Wing In Ground Craft、表面効果翼機)が海上試験のた

め、水上飛行場に姿を現わした。2011年12月に離水試験に成功した後、性能向上作業を経て約10ヶ月ぶりとなる。

ところが現在、WIG船開発事業そのものが勢いを失っている。韓国政府は、2005年にWIG船を「大型国家研究開発実用化事業」に選定し、5年間で1,000億ウォンを投入して支援してきた。しかし、今年7月に試験運航中のWIG船が墜落し、1人死亡、3人重軽傷の事故が発生し、政府と地方自治体が計画の実行に消極的になりはじめた。特に、安全性に問題があるとの指摘を受けた地方自治体は、WIG船専用航路の開発事業をすべて白紙に戻した。

国土海洋部も285億ウォンを投入して推進してきたWIG船操縦士の訓練センターの建設を全面中断することを決めた。全羅北道は、国土海洋部に対するWIG船建造の支援要請が受け入れられなかったため、WIG船事業を中断すると9月13日に発表した。150人乗りのWIG船の建造を目標として打ち出し、国土海洋部にR&Dの支援を要請したが、時期尚早とのことで断られたため、事業の推進が不可能になったとされている。

一時、WIG船の商用化については、世界市場で韓国企業が関連技術を先取りし、今後、発展可能性が大きいとされ、国をあげての未来事業として掲げられた。しかし、当初からつきまっていた「安全性の確保」の壁を超えることができず、最大の試練を迎えている。

安全対応や基準策定などは、極めて保守的な考えを持って慎重に検討していかなければならない。今年7月の事故は開発の勢いだけが先走った結果となり、WIG船事業にとどまらず、韓国にとって大きな課題が突きつけられた形となった。

■ ニュース速報

現代重工業、今年2隻目のドリルシップ受注

9月12日、現代重工業は、米ヒューストンの掘削専門会社ローワン(Rowan)社からドリルシップ1隻を受注した。船価は、6億5,000万ドルで、2015年3月に引渡されることになっている。

ローワン社は、2011年6月に初のドリルシップを現代重工業に発注して以来、深海掘削分野に事業領域を拡大化している。さらに、その後、ドリルシップ4隻をすべて現代重工業に発注するほど両者は、深い関係を築いている。

今回受注したドリルシップは、全長 229m、幅 36m で、海水面から最大 12km まで掘削が可能だ。現代重工業は、今月から設計に入り、2015 年の第 1 四半期にローワン社に引渡す予定となっている。

現代重工業のドリルシップは、徹底した専用の設計を通じて船舶の大きさを最適化し、維持費を減らす代わりに燃料の効率を高めたのが特徴だ。さらに、中核設備といえるスラスタ(Thruster)を船上で修理できるようにしてメンテナンス費用を大きく減らした。また、波が激しい海上でも独自で制御できる位置制御システムとコンピューター推進システムなど、各種の最先端装置を適用した他、従来の 6 重爆発防止装置(BOP)を 7 重にまで拡大・適用したことで安全性を高めた。

現代重工業の関係者は、「ドリルシップは最近、深海底の資源開発が活発となっていることで傭船料も高い水準を維持しているおり、オイルメジャーの関心が高い」と述べ、「現代重工業の掘削船は、欧米で技術力を認められているため、今後も持続的な受注が期待できる」と語った。

同社は 2012 年に、掘削船部門でドリルシップ 2 隻と半潜水式掘削船 2 隻を受注し、LNG 船 6 隻、LNG-FSRU 1 隻を受注している。

現代重工業、海外の深海底プラント企業の買収に着手

現代重工業がサブシー(Subsea)プラント企業の買収に乗り出した。今年に入ってからこの市場への進出を表明しているサムスン重工業と合併買収の競争に発展するかどうか注目を集めている。

9 月 12 日、現代重工業と IB(投資銀行)業界によれば、同社は、海洋事業を拡大するため、海外サブシー分野の企業買収を開始した。すでに国内外の主要 IB から買収可能な企業リストを確保したとされている。

現代重工業の関係者は、「海洋プラント部門では韓国が強みを持っているものの、深海から原油を抽出する技術力については、設備を建造した経験がほとんどないため実力が検証されていない。そのため、海外の関連企業を買収することで市場への参入を模索している」と語った。

現在、現代重工業が検討している買収対象企業は、オランダの G 社、アメリカの F 社など多数が上がっている。各企業の特徴と長所、予想される買収価格、シナジー効果の有無

などを総合的に分析している。買収規模は、最低数千億ウォンから兆の単位を越えることも予想されている。

サブシープラントは、深海の坑井から原油を抽出する設備である。海底に穴を開けていくドリルリング設備、油から水や土など不純物を取り除く分離設備(セパレーションモジュール)、原油の油圧を調整する集合管、原油を海上のFPSO(フロート式原油貯蔵設備)に送るポンプとパイプなどを総称する。

原油価格の上昇によりBP、シェル、シェブロンなどのオイルメジャーは、油田開発地域を海洋へと拡大している。そのため、海洋プラントとサブシー市場もそれに合わせて大きくなりつつある。世界的に有名な市場調査機関であるダグラス・ウエストウッドは、サブシー市場の規模が2013年には250億ドル(27兆ウォン)に達するとの予測を出している。

現代重工業、8月の累計受注は前年比43.5%減少

現代重工業の受注実績減少が続いている。9月17日、現代重工業が公示を通じて発表した8月の暫定営業実績によると、8月までの受注額は114億7,000万ウォンで前年同期(203億1,000万ウォン)に比べ43.5%の減少となった。

売上高は、前年同月(1兆9,850億2,100万ウォン)に比べ3.64%減少し、今年に入ってから先月までの累積売上高は16兆898億500万ウォンで前年同期(16兆2,276億2,400万ウォン)に比べ0.85%の減少となった。

8月の受注は、7月(109億3,600万ウォン)に比べ4.88%増加したものの、前年同月(203億600万ウォン)に比べると43.51%減少した。

造船部門は、7月と同じ43億6,100万ドルで前年同期(89億9,700万ドル)に比べ51.5%の減少、海洋部門は、12億8,100万ドルで前年同期(33億100万ドル)に比べ61.2%減少した。

他の事業部門であるプラントやエンジン機械、電機電子、グリーンエネルギー部門も軒並み40%台の減少となった。このうち電機電子部門は、22.6%減少で、設設備部門は、唯一前年比1.2%増加した受注実績を記録した。

同社は今年、造船部門91億ドル、海洋部門52億ドルという受注目標を掲げているが、受注実績の低迷で目標達成があやぶまれている。特に、海洋部門は、今年予想されてい

た大型プロジェクトの発注が次々と延期されているため、目標達成が難しいとの予想も出ている。

現代重工業、LNG-FSRU 1基を受注

現代重工業がフロート式液化天然ガス貯蔵再気化施設(LNG-FSRU)1基の受注に成功した。同社は9月9日、イギリスのロンドンで開かれた国際ガス博覧会「ガステック 2012」の期間中、ノルウェーのフェグ LNG 社と総額 2 億 7,000 万ドル(約 3,000 億ウォン)の 17 万 m³級 LNG-FSRU 1 基に対する建造契約を交わしたことを明らかにした。この契約にはオプション 1 基も含まれており、今後の追加受注も期待されている。

これにより現代重工業は、2011 年 6 月にフェグ LNG 社から世界初の LNG-FSRU を受注して以来、合計 4 基の LNG-FSRU を受注することになった。今回に受注した LNG-FSRU は、2015 年の第 1 四半期に引渡される条件で傭船契約先が決まれば、そのプロジェクトに合わせて設計が行われることになる。

フェグ LNG 社は、建造費用の調達方法を明らかにしていないが、昨年 6 月の企業公開を通じて 1 億 3,200 万ドルを確保したほか、子株 2,260 万株を私募発行して約 2 億ドルを追加確保しているため、費用調達に大きな問題はないと見られている。

「海上の LNG 基地」とも呼ばれる LNG-FSRU は、海上に浮遊した状態で LNG 船が運搬してきた LNG を液体の状態で貯蔵し、必要なときに再気化して海底または陸上のパイプラインを通じて陸上の需要先に供給する施設をいう。

すでに発注されている 3 基は、インドネシアやリトアニア、チリに投入される予定で、4 号船も近いうちに投入先が決まると見られている。フェグ社の関係者によると、4 号船は、フロート式 LNG 輸入ターミナルとしての使用と一般的な LNG 船としての傭船が可能であるとされている。

今回建造される LNG-FSRU は、サッカー場の 3 倍ほどの大きさとなる全長 294m、幅 46m、高さ 26m で、7 万トンのガスを貯蔵・供給できる。

現代重工業の関係者は、「今回の受注に成功したのは豊富な LNG 船の建造経験と技術力に対する船主会社の信頼があったからだ。特に、過去に契約した 3 基の設計能力に対して高く評価された」と述べた。同社は今年に入り、LNG 船や液化石油ガス(LPG)船など合計 14 基、21 億ドル(現代三湖重工業の受注を含む)のガス船を受注した。

現代尾浦造船、危機経営宣布式を開く

9月3日、現代尾浦造船は、社員および協力会社の関係者など800人余りが参加するなか危機経営宣布式を行った。

世界的な景気低迷による造船産業の長期不況を早期に乗り越えていくための新しい考え方の下、積極的なコミュニケーションを通じた経営目標を達成しようという決意を確認した。そして、責任と義務の履行と持続的なコスト削減、生産性の向上、工法の改善を通じた挑戦と革新の実践、最上の品質とサービスの実現、経営目標の達成に向けた最善の努力など、5項目の決議文を発表した。

崔元吉(チェ・ウオンギル)社長は挨拶を通じて「現在、全部門にかけて経営指標が悪化しており、早期に対策を整備するとともに全社員が警戒感を抱かねばならぬ状況だ」と語り、克服のために危機経営を実施すると宣布した。さらに、予算の削減を通じた堅実な経営、環境にやさしい未来型船舶の開発、革新と改善による生産性の向上、安全な作業場の造成など4種類の項目を重点的に推進していくと話した。

崔社長は、決議文を朗読した後「ピンチをチャンスに変えてきたのが現代重工業グループの伝統だ」と語り、「状況は厳しくても力を合わせて希望を語ろう」と社員を励ました。

現代尾浦造船、エコMRタンカー2隻を受注

現代尾浦造船が環境にやさしい技術を適用したMRタンカー(石油化学製品運搬船)の受注に成功した。

9月27日のトレードウィンズによると、イタリアの D' Amico International Shipping(DIS)社が現代尾浦造船に5万DWT級MRタンカー2隻を追加発注したことが明らかとなった。船価は、1隻当たり3,300万ドルで、2014年のはじめに引渡される予定となっている。

現代尾浦造船が建造するMRタンカーは、最先端の燃料削減型船形となっており、MRタンカーの平均燃料使用料に比べて1日で6~7トンを削減できるという。また、IMOの2025年基準も満たしており、傭船料も1日3,000ドルと高く策定している。

現代尾浦造船は最近、Scorpio Tankers社から受注したエコMRタンカー1号船を引き渡ししており、この船舶の運航結果によってエコタンカーの受注が更に活発になると期待している。

サムスン重工業の信用格付けが上昇

8月31日、韓国企業評価は、随時評価を通してサムスン重工業の社債信用格付けを従来のAA-からAAへと1段階引き上げたことを発表した。格付けの見通しは従来の「安定的」をそのまま維持した。

韓国企業評価は「サムスン重工業は、商船部門の激しい業界不振が続いているが、原油高により相対的に市場の見込みが良好な海洋部門の事業を強化させ、市場の変化に適切に対応している」と評価した。

造船部門の受注残高のうち海洋部門が占める割合は、ドリルシップを中心とした新規受注に着実に成功した結果、2006年の22%から2008年末には44%、今年7月末には60%以上へと増加した。海洋部門に商船の中でも高付加価値船種に分類されるLNG船を含めた場合、受注残高の75%が高付加価値特殊船種で構成されていることになる。

韓国企業評価は、このような船種ポートフォリオの改善が競争他社と比べて最近の優れた営業収益性を可能としたと説明し、保有中の受注残高を考えれば今後も安定的な事業展開が可能だと見通した。

しかし、一部懸念が指摘されている。過去何年かの間、大きく下落した建造船価が売上高に本格的に反映され始めることが予測されるに伴い、ある程度の収益減は避けられないと予測した。欧州財政危機が再浮上し、船舶金融市場がさらに縮小している点も今後の負担要因として作用するものと予測される。

韓国企業評価は、「グローバル景気の不確実性が拡大し、新造船の発注が多少遅れていることから運転資本に対する負担が再び加重しているため、短期・中期的に借入金の増加は避けられない」という見通しを示した。

サムスン重工業、7,000億ウォン規模のドリルシップ1隻を受注

9月21日、サムスン重工業は、ヨーロッパの海運会社からドリルシップ1隻を6億2,300万ドル(約6,957億ウォン)で受注したことを明らかにした。

今回受注したドリルシップは、全長228m、幅42m、高さ19mの規模となる。海水面から12kmまで掘削できる超深海鉤区用のドリルシップで、2015年の初めに引渡される予定となっている。

これによりサムスン重工業の今年のドリルシップ受注量が7隻となった。現在までの累積受注量は、世界で発注されたドリルシップ126隻のうち55隻を受注し、43.7%のシェアを握っている。

サムスン重工業は、今年に入ってから71億ドルを受注し、受注目標125億ドルの56.8%を達成した。

大宇造船海洋、特許移転で成長を共有

大宇造船海洋が保有している特許技術を中小企業に移転していくと決めた。9月7日、同社は、80余の協力会社が参加する中、「DSME 保有特許の技術移転説明会」を開き、親会社と協力会社の間で成長を共有していくための本格的な体系構築に取りかかった。

これは、相対的に研究開発の基盤が弱い協力会社の実質的な支援を行っていくための決断である。説明会で発表された技術特許は、造船海洋資機材、溶接技術、治具類、工程の改善など200件余りで、技術水準が低い中小企業に対する実質的な支援になると予想される。技術移転の手続きも簡素化し、9月21日に技術移転申込書を受け付け、審議選定や統合技術移転式を経た後、10月31日に技術移転の契約を締結までの40日間ですべての手続きが完了する。

この日の説明会には同伴成長委員会の実務者が参加し、政府が施行している中小企業技術保護のための「技術資料任置制度」の紹介と2012年の同時成長の主要推進事業である「基礎工程産業の技術協力強化事業」に対する政府の施策を説明した。

また、社会的な論点となっている特許紛争に関して説明を行い、最近の造船会社の積極的な特許出願により今後予想される特許紛争の可能性を共有した。さらに、大宇造船海洋が保有している特許の紹介や技術移転の手続きなどに関する説明が行われ、参加企業の関心を集めた。

大宇造船海洋の関係者は「今後も定期的に中小企業への技術移転を進め、大企業と中小企業の技術移転に関する模範を示していきたい」と述べた。

大宇造船海洋マンガリア造船所、船種多角化で活力を模索

9月18日、大宇造船海洋の子会社でルーマニアに位置する大宇マンガリア造船所がノルウェーのオーシャン・イールド(Ocean Yield)社から6,500台の自動車を積載できる自動車運

搬船(PCTC: Pure Car Truck Carrier)2隻を受注したことを明らかにした。また両社は、4隻の追加オプションにも合意し、今後の追加受注も期待できる。

今回契約した自動車運搬船は、全長 199.9m、幅 32.3m 規模で、今後マンガリア造船所で建造され、2014 年半ばまでにオーシャン・イールドに引渡される予定である。自動車運搬船は、バルク船やコンテナ船に比べてデッキ(Deck)が多いため非常に精巧な溶接作業を要しており、技術的に建造が容易ではない。そのため、大宇造船海洋本社が集中的に技術支援・生産支援を続けているが、これが船主会社から高く信頼され、受注につながったと会社の関係者は説明した。

これに関して、大宇造船海洋の高載浩(コ・ジェホ)社長は「今回の契約は、船主会社と親・子会社が相互にウィンウィン関係を結んだ例だ」と評価し、「今後、大宇マンガリア造船所は、多様な船種の建造ができる世界的レベルの造船所へと跳躍していこう」と語った。

これまでバルク船や中型コンテナ船などを着実に受注してきた同造船所は、建造が難しい自動車運搬船などを受注することで船種の多様化に乗り出している。

大宇マンガリア造船所の関係者は「現在、コンテナ船を含めた多数の船舶受注プロジェクトが進んでおり、今年の年末まで受注のニュースが続くと期待している」とし、「今後、船種の多様化とルーマニア政府との協力強化を通じて競争力ある一流の造船所へと跳躍していきたい」と展望を語った。

大宇造船海洋、ドリルシップ2隻の契約がキャンセルに

大宇造船海洋が船主側の契約解約により約 1 兆 2,000 億ウォンの受注がキャンセルになった。最近の世界的な財政危機の影響を受け、船主会社の建造契約破棄が頻繁に発生しているが、一般商船ではない海洋プラントの一種であるドリルシップの受注契約が取り消されるのは異例といえる。

9 月 28 日、大宇造船海洋は公示を通じて、1 兆 2,014 億ウォン規模のドリルシップ 1 隻と半潜水式掘削リグ船 1 隻の建造契約がキャンセルになったことを明らかにした。

大宇造船海洋は、2010 年 12 月に受注し、ドリルシップは 2013 年 3 月に、掘削リグ船は 2013 年 8 月に引渡す予定だった。景気不況により発注会社の事業環境が悪化し、備船契約を確保できなかったことが解約の理由だという。解約金額は、最近の売上高の 9.9%に当たる。

これらの海洋プラントは、大宇造船海洋のオリジナルモデルである DSME-10000 型で、2 隻ともにダイナミックポジショニングシステム(Dynamic Positioning System)が装着される予定だったが、同社のある関係者は「実際には建造段階に入っておらず、船主会社から手付金も受け取っていない」と話した。

大宇造船海洋、約3兆ウォン規模のドリルシップ5隻を受注

10月2日、大宇造船海洋は、世界最大の海洋掘削会社として有名なアメリカのトランスオーシャン社からドリルシップ4隻を受注した。確定分のドリルシップ4隻が一度に発注され、受注に成功したのは今回が業界初となる。また、同社は、9月28日にもアメリカの海洋掘削会社であるエドウッド・オセアニックス社からドリルシップ1隻を受注した。

両プロジェクトの受注総額は、約26億2,000万ドル(約2兆9,330億ウォン)に達する。全てを大宇造船海洋の玉浦造船所で建造し、2015年の半ばから順次、船主側に引渡す予定となっている。

今回受注したドリルシップは、大宇造船海洋が独自開発した DSME-12000 型で建造される。全長238m、幅42mの規模で、最大12,000mまで掘削が可能で、約3,600mの深海での掘削に最適な船である。

トランスオーシャン社は、オイルメジャーのシェルと同船舶を10年間貸し出す傭船契約を交わした。大宇造船海洋は、今回の契約を含め、トランスオーシャン社から合計11隻のドリルシップを発注し、現在まで5隻の引渡に成功している。

高載浩(コ・ジェホ)大宇造船海洋社長は、「与えられた仕事に最善を尽くす社員の労力と情熱が大宇造船海洋の最大の競争力」と話した。同社は、海洋プラントを含め合計23隻、104億3,000万ドルの受注実績を上げ、年間受注目標110億ドルの95%を達成した。

STX造船海洋、5,000億ウォン規模の超大型FSOを受注

8月4日、STX造船海洋は北アフリカの石油会社から5,000億ウォン規模のフロート式石油貯蔵積出設備(FSO、Floating Storage Offloading)の建造に関するターンキー方式工事を受注したことを発表した。

この契約を通じて STX 造船海洋は、北アフリカ海域に投入される FSO 建造はもちろん、海底パイプラインシステムを含めた深海作業に対する設計・製作・設置・海上試運転まで

担当することになり、今後の海洋プラント・サービス産業への進出も模索できるようになった。

STX 造船海洋が受注した超大型 FSO は、全長 324m、幅 51m でサッカー場約 3.5 つにあたる大きさである。原油の貯蔵能力は 150 万バレルに達するほど巨大な船だ。150 万バレルというのは、韓国の 1 日石油使用量の約 70%にあたる量である。

STX は 2008 年に中東の石油会社から受注した 220 万バレル規模の FSU(フロート式原油貯蔵設備)を今年の初めに引渡したが、また今回 150 万バレル規模の FSO を追加受注したことで大型 FSO 市場での地位を高めると同時に海洋プラント事業に本格的に進入することになった。

FSO は海洋プラントや掘削船で抽出した原油を精製・貯蔵し、シャトルタンカーなどその他移送場所に積出することができる特殊船舶と設備のことである。今後、1 隻あたり 10～20 億ドルもする FPSO を受注していくためには FSO 建造を通じた経験の蓄積が必要である。

STX の関係者は、「今回 150 万バレル規模のフロート式石油貯蔵積出設備を追加受注したことで大型 FLNG、FPSO など超大型海洋プラント事業に本格的に進入することになった」と喜びを語った。

STX造船海洋、マグロまき網魚船2隻を受注

9 月 19 日、シーチキン缶詰などで知られる東遠産業が STX 造船海洋にマグロまき網魚船 2 隻を発注した。船価は、1 隻当たり 200 億～250 億ウォンで、引渡時期は、2014 年の上半期と伝えられている。

東遠産業の今回の発注は、農林水産食品部の遠洋漁船近代化事業の一環として進められている。同事業は、遠洋漁船が老朽化により事故の危険性が高まっている上、施設も古くなっているため、遠洋漁船の新たな建造に必要な予算を支援し、漁船の安全性を向上させるとともに、保存冷凍庫など施設の近代化を推進する。

農林水産食品部遠洋政策課の関係者は、「これまで国内の造船所ではマグロまき網魚船を建造していなかったため海外に発注していた。ところが最近になって国内の造船会社が建造に乗り出しており、予算の支援過程で企業側に国内の造船所に発注するよう勧めている」と語った。

マグロまき網漁船は、遠洋漁船のうち最も発展した形の船舶で、超大型魚網を使ってマグロを漁獲しており、最近では、缶詰め用のみならず刺身用のマグロ保管施設も搭載し付加価値を高めている。

太平洋だけで 500 隻あまりのマグロまき網漁船が操業中にあるが、そのほとんどが使用年数 20 年を超えた老朽船であるため、効率的にマグロを漁獲するためには先端施設を備えた漁船が要求されている。そのため、この漁船が造船業界のブルーオーシャンとして浮上している。最近では、マグロ漁獲のクォーター制度が議論されているため、新規需要は多くないと予想されるが、代替需要だけでも不況に喘いでいる造船業界にはよい知らせとなる。

国内では城東造船海洋が初めてマグロまき網漁船を建造したが、今回、STX 造船海洋もこの分野に進出したことを受け、競争が激しくなると見られている。

STX重工業、STXメタルと合併して上場推進

STX 重工業は、STX メタルが STX 重工業を吸収合併すると発表した。結局、STX メタルは経営を維持し、STX 重工業は消滅することになる。

9 月 20 日、IB(投資銀行)業界によると、STX グループは財務構造改善の一環として両社の合併を推進することを決定した。STX 重工業は、24 日に取締役会を開き合併に関する案件を取り上げる計画だという。

両社が合併を推進するのはグループの財務構造を改善するためだ。STX グループは、合併による公正価値の再評価を通じて財務改善効果を期待している。また、支配構造を単純化し、内部取引の割合を減らすことで経営効率を高め、さらに、意思決定も早くなると見られる。

STX 重工業は、船舶用ディーゼルエンジンの生産や産業用プラント建設などを主な業務としている。一方、STX メタルは、船舶用および発電機用ディーゼルエンジンの中核部品やモジュール、素材と船舶資機材の製造・販売を主な事業としている。第 2 四半期末現在、STX 重工業の個別決算基準の総資産は、1 兆 9,861 億ウォンで、同基準の STX メタル(1 兆 1,510 億ウォン)を上回る。

STX グループは、合併を通じて生産インフラの共有と事業の高度化を図り、大きなシナジー効果を期待している。STX メタルは、今年 11 月 22 日の株主総会を経て来年の 1 月 1 日に合併する計画だという。

STX大連、大型コンテナ船4隻を受注

9月22日、STX大連は、中国深圳のインターコンチネンタルホテルで姜徳寿(カン・ドクス)STXグループ会長、ジャック・サデ(Jacques R. Saade)CMA CGM 会長、マイボーリヤン(Mai Bo Liang)CIMC 社長をはじめとする主要関係者が参加する中、CIMC(China International Marine Containers)と総額3.3億ドル規模の9,200TEU級大型コンテナ船4隻に対する建造契約を締結したことを明らかにした。CIMCは、引渡された船舶をフランス最大の海運会社であるCMA CGMに備船する計画となっている。

STX大連が受注した船舶は、CIMCが船隊拡張のために発注した合計10隻のうちの4隻で、大連造船所で建造され、2014年に引渡される予定である。STX大連は今年、コンテナ船14隻、タンカー12隻など合計39隻(22億ドル)を受注し、80隻(44億ドル)の手持ち工事量を確保している。

STX大連造船所は、欧州金融危機の影響でコンテナ船の発注が著しく減少する中、昨年6月に欧州の海運会社から5,000TEU級コンテナ船10隻を受注したことに続き、コンテナ船の中でも大型に分類される9,200TEU級を受注した。同造船所は、世界最大規模の超大型鉱物運搬船(VLOC)である「パレーエスピリトサント号」の引渡しに成功した他、同造船所で建造したドリルシップである「ノーブルグローブトロッター1号」がエネルギー産業専門の国際コンサルティング会社によるドリルシップ性能評価で満点の100点を受けるなど、大型高付加価値船舶の建造能力が軌道に乗ったと評価されている。

慶尚南道、海洋造船資機材産業の活性化に向けた懇談会を開催

9月6日、慶尚南道は、知識経済部、関連機関、海洋造船資機材メーカー、関係公務員など約30人が参加する中、海洋造船資機材産業の活性化に向けた中小メーカー懇談会を開催した。

この懇談会は、世界的な造船景気の低迷による造船資機材メーカーの難局を打開し、海洋プラント資機材分野への転換を通じて造船海洋資機材産業の活力を模索するために慶尚南道が主催し、慶南テクノパークが主管したものである。

この日の行事には、知識経済部、東南広域経済圏先導産業事業団、韓国資機材工業協同組合、韓国貿易協会を含めた関連機関の関係者と道内の中小造船海洋資機材メーカーの代表および関係者など30人が参加する中、慶南海洋造船産業の中長期育成計画・造船資機材メーカーの海洋プラントへの転換の模索、効率的な支援体系の構築など、様々な意見が交わされた。

この日の懇談会では、中小メーカーのグローバルマーケティング支援・海洋プラントのエキスパート確保、海洋プラント R&D の支援、国内外技術交流の方案など、多彩な意見が交換され、提示された意見は、慶尚南道の中長期育成計画に積極的に反映していくことになる。

慶尚南道のチェ・マンリム東南圏発展局長は「2020 年までに船舶および海洋プラントの輸出の 50%増大、海洋プラント資機材部品の国産化率 60%達成、海洋レジャー産業における世界シェア 10%達成を目標として掲げ、2020 年、世界第一の海洋造船大国の維持・確保のために全力を尽くしていきたい」と所信を表明した。

国土海洋部、ノルウェーと海運協力強化

韓国とノルウェーは 9 月 12 日(現地時間)、ノルウェー政府が推進中の北極政策(High North Policy)と韓国の北極航路開拓への参加に積極的に協力することを約束した。

韓国とノルウェーの首脳会談で話し合われた北極開発、グリーン成長に関連し、省庁間協力事項に対して国土海洋部の権度燁(クオン・ドヨプ)長官とノルウェーの Trond Giske 通商産業部長官が海運協力 MOU を締結した。これを受けて両国は、北極航路の活用および海上インフラの協力事業、グリーン海運分野などで相互協力を強化していくことを約束した。

海運協力に関する MOU の主な内容は、両国の海運会社の北極航路開拓を支援することとなっている。ノルウェーは、石油・ガスなどのエネルギー分野と、サーモンなどの水産資源が豊かな国で、北極航路開拓にどの国よりも積極的だ。これらの資源を北極航路を通じて東北アジアなどへ輸送した場合、運送費用を大きく削減することができるからだ。

世界第 5 位の海運大国である韓国も海運競争力を更に高める契機になりうる。北欧のエネルギーおよび水産資源の活用に対する可能性も高くなる。釜山からオランダのロッテルダムまで物流の輸送に北極航路を利用すれば、既存のスエズ運河を通航するインド洋航路より運航距離が 7,400 km(約 40%減)、運航時間は 10 日ほど短縮される。

また、海賊の脅威から安全だというのもこの航路の長所である。海賊が出没するため、2008 年以降、アデン湾を経てスエズ運河を通航する航路の保険料は 10 倍以上上がっている。

それに、両国の貿易量の 50%(韓国の対ノルウェー輸出の 70%)を占める造船・船舶分野において、韓国の場合はタンカーなど大型船舶が中心で、ノルウェーは石油掘削船など

特殊船に重点を置いているため両国が協力すればシナジー効果も期待できると見込まれている。

権長官は MOU 締結に先立って、9 月 10 日、ノルウェーのオスロ港湾庁長(Anne Sigrid Hamram)、船主協会長(Trond Kleividal)および海運専門家などを行った懇談会で両国間の海運港湾政策に対して意見を交換し、特に、ノルウェーの先進船舶金融制度、クルーズ産業政策などに対しても緊密に協力を強化して行くことで確認した。

国土海洋部は、北極航路を活用したアジアとヨーロッパの貨物運送や北極地域の資源開発と連携した海運市場への韓国企業の進出を支援するため、最近、ロシア、デンマークなど北極海周辺国と政府間海運協議、了解覚書(MOU)の締結、セミナーの開催など海運分野における協力の強化を積極的に推進している。

第9回造船海洋の日、造船協会の高載浩(コ・ジェホ)会長あいさつ

9 月 13 日、知識經濟部と韓国造船協会は、知識經濟部の尹相直(ユン・サンジク)第 1 次官や韓国造船協会の高載浩(コ・ジェホ)会長など、造船海洋業界の関係者 300 人余りが参加する中、「第 9 回 造船海洋の日」の記念式を開催した。

この日、高載浩会長はあいさつを通じて、韓国の造船産業は一時的な調整期を迎えているコメントし、世界的な景気低迷の影響を受けている今が韓国の造船産業にとっては競争優位を占める契機となると力説した。

そして、中国も過剰投資による大々的な事業再構築に直面している他、伝統的な強者である日本も非常に厳しい状況に直面しているため、今の時期にこそ新たな創造力とチャレンジ精神を発揮し、明日に備えていかなければならないと語った。

今後のビジョンについて、環境基準の強化や原油高などにより低速船舶の需要が増え、海洋プラントや作業船の需要が拡大していることをうまく活用すべきであり、産官学が協力して技術開発や専門家の育成に乗り出せば、韓国の造船産業は世界最高の座を維持できると強調した。

尹相直次官は、あいさつを通じて、最近の政府の船舶金融支援の背景を説明し、造船市場が厳しいが、グリーンシップ、海洋プラントの力量強化を通じた輸出を拡大するとともに中小資機材メーカーに対する支援を求めた。韓国政府は、最近ヨーロッパの船舶金融市場が停滞することを踏まえ、船舶受注や輸出支援のために輸出入銀行の信用供与限度を緩和する一方、都市銀行に対して船舶金融 5 兆 6,000 億ウォンを支援するよう求めている。

韓国船級の釜山時代が開幕

9月13日、韓国船級は釜山新社屋で竣工式を開催し、新たな釜山時代の開幕を宣言した。

韓国船級は、政府から船舶検査権限の委任を受け、建造中又は建造された船舶の状態と運航能力などを検査する機関である。船舶検査以外にも風力発電設備や燃料電池の認証、再生可能エネルギーの研究開発、環境にやさしい船舶の研究などの事業を活発に展開している。

釜山新社屋で開催された竣工式には、許南植(ホ・ナムシク)釜山市長や、国会議員、国土海洋部の関係者、海運社の社長、現代重工業の関係者、駐韓パナマ大使、駐韓カンボジア大使、日本船級協会や中国船級協会の関係者など、500人余りの来賓が参加して韓国船級の新たな出発を祝った。

新たな釜山時代を迎えた韓国船級は、海事技術の中核を担い、釜山・慶南地域が海事集積クラスタとして位置づけられるのに重要な役割を果たしていくと予想されている。

韓国船級の呉恭均(オ・ゴンギョ)会長は、「世界のどこにも『船級・造船所・関連資機材メーカー・海運会社』が1時間以内の距離に密集している所はない。韓国船級の釜山移転は、海事集積クラスタの中核として韓国の海事界の発展に貢献し、特に海運産業の競争力向上と、造船、海運、資機材および船舶修理業などの関連産業を誘致して世界の海運ハブを目指す釜山市に大きな力となるだろう」と語った。

韓国船級の釜山進出は、釜山地域の新規雇用の創出および釜山江西地域経済の活性化にも肯定的な影響を及ぼすものと予想される。韓国船級の関係者は「地域社会とのコミュニケーションを通して有能な地域の人才を雇用し、釜山が誇る代表企業として位置づけられるために最善の努力を尽くしていきたい」と抱負を明らかにした。

韓国内造船所6カ所、揮発性有機化合物を13%削減

現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋などの大手造船会社が、今後5年間で揮発性有機化合物を1万4,896トン(削減率13%)削減するための協定を結んだ。

9月21日、環境部は、蔚山広域市・全羅南道・慶尚南道と共にサムスン重工業の本社で「造船業界における揮発性有機化合物削減のための第2次自主的環境協定」を締結し、共同で取り組んでいくと発表した。

この協定にはサムスン重工業、大宇造船海洋、STX造船海洋、現代尾浦造船、現代三湖重工業、現代重工業の6社が参加した。この協定は、2007年～2011年に施行された第1次協定に続くもので、造船業の塗装施設が大気汚染物質の排出施設から除外されているため、自主的な環境協定を通じた揮発性有機化合物の持続的な削減が必要だという認識から推進されている。

第2次協定の締結内容によると、6社は、2016年まで1万4,896トンの揮発性有機化合物を削減していくことになる。これは、乗用車を2,160万台生産する時に排出される量に匹敵する。協定に参加した企業は、この目標を達成するために、塗装工場の新築、塗料の使用量管理システムの改善、削減施設の設置、揮発性有機化合物をできるだけ含まない塗料の使用、現場での教育など多様な方法を通じて削減を図っていく。

環境部では、協定に参加した事業所が揮発性有機化合物を適性に削減できるよう技術支援、指導・点検の免除、優秀事業所に対する表彰、メディア報道などインセンティブを提供していくことにした。

揮発性有機化合物とは、大気中に漂って悪臭やオゾンを発生させる炭化水素化合物のことで、地球温暖化にも影響を及ぼすと言われている。また、それ自体が毒性を有し、第1級発ガン物質として分類される物質もある。

尹鍾洙(ユン・ジョンズ)環境部次官は「環境配慮型の経営が結局、造船業界の国際競争力を高める原動力となり、働き手と地域住民の健康保護、地域環境の保護、地球温暖化の予防などにも大きく貢献すると期待されるだけに第2次協定が成功できるよう協力を求めたい」と述べた。

環境・燃費にはLNG推進船が適正

9月24日、釜山市は、海雲台 Bexco コンベンションホールで「グローバル海運市況の診断と展望のための国際セミナー」を釜山発展研究院の海運取引情報センター(MEIC)と共同開催した。

同セミナーでは、ノルウェー船級協会(DNV)東アジア認証センターのオイビンドペターソン(Oyvind Pettersen)センター長が「海運市況の変動による海運・造船の新たなトレンドと見通し」と題するテーマ発表を行い、今後の船舶はLNG推進船が主流を形成すると主張した。

LNG推進船は、従来のバンカー油を使用する船用エンジンよりCO₂など排気ガスの排出量を30%以上削減できる上、SO_xの排出量はゼロ、燃費も優秀であるため、次世代船

船として注目を集めている。ペターソンセンター長は、環境規制がますます強化されている中、そういった条件を 100% 満たせる船舶は、LNG 推進船しかないと強調した。また、燃費と環境規制を満たせる能力をどれほど確保できるかが近い将来に海運競争力の重要な評価基準となると指摘した。

LNG 推進船は、すでに北欧を中心に PSV やカーフェリー船、RORO 船などに導入され運航中であり、新造船の発注量も 2009 年以降急激に増加している。ただ、LNG 推進船は、現在バンカーリングができるインフラが十分ではないため、主に北欧地域や北米地域など近海地域を移動する船舶に集中されている。

ペターソンセンター長は「LNG 推進船がより活発に導入されるためには LNG バンカーリングのインフラ拡充が重要だ。世界各国で LNG バンカーリングインフラ投資が起こっているため、今後、遠洋航路を運航する大型商船にも LNG が推進燃料として活用される日が遠からず訪れる」と予想した。

この日のセミナーでは、ペターソンセンター長が発表で取り上げた LNG 推進船に参加者の関心が集まった。セミナーの参加者は、LNG 推進船の可能性については前向きにとらえていたが、インフラ不足を最大の問題としてあげた。ある参加者は、「バンカーリングインフラの構築とともに、政府や金融機関で LNG 推進船を導入する船主に一種のインセンティブを提供する政策を取り入れれば LNG 推進船の大衆化に大きく役立つはず」との意見を語った。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第18号:平成24年11月

■ トピック記事

- ◎ 輸出信用機関2社、サムスン重工業と大宇造船海洋のプロジェクトに最大の支援 - P2

■ 主要ニュース

- ◎ 2013年、造船業界の事業再構築が本格化 ----- P3
- ◎ 韓国の造船会社の受注はK-sureにお任せ ----- P4

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、創業以来初の希望退職を実施 ----- P5
- ◎ 現代重工業、第3四半期の売上高13兆ウォン・営業利益6,000億ウォン ----- P6
- ◎ 現代重工業、今年の受注目標達成は無理か ----- P6
- ◎ 現代尾浦造船、大手より早い実績回復 ----- P7
- ◎ 現代尾浦造船、ジュース運搬船2隻を受注 ----- P8
- ◎ TMTの影響、大宇造船海洋に続き現代三湖重工業も ----- P9
- ◎ サムスン重工業、安定的な収益創出が可能 ----- P10
- ◎ サムスン重工業、世界最大のFLNG建造が始まる ----- P10
- ◎ サムスン重工業、海洋プラントに王手をかけるか ----- P11
- ◎ 契約キャンセル続出、ピンチのサムスン重工業 ----- P12
- ◎ 心配なサムスン重工業と笑顔の大宇造船海洋 ----- P13
- ◎ 大宇造船海洋、掘削装備のシミュレーターを開発 ----- P14
- ◎ STX造船海洋、9,000CBM級LPG船を受注 ----- P15
- ◎ STX造船、7億ドルのドリルシップ1隻を受注 ----- P16
- ◎ STX OSV、相次ぐ受注に売値上がるか ----- P17
- ◎ 慶尚南道、造船産業の育成計画を発表 ----- P17
- ◎ 韓国船級、デジタルシップ・コンファレンスに参加 ----- P18

■ トピック記事

輸出信用機関2社、サムスン重工業と大宇造船海洋のプロジェクトに最大の支援

10月25日、韓国貿易保険公社(K-sure)と韓国輸出入銀行は、サムスン重工業と大宇造船海洋が共同参加している「オーストラリア北西部イクシス(Ichthys) LNG生産プロジェクト」にそれぞれ15億ドルずつ、合計30億ドル規模のプラント金融を提供することを明らかにした。これは、輸出金融支援としては最大規模となる。

共同支援は、欧州財政危機の影響で韓国の海外プラント金融を担当してきた欧州系銀行の信用供与が縮小している中、韓国の輸出信用機関である韓国貿易保険公社と韓国輸出入銀行が金融交渉を主導し、最大規模の輸出金融を支援することで意義深いことである。

この事業は、世界5大石油メジャーであるフランスのトータルと日本の石油・ガス分野の公的企業であるインペックスが共同推進している476億ドル規模の超大型プロジェクトである。オーストラリア北西部にあるイクシス海上のガスプラントとダーウィン産業団地内のLNG生産・処理施設が完成される2019年からは、年間840万トンのLNGと10万バレルの原油などが生産される予定となっている。

このプロジェクトは、海洋ガス生産施設、パイプライン、陸上ガス処理施設など3つのプラントで構成されている。このうち、サムスン重工業は27億ドル規模の海洋掘削施設を供給し、大宇造船海洋は、19億ドル規模のフロート式原油生産貯蔵積出施設の全工程を受注し、ターンキー方式で竣工させることになっている。

韓国貿易保険公社の関係者は「韓国の輸出信用機関の協力支援が韓国企業のプロジェクト受注に大きな役目を果たした。今後も韓国企業の大型プロジェクト受注のためにプラント金融支援を拡大していきたい」と語った。

韓国では、このように輸出信用機関が主導して大規模なプロジェクトが進行するケースは今後も出てくると思われる。2012年の造船大手の利益率を見ると減少傾向にあるが、金融支援を含め海洋プラント産業発展への動きはとどまることはない。

■ 主要ニュース

2013年、造船業界の事業再構築が本格化

10月17日、大宇証券は、来年上半期に造船市場が回復するという予想が出ているものの、市場の本格的な回復には及ばず、2度目の事業再構築に迫っているという見方を示した。

また同証券は、「大手造船会社4社を除けば、グローバル経済危機で生き残れる中小造船会社は4~5社程度に過ぎず、そのうち現代尾浦造船を除いては外部からの支援が必要な状態だ」と分析した上で、「第4四半期と来年上半期にLNG船を中心に断続的な受注が予想されているが、それを市場回復の兆しと見るには無理があり、低価格船舶の受注が造船業界の2度目の事業再構築を表すことになる」と強調した。

発注量が不足している中、手持ち工事量の確保に躍起になっている造船会社は、低価格船舶の受注に乗り出すしかないが、それは経営悪化をもたらすことにとどまらず、金融支援を受けることができなくなり、結果的に新規受注がさらに難しくなるとのことだ。

さらに、現在の世界的な造船不況は、発注量の不足ではなく過度な供給能力が問題だとの指摘も出た。これは、造船市場の改善は、発注の拡大など、需要を増加させることで解決を図るのではなく、過度な供給能力を縮小する事業再構築を通じて行うべきだとのことである。

10月31日、韓国投資証券はマンスリーレポートで、クラークソンが発表した最新のデータを引用し、世界491の造船所の中で今年受注に成功したのは174カ所だけで、受注に失敗した大半の造船所ではドックが空いたままであるとした。

中小造船会社の危機は、世界的な景気低迷と供給過剰、船舶金融市場の縮小などによる新造船需要の減少が原因とされている一方、好況期に攻撃的な設備投資を過剰に拡大させたために招いた危機でもあるという。韓国投資証券によれば、2007年当時、韓国の南海岸に位置する造船所は、数千億ウォンの投資を行い、ドック増設に乗り出した。

しかし、2008年の金融危機で受注が急減し投資額の回収が困難と判断した造船会社は、倒産を免れるための方策として利益率の低い低価受注に相次いで乗り出したのが危機をさらに深刻化させた。

同証券は、商船不況の長期化と過剰施設の問題が重なり、競争力のある造船会社を中心とした統合・廃合や操業時間の短縮などの事業再構築が続くと予測し、造船業の二極化は避けられないと予想した。中小造船会社が生き残るためには受注競争力の向上と海洋プラント分野への進出などの方法があるが、投資余力のない中小造船会社にとっては、それすら容易でないため、2013年には事業再構築の嵐が吹き寄せると展望した。

結果的に、中小造船会社にとっては、これまでの積極経営が逆効果となった状況であるが、まず何よりも造船市場回復が期待される。

韓国の造船会社の受注はK-sureにお任せ

韓国貿易保険公社(K-sure)が、韓国造船業界の船舶受注のために積極的なセールスマーケティングに乗り出した。K-sureの趙啓隆(チョ・ゲリョン)社長は、海外の優良海運会社が韓国の造船会社に船舶を発注するよう「海外優良海運会社CEOマーケティング」を開始した。

10月25日、趙社長は、ソウルにあるK-sure本社で世界最大の個人海運会社であるSammy Ofer Group Monaco(SOGMグループ)のEyal Ofer会長と懇談し、船舶発注やK-sureの金融支援策などについて意見を交した。SOGMグループは、合計218隻の船隊を保有する海運会社で、このうち90隻を韓国の造船会社に発注している。

また、趙社長は10月30日、K-sure本社でDNB Bank ASAのRune Bjerke頭取と会談し、韓国の造船会社に対する船舶金融支援策について意見交換したことを明らかにした。DNB Bankは、1822年に設立されたノルウェーの銀行で、2011年基準の資産総額は3,695億ドル、売上高44億ドル、純利益23億ドルを記録する世界一の船舶金融銀行である。

趙社長は「金融調達に失敗して船舶発注が取り消しになるような事態が発生しないよう積極的に支援していく計画だ」と語り、「今後も韓国造船会社の心強いパートナーとしての役割に万全を期していきたい」と抱負を語った。

このように K-sure が積極的な支援に乗り出していることから、「海外優良海運会社 CEO マーケティング」の結果は、今後大きな関心と呼ぶことになる。

■ ニュース速報

現代重工業、創業以来初の希望退職を実施

造船業界で世界一を誇る現代重工業が創業以降初めて希望退職を実施することになった。10月22日、関連業界の話によると、同社はこの日から11月8日までの約3週間、希望退職の申し込みを受け付ける。

希望退職は、50歳以上、課長レベル以上の事務・技術職であれば申し込みができる。退職金のほかに支給される退職慰労金は、最小で24ヵ月分の給料、最大で60ヵ月分の給料が支払われる。定年の60歳を基準に、定年までの残りの期間が長ければ長いほど多額の慰労金が領収できる。そのため、希望退職対象者のうち最も若い50歳の場合、定年までの残り10年の半分となる5年分の給料、すなわち60ヵ月分給料を慰労金として受け取ることになる。

現代重工業の希望退職は、造船不況長期化への対応の一環と見られる。海洋プラントの受注が続いているものの、商船受注の不況によりドックの回転率が落ちている上、高額の海洋プラントの建造は、ヘビーテイル方式の決済方式を取っており、必要な資金を自前で調達しなければならず、財務健全性の向上が不可欠となったためだ。

同社は、今年だけで1兆2,000億ウォン規模の社債を発行しており、今年7月には保有している現代自動車の持分320万株を売却し、7,400億ウォンの現金を確保している。

現代重工業の10月18日の発表によれば、9月までの累計受注額は、131.2億ドルで前年同期(220.2億ドル)比40.4%減少した。このうち造船部門は50.2億ドルで、前年同期比49.9%減少し、海洋部門は16.1億ドルで51.9%減少だった。

現代重工業、第3四半期の売上高13兆ウォン・営業利益6,000億ウォン

10月25日、現代重工業は2012年第3四半期に系列会社の業績を加えた連結決算で、売上高13兆1,990億ウォン、営業利益5,939億ウォン、当期純利益7,295億ウォンを記録したことを発表した。

前期に比べ、売上高は3.7%減少したが、営業利益と当期純利益がそれぞれ65.7%、444%増加した。

造船部門における高価な受注物量の比重減少と景気低迷による非造船部門の不振で売上高は減る一方、石油精製の利益回復で精油部門が黒字転換し、営業利益が増えた。また、当期純利益は、営業利益の増加と現代自動車の株式の売却で利益が発生し、大きく増加した。

前年同期に比べると、売上高は0.8%増加、営業利益は35.1%減少、当期純利益は29.7%増加だった。

同社の関係者は「海洋部門の建造量増加と精油部門の高度化施設の増設に伴う稼働量の増加で売上高が増加する一方、造船部門で高価受注量が売上高に占める比重が減少し、営業利益は減少した」と説明した。

(単位:ウォン)

区分	2012年 第3四半期	2012年 第2四半期	増減率	2011年 第3四半期	増減率
売上高	13兆1,990億	13兆7,004億	-3.66%	13兆941億	0.80%
営業利益	5,939億	3,585億	65.66%	9,154億	-35.12%
純利益	7,295億	1,341億	444.00%	5,626億	29.67%

(出所)現代重工業のホームページ

現代重工業、今年の受注目標達成は無理か

10月29日、IBK投資証券は、ほとんどの大規模プロジェクトが年末または来年の初めに発注される見通しであることを理由に、現代重工業の今年の受注目標273億ドルの達成がかなり難しいとの分析を発表した。

同証券は、現代重工業の年内の受注目標達成を難しいと見ているものの、受注の見込みそのものは依然として肯定的に評価した。アラブ首長国連邦における Upper Zakum プロジェクトやナイジェリアにおける Brass LNG など、プラント・海洋部門での大型プロジェクトの受注が予想されているためである。

一方、現代重工業は最近、組織の再整備を発表した。同社は、下半期が始まる今年 7 月に金外鉉(キム・ウエヒョン)副社長を社長に昇格させ、造船・海洋部門のトップに据えた。同社では年末にかけて海洋プラント部門に期待をかけていると見られる。第 4 四半期は本来、石油・ガスなどの需要が多く、海洋プラントの発注が増えると予想されるためである。また、10 月 15 日、サウジアラビアで 32 億ドル規模のジェッダサウス火力発電所(Jeddah South Thermal Power Plant)の受注に成功している。

IBK 投資証券は、現代重工業の今年目標達成が困難と予測しつつも、上半期に比べて下半期の受注実績が多少早いテンポで進む様相を見せている点を肯定的に評価した。同証券は、プラント部門の受注が増加の勢いを増しているため、受注不振に対する懸念が多少和らいでいると評価した。

現代尾浦造船、大手より早い実績回復

10 月 9 日、LIG 投資証券によると、現代尾浦造船の利益幅の小さい低価格受注分が売上げに占める割合は第 3 四半期に 70%で、前期に比べ 16%増加した。しかし、2010 年に受注した利益幅の小さいバルク船が売上げに占める割合が今年の第 3 四半期から減少し、その分を相対的に利益幅の大きい船種が埋めると分析し、収益改善の時点が大手 3 社より早い今年の第 3 四半期から可能になるという見通しを示した。さらに、大手 3 社の実績改善の時期は来年の第 1 四半期ごろになると予想している。

同証券は、現代尾浦造船が新造船市場の不況で金融危機以後、手持ち工事が継続して減少してきたが、石油化学製品運搬船(PC 船)の発注再開と自動車運搬船(PCTC 船)などその他中小型船種の発注を受け、第 3 四半期に小幅ながら反騰に成功し、第 4 四半期には目に見える手持ち工量の改善を見せると分析した。

また、同証券は、来年の中東地域の精油発注枠が 920 億ドルで前年比 283%増加となっており、中東での精油工場稼働の時期に合わせた PC 船の発注は、例を見ない好況につながると予測している。加えて、競争相手である中国の中小民

営造船会社の事業再構築が来年から加速化し、現代尾浦造船が好況のメリットを受ける可能性が高いと分析した。

そのため、現代尾浦造船の営業利益率は、今年の第3四半期を皮切りに持続的に改善していくと見込まれる。同証券が予測した同社の第3四半期の実績は、売上高1兆939億ウォン、営業利益350億ウォンで営業利益率は3.2%である。これは前期比0.7%の増加となる。

現代尾浦造船、ジュース運搬船2隻を受注

現代尾浦造船が世界初のジュース専用運搬船の受注に成功し、従来のバルク船やタンカー船の建造から脱して建造船種の多様化に乗り出している。

トレードウィンズなどの海外メディアには、スイスのAtlanship社が現代尾浦造船に2隻のフルーツジュース運搬船を発注したことが報道された。2013年の第4四半期から引渡が始まるこの船舶は、2万3,000DWT級ステンレス船舶で、船価が1隻当たり4,000万ドル以上と推定されている。

Atlanship社は、現在6隻のジュース運搬船を保有し、フルーツジュース運搬というニッチ市場をリードしている。今回の発注は、新たな貨物契約の締結によるものとされている。

現在、ジュース運搬船は、世界で約20隻が運航しているが、そのほとんどがバルク船を改造したものである。2000年に建造された2万6,800DWT級オレンジスカイ号が2002年にAtlanship社に買収された後、940万ドルをかけてジュース運搬船に改造されたのが代表的だ。

現代尾浦造船が建造する同船は、世界初のジュース運搬専用船で、造船産業の歴史に新たな記録を残すことになる見込みだ。

同社の関係者は、同船舶の場合、船腹量が大きくない上、専用船としては初の建造となるため、船主と綿密に打ち合わせを行うなど、建造に最善を尽くしていきたいと抱負を語った。冷却システムなど、ジュース運搬に適した新しい装置が搭載されるため、引渡しに成功すれば、今後の追加受注の可能性も高い。

今年3月にプラットフォーム補給船(PSV)市場への進入に成功した現代尾浦造船は、これまでのバルク船やタンカー中心から脱し、利益率の高いLPG船、自動車運搬船(PCTC)などへと建造船種を多角化しており、今回の受注は船種多角化に肯定的な効果を与えるものと見込まれている。

TMTの影響、大宇造船海洋に続き現代三湖重工業も

造船・海運業界の長期不況が続く中、船舶を発注した船主会社が船舶の引受を放棄する事例が相次いでいる。韓国の造船会社に新造船を集中して発注していた台湾の代表的な海運会社であるTMT(Today Makes Tomorrow)社が過去に発注した新造船に対し、相次いで引渡しを延期している。

10月3日、トレードウィンズによると、現代三湖重工業は、TMT社から受注した8万4,000DWT級カムサマックス船7隻のリセールを決めた。7隻のうち6隻はすでに引渡可能な状態で、残りの1隻は今年11月に完工する予定である。現代三湖重工業は、この件に対してコメントを出していないが、7隻を全部一括販売する場合と別々に売却する場合を検討していると言われている。

業界の関係者は、これらの船舶が1隻当たり2,500万ドル程度で売却されると見ている。TMT社は、現代三湖重工業に1隻当たり3,400万～3,700万ドルで発注したと推定されているが、現代三湖重工業が手付金として30%程度受け取っているため、2,500万ドルで売却しても現代三湖重工業には損がないと予測している。

TMT社は、以前にも現代尾浦造船や大宇造船海洋に建造船舶の引受延期を要請したことがある。その結果、大宇造船海洋は、TMT社が発注した32DWT級VLCC2隻を市場に売り出している。この船舶については手付金が10%しか支払われておらず、大宇造船海洋としては損失を避けられないと見られ、業界では800億ウォン規模の損失を予想している。

現代尾浦造船は、今年8月にTMT社が引受なかった3万7,000DWT級ハンディーサイズバルク船をギリシャの船主会社であるCosmoship社に2,100万ドルでリセールした。

このような引受放棄の増加で造船会社は、困難な状況に迫られているが、最近の決済方式の主流がヘビーテイル(Heavy Tail)方式であることでまた不安が増している。ヘビーテイル方式とは、発注元の手付金のみ造船会社

に支払い、残額は船舶の引渡時に一括支給する決済方式である。そのため、海運会社が資金難などを理由に船舶の引受を放棄すると、それによる損失をすべて造船会社側が背負うことになる。

サムスン重工業、安定的な収益創出が可能

10月9日、ウリ投資証券は、サムスン重工業に対して今年の下半期に収益が底を打った後、来年の下半期から次第に実績が改善していくとの分析を発表した。

ウリ投資証券が展望したサムスン重工業の第3四半期の連結決算基準の企業業績は、売上高3兆7,750億ウォン、営業利益2,584億ウォンで、前年同期比それぞれ10.7%、11%の増加を予測した。サムスン重工業の第4四半期実績も第3四半期と大差ないと見られる。

しかし、来年の下半期からは商船の割合が減少するものの、海洋プラントの割合が増加し、収益性が徐々に改善、ライバル社に比べ安定的な収益を出せると分析した。同証券は、「現在までの受注は79億ドルで、今年目標値の63%を達成している。特に、ドリルシップ部門で他社に比べて高い8~9%の営業利益率を出すことが可能」とし、「来年もLNG船、ドリルシップ、FLNGなどの主力船種の発注が続き、安定的な受注実績が達成できる」という見通しを示した。

サムスン重工業、世界最大のFLNG建造が始まる

サムスン重工業が建造する世界最大のフロート式施設で、世界初のLNG-FPSOとなるロイヤルダッチ・シェル社の「Prelude FLNG」のスチール・カッティング式が行われた。

10月18日、サムスン重工業の巨済造船所で開かれたこの記念式には、シェル社とインペックス(INPEX)社、韓国ガス公社、共同建造コンソーシアムであるフランスのテクニップ社の関係者が参加した。

この場でシェル社のProjects & Technologyディレクターであるマティアス・ビシエル氏は、「この記念式で『Prelude FLNG』のための革新的なアイデアや新しい技術、エンジニアリング・ソリューションが実現されるため、本プロジェクトにとって大事な場面だ」と強調した。

全長468m、幅74m、高さ100mで本体の重量だけでも20万トンを超え、これまで建造された海上施設のうち過去最大のものとなる。貨物タンクがすべて満たされ、すべての装備が搭載されると60万トン以上となり、3,000kmを超える電線が機器装置に接続される。建造後は、オーストラリアの沿岸から200km離れた洋上に位置し、天然ガスを生産・液化してLNG船に直接船積みする役割を果たすことになる。

サムスン重工業とテクニップ社が共同で船舶を設計し、巨済造船所で一括して建造を行う。2012年から建造に着手し、2016年に発注先に引渡される予定だ。このFLNG船は、45万m³のLNGを貯蔵することができ、引渡し後の2016年からは年間350万トンの天然ガスを生産する計画である。

サムスン重工業は、「Prelude FLNG」建造のために5,000人を投入する計画であり、トップサイドに搭載される各種装備などを建造するために全世界から約1,000人の技術者が参加することになっている。「Prelude FLNG」の建造は、持分をINPEX社と韓国ガス公社がそれぞれ17.5%と10%持っている国際プロジェクトである。

サムスン重工業、海洋プラントに王手をかけるか

サムスンが海洋プラントにおけるエンジニアリング能力を強化するため、英国のAMEC社と手を組んだ。10月25日、サムスン重工業とサムスン・エンジニアリングは、イギリスのAMEC社と3社共同出資を通して海洋エンジニアリング合弁会社を設立すると発表した。

AMEC社は、米国のマスタング社(Mustang)、ノルウェーのアケル・ソリューションズ社(Aker Solution)などと肩を並べる世界一流のエンジニアリング専門会社である。

合弁会社は、今年11月に世界海洋エンジニアリング産業の本山といえる米ヒューストンに設立され、法人名は「AMEC Samsung Oil & Gas, LLC」と決まった。持分関係は、サムスン側が51%、AMEC社が49%をそれぞれ保有し、サムスン側の持分は、サムスン重工業とサムスン・エンジニアリングがそれぞれ51%と49%を出資することにした。

サムスングループは、合弁について海洋プラント市場の急成長に歩調を合わせ、事業を高度化するための布石であると説明している。同グループは、今後受注する海洋生産施設の基本設計(FEED: Front End Engineering Design)や詳細設計な

どにこの会社を活用していく計画だという。合併会社の設立を通じて大型海洋生産施設の EPCI 能力を確保することになる。

EPCI(Engineering、Procurement、Construction & Installation)とは、海洋プラントの設計・購買・建造・設置・試運転などの分野をターンキー方式で一括受注できる。設計と購買の相当部分を海外のエンジニアリング会社に委任しなければならない現在の事業構造に比べ、EPCI 能力があれば高い収益が実現できる。

サムスンはこの会社を海洋プラントの Topside(上部プラント設備)FEED と詳細設計ができる専門エンジニアリング会社として育成していく計画だ。設立初期には3社から派遣されたスタッフを中心に運営するが、合併会社の直接採用を通じて2018年には約500人規模にまで増やしていく計画だという。

業界ではこの合併プロジェクトを通じて、サムスン・エンジニアリングの化工プラント技術とサムスン重工業の海洋プラント技術が融合されれば、海洋プラント市場における両社の存在感がさらに高まると予想している。同時に、今回の合併プロジェクトは、現代重工業や大宇造船海洋、STX 造船海洋など関連業界にも刺激を与え、合併や買収を通じたこれらの企業の海洋事業の拡大競争できっかけを与えることになると見込まれている。

契約キャンセルの続出、ピンチのサムスン重工業

10月29日、韓国の国会で開かれた忠清南道の泰安石油流出被害対策特別委員会の第4回会議に証人として出席したサムスン重工業の魯寅植(ノ・インシク)社長が「現在、営業利益が数字の上では良好だが、船主が契約途中にキャンセルするケースが続出しているため、実際には会社がピンチだ」と発言した。

最近、サムスン重工業は、今年に完工した石油運搬船「ホワイトスターズ号」の建造代金の支払いが遅れ、引渡しが行われていないなど、不況の影響に悩まされている。

不況打開のカギは受注量の増加だが、年末を前に、今年の実績目標(125億ドル)の68%しか達成できていない。20億ドル前後の大型海洋プラントでも受注しない限り、目標達成はかなり困難な状況にある。大型プロジェクトとしては、ロシアのシュトックマンプロジェクトや、ナイジェリアのEginaプロジェクトが現在残っているが、以前に何度も発注を延期したことがあるため、100%受注確定とは言えない。

このような状況は、サムスン重工業だけの問題ではない。

知識経済部によると、今年の1～9月までの韓国の造船会社は、520万CGTを受注して世界一を維持したものの、前年同期比58.6%(受注額基準では56.9%)も減少した。同じ期間に世界の船舶発注量は48%減少している。世界一の造船メーカーである現代重工業も先日、事業再構築の一環として早期優遇退職の申請を受け始めた。

魯社長は、具体的に最近どのような契約がキャンセルになったかについては明らかにしていない。しかし、記者会見で「金融業界からの貸し出しも円滑とはいえない状態」とコメントし、「現在のような市況がいつまで続くかは来年の推移を見た上で判断したい」と語った。今年の受注目標達成が困難であることを間接的に表現したものと見られる。

だが、ある業界関係者は「現在、サムスン重工業ではドリルシップなど多数の契約が進行中であり、特に契約取り消しの話は聞いていない。世界的な不況が長期化しており、西海岸石油流出事故の被害対策に多くの支援を行えないことを強調するため、経営が苦しいということを示していると思う」という意見を語った。

心配なサムスン重工業と笑顔の大宇造船海洋

韓国造船大手のサムスン重工業と大宇造船海洋が今年の受注目標の達成について異なる様相を呈している。両社が掲げた当初の受注目標は、サムスン重工業125億ドル、大宇造船海洋110億ドルだった。

第4四半期に入った現時点でサムスン重工業は、受注目標を達成できるかどうかについての見通しが立っておらず、懸念を隠しきれない様子である。

同社は、9月末にヨーロッパの船主会社からドリルシップ1隻を約6億2,300万ドルで受注した。この船舶は、全長228m、幅42m、高さ19mで、海水面より12kmの深度まで掘削できる超深海用ドリルシップで、今年6月の6番目のドリルシップから約3カ月ぶりの受注だった。

その後、サムスン重工業は、他のヨーロッパの海運会社から8番目のドリルシップを約6億ドルで受注し、9月だけで12億ドル規模の契約に成功、現在まで約77億ドルの受注を達成した。

これは受注目標の 62%に当たるが、第 4 四半期に入った現時点からすれば、これを前向きにとらえられる状況とは言えない。だが、海洋施設の場合、1 隻当たりの価格が巨額であることを考えれば、一件のプロジェクトを受注して目標が達成できる可能性を排除できない。

一方、大宇造船海洋は、すでに目標の 95%に当たる 104 億 3,000 万ドルを受注し、喜色満面だ。

同社は、最近 5 隻のドリルシップを受注した。9 月 28 日、アメリカの Atwood Oceanics 社からドリルシップ 1 隻を受注したことをはじめ、10 月 2 日、世界最大の海洋掘削会社であるアメリカの Transocean 社からドリルシップ 4 隻を受注することに成功した。受注した船舶はすべて玉浦造船所で建造され、2015 年の中旬から順に船主側に引渡される予定だが、2 つのプロジェクトの受注総額が約 26 億 2,000 万ドル(約 2 兆 9,330 億ウォン)となる。海洋部門だけで 79 億ドル、全体としては 104 億 3,000 万ドルを受注した。

大宇造船海洋は、昨年 150 億ドルを受注したサムスン重工業を羨望のまなざしで見いていたが、今年は、逆にサムスン重工業の方が大宇造船海洋の羨望の的になる可能性が高い。

大宇造船海洋、掘削装備シミュレーターを開発

10月23日、大宇造船海洋は、韓国初のドリルシップ・半潜水式掘削船のコントロールルームを再現した掘削および油田運営装備のシミュレーターを開発したことを発表した。

この装備は、操縦席と多数のモニターを接続したマルチビジョン・坑井制御システムなどを搭載し、実際の掘削船操縦室を再現したものである。操縦者は、実際に掘削装備を使用しているような実習と体験ができる。また、3D 映像などの案内システムを持っており、利用者が半潜水式掘削船に直接上船したように思えるバーチャル上船体験が可能だ。

このシミュレーターの開発は、実際の掘削作業の際に原油流出など、発生の恐れが高い海難事故を防止すると同時に、欧米の少数の装備メーカーが独占してきた海洋プラント関連装備の開発のきっかけを作ったと評価されている。

大宇造船海洋は今後、この装備を活用した教育プログラムを運営し、設計・R&D・営業など関連組織の社員に海洋分野の理解度を高め、業務能力を向上させるようにしていく計画だ。

また、シミュレーターを利用して船主や外部の研究所などとともに共同研究課題を実施すると同時に、独自の掘削装備の研究開発にも活用していく予定だ。これを基に同社は、海洋プラント分野で差別化された競争力を確保していく計画だという。

これまで韓国では関連装備の不足により海外で教育を受けてきたが、シミュレーターを開発でき、教育費削減などの効果も大きいと期待されている。

大宇造船海洋の関係者は「シミュレーターが年間数十億ウォンに上る教育費の削減に寄与すると期待している」と説明し、「今後、大宇造船海洋の社員のみならず、外部の研究所や大学とも連携してシミュレーター教育プログラムを支援し、優秀な海洋専門人材を育成していきたい」と展望を語った。

STX造船海洋、9,000CBM級LPG船を受注

10月8日、STX造船海洋は、ジオガス(Geogas)社から9,000CBM級LPG船1隻を受注したことを明らかにした。受注額は、約300億ウォンと見られている。

世界的な海運会社であるジオガス社は、主にLPG船で構成された大規模な船隊を運営しているLPG船分野のメジャー海運会社だ。

STX造船海洋が受注した船舶は、全長120m、幅19.8m、高さ11.2mで、最速15.2ノットでの運航が可能で、STX造船海洋の釜山造船所で建造され、2014年の第4四半期に引渡される予定となっている。また、今回の契約にはオプション1隻が含まれているため、今後の追加受注も期待されている。

同社は、今回の受注を含めて今年、液化ガス運搬船分野でのみ合計14隻、9億ドルの受注実績を上げた。STX造船海洋の関係者は「海運市場が不安定な中でも液化ガス運搬船の発注が続いているのは、LPGやエチレンガスの取引価格とガス運搬船の運賃が高止まりしているためだ」と説明し、「今後もガス運搬船分野で受注競争力を立証していきたい」と語った。

STX造船、7億ドルのドリルシップ1隻を受注

10月22日、STX造船海洋は、欧州の船主会社から最先端の極深海用ドリルシップ1隻を受注したことを明らかにした。

受注額は約7億ドルで、今回の契約にはオプション4隻が含まれており、そのすべてが発効されれば、発注総額が35億ドルにも達する大規模な契約である。これは、STXの造船海洋分野における今年の受注実績66億ドルの半分以上を上回る規模であり、同社は、今回の受注により海洋プラント部門の受注量が全体の50%を超える海洋中心のグローバル造船グループへと飛躍する重要な契機としてとらえている。

STX造船海洋が今回受注したドリルシップは、全長230m、幅38m、高さ12m規模で、水深1.2万フィート(3,657m)の極深海において最大4万フィート(1万2,192m)の深さまでの高難度の掘削作業が可能な船舶である。

通常、極深海で掘削作業を行なうことができる最先端のドリルシップは、5～6億ドル水準の価格で発注されており、STX造船海洋を含む大手4社しか建造できない代表的な高付加価値船舶である。

STX造船海洋のドリルシップには、2万psiの高圧にも耐えられるように拡張できる爆発防止装置(BOP: Blow-Out Prevent)など、最先端設備が装着される予定だという。2万psiは、ドリルシップの海底掘削作業で適用された圧力の中で最大値であり、BOPは、掘削作業を進める間、地層や坑井の中の高圧ガス・水・原油などが噴出して事故が発生する危険を防止するための装置としてドリルシップの中核な装備となっている。

このドリルシップは、STX造船海洋の鎮海造船所で建造され、2015年下半期に引渡される予定となっている。STXが今回のドリルシップを鎮海造船所で建造するのは海洋プラント分野の受注をさらに増やして海洋プラントを主とする事業構造へと高度化していくとの意味を含んでいる。

STXは、海底パイプ敷設船を皮切りに、ヘビーリフトクレーン船やフロート式原油貯蔵施設、ドリルシップなど海洋プラント分野の建造競争力を強化してきており、先月、北アフリカの石油会社から4.3億ドル規模の超大型フロート式原油貯蔵施設を受注したのに続き、下半期にも海洋プラント受注成果を上げている。

STX OSV、相次ぐ受注に売値上がるか

10月17日、造船業界の話によると、STXは、イタリアの国営造船会社フィンカンティエリ社と売却に関する細部の交渉を終え、売却希望価格を伝えた。現在、フィンカンティエリは、希望価格を受け入れるかどうかの検討に取りかかっている。

業界の関係者によると、最近の STX OSV の受注好調を受け、STX が価格交渉で強気に出ているという。海外メディアによれば、STX OSV は最近、ノルウェーの海運会社のシーエム・オフショア(Siem Offshore)社から 2 億 2,800 万ドル(約 2,520 億ウォン)規模の海底建設作業船 2 隻を受注した。これは、今年 4 月に同型船 2 隻を受注する際に結んだオプション契約によるものだ。

STX OSV は、上半期だけで 8 隻の受注に成功した。上半期末現在、手持ち工事量は 55 隻、182 億 NOK(ノルウェー・クローネ、約 3 兆 5,620 億ウォン)となっている。これは、1 年前の手持ち工事量である 153 億 NOK を上回っている。この程度の手持ち工事量は、2016 年までの作業量に相当する。今年上半期の新規受注額は、73 億 NOK(約 1 兆 4290 億ウォン)、1~6 月期基準では最近 5 年間で最大規模となる。

STX OSV が受注達成を持続できたのは、小型特殊船市場に特化された競争力を確保しているためだ。大型商船と海洋プラントに力を入れている韓国の造船所と中小型商船を主に受注している中国の造船所の間ニッチ市場を効果的に攻略したことが功を奏した。

ある投資銀行の関係者は、「STX が 30%ほど売却金額の割り増しを要求した可能性がある」と述べ、「規模の競争力を確保しなければならないフィンカンティエリ社としては STX OSV の買収をあきらめられないため、STX の要求を相当受け入れざるを得ないだろう」という予想を語った。

STX OSV は、STX ヨーロッパの子会社であり、STX グループは、STX 造船海洋と STX エンジンが STX ノルウェーAS(100%)を経由して STX ヨーロッパ(100%)を所有している。

慶尚南道、造船産業の育成計画を発表

10月12日、慶尚南道は、低迷に陥っている中小造船メーカーの危機を打開する

ため、中長期育成計画を策定したことを発表した。

同計画は、世界的な造船景気の低迷によって造船資機材産業が海洋プラント産業に転換されているが、中小造船海洋メーカーがこれに迅速に対応できていない状況を乗り越えるために設けられた。

慶尚南道及び慶南テクノパークは、今年1月から実効性のある中長期育成計画を策定するために諮問企画団を構成し、政府の政策に合致した段階的な技術ロードマップや目標の設定、推進戦略及び重点推進課題を導出するため、5回にわたる諮問会議を開催した。

また、慶南地域における造船産業の発展のためのワークショップ、造船機資材産業の活性化のための中小メーカーの懇談会、慶尚南道地域に所在する大学の造船海洋関連学科長との懇談会を開催して多様な分野の意見を集めた。

この過程を経て用意された中長期育成計画は、三大分野(海洋プラント、造船資機材、レジャー船舶)、4大戦略(未来戦略技術の育成、成長基盤の造成、企業競争力の強化、ビジネス創出)、26の重点推進課題でまとめられ、2020年まで海洋プラントおよび船舶輸出を50%拡大(対2011年比)、海洋プラント機資材部品の国産化率60%達成、レジャー船舶産業の世界市場シェア10%達成を目指し、2020年世界の海洋造船大国の維持および確保のためのロードマップを提示した。

この計画を実行するため、海洋プラント試験認証センターを構築(2012年3月30日)するとともに、LNG極低温機械技術試験認証センター、海洋プラント爆発火事試験の技術開発基盤の構築、海洋プラント専門大学院大学の設立を推進することでインフラを造成している。

特に、慶尚南道の厳しい財政事情にもかかわらず、来年には、海洋造船産業のグローバルマーケティングに対する支援、海洋造船産業における大・中小企業の成長共有のための支援など、造船資機材メーカーの海洋プラント産業への転換のためのマーケティングやR&D事業化への支援を積極的に推進していく方針だ。

韓国船級、デジタルシップ・コンファレンスに参加

韓国船級(KR)が主催した「第2回デジタルシップ코리아(Digital Ship Korea)2012」が成功裏に終了した。

10月30～31日、釜山 BEXCO で開催されたコンファレンスには、国内外の船主および造船会社、船舶管理業界の専門家 170 人余りが参加し、海洋モバイル衛星通信技術とその開発、船舶自動化ソリューション、船員トレーニング及び船舶安全のためのソリューション開発とその現状などについてテーマ発表した。

このコンファレンスで韓国船級融合研究チームのイ・ジョンヨルリーダーは、IT 技術と海運造船技術との融合に関する基調演説を通じ、技術融合のシナジー効果について紹介した。

イ・スンフォン専任検査員は、アジア船級連合(ACS)の温室効果ガス作業班が開発しているエネルギー効率指標(EEOI)と船舶エネルギー効率管理計画書(SEEMP)のガイドラインについて紹介した。イ検査員は、「船舶の CO2 排出削減を図る IMO の作業は、技術的措置・運航的措置・市場基盤措置の 3 種類に分かれ、そのうち、技術的・運航的措置のみでは気温の上昇を 2 度以下に抑えるという世界的な目標を達成することが難しいため、IMO は現在、市場基盤措置を検討している」と紹介した。

温室効果ガス削減のための世界的な取り組みと、IT 技術を海運造船技術に適用させてシナジー効果を発生させる作業環境の造成に向けて議論するために開催された今回のコンファレンスは、テーマである CO2 削減および船舶通信、そして融合システムとサービス免許規定の経済的・社会的影響について具体的に議論が行われた。

デジタルシップは、2000 年 8 月に設立されたイギリスのメディア企業で、毎月海洋 IT 分野の雑誌を発行しており、香港、ノルウェー、ドイツ、ドバイ、アメリカ、サイプロス、ギリシャ、シンガポール、トルコなど全世界の海洋大国でデジタルシップ・コンファレンスを開催している。

以上

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第19号:平成24年12月

■ トピック記事

- ◎ 主要造船会社、来年にも今年水準 ----- P3
- ◎ 沈没する中小造船会社 ----- P4

■ 主要ニュース

- ◎ コンテナ船の新造船発注が回復するか ----- P5
- ◎ 来年の造船産業も海洋構造物が中心 ----- P6
- ◎ 引渡し契約の変更・キャンセルに悩む造船会社 ----- P7
- ◎ ドリルシップ、来年にも順調 ----- P8
- ◎ 国際造船海洋産業展、国際海洋プラント展示会 ----- P9

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、蔚山に大規模海洋工場を新設 ----- P10
- ◎ 現代重工業、世界初の二重燃料エンジン・パッケージを開発 ----- P11
- ◎ 現代重工業、潜水作業支援船1隻を受注 ----- P12
- ◎ 現代重工業、独立型のLNG船タンクを独自開発 ----- P12
- ◎ 現代重工業、37個の世界一流商品で最多記録 ----- P13
- ◎ 現代重工業、自動車運搬船(PCTC)1隻を受注 ----- P14
- ◎ 現代重工業、5.85MW級海上風力施設を開発 ----- P14
- ◎ 現代重工業・サムスン重工業、LNG船6隻を分け合う ----- P15
- ◎ 現代尾浦造船、LPG船1隻を受注 ----- P16
- ◎ 現代尾浦造船、第3四半期の企業業績を発表 ----- P17
- ◎ 現代尾浦造船ビナシン、久々に受注成功 ----- P17
- ◎ サムスン重工業の第3四半期営業利益、前年比40%増加 ----- P18
- ◎ サムスン重工業、9番目のドリルシップを受注 ----- P19
- ◎ サムスン重工業、LNG船2隻を受注 ----- P19
- ◎ サムスン重工業、朴大永新任社長就任 ----- P19
- ◎ サムスン重工業・STX造船海洋、BPタンカー受注を巡って競争 ----- P20
- ◎ 大宇造船とポスコ、厚い協力関係を確認 ----- P21
- ◎ 大宇造船海洋、第3四半期の営業利益は5.5% ----- P21
- ◎ 大宇造船海洋、事実上の受注目標を達成 ----- P22

◎ STX、古城造船海洋の発足式を開催 -----	P23
◎ STX造船海洋、第3四半期の営業利益が赤字 -----	P24
◎ STX造船海洋、VLCCからコンテナ船へと契約を変更 -----	P24
◎ STX造船海洋、PCTC船4隻を受注 -----	P25
◎ STX OSV、11月中に売却 -----	P25
◎ STXヨーロッパ、10万トン規模の大型クルーズ船を追加受注 -----	P26
◎ 韓進重工業、大型コンテナ船2隻を受注 -----	P26
◎ 韓進重工業スービック、6,800TEU級コンテナ船2隻を受注 -----	P27
◎ マレーシアのペトロナス、韓国との協力拡大を模索 -----	P28

■ トピック記事

主要造船会社、来年にも今年水準

11月8日、HI投資証券は、韓国の造船大手3社と現代尾浦造船に関するレポートを出し、各社とも来年には今年の水準と大きな変化がないという見通しを発表した。

現代重工業については、造船部門は停滞が続くが、非造船部門では好調が期待されると予想した。同社の非造船部門は、世界的な景気低迷で今年には企業業績と受注が総じて不調だったが、来年にはこのような状況から脱することができると見込んでいた。

具体的に、電機電子事業部門では黒字に転換し、プラント部門では事業領域の拡大による新規受注の増加が期待されている。エンジン機械部門では海洋プラントと「ヒムセン」エンジンの受注増加に後押しされ、好調を示す見込みであり、中国の低価格攻勢に苦しんだ環境配慮型エネルギー部門では薄膜太陽電池の量産と海上風力発電機の生産で突破口を開くとみていた。建設装備部門も販売チャネルの多様化とブラジル特需で成長が見込まれると予想していた。

サムスン重工業は、今年と同じく来年にも海洋プラントの受注に力を入るとみられる。85億ドルを受注して今年の実績目標の68%を達成したが、このうち、海洋関連の受注が80%以上に達するほど、海洋部門に集中している。来年にも同社は、大規模な海洋生産設備やドリルシップの受注に焦点を合わせるとみられる。HI投資証券は、来年、25～27隻程度の掘削施設の発注が予想されているなか、サムスン重工業が世界最高のドリルシップ建造メーカーであるため、恩恵を受けるという見通しを示した。

大宇造船海洋の場合、世界最高の受注実績を上げているにもかかわらず、企業業績に対する懸念が存在しているうえ、韓国資産公社(KAMCO)が持っている大宇造船海洋の持株を売却するというリスクがあると予想した。赤字に陥った子会社に対する貸倒引当金の設定が懸念材料となっているほか、来年にはドリルシップの引渡増加により、現在2.5兆ウォン規模の借入金が3兆ウォンを超えることも予測されている。このようなことで、今年105.3億ドルを受注し、世界最高の実績を上げて年間目標の95.7%を達成した効果が薄れているとした。

現代尾浦造船は、PC船を中心に中型船舶市場の発注に後押しされ、持続的な受注増加が予想される。現在同社は、18.8億ドルを受注し、年間目標(32億ドル)の59%水準しか達成していないため、目標達成が難しいとみられている。しかし、年末までPC船やLPG船の受注があるとみられ、28億ドルの受注はできると予想されている。さらに、商船市場

の低迷の中、中型船舶分野における環境配慮型船舶のブームを受け、現代尾浦造船の受注見通しが明るいいうえ、最近引渡した環境配慮型 MR タンカーの燃料削減効果が大きいと評価され、来年には受注増加が期待されているとみている。

HI 投資証券の主要造船会社に対する分析によれば、不況が来年も続くとみられるが、希望もみえているとの評価もある。その意味からも来年は正念場になる。

沈没する中小造船会社

韓国の中小造船所が受注減少と政府の支援不足で淘汰され、様々な船種の建造が可能である韓国造船産業の長所がその力を失いつつある。

韓国のある大手造船所の役員は、「世界の造船産業は、韓国と中国の『二極構造』に再編されたが、韓国の多くの中小造船所が相次いで倒産し、造船業界の底が急速に崩れつつある」と話した。

さらに、中小型造船所が中国企業と中小型船舶市場で受注競争を繰り広げていたため、大手造船所は、付加価値の高い大型船舶や海洋プラントなどに集中できたと指摘する。

しかし、そのような中小企業が倒れ、多様な船種が建造できる韓国造船産業の長所もその力を失っている。そのため、日本の二の舞を演ずることに対する恐れも拡大している。日本の造船メーカーは、建造効率だけを考慮し、一部の船種に集中した結果、造船産業における覇権を韓国に引渡してしまった。

10月28日、関連業界によると、今年末に企業再生作業(ワークアウト)が終了する新亜SB社が廃業手続きに入れば、慶尚南道統営市の造船所5カ所のうち城東造船海洋とSPP造船だけが生き残ることになる。三湖造船は今年の2月に倒産し、21世紀造船は廃業の最終段階に入った。

中小造船所の没落により設計・建造技術が活用できなくなる危機に直面している。現在、海洋プラントの発注が増加しており、新たに注目されている「多目的深海作業支援船」がその例だ。この船舶は、深海での作業のための潜水艇の作動、石油資源の探査、パイプライン設置、その他海底作業の支援が可能な最新の特殊船舶で、同船舶の分野をヨーロッパの企業が独占している。

韓国では今年3月に廃業した世光重工業がこの分野に特化しているメーカーだった。現在、韓国の大手造船所は生産の効率性と事業性などを考慮し、海洋プラントに集中してい

るが、世光重工業の倒産で韓国の造船産業は多目的深海作業支援船を建造できる能力を失ってしまったことになる。

こうした韓国の中小企業の倒産でできた世界造船業界における隙間を中国の造船所が埋めている。約 1,000 社に達する中国企業も受注難にさらされているが、中国政府の強力な支援を受けている。市場が改善すればいつでも受注競争に乗り出せる態勢を取っている。

韓国輸出入銀行の海外経済研究所のヤン・ジョンソ専任研究委員は「韓国の中型造船産業の没落で、中国のトップクラスの造船所と韓国の手造造船所(現代重工業、サムスン重工業、大宇造船海洋、STX 造船海洋)との競争が避けられなくなった」と語り、「今後の市場変化に対応できる技術の開発ができていないことも深刻な問題だ」と指摘した。

製造業である以上、技術開発は重要な要素となる。今後、日中韓の間で、この分野の技術開発がどう進むのか、注目されるところである。

■ 主要ニュース

コンテナ船の新造船発注が回復するか

コンテナ船の新造船発注が持ち直しの兆しを見せている。台湾の陽明海運が1万4,000TEU級コンテナ船10隻(5+5)を発注するため入札を実施している上、チリの国営海運会社であるCSAV社が1万TEU級コンテナ船10隻の発注に乗り出す計画を発表するなど、業界の期待が高まっている。

最近、8隻(合計4件)のコンテナ船が発注され、今年深刻な受注不振で苦しんでいたコンテナ船市場が回復する可能性があるという見込みが出ている。まず、高麗海運(KMTC)がSTX造船海洋に5,000TEU級コンテナ船2隻(1+1)を発注したことが確認された。2014年3月に引渡される予定で、船価は4,450万ドルとされている。高麗海運が昨年、現代尾浦造船に2,800TEU級のコンテナ船を4,400万ドルで発注したことを考えると新造船価格が大きく下落したことになるが、これが海運会社の発注意欲を刺激しているとみられる。

また、STX造船海洋がイタリアのダマト(D' Amato)社から9,200TEU級のコンテナ船2隻を受注した。ダマト社は、OSV、バルク船、タンカー、コンテナ船などを保有している船主で、同社も底値を付けている時点での買収を狙ったとみられている。引渡時期は2016年1月で、船価は1隻当たり8,815万ドルである。

韓進重工業が相次いでコンテナ船を受注していることもコンテナ船の発注回復に対する期待が高まっていることを表しているといえる。韓進重工業スービック造船所は、ギリシャの Aeolos Management 社から6,800TEU級コンテナ船2隻を受注したことに続き、ドイツの NSC Schiffahrts 社から9,300TEU級コンテナ船2隻の受注にも成功した。6,800TEU級は、2014年に引渡す予定で、1隻当たり5,700万ドルとされており、9,300TEU級は、2014年9月に引渡す予定で、1隻当たり8,200万ドルとされている。

このようにコンテナ船の新造船発注が回復している背景には、船価が最低値を付けている時点で買収を進めようとする船主の意図があるとみられる。コンテナの海上貨物は毎年増加しており、2014年以後には運賃市況が回復すると期待されているため、新造船価格が底入れしたとされている今が発注にの適しているとの分析である。最近発注されたコンテナ船の船価は、1TEU当たり8,400～9,500ドルで、過去最低水準となっている。

ただ、この船価の下落傾向については、負のスパイラルに陥らないよう、現時点でも何とか工夫を施し避けたいものである。

来年の造船産業も海洋構造物が中心

11月27日、東部証券は造船産業に関するレポートをまとめ、「今は海洋構造物を除いて造船業況について語るのはいずれも意味がない」と述べ、「2013年にもFLNGや深海用ドリルシップ、FPSOが発注市場を主導していく」という見通しを示した。

レポートによると、商船の発注は、来年の第1四半期までは様子見の傾向が続く見込みで、第2四半期からは繁忙期になり発注が徐々に改善、下半期には発注がさらに回復すると予想されるが、楽観はできないとしている。

同証券は、来年の発注市場をリードする分野は海洋プラントだと強調した。2011年から増加傾向にある深海用ドリルシップの発注が来年には41基に増加するほか、FLNGが本格的な発注段階に入り、今年よりも海洋構造物の受注が一層拡大するということだ。特に、サムスン重工業と大宇造船海洋では海洋構造物が受注の70～80%を占め、売上げが50%以上増加すると予想した。

さらに、サブシー市場の拡大も造船業界において新たなテーマになると見られる。東部証券は、来年が韓国の造船会社にとってサブシー市場への進出に向けた節目の年になると予想した。サムスン重工業は、今年初めにこの分野に進出するためのM&A検討に入り、現代重工業と大宇造船海洋もサブシー市場への進出に力を入れているため、来年には成果が出るという見通しを示した。

ただ、このサブシー市場にかける韓国造船産業の意気込みは非常に熱い。

引渡契約の変更やキャンセルに悩む造船会社

造船会社における契約変更およびキャンセルに関する発表が相次いでいる。

現代重工業と大宇造船海洋が台湾 TMT 社の発注延期に対応するため、大規模な引当金を設定せざるを得なかったことに続き、STX 造船海洋でも契約変更の発表が続いている。

このようなことについて業界では、バルク船やタンカー市場の停滞が長期化していることで海運会社が経営難に陥り、用船先を失った船主会社がリスクを造船会社と分担しようとしている動きによるものだとしている。海運市場の低迷や高価格の新造船の引き受けが船主会社の経営に負担要因となっているが、海運会社の方でも原油高と低運賃のために定期船市場で赤字を出しており、高い用船料を支払えない悪循環が続いている。

また、船主会社は銀行の強い圧迫を受けており、二重苦に強いられている。銀行では船舶を担保にしているうえ、定期の用船契約も実質的に担保として設定しているため、用船契約に支障が発生し、貸出限度が縮小され、新造船の引受に応じることが難しくなっている。

船主会社は、海運会社との長期用船契約を結んで船舶金融を受けているが、海運会社が経営破綻し、用船契約を担保にしていた資金の支援が途絶えている。特に、バルク船の場合、先に発注して用船先を確保することで船舶金融を受けるケースが多いことから、追加担保を提供できない船主会社は新造船の引受けを延長せざるを得ない状況となっている。

ある海運業界の関係者は、「2011 年以後、やっと維持してきた中国や韓国などの海運新興勢力の没落が加速していることが金融危機直後とは異なる」と話した。危機を脱している欧州地域の船主会社とは異なり、海運新興勢力の低迷が本格化しており、新造船の引渡延期が頻繁に行っている。その代表的な例が、韓国の大韓海運、日本の三光汽船・第一中央汽船、台湾の TMT 社などである。最近ではタンカー分野でアメリカの 1 位、2 位となっている OSG 社とジェネラルマリータイム社など歴史ある海運会社も危機を乗り越えられず倒産している。

造船会社も建造した新造船を引き渡すよう船主会社を強く圧迫しているが、銀行から資金の支援が受けられない船主会社にはなすすべがない状況である。特に、最近、環境

配慮型船舶の発注が続いているため、環境技術を適用していない新造船舶の発注分にはさらに不利な状況となっている。

このような状況の中で、今後の船舶金融のあり方についても何か対策が必要となろう。

ドリルシップ、来年にも順調

造船不況と言われている今の時期にも主要造船会社の「売れ筋商品」となっているドリルシップが来年にも好調な売れ行きを示すと見られる。油田開発が持続的に行われているうえ、最近、ドリルシップの用船料が大幅に上昇しているためだ。しかし、新造船の価格は横ばい状態であるため、新規発注の可能性が高いと見られている。

11月25日の海外メディアおよび関連業界の話によると、隻数基準で世界5位のドリルシップ運営会社であるオーシャンリグ(Ocean Rig)社が最近、来年下半期から2隻のドリルシップを高運賃で用船する契約を締結した。用船料は、1日＝68万ドルで、契約期間は3年間となっている。現在、オーシャンリグの用船運賃が1日＝58万ドルであることを踏まえると、1年で20%近く運賃が上昇したことになる。

ドリルシップの場合、船舶が引渡される時点で用船が決まるが、このように運賃が上昇しているということは、それだけ用船需要が増加していることを指す。そのため、発注増加につながる可能性も高い。韓国の手造船会社がドリルシップ分野で高いシェアを占めているだけに、今のような状況は今後の受注可能性を高めている。

今年、世界で発注されたドリルシップは合計33隻。このうち、サムスン重工業が9隻、大宇造船海洋が5隻、現代重工業が4隻、STX造船海洋が1隻など、韓国の造船所が半数以上を受注した。1996年から全世界で発注されたドリルシップ134隻のうち、韓国の造船所の受注量が101隻と圧倒的な優位を占めている。

ある大手造船所の関係者は、「ドリルシップ分野では、技術力と経験の面で競争力を持っている韓国の大手造船会社がグローバル市場で高いシェアを占めている。世界のエネルギー消費などを考えた場合、今後、1～2年の間は年間30隻以上のドリルシップが発注される可能性が高い」と予想した。

しかし、建造能力の面では世界最高水準であるが、ドリルシップの最も基礎となる基本設計と、中核をなす資機材をすべて海外から持ち込まなければならないため、中身が薄いという指摘もある。ドリルシップの部品・資機材の国産化率は20%程度にとどまっているため、受注金額のほとんどを海外にロイヤルティーとして支払っていることになる。今後の課

題は、国産化率の引き上げである。11月14日から釜山で開かれた第1回国際海洋プラント展示会の技術協力商談会の時も20%に止まっている海洋プラントの国産化率を向上する方策が話題となった。

ただ、この課題については、今年2月に発表された知識経済部の「海洋プラント資機材産業活性化方策」でも明確に方針が示されており、国をあげて力を入れていることから、今後の成果についても期待が高まっている。

国際造船海洋産業展、国際海洋プラント展示会

韓国の釜山と昌原で2つの国際展示会が同時に開催された。

昌原市では、11月13日から16日までの4日間、「第4回の2012国際造船海洋産業展(MARINE TECH KOREA 2012)」が開催され、35カ国から198社が参加し、526ブースが設けられ、300人余りの海外バイヤーを含め約1万8,000人の来場客で賑わった。

展示会の初日には、慶尚南道所在の造船所(大宇・サムスン・STX・城東海洋造船)を含む10機関が参加して「海洋・造船発展のための共存協力支援の了解覚書」を締結し、大・中・小企業間の共存協力に向けた支援体系について約束した。また、韓国海洋プラント専門企業協会とトルコ造船産業協会が相互協力MOUを締結し、両国企業の輸出市場開拓の土台を築いた。

開催期間中、慶南古城の三綱M&Tをはじめとする道内の企業11社で7,100万ドル相当の輸出契約が締結され、道内の中小造船資機材メーカーの海外マーケティング販路開拓に貢献する展示会だったと評価された。

一方、海洋プラントに対する高い関心を表し、釜山で開催された国内初の国際海洋プラント展示会にも大勢の人が参加し、専門展示会としての基盤を固めた。

11月14日から3日間、釜山で開かれた「第1回国際海洋プラント展示会(OFFSHORE KOREA 2012)」には、開催期間中、来場客1万7,459人、海外バイヤー2,150人が参加するなど、合計1万9,609人が会場を訪ねた。一日平均で約7,000人が参加したことになり、海洋プラントに対する高い関心を示すきっかけとなった。

展示会には、現代重工業を含む大手の4大造船所、ノルウェーのアクセル・ソリューションズ社、アメリカのキャメロン社など、27カ国から400社(韓国244社、海外156社)が参加し、最新の海洋プラント技術を披露した。

実質的な成果も大きく、3日間の開催期間中に訪れた30カ国の2,000人余りのバイヤーと1兆6,900億ウォン(15億3,800万ドル)規模の輸出商談が行われ、2,400億ウォンに相当する2,175件の契約が交わされた。

国内外の海洋プラント分野の専門家51人が講演する技術カンファレンスは有料だったにもかかわらず、主宰者が用意した700人を上回る1,000人余りが入場し、約250人が立って講演を聞く展示会としては珍しい風景も見られた。

しかし、このような展示会の実質的な需要者である世界のオイルメジャーを誘致できなかったことで意義が半減したという指摘もあった。今回の展示会には、インペックス、シェル、パシフィックドリリングなど一部だけのオイルメジャーが参加し、物足りなさを残すものとなったという評価もあった。ただ、2年後の「第2回・国際海洋プラント展示会(OFFSHORE KOREA 2014)」の開催も既に決定されており、こういった展示会活動の勢いは止まることはない。

■ ニュース速報

現代重工業、蔚山に大規模海洋工場を新設

現代重工業が海洋プラント競争力強化のために蔚山に大規模な海洋工場を新設した。11月9日、同社は、蔚山市温山国家産業団地において「海洋温山工場」の竣工式を行い、本格的に稼動に入ったことを宣言した。

この日の式典には、金外鉉(キム・ウエヒョン)現代重工業造船海洋事業社長、金種道(キム・ジョンド)現代重工業海洋事業本部長、姜吉夫(カン・ギルブ)国会議員、辛璋烈(シン・ジャンヨル)蔚州郡長など関係者約300人が参加した。

20万2,000㎡の温山工場には、屋外の作業場を含め、事務棟、組立棟、塗装工場などが建設され、年間5万トン以上の海洋プラント用大型モジュール(module)を生産する計画だという。

特に、蔚山市東区にある従来の海洋工場(104万5,000㎡)と隣接しており、海上を通じた資機材の調達や物資の運搬が容易になるため、生産工期の短縮と在庫コストの削減など、効率的な生産体制が構築される。また、各種の資機材メーカーや温山国家産業団地が半径15km内に位置するため、様々な産業とのシナジー効も期待できる。

現代重工業は、今後の市場状況を見守りながら温山工場でも FLNG(フロート式天然ガス生産貯蔵出荷施設)と FPSO(フロート式原油生産貯蔵出荷施設)などを独自で建造できるよう岸壁施設を増築していく計画だという。

温山工場は、2013 年までに年間 1 兆ウォン以上の売上げ達成を目標に掲げており、合計 2,500 人の雇用を創出して地域経済の発展にも大きく貢献すると期待されている。現代重工業は、今年 7 月にタンキー方式工事の能力を強化していくためにソウルに海洋エンジニアリングセンターを設立し、関連分野の優秀な設計専門家を採用するなど、海洋プラント競争力の強化に力を入れている。

現代重工業、世界初の二重燃料エンジン・パッケージを開発

11 月 12 日に現代重工業は、蔚山本社で船主会社や船級、造船所など主要顧客 300 人余りが参加する中、二重燃料(Dual Fuel)大型エンジン(2-Stroke)、二重燃料ヒムセンエンジン(4-Stroke)、LNG 燃料供給システム(Hi-GAS)を連携させた世界初の船用二重燃料エンジン・パッケージを公開した。

船舶推進用の二重燃料大型エンジンは、デンマークの MDT 社と共同で設計・製造を行ったが、船舶および発電用の二重燃料ヒムセンエンジンと LNG 燃料供給システムは現代重工業が独自で開発した。

船舶推進用の二重燃料大型エンジンは 3 万 5,600 馬力級で、必要に応じて液体燃料とガス燃料を選択的に使用できるほか、排気ガスを減らしつつもディーゼルエンジンと同等の性能が発揮できる。最近、船級の形式承認を完了した 5,150 馬力級の二重燃料ヒムセンエンジンも連携テストを無事成功した。また、LNG 燃料供給システムは、極低温の氷点下 163°C の液化天然ガスを最大 300 バールにまで圧縮し、エンジンに安定供給できる。

現代重工業は、二重燃料エンジン・パッケージの最終形式承認試験を終了し、今年 12 月から商用化に向けた取り組みに入る計画だという。同社のイ・テヨン常務(エンジン営業部門担当)は、「エンジンの製造のみならず最高の性能が発揮できる二重燃料エンジン・パッケージ・ソリューションの生産インフラが整備され、現在、顧客の問い合わせが続いている。今後、国際海事機関(IMO)の規制が本格施行となれば船舶受注においても有利な立場に立つことができる」と語った。

世界一の船用エンジンメーカーである現代重工業は、世界市場の 30%を占めており、2007 年 9 月には、フィンランドのバルチラ社と全羅南道靈岩郡に二重燃料中型エンジン(4-Stroke)の合併会社を設立した。

現代重工業、潜水作業支援船1隻を受注

現代重工業が潜水作業支援船(DSV: Diving Support Vessel)1隻を受注した。11月22日のトレードウィンズによれば、同社はイギリスのロンドンで21日、ノルウェー・オスロ証券市場に上場されているサブシー7(Subsea 7)社と潜水作業支援船1隻に対する建造契約を締結したことが分かった。

潜水作業支援船は、海洋プラントにおける海底作業や支援活動などを行う特殊目的船舶である。

現代重工業が受注し建造するこの潜水作業支援船は、2010年以来、3度目に発注される新造船舶であり、全長123m、幅24m、高さ10.5m規模で、乗員100人の搭乗が可能となっており、18人のダイバーが海底300mの海域で作業することができる。2015年に船主側に引渡される予定となっている。

サブシー7社は、契約の締結を発表し、今回の契約で海洋潜水市場においてリーダーの立地を固めたと強調した。サブシー7は、世界最大の潜水作業支援船の船隊を率いている。

現代重工業、独立型のLNG船タンクを独自開発

11月21日、現代重工業は、約2年間の研究を経て、これまで海外の技術に依存してきた独立型のLNG船タンクを開発し、日本船級(NK)から設計基本承認(AIP: Approval In Principle)を取得したと発表した。これで、同社は、1隻当たり約1,000万ドルに上るロイヤルティの負担が軽減できるようになった。

LNG船タンクの形式は、船体と一体型となっている「メンブレン方式」と、別途のタンクを持つ「独立型(モス方式)」の2種類があり、独立型は、外部でタンクを建造し搭載するため、船体を建造した後に追加でタンクの工事を行うメンブレン方式に比べ、時間とコストが削減できる特徴がある。

韓国の造船会社が建造するガス運搬船の場合、メンブレン方式のタンクが採用されており、基礎固有技術を保有しているフランスのGTT社に過去5年間1兆ウォン近くのロイヤルティが支払われた。

現代重工業が開発した独立型のLNG船タンクは、かつてタンクを包み込むために使われた平板型資機材の代わりにエンボスの形をしている環形板資機材を使用し、資機材の

数と重量を大幅に削減した。

同社は、開発した独立型のLNGタンクを「ローブ・バンドルタンク(Lobe-Bundle Tank)」と名付け、最終テストを経て2013年ごろに商用化する計画だ。今後は、LNG船・LNG-FPSO・LPG船・LNG燃料供給船だけでなく、LNG燃料推進システムの大容量燃料タンクとしても使用される見込みである。

現代重工業の関係者は「ローブ・バンドルタンクの開発で、ロイヤルティーの負担がなくなり、技術的に独立が可能となった上、環境にやさしい船舶に対する受注競争力を向上するきっかけとなった」と抱負を語った。

現代重工業、37種の世界一流商品で最多記録

現代重工業が「2012年の世界一流商品」に3つの製品を追加し、合計37種の世界一流商品を保有することとなった。

12月10日、現代重工業は、ソウル COEX で開かれた「2012年の世界一流商品認証書授与式」で、ドリルシップ、ディーゼルエンジン式大型フォークリフト、345kV 分路リアクターの3つの製品に対し世界一流商品としての認証書を受け取った。これで、現代重工業が保有する世界一流商品が合計34個から37個へと増加し、昨年、同社が打ち立てた最多認証記録を上回ることとなった。

知識経済部が輸出活性化のため2001年から選定している世界一流商品は、世界市場での規模が年間5,000万ドル以上、もしくは輸出規模が年間500万ドル以上の商品の中から世界市場でのシェアが5位以内であると同時に5%以上の製品が毎年選ばれている。

今回選定された「ドリルシップ」は、深海地域に埋蔵された石油やガスを掘削する船舶で、現代重工業は、ドリルシップ専用の設計と優れた建造能力をベースに昨年の2011年に世界最多の11隻を受注している。

「ディーゼルエンジン式大型フォークリフト」は、同級最高出力のエンジンを搭載し、電子制御システムを適用して燃料効率を高めるなど、先進的な技術力でこの分野の世界4位となっている。また、フォークリフトが持ち上げた物体の重量を表示して過負荷時に警告を発する「負荷物重量測定装置」や、後輪の角度をリアルタイムでモニターに表示し、他方向への危険な出発を防止する「後輪角度表示装置」など、最先端のシステムを装着し、運転者の便宜を向上させた。

「分路リアクター(Shunt Reactor)」は、長距離送電線路に並列接続し、送電効率と安全性を高める超高压電力器機で、震動と騒音を最小限に抑え、アメリカおよび中東地域を中心とした市場で高く評価され、営業を拡大している。

現代重工業は、世界一流商品の選定が始まった2001年から毎年、船舶・エンジン・発電設備・ロボットなどで1~7製品ずつ、合計37製品の認証を受け、韓国企業で最も多く世界一流商品を保有している。

現代重工業の関係者は、「世界的な総合重工業メーカーとしての地位に相応しく、これからも多様な製品群で市場をリードする製品を送り出していきたい」と抱負を語った。

現代重工業、自動車運搬船(PCTC)1隻を受注

現代重工業が自動車運搬船(PCTC)1隻の受注に成功した。

最近の海外メディアによると、ユーコー・カーキャリアーズ(Eukor Car Carriers)が現代重工業に7,400台級PCTC船1隻を新造船発注したことが明らかとなった。船価は公開されておらず、現代重工業の郡山造船所で建造され、2014年5月に引渡される予定となっている。

12月7日で創立10周年を迎えたユーコー・カーキャリアーズは、今回の発注で7,400台級を5隻保有することになった。同社は今年5月に、現代重工業に6,600台級PCTC2隻を1隻当たり6,700万ドルで発注したのに続き、オプション2隻を行使して合計4隻の6,600台級PCTCを確保した。その後、パナマ運河拡張に備えるために6,600台級の発注分を7,400台級へと変更し、PCTCの大型化を牽引している。

ユーコー・カーキャリアーズは、2002年12月にノルウェーのウィルヘルムセングループ(ワレニウス ウィルヘルムセン)と現代自動車(起亜自動車)が共同出資して設立した会社で、韓国の自動車輸出の増加とともに飛躍的な発展を遂げてきた会社である。

現代重工業、5.85MW級海上風力設備を開発

韓国最大の風力発電機メーカーである現代重工業が次世代海上風力技術の開発に拍車をかけている。

12月11日、現代重工業は、海上風力発電機に搭載される5.85MW級永久磁石式同期発電機(PMSG: Permanent Magnet Synchronous Generator)の国産化に韓国で初めて成功し

たことを明らかにした。

同社は、昨年から同期発電機の研究開発に取り掛かり、試作品 2 台を製造し、最近に電力変換装置(converter)との連動試験で品質と安全性が認められた。この発電機は、風のエネルギーを電気エネルギーに切り替える中核設備となるもので、高いエネルギー変換効率を達成した。従来の風力発電機のモデルより騒音を約 7%(6db)減らして耐久性を強化し、製品の寿命を 20 年から 25 年へと延長させた。また、発電機内の消耗品を最小限に抑えて高いエネルギー変換効率を成し遂げた。

現代重工業は、PMSG の開発により風力発電分野において欧州勢が独占していた 5～6MW 級海上風力用発電機市場に本格的に進入することが可能となったと予想されている。また、同社が大規模な発電量を得るのに必須の PMSG を独自で生産することができ、大型化している大容量風力発電機まで対応できると期待されている。

現代重工業の関係者は「2014 年まで海上風力システムの実証テストを行った後に、海上風力発電機の完製品を市場に送り出す計画」であると話した。一方、同社は、フロート式海上風力下部構造物に関連する国策課題を遂行し、今年 6 月から海上変電所の設計に取り掛かるなど、効率的な海上風力エネルギーの開発方法の研究を続けている。

現代重工業・サムスン重工業、LNG船6隻を分け合う

ナイジェリアのNLNG社(Nigeria Liquefied Natural Gas Company)がLNG船を年内に発注するにあたり現代重工業とサムスン重工業の受注が確実とされている。

最近の海外メディアによると、NLNG 社は近日中に取締役会を開き、大型 LNG 船 6 隻の発注を公式決定することにした。韓国からは造船大手 4 社がすべて入札に参加していたが、現代重工業とサムスン重工業が優先交渉の対象者として選ばれ、両社に LNG 船を分けて発注されると見られている。

NLNG 社が発注する LNG 船は、17 万～18 万 CBM 級で 2015 年の第 2 四半期から 2016 年まで引渡される条件となっている。NLNG 社は、1970～80 年代に建造された 24 隻の LNG 船のうちの一部を代替するために今年 2 月に 10 億ドル規模の船舶金融調達に成功し、5 月から韓国の造船会社を対象に入札を進めてきた。

一方、今回の新造プロジェクトには、ナイジェリア現地の資機材を調達しなければならないという条項が含まれていることで、手続きが多少複雑だったといわれている。

当該 LNG 船は、NLNG 社が直接発注するもので船価が多少低くなる可能性がある。引渡された後、Bonny Gas Transport(BGT)社に用船され、年間 2,000 万トンに達する NLNG で生産された LNG を運搬する予定となっている。

現代尾浦造船、LPG船1隻を受注

中型船舶部門で世界一を誇る現代尾浦造船が環境配慮型船舶でニッチ市場を開拓している。11月6日、現代尾浦造船は、日本のJX日鉱日石 SHIPPING から3.5万CMB級LPG運搬船1隻を4,900万ドルで受注したことを明らかにした。

JX日鉱日石 SHIPPING は、日本最大の石油会社であるJX日鉱日石エネルギー(旧、日本石油)社の海運部門の子会社で、日本の造船所ではない海外の造船所に発注するのは今回が初めてだ。これで現代尾浦造船は、日本の海運会社から化学製品運搬船、コンテナ運搬船、ばら積み船などの一般商船からLPG船に至るまでの多様な船種を受注することになった。

全長174m、幅28m、高さ18mのこの船舶は、アンモニア運搬船としても利用できるよう建造され、2014年7月にJX日鉱日石 SHIPPING に引渡される予定だ。この船舶は、電子制御式(M-Electronically Controlled Engine)の高効率エンジンを搭載することになる。

電子制御式エンジンは、燃料噴射やバルブ開閉を個々のシリンダーが制御することで燃料の削減ができるほか、騒音や振動の抑制、排気ガスの削減が可能となる。また、設計段階から波の抵抗を最大限に抑えるために改善された船形を適用し、船尾には水の流れを最適化する特殊構造物を設置して船舶の効率を高めた。

今年7月、業界で初めて環境配慮型設計を適用して引渡した5万トン級PC船であるスコピオンタンカー(Scorpio Tankers)社の「STIアンバー」号が従来の船舶より約30%以上の燃費を向上させ、海運会社から高く評価されるなど、現代尾浦造船の燃費削減技術が業界をリードしている。

同社は、これまで技術開発部門の人材を補強するなど、技術力を向上させ、「環境配慮型」というニッチ市場の先取りに取り組んできた。多くの専門家は、原油価格の高騰を受けた環境配慮型船舶への入れ替え需要が本格化すれば、現代尾浦造船が市場をリードすると予想している。

現代尾浦造船は、今年に入って海洋作業支援船や中小型特殊船分野を中心に41隻(19億ドル規模)を受注し、手持ち工事量が148隻に増加した。

現代尾浦造船、第3四半期の企業業績を発表

11月12日、現代尾浦造船は、第3四半期の連結決算を発表した。それによると、売上高は前年同期比0.4%増の1兆1,053億ウォン、営業利益は37.5%減の296億ウォン、純利益は45.1%減の319億ウォンとなった。

第3四半期までの累積業績をみると、売上高は3兆2,829億ウォン(前年同期比 5.5%減)、営業利益は951億ウォン(同69.8%減)、純利益は963億ウォン(同67.2%減)となっている。前年に比べて利益は大きく減少したが、前期に比べて営業利益は9.6%増加、純利益は47.3%増加し、一定の成果を上げたと評価された。

同社の発表について証券業界は、予想通りの結果だとしつつも、ドル安・ウォン高が追加の悪材料として働いたことについて多少の懸念を示した。

一例として、HMC投資証券は、「利益幅の小さい低価格ばら積み船の売上高が30%台にまで下落したことにより営業利益で0.3%の改善効果があったが、ドル安の効果がマイナス0.4%反映され、営業利益率が市場の期待値より小幅ながら減少した」とコメントした。

さらに、「現代尾浦ビナシン造船所の船舶リセール売却による一時的な利益が発生し、赤字幅が減少したほか、金融系列会社の利益増加により前期比の営業利益が増加した」と分析した。また、現代尾浦造船の場合、中小型船市場で環境配慮型船舶に対する関心が広がっているため、受注が期待できると強調した。

KTB投資証券は、「現代尾浦造船は現在、年間受注目標(32億ドル)の57%(18.3億ドル)達成にとどまっているが、PC船、ケミカルタンカー、PCTC、小型コンテナ船など、同社の主力船種では他の船種に比べ堅調な需要があるうえ、石油メジャーや国営海運会社がシリーズ船舶の発注を準備しているとされており、受注見込みは前向きだ」と述べた。

イトレード証券は、現代尾浦造船が中型船舶部門で圧倒的な競争優位を占めていると評価し、世界の船腹量2.1万隻の半数以上を中型船舶が占めている以上、中型船市場で広まっている環境配慮型船舶への買い替え需要が現代尾浦造船に有利に働くと予想した。

現代尾浦造船ビナシン、久々に受注成功

現代尾浦造船のビナシン造船所が久々に船舶を受注した。

12月7日、最近の海外メディアによると、現代尾浦造船ビナシン造船所(HVS)が6万3,000トン級バルク船2隻の受注に成功した。ビナシン造船所としては6万トン級のハンディーマックスを受注したのは初めてである。船主と船価は公開されておらず、2014年9月と12月に引渡される条件となっている。

これまで受注不振により手持ち工事量が減り続け、昨年には造船所の手持ち工事量の面で世界70位圏だったビナシン造船所は、英国の海運市況分析会社のクラークソンが集計した今年10月の資料では85位まで下落していた。

ビナシン造船所は、受注不振を克服するために燃費改善効果が優れた新しいデザインを適用するなど、多角的な努力を展開したとされている。クラークソンによると、ビナシン造船所は10月基準で23万3,000CGT、15隻の手持ち工事量を保有している。

サムスン重工業の第3四半期営業利益、前年比40%増加

11月1日、サムスン重工業は、ドリルシップ建造割合の増加に後押しされ、第3四半期の営業利益が前年同期比40%程度増加したと発表した。

サムスン重工業の第3四半期の売上高(連結決算基準)は、前年同期比19%増加した4兆587億ウォンとなり、営業利益が39.2%増加した3,240億ウォン、当期純利益は149.9%増加した2,774億ウォンだった。前期比でも売上高は21.1%増、営業利益が22.5%増、純利益は43.7%増となった。

サムスン重工業の関係者は、これについて「一般商船より収益性が高いドリルシップの建造割合が増加したため」と説明した。第3四半期の企業業績でドリルシップが売上高の50%程度を占めていた。高付加価値船舶であるドリルシップの割合が第2四半期に比べて大きく拡大し、収益性も増加した。さらに、資金運用を通じた金融収益の増加と営業外費用の減少が企業業績に反映されたためでもある。

だが同社は、ドリルシップの割合が減少する第4四半期と来年の上半期にかけて収益が今期に比べて多少減少すると予想している。今年の売上増加に貢献したドリルシップは、昨年に受注契約を結んだもので、今年の第4四半期には液化天然ガス(LNG)船などの一般船の割合が増加する。

一方、サムスン重工業の今年第3四半期までの累計売上高は10兆9,500億ウォンで、前年同期比8.5%増加したが、営業利益は9,252億ウォンで前年比4.1%減少した。当期純利益は同じ期間7,232億ウォンで7.2%増加した。

サムスン重工業、9番目のドリルシップを受注

サムスン重工業が今年 9 番目となるドリルシップの受注に成功した。11 月 19 日の海外メディアによると、サムスン重工業は、ブラジルの石油掘削会社である QGOG コンステレーション(QGOG Constellation)社から 11 月 14 日に超深海底用ドリルシップ 1 隻を受注した。

この受注は、2010 年に QGOG コンステレーション社から 2 隻のドリルシップを受注した際に設定されたオプションである。QGOG 社は、保有しているドリルシップ船隊 11 隻のうち深海底用ドリルシップ 3 隻をすべてサムスン重工業に発注した。

このドリルシップは、秒速 26m の風速と 1 秒当たり 1m 速度の海流で 12,000～40,000 フィートの深海で掘削できる。2014 年 12 月に引渡される予定のこのドリルシップの船価は公開されていないが、現地の業界では付帯費用を含めて合計 6 億ドル程度で契約が成立したとみている。

今回の受注でサムスン重工業は、合計 90 億ドルの受注実績を上げ、年間目標値である 125 億ドルの 72%を達成した。このうちの 50 億ドルはドリルシップのみの実績である。

サムスン重工業、LNG船2隻を受注

12 月 4 日の海外メディアによると、サムスン重工業が石油メジャーのシェブロン社から 16 万 CBM 級 LNG 船 2 隻を受注したことが分かった。

バミューダに所在するシェブロン社の子会社を通じて発注された LNG 船は、2015 年 12 月と 2016 年 6 月に引渡される予定だ。船価は公開されていないが、現在、16 万 CBM 級が約 2 億ドル程度であるため、それと同じ水準になると推測されている。

今年 6 月にシェブロン社から 15 万 4,000DWT 級ライトリングタンカー(Lightering Tanker)2 隻を受注したサムスン重工業は、今回の受注でシェブロン社から合計 6 隻の手持ち工事量を確保することになった。

サムスン重工業、朴大永新任社長就任

サムスン重工業のトップが交代した。12 月 5 日、サムスングループは、2013 年定期社長団人事を発表し、サムスン重工業の朴大永(パク・デヨン)副社長を新任社長に選任した

ことを発表した。魯寅植(ノ・インシク)社長はサムスン経済研究所の人的資源開発担当社長に異動した。

サムスングループは、朴大永新任社長について「2010年に造船所長として赴任して造船と海洋プラント分野における工法を革新し、造船所の生産体制を海洋施設や特殊船舶など高付加価値施設の建造に転換させた。サムスン重工業の持続的なファンダメンタル改善と事業構造のイノベーションを主導してきた人物だ」と評価した。

1953年生まれの朴新任社長は、ソウル高校と延世大学を卒業した後、1977年にサムスン重工業に入社した。入社後、設計とR&D分野で経験を積み、サムスングループの秘書室を経て、1997年から海洋プラント部門を総括、2010年からは巨済造船所の所長を務めてきた。

サムスン重工業・STX造船海洋、BPタンカー受注を巡って競争

BP社が発注するタンカー14隻の受注を巡ってサムスン重工業とSTX造船海洋が競合している。

11月30日の海外メディアによると、BP社は、TierⅢ基準を満足した最新型タンカー14隻(アフラマックス10隻、スエズマックス4隻)の発注において、サムスン重工業とSTX造船海洋が提示した最終入札価格を受け付けた。

現在、上記船種の新造船価格は、アフラマックスが4,900～5,000万ドル、スエズマックスは5,700～5,800万ドル程度であるが、BP社が最新の仕様を要求したため、船価はそれより1隻当たり700～1,000万ドル高くなると見られ、合計7億ドルを超える大型契約である。

BP社が高い船価を支払ってまで高い仕様の新造船タンカーを発注する理由は、これらの船舶が排出規制海域(ECA)で運航されるためである。ECAに指定された海域では船舶運航時にSO_xの排出量が規制されることになり、排出量を質量基準の1%以下に抑えなければならない上、2015年以後からは0.1%に排出量を抑えなければならない。そのため、排気ガス削減装置および新型エンジンを搭載しなければならない。

BP社が当初タンカーの発注計画を発表した今年の前には、発注規模が合計7.5億ドルを超えるという予想が出ていた。当時、アフラマックスが1隻当たり5,000万ドル、スエズマックスは1隻当たり6,000万ドルだったからだ。しかし、今年の前より新造船価格が下落した今の状況では実際の契約規模はそれより少ないと予想されている。

大宇造船とポスコ、厚い協力関係を確認

大宇造船海洋とポスコ(POSCO)の厚板取引累計量が1,000万トンを突破した。11月9日ポスコは、厚板製品の取引累計1,000万トンを達成した大宇造船海洋の社員を招き、感謝状を贈呈した。この日の贈呈式には、両社の役員も参加した。

大宇造船海洋が1978年に厚板4,012トンをポスコから購入し、初取引を開始して以来、1995年に300万トン、2002年に500万トン、2007年に700万トンの取引実績を上げ、取引開始34年で累計1,000万トンを達成した。

厚板1,000万トンでは、30万トン級VLCC約260隻を建造できる。厚さ6mm、幅3mの厚板を基準に計算すると、ソウルから釜山を83回往復できる量である。

大宇造船海洋のイ・ドンファン専務は、「厚板1,000万トンを安定的に供給し、大宇造船海洋が高品質で競争力のある船舶と海洋構造物を建造できるよう大きな支援を惜しまなかったポスコの功労に感謝し、今後も両社の持続的な協力と発展を希望している」と挨拶した。

ポスコのファン・ウンヨン本部長も「34年間積み重ねた信頼をベースに造船海洋・鉄鋼分野のグローバルリーダーである両社が今後も持続的に成長することを期待している」と話した。

一方、今年初め、ポスコは、フランスのトータル(Total)社が発注し、大宇造船海洋が受注した世界最大規模のFPSOである「CLOVプロジェクト」に使用される厚板鋼材の約9万トンを世界で初めて全量供給すると決め、大宇造船海洋のプロジェクト成功を積極的に支援している。

大宇造船海洋、第3四半期の営業利益は5.5%

11月29日、大宇造船海洋が多少不安な第3四半期の企業業績を発表した。

台湾のTMT社のVLCC(大型原油タンカー)引受延期による損失と、経営悪化に苦しむ子会社への支援による影響で、市場関係者の間では、予想を下回る業績となった。しかし、これから徐々に収益が改善するという反応もある。

同社の発表によると、売上高は3兆1,706億ウォン、営業利益は1,736億ウォンで、営業利益率は5.5%だった。売上高は、前期比で19.7%減少、前年同期比では4.2%減少した。ま

た、営業利益は、前年同期比では34.1%減少したが、前期比では52.1%増加した。

売上高は操業日数縮小の影響で減少し、営業利益は為替先渡契約による利益として553億ウオンのその他営業収益が発生して増加した。

税引前利益は850億ウォンで、前年同期比76.6%減と大きく減少し、前期比で21.4%の減少となった。これは、ウォン高・ドル安による為替差損が710億ウォンに達し、借入金の増加による金融費用が79億ウォン発生したことによるものだ。

個別決算によると、売上高2兆9,340億ウォン、営業利益1,280億ウォン、純利益100億ウォンとなった。営業利益は、前年同期比33.4%減少したが、これは子会社およびTMT関連の引当金として979億ウォンが反映されたためだ。ドウィンドなど、海外の子会社関連の引当金が来年の上半期まで持続する見込みであるという点で業績の回復が遅くなると見られている。

大宇造船海洋、事実上の受注目標を達成

大宇造船海洋が造船大手3社で今年の受注目標を唯一達成した。

12月5日、韓火投資証券は企業レポートを通じ、大宇造船海洋が今年、商船7隻(9.6億ドル)、海洋プラント13基(87.4億ドル)、特殊船5隻(8.3億ドル)などで合計105.3億ドルを受注し、事実上今年の受注目標(110億ドル)を達成したと評価した。

同証券は、来年には今年より増加した受注目標の設定が期待されるため、現行水準の売上げが維持できると説明した。

今後、受注が期待されている分野は大規模の海洋プラントである。現在、受注が確実とされているイスラエルのTamarガス田プロジェクトFLNGの場合、最近、基本設計(FEED)のための費用分担契約(CSA: Cost Sharing Agreement)を締結したことが分かった。

Noble社が36%の持ち株を取得して運営しているTamarガス田には2,400億m³のガスが埋蔵されていると推定されている。大宇造船海洋は2011年11月、Noble社とTamarガス田開発のための基本合意書を締結したことに続き、ノルウェーのHoegh LNG社とコンソーシアムを構成し、FLNG建造事業を推進してきた。

イスラエル西岸の Tamar 鉱区で進められるガス田プロジェクトが順調に進めば、大宇造船海洋は、来年の下半期に約 30 億ドル規模の FLNG 建造契約を取り付けることが可能になると見られる。

STX、固城造船海洋の発足式を開催

11 月 15 日、STX は、慶尚南道固城郡東海面に位置する固城造船海洋(株)造船所で STX 造船の申相昊(シン・サンホ)代表、固城造船海洋のユ・ジョンヒョン代表など、約 150 人の関係者が参加する中、固城造船海洋の第 1 段階埋め立ての竣工式及び同社の発足式を開催した。

固城造船海洋は、昨年 2 月に STX 造船海洋がブロック専門生産メーカーである「革新企業」社を買収した後、地域社会との成長共有という趣旨から今年の 7 月に社名を「革新企業」から地名にちなんで「固城造船海洋」に変更した。

STX グループは、2010 年以後中断されていた革新企業の公有水面埋め立ての工事を再開し、本来は大型ブロック生産企業だったところがこの日に第 1 段階の竣工を経て、敷地 52 万㎡に岸壁 1,255m を有した造船所に変化した。

固城造船海洋の発足により STX 造船海洋は、高付加価値船市場へ本格的に進出できる基盤を確保することになった。最近のドリルシップ受注のニュースも固城造船海洋に生産基地が確保されることが前提としてのことであり、今後の積極的な海洋プラント受注活動が期待されている。

来年 3 月から 16,000TEU 級コンテナ船の建造が始まる固城造船海洋は、鎮海造船海洋基地、中国の大連造船所の後方支援の役目を果たす一方、海洋プラント、超大型船舶など高付加価値船の建造基地として活用される計画だ。特に、韓国最大規模の塗装工場を建設するなど、大型船舶建造向きの施設を整備している。

固城造船海洋のユ・ジョンヒョン代表取締役は「今後、残りの産業団地造成と追加拡張計画などを完了していく計画」と語り、「最高品質の船舶を生産できる造船海洋生産基地として地域社会とともに成長していけるよう努力していきたい」と抱負を語った。

STX造船海洋、第3四半期の営業利益が赤字

11月14日、STX造船海洋は、四半期レポートを通じて同社の第3四半期の営業利益が赤字に転換したと発表した。同レポートによると、連結決算基準で第3四半期の売上高は2兆430億ウォンで前年同期比22.7%減少し、営業利益も昨年同期の1,224億ウォンから大きく減少し1,273億ウォンの赤字となった。当期純損失も前年同期の500億ウォンから2,030億ウォンへと赤字が拡大した。

第3四半期までの累積集計では、売上高が7兆4,623億ウォンで前年同期比3.3%減少となったが、営業利益は381億ウォンで前年同期の3,607億ウォンに比べ大きく減少した。

個別決算によると、売上高は30%減少の7,179億ウォンで、営業損失は841億ウォンとなり、赤字転換した。ただ、当期純損失は686億ウォンで前年同期の962億ウォンより赤字幅が縮小した。

STX造船海洋の企業業績悪化は、金融危機以後に受注した利益幅の小さい低価格船舶が売上げに本格的に反映されたことによるものと分析される。また、他の造船会社に比べ業績の悪化が著しいという懸念の声も高まっている。これに対しSTX造船海洋の関係者は「利益率の高い海洋プラントの受注が拡大しているため、業績が改善されることは間違いない」という見通しを示した。

STX造船海洋、VLCCからコンテナ船へと契約を変更

STX造船海洋が2008年11月に受注したVLCCがコンテナ船に変更される。11月16日、STX造船海洋は、欧州の船主会社からの要請を受け、受注済みのVLCC1隻を9,200TEU級コンテナ船2隻に変更すると発表した。

そのため、当初は昨年11月に引渡される予定だったVLCCをコンテナ船に変更し、2016年1月に引渡す予定となった。コンテナ船2隻の船価は、合計1.8億ドル(1,917億ウォン)で、今年9月にSTX大連が受注した同型船(1隻当たり8,250万ドル)より若干高めの水準だ。

契約額は、すでに受注しているVLCC1.6億ドル(2,096億ウォン)より高額ではあるものの、最近のウォン高によりウォンに換算した場合、かえって179億ウォン少なくなる。これは、VLCCの受注当時には為替が1ドル当たり1346.3ウォンだったのに対し、今回の契約変更の時点で1ドル当たり1087.3ウォンとなったためだ。

STX造船海洋、PCTC船4隻を受注

STX 造船海洋は、ジェニスパートナーズ코리아(Zenith Partners Korea)社からオプションを含めて最大 4 隻の自動車運搬船(PCTC)の受注に成功した。

この受注には同型船 2 隻に対するオプションが含まれているが、ジェニスパートナーズ 코리아が近いうちに海外の海運会社と長期運送契約を締結することが期待されているため、オプション行使の可能性も高いと予想されている。

今回受注した自動車運搬船は自動車 6,500 台を運送できる規模で、2015 年の初めから順次引渡される予定となっている。船価は公開されていない。

STX造船海洋に自動車運搬船を発注したジェニスパートナーズ코리아は、韓国籍の海運会社で、船舶の運営・管理会社、施工監理会社、コンサルティング社、ペイント製造会社などが今年4月に合併で設立した会社である。海外から資金を調達し、韓国国内で船舶を建造した後、傭船事業を展開している。

STX OSV、11月中に売却

STX グループの財務構造改善で不可欠な STX OSV の売却が 11 月中に完了すると見られている。11 月 8 日、STX グループの姜徳寿(カン・ドクス)会長は、全国経済人連合会の会長団会議に参加した後、記者の質問に対し、「STX OSV の売却が今月中に行われる見通しである」と話した。

STX グループのヨーロッパ系列会社である STX ヨーロッパは、海洋特殊船部門の子会社である STX OSV の持ち株 50.75%を保有しており、同社はこれを全量売却する方針である。イタリアのフィンカンティエリ社との交渉を結論付けたとされている STX OSV の売却は、シンガポール証券市場で上場に関連する法律の整備が終わり次第、売却本契約が締結される予定だという。

これまで売却価格についての結論がまとまらなかったが、最近、姜会長が直接フィンカンティエリの関係者と会談し、交渉をまとめた。売却額は 9,000 億ウォン弱で、売却に成功した場合、同社が STX エネルギの持ち株を売却し、日本のオリックスから確保した 3,600 億ウォンを合わせれば、STX グループの財務構造が改善できると見られている。さらに、STX 重工業と STX メタルの合併に伴う持ち株の売却で約 1,000 億ウォンが確保できたため、海外資源開発に関する持ち株の売却も模索していると言われている。

金融業界は、これまで株式市場への上場を通じて資金を確保する方式を取ってきたSTXグループが持ち株の売却を通じた資金の確保に積極的に出ているのは、市場の懸念を払拭させるためと分析し、財務構造改善に向けた努力について前向きに評価した。

STXヨーロッパ、10万トン規模の大型クルーズ船を追加受注

11月5日、STXヨーロッパの子会社であるSTXフィンランドがドイツのTUIクルーズ社から9万9,300トン規模の大型豪華クルーズ船1隻の建造契約を締結したと発表した。

TUIクルーズは、2008年に欧州最大の旅行会社であるドイツのTUI社(TUI AG)と世界最大のクルーズ海運会社であるロイヤルキャリビアン(Royal Caribbean)社が共同設立した海運会社である。

今回受注した船舶は、STXヨーロッパが昨年の9月、TUIクルーズから受注した船舶と同級の船舶である。全長294m、幅36mで、合計1,250の船室を備えており、乗客と乗務員を合わせて合計3,500人が乗船できる。また、船主会社の要請を受け、船舶に様々な環境配慮型技術を積極的に取り入れ、燃料効率を大幅に向上させる予定だという。

STXフィンランドは、TUIクルーズ社から受注したクルーズ船2隻をすべてフィンランドのトルク(Turku)造船所で建造し、2014年と2015年にそれぞれ引渡す予定だ。これでトルク造船所は、約1万1,000人の雇用創出ができると予想されている。

STXヨーロッパは現在、64隻の手持ち工事量を確保しており、クルーズ・フェリー部門の手持ち工事量は、今回のクルーズ船舶の追加受注を含めて合計9隻となった。特に、世界的に景気が低迷している中でも最大市場であるアメリカを中心にクルーズ船を利用する観光客が増加すると予想されており、海運会社のクルーズ船の追加発注も期待されている。

韓進重工業、大型コンテナ船2隻を受注

11月16日の海外メディアによると、韓進重工業がドイツのNSC Schiffahrts社と9,300TEU級コンテナ船2隻に対する建造意向書(LOI)を締結したことが分かった。

チリのCCNI(Compania Chilena de Navegacion Interoceanica)社に長期傭船することが決まっている同船舶は、韓進重工業のフィリピン現地法人であるスービック造船所で建造され、2015年に引渡される予定となっている。

船価は公開されていないものの、現地の業界では中国の造船メーカーがこれと同じ水準の9,000TEU級コンテナ船を1隻当たり約8,250万ドルで受注したことがあり、スービック造船所が受注する船舶の船価も同様の水準になるとみている。

今回の契約は、スービック造船所が受注した船舶のうち最大規模のもので、韓進重工業の今後の受注活動に追い風となるものとみられている。

CCNIは、現在17隻の船舶を運営しているが、すべて傭船だけで構成されている。昨年、大規模な損失となったアジア～南米西海岸(WCSA)航路サービスに対する事業再構築を進めている同社は、更なる大型化と燃費の良い船舶を使用するために韓進海運とアライアンスを組んでおり、現在の船舶もそのほとんどが今年建造された燃費の良い船舶であるとされている。

現地の業界関係者は「アジアと南米の貿易に力を注いでいるCCNIが保有している船舶のうち最大規模の船舶は5,770TEU級であるが、南米沿岸のライバル社との競争のため大型船舶を傭船すると決めた」と説明し、「特に燃費の良い船舶に関心を示している」と語った。

韓進重工業スービック、6,800TEU級コンテナ船2隻を受注

コンテナ船発注の不振が続く中、韓進重工業が相次いでコンテナ船を受注している。海外メディアによると、韓進重工業スービック造船所は、ギリシャのAeolos Management社から6,800TEU級コンテナ船2隻を受注したことが分かった。

2014年に引渡される予定のこの船舶の船価は公開されていないが、1隻当たり5,500～5,700万ドルに達するものと推定されている。一部では5,800万ドルも可能と予想している。

当初、Aeolos社は、現代重工業と4隻(2+2)の発注のための交渉を行っていた。船価は、1隻当たり6,000万ドルを少し上回る程度で決まるという報道も出ていたが、価格競争力を備えた韓進重工業スービック造船所の方が受注に成功した。

Aeolos社は、今回発注したポストパナマックス級コンテナ船に対する傭船契約を未だ締結していないものの、同社は傭船契約の締結に自信を示している。昨年上半期に現代三湖重工業に発注したポストパナマックス級の船舶も傭船契約を締結しないまま発注を行ったが、3隻をすべてマースク社に一日3.5万ドルで3～5年間傭船できた。

マースク社は、これとは別にギリシャのTechnomar Shipping社からもポストパナマックス

級コンテナ船4隻を同じ条件で傭船している。

マレーシアのペトロナス、韓国との協力拡大を模索

KOTRAが韓国の企業と海外の企業の架け橋に積極的に乗り出している。12月11日、KOTRAは、ソウル本社でマレーシアの国営石油企業であるペトロナス社とともに「グローバル多重協力事業(GAPS: Global Alliance Project Series)」を開催したことを明らかにした。

このGAPS事業は、ペトロナス社と韓国の海洋プラント企業および資機材研究所の間の技術開発およびビジネス協力の拡大を目的に開催された。イベントに参加した海洋プラントおよび資機材メーカーは、GAPS事業の協力プログラムを通じて、ペトロナス社と研究開発を行い、今後、納品のチャンスを得て投資を拡大していくことを期待している。

また、ペトロナス社は今後、韓国との協力を拡大していくため、企業R&Dセンターと非営利R&Dセンターの2種類のグローバルR&Dセンターを韓国に設立することを検討していることが分かった。

企業R&Dセンターでは、韓国の主要企業と海洋構造物の設計のほか、設置エンジニアリング・製作(Fabrication)・運営(Operation)・維持補修(Maintenance)・解体(Decommissioning)に至る海洋プラント産業全般に渡る商業的な協力を推進していくことを目的とする。非営利R&Dセンターでは、韓国の大学と海洋エンジニアリング関連学位過程の共同開発、教授や学生間の交流などを通じた両国における関連産業の発展に寄与することを目標としている。

今回の事業のために来韓したUTP(Universiti Teknologi Petronas)大学の Dr. Mohd Shahir Liew学科長は、「これまでマレーシアのオフショア産業は、西欧のメジャー企業に依存してきたが、西欧の企業はオリジナル技術を持って過度な利益を設けているだけでなく、技術移伝にも消極的な姿勢を示している。新たなパートナーを模索する中、KOTRAの助けを借りて来韓する運びとなった。今回のGAPSプログラムを通じて信頼できる韓国のパートナーを見つけることを期待している」と述べた。

ペトロナスは、石油・ガス探査および開発・精製・輸送・販売に至る幅広い事業領域を持っている。2011年の売上高は974億ドルで、マレーシアのGDPの30%以上を占める巨大国営企業であり、2012年度にはフォーチュン誌が選定するフォーチュン・グローバル500企業のうち68位となった。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第20号:平成25年1月

■ トピック記事

- ◎ 韓国造船大手3社、2013年の受注目標を前年比やや高めに設定 ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 韓国の造船業界、2012年の年末に受注ラッシュ ----- P3
- ◎ 韓国大手造船3社、2012年に延べ317億ドルを受注 ----- P4

■ ニュース速報

- ◎ 現代尾浦造船の企業手形の信用格付け、A1に設定 ----- P5
- ◎ 現代尾浦造船、2013年には受注目標の超過達成を期待 ----- P6
- ◎ 現代尾浦造船、石油化学製品運搬船だけで10億ドルの受注 ----- P6
- ◎ サムスン重工業・韓進海運、環境にやさしい船舶を開発 ----- P7
- ◎ サムスン重工業、1隻のFPSO契約を解除 ----- P8
- ◎ 大宇造船海洋、マンガリア造船所の再生に向け積極的に努力 ----- P8
- ◎ STXグループ、STX OSVの売却に成功 ----- P9
- ◎ STX造船海洋、海洋科学調査船を受注 ----- P10
- ◎ STX、世界最大規模のクルーズ船を受注 ----- P10
- ◎ STX大連、ケープサイズばら積み船4隻を受注 ----- P11
- ◎ 慶尚南道、海洋プラント産業支援センターの誘致に成功 ----- P12
- ◎ 深海底開発に向けた水中建設ロボットの開発を推進 ----- P13

■ トピック記事

韓国造船大手3社、2013年の受注目標を前年比やや高めに設定

1月6日、業界によると現代重工業は、2013年に造船と海洋を含む全事業部門における受注目標を昨年の受注額(195億ドル)より52.3%高い297億ドルに設定した。現代三湖重工業、現代尾浦造船など系列の造船所をすべて合わせると受注目標は374億ドルに上る。昨年の系列会社の受注総額252億6,000万ドルと比べても48.1%増加した規模となる。

2013年の受注目標が前年の受注額の150%を超えているのは韓国造船大手3社のうち現代重工業1社のみである。この目標は、同社の昨年の受注実績不振を巻き返すためのものとみられる。同社の昨年の受注実績は年間目標306億ドルで63.7%に過ぎなかった。

現代重工業の李載星(イ・ジェソン)社長は、新年の挨拶で「各事業本部で仕事の確保を最優先の目標として掲げ、攻撃的な営業を繰り広げてほしい」と述べた。

昨年、受注目標を達成した大宇造船海洋は、2013年の受注目標を2012年の受注額142億8,000万ドルより小幅減少した130億ドルに設定した。しかし、2012年の年初に打ち出した目標が110億ドルだったことを踏まえれば、低く設定したとは言えない。同社の高載浩(コ・ジェホ)社長は「2013年の下半期に船舶市場がやや改善するという期待感は大きくあるものの、世界経済が今後も厳しい状況が続くという見込みが優勢だ」と展望した。

2012年に96億ドルを受注し、125億ドルの受注目標を達成できなかったサムスン重工業は、2013年の受注目標を130億ドルと高く設定した。2012年に予想されていた船舶の発注が今年に繰り上げられるなど、営業環境の改善に対する期待感があるためである。

造船業界で2013年の受注環境が昨年により改善されるとみている理由は、昨年につき、今年も海洋プラントの発注が好調を維持すると予想されているためである。深海底油田の開発と液化天然ガス(LNG)船など資源関連商船の発注増加も期待されている。このような状況の中で受注目標の設定への考え方は各社で異なっているが、少なくとも2013年に対しても積極的な姿勢で挑んでいくことには変わらない。

■ 主要ニュース

韓国の造船業界、2012年の年末に受注ラッシュ

長期不況に陥っている韓国の造船会社が2012年の年末に相次いで受注ニュースを発表している。発注先の海運会社からの注文はすべてエネルギー運搬船か海洋プラントの建造と関係するものであるため、2013年の特化戦略の方向を占うことができる。

現代重工業グループは、昨年12月23日、液化天然ガス(LNG)運搬船5隻を10億5,000万ドルで受注したことを明らかにした。現代重工業は、ブルネイの国営ガス会社と15万5,000CBM級LNG船1隻の建造契約を結んだ。現代三湖重工業は同年12月20日、フランスのパリでギリシャのマランガス社と17万4,000CBM級LNG船4隻を受注した。金額は延べ8億4,000万ドルに達し、マランガス社と結んだ契約にはオプション2隻も含まれており、追加受注も期待されている。

STXグループも年末の受注ラッシュに歩調を合わせた。グループをあげた財務構造改善努力の一環としてSTXパンオーシャンを売り出したほか、STX OSVを売却するなどのことがあったが、昨年12月は受注が相次いだ。12月23日、英国の海運会社であるBP SHIPPING(BP Shipping Limited)社から16万DWT級タンカー3隻と11万DWT級タンカー10隻など、オプションを含めて21隻を受注し、合計11億ドル規模の大型契約を成功させた。

また、チリの船主から2.2万CBM級LPG船2隻を受注したSTXは、同年12月26日にも韓国海洋科学技術院から1,000億ウォン規模の5,000トン級海洋科学調査船を受注したと発表した。同月28日には、世界最大規模の22.5万トン級クルーズ船2隻(オプション1隻含む)を受注したことを発表した。

加えて、昨年12月の受注ラッシュの恩恵を最大に受けたのは大宇造船海洋である。大宇造船海洋は同月20日、スタットオイル(Statoil)社から合計17.6億ドル規模の固定式原油生産プラットフォーム1基を受注し、2012年の年間受注目標の110億ドルを超過達成した。この契約にはオプション1基が含まれており、それを含めると、30億ドルを超える大型契約となった。

韓国の造船業界はオプションを含めると、昨年 12 月だけで 110 億ドルを超える受注実績をあげることになる。造船業界の躍進振りは、年末の決算を前に受注目標を達成するために積極的な営業活動に出ていることによるものでもあるが、海運市場が底を打ったという期待感がある中、船舶の価格が底値を付けている今が発注のタイミングだという船主の戦略もあったと業界の関係者は分析している。しかし、営業利益の点から見ると、それほど大きな成果は出していない。

韓国大手造船3社、2012年に延べ317億ドルを受注

昨年の 12 月 24 日、大信証券のレポートによると、韓国造船大手 3 社における 2012 年の受注実績は、前年比 34%減少の 312 億ドルになると予想した。この金額は、レポートを発表した後に大宇造船海洋が受注した LNG 船と潜水艦の受注実績を含めた結果である。韓国造船大手 3 社のうち、大宇造船海洋は目標値の 110 億ドルを超過達成しているが、現代重工業は目標値 236 億ドル(現代三湖重工業を含む)の 52%達成、サムスン重工業は目標値 125 億ドルの 78%達成に止まった。

大信証券は、予想受注額 312 億ドルのうち、海洋プラントの受注額が 229 億ドルと全体の 78%を占め、商船の発注市場が低迷している中、海洋プラントの受注が好調を示し、300 億ドル強の実績をあげることができたと評価した。

現代重工業は、造船・海洋部門で 143 億ドルの受注を目標として掲げたが、2012 年 11 月末現在の受注実績は 71 億ドルだった。商船部門で 55 億ドル(目標値の 60%)、海洋部門で 16 億ドル(目標値の 32%)を受注し、海洋部門の不振が大きく目立った。これは、2012 年に見込んでいた 30 億ドル規模のアラブ首長国連邦 Upper Zakum プロジェクトの受注が遅れていることが結果的に海洋部門の受注不振につながったとされている。

サムスン重工業は、12 月 21 日現在で 96 億ドルを受注し、目標値 125 億ドルの 77%を達成した。海洋部門では 84 億ドルと目標の 98%を達成したが、商船が 12 億ドルと 31%の達成に止まった。

大宇造船海洋は、143 億ドルと受注目標を 30%も超過達成した。12 月 21 日現在で商船部門では 14 億ドルの受注に止まったが、海洋部門が 111 億ドルを受注し、大きな成果を上げた。

このように単年でみると、受注目標と実績で乖離のある場合はあるものの、特に海洋プラントの建造機関が長いことから、各社の手持ち工事量で見るとある程度安定感を見出すことができる。

■ ニュース速報

現代尾浦造船の企業手形の信用格付け、A1に設定

12月26日、現代尾浦造船の企業手形の信用格付けが、信用力が高いとされるA1に設定されたことが明らかになった。

韓国の信用格付け会社である韓国企業評価は、系列会社とのシナジー効果による世界最高水準の事業競争力や健全な財務構造、優秀な資金調達力、造船市場低迷の長期化による経営環境の悪化などを総合的に考慮し、現代尾浦造船の信用格付けをA1としたと発表した。

現代尾浦造船は、商船分野を専門としているため、韓国造船大手3社に比べて市場対応力では遅れを取っているが、現代重工業グループの造船部門における重要な系列会社として位置づけられている。そのため、仕入れ・営業・生産など、事業全般にわたって親企業との緊密な連携を構築しており、中型級シリーズ船に特化された事業競争力を保有していると評価された。

グローバル危機以後、船価が下落した時期に受注した船舶が最近になって本格的に建造開始となっているため、現代尾浦造船における収益性指標が多少下落しているほか、手持ち工事量の低下と船舶代金の決済条件の変化などで営業キャッシュフロー(NCF)の変動性が以前より拡大しているため、市場の不確実性からすれば当面は営業キャッシュフローの根本的な改善は難しいと予想した。

しかし、同社が2003年以後、無借入基調を維持しているなど、健全な財務構造を確保しており、2012年9月末現在に保有している約2,100億ウォンの現金性資産と、2兆ウォン規模の売却可能な金融資産による代替資金の造成能力を考えると、資金需給の上で直面している問題はないという見通しを示している。

現代尾浦造船、2013年には受注目標の超過達成を期待

1月3日、HI投資証券は、現代尾浦造船の主力船種とされているPC船および自動車運搬船(PCTC)市場が改善していることを受け、現代尾浦造船が2013年の受注目標(32億ドル)を達成する可能性が高いと予想した。現代尾浦造船は、12月31日に2013年の目標として3.6兆ウォン(32億ドル)の売上高の達成を掲げた。

現代尾浦造船は、2012年12月31日にPC船10隻を追加受注し、合計29.5億ドルの受注実績を上げ、受注目標32億ドルの92%を達成した。2011年に18億ドルを受注したことを踏まえると、優れた実績といえる。

HI投資証券が今年に現代尾浦造船が受注目標を達成できるとみている理由は、主力船種であるPC船とPCTC船の市場が改善しているためである。最近のPC船リセール価格が上昇傾向にある上、中古船舶の価格も昨年11月に底を打ち、上昇に転じている。PC船の平均運賃も11月から1万ドルを上回っている。冬期の暖房油需要という季節的要因はあるものの、市場の改善が期待できると判断している。PCTC船も老朽船舶の買い替え需要が多く、持続的な受注が予想されている。

受注目標の達成に対する可能性は高いが、売上高の場合、これまでの不振の影響で小幅減少するとみられる。HI投資証券は「2010年に低価格で受注したばら積み船70隻が売上高に反映され、昨年の上半期から企業業績に影響を与えており、2013年の上半期までは影響するとみられているため、営業利益の減少は避けられない。しかし、その後にはまた平均水準(年間75~80隻の引渡し)を取り戻すだろう」と分析した。

現代尾浦造船、石油化学製品運搬船だけで10億ドルの受注

1月7日、HMC投資証券は、2013年に32億ドルの受注を打ち出している現代尾浦造船が主力船種となる石油化学製品運搬船(PC船)の受注に力を入れると予測した。特に、上半期にPC船の受注が集中すると期待されているため、2013年の1年間、PC船だけで10億ドル以上の受注が可能だと展望した。

また、上半期にはPC船を受注し、下半期には小型コンテナ船、ばら積み船を主に受注すると予測した。RO-RO船、LPG船、PCTC船については、1年中に着実な発注があると予想されるが、上半期のPC船の受注に成功したかどうかによって年

間受注目標が達成できるかどうかが決まるとみられる。

さらに、現代尾浦造船が2012年に受注30億ドルを達成したが、それは、年末にShellが推進する「Project Silver」を通じてPC船20隻(6.5億ドル)を受注したことによるものであるため、今年もPC船の受注が重要になるという予想を出している。

HMC投資証券は、現代尾浦造船が昨年に堅調な受注実績を上げ、約70億ドル規模の手持ち工事量を保有しており、実績に対する不確実性が減少したと評価し、これが今後の船価交渉力の強化につながると分析した。

さらに、昨年の第4四半期の実績は、操業日数の増加と利益幅が少ない低価格船舶の受注減少を受け、第3四半期より小幅ながら改善するという見通しを示した。しかし、ウォン高の影響で営業利益の大幅な改善は見込めないとみられる。同証券は、連結決算の売上高が1兆1,550億ウォン(前期比4.5%増加)で、営業利益が347億ウォン(16.9%増加)になると推定した。

サムスン重工業・韓進海運、環境にやさしい船舶を開発

サムスン重工業と韓進海運は、船舶のエネルギー消費量を体系的に管理し、燃料の使用量を最大15%削減できる統合エネルギー管理システムを共同で研究開発(R&D)する。

サムスン重工業は、12月27日に巨済造船所で両社の関係者が参加する中、「船舶エネルギーの効率的な管理および船団管理に関する共同研究のための協定」を締結した。船舶統合エネルギー管理システムとは、運航経路、トリム(Trim)、エンジンおよび推進性能、排気ガスの排出量など、船舶の燃費に影響を及ぼす要素を総合的にモニタリング・分析・管理し、燃料の使用量を最小限に抑える先端技術である。

航路最適化プログラムは、船舶の性能データと気象情報を利用し、目的地までの最適航路を検索できるため、船舶に同技術を適用すれば、燃料の使用量を6%程度削減できる。

さらに、トリム最適化技術も燃料費を約5%抑制する技術である。トリムとは、船舶の船首と船尾の喫水の差を現す言葉で、船舶の速度と搭載された貨物の重量で最適のトリムを算出するが、バラスト水を移動させてトリムを調整し、いかなる状

況でも最大の推進効率が発揮できる。

このような船舶統合エネルギー管理システムは、サムスン重工業が建造する韓進海運の4,600TEU級コンテナ船に2013年5月頃に搭載され、2016年末まで実船試験を行う計画となっている。

現在、国際海事機関(IMO)が船舶のCO2排出量を規制するため、高効率船舶の建造と効率的運航のためのガイドライン適用などを通じて環境規制を強化している上、長期的な不況と燃料費の上昇という状況を打開するため、効率的な船舶の運航と運航コストの削減が海運業界の重要なテーマとなっている。

サムスン重工業、1隻のFPSO契約を解除

昨年12月31日、サムスン重工業は、アジア地域の船主会社と締結したフロート式原油生産貯蔵積出施設(FPSO)1隻の供給契約を解除したことを明らかにした。

同社は2007年6月19日にこのFPSOを受注し、2010年9月30日まで引き渡すことになっていたが、グローバル金融危機の影響で船主が船舶金融や傭船契約を確保できず、引渡の時期を昨年末まで繰り下げていた。しかし、結局、船主から引受は困難という要請を受け、契約が解約となった。

サムスン重工業は契約条項に基づき、契約金6,700万ドルはサムスン重工業に支払われることになることを明らかにした。解約金額は5,051億ウォンで、2011年の売上高(13兆3,586億ウォン)の3.8%に当たる。

大宇造船海洋、マンガリア造船所の再生に向け積極的に努力

昨年12月28日、大宇造船海洋は、ルーマニアのマンガリア造船所(DMHI)の再生に向けて積極的に努力していくと発表した。それに向けて同社は、2大株主である2MMS社と2011年12月7日に締結した協定を遵守すると強調した。

大宇造船海洋が2MMS社と締結した協定には、大宇造船海洋が持ち株の51%を保有しているDMHIの経営正常化に向けた対策が盛り込まれている。これによると両株主は、2012年6月末まで韓国とルーマニアの法令およびEUの関連法にしたがって株式の価値評価を行うとともに、大宇造船海洋の取締役会、ルー

マニア政府およびルーマニアの現地パートナーである 2MMS 社の承認など、必要な手続きを経て DMHI の財務構造の改善に向け、増資および出資転換などを行うことになる。

また、持続可能な経営を確立させるために両株主会社は、共同委員会を構成し、営業・技術移転・ルーマニアの経済省およびその他機関との友好的な協力方法を模索することで合意した。

しかし、現在ルーマニアの総選挙および政局の混乱により、2MMS 社の交渉担当者が頻繁に入れ替わり、交渉が見送られている。その中で大宇造船海洋は持続的な協議を続け、今後も協定を履行していくことを確認している。

STXグループ、STX OSVの売却に成功

昨年12月21日、STXは、シンガポール証券委員会(Singapore Securities Industry Council)の承認および理事会の決議を経て、イタリアの造船会社であるフィンカンティエリ社へのSTX OSV売却を最終的に確定したことを発表した。

両社は、一株当たり1.22シンガポール・ドルで持ち株50.75%(5億9,885万1,000株)を全て売却することで合意し、STXは、売却期間中の配当などを加え、総額7,680億ウオンの資金を確保することに成功した。STXは、売却代金を財務構造の改善および運営資金に活用していく計画である。

STX OSVを買収したフィンカンティエリ社はイタリアの国营造船会社で、STXヨーロッパやマイヤーヴェルフト(Meyer Werft)とともに世界3大のクルーズ船建造メーカーとして知られている。

市場ではSTX OSVの売却を機に、STXグループの財務構造改善が相当解決できるものと予想している。STXは、近ごろ日本の金融グループであるオリックスにSTX エネルギーの持ち株を一部売却して約3,600億ウオンの資金確保に成功し、本格的な財務健全性の確保に乗り出した。さらに、STX OSV売却による資金を加えれば、STXは合計1兆1,280億ウォン規模の資金を確保したことになる。

STXは今後、STX パンオーシャンの売却、STX 大連への資本誘致、STX 重工業とSTX メタルの合併、海外資源開発関連の持ち株売却など、追加的な財務構造の健全性確保に力を入れている。STXの関係者は「欧州財務危機により世界

の M&A 市場が縮小している中、海洋特殊船分野で STX OSV が保有している技術力と建造の競争力が認められ、比較的満足できる価格で売却交渉を成功させた」と評価した。

STX造船海洋、海洋科学調査船を受注

昨年 12 月 26 日、国土海洋部、韓国海洋科学技術院、STX 造船海洋は、「大型海洋科学調査船の建造契約署名式」を行った。これによると、今後 36 ヶ月間で約 1,000 億ウォンの研究開発費を投資し、先端海洋科学調査船の建造事業を本格的に開始する。

この調査船は、乗船人数 60 人、最大速度 15 ノット、重量 5,900 トン、航海距離 1 万海里、航海日数 55 日である。船体の位置と姿勢が制御できるため、精密な海底探査を効率的に行うことができる上、無人潜水艇など大型施設の運用が可能だ。特に、先端研究装備を搭載し、低騒音・低振動・低炭素・廃棄物の排出抑制が実現できる。竣工は 2015 年 12 月で、6 ヶ月間の試験運航を経て 2016 年 6 月に公式就航することになっている。

この調査船が建造されれば、韓国も海洋分野の先進国と肩を並べることになり、地球規模で行っている海洋環境、資源探査、気候変動に関する研究基盤を整えることになると期待されている。

一方、建造署名式の参加者は、初の砕氷船アラオン号に続き、大型海洋科学調査船の建造が進められることに対し「海洋科学者など韓国海洋分野に携わっている人たちの長年の念願が叶い、今後、韓国の海洋競争力の強化はもちろん、大洋での科学調査研究が可能になった」と、多大な期待を示した。

STX、世界最大規模のクルーズ船を受注

昨年 12 月 28 日、STX は子会社である STX フランスが米国のロイヤル・キャリビアン社から 22 万 5,000 トン規模の超大型クルーズ船 2 隻(オプション 1 隻を含む)を受注したと発表した。

今回受注したクルーズ船は、STX ヨーロッパが 2009 年と 2010 年にそれぞれ建造・引渡したオアシスオブザシーズ(Oasis of the seas)号やアルーアオブザシーズ

(Allure of the seas)号と同じ規模で、オアシス級と呼ばれる世界最大級のクルーズ船である。

両社は受注価格を明らかにしていないが、1隻当たり約10億ユーロ(1兆4,000億ウォン)と推定されている。2009年と2010年に受注した上記2隻の船価が1隻当たり約10億ユーロだったためである。この船舶は、2013年9月からSTXフランスのサン・ナゼール造船所で建造が始まり、2016年中旬に引渡される予定となっている。

このクルーズ船は、全長361m、幅66m、高さ16階建てで、2,700個の船室を持っており、乗客と乗務員を含めて最大9,400人が収容できる。

STXは、船舶発注市場が低迷している中、2012年の初めからLNG船や海洋特殊船、中型タンカーの分野で際立った受注活動を続けている。STXは、クルーズ船、海洋プラントなど高付加価値船舶の受注にさらに拍車をかけ、目に見える成果を出していく計画だという。

STXの関係者は、「今回の超大型クルーズ船の発注がクルーズ市場回復の呼び水として評価されているだけに、攻撃的な営業活動を繰り広げ、追加の受注につなげていきたい」と抱負を語った。

STX大連、ケーブサイズばら積み船4隻を受注

STX大連が最大8隻の18万DWT級ケーブサイズばら積み船を受注すると見込まれている。1月6日のトレードウィンズによれば、ノルウェーの船主であるジョン・フレドリクセン(John Fredriksen)会長が合計14隻のケーブサイズばら積み船を発注する計画だという。

海外メディアのトレードウィンズによると、STX大連と上海外高橋造船(Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding)がフロントライン(Frontline)2012から18万DWT級ばら積み船を14隻受注した。現在、意向書(LOI)を締結した状態で、STX大連が8隻(オプション4隻含む)、上海外高橋造船が6隻(オプション2隻含む)を受注することになる。正式契約は今年の第1四半期中に契約を交わす予定となっている。

フレドリクセン会長が率いるフロントライン2012の船団に編入される予定のこれら船舶の価格は公開されていないが、業界では1隻当たり4,600万ドルまたはそれ

より低い価格で契約が交わされたと見ている。

STX大連としては2008年設立以後、初のケーブサイズばら積み船の受注であると同時に、ジョン・フレドリックセングループによる2度目の受注となる。STX大連は、40万DWT級VLOCや昨年ポラリス SHIPPING から20万7000DWT級ニューカッスルマックスばら積み船を受注したことはあるが、18万DWT級の受注は今回が初めてである。同グループは、昨年STX大連にMRタンカー6隻を初めて発注した。STX造船海洋にもMRタンカー6隻を発注したことがある。

フロントライン2012は、今年の第1四半期までMRタンカー6隻、アフラマックスとVLGC各2隻ずつのオプションを行使することができる。昨年12月には中国のJinhai 重工業に引き渡しの遅れを理由にVLCCの発注契約を取り消したフロントライン2012が今年の商船発注にどの程度の投資を行うかに関心が集まっている。

慶尚南道、海洋プラント産業支援センターの誘致に成功

1月2日、慶尚南道は、新成長産業をリードする国際研究機関の「海洋プラント産業支援センター」の建設を巨済市が誘致したと発表した。

海洋プラント産業支援センターは、国土海洋部所属の政策研究機関である韓国海洋科学技術院・船舶海洋プラント研究所(大田市所在)の傘下機関で、韓国の海洋プラント産業の競争力向上とシェア拡大などのための研究を支援する機関である。

韓国海洋科学技術院・船舶海洋プラント研究所は、敷地を無償で提供する意向を示した地方自治体(慶尚南道の5つの市と郡、釜山市1ヶ所)を対象に現場訪問と審議を行った結果、巨済市長木面一帯を海洋プラント産業支援センターの移転場所として確定した。

巨済市が誘致した第1段階の敷地には、本館、エンジニアリング研究棟、エンジニアリング総合評価試験棟、訓練試験棟の4つの建物が建てられる。第1段階事業には2015年まで政府の拠出で252億ウォンが投入され、2020年まで9万9,000㎡の敷地に3段階にわけて1,100億ウォンが投入されることになっている。

慶尚南道は巨済市に入居する海洋プラント産業支援センターを「慶南海洋造船産業の中長期育成計画」と連携し、2020年までに海洋プラントおよび船舶輸出

50%(2011年対比)拡大、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%達成を目標として掲げた「2020年世界一の海洋造船大国の維持・確保」に向けたロードマップを提示した。

道の関係者は「海洋プラント総合試験研究院(河東)、海洋プラント資機材試験認証センター(巨済)、LNG極低温資機材試験認証センター(金海)とともに海洋プラント産業支援センターを慶尚南道に誘致し、『海洋プラントグローバルR&D生産結合型クラスター造成』計画を繰り上げられるようになった」と語った。

深海底開発に向けた水中建設ロボットの開発を推進

これまで海外から導入していた水中建設ロボットを国内の技術で開発する事業が推進される。1月9日、国土海洋部は、2013年の研究開発事業として「未来の海洋開発に向けた水中建設ロボット」の開発を推進することを明らかにした。

水中建設ロボットは、深海での海底掘削や溶接などの作業を行う。このロボットを用いれば、水深20～30mの海域でダイバーが行う簡単な作業以外の水中工事が可能になる。

国土海洋部は、今年20億ウォンの研究開発費を投入して2018年まで合計850億ウォンを投資し、水中建設ロボットを独自開発するという計画を立てている。水中建設ロボット事業は、遠隔調整(Remotely Operated Vehicles)基盤ロボットとトラック基盤ロボットの2種類のロボットを研究開発すると同時に、性能評価試験のための水槽などのインフラを構築する事業である。

先進国ではすでに多様な水中建設ロボットが現場で活用されているが、韓国では水中建設関連装備を100%海外からのレンタルに依存している。陸上資源の枯渇にともなう海洋構造物および水中建設市場の需要拡大を受け、海上風力発電や海洋プラントの建設など、海洋開発に対する需要が沿岸から深海へと移行しており、水中における施工現場の危険性および有人工事の限界などを考え、水中建設装備の国産化が急がれている。

水中建設ロボット技術は、海洋開発および未来における海洋開拓の中核要素となる技術で、海洋エネルギーや海洋プラントなど多様な新産業の創出が可能となり、未来への国家成長エンジンの確保につながる。そのため、水中建設装備が全くない現状や、技術を海外に依存している状況から脱し、先進国水準の競争力が

確保できると期待されている。

国土海洋部の関係者は「2018年頃、水中建設ロボットの国産化に成功すれば、5年間の賃貸料2,000億ウォンの削減効果と、6,100億ウォンの中核部品の輸入代替効果をもたらすことになる」と期待を示した。

以上

この報告書はポートル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

2013年（平成25年）3月発行

発行 日本船舶輸出組合

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-2-2 虎ノ門30森ビル

TEL 03-5425-9673 FAX 03-5425-9674

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。

