

## 6. 한국 정유회사의 탱커 운송로지스틱스 의사결정요인에 관한 연구

해운경영학과 백기언  
지도교수 이태우

국제 주요 7대 정유회사의 탱커 선대구성의 변동추이를 시계열적으로 살펴보면 흥미로운 사실을 하나 발견할 수 있다. 1971년에 7대 국제 정유회사의 소유 탱커선은 36.4mDwt에서 1978년에는 68.8mDwt으로 약 2배 증가하였다. 그러나 그 소유 탱커선은 1981년에 62.5mDwt으로서 그 이후 계속적으로 감소추세를 보여 1998년에는 23.2mDwt을 기록함으로써 1981년의 통계치에 비하여 약 2/3가 감소하였다.

우리 나라의 정유회사의 탱커 선대구성은 국제 주요 정유회사의 그것과 유사하게 자사 소유 탱커선을 줄여 용선을 증가시키고 있고 용선형태도 정기용선 방식에서스팟(spot)용선을 선호함으로써 오일운송시 소유 탱커선에 비하여 용선비율을 점차 증가시키는 추세에 있다.

국내외 주요 정유회사가 1980년대 이후 오일운송을 그들의 소유선박보다도 용선에 의존하는 비율이 증가하고 있는 이유는 무엇일까? 그리고 정유회사는 어떤 요인에 의하여 자사 소유 탱커선보다도 용선에 의하여 오일운송을 하는 것일까?

본 연구의 목적은 국내 정유회사를 연구대상으로 하여 위의 문제제기에 대한 답을 구하는 데 있다. 환언하면, 본 연구의 목적은, 먼저 정유회사가 원유 원산지로부터 오일 운송을 위한 탱커 선대 구성에 영향을 미치는 요인, 즉 탱커 운송 로지스틱스의 의사결정 요인들을 도출한 뒤, 그 요인들 중 어느 것이 어떻게 국내정유회사의 탱커 운송 로지스틱스에 영향을 미치고 있는가를 실증적으로 연구하는 데 있다.

본 연구에서는 이러한 경향이 어떠한 요인에 의해 발생되는지를 규명하기 위해 먼저 선행연구, 설문지, 전문가의 의견조사 등을 통하여 정유회사의 탱커 운송로지스틱스 의사결정요인 10개를 도출한 뒤, 그 요인들이 국내 4개 정유회사의 탱커 운송 로지스틱스의 의사결정에는 어떻게 영향을 미치는 가를 설문조사와 면접법을 주로 이용하여 분석하였다.

도출된 10개의 요인은 정유회사의 해외유전개발 활성화, 정제능력 확장, 탱커의 안전성 강화, WS 지수 상승, 선령의 노후, 경제호황, 금융조건 양호, 운송비 상승, 오일가격 상승, 그리고 MARPOL과 OPA 90 적용 요인들이었다.

국내 정유회사의 설문응답을 분석한 주요 결과는 다음과 같다.

상기 10개 요인 중, 운송비용 상승요인과 국제규정인 MARPOL과 OPA 90 적용요인이 국내 정유회사의 탱커선대에 관한 의사결정에 가장 많은 영향을 주고 있었다. 이 밖에 정제능력 확장과 탱커의 안전성 요인도 탱커선대 의사결정에 중요한 영향을 미치고 있었다.

탱커선대 구성의 변화를 야기시킨 MARPOL과 OPA 90 적용 요인은 국내 정유회사들로 하여금 소유탱커보다 용선으로 오일을 운송하게 하는 가장 직접적인 요인이 되었다. 그 이유는 용선이 정유회사가 탱커구입이나 신조의 자금의 압박을 받지 않고 시장상황에 따른 선복 조절의 융통성을 가질 수 있기 때문이며, 오일유출사고에 따른 선주의 무한책임을 강요하고 있는 OPA90로부터 자유로울 수 있기 때문이다.

탱커 운송비용 요인도 국내 정유회사의 탱커 선대 구성에 중요하게 영향을 미치는 요인이다, 이는 정유사가 탱커소유로 인한 탱커 유지비용, 탱커 운영조직 비용 및 탱커 운항에 소요되는 제반 비용의 지출을 줄여 로지스틱스의 목적인 비용절감을 통한 정유회사의 경영 수익을 향상시킬 수 있기 때문이다.

그러나 정유사의 이러한 탱커 선대운영방식이 1970년대 중반 VLCC시장의 불황 시 스팟용선에 의존해 운송하는 것이 비용 면에서 유리하다는 점을 고려하여 장기용선 방식을 소홀히 한 점이 있고, 탱커소유로 인한 장점을 간과한 점이 있다. 국내 정유회사 관계자와의 인터뷰 시 용선이 막연히 비용절감의 차원에서만 중시하고 있음을 보아도 알 수 있다.

결론으로 본 연구에서 국내 정유회사의 탱커 운송로지스틱스 의사결정 시 고려해야할 몇 가지 사항을 제시하고자한다.

첫째, 국내 정유회사들도 20-30%의 탱커 소유비율을 유지하고 있는 외국의 주요 메이저처럼 일정비율의 소유탱커를 유지하는 것이 필요하다. 이는 탱커운임이 높게 지속될 경우 스팟용선에 의존한 오일운송은 비용 면에서 불리하고 또한, 선복확보의 어려움을 겪을 수 있어 안정적인 오일 수송을 할 수 없기 때문이다.

둘째, 국외 주요 정유회사들은 풀제, 차터백, 그리고 조인트벤처에 의한 나용선의 방법을 통해 탱커선대를 다양하게 구성 운영하고 있는데 비해 국내 정유사들의 선대운영방법은 단지 소유선대의 위탁운항 내지는 스팟용선의 방법만 주로 이용하고 있어 다각화되지 못한 선대운영을 하고 있다. 따라서 국내 정유회사는 오일 운송을 위한 다양한 선대구성 방법을 통해 위험분산을 도모해야 할 것이다.

셋째, 정부는 국내 정유사의 국제경쟁력 확보를 위해 정유회사의 선박운항 규제를 완화해야 할 것이다.

넷째, 탱커 운송 로지스틱스 합리화를 위하여 해외 유전개발 및 산유국과의 밀접한 관계유지로 원유공급의 불확실성을 제거하고 오일의 장기/스팟 적정 구매비율 결정 및 구매시점을 정확하게 예측하고 장기계약 비중을 늘려야 할 것이다. 이는 안정적인 오일공급원이 확보되어야 정유사가 탱커선대 의사결정 시 융통성을 발휘할 수 있기 때문이다.

따라서 국내 정유사들은 탱커의 소유로 인한 장점이 간과되지 않은 차원에서 다양한 선대 구성을 하여야 할 것이며 탱커선대의 소유와 용선의 구성비를 단기간에 바꿀 수 없으므로 장기적 관점에서 탱커 운송 로지스틱스에 대한 전략을 수립해야 할 것이다.

## 7. 韓國海運企業의 經營特性이 危險에 미치는 影響에 관한 實證研究

해운경영학과 김 덕 일  
지도교수 최 재 수

해운산업은 타 산업에 비하여 해운시장의 환경변화나 제도적 변화 및 경영여건의 변화 등 높은 위험에 노출되어 있다. 따라서, 해운위험과 관련되는 영향요인을 탐색하고 진단하여 적절하