

세계 석유업계를 선도하는 엑슨

세 계석유산업의 선두주자인 엑슨사는 84년의 油價인하 압력에도 불구하고 지난 해의 純利益이 전년대비 11% 증가한 약 55억달러를 기록했다. 엑슨의 순이익은 1984년 美国系 5大 石油 메이저가 달성한 純利益합계의 절반이 넘는다. 다른 石油會社들과는 달리 엑슨社가 이같이 막대한 이익을 낼 수 있었던 것은 생산성 향상으로 인한 원가절감이 이루어지고, 해외영업비용이 크게 감소하였기 때문이다.

엑슨은 세계 최대의 石油會社로서, 그리고 자급

여건이 가장 양호한 석유메이저로서 다른 석유회사와는 좀 색다른 전략을 가지고 있다.

첫째, 회사의 최우선 정책을 새로운 石油·天然 가스 供給源 확보에 둔다. 새로운 공급원을 확보하기 위해서는 新油田탐사 또는 다른 회사가 개발한 기존자원의 매입등의 방법이 있다. 엑슨사는 특히 후자의 방법에 역점을 두고 시장침체에 저렴한 가격으로 석유자원을 매입하려 하고 있다.

둘째, 이익의 유출을 막기 위해 비효율적인 정유 공장을 폐쇄하며, 유조선을 매각하고, 인건비 및

주요 石油메이저의 영업실적

(單位：백만달러, 천B/D)

	原油매장량 (백만배럴)	總 原 油 공 급	정유공장 투 입 량	제 품 판 매 량	순 이 익	장기부채	固 定 資 産 價 額	자 기 자 본 이 익 률
엑 스								
1983	6,478	2,582	3,266	4,085	4,978	4,669	40,868	17.2
1984	6,474	2,370	3,220	4,204	5,528	5,105	42,776	19.0
증감률(%)	-	-8	-1	+3	+11	+9	+5	-
아 모 코								
1983	2,632	786	933	1,013	1,868	3,035	25,805	15.7
1984	2,618	849	897	973	2,183	2,565	25,734	17.5
증감률(%)	-1	+8	-4	-4	+17	-15	-	-
세 브 론								
1983	1,954	1,371	1,433	1,715	1,590	1,008	14,232	11.6
1984	2,073	1,640	2,036	2,441	1,534	12,362	14,349	10.6
증감률(%)	+6	+20	+42	+42	-4	+1,126	+1	-
모 빌								
1983	2,148	1,337	1,594	2,034	1,503	5,162	19,878	10.8
1984	2,440	1,369	1,620	2,024	1,268	11,057	25,530	9.2
증감률(%)	+14	+2	+2	-	-16	+114	+28	-

□ 海外石油産業動向 □

	原油매장량 (백만배럴)	總 原 油 공 급	정유공장 투입량	계 품 판 매 량	순 이 익	장기부채	固定資産 價 額	자기자본 이 익 률
텍 사 코								
1983	1,840	1,615	1,708	2,274	1,233	2,098	15,092	8.6
1984	3,249	1,678	2,025	2,725	306	10,489	24,429	7.3
증감률(%)	+77	+4	+19	+20	-75	+400	+62	-
합 계								
1983	15,052	7,691	8,934	11,121	11,172	15,972	115,875	-
1984	16,854	7,906	9,798	12,367	10,819	41,578	132,818	-
증감률(%)	+12	+3	+10	+11	-3	+160	+15	-
B. P. ¹⁾								
1983	4,584	2,406	1,604	3,210	1,314	5,768	22,025	9.5
1984	4,631	2,621	1,700	3,009	1,873	5,435	23,790	13.2
증감률(%)	+1	+9	+6	-6	+43	-6	+8	-
셸 ¹⁾								
1983	6,681	3,913	3,927	6,347	4,178	10,354	39,959	15.1 ²⁾
1984	7,081	4,503	3,048	5,808	4,875	9,612	44,905	16.2 ²⁾
증감률(%)	+6	+15	+4	-8	+17	-7	12	-

註: 1) 1983년 £ 1 = \$ 1.5170, 1984년 £ 1 = \$ 1.3363으로 환산.

2) 平均資産이익률.

〈資料〉 Petroleum Economist, 1985/6.

기타 비용을 절감한다.

세제, 지난 해 여타의 회사들이 마케팅財産을 매각 처분하는데 반해 엑슨은 막대한 자금을 투입하여 주유소를 현대화하고 있으며, 수요가 증가되면 이를 이용하여 시장을 주도한다.

네제, 막대한 자금을 투입하여 自社株式를 구입한다. 自社株式의 매입은 배당비용을 줄이는 효과를 가져오기 때문이다.

다음은 이같은 전략으로 나타나고 있는 효과를 보면,

● 株價상승

엑슨社의 1984년 1株當 이익은 6.77 달러로서 여타 회사의 株價가 침체를 보이고 있는 데 반해, 엑슨의 주식은 계속 강세를 보이고 있다. 예로서 뉴욕 증권거래소에서 모빌의 株價가 1984년의 23~33달러에서 1985년에는 25~33달러, 텍사코의 株價가 동기간 32~47달러에서 33~40달러의 보합 또는 약세를 보이는데 반해 엑슨의 株價는 36~45달러에서 44~54달러로 기록적인 강세를 보였다.

엑슨은 1983년 7월 이후 自社株式를 구매하기 시작한 후 현재까지 53억 달러의 비용으로 약 14%의 주식을 취득한 것으로 알려졌다.

● 財源이 풍부한 엑슨

世界石油企業은 엑슨, 셸, 아모코 등의 財源이 풍부한 회사와 셰브론, 텍사코, 필립스 등의 財源이 빈약한 회사로 양극화되고 있는데, 엑슨은 110억 달러의 막대한 현금재산을 보유하고 있다. 또 지난 해 기업합병의 과정에서 石油會社들은 부채비중이 크게 증가했다. 예로서 總資本중 부채비율이 모빌이 40%, 필립스가 80%에 이르고 있으나, 엑슨은 17%에 불과하다. 엑슨의 이용가능한 현금자산은 1988년까지 약 70억달러에 이를 것으로 보이며 이를 이용하여 엑슨은 다른 회사가 매각하는 석유자원을 구입할 수 있을 것이다.

● 原價節減방안

엑슨社의 원가절감 노력에 따라 정제능력은 1979년 이후 약 23% 감소했으며, 종업원수는 1981

주요 石油會社의 現金流出入 전망(85~89)

(單位: %, 10억달러)

	순 이 익		現金流入		현금유출	
	증감률	金額	증감률	金額	증감률	金額
엑슨	+ 2	29	+ 4	60	+ 6	59
아모코	+ 4	12	+ 7	28	+ 4	27
셰브론	+ 5	8	+ 6	26 ¹⁾	+ 4	27
모빌	+ 7	7	+ 7	23	+ 5	22
텍사코	+ 5	5	+ 6	22	+ 3	15
셸(£)	+ 2	19	+ 4	41	+ 6	37
B.P(£)	+ 4	8	+ 6	19	+ 8	+12

註: 增減率은 年平均임. B. P 社는 Sohio 제의
(資料) PIW 1985. 7. 15.

공장의 효율을 높이기 위한 補修計劃(Maintenance Schedule)을 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

● 엑슨의 고민

엑슨의 성공적인 경영전략에도 불구하고 고민거리는 있다. 지난 3년동안 엑슨社의 산유량 증대에 크게 기여해온 알라스카 Prudhoe Bay 및 北海유전의 산유량이 줄어들고 있으며, 정제능력은 아직 과잉상태에 있다. 그러나 엑슨의 최대 고민은 막대한 現金資産의 처리문제이다. 엑슨社는 향후 5년간에 걸쳐 약 600억 달러의 현금자산이 유입될 것으로 보이는데, 이를 투자하기 위한 프로젝트를 연구하고 있다. 엑슨은 경쟁회사와의 사이에서 공격용으로 또는 방어용으로 이들 자금을 사용할 수 있을 것이다. *

(한국동력자원연구소·에너지동향 8. 23)

년 이후 약 17% 감소되었다. 한편 엑슨社는 정유

□ 탱커市況 □

아시아地域 석유수송패턴 소형탱커 위주로 바뀌고 있다

아시아지역의 石油교역 패턴은 선주들이 주로 소형탱커에 투자하는 경향이 늘고 있어 석유수송도 점차 소형탱커 위주로 변모되고 있다.

최근 교역에 주로 이용되는 선박들은 80,000~100,000 dwt급 탱커들로 이 크기의 선박들은 신설된 아시아지역 산유국들의 석유터미널 입·출항 용이에 장점을 지니고 있다. 이제 초대형 수퍼탱커는 규모의 경제성에 있어 그 가치를 점차 잃고 있다고 석유시장 소식통들은 덧붙였다.

한편 국제 선박브로커 Seadragon Maritime Inc.의 Tomiyuki Bando 전무이사는 특히 소형탱커는 VLCC 보다 회항시간이 훨씬 단축되기 때문에 탱커브로커들에게 크게 환영받는 선형으로 대두되고 있으며, 日本과 같은 대량의 석유소비국들에게 석유수입선의 다변화(인도네시아, 中共, 말레이시아, 브루나이 등)를 가능케 해주고 있다고 말했다.

또 VLCC 등 대형 탱커는 과거 中東産 原油가 아시아에 중점적으로 공급될 때 고안된 선형이었기 때문에

현재 아시아산유국들의 석유터미널에는 적합하지 않다고 덧붙였다. 더우기 아시아 석유소비국들은 현재 현물시장의 油價가 급격한 변동을 보이고 있기 때문에 한꺼번에 많은 양의 원유도입을 꺼리고 있는 실정인 것으로 밝히고 있다.

한편 석유제품 수송시장의 전망을 살펴보면, 최근 中共이 석유제품 생산시설을 확장하고 더 많은 석유제품을 공급할 차비를 갖추고 있어 아시아지역에 소형 석유제품 탱커수요가 계속 늘어날 전망이며, 中東걸프지역의 산유국들도 대단위 정유생산시설을 건설하고 제품양산체제에 돌입하여 향후 동시장의 비약적인 증가가 전망되고 있다. *

(로이터통신 9월 18일)

