

국제빙커링시장의 구조적 변화

운송비 중에서 연료비가 차지하는 비중은 대단히 높다. 따라서 금년에 B-C油 가격이 대폭 떨어지자 세계의 해운업자들은 환호성을 올렸다. 그러나 석유업체는 불행하게도 선박 B-C油 수요는 가격 이외의 다른 요인들에 의해 크게 영향을 받는다. 그러므로 B-C油 가격하락의 판매량에 대한 즉각적인 영향은 한계가 있기 마련이다. 최근 B-C油 거래의 제한 여건으로 미루어 금년도 B-C油 가격은 바닥세를 면치 못할 것으로 보인다.

해운업자는 석유업체에 대단히 중요한 고객인데도 최근의 B-C油 거래량은 위축되어 오고 있다. 그것은 빙커油(Residual fuel oil, Diesel oil, Gas oil) 소비가 복잡한 여러가지 요인, 즉 해상무역량 선박의 크기 및 추진방법의 변화, 사용의 효율, 다른 연료와의 가격관계 등에 의해 영향을 받기 때문이다.

油價수준이 침체를 벗어나지 못하자 소비자의 연료형태가 고체에서 액체로 급속도로 바뀌었고, 이에 따라 필요한 인력이 줄어들었다. 그러나 1973-1981년 사이에 原油가격이 무려 13배나 폭등하는 사태가 발생함에 따라 石油사용에 효율성을 기하는 등 연료소비에 경제성이 강조되었다. 그리하여 추진형태도 증기터빈에서 디젤로의 변화가 촉진되었고 커다란 디젤기관동력용으로 비싼 중간유분(distillate) 연료가 殘渣油(residual fuel)로 대체되는 등 적지않은 변화가 일어났다. 또한 디젤기관 제조업자들은 대형선박을 추진하기 위해 보다 큰 디젤기관

을 제조하게 되었다. 국제 石油거래의 급속한 확대에 힘입어 유조선의 크기도 대형화되어 연료사용의 경제성이 향상되었다. 다시 말해 2만5,000톤급 유조선 10척을 운행하는 것보다 25만톤급 VLCC 한척을 운행하는 것이 연료의 효율이 더욱 좋게 되었다. 더우기 최근에는 막대한 잉여선복량을 이용하여 Slow-Steaming 항해를 함으로써 연료 소모량을 대폭 감소시켰다.

지금까지 여러가지 연료절약 조치들을 살펴 보았는데, 이것들은 빙커油 수요를 억제시키는 사례들이 있다. 이밖에 또 하나의 중요한 요인을 들 수 있는데, 민간항공기에 밀려 해상무역이 감소하였다는 사실이 그것이다. <表-1>은 지난 15년동안 세계 해상무역 추이를 요약하고 있다. 해상무역 총량은 지난 1979년 최고 17조5,130억톤/마일이었으나, 그후 25% 감소하여 지난 해에는 13조 1,600억톤/마일이 고작이었다. 石油의 경우 감소폭이 더욱 현저, 1977년 최고 11조 4,030억톤/마일 수준이었던 것이 그후 절반 이상이 감소되어 지난 해에는 5조 4,400억톤/마일이 되었다. 이와같이 감소폭이 큰 것은 石油소비의 감소와 평균 운송거리가 짧아졌기 때문이다. 이러한 결과 세계 전체무역량 중에서 石油의 점유율은 3분의 2에서 5분의 2로 감소했다. 이에 비해 非石油상품의 무역량은 현재 1981년 수준보다 오히려 높은 수준까지 증가했다.

빙커油 판매량에 미치는 이와같은 여러가지 요인의 복합적 영향은 다음 <表-2>에 나타나 있다. <表-2>를

〈表-1〉 石油의 해상무역 변동추이

(단위 : 10억톤 · 마일)

	原油 및 제	非石油 상	計	石油의 점유율%
1971	7,455	4,275	11,730	64
1973	10,217	5,187	15,404	66
1975	9,730	5,630	15,366	63
1977	11,403	6,050	17,453	65
1978	10,546	6,388	16,934	62
1979	10,497	7,015	17,513	60
1980	9,239	7,372	16,611	56
1981	8,193	7,469	15,662	52
1982	6,282	7,217	13,499	47
1983	5,558	7,022	12,580	44
1984	5,590	7,778	13,368	42
1985*	5,440	7,720	13,160	41

註 : * 잠정치

(資料) Fearnley's Review 1985 and earlier years

〈表-2〉 세계 버커링 소비추이(공산권 제외)

(단위 : 1,000B/D)

	Gas/Diesel Oil	연료유	計
1971	346	2,037	2,383
1972	364	2,102	2,466
1973	370	2,230	2,590
1974	340	2,080	2,420
1975	340	1,870	2,210
1976	340	1,930	2,270
1977	370	1,900	2,270
1978	400	1,950	2,350
1979	361	1,865	2,226
1980	329	1,730	2,059
1981	337	1,578	1,915
1982	326	1,372	1,698
1983	307	1,353	1,660
1984	285	1,295	1,580
1985	297	1,358	1,655

보면 11년간의 버커링 소비량이 40% 감소했음을 알 수 있다. 다시 말해 1973년 최고수준에서 1984년에는 최저

바닥세를 보이는 하루 158만배럴까지 떨어졌음을 보여 주고 있다. 지난 해에는 대폭적인 油價하락에 힘입어 판매량이 5% 회복되었으나, 자유세계 모든 석유제품 소비가 겨우 1% 늘어난 것과는 대조를 이루고 있다. Gas Oil 및 Diesel Oil의 판매량은 1973년 제1차 석유위기를 겪으면서 대폭 감소되었다가 1977년에 이르러 회복되었다. 현재 버커링 판매량은 자유세계 석유 소비량의 약 3.5%에 해당된다. 자유세계 석유소비량은 1985년 거의 하루 4,510만배럴 수준이었다. 버커링 소비량중 연료유의 점유율은 약 6%이다.

가격결정 요소

버커링 가격변화에 영향을 주는 주된 요인은 당연히 原油가격이 된다. 그러나 여러 제품에 대한 상대 가격은 당해 연료유의 경제적 수요에 의해서도 영향을 받는다. 중간유분 제품의 경우, 연료로서 난방용은 물론 육상수송, 철도수송 및 항공수송용으로 점차 사용이 증대되는 추세에 있다. 그러나 잔사유(residual fuel)에 있어서 이의 공급업자는 석탄, 가스, 원자력과 경쟁을 해야한다. 때때로 버커링시장은 혹심한 추위, 英國 석탄노동자들의 파업과 같은 특수한 요인에 의해서도 영향을 받는다. 한 예로 1984-1985년 英國의 석탄노동자들의 파업으로 연료유 수요가 대폭 증대되었던 사실을 상기할 수 있다.

버커링의 가격변화는 〈表-3〉에 나타나 있다. 이는 Intermediate Fuel Oil과 Marine Diesel Oil의 두가지 버커링의 세계 3대시장에서의 연평균 스파트 가격변화를 보여주고 있다. 이 표를 보면, Marine Fuel Oil은 1973년부터 1981년까지의 3대시장에서 가격변화가 아주 대폭적이었음을 알 수 있다. 이와같은 가격상승이후 계속 하락세를 보여 지난 해에는 최고 수준보다 16-18% 떨어졌음을 알 수 있다. Diesel Oil 가격은 1980-81년에 최고수준을 기록하고 있으나, 시장에 따라 약간 차이를 보이고 있다. 다른 시장에서의와는 달리 북서유럽 시장에서의 Diesel Oil 가격은 다른 소비자들과의 경쟁으로 최고수준이었던 1980년보다 오히려 현저하게 상회하는 수준으로 상승되었다. 이 표는 기간동안 지역시장간에 가격관계가 서로 다르다는 것도 아울러 표시해주고 있다.

오일맨들은 버커링 가격이 현저히 하락된다 해도 그들의 판매량에는 그다지 영향을 미치지 않을 것이라고 생

벙커油的 연평균 스파트가격 변화

(단위 : \$ / 톤)

	연료유*			Diesel Oil**		
	Arab Gulf	NW Europe	US Gulf	Arab Gulf	NW Europe	US Gulf
1973	23.13	32.27	31.74	33.86	57.42	52.56
1974	68.78	76.56	77.28	93.59	111.46	114.39
1975	89.16	66.79	76.65	99.83	100.88	109.35
1976	78.10	70.83	74.16	111.96	100.88	109.65
1977	80.31	79.67	76.71	113.75	116.00	111.88
1978	79.33	79.44	70.35	113.25	122.46	110.18
1979	134.26	145.71	114.50	274.94	294.58	226.68
1980	185.23	181.13	144.12	344.60	303.88	247.41
1981	204.23	191.75	179.88	356.20	287.92	285.91
1982	182.64	174.06	166.81	356.20	279.36	276.64
1983	180.42	171.17	162.17	330.17	237.51	252.58
1984	188.08	182.50	174.17	275.00	226.92	254.25
1985	168.00	158.94	151.29	275.00	324.00	241.54

註 : *Intermediate Fuel Oil 180 cst.

**Marine diesel oil.

〈資料〉Cockett Marine Oil Ltd. and Drewry Shipping Consultants Ltd.

각할는지 모른다. 그러나 사실은 그렇지 않다. 석유제품 가격이 떨어지면 일반적으로 경제활동을 자주하고 그 결과 세계무역에 도움을 주게 된다. 그러나 남아공화국에 대한 경제적 제재, 수입국들의 보호무역조치의 강화 등 비경제적 요인에 의해 무역거래는 위축될 수가 있다.

시장조사의 중요성

벙커油의 가격이 대폭 떨어지면 벙커링업자의 벙커링브로커 역할은 감소될 것인가. 이 문제는 부정적인 대답이 적절할 것이다. 최근에 나온 한 책자가 있는데 이는

벙커油 무역의 구조 및 발달에 관해 자세하게 설명했으며, 많은 사례들을 수집하여 주해를 달았고 통계표를 이용하여 선박업자들에게 많은 자료를 제공하고 있다.

이 연구서에 의하면, 현재 세계에는 약 400개의 해상 벙커링 회사들이 있고, 이들은 연평균 500톤의 벙커링을 한다고 한다. 또 이 연구서는 지극히 복잡한 벙커油 산업에 필요한 구조관리등에 관한 몇가지 아이디어를 제공하고 있다. 그에 따르면 메이저들은 1970년대 산유국들이 석유자원을 국유화 조치한 이후 이에서 서서히 물러나 벙커링업의 당시 85% 점유에서 현재는 40% 미만에 그치고 있다. 그러나 그들의 몇몇 정유공장들은 많은 소규모 석유회사들에 많은 벙커油를 판매하여 이들로 하여금 벙커油를 공급케 하고 있다. 이와같은 거래에는 많은 무역업자 선박 대리인 및 벙커링 브로커들이 관여하고 있다.

지난 10-15년동안 벙커링업계에 영향을 미친 많은 변화 가운데서 가장 큰 것은 계약 시스템이 사실상 없어졌다는 사실이다. 메이저들이 세계시장을 장악하고 있을 때에는 공급자와 소비자 사이에는 계약관계가 성립되어 있었다. 즉 대규모 선박회사들은 하나의 석유회사와 계약을 맺어 세계전역의 항구에서 소비자들에게 벙커油 운할유 등을 공급하는 것이 보통이었다. 이러한 결과 석유회사들은 공급지에서의 여러가지 연료의 계약가격을 발표하게 되었다. 몇몇 회사들은 아직도 이렇게 하고 있다. 그러나 메이저들의 점유율 감퇴와 벙커링업의 복잡성의 증가등으로 계약시스템은 퇴조하게 되었고 계약이 체결된다해도 공급의 안정을 기할 수 없게 되었다. 벙커링의 거의 모두가 현재 스파트 가격으로 이루어지기 때문에 구매자들은 값싼 제품을 얻기 위해 시장을 돌아보고 있다. 이러한 관점에서 볼때 벙커링 수급 및 가격등에 정통한 브로커의 필요성과 역할이 증대되었다. □

(Petroleum Economist)

지각없는 외제선호

부리썩는 경제질서