資料

日本 石油産業의 再編過程과 展望

日本의 석유산업은 국내석유수요의 침체현상이 장기화될 전망이어서 그동안 석유산업의 재편을 정부 주도하에 강력히 추진해 왔으며, 그 성과를 토대로 새로운 산업질서를 구축하려고 노력하고 있다. 국내외의 환경변화에 적극적으로 대처하려는 이러한 움직임은 석유산업으로서 하나의 전기를 맞고 있다고 할 수 있다.

日本의 석유산업 재편과정과 앞으로의 전개방향에 대해서 알아봄으로써 국내 석유산업계와 정책입안자들에게 참고가 되고자 한다. 〈編輯者註〉

1. 재편배경

日本 석유업계의 재편성 기운이 현실적으로 나타난 것은 4년전인 81년이었다. 석유가격의 잇따른 인상과 제품값 인상의 지연, 거액의 환차손의 발생 등으로 그 해 중간 결산에서 10사 합계 3천억円을 넘는 경상적자를 기록하였으며, 수개사가 채무초과라는 비참한 상황에 처하게 되었다. 한편, 日本 국내 석유제품수요는 3년 연속, 연율 10%에서 6%까지 떨어졌다. 더우기 일반 유통시장에서는 투매경쟁이 연중행사처럼 반복되어 석유제품 가격에 대한 신뢰감을 잃게 했을 뿐만 아니라 정제, 판매 대리점등 각사의 경영을 가일층 피폐시켰다.

그 당시의 석유연맹 회장은 『석유산업의 중핵인 판매회사(원매회사)의 집약화 외에는 이 피폐를 일소할 길이 없다』고 토로하였다. 업계구제와 구조개선을 추구해 온 석유심의회에서도 『어떤 방법으로든 판매회사의 재편성이 필요하다. 1개 그룹당 판매점유율은 10% 이상을 목표로 하여 현재 13개 판매회사를 반수 정도로 그룹화 해야 할 것이다』고 지적하였다. 집약방법에 대해서는, 모든 판매회사로부터 판매권을 일단 거둬들여 집약화한 뒤 판매점유율이 10% 내지 15%에 달하는 그룹, 또는 석유회사에게만 다시 판매권을 주어야 한다는 강경한 의견도 있었으나, 현실적인 수단으로는 결정적인 수단이 없이 우선 일량 100만배럴, 현 보유설비의 약 17%에 해당하는 1차설비(상압증류장치)를 폐기 처리하기로 하였다.

83년 9월에 목표를 다소 밑도는 약 97만배럴의 설비처리를 끝낸 후, 다시 집약화문제가 부상했다. 세계적으로 제품수요가 침체되면서 구미제국에서는 주유소 및 정유공장의 통폐합과 2차설비의 증강에 의한 정제설비의 고도화가 급속히 진행된 반면, 일본에서는 설비, 경영 양면에서 이에 대한 대처가 현저하게 늦어졌다.

아시아 石油와 신 그룹을 형성한 다이코 石油는 양사가 갖고 있던 원유조달원을 상호 활용하고, 시설 공동투자를 하기로 하였으며, 외자계 석유회사에서는 유일하게 대폭 누적손실을 안고 있던 쉘石油는 역시 경영악화로 취약해진 昭和石油와의 원유공동구입, 저유소의 통폐합, 제품수송의 일원화,

정제설비의 유효이용 등을 비롯해 폭넓게 협조하는 방안을 검토하기 시작했다.

채무초과로 주식 상장 폐지 위기에 직면한 마루젠 石油는 중기 경영계획을 경영재건 계획으로 급거 전환하여 2개 정유공장을 분리 독립시키고 1천2백여명에 달하는 인원을 축소한다는 대담한 합리화 계획을 밝혔다.

판매회사들을 중심으로한 이러한 내부노력이 결실을 맺었다면 아마도 오늘의 집약화는 이루어지지 않았을 것이다. 많은 희생을 치른 자주노력도 82년말부터 83년에 걸쳐서 급격한 원유가격의 상승에도 불구하고 일반 유통시장에서의 투매경쟁과 에너지 코스트의 경감을 강력히 요구하는 전력, 제지, 석유화학업계 등의 대수요가들의 압력으로 석유업계 자체는 적자체질이 만성화되었다.

집약화를 주저하던 석유회사 수뇌들도 이런 어처구니 없는 결과에 낙담하면서 『유통업계가 무질서하고 타사가 문제라는 평론적 태도는 이제 통용될 수 없다. 스스로의 책임과 비판으로 단호한 타개책을 실행할 시기이다』라는 의견을 제시하기에 이르렀다.

에너지廳과 석유심의회는 이 기회를 이용, 합병과 공판회사의 조성에 이어 제3의 길인 회사간의 업무 제휴를 추진할 것을 제안하였다. 이를 위해 수익성이 좋은 휘발유 설비의 신증설 배분을 제휴의 유도재료로서 밝힘으로써 일시에 재편·집약기운에 불을 붙였다.

제휴기업간의 가격조정을 포함한 산업계에서의 기업그룹 결성은 공정거래위원회의 승인을 얻어 84년말에 7개 그룹체제로 완료되었다.

2. 7개 그룹체제로의 이행

13개 판매회사가 7개 그룹으로 결성되면서 생산·유통 양면에서의 통합과 합리화의 실현, 대리점 및 주유소의 집약화의 추진이 불가결한 과제가 되었다. 업무제휴를 승인할 때 공정거래 위원회가 의구심을 품었듯이 생산에서 판매까지 각 부문에서 「소기의 합리화를 확실히 달성한다」는 것이 아니라 「경쟁 제한적인 피해가 생긴다」는 면이 있다면 그룹화는 가격 카르텔만을 낳는 결과가 된다. 아직 이런 우려는 충분히 있다. 석유산업은 외부의 그러한 불안을 해소하고 시간문제가 된 석유제품무역의 자유화 등 국제경쟁에 대비하기 위해서도 그룹내에서의 최적생산체제의 구축을 중심으로 한 유통·판매면에서의 효율화를 피할 수 없을 것이다.

한편, 정유공장은 전국에 47개소가 산재해 있으며 설비능력비로 전체의 약 91%가 태평양 연안에 집중되어 있고 더우기 전 정유공장의 51%에 해당하는 24개소가 처리능력 일량 10만배럴 이하인 중소형 정유공장이다. 대도시의 제품수요 편중과 원유공급의 편리성 때문에 태평양 연안의 임해단지에 정유공장이 집중돼 있는 것은 자연적인 현상일 것이다. 그러나 7개 그룹 체제가 갖추어지면서 수도권을 비롯한 중부·관서등 태평양연안의 많은 지역에 같은 회사의 정유공장이 중복되게 되었다.

업무제휴를 한 7개그룹은 현재 유통기지인 저유소의 통폐합을 계획하고 있으나 최적생산체제를 구축하기 위한 정제설비의 적정화와 정유공장의 통폐합과 같은 근본적인 합리화 및 효율화에는 착수할 뜻을 밝히지 않고 있다. 7개 그룹 체제하에서의 석유산업 구조개선의 다음 단계는 정유회사의 통합이다. 『앞으로 석유업계는 판매회사 대신에 정제회사가 지도적인 역할을 해야할 필요가 있다』는 말은 의미가 깊다. 제품수요가 중장기적으로 낮은 성장률을 보일 것이 거의 확실시 되고 있는 현재, 27개 정유회사가 47개소에 정유공장을 갖고 있는 것은 분명히 난립현상이라고 할 수 있다. 정유회사의 재편성, 중소형 정유공장의 통폐합만이 실질적인 7개 그룹 체제를 의미하는 것이다.

정유회사의 집약화 청사진이 나오면 7개그룹 체제가 5개그룹 체제로 개편될 가능성이 있다. 민족계 자본에서는 日本石油와 미쯔비시石油가 일체가 되어 그룹내의 코아石油·일본석유정제·동북석유·일본해 석유의 재편통합이 이루어질 것이다. 지금까지도 업계집약의 중심이 되었던 다이쿄·마루젠은 합병하고 그 합병회사가 쿄도석유와 합병하든가 또는 그룹을 결성할 것이다. 이 쿄도·다이마루 그룹의 정유회사는 아시아 石油를 흡수한 코스모石油와 일본광업이 중핵이 되어 후지석유·가시마석유·아시아공석 등 3사가 합병하게 될 것이다.

또한, 독자적인 이데미쯔 코오산은 시기를 보아 계열의 오끼나와 석유정제와 동방석유를 흡수할 것으로 보인다.

외자계에서는 지난 1월 1일로 발족한 쇼와 쉘 석유와 동아연료공업이 중심적인 역할을 할 것이다. 쇼와 쉘계의 쇼와요카이찌 석유·서부석유·동아석유 등 3사는 합병하는 것이 바람직한 길이다. 역사적인 경위와 휘발유 생산할당제도(PQ 시스템)의 이해관계, 고용문제가 얽힌 만큼 정제재편은 판매집약 이상으로 어려운 면도 있을 것이다.

그러나 27개 정제회사를 적어도 15개사 정도로 통합하지 않으면 판매집약의 역사적인 의미는 상실될 것이므로 제2단계의 구조개선책인 정제회사의 통폐합은 반드시 실현되어야 할 것이다. *

〈雙龍精油·주간석유에너지정보〉

□ 도로정보 □

88高速道路누더기化

嶺湖南을 東西로 잇는 88올림픽고속도로가 개통 1년밖에 안되었으나 벌써부터 노면 곳곳이 패는등 잇따른 보수공사로 누더기 도로로 변해가고 있다.

또 嶺湖南의 균형발전과 산업·관광개발 촉진이란 당초 역할도 고속도로 주변지역의 경제적 취약점 때문에 아직은 당초 기대했던 제구실을 다하지 못하고 있을 뿐 아니라 도로자체도 기존 아스팔트 도로에 비해 결점이 많아 그동안 통행량도 극히 저조한 것으로 나타났다.

지난 81년 9월말 총사업비 2천39억6천9백만원을 들여 착공, 지난해 6월 27일 완공된 88고속도로는 우리나라에서 처음 시도한 전구간 시멘트 콘크리트 포장도로로 당초 건설부 당국은 아스팔트 포장도로보다 3배 이상 수명이 길다고 공언했으나 개통 1년이 된 현재 평균 1백~2백m 간격으로 1개 이상의 노면이 패거나 기온차로 노면수축을 흡수할 수 있게 20~30m 간격으로 2~3㎝씩 잘라낸 다음 빗물이 스며들지 않도록 발랐던 고무접착제가 노면 밖으로 빠져나오는 등 전장 1백75.3㎞가운데 단 1㎞도 개통당시의 노면을 유지하고 있는 곳이 없을 정도로 잇따른 보수공사로 전구간이 얼룩투성이로 변해 있다.

특히 교량부문은 노면처리 미숙으로 굴곡이 심해 통행차량이 크게 흔들기고 개통전부터 가는금이 많이 생겨 접착제를 발라 임시땜질을 하는 바람에 얼룩상태는 더 심한 편이다.

개통 1년만에 도로하자보수가 잇따르고 있는 것은 당초 시멘트포장에 대한 시공회사들의 경험부족과 6개월이나 앞당겨 공사를 서둘러 완공했기 때문으로 전문가들은 보고 있다.

道公南原도로관리소측 관내 88㎞구간 가운데 현재 노면이 패 보수가 시급한 곳은 40개소, 고무접착제가 떨어져 나간 곳이 60개소나 되는데 기타 지역도 계속 훼손되고 있어 정확한 실태는 관리사무소 자체에서도 제대로 파악하지 못하고 있는 실정이다.

또 慶南北구간을 관할하는 道公 高雲 관리사무소에 따르면 玉浦기점 7㎞, 10㎞, 42㎞지점 등 하루 평균 10여개소에서 보수공사를 벌이고 있는실정이다.

보수공사를 한곳과 현재 공사중인 곳은 대부분 온도변화에 따른 콘크리트 팽창, 수축으로부터 균열을 막기 위해 5m 간격으로 노면 이음새 부분에 사용한 접착제가 튀어나와 틈이 벌어진 지점들이다.

특히 智異山입체교차로(南原군 阿英면)와 長水평면교차로(長水군 蟾岩면)간 5㎞구간의 경우 눈에 띄게 팬 곳만도 30여개소에 접착제가 떨어져 나간 곳이 25개소 등으로 평균 1백m에 1개소 이상의 흠집을 가지고 있어 졸속공사의 대표적 지점으로 꼽히고 있다.

또 고속도로 통과지역이 小白산맥을 관통하는 난공사로 도로변 곳곳이 절개지로 형성돼 있으나 철책 등 안전시설이 거의 안됐거나 설치된 곳도 완벽하지 못해 장마철 등에는 산사태나 낙석위험이 따르고 있다.

이 때문에 통과차량도 당초 예상보다 크게 줄어드는 추세를 보이고 있다. 〈聯合通信〉