

동북아 오일허브

싱가폴 넘쳐나고 일본도 관심 없다!

동북아 오일허브 사업이 수익성을 창출할 수 있을지 의문시되고 있다.

탱크터미널은 이미 포화상태로 공급과잉이 심화되고 있으나 정부는 물동량 계산으로 단순하게 파악하고 있어 수익성이 악화될 것으로 예상되고 있다.

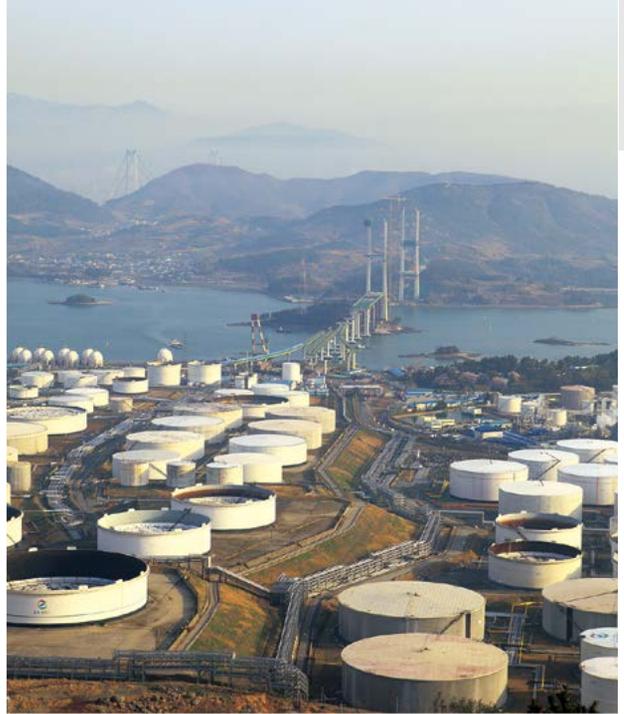
울산항의 액체화물 물동량은 약 1억6000만톤으로 유럽 ARA, 미국 걸프(Gulf), 싱가포르에 이어 세계 4위에 해당하는 것으로 나타나고 있다.

동북아 석유 소비량은 1일 1632만배럴, 정제능력은 1일 1789만배럴로 세계 정제능력의 18.8%를 차지하고 있다. 특히, 국내 원유 소비량은 2012년 1일 227만배럴로 세계 전체의 2.6%에 불과했다.

동북아 오일허브 사업이 성공하기 위해서는 석유제품 물동량을 충분히 확보해야 하지만 싱가포르가 이미 충분한 탱크터미널을 보유하고 있어 싱가포르를 대체할 수 있을지 의문시되고 있



▲ 울산항 탱크터미널



다.

한국석유공사는 탱크터미널 전문기업인 보팩(Vopak)과 울산북항 터미널 구축을 위한 공동실행 합의를 체결했으며, 중국 Sinopec(China Petroleum & Chemical)과도 석유 저장시설 및 국제거래소 설립을 위한 의향서를 체결하는 등 동북아 오일허브 사업을 안정화시키기 위해 총력을 기울이고 있다.

탱크터미널, 석유제품 거래 없어 “적자”

국내 탱크터미널의 저장탱크는 Roof 형태에 따라 CRT (Cone Roof Tank), FRT(Floating Roof Tank), IFRT (Internal Floating Roof Tank), DRT(Dome Roof Tank)로 구분되고 있다.

CRT는 고정식 지붕탱크로 가장 일반적인 저장탱크로 사용되고 있으며 휘발성이 적고 품질에 민감하지 않은 중질유, 경질유, 등유 저장용으로 사용되고 있다.

FRT는 부유식 지붕탱크로 저장하고 있는 유분 수위에 따라 탱크 지붕의 높이가 변화하는 것으로 알려졌다. 휘발성이 강한 석유제품의 증발 손실을 방지하기 위해 사용되고 있으며 주로 휘발유, 나프타(Naphtha) 및 원유를 저장하는데 활용하고 있다.

IFRT는 고정식 지붕 아래 부상식 지붕이 설치돼 있는 이중 지붕을 가진 탱크로 FRT와는 달리 밀폐 효과가 크고 빗물의 유입을 막아주고 있다. 휘발성이 크고 수분에 민감한 항공유, BTX와 같은 유독물질을 저장하며 폭우, 폭설이 많은 지역의 경질유 오염을 방지하는데 사용하고 있다.

DRT는 저장제품의 증기압이 대기압보다 높아 대기에 노출 되면 유체증기의 다량 누출로 화재 및 폭발의 위험이 있는 유체를 저장하기 위해 대기와 직접 접촉되지 않도록 완전 밀폐된 탱크로 경질 나프타, 펜탄(Pentane) 등과 같은 고증기압 유종이나 저온저장이 필요한 LNG(액화천연가스) 등을 주로 저장하고 있다.

재질은 일반적으로 탄소강(Carbon Steel)을 사용하고 있으나 강산이나 산가가 높은 석유제품을 저장할 때는 스테인리스강을 채용하는 것으로 알려졌다.

국내에서는 탄소강을 사용한 탱크가 90% 수준이며 스테인리스강은 10%에 불과해 가격이 비싸고 특수용도로 사용이 제한되고 있다.

싱가폴 기준으로 휘발성이 높은 석유제품은 리터당 6-6.3달러, 나프타 및 메탄올(Methanol) 등 석유제품은 5.7-5.9달러, 중질유는 대부분 4.5-4.8달러 수준에 거래되는 것으로 알려졌다.

시장 관계자는 “일본이 대지진으로 혼쫓이 난 후 한국, 싱가포르 등 해외 저장탱크에 석유제품 저장을 확대함에 따라 2011-2012년 저장비용이 높아져 수익을 창출했으나 2013년 이후 석유제품의 공급과잉으로 이어지면서 저장탱크 사용이 급격히 줄어들고 있다”고 밝혔다.

국내에서는 석유제품을 대부분 저장탱크에 저장하지 않고

구분	탱크용량	
평택	SP탱크터미널	321 750
	신양물류	162 924
	한일탱크	172 800
	영진 T&M	37 500
	STX탱크터미널	102 850
	서평택탱크터미널	75 500
	세동에너탱크	214 400
여수	SY탱크터미널	992 800
	여수탱크터미널	449 571
	OKYC	1 300 000
울산	정일스틸트헤븐울산	1 119 000
	태영인더스트리	250 850
	태영호라이즌터미널코리아	232 450
	한국VOPAK터미널	274 600
	온산탱크터미널	97 500
	오드펠터미널코리아	313 710
	현대오일터미널	280 000
	동북화학	199 000

실수요에 맞춰 수입해 사용하고 있는 것으로 알려져 대부분의 탱크터미널이 적자를 이어가고 있다.

다만, 석유화학제품은 유동성이 커짐으로써 지속적으로 재고를 축적하고 있어 저장탱크 사용이 증가하고 있다.

하지만, 탱크터미널은 석유화학제품에 비해 원유가 훨씬 높은 비중을 차지하고 있어 수익성을 확보하기 위해서는 석유제품 저장이 시급한 것으로 나타나고 있다.

보세구역, 탱크터미널 지원하고 있으나...

관세청은 국정과제로 추진하고 있는 동북아 오일허브 구축 사업을 본격적으로 지원하기 위해 울산 성운탱크터미널과 여수 SY탱크터미널을 종합보세구역으로 지정했다.

이에 따라 동북아 오일허브지역인 울산 8개, 여수 4개 등 12개 오일탱크터미널이 종합보세구역으로 지정됐다.

종합보세구역은 석유제품 보관에서 벗어나 수출을 목적으로 석유제품의 자유로운 블렌딩이 허용돼 국가별 석유 품질기준에 맞는 맞춤형 석유제품 수출이 가능한 것으로 알려졌다.

울산은 오드펠터미널코리아, 동북화학, 정일스틸트헤븐울산, 현대오일터미널, 태영호라이즌코리아터미널, 한국보팩터미널, 온산탱크터미널 등 8개 탱크터미널이 종합보세구역으로 지정돼 있다.

성운탱크터미널은 7월 증설을 마무리함으로써 총 11기의 저장탱크에 석유제품 27만5000킬로리터를 저장할 수 있으며, 에스와이탱크터미널은 저장탱크 13기에 18만5000킬로리터의 석유제품을 저장할 수 있는 것으로 알려졌다.

관세청은 동북아 오일허브 구축사업을 지원하기 위해 국내 정유기업들에게 보세공장 허가도 추진하고 있다.

정유기업, 종합보세구역 지정에 절대 반대

정부는 <석유 및 석유대체연료 사업법> 개정을 추진하고 있다.

싱가폴은 보세구역에서 수출목적의 품질보정행위를 가짜 석유 제조행위로 보지 않는 것으로 알려졌으나 국내 관세법은 보세구역에서도 국내 반입 목적의 모든 부가활동을 허가하지 않고 있다.

수출목적의 품질보정행위는 허용되고 있으나 제조, 가공 등 기타 부가활동은 불허하며 품질보정행위도 동일 유종의 석유제품 혼합만 허용돼 국내 탱크터미널을 이용하는 무역상들이 미미한 것으로 알려졌다.

이에 따라 보세구역은 원료의 출처 및 목적지에 상관없이 품질보증, 제조, 가공 등 전면 허용이 필요한 것으로 지적되고 있다.

특히, 관세법은 수출신고 수리물품에 대해 30일 이내에 운송수단에 적재하도록 규정하고 있고 특허보세구역에서의 내·외국물품의 장치기간이 1년으로 제한되고 있어 무역상들이 국내 거래를 회피하고 있다.

관세청은 보세구역에서 원료의 출처, 목적지, 과세상태 등에 관계없이 전면적 부가활동 및 해당물품의 국내 반입이 가능하도록 개정을 시도하고 있다.

석유시장 혼란 방지를 고려해 적용시기를 단계적으로 확대해 2015년부터 수출목적의 석유제품에 대해 전면적 부가활동을 허용하고 2018년부터는 국내 반입도 허용할 방침이다.

또 수출신고 수리물품은 보세구역에서 적재, 장치기간 제한을 폐지해 석유제품 무역상들의 자유로운 부가활동 보장 및 세금환급 지연에 따른 비용발생 문제를 감소시킬 계획이다.

하지만, 정유기업들이 석유제품 시장점유율을 빼앗길 것을 우려해 관세법 개정에 반대하고 있는 것으로 알려졌다.

시장 관계자는 “무역상들이 국내 탱크터미널을 활용하기 위해서는 수출 뿐만 아니라 국내시장 반입도 가능해야 하나 정유기업들이 시장점유율을 유지하기 위해 국내 반입을 허용하는 개정을 반대하고 있다”고 밝혔다.

아시아 탱크터미널 이미 공급과잉으로 전환

싱가폴도 이미 저장탱크를 구축하고 있어 동북아 오일허브 사업이 성공할 수 있을지 의문시되고 있다.

석유제품 시장은 2000년대 이후 안정적으로 성장하고 있으며 국내 정유·석유화학기업들도 생산능력을 지속적으로 확대하고 있다. 중국의 원유 및 석유제품 소비가 증가하고 있기 때문이다.

동북아 오일허브 사업 투자동향

구 분	여 수	울 산	
		북항(1단계)	남항(2단계)
사업부지	26만2000입방미터	29만5000입방미터	60만4000입방미터
사업기간	2008-2012년	2010-2016년	2015-2020년
사업규모	820만배럴(원유 350만배럴에 석유제품 470만배럴)	석유제품 990만배럴	원유 1850만배럴
접안능력	4선석(1만-20만톤)	5선석(1만-12만톤)	3선석(5만-30만톤)
사업비	5170억원(민자)	5085억원(민자)	9948억원(민자)

동북아 물류허브 구축 사업은 2020년까지 2단계에 걸쳐 여수 낙포동 820만배럴, 울산 신항만 2840만배럴의 비축기지 건설을 추진하고 있다.

한국석유공사는 2008년부터 국내외 정유기업, 석유제품 무역상 등으로부터 투자를 유치하고 시설사용 계약을 중개하는 등 사업을 주도하고 있다.

그러나 오일허브코리아여수는 동북아 오일허브 시범사업을 위한 첫걸음으로 한국석유공사, SK에너지, GS칼텍스 등이 합작으로 2008년 설립됐지만, 선물가격에 비해 현물가격이 높은 Backwardation 현상이 2012년 이후 지속되고 있어 석유제품을 저장탱크에 저장하지 않고 있다.

오일허브코리아여수도 저장탱크의 60% 수준만 가동하고 있으며 나머지 저장탱크는 사용하지 않고 있다.

관세법과 Backwardation 현상으로 투기수요가 가라앉아 장기계약 이외에는 외부고객 유치가 어렵기 때문이다.

탱크터미널기업은 대부분 10-20년 장기계약으로 연명하고 있으나 1-2년 계약이 대부분이고 석유제품 시장이 가라앉아 석유제품 계약은 어려운 것으로 알려지고 있다.

이에 따라 울산에서 오일허브사업이 추진되고 있어도 수익성을 유지할 수 있을지 의문시되고 있다.

시장 관계자는 “여수·울산의 탱크터미널 가동률이 60-70% 수준으로 낮은 상태에서 탱크저장능력을 늘리면 공급과잉이 심화될 가능성이 높다”고 우려했다.

한국석유공사는 보פק 등 세계적인 탱크터미널기업과 장기계약을 통해 탱크터미널 수요를 끌어올릴 수 있다고 설명하고 있으나, 장기계약을 바탕으로 투기수요가 살아나야 수익성이 확보될 것으로 판단되고 있다.

현대오일뱅크, 뒤늦은 시장진입 성공할까?

현대오일뱅크는 탱크터미널 시장이 높은 수익성을 창출할 것을 기대하며 2014년 4월 오일터미널을 준공했다.

유류 저장시설은 울산신항 남항부두의 공유수면 8만 7000평방미터에 28만킬로리터의 석유제품을 수용할 수 있는 35기 저장탱크를 갖추고 있는 것으로 알려졌다.

현대오일뱅크는 탱크터미널을 통해 매출 200억원, 영업이익 60억-80억원을 창출할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

울산은 석유화학단지가 밀집해 석유제품 저장수요가 많고 일본산 석유제품 물류의 대체지로도 각광받고 있기 때문이다.

하지만, 일본은 Backwardation으로 석유제품을 저장하지 않고 실수요에 맞춰 직접 수입해 사용함으로써 저장탱크를 대부분 사용하지 않고 있는 것으로 알려지고 있다.

시장 관계자는 “일본 무역상이 2011년 대지진 이후 저장수요를 확대해 저장탱크가 모자랄 정도였으나 2012년 이후 수요가 급감했다”고 밝혔다.

현대오일뱅크는 2011년 저장탱크 수급타이트가 지속됨에 따라 진입했으나 석유제품 시황이 Backwardation을 극복하기 어려울 것으로 예상돼 수익성을 창출하기 어려울 것으로 판단되고 있다. 〈허웅 기자: hw@chemlocus.com〉