

세계유조선의 선대 소유구조 변화와 전망

지속적으로 감소하는 석유메이저 소유 선박량

Exxon, Chevron, Mobil 및 Texaco 등 미국의 4대 석유메이저를 비롯한 세계의 석유메이저 및 석유메이저 관련 선사의 유조선 소유 선대규모가 1973년과 1979년의 두차례에 걸친 세계 유가 위기후 지속적으로 감소되고 있다. 즉 1979년에 약 4,222만 DWT를 기록하여 세계전체 유조선대인 3억 2,680만DWT의 12.9%를 차지했던 미국 4대 석유메이저의 소유 유조선 선대는 이후 연평균 6.7%의 감소추이를 지속하여 1995년에는 1,385만DWT로 세계 전체유조선 선대의 5% 수준까지 줄어들었다.

각 석유메이저사별로 보면 1979년에 1,759만DWT를 보유했던 세계 최대의 석유메이저인 Exxon의 유조선대가 작년에는 449만DWT로 1979년의 1/4 수준으로 크게 감소하였으며, 1979년 1,268만DWT를 기록했던 Chevron도 작년에는 415만DWT로 선박량

이 크게 줄어들었다. 또한 Texaco의 보유선박량도 1979년의 626만DWT에서 작년에는 130만DWT로 줄어들어 유조선의 보유량이 갈수록 감소하고 있다. 그러나 1979년에 570만DWT를 기록했던 Mobil은 작년에도 392만DWT의 선박량을 유지하고 있어 미국의 4대 석유메이저 중 유일하게 일정한 선박량을 보유하고 있음을 알 수 있다.

메이저 선박량 감소 주요 원인

한편 이와 같이 세계 석유메이저의 유조선 선박량이 지속적인 감소추이를 보이고 있는 이유는 다음과 같다.

첫째, 유조선을 소유하여 운항하는 경우 최근 들어서의 지속적인 운임시황 침체와 더불어 환경문제에 대한 관심과 오염사고시의 부담이 크게 늘어나고 있다. 특히 Exxon의 경우 1989년에 일어난 Exxon

〈표-1〉 미국 4대 석유메이저의 소유선박량 추이

(단위 : 천DWT)

	연 도	선형구분(DWT)				합 계
		1만~3만	3만~8만	8만~15만	15만 이상	
Chevron	1979	262	1,283	1,363	9,767	12,675
	1983	57	898	950	8,549	10,454
	1987	0	625	1,002	5,041	6,668
	1990	0	715	641	4,922	6,278
	1993	0	713	1,070	3,651	5,434
	1995	0	643	697	2,808	4,148
Mobil	1979	228	474	867	4,135	5,704
	1983	209	591	1,236	2,608	4,644
	1987	158	591	1,013	1,611	3,373
	1990	100	579	1,168	1,586	3,433
	1993	25	597	960	2,754	4,336
	1995	24	359	771	2,762	3,916
Exxon	1979	1,045	2,044	465	14,031	17,585
	1983	887	1,735	855	10,363	13,840
	1987	613	1,344	563	5,744	8,264
	1990	552	948	614	4,072	6,186
	1993	398	871	611	3,511	5,391
	1995	270	715	512	2,994	4,491
Texaco	1979	745	1,158	100	4,252	6,255
	1983	415	532	265	3,000	4,212
	1987	244	304	1,043	1,606	3,197
	1990	162	496	765	1,794	3,217
	1993	93	62	709	1,887	2,751
	1995	0	64	144	1,087	1,295
합계	1979	2,280	4,959	2,795	32,185	42,219
	1983	1,568	3,756	3,306	24,520	33,150
	1987	1,015	2,864	3,621	14,002	21,502
	1990	814	2,738	3,188	12,374	19,114
	1993	516	2,243	3,350	11,803	17,912
	1995	294	1,781	2,214	9,651	13,850

〈자료〉 LSE, 1987년 6월호, 1990년 11월호, 1993년 11월호, 1995년 12월호 참조

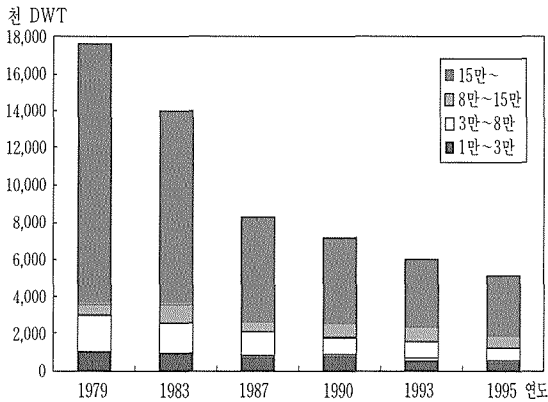
Valdez호의 사고에 따른 오염방제비용 및 보상에 수 십억달러가 소요되고, 아직까지도 사고의 처리가 완료 되지 않은 상태이다. 또한 1994년 12월 28일을 기준으로 미국에 입항하는 모든 유조선의 경우는 미국유류오염방지법(OPA '90)의 규정에 따라 최대 무한책

임까지 부담할 것을 증명하는 재정책임증명서(COFR : The Certificate of Financial Responsibility)를 미국 연안 경비대로부터 발급받아야 한다. 따라서 이러한 제문제들 때문에 부담을 느낀 석유메이저들은 소유 유조선대의 규모를 지속적으로 감축시키고 있는

실정이다.

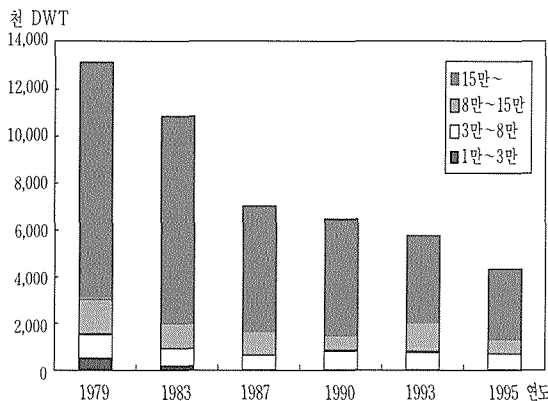
둘째, 첫번째와도 관련된 것으로 선박의 소유에 따른 제비용의 증가와 근년 들어서의 지속적인 유조선 운임시황의 침체로 유조선을 보유하지 않고 용선을 하는 것이 화주에게 유리한 점이 많다. 따라서 석유메이저는 이러한 목적에 따른 사업구조재편(restructuring)의 관점에서 소유하고 있던 유조선의 선박량을 지속적으로 감축시키고 있는 것이다.

[그림-1] Exxon 유조선 선대 추이



(자료) <표-1>과 같음

[그림-2] Chevron 유조선 선대 추이

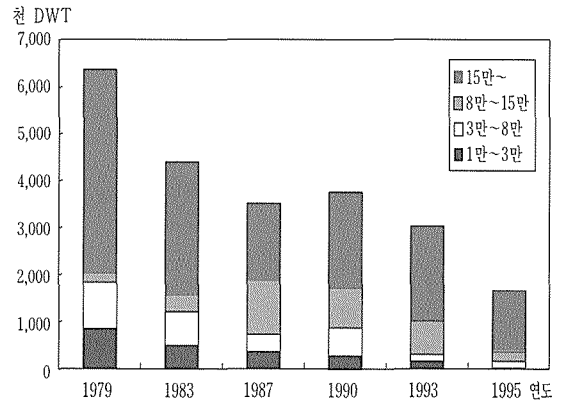


(자료) <표-1>과 같음

독립유조선주 소유선박량의 증가추세

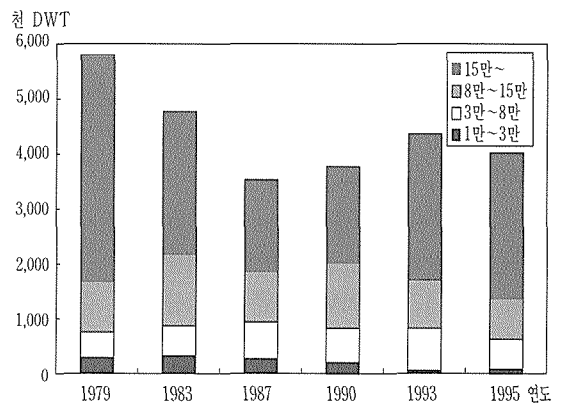
영국의 해운관련 연구기관인 Clarkson사에 따르면 1974년 이후 매 10년동안 유조선의 소유구조를 분석한 결과 석유회사*의 선박량(겸용선 포함)은 1974년에 전체 유조선의 25.8%인 655만DWT를 기록했으나 이후 지속적으로 감소하여 1994년에는 전체 유조선의 12.7%까지 줄어들었다. 그러나 유조선의 운항수

[그림-3] Texaco 유조선 선대 추이



(자료) <표-1>과 같음

[그림-4] Mobil 유조선 선대 추이



(자료) <표-1>과 같음

〈표-2〉 국적 유조선 보유현황 및 전망

선명	총톤	중량톤	건조년	운항상사	기국	형태
B. NOVA	8,742	13,845	'82. 3	유공해운	파나마	단순나용선
Y. TRADER	48,928	98,932	'74. 6	유공해운	라이베리아	단순나용선
유공 프론티어	142,367	255,346	'88. 6	유공해운	파나마	국취부나용선
유공코맨더	142,367	255,271	'88.11	유공해운	파나마	국취부나용선
유공보이저	142,367	255,346	'90. 3	유공해운	파나마	국취부나용선
유공 네비게이터	154,000	278,000	'95. 8	유공해운	파나마	국취부나용선
유공플래너	154,000	278,000	'95.12	유공해운	파나마	국취부나용선
유공어취버	154,000	280,000	'95.12	유공해운	파나마	국취부나용선
아스트로페가서스	47,215	79,991	'75. 3	한화에너지	한국	중고선도입
FRESIRE	50,858	81,283	'80.11	한화에너지	파나마	단순나용선
현대 스타	151,592	280,000	'95.12	현대상선	파나마	국취부나용선
호남펄	91,608	186,508	'74.10	호유해운	한국	국취부나용선
GOLDEN PALM	63,289	134,970	'75.10	호유해운	파나마	단순나용선
호남제이드	91,606	186,497	'75.12	호유해운	한국	국취부나용선
호남다이아몬드	63,798	134,430	'87. 6	호유해운	파나마	국취부나용선
HONAM SAPPHIRE	142,488	255,312	'89. 6	호유해운	파나마	단순나용선
SEA PRINCE	144,567	275,782	'90. 5	호유해운	키프로스	단순나용선
현대배너(가칭)	151,592	280,000	'96. 5	현대상선	파나마	단순나용선
Sea Bright	-	308,500	'96.12	유공해운	파나마	국취부나용선
오리엔탈 루비(가칭)	-	280,000	'96. 7	호유해운	-	-
오리엔탈 오팔(가칭)	-	135,000	'96. 4	호유해운	-	-
오리엔탈 가니트(가칭)	-	280,000	'96. 2	호유해운	파나마	-
합계(인도예정 포함)		4,613,013				
합계(인도예정 제외)		3,329,513				

〈자료〉 해운산업연구원(KMI) 조사자료

〈주〉 1995년 12월말 현재

익 획득을 주사업목표로 하는 독립유조선주²⁾의 보유 선박량은 1974년에 전체의 68.3%인 1억 7,340만 DWT에서 1994년에는 2억 2,200만DWT로 전체의 69.6%를 차지할 만큼 늘어났다. 이밖에 산유국 등 정부관련 기관의 유조선 선박량은 1974년에 전체의 5.8%인 1,470만DWT 수준에서 급격히 증가하여 1994년에는 3,800만DWT로 전체의 11.9%를 기록했다.

이와 같이 유조선의 제소유형태 중 독립유조선주

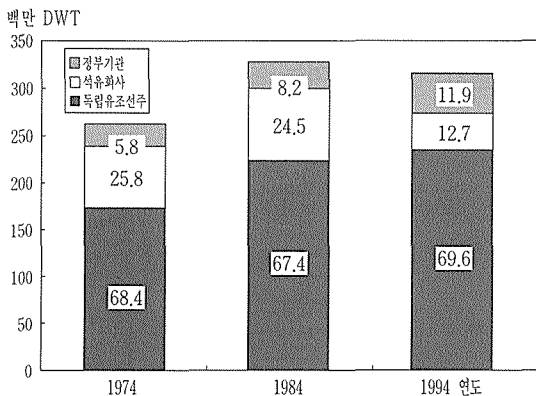
및 정부관련기관 유조선주의 유조선 보유선박량이 지속적으로 증가한 이유는 전술한 대로 환경관련 규제 등의 강화로 석유회사 등이 갈수록 유조선의 직접운항을 자제하고, 다만 용선을 통해 화물운송을 하는 전략을 구사하고 있기 때문이다. 또한 그동안의 지속적인 유가 하락에 따라 석유의 판매이익만으로 소요되는 여러가지 소요재원 조달에 어려움을 느낀 중동지역을 중심으로 한 산유국에서, 석유와 관련된 전계열의 수직적통합(vertical integration)을 통한 수입

의 증대를 도모하기 위해 국영선사 등에서 소유선박량을 지속적으로 늘리고 있기 때문이다.

석유메이저의 현물용선시장 의존도

제1차 석유위기가 발생할 때까지 독립유조선주들은 전형적으로 석유메이저를 위한 정기용선에 보유유조선 중 적어도 70~80%를 제공하고 나머지를 현물시장에서 운항하였다. 이것은 선주들이 물리적인 수요와 공급에 의해 좌우되는 현물시장보다는 석유메이저와의 기간용선을 선호하기 때문이었다. 왜냐하면 석유회사와의 기간용선은 운항비용(*freight costs*)이 현물 및 정기용선 시장의 평균으로 계산되는 평균운임평가요소(*AFRA : Average Freight Rate Assessment*)에 내부적으로 포함되어 있어 운임시장의 급격한 변동에 따른 위험에서 어느 정도 벗어나 수익을 올릴 수 있기 때문이었다. 즉, 1974년에 1억 7,340만DWT로 전체 유조선의 68.3%를 차지했던 독립유조선주의 유조선 중 73%인 1억 2,600만DWT가 주로 석유회사에 기간용선 기준으로 대선되었다.

[그림-5] 유조선 소유권의 변화 추이



<자료> Clarkson, *Shipping Intelligence Weekly*, 1994.6.

<주> 그림 안의 수치는 비율(%)임

그러나 10년 후인 1984년에는 전체유조선의 67.3%인 2억 1,500만DWT에 달하는 독립유조선주의 유조선 중 단지 43%만이 기간용선으로 운항되었으며, 1990년 이후 최근 들어서는 이러한 석유회사의 기간용선 비율이 30% 내외로 감축되고 있다고 한다. 이와 같이 석유회사가 기간용선을 이용한 유조선의 확보를 줄이는 이유는 1973년과 1979년의 두차례에 걸친 유가위기에 석유회사가 필요이상의 과도한 선박을 사전에 정기용선 함에 따라 수십억달러의 손실을 입은 경험이 있어, 유가위기후 석유회사는 선박의 보유형태³⁾를 소유나 정기용선을 비롯한 장기의 기간용선보다 현물시장에서의 단기용선 위주로 운영하고 있기 때문이다.

선박 보유형태의 변화와 전망

이와 같이 세계 유조선시장에서 다량의 화물을 확보하고 있는 석유메이저를 비롯한 석유회사 소유의 선대비중이 줄어들고, 수직적 통합을 통해 사업다각화를 추구하는 산유국의 국영선사나 기타 독립계 유조선사의 선대소유량이 지속적으로 높아지는 추이를 보이고 있어, 유조선 선박의 보유형태가 소유와 기간용선보다도 현물시장에서의 용선비중이 갈수록 높아지고 있다.

따라서 현재 국적선박이 수척에 불과한 우리의 경우도 많은 양의 유조선을 용선시장에서 정기용선 또는 현물용선하고 있어 세계 유조선 용선시장의 영향을 크게 받고 있으나 국내 각 선사도 관련 석유회사와의 특별한 운송계약없이 세계 유조선 용선시장에 주로 투입하기 위한 목적으로 유조선을 신조하는 경향도 나타나고 있어, 이와 같은 선박보유형태의 변화에 따른 운임시장에 대한 영향을 예의주시해야 할 것으로 사료된다. ☉ <해운산업연구원, 해운산업정보>