



타메히사 히로후미
선박용기계·엔진사업부 사업부장

솔루션 사업 추진, 글로벌화 추진, 글로벌 서비스망 확충이라는 중요 경영과제의 효율적 진행과 신속한 경영 판단을 목적으로 신규조직「선박용기계·엔진사업부」를 시작 한지 1년 반이 경과 하고 있습니다. 이 시기를 되돌아 보면 신규조직의 구성 후적 극 활동 한 결과, 국내 외 고객으로부터「이상적인 조직」이라는 높은 평가를 받고 있습니다. 또한 신규 조직 구성으로 고객에 대한 종합적인 제안, 영업·설계·서비스의 제휴를 통해 고객의 요구에 빠르게 대응하는 사업 전개가 가능하게 되었음을 체감하고 있습니다.

이「MEET NEWS」제 2호에서는 일본유센주식회사 타나카 상무경영위원님의 허락을 받아, 당사의 인터뷰 기사로 지면에 소개하겠습니다. 해운업계로서 현재 직면하고 있는 문제, 장래 비전과 당사에 대한 기대사항을 물었습니다. 제 자신도 국내외의 고객이나 파트너를 방문하여 고객의 이야기를 들려줄 기회를 적극적으로 만들고 있지만, 그때마다 여러분의 기대에 응답하기에는 아직도 역부족이며 계속

에너지 효율 향상에 공헌 고객에게 평가되는 MEET 제품

노력과 연구가 필요하다는 인식을 새롭게 하고 있습니다. VOC(Voice of Customer)에 진지하게 귀를 기울여 당사에 대한 요망, 기대 그리고 조언을 모두 사업 확대의 양식으로 삼아, 폐사업부와 그 구성원 한 사람 한 사람이 성장해 나갈 수 있도록 하겠습니다. 앞으로 도 보 다 많은 고객으로부터 이야기를 접해지면에 소개하고자 합니다. 또한 창간호에서 소개한 선박용기계·엔진 사업부가 내거는 3가지 기본 전략의 진척 상황에 대해 보고드리니 앞으로도 저희 사업 활동에 고객님의 많은 이해와 지도·편달을 부탁드립니다.

「프로젝트 MEET」추진

조직의 일원화로 각 제품 간의 새로운 시스템에 대한 솔루션 비즈니스 제안이 구체적으로 진행되기 시작했습니다. 에너지 절약·친환경 솔루션으로「프로젝트 MEET」에 관한 당사 주최의 세미나, 신제품 피로연, 각종 전시회나 강연회 및「MEET NEWS」나 각이벤트에 관한 프레스 발표 등을 적극적으로 발표한 결과, 고객으로부터 높은 관심과 새로운 거래 제의를 받고 있습니다.

「글로벌화」추진

격렬한 변화 환경 아래 줄곧 많은 도움을 주고 계신 세계 각국의 해운업계, 조선업계의 여러분과 공생하면서 지금까지 열거한 것들로 여러분께 공헌하기 위해서는 글로벌 전개가 대단히 중요하다고 생각합니다. 이미 데크 크레인의 라이선스를 공여하여 연간

200기이상의 생산 실적을 가지고 있는 중국 강소정전중공고분유한공사에 대해 2월에 갑판기계·조타기도 추가로 라이선스 계약을 체결했습니다. 6월에는 현대중공업주식회사와 지금보다 더 적극적으로 UE엔진을 생산할 수 있도록 기존 라이선스 계약을 갱신했습니다. 또한 7월에는 이마바리조선주식회사와 갑판기계 라이선스 계약을 체결했습니다.

「애프터서비스」의 강화

글로벌화와 병행해 안정적인 선박 운항을 약속하기 위해 애프터서비스망의 강화에도 힘을 쓰고 있습니다. 일본에서는 4월에 이마바리 사무소를 개설해, 근린 지구에서의 서비스 품질을 높여 왔습니다. 해외에서는 함부르크, 부산, 상하이 및 싱가포르에 사원이 주재하고, 더욱 인원을 강화했습니다. 또한 인정보수업자(ARA)의 확대, 해외파트 창고의 증강 및 확대에도 노력하며 종합적인 애프터서비스·네트워크를 강화 추진하고 있습니다.

덕분에「MEET NEWS」창간호는 기대 이상으로 호평을 받았습니다. 이번 제2호에서는 창간호보다 더욱 내실을 기했으며 새로운 기획도 추가해 풍부한 읽을거리로 완성도를 높였습니다. 제2호를 여러분께 전달드려 매우 뿌듯하며 앞으로도「MEET NEWS」를 통해 고객과의 유대 강화로 기대에 부응하는 제품 및 서비스를 제공하도록 노력하겠습니다.



일본을 대표하는 해운회사 일본유센주식회사 타나카 상무경영위원에게 묻다

국내 유일의 독자 개발 저속기관 UE와 많은 에너지절약 및 환경친화제품의 선택 옵션을 창출하고 있는 MEET 제품에 기대

당사제품과의 인연

— 타나카 상무경영위원은 당사제품과 오랫동안 인연을 맺고 계신데 제품에 얽힌 에피소드가 있으면 들려주십시오.

타나카: 저는 일본유센에 입사한 이듬 해인 1980년부터 3년간 코베 지점에서 근무했습니다. 첫 해는 세토우치의 조선소를 중심으로 근무했고 다음 해부터는 미쯔비시중공업 코베조선소를 담당했습니다. 제가 처음 주기공장을 견학했던 것도 미쯔비시중공업 코베조선소의 엔진 공장이었습니다. 그 때 바닥에서 본 UE엔진의 크기에 압도됐던 기억은 지금도 잊을 수 없습니다. 이 때가 UE엔진과의 첫 만남입니다.

그 후 데크 크레인도 인상 깊은 에피소드가 있습니다. 미쯔비시중공업의 50t짜리 데크 크레인의 시장 투입에 협력했을 때의 일인데, 저도 크레인에 대해 여러 가지 공부를 했습니다. 미쯔비시중공업과 해외 제조사의 크레인 제어장치를 필사적으로 비교한 적도 있었습니다. 그런만큼 50t 크레인이 완성되었을 때 더욱 기뻐했습니다. 그 후, 50t 크레인은 현재 50기 이상 생산되었고 비즈니스 성공사례라고 생각합니다. 그 때까지 일본유센은 미쯔비시중공업이 제조한 데크 크레인을 채용하는 경우가 그리 많지는 않았지만, 일본유센과 미쯔비시중공업의

전략적인 데크 크레인의 완성을 계기로 미쯔비시중공업의 기술력에 대한 신뢰가 커졌고 미쯔비시중공업의 데크 크레인을 채용할 기회가 늘어났습니다.

— 일본유센과 미쯔비시중공업은 수많은 전략적 기종의 시장 투입에 착수해 왔더군요.

타나카: 정말로 수많은 제품을 함께 진행시켰습니다. 선박사업본부와도 LNG선의 재역화 장치나 최근에는 MALS(Mitsubishi Air Lubrication System, 미쯔비시 공기윤활시스템) 등도 있습니다.

철저한 원인 규명

— 기억에 남는 경험도 많지만, 고생한 경험도 수없이 많았습니다.

타나카: 함께 고생한 경험은 수없이 많습니다. TG(터빈 제네레이터)에서는 증기로 예열한 후 TG를 운전하지만, 운전 시 약간 굴곡이 생겨 터빈의 날개와 케이싱이 스치는 문제가 발생했던 적이 있습니다. 이 때 미쯔비시중공업은 선박부문, 원동기부문과 연구소가 힘을 합쳐 다양한 실험을 하고 로이드까지 끌어들이어 문제의 원인을 규명했습니다. 고객으로부터 여러 가지 주문이 들어왔으나 미쯔비시중공업의 각 부문의 전문가를 총동원해 상세한 해석자료를 작성하고 최종적으로는 고객도 납득시켜 대책을 강구할 수 있었습니다. 문제가

일어났을 때 이만큼 철저히 규명하는 자세는 다른 회사에서는 볼 수 없습니다. 이것이 미쯔비시중공업의 강점이라고 생각합니다. 문제가 없는 것이 최선이지만, 문제가 일어났을 때 그 원인을 철저히 규명해 책임을 갖고 결론을 도출해 내는 파트너는 든든합니다. 끝까지 추궁하는 것이 미쯔비시중공업입니다. 보통 회사라면 그 결론에 도달하기 전에 별도로 회답을 해 버릴 것입니다.

환경에 대한 대응

— 일본유센은 이전부터 환경에 대한 대응을 강화시켜 오고 있습니다만, 그 이야기를 좀 들려 주시겠습니까?

타나카: 일본유센은 2004년에 NYK 수송기술방법연구소(MTI)를 설립하고 환경을 고려한 제품을 개발하기 시작했습니다. 2004년이면 리먼쇼크 전이었고 세상이 현재의 에너지 절약이나 환경 규제에 대한 강한 관심을 갖기 전이었습니다. 그리고, MTI를 중심으로 CO₂의 배출을 69% 삭감하는 미래컨셉쉽인 "NYK 수퍼에코쉽2030"을 창출했습니다. 이러한 빠른 단계에서의 환경에 대한 대처가 결실을 맺어 현재의 연료상승대책이나 환경규제에 대한 대응 및 CSR에 대한 공헌 등에 있어 선구적인 해운회사로서 평가를 받기에 이르렀습니다.

— 당사의 에너지절약/환경친화제품을 많이 채용하고 계십니다. VTI 과급기와 하이브리드 과급기도 그 예지요.

타나카: 미쯔비시중공업의 제품은 일본유센의 환경 대책에 많은 공헌을 하고 있습니다. VTI 과급기, 하이브리드 과급기등의 환경 배려형 제품도 다수 채용하고 있습니다. 특히, 프로젝트 MEET는 미쯔비시중공업이 보유한 수많은 환경 기술군으로 큰 가치가 있다고 생각합니다. 많은 솔루션을 가짐으로써 폭넓은 기술 편성이 가능해집니다. 많은 옵션을 통해 어떠한 선종에서도 적어도 하나나 두 개의 MEET 기술은 채용할 수 있지 않을까요?

주기 3대 라이선서 중 하나인 UE에 대한 기대

타나카: UE기관에도 매우 기대하고 있습니다. 세계 3대 라이선서 중 하나로서 지속적으로 개발에 힘을 쏟았으면 좋겠다고 생각하고 있습니다. 국내의 해운회사나 조선소에 있어 해외가 아니고 국내에 주기의 라이선서가 있는 것은 큰 강점 중 하나로 생각하고 있습니다. 진심으로 허물없이 이야기를 할 수 있는 것도 매우 든든합니다. 라이선서로서 끊임 없는 기술개발이 중요하며 계속적으로 「일장기」엔진으로서 더욱 만전을 기해 주시기 바랍니다.

글로벌화에 대해

— 세계적인 트렌드로서 글로벌화가 진행되고 있으며 당사도 해외 거점 확충에

노력하고 있습니다. 이 점에 대해 의견을 여쭙고 싶습니다.

타나카: 일본우선도 싱가포르나 런던에서 선박 관리의 거점을 가지는 등 글로벌화를 진행하고 있습니다. 미쯔비시중공업도 이러한 조류를 확실히 파악해 전개하는 것은 대단히 의의가 깊다고 생각하고 있습니다. 파트 거점 확충이나 공급 소스의 확충은 선박 회사에 있어서도 매우 좋은 일입니다.

향후 해운 업계의 전망

— 현재, 감속 운항의 요구가 높아지고 있습니다만 감속 운항의 향후 전망은 어떻게 생각하고 계십니까.

타나카: 세상에는 현재 보다 더 감속 운항하는 수퍼 슬로우 스티밍이 있습니다. 현재 선박의 수는 공급 과다이며, 이 상태는 5년 이상 계속될 것으로 예상됩니다. 현재의 감속 운항보다 부하가 내려가면 엔진의 운전 가능 영역을 밀도는 문제가 있습니다만, 에너지 절약의 관점에서는 니즈가 있습니다. 이러한 저부하 영역에서의 요구에 부응하기 위해, 또 가능성을 찾기 위해 엔진 메이커는 여러 가지 테스트를 실시할 필요가 있습니다. 7월에 완성된 미쯔비시중공업의 UE엔진의 실증기가 이러한 점에서 활용될 것을 기대합니다.

또한 향후 신조선뿐만 아니라 취항선에 탑재되는 엔진의 개량도 필요할 것입니다. 가스 엔진과 같이 새로운 기술도 더욱 많이 제안했으면 좋겠다고 생각합니다. 취항선을 가스 엔진으로 개조하는 일도 향후에 있지 않을까요?



— 규제가 있으니 신조선에 대한 가스화를 진행시키는 것이 아니라, 일본유센의 입장에서는 필요하다면 취항선에도 가스화를 진행시킨다는 말씀이군요.

타나카: 그렇습니다. 취항선 개조의 수요는 커진다고 생각하고 있습니다.

— 향후, 가스 연료선의 보급에 대해서는 어떻게 생각하십니까.

타나카: 연료의 공급 체제가 갖춰지면 보급이 진행되리라 생각합니다. 단, 누군가가 최초로 시작할 필요가 있다고 생각하고 있습니다.

— 오늘 귀중한 시간을 할애해 주셔서 감사합니다.

타나카: 미쯔비시중공업의 종합적 능력을 매우 기대합니다. 독자적인 선박용 엔진과 다양한 선박용 기계를 함께 다루는 회사는 일본에서는 미쯔비시중공업 밖에 없습니다. 아울러 조선도 함께 하는 회사는 세계에서 미쯔비시중공업 밖에 없습니다. 그 종합적 능력을 살려 전세계의 어떤 회사도 따라올 수 없는 회사가 되길 바랍니다.

타나카: 타나카 야스오씨 일본유센주식회사 상무경영위원
인터뷰 기자: 구즈 토모오 미쯔비시중공업주식회사 원동기사업본부 선박용 기계·엔진사업부 기획·영업 부장



NYK 수퍼에코쉽2030

고베 발동기 주식회사

고부가가치 제품, 기술, 서비스를 신속하게

고베 발동기는 1910년 창업 이래, '고베아카(神戸赤)'라는 애칭으로 오랫동안 호평받았던 열구기관(hot bulb engine)에서 디젤로, 4 사이클에서 2 사이클로, 소형에서 대형으로 시대 요청에 부응하여 제조 엔진의 형태를 바꿔 나가면서도 한결같이 선박용 엔진 전문업체의 길을 걸어왔습니다.

1957년, 유일하게 일본 국내 기술로 개발한 선박용 저속 2 스트로크 디젤 기관인 '미쯔비시 UE 디젤기관'의 기술계약을 미쯔비시중공업과 체결하여, UE 라이선시로서 UE 기관의 생산을 시작했습니다.

현재 고베 발동기 주식회사의 생산 라인업은 소형 UE 기관인 33LSII부터 대형 UE 기관인 68LSE까지 폭넓은 기종을 커버하고 있으며, 전자제어기관인 Eco 기관의 수주도 늘어나는 추세입니다.

지금까지 총 2000여 대, 1600만 마력의 UE 기관을 생산함으로써 UE 기관에서 탑 라이선시로서의 지위를 확보하고 있습니다.

현재 생산 중인 엔진은 모두 국제해사기구(IMO)의 대기오염물질 배출 2차 제어(Tier II)에 적합한 저연비 제품으로 친환경 엔진입니다. 고베 발동기 주식회사는 엔진 생산 프로집단으로서 '고객의 니즈에 부합하는 고부가가치 제품, 기술 및 서비스를 신속하게 제공한다'는 이념을 바탕으로 앞으로도 변함없이 지속적인 생산 활동에 임할 것입니다.



고베 발동기 주식회사
대표이사 사장 야노 시게루



고베 발동기 본사 및 본사 공장(효고현 아카시시)

주식회사 아카사카 철공소

「선주나 승무원에 불편을 주는 기계를 만들어서는 안 된다」를 명심하며...

아카사카 철공소는 창업자 아카사카 오토시치가 시즈오카현 아이즈에서 어선용 발동기의 설치, 수리를 시작으로 개인 창업한 것이 1910년으로, 올해 창업 102년이 되는 디젤기관 전문제조회사입니다. 1933년에 저속 4스트로크 기관을 독자 개발한 후 시대 요구에 맞춘 신규 개발, 개선을 반복하며 개량을 더해 내항선·어선 분야에서 공급 책임을 완수하여 약 8,500대의 엔진을 선보였습니다. 또한, 1960년에 미쯔비시중공업과 기술 제휴로 UE형 2스트로크 기관의 제조·판매를 개시한 이래, 오늘날까지 약 1,400대, 900만 마력 UE기관을 주로 외항선용으로 제조했습니다.

이와 같이 경량 콤팩트·연비절약·유효율절약 소비형의 선박용주기관을 660~15,000kW급까지 갖추어 연 70대, 약 30만 kW의 생산 능력을 보유하고 있습니다. 창업자의 「결코 선주나 승무원에 불편을 주는 기계를 만들어서는 안 된다. 모두에게 환영받는 엔진을 만들자」라는 유훈을 지키며, 제조사로서 지구 환경을 생각한 시스템을 회사 경영에 적용시키는 것이 미래에 발맞춰 나가는 것이라고 생각합니다. DPF(배기가스제진장치)·SCR(배기가스탈촉장치) 등의 환경대응장치 개발의 대처에도 의욕적이며, 특히 저온 배기가스용 SCR은 미쯔비시중공업과의 공동 연구에 전력을 다하고 있습니다.



주식회사 아카사카 철공소
대표이사 사장 아카사카 겐시치



아카사카 철공소 토요타 공장(시즈오카현 아이즈시)

하이브리드 과급기

MET83MAG

발전 시스템의 높은 신뢰성과 경제성이 실증

세계 최초의 대형 하이브리드 과급기 MET83MAG을 탑재한 180BC "Shin-Koh-Ho"는 취항 1년을 맞이하여 발전 시스템의 높은 신뢰성과 경제성이 입증되었습니다. 이 시스템은 고속발전기를 내장한 주기관용 하이브리드 과급기와 그 발전 전력을 제어하는 최신의 파워 일렉트로닉스로 구성되어 있습니다. 이에 본선의 상용부하 운전 중에는 디젤 발전기 등을 이용하지 않고, 하이브리드 과급기의 잉여 회전 에너지를 고효율로 전력으로 변환시켜 선내 모든 전력을 조달할 수 있습니다. 또한 감속 운항에 대응하기 위해 VTI 과급기와 조합한 시스템 혹은 발전기를 모터로 이용하여 저부하 성능을 한층 개선한 시스템화도 가능합니다.



하이브리드 과급 초호기를 탑재한 본선 180BC "Shin-Kou-Hou" (일본유센)



하이브리드 과급기(MET83MAG) 탑재 엔진

VTI 과급기

감속운항 시의 연료소비율을 저감

저비용, 고신뢰성의 MET 과급기용 가변 터빈 VTI는 선박의 감속 운항시의 연료 소비율을 저감시킬 수 있는 기술로 주목받고 있습니다. 당사 VTI 창간호기가 되는 MET66MA-VTI는 95 BC "NOBLE SALUTE"에 탑재되어 취항 반년이 되지만, 높은 신뢰성과 에너지 절약 성능이 평가되고 있습니다. VTI 시스템은 이미 MET83, 71, 66, 60, 53의 각 사이즈로 개발·설계가 완료되었으며, 취항선에 장착도 용이하다는 점에서 향후 폭이 넓은 선박에 적용함으로써 운항 코스트와 온난화가스 삭감에 공헌합니다.



VTI 과급기



VTI과급기를 탑재한 엔진

VTI Variable Turbine Inlet

ORC

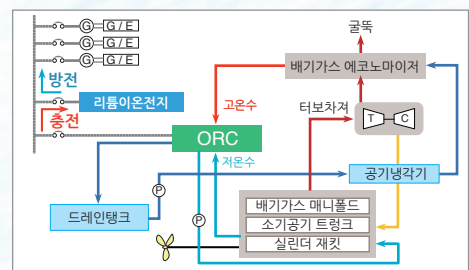
저온열원으로부터 배열에너지의 유효한 회수

기존에 버려지던 선박용 주기관의 저온 열원으로부터의 배열 에너지의 효율적인 회수 수단으로서, 당사는 저비점 매체를 이용한 발전 사이클(ORC)을 현재 개발 중입니다. 당사의 ORC는 배기가스 에코노마이저 및 주기관의 실린더 재킷에서 회수한 양쪽 모두의 에너지를 동일한 혼합 터빈으로 발전시키는 것이 특징입니다. 터빈 발전기가 하나가 됨으로써 효율성이 높고 공간 절약이 가능한 발전 시스템을 구현할 수 있게 됩니다. 게다가 당사 ORC는 중형 유닛이므로 선내의 스페이스를 효율적으로 이용할 수 있는 것도 특징입니다.

또한, ORC에서는 증기 터빈과 달리 저비점 매체를 외기에 누설시키지 않는 밀폐 기술이 필요합니다. 당사에서는 터빈과 감속기의 결합 부분에 독자 개발한 마그넷 커플링 기술을 적용하여 저비점 매체의 누설을 완전하게 저지합니다.



고배 발동기



ORC발전시스템계통도

ORC Organic Rankine Cycle

선박용 저속 듀얼 연료엔진 「UEC-LSGi」 개발에 착수

중래의 중유에 가세하여 천연가스도 연료로 사용 가능

당사는 중래의 중유에 가세하여 천연가스도 연료로 사용할 수 있는 선박용 저속 듀얼 연료 엔진 「UEC-LSGi」의 개발에 착수했습니다. 경제성과 환경친화성 모두에서 고객 요구에 부응하기 위해 2015년도 시장 투입을 목표로 합니다.

듀얼 연료 사양의 폴스케일기에서 실증 시험을 거쳐, 실린더 지름 600 mm, 출력 11,000 ~ 18,000kW급의 UEC-LSGi를 제1탄으로 시장에 투입합니다. 실린더에서 압축한 공기 중에 300 bar 정도의 고압 가스를 분사하여 소량의 연료유에 의한 파일럿 화염으로 발화하는 확산연소방식을 채용합니다. 본 방식은 저압 가스를 미리 공기와 혼합한 후 압축하는 예혼합 방식과 비교해 가스연료조성의 변동이나 기관 부하 급변시의 추종성이 뛰어나므로 연소 안정성이 높다는 특징이 있습니다. 또한



선박용 저속 엔진-전면적 시험 설비 「4 UE-X3

UEC-LSGi는 중유 연료만으로도 기관 출력 100%까지의 운전을 가능하게 하여 다양한 운항 모드에 대응할 수 있도록 설계합니다. 배기가스 중의 NOx에 대해서는 배기가스재순환(EGR) 기술 등과의 조합으로 IMO 3차 규제를 해결해 나갈 것입니다.

선박용 저속 엔진의 전면적 시험 설비 완성

세계적인 환경 규제에 대응하는
각종 기술 검증에 활용

코베 2012년7월9일

당사가 코베 조선소 내에 건설을 진행해 온 선박용 저속 엔진의 전면적 시험 설비 「4 UE-X3」가 완성되어 2012년 7월 9일에 시험 설비의 준공식을 개최했습니다. 국토교통성 및 일본유선, 상선 미쯔이, 카와사키 기선의 관계자를 비롯, 다수의 해운·조선·선박업계 고객이 참석한 가운데 성대히 개최되었습니다. 완성된 시험 설비는 실린더 지름 60 cm×4 기통의 전자 제어식으로 당사의 선박용 저속 엔진 UEC60LSE-Eco를 바탕으로 한 것이며, 질소산화물(NOx) 배출량의 80% 삭감을 의무화하는 IMO 3차 규제에 대응하기 위한 각종 기술의 검증을 실시합니다. 당사는 이미 선택촉매환원(SCR) 시스템을 이용하여 실선 시험으로 NOx 배출량의 80% 삭감을 달성했으며 실용화를 향한 각종 시험을 완료했습니다. 이번 시험 설비에서는 배기가스재순환(EGR)을 실기 사이즈에서

기술 검증할 예정입니다. 또한 시험 설비에 인접시켜 엔진의 운영과 유지관리 트레이닝 설비나 실습실 등을 설치했으므로 고객과 파트너에 대한 트레이닝 메뉴에 만전을 기해 나가겠습니다.

SCR Selective Catalytic Reduction
EGR Exhaust Gas Recirculation



식전에 참석하신 관계자 여러분

난통시 장시장 내방

강소정전중공고분유한공사에
조타기와 갑판 기계의 라이선스를 공여

2012년 2월 23일, 난통시 장시장이 당사를 내방했습니다. 당사는 2008년부터 난통시정전중공고분유한공사에 데크 크레인의 라이선스를 공여하고 있습니다만, 이에 이어 조타기 및 갑판 기계의 제조·판매권의 라이선스 계약을 장시장이 참석한 가운데 체결했습니다.

난통시로부터는 당사 기술의 난통 지구의 조선업계 등에 대한 공헌을 높이 평가받아 7월 18일에 난통시의 초대를 받고 와니 원동기 사업본부장이 영예 시민을 수상했습니다. 또한 이를 계기로 난통시 조선소 15개사를 초대하여 MEET 제품의 소개도 아울러 실시했습니다.



난통시 장시장, 강소정전중공고분유한공사와의 조인식

세계 최대의 엔진 제조사, 현대중공업과의 협업 체제 심화

선박용 저속 엔진 「미쯔비시 UE」의 제조·판매 라이선스를 갱신

당사는 세계 최대의 조선·엔진 제조사인 한국의 현대중공업에 선박용 저속 엔진 「미쯔비시 UE기관」의 기술을 공여하는 계약을 갱신했습니다. 현대중공업은 선박 외 선박용 기기, 각종 발전설비, 산업로봇, 중기계, 건설기계, 특수자동차 등 광범위한 사업을 다루며, 선박용 저속 엔진에서는 연간 생산 능력 1,400만 마력을 자랑하는 세계 최대의 엔진 제조사입니다.

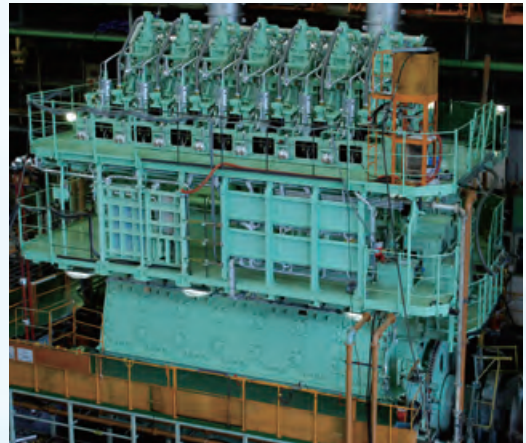
현대중공업과 당사와의 관계는 길며, 선박용 제품에서는 디젤 엔진 외 주기 터빈, 카고 오일펌프·터빈, MET 과급기 등에서 협업하고 있어, 이번 계약 갱신으로 선박용 제품의 협업 관계를 더욱 강화할 예정입니다. 또한 선박용 제품 이외에도 열회수 장치, 보일러 급수 펌프, 순환수 펌프, 컴프레서 등에서 협력 관계에 있습니다.

이번 갱신한 계약은, 실린더 구경 350~800 mm의 UE기관 「LSE (-Eco)」시리즈를 대상으로 하며, 제조·판매·서비스의 라이선스를 공여하는 것입니다. 당사는 1984년부터 현대중공업에 UE기관의 라이선스를 공여하고 있으며, 이번 계약 갱신은 그 내용을 한층 더 발전시킨 것으로, 대상 기종 확대 등의 재검토를 포함시키고 있습니다.

UE기관은 콤팩트한 구조로, 저연비, 저실린더 주유 등 경제성과 환경보전성이 뛰어난 것이 특징이며 국내외에서 높은 평가를 받고 있습니다.



한국 현대중공업과의 라이선스 계약 갱신 조인식



선박용 저속 7 UEC60LSII-Eco 「미쯔비시 UE」

이마바리 조선에 갑판 기계의 제조·판매 라이선스를 공여

당사는 이마바리조선주식회사에 갑판 기계의 제조·판매권을 공여하는 것에 합의하고 라이선스 계약을 체결했습니다. 라이선스에 근거하는 제조 개시는 2013년 4월로 예상됩니다.

이마바리조선은 현재 신조선 준공량 및 매상고로 국내 톱을 자랑하는 조선 전문 최대기업으로, 폭넓은 선종을 다루고 있습니다. 이번 공여 대상이 되는 갑판 기계의 기종 구성은 동사가 건조하는 모든 선종에 대응하고 있으며, 구동원이 되는 유압 펌프나 유압 모터는 당사가 공급합니다. 이마바리 조선이 중국·대련시에 설립한 블록제조공장 「대련 이마오카 선무공정유한공사」에서 제조할 계획입니다.

갑판 기계는 묘박 시에 사용하는 양묘기 및 안벽이나 해상 계선 시설에 연결하기 위한 계선기로 구성되며, 당사에서는 1962년에 창간호기 완성 후, 높은 신뢰성과 내구성, 뛰어난 응답성에 대해 고객으로부터 높은 평가를 받고 있으며, 누계 2,300대 이상의 풍부한 납입 실적이 있습니다.



조인 기념으로 나란히 한 이마바리조선 히가키노대표이사 사장 (오른쪽) 과 당사 와니 원동기사업본부장(왼쪽)



갑판 기계

한국 MEET 세미나 2012 개최

에너지 절약·환경 대응에 대해 높아지는 관심

부산 2012년 4월 27일

2012년 4월 27일에 한국 부산에서 향후 보다 필요성이 높아지는 에너지 절약에 대한 대처나 환경규제 강화에 대한 과제 해결을 향한 프로젝트 MEET의 활동을 소개하는 「한국 MEET 세미나 2012」를 개최했습니다.

해운, 조선, 상사 등의 폭넓은 업계에서 80명 이상의 고객이 참석한 가운데 당사의 MEET 제품(UEC-Eco, MERS, ORC, MET 과급기, UST, 프로펠러)의 메뉴를 제안했습니다. 고객으로부터 쇄도하는 질문에서 에너지 절약 및 환경 대응에 대한 높은 관심을 알 수 있었습니다. 이번 세미나에서 내년도 세미나 개최 요망도 많이 접수되었습니다. 당사도 향후 세계 각지에서 수시로 세미나를 개최해 최신 정보를 제공하겠습니다.



많은 참석자가 열심히 세미나를 청강했습니다.

MERS Mitsubishi Energy Recovery System
ORC Organic Rankine Cycle
UST Ultra Steam. Turbine

해외 거점 소식

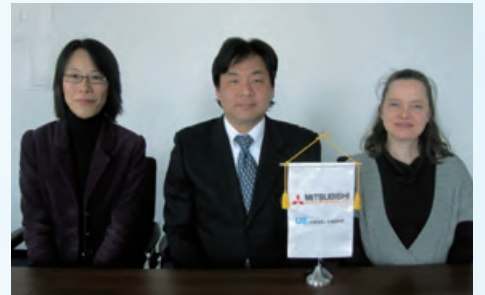


Mitsubishi Power Systems Europe, Ltd. Hamburg 지점

General Manager, Marine Machinery 나스 토시유키



초록에 둘러싸인 알스타호수



(왼쪽에서) 카시와기/나스 /티레

이곳 함부르크(Hamburg)는 독일 북방에 위치한 상업도시이며, 엘베강을 북해의 하구로부터 100 km 정도 거슬러 올라간 곳에 위치한 「독일의 북쪽 현관」으로 불리는 항구도시입니다.

초록에 둘러싸인 알스타호수를 중심으로 거리가 형성되어 있으며 그 중심에 Hamburg 사무소가 있습니다. 이 사무소는 1993년 4월에 미쯔비시선박용 디젤엔진의 해외거점으로서 개설되어 유럽·중동 지구의 고객 창구나 애프터서비스의 거점으로 미쯔비시 UE엔진의 지명도 향상, 고객 지원에 노력하고 있습니다. 또한 현재는 프로젝트 MEET를 비롯한 선박용 기계의 토탈 솔루션을 제공하는 유럽 지구 창구로서 국제회의의 참가나 전시회 출전하여 활발한

활동을 전개하고 있습니다. 저는 2010년 10월부터 여기 함부르크 사무소에 부임하여 곧 2년이 되지만, 얼마 전 있었던 인상 깊은 공사는 터키바다에서의 캠축 구동 기어의 교환 대응이었습니다. 선박 관리 회사로부터의 긴급 대응 의뢰에 고객과 본국 간 연계를 긴밀히 하고, 기어 개방·베어링부의 기계 가공부터 부시압입·재조립까지 선상과 육상의 공장을 왕복해 고객으로부터도 높게 평가를 받을 만큼 단기간에 완료시킬 수 있었습니다.

앞으로도 함부르크 사무소를 해외의 중요 거점으로 프로젝트 MEET 제품으로 대표되는 친환경적이며 사용이 편리한 선박용 기계가 고객의 많은 사랑을 받을 수 있도록 지속적으로 활동하고자 합니다.

목차

MEET NEWS 2nd Issue

사업부장 인사 1
일본우선(주) 타나카 상무 경영 위원 인터뷰 ... 2~3
라이센시(licensee) 소개 4

MEET 제품 소개 5
토티픽 6~8
해외 거점 소식 8

문의처

Marine Machinery & Engine Division, Power Systems, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.
3-1, Minatomirai 3-Chome, Nishi-ku, Yokohama 220-8401 JAPAN

URL : www.mhi.co.jp
E-mail : meet-news@mhi.co.jp