

# 장기침체 예상되는 日本 유탄유업계

- 대한석유협회 홍보실 -

## 1. 머리말

日本 通産省·資源에너지廳은 87년도 및 향후 5년간의 유탄유 수요전망을 지난 4월 발표하였다. 따라서 이 전망을 기초로 하여 유탄유의 수요동향과 유탄유업계의 당면과제를 중심으로 살펴보고자 한다.

## 2. 日本유탄유업계 동향

87년 이후의 수요전망을 살펴보기 전에 수요가 대폭 감소한 86년도의 수요동향에 대하여 간단히 살펴보기로 한다.

유탄유의 수요는 경기동향에 민감하게 반응하여 유탄유의 수요동향이 바로 경기의 바로미터라 해도 과언이 아니다. 제2차석유위기 이후 침체가 계속되던 日本의 유탄유수요는 83년후반부터 美國의 경기회복에 따른 日本의 수출증가에 힘입어 경기회복과 더불어 대폭 증가하였다. 그후 수요는 84년도에도 순조롭게 증가하였으며, 광공업생산의 신장이 후반기에 둔화된 85년도까지 미미하기는 하지만 수요증가가 계속되었다.

그러나 86년도에 들어와 양상이 일변했다. G5(서방선진5개국정상회담) 이후 급속한 円高현상에 따라 유탄유 다소비산업인 철강등의 소재산업을 비롯하여 조립가공업

이 큰 타격을 받게 됨에 따라 유탄유업계도 円高불황으로 상황이 일변해 버렸다.

산업별 유탄유소비량은 분명치 않으나 각사의 조사에 따르면 철강, 자동차, 조선업등이 유탄유 다소비업종으로 알려지고 있다. 그중 철강산업은 생산량의 30%를 수출하는 수출의존형산업인만큼 円高의 영향이 크다. 더욱이 韓國과 臺灣의 진출에 의해 철강의 86년도 생산량은 85년도에 비해 7%나 감소하였다. 他제조업에 있어서도 철강만큼은 아니지만 円高불황에 따라 생산이 전반적으로 감소하였다. 86년도의 유탄유의 수요감소가운데서도 공업용의 감소폭이 컸던 까닭은 언급한바대로 철강을 위시한 광공업생산의 감소에 기인한 것이다.

또 円高의 영향으로 수출의존산업의 해외진출이 예상울 크게 상회하는 속도로 진행되고 있고, 소위 「産業의 空洞化」에 따른 영향이 아직까지는 눈에 띄게 나타나지 않고 있으나 조만간 日本의 산업활동과 나아가서는 유탄유의 수요동향에 그 영향이 미칠 것임은 명약관화하다.

해외진출이 비교적 빨랐던 日本의 자동차산업은 생산대수로는 여전히 세계제일의 위치를 차지하고 있지만, 86년도에는 생산계획을 당초예정인 1,356만대보다 약 6% 낮은 1,280만대로 하향조정하였다. 생산감소분의 전량이

해외수출량의 감소로 이어지는 않는다하더라도 자동차의 해외수출이 상당히 감소될 것으로 추정된다.

어쨌든 급격한 円高에 따라 급변한 日本의 경기동향을 똑바로 반영한 것이 86년도의 운활유 수요동향의 특색이라고 할 수 있다.

83년 이후 안정적인 신장세를 보여온 운활유수요도 86년에 이르러서는 日本의 큰 경제변동에 따라 막대한 영향을 받았으며, 주요기업의 해외진출이 활발해질수록 日本 운활유업계의 사업전망도 비관론으로 기울어지는 경향을 보이고 있다. 그러면 우선 87년도의 운활유 수요전망에 대해서 앞서 발표된 資源에너지廳의 전망자료를 참고로 하여 分說해보기로 한다.

### 1. 자동차용

자동차용 운활유의 수요는 각유종의 수요가 감소를 보인 86년에도 약간의 증가를 보이면서 85년도의 실적을 초과하였으며, 87년도에도 계속 증가할 것으로 전망된다. 자동차용 운활유수요의 약 70%는 日本국내 등록차량의 교환·보급에 소비되고 있으며, 차량의 주행거리에 좌우된다. 87년도 현재 日本의 4륜자동차 등록대수는 輕4륜자동차를 포함하여 4,920만대로 추정되고 있으며, 그 숫자가 매년 증가하고 있다. 産業의 空洞化와 고용문제등 비관적인 재료가 많이 있음에도 불구하고 자동차용 휘발유 및 경유의 수요는 각각 1.3%, 4.6% 합하여 2.6%의 증가가 예상되는데 이것이 운활유수요에서도 好材가 되고 있다. 다만 운활유의 경우 교환거리가 늘어나면 연료유의 소비가 증가해도 운활유의 소비는 증가하지 않는다는 문제점이 있다. 각 차량의 오일교환간격은 자세히 알지는 못하지만 Macro에서의 FO比(운활유/연료유)로 보면 최근 5~6년동안 매우 안정되어 있다. 또한 주유소의 오일판매 실적도 비교적 안정되어 있으므로 차량의 교환거리는 수년간 안정되어 있다고 할 수 있다.

제1, 2차석유위기 이후 이 FO比가 현저히 낮아지고 자동차용 운활유수요가 뚜렷한 증가를 보였으나 이제 어느 정도 한계에 도달했다고 보이도 좋을듯 하다. 또 최근의 2륜차붐으로 87년 2륜차의 대수는 86년에 비해 2% 증가한 1,936만대에 이르러 이들이 소비하는 운활유의 양이 전체 자동차용 운활유소비의 약 5%에 달하는 3만4천kl에 이를 것으로 추정된다.

한편 교환·보급에 의한 수요 다음으로 출고차량의 주

입에 의한 수요가 높은 비중을 차지하고 있다. 출고차량에 대한 운활유수요는 엔진오일과 기어오일등으로써 두 말할 것없이 차량생산대수에 비례한다. 日本의 자동차생산대수가 세계 제1위의 자리를 차지한지는 오래지만 前述한 円高의 영향으로 해외진출, 해외생산이 증가함에 따라 국내생산대수의 신장에는 한계가 보이기 시작했다. 수년동안 매년 착실한 증가를 계속해온 자동차생산이 86년도에는 감소될 것이 거의 확실하다.

87년도의 자동차생산계획은 86년보다 약간 증가한 1,290만대로 되어 있으나, 85년 수준보다 감소하였으며, 당분간 과거와 같은 높은 신장은 기대하기 어려울 것이다. 더구나 주요 자동차회사들이 작년부턴 美國을 중심으로 해외에 진출하기 시작한 이래 금년부터 현자공장이 본격 가동에 들어가게 되면, 日本국내의 자동차생산은 감소하게 될 것이다. 달러당 140円을 돌파한 円高가 자동차산업의 해외진출에 박차를 가하게 되었으며, 그 결과 87년도의 신규출고차량용 운활유수요는 증가를 기대할 수 없게 되었다. 또한 88년 이후의 중기전망도 이와 비슷한 양상을 보일 것으로 생각된다.

### 2. 선박용

선박용 운활유수요는 선박의 운항용에 소비되는 것과 建造船의 주입용으로 대별되는데, 약 80%가 운항용으로 소비되고 있다. 수요는 선박용 연료유의 수요동향과 연관이 있다. 선박용 연료유의 동향을 보면 85년도에는 전년 대비 약 9% 감소를 보인데 이어 86년도에는 약 5% 감소를 보였고, 87년도에 약 2.5% 감소할 것으로 예상된다. 해운업은 산업구조의 고도화에 따른 3차산업의 비중증대와 항공수송증가에 따른 수송량 감소로 전례에 없는 불황을 겪고 있다. 따라서 선박용 연료유의 수요도 감소일로에 있다.

운항용 운활유의 수요는 연료유소비량의 약 1% 정도를 유지하고 있으며, 87년도에는 전년대비 약 4% 감소한 16만7천kl에 이를 것으로 예상된다. 운항용 보세기공품은 86년도에는 円高의 영향으로 20% 이상 감소를 보였는데, 87년에는 86년도와 비슷한 양으로 계획되어 있다.

한편 신규 건조선의 주입용 수요도 운항용 수요와 마찬가지로 전망이 어둡다. 정기선, 부정기선, 탱커부문에서 세계적인 선박파일에 따른 수주감소외에도 韓國등의 추월의 영향으로 87년, 88년 日本조선공업은 과거 최저수

준인 600만ℓ에 머물 것으로 판단된다. 따라서 건조선에 대한 주입용 兪활유수요는 86년보다 15% 감소한 22만ℓ에 불과할 것으로 전망된다. 또한 廣島, 四國등 조선소가 밀집되어 있는 지역에서는 작아진 파이를 놓고 치열한 판매전이 벌어질 것으로 예상되고 있다.

### 3. 공업용

공업용 兪활유의 수요동향은 日本제조업 생산동향의 바로미터라 할 수 있다. 86년도의 수요동향은 円高불황의 영향을 직접적으로 받아 여러 수요부문중에서 감소폭이 가장 컸다. 금속가공油의 수요는 전기, 기계공업의 수출이 호조를 보였던 지난 84년에는 대폭 신장한 바 있었으나 86년에 이어 87년에도 여전히 어려운 전망에 놓여있다고 할 수 있다. 아 물론 최근의 円高로 가장 심한 타격을 받은 업종은 제조업이고, 그중에서도 특히, 철강, 비철금속, 전선, 중기등 중공업부문의 불황에 따른 가동물의

저하로 공업용 兪활유의 수요감소를 가져오게 되었다.

87년도의 광공업생산은 日本정부의 전망에 의하면, 86년에 비해 2.2% 증가할 것으로 예상하고 있으나, 생산이 매우 낮은 수준인 86년도를 기준으로 삼고 있어 생산수준이 높아졌다고는 할 수 없다. 특히 비중이 높은 철강용 수요는 86년에 이어 1.3% 감소할 전망이고, 비철금속부문의 수요는 전년과 같거나 0.5% 정도 증가할 것이라는 것같은 전망이 나와 있다. 그러나 이러한 전망의 수립시점에서는 円高가 충분히 상정되지 않았으므로 현실에 있어서는 상황이 한층 어려워지고 있다. 최근에는 円高에 의해 공장폐쇄가 잇따르고 있어 이것이 바로 공업용 兪활유수요의 감소에 직결되고 있다. 공장의 해외진출 가운데서도 자동차생산공장 및 관련기업의 해외진출은 철강유등 설비기계용 兪활유의 수요감소를 초래하게 된다. 더구나 해외에 진출한 기업이 다시 日本으로 돌아오는 것이 아니라면 일과성의 수요감소가 아니라 구조적인 수요

日本の 兪활유 수요전망(1987~1991년)

(單位: 千ℓ)

		1986			1987			1988	1989	1990	1991	연평균신장률	
		上	下	計	上	下	計					91/86	91/87
고급	자동차용	343	339	682	347	347	694	707	721	735	748	101.9	101.9
	선박용	81	83	164	77	77	154	154	158	160	163	99.8	101.4
	공업용	379	387	766	382	398	780	798	808	818	826	101.5	101.4
	小計	803	809	1,612	806	822	1,628	1,659	1,683	1,713	1,737	101.5	101.6
보통	절연용	25	26	51	26	26	52	53	54	54	55	101.5	101.4
	공업용 등	189	196	385	184	192	376	370	360	350	342	97.7	97.7
	小計	214	222	436	210	218	428	423	414	404	397	98.1	98.1
합계		1,017	1,031	2,048	1,016	1,040	2,056	2,082	2,101	2,117	2,134	100.8	100.9

(신장률)		86/85			87/86			88/87	89/88	90/89	91/90
		上	下	計	上	下	計				
고급	자동차용	101.2	99.4	100.3	101.2	102.4	101.8	101.9	102.0	101.9	101.8
	선박용	92.0	95.4	93.7	95.1	92.8	93.9	100.0	102.6	101.3	101.9
	공업용	93.1	93.7	93.4	100.8	102.8	101.8	102.3	101.3	101.2	101.0
	小計	96.3	96.2	96.2	100.4	101.6	101.0	101.9	101.7	101.5	101.4
보통	절연용	92.6	100.0	96.2	104.0	100.0	102.0	101.9	101.9	100.9	101.9
	공업용 등	88.7	91.2	90.0	97.4	98.0	97.7	98.4	97.3	97.2	97.7
	小計	89.2	92.1	90.6	98.1	98.2	98.2	98.8	97.9	97.6	98.3
합계		94.7	95.3	95.0	99.9	100.9	100.4	101.3	100.9	100.8	100.9

● 85년 이후 급격한 円高현상과 국제원유가격의 폭락으로 인해 석유산업을 둘러싼 환경은 양상이 크게 바뀌었다. 原油價格 하락은 円高에 의해 심한 타격을 받은 수출업체에서는 환율변동과 동시에 제품가격의 인하를 石油業界에 강력히 요구하고 나섰다. 따라서 해가 바뀌기 전에 연료유의 가격인하가 시작되었으며, 석유판매가격의 인하를 간판에 게시한 주유소가 곳곳에서 눈에 띄었다. ●

감퇴로 보아야 한다.

### 3. 최근의 가격동향

83년 4월 원유대가 배럴당 5달러 낮아짐에 따라 연료유의 가격이 kℓ당 1만2천円으로 하락하였고, 유훈유가격도 따라서 인하된 바 있다. 그후 86년도에 이르기까지 3년동안 유훈유의 시황은 비교적 안정을 유지했다고 할 수 있다. 더우기 64년 9월에는 円貨가치하락과 石油稅率인상(3.5%에서 4.7%로)을 계기로 고급유훈유가 kℓ당 1만2천円, 보통유훈유가 1만円으로 인상발표되었다. 그러나 휘발유와 중간제품의 가격하락에 발목을 잡혀 실시되지 못하는 우여곡절을 겪었다. 아뭏든 그 기간동안에는 전체적으로 가격안정이 이루어졌다고 말할 수 있다.

그러나 85년 이후 급격한 円高현상과 국제원유가격의 폭락으로 인해 석유산업을 둘러싼 환경은 양상이 크게 바뀌었다. 원유가격하락은 여하간에 円高에 의해 심한 타격을 받은 수출업체에서는 환율변동과 동시에 제품가격의 인하를 석유업체에 강력히 요구하고 나섰다. 따라서 해가 바뀌기 전에 연료유의 가격인하가 시작되었으며, 석유판매가격의 인하를 간판에 게시한 주유소가 곳곳에서 눈에 띄었다. 아울러 유훈유의 가격인하를 요구하는 주장도 강도를 더해가고 있었으나 유훈유에 관련한 석유각사가 뿔뿔물쳐 85년도에는 종전의 가격을 그대로 견지할 수 있었다.

그러나 4월 이후 연료를 kℓ당 1만엔으로 인하한 신가격체제가 실시됨에 따라 유훈유에서도 새로운 가격체제의 이행에 합류할 것을 요구받게 되었다. 유훈유의 경우 지난 83년 유훈유의 가격인하폭이 배럴당 5달러의 원유대하락에 의한 코스트다운을 초과하여 채산이 악화된

쓰러린 경험을 한 바 있다. 따라서 유훈유의 새로운 가격조정에 대해서 각사는 매우 신중을 기하지 않을 수 없었다. 그 결과 연료유의 kℓ당 1만円에 대응하여 고급유훈유의 최고판매가격을 kℓ당 1만2천円으로 인하하였다. 그후 원유가격의 하락 및 환율변동에 힘입어 円貨환산 원유대는 갈수록 하락하여 86년 8월에는 kℓ당 1만円으로 1년전 수준의 1/4에 불과하게 되었다. 급격한 원유가격의 하락에 공급측과 수요측 모두 대응에 골몰하던 가운데서도 유훈유부문에서는 수요측의 요구를 사전에 봉쇄하기 위하여 연도중간에 일부추가인하를 단행하여 이번의 가격인하를 합해서 kℓ당 2만円선에서 저지시키는 전략을 구사했다. 자동차, 철강등 대수요처에 대해서는 이정도인하폭으로 무마시킬 수 없었는데, 대체로 각사의 가이드라인 수준에서 일단락되었다. 따라서 석유각사는 유훈유부문에서 이번만큼은 83년의 전철을 밟지 않으려는 전략을 세웠으며, 이것이 주요한 썸이었다.

### 4. 향후 전망

이로부터 1년이 채 경과하기도 전에 또 상황이 일변하기 시작하였다. 86년 8월을 低点으로하여 원유가격은 OPEC의 필사적인 가격방어전략에 의해 서서히 반등하기 시작하였다. CIF기준으로 10~12월에 배럴당 13~14달러로 약간 회복된 국제원유가격은 87년에 접어들면서 17달러를 기록하고, 4월에는 18달러에 도달하였다. 이에 석유회사들은 회계연도말인 3월에 석유제품가격을 4월부터 인상할 것을 발표하였다. 이에 의하면 연료유는 kℓ당 5천円, 고급유훈유는 8천円, 보통유훈유는 6천円을 각각 인상하는 것으로 되어 있었다. 그러나 가격인상을 위한 절충중에도 換시세는 円高로 치닫고 있고, 또 86년처럼 중간제

품의 市況低落에 발목을 잡혀 가격교섭이 난항을 겪고 있다.

윤활유는 일반용의 경우 86년에 대폭적인 가격인하가 있었던만큼, 원유대가 상승한 현시점에서는 이론적으로 가격인상의 불가피성을 수요자들에게 설득하지 않으면 안된다. 이렇게 비중이 큰 제품은 경쟁이 심하여 첨가제 등을 포함한 코스트조차 회수치 못한 사례가 많기 때문에 원유가격상승분이 회수되지 않는다면 적자폭이 한층 더 커질 수밖에 없다. 円高, 원유가하락, 금리가하락등 이러한 전대미문의 好材를 享受하면서 영업이익의 적자라는 부끄러운 사태만은 피하지 않으면 안된다.

다만 가격문제는 일과성인데 비하여 円高와 우량기업의 해외진출에 따른 수요구조의 변화는 차후 업계가 진지하게 당면해야할 문제이다. 동시에 이미 일부유종의 수요감소라는 형태로 영향이 심각하게 나타나고 있는 사실

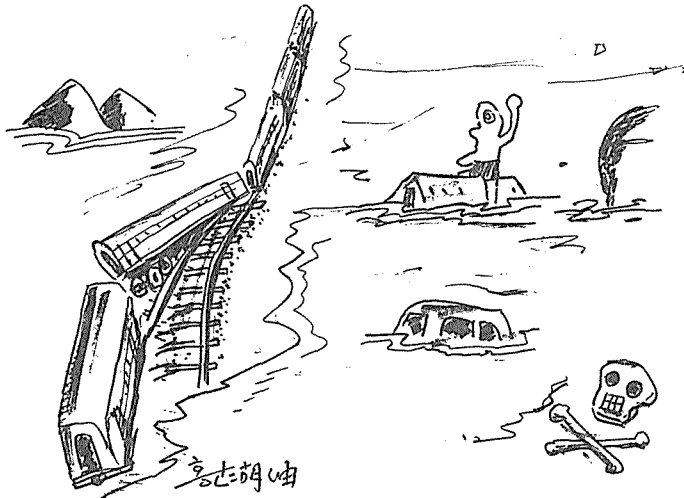
도 인식해야 한다. 86년 이후 특히 자동차메이커의 해외진출과 해외생산은 본격화되고 있으며, 이에 따라 윤활유의 內需에 그 영향이 나타나기 시작하였다. 부품메이커의 일부는 母企業인 자동차메이커의 해외진출과 발맞추어 해외진출계획을 세워놓고 있기도 하다. 그러나 윤활유부문은 판매 및 채산성면에서 동행진출이 매우 곤란하다 할 수 있다. 해외에 일부 판매망을 갖고 있는 石油元賣社는 차치하고라도 윤활유전문사업자의 경우 거래선의 해외진출은 곧 거래의 중지라고 할 수 있다. 더구나 눈에 보이는 해외진출 뿐 아니라 円高에 의한 輸入의 증가와 이에 따른 국내생산의 감소의 영향도 마찬가지로 우려된다. 수년동안 비교적 순조로왔던 日本윤활유업계가 무역마찰, 円高, 기업의 해외진출이라는 외부환경의 압력을 직접, 간접으로 뒤집어쓰려 하고 있는 것이다. □

(순간석유정책 87. 6)

□ 漫評 □

颱風 「셀마」호가 지나간 후 ……

風魔! 水魔! 病魔!



앞으로는 태풍이름에 「마」字 쓰지 말것.