최근의 세계탱커市況과 전망

1990년경에는 船腹수급균형 개선될 전망

解體지속, 新造부진으로 船腹공급 감소조정

근래 탱커시장에 대한 樂觀論이 대두되고 있다.

금년초 英國의 Seatrade 誌는 海運市況의 長期 사이클 분석을 통해서 세계 탱커시장이 1973년 이후의 장기간의 調整期를 마치고, 2년후인 1988년에는 새로운 擴張期를 맞아 상승세를 타게 될 것으로 예상한 바 있다. [1]

또 매년 年例의 市況보고서를 발표하고 있는 日本船社들도 乾貨物부문의 계속적인 市況침체를 예상하고 있으면서도 탱커시장에 대해서는 향후 船腹수급이 개선될 것으로 전망하고 있다. 지난 4월 발표된 大阪商船三井船舶株式會社의 「1985/86 海運市況의 동향」에 따르면 1983년에 1억3,400만 dwt로 피크에 달했던 탱커부문의 船腹과잉은 1984년 이후 꾸준히 감소하여 1989년에는 5,580만 dwt 까지 줄어들 전망이다. [2] 日本郵船의 調査室이 6월말에 발표한 「海運市況의 回顧와 전망」에서도 마찬가지로 1983년에 탱커부문의 需給갭率은 53.4%에 달했으나, 1989년에는 24.4%로 개선될 것으로 예상함으로써 탱커市況의 회복가능성을 시사하고 있다. [3]

그런데 이들 탱커시장의 회복전망은 船腹의 수요측면보다는 공급측면에서의 船腹量 감소에 근거를 두고 있다. 계속되는 불황 속에서 탱커解體量은 1982년 이후 계속 2,000만dwt를 상회하였고, 1985년에는 3,000만 dwt를 넘는 기록적인 수준에 도달하였다. 금년초 현재 탱커船隊의 평균 船齡은 10.8년이고 1975년 이전에 건조된 船齡 10년 이상의 老齡船이 전체의 58%에 이르고 있다는 점에서 볼때 앞으로도 탱커의 해체는 높은 수준을 유지해 갈 것으로 보인다.

한편 탱커의 新造建造量은 1984년 280만dwt, 1985년 400만 dwt에 불과하였고 작년말 현재 受注殘量이 1,270만 dwt에 불과하기 때문에 앞으로도 新造完工量은 크게 늘어나지 않을 것이다. 다만 1987년 이후 船腹수급이 개선되면서 해체는 다소 감소하는 반면 竣工量은 현 수준보다는 약간 증가할 것으로 예상된다. 이러한 상황속에서 商船三井은 탱커부문의 船腹공급이 1895년 중반 2억 7,530만dwt에서 1989년에는 2억 3,380 만dwt로 감소할 것으로 보고 있고, 日本郵船의 경우에는 1989년의 탱커부문 船腹量을 2억 1,360만 dwt로 예상함으로써 船腹공급에서 商船三井보다 더 낙관적인 예측을 하고 있다.

그러나 탱커의 수요측면에서는 뚜렷한 증가요인을 찾기 어려운 실정이다. 금년초 이후 原油가격이 대폭적으로 하락하고는 있으나, 이것이 세계石油소비를 크게 증가시킬 수 있을 것으로 기대하기는 힘들다. 세계의 에너지 소비구조가 이미 脫石油 및 에너지節約體制로 상당부분 구조전환이 이루어졌으며, 현재 진행중인 構造轉換 또한 급격히 변경시키는 것은 곤란하다. 결국 앞으로 油價하락은 에너지原으로서 石油에 대한 의존도를 다시 안정

註 : 1) Michael Ham pton, "Analysis-Shipping Cycle" *Seatrade*, Vol. 16, No. 1-2, 1986. 1, 2.
2) 大阪商船三井船舶株式會社 調整部, 『1985/86海運市況의 動向』, 1986. 4.
3) 日本郵船株式會社 調査室, 『海運市況의回顧와展望』, 1986. 6 (base case의 경우임).

세계탱커수급 중기전망

(단위 : 백만dwt(전년대비증감률 : %))

		1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
商船三井	공급	335.0	319.4	296.7	275.3	254.5	242.1	235.2	233.8
		(-1.8)	(-4.7)	(-7.1)	(-7.2)	(-7.6)	(-4.9)	(-2.9	(-0.6)
	수요	204.3	185.4	182.9	172.7	173.0	174.0	174.0	175.0
		(-12.5)	(-9.3)	(-1.3)	(-5.6)	(0.2)	(0.6)	(0.0)	(0.6)
	과잉선복량	131.7	134.0	113.8	102.6	81.5	68.1	61.2	55.8
		(22.3)	(1.7)	(-15.1)	(-9.8)	(-20.6)	(-16.4)	(-10.1)	(-8.8)
	선복과잉률	39.3%	42.0%	38.4%	37.3%	32.0%	28.1%	26.0%	23.9%
日本郵船 (Base Case)	공급	328.4	314.6	294.5	275.5	254.6	237.1	223.4	213.6
		(—)	(-4.2)	(-6.4)	(-6.5)	(-7.6)	(-6.9)	(-5.8)	(-4.4)
	수요	161.1	146.5	151.8	147.5	155.1	156.6	158.6	161.5
		(—)	(-9.1)	(3.6)	(-2.8)	(5.2)	(1.0)	(1.3)	(1.8)
	수급갭	167.3	168.1	147.2	128.0	99.5	80.5	64.8	52.1
		(—)	(0.5)	(-15.1)	(-10.3)	(-22.3)	(19.1)1)	(-19.5)	(-19.6)
	수급갭률	50.9%	53.4%	48.5%	46.5%	39.1%	34.0%	29.0%	24.4%

시키는 역할을 하겠으나, 탱커에 대한 수송수요를 크게 증가시키지는 못할 것이다. 특히 商船三井은 향후 油價가 하락한다 해도 장기적으로는 배럴당 20달러線에서 정착될 것이라는 假定下에 石油수요가 거의 현 수준을 유지할 것이며 탱커의 船腹需要도 현재 1억 7,300만 dwt에서 1989년에는 1억 7,500만 dwt로 微增에 그칠 것으로 보고 있다.

VLCC의 役割 증가될 것으로 기대

中東지역의 産油세어 증가로 遠距離 수송늘어

그런데 1980년대 후반에 들어서면서부터 세계石油市場의 수급구조가 뚜렷한 변화를 겪고있고 이것이 탱커시장에도 영향을 미치게 될 것임을 간과할 수 없다. 1985년 12월 OPEC總會에서는 세계石油市場에 있어서 OPEC의 公正한 세어를 확보·유지할 것을 선언, 그간 10여년 동안 고수해 온 減産에 의한 油價防禦政策에서 증산정책으로 전환하였다.

OPEC의 증산은 세계적인 石油공급과잉을 더욱 증대시키고 결국에는 國際原油價의 폭락을 가져왔다. 한편 지난 8월초에는 OPEC 13개국 석유상회의에서 OPEC의 전체 산유량을 1984년 당시의 쿼터量인 하루 1,600만배럴 수준으로 감산하기로 합의함으로써 油價는 그 동안의 폭락세에서 벗어나 다시 오름세를 나타냈다. 일부 석유전문가들은 이번 OPEC의 감산조치가 제대로 지켜질 경우, 연말경에는 油價가 배럴당 18~20달러선까지 상승할 것으로 예상하고 있다. 그러나 OPEC는 이번의 감산합의가 결코 당초의 市場세어의 유지정책을 포기한 것은 아니라고 강조하고 있어 非OPEC國家들의 협력이 없을 경우 다시 物量攻勢로 나설 가능성이 크기 때문에 앞으로 油價가 장기적으로 30달러 수준으로 되돌아가지는 않을 것이라는 의견이 지배적이다.

原油價格의 하락은 앞서 말한 바와 같이 原油소비에는 큰 영향을 미치지 못할 것으로 보인다. 그러나 北海, 美國 등 非中東지역의 油田들은 경제성을 상실, 生産이 위축될 것이며, 반면 中東지역의 산유량은 증가할 것이다. 세계原油생산량중에서 中東지역을 중심으로 한 OPEC 가 차지하는 비중은 1974년 53%에서 1894년에는 32%로 감소하였으나 앞으로는 증가함으로써 石油공급구조에 변화가 일어날 것이다.

이같은 中東지역의 産油세어 증가는 탱커의 船腹수요측면에서 볼 때, 톤·마일 物動量의 증대를 초래한다. 日本郵船의 市況전망에서는 이러한 船腹需要 증가효과를 감안하여 탱커의 船腹수요를 1985년 1억 4,750만dwt 에서 1989년에는 1억 6,150만dwt로 예상, 商船三井의 전망보다 더 빠른 증가세를 나타낼 것으로 보고 있다.

石油生産地의 변화에서 또한 VLCC의 再登場 가능성을 엿볼 수 있다. 최근 日本海事産業研究所는 1974년 이후 탱커부문에서 船腹과잉의 근본원인이 되고 있는 VLCC의 船腹수급이 1990년대에는 均衡에 도달할 수 있을 것이라는 조사연구 결과를 발표하였다.[4] 세계原油輸送市場에서 VLCC가 차지하는 비중은 1979년 49.9%, 1980년 51.0%에서 1984년에는 40.5%로 떨어졌는데 앞으로 石油供給에 있어서 中東에의 의존도가 높아지고 遠距離航海가 늘어날 경우 VLCC의 역할이 다시 증대될 것이다.

VLCC 船腹量 또한 활발한 해체에 힘입어 계속 감소하고 있다. VLCC의 해체량은 1979년 190만dwt, 1980년 480만dwt에서 1985년에는 1,800만dwt로 사상최고를 기록하는 등 1982년 이후 연평균 1,500만dwt로 증가하였다. 반면 VLCC의 건조량은 1974년 115척으로 피크를 이루더니 그 후 급격히 감소하여 1980년대와서는 연2~3척에 불과함으로써 1986년초 현재 VLCC의 船腹量은 약 1억 2,100dwt로 1979년, 1980년 피크 때의 1억9,300만dwt에 비해 37%나 감소하였다.

노르웨이의 船舶브로커 P.F.Bassϕe가 집계한 바에 따르면 작년말까지 VLCC의 총건조량은 모두 734 척으로 현재 422척이 남아있고 이중에서 66%인 279척이 1975년 이전에 건조된 船齡10년 이상의 선박이기 때문에 VLCC 部門에서 현재 약5,000만dwt가 과잉상태인 점을 감안하면 앞으로도 해체는 계속 진전될 것으로 보인다. 따라서 향후 VLCC의 해체가 연 1,500만dwt 수준을 유지할 수 있다면 1990년경에는 船舶수급이 완전한 균형에 도달할 것으로 기대할 수도 있다. 그러나 VLCC의 취항기회가 많아지면 1988년경부터는 해체가 둔화될 것이고 船腹量의 감소세도 완만해질 것이다.

船腹量 감소에 의한 축소균형

해체의 추진과 신중한 新造자세가 유지되어야

요컨대 1990년대에는 VLCC를 포함하여 탱커 市場이 정상적인 船腹수급상태로 회복되어 갈 것으로 기대된다.

다만 이미 말한 바대로 향후 탱커市場에 있어서의 船腹수급개선이 物動量증가에 기인하기 보다는 船腹量이 감소하는 데 따르는 축소균형이 될 것이라는 점에 유의할 필요가 있다. 따라서 1970년대초에도 있었던 바와 같이 투기적으로 實需要 이상의 新造船이 발주되어 船腹공급이 확대될 경우 탱커市場을 다시 파란으로 몰고 갈 가능성도 있다. 日本郵船의 市況報告書에서는 1989년 탱커市場 需給갭率을 worse case 34.8%, better case 11.6%로 보고 있는데 이와 같이 두 경우의 예상치가 큰 폭의 차이를 보이고 있는 것은 탱커船腹量減少 및 中東依存度에 대한 전망이 현재로서는 매우 可變的임을 의미하는 것이다. 모처럼의 市況회복 기대를 실현시키기 위해서는 각 船社 모두 탱커市場의 축소균형을 전제로 老朽船의 해체를 계속 추진함은 물론 新造에 대해서도 신중한 자세를 취하지 않으면 안될 것이다.

國籍탱커船隊의 船型別·船齡別 구조조정 필요

안정적 原油수송이라는 관점에서 냉정하게 대응해 나가야

주종 에너지源으로서 石油를 전량 수입에 의존하고 있는 우리나라의 경우 原油의 안정공급을 위한 수송능력으로서 國籍탱커船隊가 중요한 역할을 수행하고 있다.

정부의 장기에너지展望에 따르면, 앞으로 우리나라 경제에서 石油代替가 계속 진행되고 그에 따라 에너지의石油依存度는 낮아질 것이지만, 경제성장에 따른 石油소비의 絶對物量은 꾸준히 증가하여 주된 에너지源 으로서의 石油의 위치는 유지되어 갈 것으로 예상된다. 그러므로 향후 原油도입을 위한 國籍탱커의 船腹수요 또한 그 증가세가 계속될 수 있을 것이며, 한편으로는 原油導入先의 다변화를 추진하면서도 中東依存度는 60% 수준에서 유지할 계획으로 되어 있기 때문에 國籍VLCC의 수요도 증가할 것으로 기대된다.

그러나 현재 우리나라가 보유하고 있는 國籍탱커船隊는 모두 12척 250만dwt로서, 최근 한 研究論文[5]에서 밝혀진 바대로 이중 20% 이상이 과잉상태이다. 더구나 12척중에서 10척은 中東지역에 취항하는 175,000dwt 이상

註 : 4) 長塚誠治, 「石油의 海上輸送의 變化と大型 탱커役割」, 『海事産業研究所報』, No. 240, 日本海事産業研究所, 1986. 6.

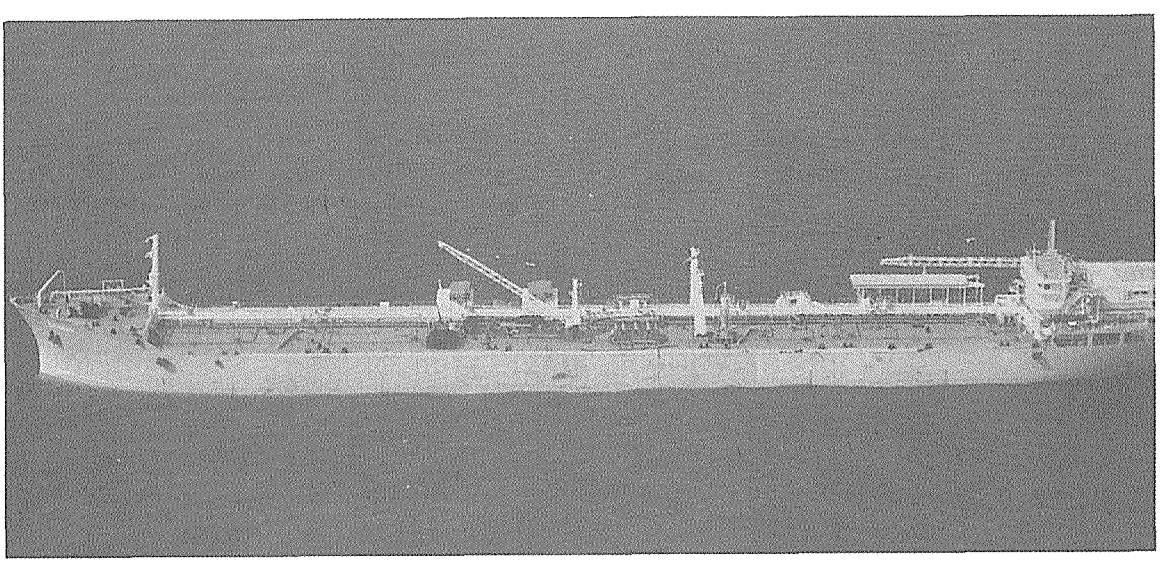
註 : 5) 金洛重, 「우리나라 原油輸送船의 船腹需要展望(1986-95)」, 『海運産業研究』, 제19호, 韓國海運技術院, 1986. 4.

의 VLCC로 同船型의 船腹과잉이 심한 실정이고, 향후 中東지역으로부터의 原油도입이 증가한다 해도 船腹과잉이 해소되기는 어려운 것으로 예상된다. 반면에 東南아시아, 中南美, 北아프리카 지역의 취항에 적합한 80,000~150,000dwt 船型의 경우에는 國籍船이 2척에 불과하여 오히려 船腹부족 현상을 빚고 있다.[6] 이같은 船型別 船隊구성의 불균형은 中東지역의 原油수송에서는 國籍船積取率이 60%를 상회하고 있으나, 기타 지역의 경우에는 10~20%에 불과하다는 데서도 알 수 있다.

이렇게 볼 때 이제 國籍탱커船隊는 VLCC 過剩船腹의 처분과 中型탱커의 확보를 통해 船型別 船隊구성을 새롭게 해야 할 과제를 안고 있다. 아울러 우리나라의 탱커船隊는 모두 1976년 이전에 건조된 것으로 이미 船齡10년을 넘어 앞으로 老齡化가 더욱 진행될 것이기 때문에 이에 대비한 代替건조 또한 검토해야 할 것이다.

한편 過剩船腹의 처분과 老齡船의 代替에서는 물론 中型탱커의 확보에 있어서 計劃造船 뿐만 아니라, 中古船市場을 적절히 활용함으로써, 船隊의 확보 및 처분방법과 그 시기결정에 융통성을 높일 필요가 있다. 향후 세계탱커市場이 회복될 것이라는 전망과 함께 최근 탱커의 中古船시장에 대해서도 점차 낙관적인 분위기가 늘어나고 있다. 현재 中古탱커船價는 船型·船齡別로 차이가 있으나, 작년말에 비해 최고 2배까지 상승하였다. 또한 최근 런던의 City University Business School의 經濟學 교수팀이 개발한 市況豫測모델에서와 같이 1988년에 탱커中古船價가 1985년 수준의 3배까지도 상승할 것으로 보는 견해도 있다.

확실히 탱커시장은 장기간의 불황에서 벗어나고 있는 듯한 조짐을 나타내고 있고 중장기적으로 점차 개선되는 방향으로 나갈 것으로 기대된다. 그러나 아직까지는 세계石油市場의 불안 등 불확실성이 상존하고 있어 탱커市場 역시 불안정한 상태이다. 또 일시적인 石油需給 및 船腹需給事情에 따라 단기적으로 탱커의 運賃市場과 中古船市場이 큰 기복을 나타낼 수도 있기 때문에 결코 附和雷同하지 않고 냉정한 판단으로 대응해 나가는 자세가 필요하다.

무엇보다도 우리나라의 탱커船隊는 主에너지源이면서도 전량을 수입에만 의존하고 있는 石油를 안정적으로 수송해야 한다는 국민경제적 필요성에 그 意義를 두고 있는 것으로 파악해야 할 것이다. 〈한국해운기술원, 해운정보 1986, 제409호〉

註 : 6) 中南美, 北아프리카 등 원거리 수송에 中型탱커로서 經濟性이 있을지에 대한 판단은 논외로 하고, 여기에서는 원유의 안정수송이라는 측면에서 적정 적취율을 가정한 것임(중남미 65%, 북아프리카 40%).