



## 石油需要의 展望

85년에 日本의 石油輸入목표량은 하루 6 백30만 배럴이지만, 農林水産, 民需, 運輸, 산업부문등의 省에너지와 代替에너지의 도입으로 목표량의 인하는 가능하다.

電氣, LPG自動車の 보급으로 휘발유 수요의 억제가 어느 정도까지 진전되느냐 하는 것이 省에너지의 포인트가 될 것이다.

장기적으로 보면, 價格面에서 유리한 것은 존재하지 않아 그런 의미에서 重油의 공급과잉은 代替에너지도입의 障礙요인이 될 것으로 보이기 때문에 당분간은 省에너지를 중점적으로 추진할 필요가 있다.

## 消費地精製와 製品輸入

産油國은 석유의 가치효율을 높이기 위해 소비국에 위탁정제를 추진하고 있다. 또한 산유국은 국내에 정유공장의 건설을 적극적으로 추진하고 있어 현행 처리능력의 약 75%(약 4 백만배럴/日)가 80년대중에 완성될 것으로 보인다.

이러한 産油國의 움직임은 석유가치의 효율을 높이는 한편 自國에서 필요로 하는 中間留分の 확보라는 측면도 있기 때문에 앞으로는 종래의 消費地精製主義라는 고정적인 관념에서 벗어나 종합적인 견지에서 이에 處置할 필요가 있다.

## 調達시스템 現況

商社에 의한 교섭력과 日本의 경제협력을 포함한 조달시스템은 크게 강화되고 있다.

경제협력에는 産油國의 요구에 그대로 따를 것이 아니라, 그 내용에 따라 국내산업에도 중대한 영향을 미치는 것이므로 충분히 검토할 필요가 있다. 또한 商社의 活動力은 앞으로 충분히 상호이용되어야 한다.

메이저의 지위는 非아랍코스가 저하되고 있으나 石油전반에 걸쳐 경험이 풍부하다는 점에서 評價될만하다.

日本시장에 대한 매력도 더 이상 악화될 경우 메이저의 日本철수 가능성도 있기 때문에 이

이상 저하시켜서는 안될 것이다.

## 石油企業의 機能과 體質

石油業法은 손을 대지 않는다. 80년대의 政策에 反하는 내용으로 改正될 경우, 필요 이상으로 統制色이 강화되어 산업계 전반에 미치는 영향이 커지게 된다.

原油格差문제는 특히 非아랍코스에 있어서는 死活문제이기 때문에 이러한 문제는 만약 원유가격이 통일된다 하더라도 앞으로 中東에서 어떤 사태가 발생할 경우 또 다시 현재와 같은 문제가 생기게 될 것이다.

## 技術, 設備, 立地를 둘러싼 課題

産油國의 정유부문에 대한 진출은 나프타, 벙커 C油같은 기름을 끼워서 수출하기 위한 방안인 것으로 보인다.

한편 국내에서는 省에너지와 소비절약으로 重油의 수요가 줄어 들고 있다. 또 日本의 석유 수요구조는 輕質化 추세를 나타내고 있다. 이에 반해 輸入原油는 重質化 경향을 보이고 있다.

그 결과 中間留分の 공급확보를 위해서는 앞으로 重質油의 분해설비에 대한 투자를 촉진시킬 필요가 있다.

이를 뒷받침하기 위해서는 국고지원, 인센티브의 부여, 中間留分 특히 灯油가격 억제를 철폐할 필요가 있다.

## 價格메커니즘의 役割

日本의 價格체계는 美國과 공통적인 면이 있는데, 휘발유를 100으로 할 경우, 灯油, 輕油는 85 정도, 나프타와 벙커 C油는 75정도가 된다.

이에 대해 英國은 휘발유를 100으로 할 경우, 가정용 灯油(연료)는 115, 輕油는 108이며, 西獨은 輕油가 109, 灯油 105이며, 中間留分은 日本만큼 높은 수준이다.

따라서 日本도 가격체계를 개편할 필요가 있다. 특히 中間留分에 대해서는 앞으로 제조코스트(重質油 분해설비에 대한 투자코스트등)가 높아지게 된다.\*