

# 용선제한 기준(안) 검토의견

## 1. 선복수급 및 유가반영운임 현황

### 가) 세계 유조선 선복수급

- ① 선령 20년이상 용선제한 시행시 총 선복량 29%가 일시에 용선불가능하게 되며, 향후 5년 이내에 55%가 용선불가능하게 되고
- ② 국내 원유도입물량의 83%를 수송하고 있는 초대형 유조선(VLCC)의 경우는 용선제한 시행시 35%, 향후 5년 이내에 61%가 용선 불가능하게 됨.
- ③ 新造 선박의 용선제한
  - 정유사의 부두 접안능력이 대부분 실제 27만톤(DWT)이하로 '88년 이후 건조된 VLCC선박

〈표-1〉 '88년이후 건조된 VLCC척수(Spot 시장)

선박톤수	25만톤이하	27만톤이하	28.5만톤이하	32만톤이하
선박수(누적)	0	10	25	72
누적비율	0%	14%	35%	100%

(Spot시장)중 86%는 국내접안이 불가능함.

- ④ 특히, 동 수급꺾박 상황을 해소할 수 있는 유일한 대안인 신조선 건조는 고가의 건조비용(8천만불/척, 28만톤급기준)과 과도한 환경비용부담 등으로 '97년도이후 인도분에 대한 신규주문이 정체되어 있는 상황임.

〈표-2〉 유조선 선복현황

선령	~25	24~20	19~15	14~10	9~2	합계
천DWT (%, 누적)	8,981 (3%)	71,980 (29%)	70,425 (55%)	28,370 (66%)	93,909 (100%)	273,665

### 나) 유가반영 운임

- ① 정부는 국내유가를 정부고시가격으로 관리하고 있으며, 현재 동 고시 가격에 반영되어 있는 원유수송운임이 실제운임비용보다 매우 낮게 반영되어 있을 뿐 아니라 '95년부터 선복수급 꺾박에 기인한 운임상승세가 '96년이후 더욱 가속화될 전망이다에 따라 그 격차는 더욱 커질 것으로 예상됨.
- ② 정유사는 정부의 엄격한 유가관리하에서 실발생 운임보다 현재 유가반영 운임이 낮을 경우, 당해년도 손실로 귀착되기 때문에 운임비용 절감이 매우 절실한 실정임.

(단위 : \$/B)

	'95	'96
유가반영	0.74	0.72
운임실적	0.81	0.80-0.90*
손실 \$/B 억원(년간)	△ 0.07 △ 340	△ 0.08-△ 0.18 △ 390-△ 885

\* 최근 실적기준

## 2. 용선계약 사전신고의무

• 매일 국제 spot시장에서 용선하는 정유사의 용선 계약을 사전에 신고하고, 승인받는 것은 매일 시장상황에 따라 변하는 계약조건과 상황을 외면하고, 정유사로 하여금 매번 계약조건외 변경에 따라 개정신고, 승인받는 절차를 따르게 하여 불필요한 인력을 투입하도록 하는 것이며, 이는 국제 용선관행에서 벗어나는 행위임. 또 이러한 정부의 승인절차는 타국가(특히 아시아 지역의 일본)와 경쟁하여 우수한 선박을 확보할 수 없게하여 국제경쟁력 약화요인으로 작용할 것임.

## 3. 용선제한시 문제점

### 가) 선박부족에 따른 원유수급차질 초래

① 선령을 20년으로 용선제한 시행시 즉시 선박부족이 예상되고, 향후 5년 이내에 현 유조선 선박량의 55%-61%가 불가능하게 되며 이 경우 선박에 맞추어 원유를 수송해야 하는 상황이 초래되어 원유수급에 막대한 차질이 예상된다.

〈표-3〉 선박 과부족 현황

(단위 : 백만MT)

	'91	'92	'93	'94	'95	'96(예상)*
선박공급	1,874	1,929	2,009	2,052	2,063	1,485
선박수요	1,610	1,643	1,722	1,769	1,817	1,817
과부족	264	296	287	283	246	△ 332

\* 선령 20년이상 용선제한시

- 이러한 가용선박의 부족현상으로 말미암아 선박일정에 맞추어 원유를 구매/수송해야 하는 관계로 원유공급량 또한 부정기적이고 일정하지 않게 되어 국가경제활동에 큰 장애가 예상된다.

- 선적차질로 인하여 주기적으로 일정량을 선적해야 하는 원유장기계약을 운영할 수 없어 장기계약을 파기하고 현물원유구매에 의존해야 하는바 이는 국가 기간 에너지공급 안정화정책(전략)에도 크게 위배됨.

- 필요원유의 100%를 수입에 의존해야 하는 우리나라 현실을 감안할 때, 동 조치는 총체적으로 국민경제적 손실을 가중시키는 결과를 초래할 우려가 있음.

- 또한 '80년 이후 건조된 대부분의 선박들은 시장 운임율이 낮아 수익성이 없는데도 실수요자(정유사, 산유국정부 등)가 노후선대체 또는 자선수송을 제고를 위해 전략적/정책적 목적하에 건조한 것으로 부득이한 경우를 제외하곤 시장에 출시되는 경우가 드물며, 통계상으로는 20년 이상 선복이 30%선인 것으로 집계되지만 시장에 출시되는 용선가용 선박을 기준으로 할 때에는 '79년 이전 건조된 노후선의 점유율이 평균 70%선 정도인바 20년 미만의 선박만을 이용해서 원유공급안정을 기하는 것은 대단히 어려운 사안임

더구나 신조선들이 보통 28만톤(DWT)이상 이어서 국내항구에 접안하기가 용이하지 않음을 고려한다면 어려움은 가증될 것임.

### 나) 운임의 대폭상승

• 단일국가로는 우리나라가 아태지역 최대의 현물 용선 수요처임을 고려시, 용선제한조치의 실시는 현재의 세계적 운임강세를 급등세로 몰아갈 것이 확실시 되며,

- 고령선과 비고령선간의 운임격차도 대폭 확대될 것으로 예상됨.

- 또한, 강제규제로서 용선제한 조치시행시, 세계 용선시장에서는 한국정유사에 대해 선령 Premium을 요구할 것으로 예상되어 국내정유사의 용선 경쟁력을 잠식할 우려가 큼.

다) 국내선주들의 강한 반발예상

- 연안수송선 선령제한시, 선주재산권이 엄청난 손실을 초래하게 되어 해당 노후선에 대한 처분대책이 강구되지 않을 경우 선주들의 강한 반발이 예상된다.

4. 해외사례

가) 미국

- 선령에 의한 입항규제는 없음. 실제로 유조선의 경우 '60년말 건조선박들이 아직도 미국내에서 운항중에 있음. 단 미국내 입항선박에 대해서는 '94. 12. 28부터 선주에게 무한배상책임의무를 부과하고 있어, 미국지역 정유사들은 선주가 부담하는 동 의무에 대한 대가로 운임 premium을 지불하고 있음. (한때, WS 10 point 상회)

나) 일본

- 선령규제는 없으며 정유사들이 자발적으로 저선령 선박을 용선하고 있으나, 경우에 따라 20년 이상된 선박을 용선하기도 함.
- 특히, 일본은 소유/지배 선박의 수송비율이 약 80%에 달하고 있어 동비율이 20% 내외에 불과한 국내정유업계와는 상이함.

다) 프랑스

- 선령규제는 없으며, 자국정유사 소유 또는 지배선박에 의한 수송의무 비율을 정적능력의 5.5%에 해당하는 선박을 보유할것(수송량 기준 약 40%)으로 강제하고 있어 현물용선에 의한 수송비율 자체를 규제하고 있음.

라) 쿠웨이트

- '95. 7월경부터 입항가능 선령을 최대 20년으로

제한할 것임을 공표한 바 있으나 소비국의 강력한 반발 및 쿠웨이트내 자체용선조직으로부터도 불합리함을 지적받아 실제적용 사례는 없음.

- 단 자체 선박평가체제는 운영하여 입항여부를 판정함.

마) 사우디아라비아 및 U.A.E

- 선령에 의한 입항 규제는 없음.

5. 대책방안

가) 정상적인 운임의 유기반영으로 양질의 저선령 선박을 용선할 수 있는 토양 마련

- 운임연동제 시행을 통하여 정상적인 운임을 가격에 반영시킴으로써 양질의 선박용선을 위한 토양을 마련하고, 신조선위주로 용선패턴을 바꿀시 예상되는 운임상승분을 정당한 환경관리비용으로 인정하여 유가에 반영시키는 것이 선결되어야 함.
- 유가자유화 이후 운임관리방안 마련차원에서도 국제운임 연동제의 조속한 시행이 필요함.

나) 원유수급 차질을 최소화하도록 일정기간의 사전예고 및 유예기간을 두고 단계적 시행추진 필요

- 일정기간의 예고를 통하여 선복공급을 사전유도토록 하고 원유수급차질을 최소화할 수 있도록 25년부터 시작하여 년차적으로 1년씩 낮추어 5년 이후 최종적으로 선령 20년을 기준으로 확정하는 단계적 규제시행이 요망됨.[끝]