

日本潤滑油업계의 동향과 전망

해마다 3월말에 정기적으로 열리는 日本 자원에너지廳의 石油審議會는 석유업법에 따라 향후 5년간의 석유공급 계획을 심의하는 것이 주목적인데, 금년도 회의에서는 작년의 라이온즈 휘발유도입사건을 계기로 한 석유제품의 수입 시비 논쟁을 방지할 수 없어 85년대 석유산업정책의 기본방향을 폭넓게 검토할 소위원회 설치 결정하였다. 이 小委員會에서는 휘발유·등유의 수입금지 해제와 제품수출의 탄력화, 원유의 「円」화 베이스 거래의 추진 등을 중심으로 한 석유산업의 국제화를 본격적으로 추진하기로 하고, 우선 석유제품 수입의 확대에 대해서는 86년도 석유공급계획 중에 포함시킬 방침을 세웠다. 석유심의회는 석유공급 계획을 우선 85년도 상반기 운용지침으로서 결정하고, 중장기에 걸친 제문제는 보류하고 석유수급의 안정화를 목적으로한 단기적인 운용지침을 밝혔다.

한편 석유제품 중의 하나인 潤滑油에 대해서도 이번 석유심의회 석유공급계획 결정에 포함됨으로써 그 수요전망이 通産省에 의해 밝혀졌다. 이 수요전망은 윤활유 관련업계가 수급계획을 책정함에 있어서의 가이드 라인으로서 매년 발표되는 것이다. 이 자료를 토대로 최근의 日本의 수요동향 및 윤활유 업계의 동향을 살펴본다.

〈編輯者註〉

I. 늘어나는 潤滑油수요

日本의 석유제품수요는 제 2차석유위기 이후 현저히 감퇴하고 있다. 그중에서도 發電부문에서 차지하는 석유의 비중이 감소하여 重油 및 원유수요의 후퇴가 불가피했기 때문에 휘발유·경유 등의 수요가 증가했음에도 불구하고 총 석유제품 수요는 최근 5-6년간 감소일변도를 걷고 있다.

윤활유 수요도 그와 마찬가지로, 제 2차석유위기 이후 매년 5-6% 감소하였기 때문에 윤활유 수요의 장래에 대해서 매우 비관시하는 경향도 있었다. 그러나, 83년도 하반기를 고비로 그 양상은 현저히 변화하고 있다. 각종 통계상으로도 오랜동안 계속되던 윤활유 수요침체가 중지부를 찍고, 착실한 회복세가 나타나고 있음을 보여주고 있다. 특히 각 유종 모두 안정적인 신장을 보인 84년도의

수요추이를 살펴보면, 전체 석유제품 중에서도 윤활유가 두드러지게 신장되고 있음을 알 수 있다. 그중에서도 공업용 수요의 신장이 현저해졌다. 공업용 윤활유수요가 매우 왕성했던 것은 판매회사의 급속가공유 판매수량, 또는 공작유제 업체의 공작유 생산량이 증명해 주고 있다. 공작유의 생산, 판매를 주로한 메이커의 일부에서는 이러한 수요증가에 따라 사상 전례없이 매출액과 이익률을 확보한 곳도 있다.

공업용 다음으로 구성비가 큰 자동차용 윤활유는 휘발유, 輕油의 자동차용 연료가 신장했음에도 불구하고 매년 감소 경향을 보였으나, 84년도에는 약 2%의 수요증가가 나타나 자동차용 연료의 신장에 연동하는 움직임이 나타나기 시작했다. 오랜 기간에 걸친 윤활유 수요 침체의 원인은 경기침체 때문이지만, 소비절약이 최대 요인이었다고 할 수 있다.

과거 두차례의 석유위기를 겪으면서 공장에서는 윤활유 관리의 철저, 사용기간의 연장, 재생사용

등을 피하고, 자동차용에서는 교환시기의 연장이라는 형태로 소비절약이 보다 철저히 추진된 결과 산업활동 상황 또 한편으로는 차량 주행거리와 반드시 연동하지 않는 움직임이 나타났으나, 그것도 거의 한계점에 달한 것으로 추정된다. 따라서, 앞으로의 유허유 수요는 광공업 생산활동과 그리고 차량수요는 자동차용 연료와의 상관관계가 상당히 일치해갈 것으로 보인다.

II. 油種別 수요동향

1. 자동차용

과거, 교환거리의 연장에 따라 그 수요는 감소경향을 보였으나, 83-84년도의 동향을 보면, 그러한 경향에 마침내 제동이 걸려 연료소비와의 상관관계인 FO비는 안정되고 있다.

84년도 말 현재 日本의 자동차 보유대수는 4천 397만대로 금년도에는 160만대가 늘어나 4천 557만대가 될 것으로 추정하고 있으나, 자동차용 수요의 약 70%는 그 등록차량이 교환, 보급하는 수요이다. 금년도의 휘발유·경유등 자동차용 연료는 작년에 이어 착실한 신장이 기대되며, 각각 0.5%, 3.8%의 증가가 전망되고 있기 때문에 전차량의 총 주행거리는 증가할 것이다. 따라서 교환거리에 큰 변화가 없는 한, 오일소비도 견실한 추세를 보일 것으로 생각된다. 여기서 오일교환의 기간을 어떻게 볼 것인가가 자동차용 수요를 생각할 경우 중요한 요소가 된다. 오일교환 실태에 대해서는 기업이 개별적으로 조사한 예가 많지만, 작년 10월에 유허유 협회가 실시한 「자동차용 유허유수요 실태조사」에서 최근의 실태를 보다 정확히 파악하고 있다. 이에 의하면 약 1천 400건의 유허회답중 6천km 이상이 10%이었으나, 휘발유차·디젤차 모두 대부분은 2천-6천km의 범위내에 분포하고 있으며, 평균 4천 800km로 교환거리의 실태는 자동차 메이커의 권장으로 조기 교환하는 것으로 판명되었다. 또한, 재미있는 일은 대중차가 집중되어 있는 1천-1천500cc차의 교환기간 거리가 길고, 소배기량 및 대배기량차 그리고 터보(turbo)차의 교환거리가 짧다는 결과가 나왔다. 또한, 엔진油의 교환기간은 3-12개월 사이에 광범위하게 분포하고 있으며,

디젤차는 대부분이 6개월 이내로 되어 있다. 그리고 지금까지 실태를 파악하지 못했던 보급량에 대해서도 조사를 하였으나, 「보충하지 않음」이 59%를 차지해 보급수요는 그다지 기대할 수 없을 것으로 생각된다. 단, 유허회답자의 연간 보급량은 평균 0.3ℓ로 나타났다.

美国에서의 자동차 메이커가 권장하는 교환거리가 오일의 성능 향상에 따라 크게 늘어나고 있으며, 日本 메이커들도 이를 추종하는 형태로 현재 1만 km로 늘어났으나, 현 실태는 그 보다도 조속히 실시되고 있으며, 그것이 현재 비교적 안정된 자동차용 수요를 지지하고 있는 것으로 생각할 수 있다.

교환 수요 다음으로 큰 수요가 생산차에 대한 최초 충전용이다. 日本의 자동차 생산이 세계에서 수위의 자리를 차지하고 있으며, 금년도의 생산은 자동차공업회의 조사에 의하면, 전년도비 4% 증가한 1천 260만대라고 한다. 엔진·기어 박스에의 최초 충전량은 10만ℓ를 넘어, 유허유 전수요의 약 5%를 차지하여 1개 업종용 단위 수요로서는 제일 많다. 단, 최근 日本의 무역흑자에 대한 제외국의 비판이 급격히 높아지고 있어서 자동차의 해외생산비율이 앞으로 높아진다면 앞으로의 수요는 매우 유동적이라고 보는 것이 타당할 것이다.

2. 선박용

85년도 상반기의 선박용 수요는 타업종 수요가 대부분 증가한다는 전망 속에서 유일하게 감소할 것으로 상정되고 있다. 선박용 수요는 운항용과 신조선 충전용으로 대별할 수 있으나, 본드를 제외한 그 비율은 84년도에 82대 18이었다. 운항용은 79년 이후에 해외수송량의 감소에 따라 연료와 같이 계속 저조하였으며, 美国의 호황을 반영하여 83년부터 84년에 걸쳐 회복되었으나, 금년도 상반기에 선박용 연료유의 수요감소 예상에 대응하여 약 1.2% 감소할 전망이다. 해상 수송량은 산업구조의 고도화에 따른 3차산업 비율의 증대, 그리고 항공기 수송 의존형 제품의 비율증가에 따라 앞으로도 감소할 것으로 보지 않으면 안된다.

아울러 수요자측의 철저한 에너지 절약대책도 선박용수요의 감소에 박차를 가하고 있다. 유허유 협회가 실시한 선박용 유허유 실태조사 결과를 보아

도 감속 운전, 저질중유로의 대체 등과 같은 연료비 절약 대책 외에 윤활유에 대해서도 필터, 淸淨機에 의한 교환시기의 연장 및 누유방지 등의 보수관리의 철저화에 의해 코스트 절감을 적극 추진하고 있다.

한편, 선박용 수요중 20% 정도를 차지하는 신조선 최초 출전 수요도 선박 건조량의 감소로 상반기에는 1.2% 정도의 감소를 예상하고 있다. 선박의 건조는 84년도에 800만 중량톤이 될 전망이며, 이는 전년비 11% 신장한 것이나, 여전히 낮은 수준으로 추이하고 있다. 85년도에 현행 선복균형을 개선하기 위해 전년비 2% 감소한 780만 중량톤으로 보고 있다. 상반기 최초 출전용은 건조선의 마력당 원단위에 의해 1만6천kl로 예상하고 있다.

공업용은 전술한 바와 같이, 83년 후반부터 84년도에 걸쳐, 특히 전기·기계공업용인 절삭유·조성가공유 등 금속가공유를 중심으로 타유종에 비해 현저한 신장세를 보였으며, 공업용 전체 수요에서 차지하는 비율은 84년도의 87.8%를 더욱 웃돌아 금년도에는 38.2%로 증가할 전망이다. 광공업 생산은 지난 해부터 전기, 기계를 불문하고 활발했으며, 84년도 광공업 지수도 당초 예상했던 114(80년-100)가 119로 상향 수정될 전망이다. 당초 수요전망을 크게 웃도는 작년도의 실세는 이상과 같은 이유 때문이다.

85년도 상반기에도 광공업 생산은 여전히 민간부문의 강력한 설비투자 계획에 의해 강세를 보일 전망이다이며, 정부가 전망한 광공업 생산지수는 전년도

85년도 상반기 日本의 윤활유 수요전망

(單位：千kl)

용 도		연 도				1984(실세)			1985
		1980	1981	1982	1983	상반기	하반기	연 도	상반기
고 급	자 동 차 용	691 (92.1)	671 (97.1)	635 (94.6)	639 (100.6)	326 (100.6)	324 (102.9)	650 (101.7)	331 (101.5)
		32.8	32.3	32.6	31.7	31.4	30.6	31.0	31.3
	선 박 용	175 (101.7)	173 (98.9)	160 (92.5)	162 (101.3)	83 (102.5)	85 (104.9)	168 (103.7)	82 (98.8)
		8.3	8.3	8.2	8.0	8.0	8.0	8.0	7.8
	공 업 용	698 (100.1)	712 (102.0)	682 (95.8)	736 (107.9)	391 (109.8)	402 (105.8)	793 (107.7)	404 (103.8)
		33.1	34.3	35.0	36.5	37.6	37.9	37.8	38.2
고 급 계		1,564 (96.6)	1,556 (99.5)	1,477 (94.9)	1,537 (104.1)	800 (105.1)	811 (104.5)	1,611 (104.8)	817 (102.1)
		74.2	74.9	75.8	76.2	77.0	76.5	76.8	77.3
보 통	변 압 기 용	76 (98.7)	67 (88.2)	50 (74.6)	49 (98.0)	25 (108.7)	26 (100.6)	51 (104.1)	26 (104.0)
		3.6	3.2	2.6	2.4	2.4	2.5	2.4	2.5
	공 업 용	468 (91.8)	454 (97.0)	421 (92.3)	428 (101.7)	214 (103.4)	223 (100.9)	437 (102.1)	215 (100.5)
		22.2	21.9	21.6	21.3	20.6	21.0	20.8	20.3
보 통 계		544 (92.7)	521 (95.8)	471 (90.4)	477 (101.3)	239 (103.9)	249 (100.8)	488 (102.3)	241 (100.8)
		25.8	25.1	24.2	23.7	23.0	23.5	23.2	22.8
합 계		2,108 (95.6)	2,077 (98.5)	1,948 (93.8)	2,014 (103.4)	1,039 (104.8)	1,060 (103.6)	2,099 (104.2)	1,058 (101.8)
		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

註：상단은 수량, 중단 괄호안은 전년도 대비 신장률, 하단은 구성비.

비 6.5% 증가한 127로 되어 있다. 이러한 산업활동의 전망을 기초로 공업용 고급 윤활유의 상반기 수요는 전년도비 3.3% 증가한 40만 4천ℓ로 상정되어 있다.

한편, 절연유 이외의 보통윤활유는 나프텐계 윤활유의 점감 경향과 일부 고급윤활유로의 이행에 따라 금년 상반기에도 작년 실적과 거의 비슷할 것이라는 전망이다. 그러나 절연유는 작년도의 4% 증가에 이어 다시 2% 증가할 것으로 전망되고 있다.

절연유의 수요는 변압기 충전용이 중심을 이루고 있으며, 79년 이후 매년 감소하여 83년에는 최저 실적을 기록하였으나 83년 후반부터 전력설비 투자가 회복되었기 때문에 금년도에는 작년보다 수요가 회복될 전망이다. 수요지표가 되는 변압기의 금년도 생산계획은 작년비 3% 증가할 것으로 전기공업회는 추정하고 있다.

Ⅲ. 예상되는 수요안정

84년도의 신장률이 높았던 만큼 85년도에 계속적인 수요신장을 기대할 수 있을까 하는 의문도 제기되고 있으나, 절약이 일단락 되었기 때문에 앞으로는 이 정도의 수요안정을 전망해도 좋을 것이라는 견해가 지배적이다. 원자력·가스 등으로의 에너지 전환에 따른 수요감퇴로 장래 전망이 밝지 않은 석유수요중에서 윤활유의 장래는 비교적 밝다고 할 수 있다. 윤활유 관련기업은 대형 석유회사 뿐만 아니라, 윤활유를 전문업으로 하는 중소기업도 많기 때문에 이러한 안정된 수요는 각 기업의 경영 측면에서 호재가 될 것이다.

연료유를 중심으로 한 대형 석유판매회사의 84년도 결산은 곧 밝혀질 것이나, 환차손에 의해 대폭 결손을 본 81년도 보다도 크지는 않으나, 상당한 적자결손이 예상되고 있다. 이 최대 요인은 작년 9월부터 전사가 전개한 가격인상이 완전히 불발로 끝났기 때문이다. 5월에 그 이전부터 円화강세에 의한 가격인하(약 3천円/kℓ)를 선심종계 실시했으나, 그후 円화약세로 전락하고 아울러 석유세가 종래의 3%에서 4.7%로 인상되었기 때문에 각사평균 5천円/kℓ의 코스트 상승을 회수하려고 유종별로 가격인상을 제시했던 것이다. 그러나 그

후 관서지구를 중심으로 한 「휘발유 투매경쟁」 및 중간유분의 수급과잉 등의 악조건하에서 가격인상은 불발로 끝났다. 그 뿐만 아니라, 가격인상 전의 가격수준을 대폭 밀도는 결과로 끝나고 말았다.

Ⅳ. 展望

윤활유도 앞서 설명한 코스트 상승을 바탕으로 고급윤활유 1만 2천円/kℓ, 보통윤활유 1만円/kℓ의 가격인상을 전개했다. 그러나, 결과는 가격인상 전 수준보다 하락한 연료유에 비하면 그래도 나은 편이다. 그러나 가격인상이 성공하지 못한 이유로서 업계소식통들은 다음과 같이 분석하고 있다.

▲연료유, 그중에서도 등유·경유 등 中間溜分の 시황하락에 영향을 받았다. 수급환경의 악화가 큰 이유일 것이나, 수요가 측에서 본다면 같은 석유제품인 윤활유 가격만을 왜 인상할 필요가 있는지는 아니다.

▲윤활유 관련업계 내부에서 상호보조가 흐트러졌다는 것을 들고 있다. 앞서 전문업체 등 2개 그룹이 있으며, 최종 소비자에 대한 거래면에서는 완전히 결합하는 관계에 있다. 그러나, 양자 간에는 코스트 변화 요인이 전혀 다르다. 원유의 달러 배이스 가격이 안정되어 있는 현재, 원유처리 회사의 원재료 코스트 변화는 환율변동에 의한 것이 대부분이다. 그러나, 후지코오상을 비롯한 석유판매회사에 의해 원료유를 구입, 첨가제 등의 혼합에 의한 최종상품의 생산을 하고 있는 전문업자 그룹으로서 환율변동은 직접 코스트변화로 연결된다. 원료유의 도입코스트가 상승하지 않는 한, 환차손으로 고충을 겪고 있는 석유판매회사를 거들떠 보지도 않고 관심밖에 둘 것이다. 이와 같은 2개 그룹이 일부 수요가를 상대로 경쟁하고 있기 때문에 상호 보조가 맞지 않는 것은 당연하다고 해도 과언이 아니다. 같이 윤활유 판매를 주요업무로 하면서 한편에서 윤활유 부문을 폐지하지 않을 수 없었던 기업이 있다고 생각하면 최근의 수요증가 혜택을 받아 공전의 이익을 확보한 기업도 있다는 것이 업계의 특색을 여실히 말해주는 것이다.

작년 9월 이후 일단 円화 약세가 진행되고 정착화 되는 방향에 있는 현재, 현상의 시황이 앞으로 계속된다면 금년도에도 대폭적인 적자를 피할

수 없을 것이다. 금년은 업무제휴의 원년인 바와 같이 昭和躰石油의 발족을 비롯한 기업합병 및 제휴에 의해 업계전체의 합리화가 더욱 추진될 것이다. 그러나 합리화만으로는 현상을 타개할 수 없으며 역시 판매면에서의 이윤 확보가 시급히 해결해야 될 과제이다.

작년 9월에 이은 가격정상화의 움직임은 시간문제일 것이다. 그렇게 되면 연산품인 윤활유에 대해서도 동일 보조를 취하게 될 것이지만, 작년의 전철을 밟지 않기 위해서는 개개업자가 강력한 자세로 업계간의 보조를 맞추어 나갈 필요가 있을 것이다. *

(日本 순간석유정책)

□ 海外石油市場 □

歐美로부터 압력받고 있는 日本の 石油製品市場

海外로부터 日本에 대한 휘발유등 석유제품의 수입압력이 한층 높아지고 있다. 사우디 아라비아등 中東産油國이 향후 수년간 석유정제시설을 대폭 증설할 계획을 수립하고 있어 産油國 자신이 석유제품의 尙日販賣를 겨냥하고 있다.

또한 産油國으로부터 판매공세를 받고 있는 美国, EC諸國도 日本이 석유제품을 수입하지 않으면 그 몫이 자기들 나라로 돌아오기 때문에 석유제품시장의 개방을 요구하기 시작했다. 日本국내에서도 작년말에 휘발유의 수입시도가 있어 석유행정의 기본이었던 消費地精製主義가 지금 크게 흔들리고 있다.

通産省·資源에너지庁은 원유를 수입하여 국내에서 정제, 제품을 만드는 消費地精製主義를 戰後에 계속 유지하여 왔다.

石油業法에서는 석유제품의 수입은 「申告」만 하면 가능하도록 되어 있으나 同庁은 나프타, 경질중유, 병커세유에 한하며 그것도 일정한 한도내에서 수입을 승인하고 있다. 부가가치가 높은 휘발유, 灯油 등의 수입실적은 전혀 없다.

84년도의 경우 석유제품의 국내생산량은 약 1억 7천 3백만kl, 수입(石油가스 제외)은 1천 9백 5십만 kl이며 수입비율은 약 10%이다.

그러나 사우디 아라비아, 쿠웨이트, 싱가포르, 인도네시아 등에서는 원유의 부가가치를 높이기 위하여 정제설비를 증설하기 시작했다. 예를 들면 사우디는 84년 8월에 日産 25만배럴의 안부정유공장을 가동시켰으며, 주베일과 라비그에서도 새로운 정유공장의 가동을 눈앞에 두고 있다.

이들 국가는 향후 세계의 석유소비국들에 본격적으로 판매에 나설 예정이며, 이미 美国에서는 석유제품의 수입이 증가하기 시작했으며 석유수요도 감퇴하여 국내 일부 정제설비는 폐쇄될 처지에 있다.

「EC도 中東諸國의 석유제품을 구입해야 하나 日本도 똑같이 수입하기 바란다」고 지난 5월 14일 資源에너지庁長官을 방문한 EC에너지 總局長이 요청했다. 日本이 지금까지와 같이 석유제품시장을 개방하지 않으면 中東産油國으로부터 EC諸國에 대한 수입압력이 한층 강해져 EC의 석유정제업이 곤경에 빠질 것이라는 계산에서 나왔던 것이다.

美国으로부터도 EC와 똑같은 소리가 日本에 들려오고 있다. 「日本 등이 석유제품의 수입제한조치를 취하고 있기 때문에 美国에 유입된다.」 이것은 메이저인 텍사코가 금년초에 議會관계자에게 제출한 文書의 요지이다. 美정부가 비공식이지만 外務省에 제품수입확대를 요청한다고 하는 움직임도 있었다.

한편 국내에서는 라이온스石油라고 하는 작은 기업이 싱가포르에서 휘발유를 수입하려고 시도했으나, 금년 1월 에너지庁의 지도로 수입을 단념했다. 당당시 訪日했던 IEA의 사무국장은 라이온스石油의 수입포기에 관한 이야기를 듣고 에너지庁의 정책을 비판한 바 있다. 이와 같이 外部의 압력은 높아갈 뿐이다.

그러나 석유업계에서는 이러한 움직임에 반발하는 소리가 압도적으로 높다. 日本石油은 「수입자유화에는 어디까지나 反對」라고 주장하고 있으며 많은 석유회사들이 이에 동조하고 있다. 만약 완전자유화 된다면 경쟁력이 없는 국내정제품은 수입제품에 압도되어 「石油業界는 구조적 불황업종으로 전락할 것」이라고 판단하고 있기 때문이다.

한편 業界가운데서도 즉시 완전자유화를 주장하는 소리도 있다. 出光興産은 「消費者本位」를 경영이념으로 내세워, 해외에서 싼 휘발유가 있다면 수입하여 소비자에게 공급하여야 한다고 주장하고 있다.

(日經産業新聞·5월17일자)