

原油바터去來 急增추세

- OPEC 生産量の 16%까지 -

原油의 바터(물물교환) 거리가 급증하고 있다. 석유 收入減少에 고민해 온 産油國의 심한 外貨고갈 등이 그 배경이 되고 있지만 최근은 武器가 바터去來의 대상이 되고 있는 경우도 두드러지고 있다. 바터原油가 현물시장으로 싼 가격에 흘러들어가는 케이스도 있다.

장기화하고 있는 戰爭으로 재정, 외화사정이 악화돼 있는 이란, 이라크 兩國이 최근의 원유바터流行의 주역을 담당하고 있다.

이란은 금년 들어 英國의 탈붓트·모터社와의 사이에 자동차조립부품과 原油와의 바터契約(2억2천만달러)을 체결한 外에 스웨덴의 볼보社(2억5천만달러)와도 동일한 계약을 맺었다. 오스트리아의 복합기업 웨스트·알피네社와의 6억달러의 바터商談을 끝맺었다. 이란의 바터原油는 현재 하루 45만배럴로 수출량(同100만배럴)의 대략 4할에 달하고 있다.

이라크도 브라질 최대의 자동차 회사인 폴크스바겐·드·브라질社와의 사이에 승용차 10만대의 原油바터계약(약 6억3천만달러)을 맺었다. 세계적인 원유수급의 완화로 이·이 양국에 국한되지 않고 産油國의 재정은 어디고 긴박한 상태이다. 더구나 石油市況의 軟化로 정부공식판매가격(GSP)에 의한 원유수출환경은 어려움이 가중돼와 판로확장에 심한 곤란을 겪고 있는 것이 현 실정이다. 이점에서 외화부족을 보충하고 원유수출선도 확보할 수 있는 原油바터는 「一石二鳥」의 효과가 뒤죽도하다.

더우기 이러한 어려운 집안형편의 원유바터와는 별개로 武器가 얽힌 전략적 바터去來도 두드러져 왔다. 사우디는 프랑스의 항공기회사인 마르셀·닷소社와의 사이에서 총액 20억달러에 달하는 대형 바터거래를 성립시켰다. 48機の 미라주전투기를 구입, 代금은 7천3백만배럴의 원유로 지불키로 한 것이다. 또한 UAE와 닷소社도 미라주 20機와 原油의 바터商談이 합의에 도달했다고 한다.

한편 中東産油國 등에 상품을 널리 판매할 유럽회사들로서 볼보社나 웨스트·알피네社, 西獨의 철강회사인 티센社가 石油商社를 산하로 가지는 등 원유바터체제를 갖추고 있다. 또한 최근에는 歐美의 은행도 파이낸스면도 포함한 去來의 골격을 만드는데 협력하는 등 「바터게임」에 참가하고 있다.

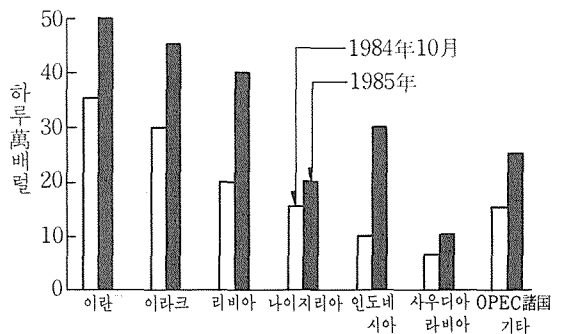
아람·프레스·서비스(APS)에 의하면 바터원유의 총량은 작년 10월에 하루 130만배럴이었던 것이 85년에는 220만배럴, 거기에 사우디와 UAE의 전투기의 바터거래를 포함하면 232만배럴로 2 배 가까이 신장될 전망이다. 이것은 OPEC의 생산량(하루 약 1,600만배럴)의 16%에 해당한다.

그런데 바터원유는 GSP에 의한 장기계약베이스의 원유거래에 비해 실질적으로 가격을 할인하는 경우가 많다. 현물시장의 실세가격이 보통이지만 이란은 보험료분도 할인해 주기도 한다. 다만 상품판매경쟁이 격심한 경우 GSP와 현물가격의 비율이 5천5라든지 7對3 이라고 한다. 또한 GSP에 의한 경우에도 상품가격을 더 높게 하여 실질가격을 인하하는 예도 있다.

그때문에 바터원유가 석유현물시장에서 발을 뺄 염려는 다분히 있다. 작년 여름 사우디가 보잉社와 롤스로이스社와의 바터去來에 의해 3,400만배럴의 원유를 3개월간에 인도한 결과, 市況이 하락하여 나이지리아 原油가 2달러 떨어지는 한 원인이 되었다. 그래서 사우디는 이번 닷소社와의 상담에서는 원유인도를 향후 3년간에 걸쳐 하루 7만배럴씩 조금씩 출하하는 등 지체를 짜내고 있다.

그러나 아무리 바터원유의 인도를 조금씩 한다 하더라도 쌓이고 쌓이면 石油市況을 압박할 것은 피할 수 없다. OPEC는 지금 원유바터라는 원시적인 거래의 횡행으로 내부로부터 기동뿌리가 흔들리고 있다. *

産油國의 原油 바터去來量



註: 아람·프레스·서비스의 推計. 다만, 사우디와 UAE의 原油와 미라주전투기의 바터去來分은 不 포함.