世界 탱커市場 현황과 展望

◇ 石油需要 감퇴로 長期不況

세계의 石油市場은 지난해부터 景気침체에 따른 需要감퇴로 未曽有의 공급과잉 현상을 보이고 있다. 이러한 石油需給의 완화는 올해에 들어와 더욱 두드러지게 나타나 OPEC 最大産油国인 사우디 아라비아마저 34달러의 基準油価를 고수하기 위해 減産을 단행하고 있다.

이와 같은 세계의 石油市場 속에서 輸送部門의 탱커市場은 73년의 第1次 石油危機 때의 空前의 탱커·붐을 최후로 지금까지 不況의 늪에서 헤어나지 못하고 있다. 특히 77~78년의 탱커不況은 세계의 有力한 海運会社를 倒産직전까지 몰고 가기도 했다.

海運部門의 景気파동은 일반적으로 다른 産業의 반년 내지 1년 늦는 것으로 알려지고 있다. 그러나 탱커部門에서는 第1次 石油危機 후인 75년부터 장기적인 탱커不況을 탈피하지 못한채 작년부터 금년에 걸쳐 石油需要 감퇴의 영향을 직접 받고 있다.

과거 10년간 세계의 石油需要量은 倍増하리라는 것이 대부분 石油전문가들의 예측이었다. 그러나 실제로는 두 차례에 걸친 石油危機의 여파로 3분의 1 이하의 증가에 그쳤다. 한편 탱커船隊는 第1次 石油危機前 탱커·붐時에 大量発注했던 탱커들이 続続 취항함에 따라 2배 이상 늘어난 3억 5천만DWT로 拡大되었다. 이와 같은 石油需要의 감퇴와 탱커船隊의 갭이 거의 8년간이나 不況의 늪에 빠진 탱커悲劇의 최대의 원인이 되고 있다.

이에 따라 世界의 탱커船主나 메이저를 비롯한 石油会社들은 船齢 10년 이상의 老朽船, 벙커의 高騰으로 연료효율이 나쁜 터빈·탱커를 中心으로 폐기를 계속, 船隊의 축소에 노력해 오고 있다. 그러나 세계의 石油需要는 소비절감, 代替에너지에의 전환등 脫石油의 진전으로 탱커船隊의 수요균형대책을 상회하게 되어 결국 不況의 밑바닥에서 헤어나지 못하고 있다.

◇ 輸送거리 短縮이 不況을 長期化

이와 같이 탱커不況이 장기화되고 있는것은 石油需要의 감퇴에 따른 海上荷動의 감소와 함께 탱커의 평균수송거리(t/마일)가 감소된 것이 그 주요원인으로 지적되고 있다. 첫째로 石油生産地가 소비지에 인접해 있는 경우로서 멕시코, 北海, 中共이 그 좋은 例이다. 멕시코는 美国, 北海는 유럽, 中共은 日本과 같은 世界의 3대 석유소비지와 인접해 있다. 이러한 石油輸送거리의 단축은 단순히 船腹의 감소에 그치지 않고 大型탱커인 U-LCC, VLCC의 존재가치를 퇴색시키고 있다. 다음으로 아라비아半島를 가로 지르는 얀부의 새로운 파이프라인이 작년 7월에 개통된 것을 들 수 있다. 이 파이프라인의 当初능력은 185万B/D(年間 2백50만톤)로 페르샤湾 최대의 積出港인 라스·타누라에서 大型탱커에 의한 수출을 감소시키고 西欧에 대한 수송거리를 단축시켰다. 또 수에즈運河가 확장되어 현재는 15만DWT型까지 満船으로 통과할 수 있고, 空船이면 37만DWT型까지의 ULCC도 통과할 수 있다.

모든 大型탱커가 수에즈를 바라스트로 通航할 경우 15%의 VLCC의 절감 효과를 가져오는 것으로 試算되고 있다. 한편 美国 루이지애너州의 大型石油港(LOOP)이 조업을 개시, 81년 4월에 텍사스의 VLCC가 第1船으로 입항했다. 풀 稼動은 82년 중반으로 예정되고 있는데 그 時点에서 受入능력은 140만B/D(美国石油輸入量의 25%, 同정제능력의 30%)에 이른다. 이 쪽은 반대로 VLCC의 船腹수요증대를 가져오지만, 그 반면에 지금까지 카리브海에서 VLCC로 수송, 여기에서 다시 美国연안에 중계수송하기 위해 사용되어 온 中小型탱커의 船腹수요를 감소시키는 역효과를 가져오고 있다. 이 밖에 英国에서는 서롬보(스코틀랜드)의 石油基地가 81년 5월에 완공되었다. 이 基地는 LOOP와 같은 규모로 最大 140万B/D의 능력을 갖고 있으며, 현재 7개의 北海油田으로부터 약85

만B/D를 처리하고 있다.

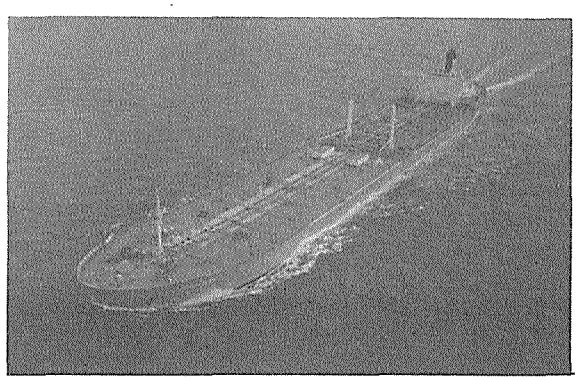
◇ 탱커船腹量의 45%가 過剩

런던의 H. P. 드루리社의 조사에 의하면, 82년 1월말 현재 世界의 탱커船腹量은 〈第1表〉와 같이 3억 1천 9백만 DWT(이밖에 石油겸용선 1천만 DWT)에 이르고 있으나, 실제 석유수송에 필요한 船腹量은 이중에 약 1억 8천만 DWT에 불과하며, 나머지 약 1억 4천만 DWT, 약 45%가 과잉인 실정이다.

런던의 J·I·야콥스社의 조사에 따르면 이러한 탱커의 過剩船腹의 內訳은 ① 係船 약 2천 4백50만 DWT ② 減速航海(대부분의 경우 10노트) 6천 5백만 DWT. ③ 페르샤湾등 積揚地에서의 滯船 2천 7백만 DWT ④ 部分積(파트 카고) 2천 1백만 DWT ⑤ 海上備蓄탱커 1천 5백만 DWT로 추측되고 있다.

탱커의 係船은 第1次 石油危機후인 76년에 5천만 DWT수준까지 증대되었는데 현재는 최근 3년간의 가장 높은 수준을 보이고 있다. 탱커 係船의 약 80%는 20만 DWT이상의 UL/VLCC가 차지하고 있다. 페르샤湾등 積揚地에서의 滯船도 금년에 들어와 급증하고 있으며, 2월 상순 현재 페르샤湾에서 積荷를 기다리고 있는 UL/VLCC는 61척, 약 1천 5백50만 DWT에 이르고 있다. 過剩船腹을 구성하고 있는 것 중에서 감소하고 있는 것은 81년 중반에 2천 2백만 DWT였던 海上備蓄탱커로 메이저를 비롯한 石油会社의 在庫처리로 1천 5백만 DWT까지 줄어들고 있다.

海上備蓄에 사용되는 大型탱커는 지금까지 船腹過잉해결에 상당히 큰 공헌을 해왔다. 그러나 이것도 原油価格이 상승할 때에 해당하는 것이며, 올해처럼 가격이 하락할 때에는 高価格, 高金利의 해상비축은 석유회사로서는 달가운 것이 못된다. 지난 해 美国에서의 20%線까지 상승했던 高金利는 VLCC의 積荷原油価値로 9천만달러에 상당한다. 海上備蓄用 VLCC의 定期傭船 1개월당 코스트 약 40만달러에 대해 金利코스트는 1개월당 150만달러에 이른다. 게다가 昨年에 배럴당 37달러까지 치솟았던 이란原油는 금년 21일 2월 이후에는 배럴당 30달러50센트까지 하락했다. 배럴당 34달러의 公式販売価格(GSP)을 유지하고 있는 基準油種(아라비안 라이트)에 있어서도 롯데르담의 現物市場에서는 배럴당 29달러까지 하락하기도 했다.



〈第1表〉 世界탱커 船腹量및 新造船(1982年 1月末現在)

(単位 : 千DWT)

船型	船腹量	新造船						
		1982年前半	1982年後半	1983年前半	1983年後半	1984年前半	1984年後半	計
10-19,999	6,007	260	153	31	18	—	108	570
20-29,999	10,208	549	440	194	116	60	30	1,389
30-49,999	19,920	1,283	889	696	491	363	208	3,930
50-69,999	17,874	774	1,073	648	236	—	—	2,695
70-99,999	38,184	1,090	730	160	249	—	249	2,478
100-124,999	14,719	109	218	353	—	—	—	680
125-174,999	28,063	172	270	—	—	—	—	442
175-224,999	18,649	—	—	—	—	—	—	—
225-299,999	122,494	—	—	580	—	—	—	580
300,000+	42,910	626	—	—	—	—	—	626
計	319,028	4,863	3,737	2,622	1,110	423	595	13,390
合計	319,028	323,891	327,628	330,290	331,400	331,823	332,418	

資料 : H. P. 드루리社

결국 석유회사로서 高価格, 高金利로 海上備蓄을 하는 의미는 거의 사라지게 되었다. 石油의 비축은 일정한도가 넘으면 석유회사에 큰 부담이 된다.

◇ 過剩船腹의 폐기문제와 安全規制

石油需要의 伸張을 거의 기대할 수 없는 상황에서 탱커船腹需給이 균형을 이루기 위해서는 공급면에서의 감소를 기다릴 수 밖에 없다. 여기에는 현재의 過剩船腹을 인위적으로 폐기시키는 길밖에 없기 때문에 세계의 탱커폐기는 금년에 들어서면서 급증하고 있다. 여기에 결정적인 작용을 하고 있는 것은 政府間海事協議機構(IMCO)의 탱커安全規制에 관한 국제조약의 발효이다. 73~78년의 MARPOL(原油洗浄=COW 또는 分離바라스트 탱크=SBT, 크린 바라스트 탱크=CBT) 및 74~78년 SOLAS(이나트가스 시스팀=IGS)의 설치규제가 그것으로 82년말까지 각국이 비준할 것으로 보인다.

또 여기에 不満을 가진 美国은 독자적으로 81년 6월 1일부터 SOLAS, MAPOL에 적합한 탱커가 아니면 美国 石油港에 입항을 막도록 美国沿岸경비대(유에스코스트가드=USCG)를 발효시키고 있다. IMCO規制에는 각국이 条約을 비준, 발효되어도 2년간의 유예기간이 있어 당분간은 강제력이 없다. 그러나 70년 전후의 탱커붐時에 건조된 「第1世代」의 VLCC의 경우, 4년에 한번씩 하도록 되어 있는 3회째의 검사가 82년부터 83년까지 실시된다. 이들 탱커의 대부분은 IMCO 규제에 적합한 설비가 없으며, 또 IGS, COW 또는 SBT를 설비할 경우 1GS, COW만도 약2백만달러의 투자가 소요된다. 현재 71년 이전에 건조된 第1世代 VLCC는 모두 1백61척, 3천7백만DWT인데 이 설비를 완비하고 있는 것은 약40%정도에 불과한 것으로 알려지고 있다.

国際独立탱커船主協会(INTERTANKO)에 따르면, VLCC 全船腹 1억8천만DWT중 약 1억DWT가 独立탱커船主소유이며, 이중 1천8백만DWT는 81부터 82년에 걸쳐 用船이 끝나게 된다. 현재 탱커·레이트인 VLCC의 페르샤만/西欧월드 스케일(WS) 20의 수준에서 보더라도 IGS, COW가 없는 것은 폐선될 것으로 보여진다. 81년의 폐선은 과거 최고였던 78년의 1천4백56만 DWT에 이어 1천3백만 DWT에 이르고 있는데 82년에는 이를 상회하는 1천5백만D/W에 이를 것으로 전망되고 있다. 지난 1월~2월중순 사이에 2백20만 D/W가 폐선되었다. 그러나 韓国, 台湾, 파키스탄, 스페인을 中心으로 한 세계 스크랩능력은 현재 年間 1천5백만D/W 전후로 이것으로 過剩船腹을 한꺼번에 해소하기는 어렵다.

◇ 85年까지 VLCC新造船 없어

81년부터 82년에 걸친 탱커市場은 이와 같은 상황으로 어려운 국면을 보이고 있으며 회복될 전망은 보이지 않고 있다.

〈第1図〉에 나타난 바와 같이, UL/VLCC로부터 8만DWT型의 中型船, 4만DWT型 이하의 小型船에 이르기까지 모두 運航코스트를 대폭 하회하는 赤字레이트를 보이고 있다. 특히 금년에 들어서면서 荷動의 격감은 史上최저였던 77~78년의 WS 17(페르샤湾/西欧 VLCC)과 거의 같은 수준까지 폭락하고 있다.

각종 調査機関과 石油専門家들의 예측에 따르면, 선진국의 석유소비량은 단기적으로나 장기적으로 늘어날 것 같지 않다. 엑슨의 가우프만社長은 최신 전망에서 세계 석유소비량의 伸張은 80년대를 통해 年率 1% 이하의 낮은 상승에 그칠 것으로 전망했다. 81년의 OPEC의 석유 생산량은 2천2백50만B/D에 그쳐 前年보다 4백60만B/D나 하회, 69년 이후 사상최저를 기록했다. 금년에 들어와서도 原油생산량은 계속 감소하여 2月에는 2천만B/D 이하로 줄어들었다.

이런 상황에서 현재의 탱커船隊, 특히 大型탱커船隊는 구조적으로 과잉이라는 것은 명백하다. 〈第2図〉는 INTERTANKO에 의한 船齢 12년과 13년의 2개의 케이스別로 본 VLCC需給예측이다. 85년까지는 大型탱커의 新造船은 거의 없다. 문제는 VLCC의 수요전망이다. 앞으로도 先進国의 석유절감 노력과 代替에너지에의 転換이 계속될 것으로 보여 석유 수요는 年率 2~3%의 微増에 그칠 것으로 예상된다.

◇ 船腹수급균형 1年前에 마케트上昇

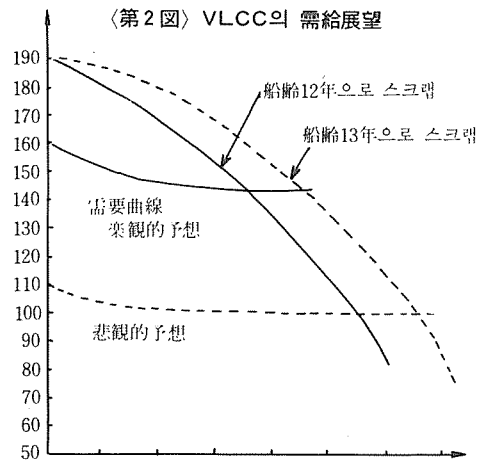
한편 VLCC船腹需要의 大宗은 뭐니뭐니 해도 페르샤湾인데, 페르샤湾沿岸産油国의 석유생산량

은 77년에 2천만B/D에서 81년에는 1천5백만B/D 감소했으며, 앞으로도 이 수준이 유지될 것으로 예측된다. 생산량이 변하지 않는다해도 탱커는 수에즈運河를 滿載하고 1천5백만 DWT型까지 通航할 수 있고, 또 얀부에서 船積航道에 싣는 것을 고려하면, VLCC수요가 감소하리라는 것은 확실하다.

또 페르샤湾岸에서는 輸出用 精油工場이 계속 건설되고 있어 石油수출이 原油외에 제품에도 어느 정도 比重이 높아가고 있다. 결국 제품 수송을 위한 中·小型船이나 프로덕트船의 수요가 늘어나는 반면 VLCC의 수요가 감소할 수 밖에 없게 될 것이다.

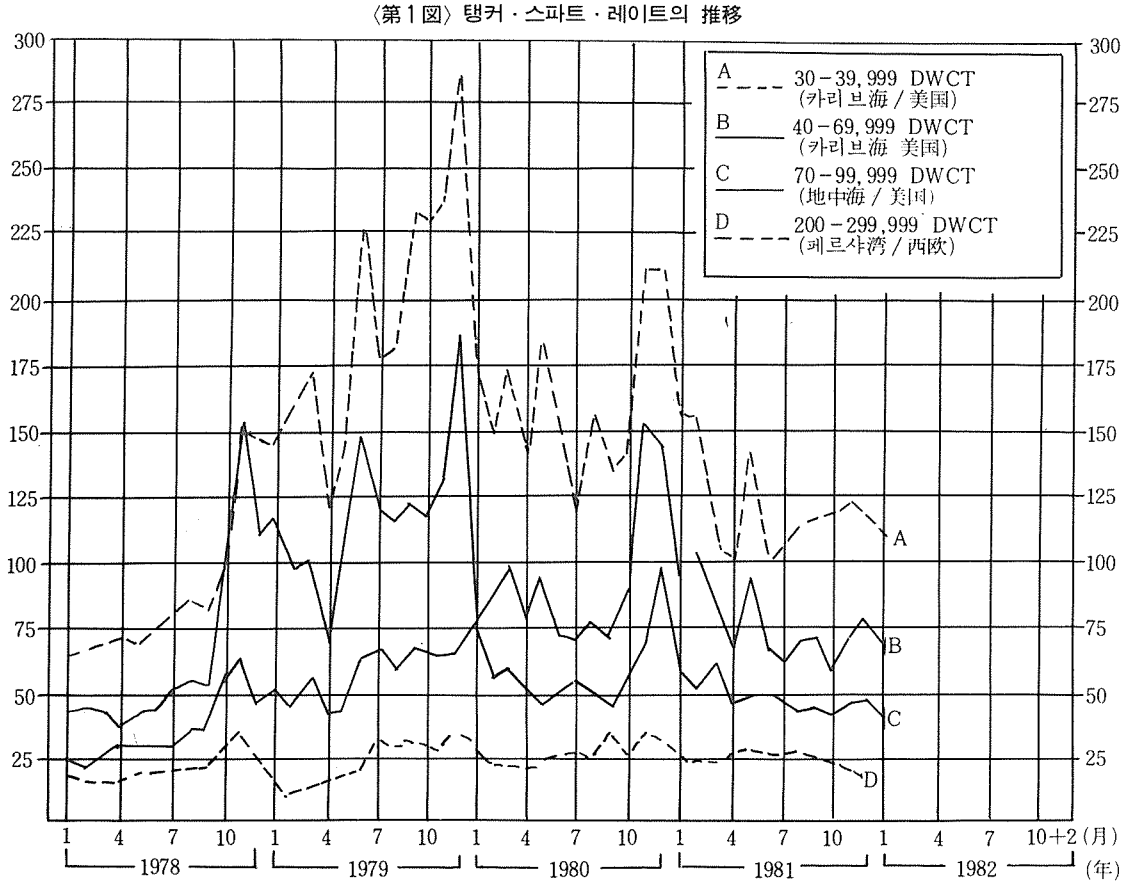
현재 VLCC需要는 1억 DWT로 船齡 12~13년의 스크랩化가 앞당겨 진행될 경우 낙관적인 예상으로는 84년 중반에 需給均衡이 이루어질 것으로 보인다. 그러나 스크랩化가 크게 진전되지 못하고 需要가 거의 늘어나지 않을 것으로 보는 비관적 예측에서는 需給균형은 빨라야 86년에서 87년에나 회복될 수 있을 것으로 전망하고 있다. 탱커市況은 船腹需給을 中心으로 하는 물리적 요인뿐만 아니라 심리적 요인으로 변동하는 요소가 있기 때문에 실제로는 船腹需給이 균형을 이루는 1년 이전에 마케트가 상승하는 것도 예상된다.

〈第2図〉 VLCC의 需給展望



出所：INTERTANKO

〈第1図〉 탱커·스파트·레이트의 推移



(1982年 WS레이트·베이스)