

'95년 탱커시황전망



VLCC용선

시장의 변화와 대응

이 태 수
〈호남정유 원유팀과장〉

1. '94년 용선 시장 회고

가. 용선 운임시황

한 퀘타 WS(World scale)의 운임을 낮추기 위하여 선주와의 지루한 협상이 종종 새벽까지 이어지긴 했어도 '94년도 역시 선복과잉으로 인하여 용선주 우위의 저가 운임 시장이었다. 이로 인하여 경쟁력이 떨어지는 노후선박을 대상으로 '94년 1~11월까지 기록적인 38척의 VLCC가 해체 되었으나 운임을 상승 시키기에는 역부족이었다. ('93년에는 27척의 VLCC가 해체 되었음)

'93년말 SHELL과 OMI사는 선복과잉을 줄이기 위

한 자구적인 노력으로 자사선을 용선 시장에 내놓지 않겠다고 발표함으로써 용선 시장에 신선한 자극을 주었으나, 94년 용선 운임은 '93년 대비 오히려 WS 3 정도 하락하였다. 반기별로 보면, 94년 전반기에는 평균 WS 33.8로 '93년에도 훨씬 못미치는 낮은 운임이 형성되었으며 후반기에는 선복량 수요 증가에 힘입어 '93년 수준을 회복하였다.

나. 국내 동향

세계적으로 환경보호를 위한 관심이 증가하고 있는 가운데 우리나라도 외국적선으로 인한 해양오염 방지를 위하여, '94년 4월 1일을 기하여 항만국 통제

94년 VLCC 용선 운임

(단위 : WS)

1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균
33.1	33.0	36.9	32.7	32.2	34.9	44.5	47.1	42.5	46.4	46.9	47.5	39.8

자료 : 국내 정유사 용선실적 평균

(PORT STATE CONTROL)가 실시되고 있으며, '94년 8월 1일 이후 부터는 일정자격을 갖추지 못한 선령 20년 초과 유류운송 선박의 국내 입항을 금지시키는 외국적선의 용선관리등 기준에 관한 규정이 실시됨으로써 용선 업무 담당자로 하여금 외국적선 용선시 더욱 더 주의를 요구하고 있다.

항만국 통제(PORT STATE CONTROL)

항만국가가 자국 및 자국연안에서의 선박안전 확보와 해양환경 보존을 위해 자국에 기항하는 외국적 선박에 대해 안전기준, 선원자격 및 근로조건 등이 해사 관련 국제협약에 적합한지를 점검하는 제도로서 기준 미달선에 대해 입, 출항 금지 등의 통제가 행하게 된다.

자국의 이익을 위해 특별 규정을 제정하여 시행하는 국가(미국, 캐나다, 호주)도 있으나, 이에 소극적이었던 아, 태지역 국가들은 항만국 통제의 효율적 시행과 지역협력 필요성이 제기됨에 따라 항만국간의 PSC절차, 실시방법, 기준에 대하여 93년 12월 일본 동경에서 우리나라를 포함한 아, 태 17개국이 아, 태 지역 항만국 통제 양해 각서를 채택하였다.

이에 따라, 우리나라 및 16개국은 '94년 4월 1일부터 PSC를 실시하게 되었다.

외국적선 용선관리등 기준에 관한 규정 (해운항만청 고시 제94-51호 에서 발췌)

선령 20년(선박이 건조된 해의 12월말일부터 기산) 이상인 재화 적재톤수 200톤 이상의 유류운송선박과 국제총톤수 1,000톤 이상의 유류외의 화물운송선박은 다음 각호의 1에 해당되는 경우에는 대한민국 항과 외국항간에 운항하거나 그 선박을 위하여 해운법 제2조 제7호의 규정에 의한 해운대리점업을 하여서는 아니된다.

1. 국제해사기구(IMO)의 해상안전, 해양오염방

지관련 증서(화물선안전구조증서, 화물선안전설비증서, 화물선안전 무선증서, 국제만재흡수증서, 국제기름 오염방지증서를 말한다)를 가지지 아니한 경우

2. IGRP(International Group's Reinsurance Program) 또는 선박소유자와 보장계약을 체결할 수 있는 재정능력이 있는 자로 해운항만청장이 지정공고한 P&I클럽에 부보한 증서를 가지지 아니한 경우

3. 유류운반선으로서 1969년 기름오염에 대한 민사책임에 관한 국제협약에서 규정한 보장계약증명서에 의하여 유류오염 손해배상책임이 전적으로 보장되지 아니한 경우

다. 해외 동향

미국 입항 선박의 COFR 소지 의무화

미국은 '89년 EXXON VALDEZ호의 ALASKA연안 원유 유출사고를 계기로 제정된 OPA 90 법안에 의거하여 '94년 12월 28일 이후 미국에 입항하는 모든 선박으로 하여금 COFR(Certificate of Financial Responsibility)를 소지하게 함으로써 해양 오염시 P&I에 의한 최고 한도 (7억불)에 관계없이 무한 배상까지 가능하게 하고 있다. 따라서, 선주들은 추가 비용을 지불하고 COFR을 획득할 것인지 미국행을 포기할 것인지 결정 해야할 기로에 서게 되었다.

용선시장에 주는 충격도 커서 미국행 선박 운임이 WS 10 이상 상승한 반면, 여타 지역의 용선 운임률은 아직 큰 변화는 없으나 미국행을 포기하는 선주의 증가로 크게 하락 하리라는 조심스런 의견도 나오고 있다.

MAJOR와 대형선주들은 자기자본을 이용하여 비교적 쉽게 COFR을 획득하고 있으나 중, 소형 선주는 상호 부조 보험단체를 구성하여 미국 항만국의 승인을 얻었거나 추진함으로써 COFR획득을 준비하고 있다.

현재, 승인된 상호 부조 보험 단체는 다음과 같다.

(가) OIL POLLUTION ACT CLUB(OPACLUB)

(나) SHORELINE MUTUAL

(다) FIRST LINE

'94년 12월 1일 현재까지 38선주의 358척이 COFR을 획득 하였으며 VLCC는 61척(독립 선주 소유는 26척)이다. '94년 1~11월간 SPOT 용선 선박수를 고려하면 독립선주의 소유선박중 40~50척 정도는 COFR을 획득하여야 할 것으로 보인다.

COFR 획득 현황(1994. 12. 1 현재)

	선 주 명	VLCC 선박수
독립 선주	BERGESEN	17
	A. P. MOLLER	7
	O. M. I.	1
	M. O. C.	1
	소 계	26
MAJOR등	SHELL	12
	CHEVRON	9
	MOBIL	9
	BP	4
	CONOCO	1
	소 계	35
합 계		61

미국 입항 SPOT VLCC

AG - USG	WAFR-N. SEA-MED/UKC-USG
99척	120척

자료 : PAN WORLD의 용선 실적
(용선일 기준, '94년 1~11월)

WORLD WIDE사의 음용수 수송 계획

세계 최대 VLCC를 보유하고 있는 WORLD WIDE사는 '96년 부터 자사 보유선 20척을 개조하여 년 39백만톤의 음용수를 말레이시아에서 중동으로 수송할 계획을 가지고 있다고 해서 세계적인 관심이 되고 있

다. 개조 비용은 척당 1,000만불로 약 2억불 정도가 소요될 것으로 예상되어 경제성 문제로 아직 실행여부가 불확실하나 단기간내에 운임을 급상승시키는 태풍의 눈이 되기에는 충분할 것이다.

2. VLCC 용선 시장 변화

(1) SOPT 용선시장 구조

'94년 11월 현존하는 VLCC선박은 409척으로 이 중에서 독립선주가 68%이 279척을 소유하고 있으며, MAJOR등(Oil Company, Trader, Oil Producer, Government Financial Company 포함)이 130척을 소유하고 있다.

독립 선주들은 저가 SPOT 용선시장에서 신조 선박에 대한 PREMIUM이 제대로 형성되지 않자 신조 선박을 MAJOR등에 장기 용선시키고 있으며, MAJOR등은 자사 보유노후 선박을 SOPT 용선시장에 내보내고 T/C(정기용선) 또는 BBC(나용선)을 통하여 양질의 선박을 확보하고 있다.

이로 인하여 SPOT 용선시장에서 이용 가능한 선박은 평균 선령이 79년으로 국내 정유사도 노후선박의 용선을 피할 수 없는 실정이다.

(2) 국내 용선시장 규모

'94년 1~11월간 세계적으로 용선된 SPOT VLCC 선박수는 1,195척으로 이중 42%에 해당하는 506척이 중동에서 동남아시아로 운행되었으며, 국내 정유사에 의해서 전체의 15%에 해당하는 183척이 용선됨으로써 한국은 일본을 제치고 미국에 이어 세계 제2의 VLCC SPOT 용선 시장으로 등장하였다.

이것은 '90년부터 시작된 정유시설 증설 러쉬로 인하여 급격히 증가된 선박량 부족을 자사보유선 또는 장기 용선으로 확보하기보다는 저렴한 SPOT 선박으로

로 대체하였기 때문이다. 현재, 유공, 호유, 현대 정유는 증설에 대비하여 신조선을 건조 중에 있으나, 쌍용, 한화는 아직까지도 장기적인 선박량 확보 움직임이 없어 정제시설 증설후에도 용선 선박에 크게 의존함으로써 국내 용선시장은 더욱 확대될 것으로 보인다.

(3) 일본 정유사의 VLCC 운영

일본 정유사는 정부에 의한 강제적인 선령 제한은 없으나 자체적으로 15년 이상된 선박의 용선을 피하

고 있다. 주로 장기용선을 통하여 양질의 신조 선박을 확보하고 있으며, SPOT 선박 이용률은 약 20% 정도이다.

반면에, 한국 정유사는 장기적인 운임 불황속에서 SPOT 용선을 최대한 (50~100%) 활용함으로써 저가 운임을 향유하고 있으나 용선 가능 선박의 노후화로 인하여 해상사고의 위험에 더 많이 노출되어 있다고 하겠다.

VLCC 소유 현황

		SPOT	T/C, 자사사용	계
독립선주	MDWT	43,364	31,653	75,017
	척수	158	121	279
	평균 건조년	79.7	85.3	82.1
MAJOR 등	MDWT	4,868	30,438	35,306
	척수	18	112	130
	평균 건조년	76.8	81.2	80.6
계	MDWT	48,232	62,091	110,323
	척수	176	233	409
	평균 건조년	79.4	83.3	81.6

자료 : WORLD TANKER FLEET OF 200,000 TONS DW AND ABOVE
(BY JOHAN G. OLSEN, MAR, 1994)

주 : 1. MAJOR등의 "SPOT"은 50% 이상 SPOT시장에 나온 선박을 의미함.
2. 320,000DW 이상 선박 제외

정유사 정제시설 현황

(단위 : MBPCD)

	유 공	호 유	한 화	쌍 용	현 대	계
1990년	585	380	60	60	60	1,145
1991년	585	380	60	325	110	1,460
1992년	585	380	275	325	110	1,675
1993년	585	380	275	325	110	1,675
1994년	585	380	275	325	110	1,675
1995년	610	380	275	525	110	1,900
1996년	810	380	275	525	110	2,100
1997년	810	600	325	525	310	2,570

주) 년도 1월 기준임.

VLCC 용선 현황

(단위 : 횡수)

	유 공	호 유	한 화	쌍 용	현 대	계
1993년						
자 사 선	39	29	5			73
용 선	55	29	28	57	23	192
계	94	58	33	57	23	265
1994년						
자 사 선	34	24	3			61
용 선	58	31	27	60	21	197
계	92	55	30	60	21	258
1997년						
자 사 선	63	42	3		14	122
용 선	45	38	40	84	36	243
계	108	80	43	84	50	365

<자료> 정유사의 석유협회 보고(선적일 기준, CNF 포함)

주) 1. '94년 추정 : 1~10월 실적 11~12월 추정

2. '97년 추정

- (1) 90% 가동량중 VLCC 수송물량을 유공/호유/한화는 75%, 쌍용/현대는 90%로 임의 간주
- (2) 자사선(나용선 포함)의 폐선(반선) 고려 안함.
- (3) 자사선의 운송횟수는 적당 7회/년
- (4) VLCC 수송 능력, 1,850 천바렐/척
- (5) '97년에 인도되는 신조선막은 없는 것으로 간주

정유사 VLCC 보유 현황

	선 명	건조년도	DEAD WEIGHT	비 고
유 공 해 운	YUKONG PINONEER	1974	261,026	국적선
	YUKONG FRONTIER	1988	255,346	국취부 나용선
	YUKONG COMMANDER	1988	255,271	"
	YUKONG VOYAGER	1990	255,226	"
	YUKONG SUCESSOR	1974	268,466	나용선
	N/B TBN	1995	280,000	
	N/B TBN	1995	280,000	
	N/B TBN	1995	280,000	
	N/B TBN	1996	280,000	
	소 계	9척	2,415,335	
호 유 해 운	HONAM PEARL	1974	186,508	국적선
	HONAM JADE	1975	186,497	"
	HONAM SAPPHIRE	1989	277,020	나용선
	SEA PRINCE	1990	275,782	"
	N/B TBN	1995	280,000	
	N/B TBN	1996	280,000	
		소 계	6척	1,485,807

한 화 에 너 지	UNISTA	1974	219,176	나용선
현 대 상 선	N/B TBN	1995	280,000	
	N/B TBN	1996	280,000	
	소 계	2척	560,000	
합 계		17척	4,680,318	

한국과 일본의 VLCC 운영 현황 (94년 11월 현재)

정 유 사	정제능력	보유 선박			T/C 선박			계		
	MBPCD	척수	건조년	천 DWT	척수	건조년	천 DWT	척수	건조년	천 DWT
유 공	580	5	82.8	1,295				5	82.8	1,295
호 유	380	4	82.0	925				4	82.0	925
한 화	275	1	74.0	219				1	74.0	219
쌍 용	325									
현 대	110									
계	1,670	10	81.6	2,439				10	81.6	2,439
NIPPON	810	6	87.3	1,747	6	88.0	1,524	12		3,271
IDEMITSU	780	7	88.7	1,781	7	86.9	1,769	14		3,550
COSMO	645				14	86.1	3,176	14		3,176
SHOWA SHELL	560				8	89.5	2,028	8		2,028
MITSUBISHI	500				8	91.1	1,949	8		1,949
TONEN	476				8	86.1	2,259	8		2,259
GENERAL OIL	236				6	84.7	1,263	6		1,263
JAPAN ENERGY	281	3	90.7	716				3		716
KASHIMA OIL	165				3	84.3	722	3		722
FUJI	162				2	91.0	472	2		472
KYUSHU OIL	130				1	87.0	260	1		260
KYOKUTO OIL	138				1	87.0	253	1		253
OTHER	172									
계	5,055	16	88.6	4,244	64	87.4	15,675	80	87.6	19,919

3. '95년 VLCC 용선 시장 전망

(1) 노후 선박 증가로 사고 위험 증가 및 PSC 강화

해상 선박 사고의 70%가 선원의 실수에 기인한다고는 하지만 선령과 또한 비례하는 것이 사실이다.

현존하는 VLCC의 50%가 '76년 이전에 건조된 노후 선박이며 그중 약 35%에 해당하는 101척(용선가

능 선박은 49척)이 '95년에 선령 20년을 초과할 것으로 예상되는 가운데, 장기간의 용선시장의 불황으로 인한 선주들의 보수, 수리비용 감축은 불량 선박을 양산하여 해상사고의 위험은 더욱 증가시킬 것이다. 이에 발맞추어 국내는 물론 각국의 항만국 통제(PSC)가 노후 선박을 대상으로 더욱더 강화될 전망이다.

(2) 운임시황 예측

운임 시황을 결정짓는 중요 요소는 선복량의 수급 BALANCE일 것이다. 94년에는 28척의 신조 선박이 인도될 예정인 반면, '94년 1~11월까지 38척이 해체되어 선주들은 용선 시장의 청신호로 반기고 있다.

'95년도에는 30척의 신조 선박이 인도될 예정이며, 35~40척이 해체된다고 예상했을때, 선복량 과잉률은

더욱 줄어들므로써 '94년보다 다소 상승할 것이 예상된다.

그러나, 현재의 VLCC선복량 과잉률은 약 30%로 보고 있으며, 적정과잉률을 15%로 볼때 약 70척의 선박이 초과 과잉된 상태이므로 내년도 선박 수요증가를 고려한다해도 '95년도에도 급격한 운임 상승은 기대하기 어려울 것이다.

또한, 이미 70년대 건조된 노후 선박을 대체할 48척의 VLCC가 건조 계약되어 있으며, 제 4차 SPECIAL

VLCC 건조 계약 현황

구 분	선 주 명	인 도 년 도			계
		95년	96년	97년	
독립 선주	AP MOLLER	2			2
	GOLDEN OCEAN	2			2
	ICB	1			1
	MAEJI SHIPPING		1		1
	MOC	2			2
	MOSK	2	1		3
	NAVIEAR	1			1
	NAVIX LINE	1			1
	NYK	2			2
	ONASSIS	1			1
	OVERSEAS SHIPHOLD		1	1	2
	SAUDI ARABIA	1	4		5
	WIGHT NAVIGATION	1			1
소 계		16	7	1	24
MAJOR 등	유 공	3	1		4
	호 유	1	1		2
	현 대	2			2
	IRVING			1	1
	MOBIL		1	3	1
	NITC		2		5
	SHELL	4	1		5
	TOTAL	2			2
	VELA	2			2
	소 계		14	6	4
합 계		30	13	5	48

자료 : FAIRPLAY 게재 NEWBUILDING('94년 10월)

SURVEY를 맞이할 노후 선박의 선주중 2/3는 현재 같은 운임 불황에서 85~90백만불을 투자하여 신조선으로 대체하기 보다는 4~8백만불을 들여 SPECIAL SURVEY를 준비하는 것이 더 경제적이라는 견해를 가지고 있어서 향후 2~3년내 노후선 퇴진으로 인한 본격적인 운임상승의 기대를 이롭게하고 있다.

반면에, '95년도에 선령이 20년이 되는 62척의 선박에 대한 용선주 및 선적항의 태도가 운임 상승의 변수가 될 것이다.

MAJOR, 주요 선적항, 보험사 등은 선령 20년을 기 준하여 입항 조건 및 보험료를 차등화 함으로써 용선주로 하여금 선령 20년 초과 선박의 용선을 기피하게 하고 있다. 따라서, 이들 선박의 용선 가능 여부가 '95년 운임 향방에 큰 영향을 줄 것이다.

* VELA는 94년 12월부터 세계 유수선급에서 인정하는 선박을 제외하고 선령 20년 초과 선박을 용선하지 않겠다고 발표

4. 우리의 대응

향후 2~3년간 VLCC의 노후화는 가속될 전망이며 이에 따라 해상사고의 위험도 증가할 것이다.

공교롭게도 우리나라는 이 시기에 정유시설의 증설로 인한 용선 선박의 급증으로 해상사고에 더욱더 노출 될 것이므로 이에 대한 대비도 필요할 것이다.

특히, 정유시설 증설이 마무리 되는 '97년에는 용선 시장에서 우리나라의 위상은 더욱 높아질 것이므로 우리의 역량도 키워 나가야할 것이다.

이의 준비를 위하여 다음과 같이 제안하고자 한다.

첫째, 자체 VETTING SYSTEM의 강화

비록 94년 부터 실시되는 PSC와 외국적선 용선에 관한 규정이 있지만 정유사 스스로 용선 기준을 강화하는 능동적인 태도만이 큰 효과를 얻을 수 있을 것이다.

둘째, 정유사간 용선 선박에 대한 정보 공유 체제 필요

백문 불여 일견(百聞不如一見)이라 했던가? 써보지 않고 소문만으로 판단하여 용선하는 것이 얼마나 위험한지 용선업무 담당자는 경험해 보았을 것이다.

따라서, 선박성능에 대한 정보교환은 회사이익 뿐만 아니라 국익차원에서 매우 중요할 것이다.

셋째, 정유사간 선박 교환

경쟁자간의 협조란 쉬운 일이 아닐 것이다. 하지만, 정유업 개방으로 인하여 국내 정유사간의 제로 썸 경쟁은 이제 무의미 해졌으며, 상호간 이득이 될 경우 일본 정유사 처럼 선박 교환도 필요할 것이다.

넷째, 용선 전문가에 대한 기대

이미 세계 10대 해운국인 우리나라는 정유업계의 정제시설 증설에 따른 원유 수송 물량의 증가로 보유선복량은 물론 용선 선박수가 크게 증가할 것이다. 따라서, 용선 시장에서 우리의 몫을 지키고 용선시장을 주도하기 위하여 용선 담당자와 BROKING 전문가의 끊임없는 연구와 노력이 필요할 것이다. ♣

우리의 농산물을 애용합시다.