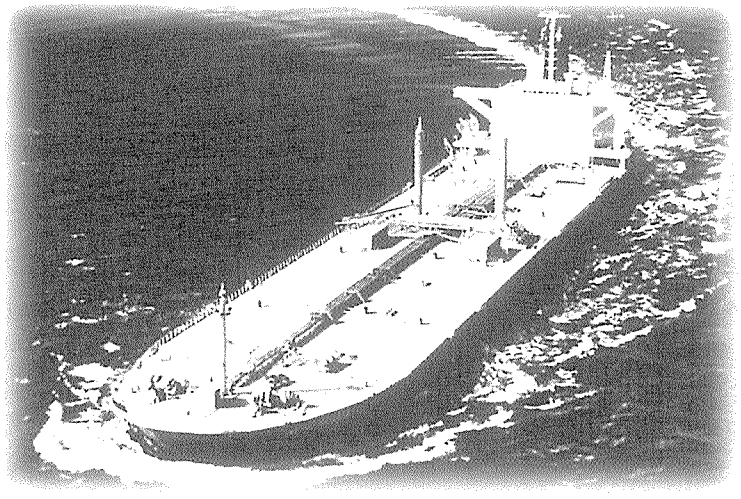
'98 세계 유조선시장 전망

- 해양수산개발원 -

올해 세계 유조선시장은 지난 해에 이어 시황 호조세가 지속될 것으로 보인다.

해양수산개발원에 따르면, '98년 세계 유조선시장은 선복과잉률이 '97년의 7.1%에서 6.9%로 꾸준히 개선될 것으로 예상되고 있다. 이에 따라 유조선 운임은 페르시아만/극동항로의 VLCC 기준으로 '97년의 WS 74.50에서 '98년에는 76 내외로 상승할 전망이다.

최근 해양수산개발원이 발표한 '98 세계 해운전망에서 유조선시장부문을 발췌·전재한다. 〈편집자 주〉



1. 선복수급전망

1994년 3,900만*DWT*의 선복과잉으로 13.6%의 과잉률을 기록했던 세계 유조선 시장은 이후 선박수요가 증가되는 반면에 신조인도량 감소 및 해체량 증가로 선박공급량이 감소세를 보임에 따라 선복수급이 개선되는 추세를 나타내고 있다.

1995년에는 해체량 및 상실량인 1,110만*DWT*에 미달하는 신조선 인도로 선박공급량(겸용선의 유조선부문 취항량 포함)이 1994년 2억 8,660만DWT에서 2억 7,920만*DWT*까지 감소하였으나, 선박수요는 2억 4,760만*DWT*를 유지함에 따라 선복과잉률이 11.3%로 1994년에 비해 크게 개선되었다.

또한 1996년에도 신조인도량이 1,280만*DWT*로 해체 및 상실량으로 추정되는 890만*DWT*에 비해 높은 수준을 기록했으나 겸용선의 유조선 부문 취항량 감소와 유조선 수요의 급격한 증가 등을 반영하여 선복 과잉률은 8.9%로 1995년에 비해 크게 개선되었다.

한편 1997년에 7.1%에 달하는 선복과잉률을 나타낼 것으로 추정되는 유조선 시장의 수급상황은 1998년에는 더욱 개선될 것으로 보여 6.9%에 달하는 선복과잉률을 나타낼 것으로 전망된다.

유조선 시장의 수급추이 및 전망

(단위:백만 DWT)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
선복공급량(A)	282.4	288.2	286.6	279.2	281.3	287.5	291.2
유조선	269.6	275.8	276.2	273.8	275.8	279.0	282.7
겸용선	12.8	12.4	10.4	5.4	5.5	8.5	8.5
선복수요량(B)	241.5	252.7	247.6	247.6	256.2	267.0	271.0
선복과잉량(A-B)	40.9	35.5	39.0	31.6	25.1	20.5	20.2
선복과잉률((A-B)/A, %)	14.5	12.3	13.6	11.3	8.9	7.1	6.9

자료 : *Clarkson*과 *Lloyd's Shipping Economist*자료를 이용, 한국해양수산개발원(*KMI*)작성.

주 : 1) 1997년 이후는 전망.

2) 연평균 선복량 기준

3) 1996년초부터 *LSE*의 선복수요 *DATA*가 크게 수정됨에 따라 예년의 수요추세와는 차이가 있음.

2. 운임전망

유조선시장의 수급개선에 따라 1997년 들어 10월말까지의 유조선 평균운임(페만/극동항로, *VLCC*기준)은 1995년 6월 중순 이후의 강세가 지속됨에 따라 1995년 평균인 *WS* 53보다 크게 상승한 *WS* 73 내외를 유지하였다.

그리고 1997년 10월에는 *WS* 100을 넘어서고 있는 등 지속적인 강세를 나타내고 있다. 또한 실질운임 수준인 *VLCC* 1일 용선료도 유가 하락에 따른 연료유가의 인하로 1996년에 비해 43.4% 내외 상승된 추세를 나타내고 있다.

유조선 운임지수 전망

	1996	1997	1998
WS (PG-East VLCC 기준)	62.7	72.5	76.2

주 : 선복수급 등을 설명변수로 한 회귀모형에 의거 추정

1998년에도 저선령선 위주의 선복수요 증가에도 불구하고 고품질 선복량이 큰 폭으로 늘어나지 못할 것으로 전망됨에 따라 1995년 6월 이후의 유조선 운임강세 추이는 1998년말까지도 이어질 것으로 전망된다.

〈해양수산정보〉

■해외석유■

日本石油, 98년 3월기 수익 13%증가

일본석유의 98년 3월기의 경상이익은 전년대비 13% 증가한 120억엔을 웃돌아 종래의 예상을 30억엔정도 상회, 순이익 증가세로 돌아설것으로 전망된다. 휘발유나 등유의 최종소비자 가격은 하반기에 크게 떨어지나, 계열특약점에 대한 도매가격 하락이 소폭에 머물러 총이익은 전년동기대비 보합세를 확보할 것으로 예상된다. 한편 물류비등은 작년 9월말 시점의 예상보다 30억엔 정도의 추가효과가 예상된다.

휘발유의 주유소단계 가격의 지표가 되는 업자간 轉賣가격은 작년 9월에 레귤러가 리터당 77.9엔이었으나, 전주말에는 76.0엔으로 몇 개월만에 2엔가까이 떨어졌다. 등유도 이상난동으로 전년수준을 밑돌았고, 경유도 경기부진으로 수요가 부진했다.

日石의 경우 휘발유도매가격이 리터당 1엔정도 하락하면 약 90억엔 가까이 수익이 떨어진다, 게다가 등유와 경유의 판매가격이 떨어지면 수익은 더욱 악화될 전망이다.

주유소단계의 가격하락으로 인한 수익감소는 통상 원매사와 특약점에 영향을 미치나, 이번 1/4분기의 시황악화의 부담은 거의 모두를 특약점이 덮어 쓸 전망이다. 日石 스스로도 出光興産등과의 제품상호융통이나 정제비용 합리화로 코스트삭감을 중간기말에 예상하고 있는 70억엔에서 100억엔 수준으로 확대할 계획이다. 〈일본경제신문 98.2.7〉