

原油수송과

호르무즈해협

지난 수십년간 호르무즈해협을 통한 페르시아 지역의 石油輸送은 점차 안전성을 상실함으로써 石油 수출국들로 하여금 새로운 수단을 강구하지 않을 수 없게 만들었다. 앵글로 페르시아인 오일사가 지난 1912년 아바단에서 선적을 시작한 이후 이 해협은 안전하고 편리한 원유수송통로였다. 또 60년대와 70년대에는 대규모 물량이 초대형 탱크에 선적되어 이 해협을 통과함으로써 그 안전성과 편리성이 입증된 바 있다. 그러나 이후 이 해협을 통한 石油수송량은 지난 78년의 1,800萬b/d에서 85년의 700萬b/d로 감소되었다. 이는 수요감소나 非 OPEC의 산유량 증가 때문이라고 하겠으나, 이란·이라크전쟁과 정책이 또한 주요한 영향을 끼쳤던 것이다.

이에 대하여 각 수송수단별 사정을 살펴보기로 하자.

파이프라인 輸送

페르시아에서 原油를 생산하는 서구회사들은 호르무즈 해협을 통한 탱커수송외에도 파이프라인을 통해 原油를 수송해 왔다. 이러한 파이프라인은 부르간 油田에서 아마디 터미널에 이르는 쿠웨이트 오일사의 送油管의 경우처럼 수 마일에 이르는 것이 있는가 하면 지중해로 運送하는 이라크 피트롤리엄社(IPC)의 경우처럼 500 마일에 이르는 것등 그 규모가 다양하다. 지중해에 이르는 파이프라인은 초대형 탱커가 등장하기 이전에는 상당한 상업성을 지니고 있었으나, 산유국의 통제가 미치지 못하기 때문에 폐쇄될 가능성이 많은 파이프라인이었다. 하이파에 이르는 IPC의 소규모 파이프라인(支線)은 지난

84년 이스라엘의 建國으로 해서 가동이 중단되었다. 트리폴리와 바니아스에 이르는 파이프라인(本線)은 1956~57년 사이에 시리아에 의해 수개월 동안 폐쇄되었고, 이라크는 76년부터 79년까지 이 파이프라인을 통한 수출을 중단한 바 있다. 이 파이프라인은 82년 다시 시리아에 의해 폐쇄되었고, 이라크는 다시는 이 파이프라인을 이용하지 않았다고 천명했다.

사우디아라비아에서 레바논해안에 이르는 TAP라인은 67년 아랍-이스라엘 戰爭中에 절단되었고, 레바논 내전 중에 다시 절단되었다. 이 파이프라인이 다시 가동될 가능성은 전혀 없다.

海上수송

페르샤만의 주요 油田들은 바다에 인접해 있어 페르샤만 產油國들은 생산되는 原油의 수출물량에 대하여 해상수송을 고려하게 되었다.

이라크는 南部유전으로부터의 생산량을 수송하기 위해 해상에 2개 Loading Platform을 건설했다. 팔레비政權下的 이란은 800萬b/d 능력의 하르그島 선적 시설을 건설했다. 라스타누라시설은 1,000萬b/d 처리능력을 가지게 되었다. 그리고 규모가 작은 수출국들은 그들의 필요에 따라 시설을 건설했다. 이 시기에 페르샤만 지역은 안전한 곳으로 인식되었다.

그러나 71년 영국이 1세기만에 걸친 페르샤만 군사력에 대한 역할을 포기함으로써 해상수송에 변화가 오기 시작했다. 팔레비 末期에 이란은 헨리 키신저와 리차드M. 닉슨 대통령이 부여한 「경찰」역할에 열의를 다했다. 팔레비의 野望과 군사력 구축은 페르샤만의 아랍國家에서의 주도권이 목표였지만, 그는 조심스런 편이었다. 1974~75년의 대결에서 팔레비와 이라크는 서로 상대방의 石油시설을 위협하지 않으려는 조심성을 보였던 것이다. 그러나 아야톨라 호메이니는 달랐다. 80년의 전투에서 전투개시 1주일만에 이란側은 이라크의 수출물량을 50萬b/d以下로 감소시켰다. 그 이후 이라크는 페르샤만을 통해 단 1배럴의 石油도 운송할 수 없게 되었다. 85년 8월에 시작된 이라크의 끈질긴 공습은 하르그島의 능력을 엄청날 정도로 감소시켰다. 얼마동안은 그 시설을 폐쇄상태에 빠지게 했던 것이다. 중립국 국기를 단 탱커 수십척이 공격을 받았고, 몇척은 수선이 불가능할 정도의 손상을 입었

다. 이란은 이라크의 군사행동이 이란의 수출을 중단시키는 한 호르무즈海峽을 통해 수송될 모든 石油船積을 중단시키겠다고 계속적으로 위협했다.

새로운 파이프라인 수송

상황이 이렇게 되자 페르샤만 산유국들은 페르샤만으로 부터 멀리 떨어져 있는 터미널로 石油를 輸送하기 위해 새로운 파이프라인을 건설하기 시작했다.

이 새로운 파이프라인은 루트의 안전성, 경제성, 실용성 등을 고려해서 건설되었다. 대표적인 신규 파이프라인은 다음과 같다.

- 사우디아라비아 東部지역에서 홍해의 안부에 이르는 1百萬 b/d능력의 파이프라인은 대부분 사우디영토를 지나거나 일단 탱커에 선적된 석유는 수에즈운하(1967~74년까지 폐쇄되었었다)나, Sumed파이프라인, 또는 Bab al-Mandef를 통과해야 한다.

- 터키를 경유 Iskanderun만에 이르는 이라크의 파이프라인은 100萬b/d의 능력을 가지고 있는데, 이를 150萬b/d 능력으로 확대하려는 계획이 수립되어 있다.

- 사우디아라비아는 이라크에 대해 이라크 남부油田과 안부 파이프 라인을 연결하는 50萬b/d능력의 파이프라인건설을 허가한 바 있고, 이라크가 홍해에 이르는 1百萬b/d 능력의 파이프라인을 별개로 건설한다는 원칙에 동의하고 있다.

- 84년말에 이란은 이라크의 하르그島 공격에 대응하여 하르그島 시설을 지원하던 海岸 스테이션에서 Asuleyan에 이르는 230마일(380km)의 파이프라인건설과 이에 포함된 Bushehr의 터미널 건설계획을 발표했다. 이 시설은 150萬b/d의 능력을 가진 것이었다. Bushehr 시설은 86년 중반까지 완성하기로 결정되었다. 그러나 분명치 않은 이유로 해서 이 프로젝트 건설은 중단상태에 있다.

- 아라비아 海 오만 해역의 터미널에 이르는 合同 라인에 대한 쿠웨이트, 사우디, UAE間的 토의는 아직은 실제계획 단계로 이행되지 못하고 있다.

현재 이라크는 새로운 石油輸出 루트를 찾는 데 심혈을 기울이고 있다. 이라크는 이미 OPEC 귀터를 초과하는 原油를 수출할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 그러나 사우디는 안부 연결 라인을 통한 이라크의 수송량을 35萬b/d

로 제한해 왔다.

이란의 경우도 새로운 수송 루트를 찾지 않으면 안될 입장이다.

이는 이라크가 하르그도의 능력을 대폭 감소시켰기 때문이다.

GCC의 協力

페르샤만 協力會議(GCC)國家들은 경제적, 군사적 이유로 해서 石油파이프라인 문제에 있어서 서로 협력하고 있다.

그러나 이러한 協力は 이란, 또는 이라크에 대한 그들의 허약성을 상쇄해 줄만한 힘을 갖고 있지 못하다. 이들은 이란과 이라크가 그들의 海上石油輸出을 위협하거나 방해할까봐 염려하고 있다. 이란은 호르무즈 해협을 통한 탱커 수송을 방해하고 있지는 않지만, 페르샤만에서 몇척의 선박을 공격한 바 있는 것이다.

호르무즈해협을 피해서 현재 사용되고 있는 파이프라인은 250만b/d의 석유수출능력을 지니고 있다.

이란은 아라비아海의 터미널에 이르는 국내 파이프라인 건설을 고려하고 있고, 터키와 터키 領土 통과 파이프라인 건설을 검토하고 있다. 이 두 계획은 아직은 아이디어 단계에 불과하다.

호르무즈海峽을 피해서 현재 사용되고 있는 상기 파이프라인은 페르샤만 수출의 35%, 現 수출 능력의 15%, 그리고 이란·이라크戰 이전 능력의 10%를 담당하고 있다.

현재 검토중인 추가적 파이프라인 건설은—이라크 2건, GCC1 건—그것이 건설될 경우 이러한 비율을 2 배로 증가시킬 것이다.

현재 가동중이거나 계획중인 이들 파이프라인은 전쟁이 호르무즈해협을 폐쇄하도록 만들더라도 최소한 얼마간의 석유를 수송할 수 있는 잠재력을 부여해 줄 것이다. 그러나 현재의 기존 파이프라인은 수송을 방해당할 여지를 남겨놓고 있다. 정치적 또는 경제적 이유로 해서 횡단국이 파이프라인을 폐쇄할 가능성이 있다.

사보타지 또한 파이프라인을 폐쇄하게 할 수도 있는 것이다. 파이프 그 자체는 쉽게 수선될 수 있지만 Gathering Center나 Compressor Station, 발전소 등은 수선하려면 수주일 또는 수개월을 요하게 될 것이다.

터키의 例

이란과 이라크는 터키에 대해 긍정적 상대이기도 하고 부정적 상대이기도 하다.

이라크 석유의 통과로부터 발생하는 경제적 혜택은 터키로서는 상당히 중요하다. 이라크는 또한 터키의 중요한 시장이기도 하다.

이들 두 국가들은 각국의 접경 산악지대에서 일고 있는 쿠르드족의 자치 및 독립운동을 억압하는데 있어서 상호 이점을 취하고 있다. 터키는 또한 이란과도 중대한 경제적 유대를 갖고 있다. 이란은 1984년에는 두번째로 큰 터키의 수출시장이었다. 앙카라 정부는 테헤란 정부로 하여금 이란이 지원하는 쿠르드 게릴라가 이라크의 파이프라인에 손상을 입힘으로써 터키와 이란의 호혜적인 관계를 위태롭게 한다는 점을 주지시키고 있다.

호르무즈 海峽은 여전히 관건으로 남아

호르무즈 해협은 당분간 페르샤만 석유 수출의 대동맥으로 남아있게 될 것이다. 현재 사용하고 있거나 건설될 새로운 파이프라인은 기껏해야 현 수출 수준의 50% 정도를 감당할 수 있는데 페르샤만 석유에 대한 수요가 증가되면 그 비율은 더욱 줄어들 것이다. 가까운 미래까지는 어느 국가도 「경찰」의 역할을 감당하지는 못할 것이다.

산유국과 파이프라인 통과국은 서로 협력하는 쪽으로 기울어질 것이다. 그러나 그것은 정상적인 상황에서의 예상이다. 비정상적인 사건이 일어날 경우, 예를 들어 이라크가 이란의 수출을 봉쇄한데 대한 보복으로 이란이 호르무즈 해협 통과를 위협하게 되면 강대국의 이해문제가 얽히게 될 것이다. 미래에 그러한 상황이 벌어질 경우 호르무즈 해협을 통한 석유수송은 미국, 소련, 그리고 서구의 해양강국의 대응에 따라 좌우될 가능성이 크다. ⊗

〈주간석유뉴스4/24〉

