

韓国代表 現地情報 (2008. 1. 15)

【韓国造船業界はいま】

海運の好況に支えられ世界の新造船竣工量が拡大の基調にあります。

本年 12 月初めに日本造船工業会が公表した『世界の新造船竣工量（総トン基準）』（表①）によれば、世界の新造船建造量は 2004 年以降毎年 10%以上の伸び率を示し、2007 年には 5,700 万総トンに達する勢いを示しています。

(表①) 世界主要造船国別竣工量（出典：日本造船工業会）

| | 韓国 | | | 日本 | | | 世界合計 | | | |
|------|-----|--------|--------|-----|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
| | 隻 | 千総トン | シェア(%) | 隻 | 千総トン | シェア(%) | 隻 | 千総トン | シェア(%) | 伸率/年(%) |
| 2006 | 377 | 18,717 | 35.9 | 534 | 18,176 | 34.9 | 2,447 | 52,118 | 100.0 | 11.0 |
| 2005 | 326 | 17,689 | 37.7 | 469 | 16,434 | 35.0 | 2,129 | 46,970 | 100.0 | 16.9 |
| 2004 | 282 | 14,768 | 36.8 | 430 | 14,515 | 36.1 | 1,729 | 40,171 | 100.0 | 11.2 |
| 2003 | 255 | 13,683 | 37.9 | 405 | 12,688 | 35.1 | 1,540 | 36,131 | 100.0 | 8.2 |
| 2002 | 237 | 12,967 | 38.8 | 397 | 11,957 | 35.8 | 1,539 | 33,383 | 100.0 | 6.7 |
| 2001 | 226 | 11,608 | 37.1 | 462 | 12,024 | 38.4 | 1,553 | 31,292 | 100.0 | - |

そうした拡大基調の中で注目すべきは、次の 3 点です。

- ①日本と韓国で世界の 70%以上の竣工量を維持していること(2007 年は下回る可能性あり)
- ②2002 年に韓国が日本に代わって世界で 1 位の座を確保し、維持していること
- ③中国の竣工量が年々増大していること

→中国竣工量：[2001 年 1,800 万総トン（世界シェア 5.8%）→2006 年 700 万総トン（同 16.6%）]

次に 2002 年以来造船量で世界一の座を守っている韓国造船業界の事情について、ご紹介したいと思います。

韓国の造船各社は、伸びる需要に応えるために増産の努力を積み重ねています。例えば、ドックを利用しないで陸上で組み立てる新技法の開発や導入、海外への生産拠点の展開、修繕業務を絞って新造業務に移行するなどの増産努力です。

また、下請けブロック製造業社の造船業社への転換、または新規に造船業に参入する韓国企業が多く出現しています。

今回は、このような新しい動向をご紹介するまえに、まずは世界第一位の造船王国を形成する韓国の主要 9 社を韓国造船協会の資料を参照しながらご紹介いたします。

現在、韓国造船協会に所属する会社は 9 社。（参考：日本造船工業会の所属メンバーは 20 社）9 社の現在の概容をご紹介するのが（表②）です。

(表②) 韓国造船協会(会員数 9 社)メンバー各社概要 (出典:韓国造船協会資料)

| 社名 | 2006 年新造船建造量 | | 各社発展の歴史 | |
|--------------------------------|--------------|-------------|--------------------|---|
| | 隻 | 標準トン(千 CGT) | 年 | 事象 |
| 現代重工業(株) ウルサン市 | 66 | 2,952 | 1971 | 現代建設として造船所造成開始 |
| | | | 1973 | 現代造船重工業(株)スタート |
| | | | 1974 | 新造第一船(タンカー)引渡し |
| | | | 1978 | 現代重工業(株)に社名変更 |
| | | | 現在 | 世界第一位の造船規模 |
| 三星重工業(株) 巨済市 | 47 | 2,234 | 1974 | 三星 75%、IHI25%の合併設立。オイルショックのためプラント部門進出 |
| | | | 1977 | 宇進造船(1974 年設立の高麗海運造船(株)の後身)を引受けて造船業再開 |
| | | | 1999 | プラント部門完全分離・売却し、造船海洋専門企業になる |
| 大宇造船海洋(株) 巨済市 | 42 | 1,798 | 1978 | 1973 年大韓造船工事が玉浦造船所建設に着工 |
| | | | 1978 | これを大宇が引受けて大宇造船工業(株)発足 |
| | | | 1982 | 新造第一船(ケミカルタンカー)引渡し |
| | | | 2000 | 大宇グループの不渡りにより大宇重工業(株)から独立企業化 |
| | | | 2002 | 社名を大宇造船海洋(株)に変更 |
| 現代三湖重工業(株) ヨンアム郡 (木浦市の隣) | 27 | 1,198 | 1977 | 漢拏重工業として仁川で創業。 |
| | | | 1992 | 漢拏重工業として全羅南道靈岩(ヨンアム)郡三湖に移転投資決定し、1996 年第一船引渡し。 |
| | | | 1999 | 97 年に発生した IMF 危機の影響で、現代重工業による委託経営に |
| | | | 2003 | 現社名に変更 |
| (株)韓進重工業 釜山市 | 15 | 621 | 1937 | 造船重工業(株)として設立 |
| | | | 1950 | (株)大韓造船公社(半官半民)に |
| | | | 1968 | (株)大韓造船公社が極東海運(株)に引き受けられ再始動 |
| | | | 1988 | 会社整理手続き開始決定 |
| | | | 1989 | 韓進グループが落札 |
| | | | 1990 | 現社名に変更。1996 年法廷管理終了。 |
| (株)現代尾浦造船 ウルサン市 | 59 | 1,200 | 1975 | 現代重工と川崎重工との共同出資の修繕専門としてスタート |
| | | | 現在 | 約8千隻の修繕、200 隻の新造建造の実績 |
| | | | | ベトナムに合併・進出 |
| STX 造船(株) 鎮海市 | 42 | 820 | 1962 | 大韓造船鉄工所として釜山影島でスタート |
| | | | 1967 | 東洋造船工業(株)に社名変更 |
| | | | 1973 | 大東造船(株)に社名変更 |
| | | | 1974 | 鎮海移転事業着工 |
| | | | 2001 | STX 造船(株)として再誕生 |
| SLS 造船(株) 統営市 | 11 | 230 | 1946 | チェキホ造船所としてスタート |
| | | | 1976 | 新芽造船工業(株)に社名変更 |
| | | | 1991 | 全社員が株主としての新芽造船(株)が誕生 |
| | | | 2006 | SLS 造船(株)に変更 |
| 大鮮造船(株) 釜山市 | 6 (内 1) | 52 (内 9) | 1945 | 大鮮鉄工所としてスタート |
| | | | 1963 | 大鮮造船(株)に社名変更 |
| 合計 | 315 | 11,105 | (=総トン基準 17,783千GT) | |
| 内、輸出船 | 314 | 11,096 | | |
| 内、国内船 | 1 | 9 | | |

注) 標準トン; 標準貨物船換算トン数(Compensated Gross Tonnage)

ご覧のとおり、2-3 社を除いては買収などを経て今日の造船会社に成長して来たことが分かります。現代重工業は現代尾浦造船と現代三湖重工業(旧、漢拏(はっら)重工業を傘下に収めており、現代 3 社で全体の半分近い造船実績をあげています。

つぎに、9 メンバー社の 1997 年から 10 年間の新造船建造隻数と総トン数を示したものが次ページの(表③)です。

(表③) 韓国造船協会(会員 9 社)の新造船建造量推移 (出典:韓国造船協会資料)

| 年 | 隻数 | | 総トン | | 総トン÷隻 | | 標準トン (1000CGT) |
|------|-----|-----|--------------|-----|---------------------|-----|-------------------|
| | 隻 | 指数 | 総トン (1000GT) | 指数 | 1隻当り総トン (1000GT) | 指数 | |
| 2006 | 315 | 183 | 17,783 | 239 | 56.5 | 130 | 11,105 |
| 2005 | 285 | 166 | 17,355 | 233 | 60.9 | 141 | 10,209 |
| 2004 | 260 | 151 | 15,143 | 203 | 58.2 | 135 | 8,727 |
| 2003 | 223 | 130 | 13,603 | 183 | 61.0 | 141 | 7,265 |
| 2002 | 210 | 122 | 12,988 | 174 | 61.8 | 143 | 6,824 |
| 2001 | 207 | 120 | 11,794 | 158 | 57.0 | 132 | 6,447 |
| 2000 | 180 | 105 | 11,498 | 154 | 63.9 | 148 | 6,047 |
| 1999 | 163 | 95 | 9,481 | 127 | 58.2 | 134 | - |
| 1998 | 163 | 95 | 8,635 | 116 | 53.0 | 122 | - |
| 1997 | 172 | 100 | 7,449 | 100 | 43.3 | 100 | - |

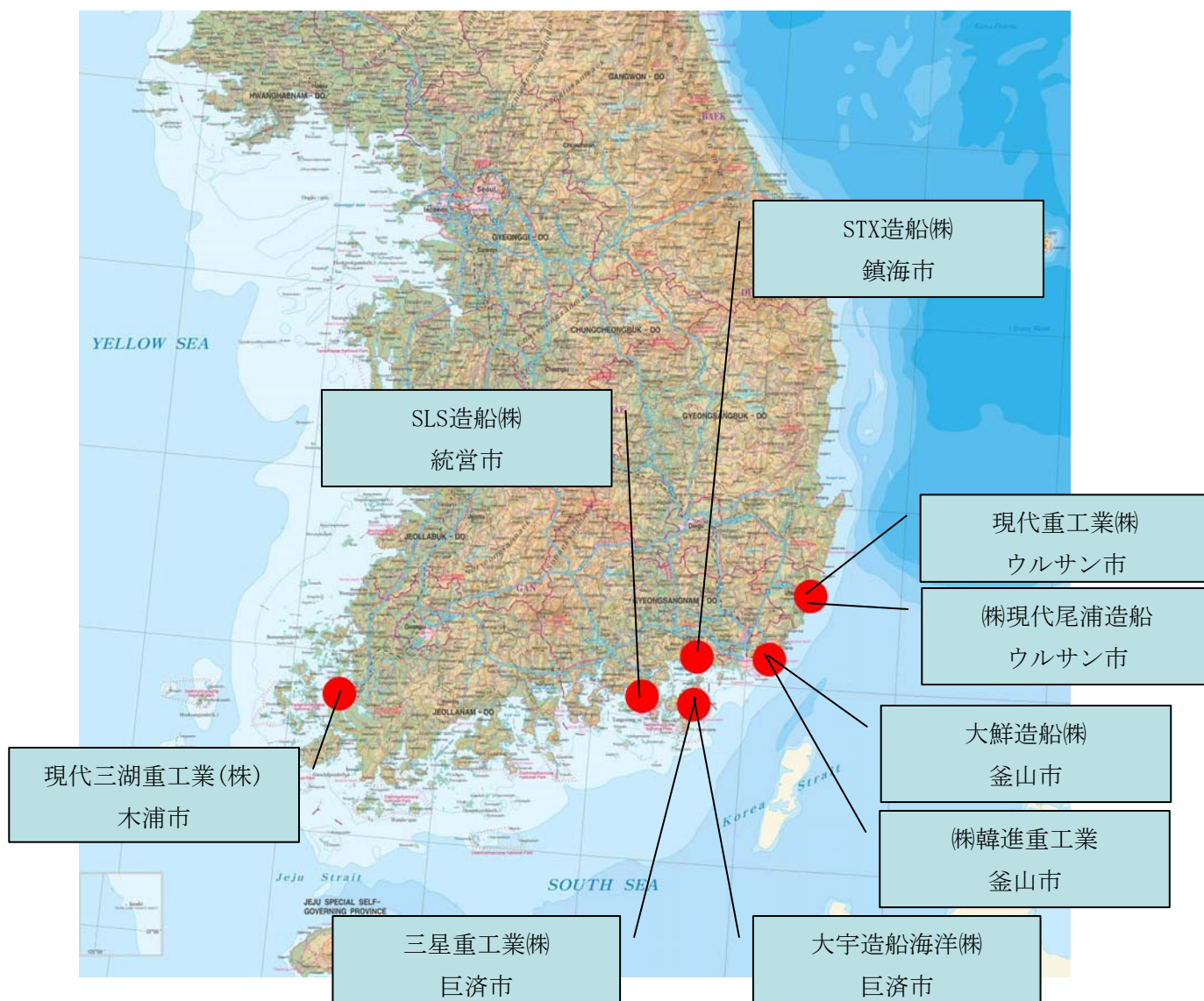
注) 標準トン; 標準貨物船換算トン数(Compensated Gross Tonnage)

(日本造船工業会の韓国の統計数値には、会員 9 社以外の竣工量が含まれていると考えられ、僅かばかりの誤差が出ています。)

最後に各造船所の所在地を示したのが次ページの(図1)です。

穏やかな気候と海象に恵まれた韓国半島の南の海岸線に造船所が集中しているのが特徴的です。

(图1) 【韓国9大造船所配置図】



以上