

해외석유정보

본란은 해외석유산업에 대한 동향과 정보를 파악하기 위하여 석유협회 홈페이지(www.oil.or.kr)에서 연재중인 석유정보다이제스트 내용을 발췌하여 실은 것이다.

- 편집자 주 -

한일 FTA의 전망과 과제 및 각계의 의견

1. 한일 FTA의 전망과 과제

금년 6월초 노무현대통령이 방일했을 때에 개최되었던 한일정상회담에서 양국 정부간에 FTA 협상의 조기실시 노력에 대해 합의한 이후 한일 FTA 논의에 탄력이 붙었다. 1998년에 양국 정상간의 합의에 따라 한일 FTA 논의가 시작된 이후 일본정부는 일관성 있게 조기 FTA의 체결을 주장하여 왔으나 한국정부는 국내 산업에 미치는 영향등을 고려하여 아주 신중한 입장을 취해왔다. 이번의 정상회담에서 일본측은 협상개시 시기를 명기할 것을 희망했지만 한국측의 반대로 무산되어 최종 공동성명에는 정부간 협상의 조기실시에 노력하는 선에서 합의되었다.

한일양국은 상호 밀접한 산업구조와 긴밀한 무역·투자관계, 지리적인 인접성과 문화적인 유사성 등 때문에 FTA상대국으로 받아들여져 왔다. 또한 농업부문

의 부담이 적은 것도 장점으로 한국정부가 추진하고 있는 동아시아경제센터 구상과 동아시아협력체제구상의 최초의 출발이 되는 점에서 그 의미는 지극히 크다고 하겠다. 아시아지역에서 의미가 있는 지역경제협정이 되기 위해서는 한국, 중국, 일본의 참가가 필수적이다. 그 중에서도 현단계에서 가장 현실성이 있는 것은 결국 한국과 일본간의 FTA라고 하겠다.

하지만 양국간의 관세율 차이가 커서 한국이 일방적으로 시장을 개방하는 형태로 될 수밖에 없다. 그리고 한국상품의 경쟁력이 상대적으로 열세이고, 일본의 각종 비관세장벽 등 폐쇄적인 시장구조에 따라 대일무역적자가 다시 증가한다는 우려가 제기되고 있는 것도 사실이다. 하지만 양국간에는 단순히 경제적인 이해관계 이외에도 과거사, 문화개방, 북한문제 등 많은 변수가 복잡하게 작용하여 그 추진은 용이하지 않을 전망이다.

무엇보다도 일본의 장기경기침체에 따라 수입수요가 크지 않은 상황이다. 또한 일본 소비자의 까다로운 기호와 자국산 상품에 대한 애착을 고려한다면 FTA 체결에 따른 대일수출의 증가가 의문시 되는 것도 사실이다. 그 뿐만이 아니다. 국내산업에 대한 영향은 수입이 증가해 무역수지가 악화될 뿐더러 특히 기계, 부

품 등의 수입증가는 자칫하면 국내관련산업의 붕괴로 이어진다는 점에서 아주 신중히 접근할 필요가 있다.

현재까지 산업계에서는 한일FTA의 체결을 위해서는 일본의 비관세장벽 해소, 농산물시장의 개방, 기술 이전 및 투자유치 등의 조건이 충족되어야 한다는 입장을 피력해 왔다. 이는 한일FTA가 단순히 관세를 철폐하는 차원의 것이 아니라 양국간의 관세, 비관세장벽을 포함하여 실질적인 시장 접근을 억제하는 모든 요소를 제거하는 것으로, 양국기업이 동일한 조건으로 비즈니스가 가능한 첫째의 시장을 추적하는 목표를 설정하는 것이다. 이렇게 산업계가 한일FTA에 대해 특별한 관심을 가지는 것은 일본과의 FTA는 다른 국가와의 FTA와는 근본적으로 다르다고 인식하고 있기 때문이다.

일본에서는 한국·칠레 FTA와의 신속한 발효를 요구하는 한국 산업계가 한일FTA에 대해서는 신중한 입장을 표명하고 있는 것에 대해 「이중적 입장」이라는 말로 비판까지 제기하고 있다. 그러나 한국경제가 앞으로 추진해야 할 방향을 고려하면 농업과 제조업을 보는 시각은 달라질 필요가 있다. 특히 제조업의 근원이고 기초인 기계, 부품산업의 육성문제는 단순히 관련산업만의 문제가 아니고 국가경제의 핵심과제라고 말할 수 있기 때문이다.

동시에 국내적으로도 해결해야 할 과제가 적지 않다. 일본의 투자유치를 요구하기 전에 노사관계의 안정, 일관된 정부의 경제정책 등 기업활동의 애로를 제거하는 노력도 명확히 할 필요가 있다. 또한 일본의 각종 비관세장벽 해소를 요구한다면 대내적으로도 불필요한 규제를 철폐하고 동시에 지적재산권 등의 문제에 대해서는 글로벌 스탠다드를 적극적으로 수용해야 한다.

한국은 한국·칠레 FTA의 추진과정으로 많은 곤란을 겪고 있다. 결국 FTA추진에는 이해당사자의 반발을 어떻게 해소할지가 문제이며 개별이익집단의 이해관계를 뛰어넘어 국가이익을 최대로 하는 정책결정에 대해 모든 국민의 지원을 어떻게 확보할 지가 열쇠이

다. 이러한 점에서 한일 FTA의 추진과정으로 관련업계의 적극적인 참여와 함께 대국민 홍보를 효과적으로 할 필요가 있다.

2. 한일 FTA에 대한 각 계의 의견

대외경제정책연구원(KIEP)은 한국무역협회, 전국경제인연합회(전경련)와 공동으로 지난 5월22일 COEX에서 한일 FTA에 대한 공론화 및 국민적 이해의 향상, 한일 FTA 관련 각계의 다양한 의견수렴을 위해 국내 세미나를 개최했다. 다음은 주요 발표 및 토론의 내용을 정리한 것이다.

(1) 각 계의 주요 발표의견

- 계명대학교 김도형 교수는 “한일 FTA의 경제적 효과와 과제”를 통해 중국이 ASEAN과의 FTA 추진을 선언해 이에 자극받은 일본은 한국과의 FTA 체결에 나섰다”고 발표했다.
 - 한국의 분위기도 또한 적극적으로 변하고 있다고 평가하고, 한일 FTA는 한국의 거시경제에 미치는 영향 및 산업별, 업종별로 주요 이해득실을 신중히 검토해야 한다.
 - 한일간의 “무역불균형 문제”, “일본의 관세 및 비관세장벽의 철폐”, 그리고 “투자 자유화 및 경제협력 강화”를 위한 방안을 미리 만들 필요가 있다고 강조했다.
- 대외경제정책연구원(KIEP)의 이창재 동북아시아경제협력센터 소장은 한일 FTA가 동아시아 FTA의 실현에 가장 결정적인 요인으로 작용할 것으로 강조했다.
 - AFTA내의 최대국인 인도네시아를 비롯하여 일부 국가에서의 정치불안과 경제부진이 지속되고 있고 베트남, 미얀마, 캄보디아 등도 지금까지 AFTA에 완전히 융합했다고는 볼 수 없다.

- 따라서 동아시아에서 한일 양국의 입장과 높은 경제수준을 고려할 시, 한일 FTA가 우선 형성된다면 다른 국가도 개별적으로 이에 합류해 동아시아 FTA가 단계적으로 형성될 것으로 전망된다.

○ 안호영 외교통상부 다자간 통상국장은 한일 FTA는 한중일 FTA, 나아가 동아시아 FTA의 기준으로 되며 한국경제가 직면하고 있는 생산성 문제를 해소하기 위한 수단으로서 FTA의 추진은 필요하다라고 발표했다.

- EU처럼 동아시아의 FTA는 어떠한 형태이든지 추진하지 않으면 안된다. 현정권의 동북아시아 허브구상의 추진은 물류중심의 자유무역 국가를 지향하는 것이다. 이러한 상황에서 다국간적인 2국간의 자유화가 필요하고 따라서 한일 FTA는 필수적이다.

(2) 주요토론 내용

○ 동북아시아 중심국의 추진으로 주변국의 반발이 예상되나 동북아시아에서 한국의 역할은 중개자, 조정자로 되는 것이 요망된다. 한일 FTA는 한중일 경제협력문제의 최종 단계로서 중요하다.

- 하지만 관세에 관한 한 한국의 손실이 크다고 예상된다. 따라서 일본의 비관세장벽, 산업기술협력을 전략적으로 활용해야 한다. 특히 산업기술협력을 확대하는 것으로 사전에 양국간의 FTA 기반을 구축하는 것이 필요하다.

- FTA 협상시에는 대일의존도의 저하 및 산업구조의 고도화를 염두에 두어야 하며 한국이 취약한 부품과 자본재 분야의 산업기술협력을 확대할 수 있도록 FTA의 내용을 유도하는 것이 필요하다.

○ 농산물 관세철폐시 농산물의 수출증가율 10~15%가 예상되어 전반적으로 긍정적으로 기

대된다. 한국은 농업부문의 공급과잉압력에 직면해, 일본에 대한 수출을 통해 부가가치의 증대가 가능하다. 한일 FTA에 따른 부가가치증대가 농업부문의 긍정적인 영향을 가져올 것으로 예상된다.

- 그러나 이러한 긍정적인 기대에 대한 의문도 있다. 첫째, 일본시장에서 중국의 농산물 공세에 따른 관세삭감효과에 대한 의문이고 둘째, 일본의 농업부문에 대한 양국의 태도문제가 제기될 수 있다. 한국의 경우 “우선 대책 그 후에 타결”의 자세를 보이는 한편, 일본은 협상자세를 부정하여 한국보다도 완강한 태도이다.

○ 한일 FTA의 논의는 국내대응문제에 귀결된다. 즉, 가능한 구체적인 국내 Framework의 형성이 필요하다. 향후 중국의 태도 및 반응, 국내산업의 재편문제 등을 고려해야 한다.

○ FTA에 있어서 일본은 한국보다 성급한 태도를 보이고 있다. 협상시 국가의 이익으로 되는 전략으로서 다소 수동적인 자세가 필요하다. 중국을 제외한 한일 FTA추진 시, 중국의 반발이 예상된다. 한국에 있어서 중국은 비중이 가장 높은 국가이다. 따라서 전략적으로 제3자가 참가하는 FTA에 대한 사전합의가 선행되어야 반발을 최소화할 수 있다.

○ 한중일 3개국 동북아시아 경제의 중심으로서 FTA의 필요성을 갈망하고 있으나 산업구조 및 이익관계를 이유로 논의의 진전은 없다. 따라서 5~10년 정도의 추진방향을 확인한 후, 예측이 가능하게 되는 논의가 할 수 있게 되는 것이 바람직하다. 일본정부는 3개국의 FTA에 대하여 한국에 비해 다소 소극적인 자세를 보이고 있다. 한국정부가 조금 적극적으로 대처하여 공동연구 이후 3개국간의 경제적 이해가 쌍방간에 증진되도록 발전시키는 것이 필요하다.

○ 한중일간의 무역증가에 따라서 기업통합이 촉진

되어 기업내 분업이 가속되고 있다. 시간이 다소 걸리더라도 FTA의 논의는 한중일 3개국간의 논의 방향으로 정하여야 한다.

- 국민 및 이익집단간의 의견 일치도 중요하다. FTA에 대한 반발을 최소화하기 위해 개방의 긍정적인 효과에 대한 홍보가 필요하다. 긍정적인 계기의 형성차원에서 한일 정상회담과 같은 계기를 활용해야 한다.

(일한경제협력회보 9월호)

알제리의 석유산업 현황

알제리는 세계 에너지시장에서 중요한 역할을 맡고 있다. 이는 알제리가 OPEC의 일원으로서 석유 및 가스의 유력한 생산·수출국이며 유럽의 에너지 공급에 대해 점점 큰 비중을 차지하고 있기 때문이다.

알제리는 내전과 정치적인 불안정이 계속되었지만 1999년 이후 돋보이는 경제성장을 이루고 있고, 사회도 예전보다 더욱 안정되고 있다. 이와 같은 성장을 유지하는 주력요소는 견실한 석유와 천연가스수출로 2002년의 GDP는 551억달러를 기록해 실질성장을 3.4%였다. 2003년은 4.3%로 더욱 비약될 것으로 예상하고 있다.

국제경제와 협력발전

알제리는 1994년에 IMF와 스탠바이 계약을 체결,

1995년에는 확대신용공여가 결정되었다. 1998년에는 IMF구조조정 프로그램을 예정대로 종결하고 인플레이율이 크게 낮아지는 등 3년 연속의 플러스 성장을 달성했다. 현재 EU와 연합협정교섭 및 WTO 가입을 위해 노력하고 있고, 앞으로는 산업의 구조조정, 민영화, 외자유치, 시장경제화 등으로 경제를 국제경제와 보조를 맞춘다는 것에 목표를 두고 있다.

2002년 12월, 알제리는 2003년 국가예산을 승인했다. 이는 알제리산 원유의 가격을 배럴당 19달러로 설정한 지극히 도전적인 것이었다. 현재 세계원유가격은 배럴당 30달러를 오르내리고 있다. 알제리 수출액의 90% 이상이 석유와 천연가스에 따른 것으로 이는 동시에 GDP의 약 30%를 차지하고 있다.

2002년 12월의 큰 사건은 하나다. 알제리는 유럽자유무역연합(EFTA) 가맹국인 아이슬란드, 리히텐슈타인(오스트리아와 스위스 사이에 있는 입헌군주국), 노르웨이, 스위스와 무역 길을 열었다. 이러한 유럽각국과의 경제동맹은 석유 등 에너지관련만으로 그치지 않고 알제리가 EU산 농작물과 공업제품에 대한 관세를 줄이고 그 보답으로 EU는 알제리산 농작물의 양적규제와 관세를 줄이는 것까지 진전되었다.

양질의 석유

알제리에서 최초로 유전이 발견된 것은 1956년으로 거슬러 올라가나, 알제리는 석유 미개발국으로 생각되어 왔다. 하지만 알제리 국가에너지평의회는 알제리에는 석유와 천연가스의 광대한 보고가 있는 것을 믿어 의심치 않고 있다. 최근 수년만으로도 기대되는 석유·가스전이 국영회사 소나트랙과 제휴한 외국기업에 의해 발견되었다. 이 회사 및 파트너인 외국기업은 앞으로 수년간 원유생산을 대폭적으로 늘리는 것을 목표로 하고, 이를 위해 과감한 외자유치와 기술이전을 요구하고 있다. 에너지 장관인 체키브 케릴은 「5년내에 알제리에서 활동하는 기업을 현재보다 2배로 늘리

졌다」라고 공언했다. 2배의 증가는 40개사로 늘어나는 것을 의미한다. 케릴 장관은 또한, 에너지산업은 살아남기 위해 구조조정이 필요하며, 새롭게 태어나 변모하는 기업체는 정부의 통제에서 독립해야 한다는 민영화에 대한 기대를 밝혔다.

알제리의 석유확인매장량은 92억배럴로 보고 있다. 그러나 최근 새로운 유전이 발견됨에 따라 이 숫자는 머지않아 상향수정될 것으로 보는 견해가 유력하다. 알제리의 국내 에너지소비는 천연가스로 교체되고 있어 잉여원유는 수출로 돌려 외화를 취득한다는 전략을 세우는 등, 국영 소나트랙과 동사와 제휴한 외국석유기업에 줄기차게 요구하고 있다. 알제리 원유는 수요가 많고 생산량 중 약 90%는 유럽으로 수출된다. 최대 수요처는 이탈리아이며 독일, 프랑스가 그 뒤를 잇고 있고 네덜란드, 스페인, 영국도 중요한 수요처이다. 알제리의 원유인 사하라브렌드는 API 45°로 황함량 0.05%, 금속함유량이 거의 없어 세계에서 가장 양질의 원유중 하나로 꼽힌다.

하지만 알제리의 원유생산량은 아직 많지 않아 2002년 1~10월에는 83만b/d에 불과하다. 알제리는 2004년까지 이를 150만b/d로 늘려 10년후에는 200만b/d를 목표로 하여 OPEC 생산할당도 늘리도록 압력을 가하고 있다. 생산력 강화를 위해서는 외국계 독립기업의 힘을 빌릴 필요가 있고, 이미 5개의 외국기업이 프로젝트에 참가하여 왔다.

알제리의 정치상황과 한국과의 관계

1988년 실업과 물자부족 때문에 수도 알제에서 폭동이 일어나 샤드리 대통령은 민주화로의 정치개혁을 단행했으나, 급격한 변화로 인해 이슬람 원리주의가 대두되어 1991년에 대통령은 결국 실각되었다. 1992년은 이전보다 이슬람원리주의 과격파에 의한 테러가 도처에서 빈번히 발발해 국내 정세가 불안해졌으나, 1995년의 선거에서 제르알 대통령이 선출되면서 테러대책

을 포함한 민주화에 노력했다. 하지만 제르알 대통령은 2000년까지의 임기를 못채우고 사임하였고, 1999년 4월에 압데라지즈 부테프리카 대통령이 선거로 선출되어 그 이후는 치안이 회복되고 있는 상황이다.

알제리는 우리나라와는 1990년 1월 15일에 외교관계가 수립되었으며(북한과는 1963년 4월 18일에 수교됨), 지난 2000년 경제 및 기술협력에 관한 협정, 문화협정, 이종과세방지협정 등이 체결되었고 2001년에는 투자의 증진 및 보호를 위한 협정이 체결되었다.

알제리에서 한국으로의 수출은 2002년 기준으로 나프타 150만 배럴, 프로판 550만 배럴, 부탄 150만 배럴 등 석유류가 1억9천8백만 달러, 가죽제품이 700만 달러로 총 2백5만달러에 달한다. 한국의 수출은 전기전자, 자동차, 섬유류, 화학제품 등 1억8천6백만 달러로 수출보다는 수입이 많다.

(오일리포트 2003.11.10 참조)

日, 에탄을 혼합 휘발유에 대한 자동차업계 의견

종합자원에너지조사회의 석유분과회석유부회에서 「중기적 과제」로서 올해초부터 부회내의 연료정책 소위원회가 특히 바이오매스연료(바이오매스, 에탄올, BDF 등)에 대해서 거의 매월 1회의 페이스로 심의를 거듭해왔다. 지난 10월 17일, 경제산업성에서 열린 제 12회 소위원회에서는 I. 에탄올 혼합휘발유의 국내 유통인프라에 대한 영향, II. 바이오매스연료에 대한 자동차업계의 의견 등 프레젠테이션이 있었다.

I에서는 미국 및 브라질에서의 연료에탄올 제조방법으로 시작하여 에탄올 혼합휘발유를 도입할 경우의 각 부문에 대한 영향을 설명했다. 이를 정리하면 다음과 같다.

- ① 일본도착시 수입연료 에탄올의 품질확보·관리 방법을 확립할 필요가 있다. (수송시 변질, 수분·오염물질 혼입방지책, 연료에탄올 수입품질 기준·품질확인방법, 타용도로의 전용방지책 등)
- ② 에탄올혼합 휘발유에 일정량 이상의 수분이 혼입되면 상분리가 발생한다. 에탄올 3%혼합의 경우에는 수분이 약 0.1vol%를 초과하면 상분리가 발생한다. 따라서 에탄올을 정유공장 혼합기에서 혼합하는 것은 수분혼입, 오염물질 혼합 때문에 불가능하여 정유공장, 저유소의 출하시점에 혼합할 필요가 있다. 이 때문에 연료에탄올을 정유공장, 저유소 배송, 저장하기 위해서는 설비, 출하시점에 혼합충전할 설비가 필요하게 된다. 또한 수송수단·주유소 설비의 에탄올혼합 휘발유 대응 등이 필요하게 된다.
- ③ 증기압 조정설비의 설치가 필요하다. 또한 잉여 부탄처리에 따른 비용증가가 발생한다.
- ④ 에탄올혼합 휘발유 도입을 위해서 필요한 설비금액은 3,300~3,600억엔 정도에 이를 것으로 추산된다. 이외에 대응설비내용 미검토 항목, 설비 기준 미결정 항목이 있기 때문에 설비비용이 다시 증가할 가능성도 있다.
- ⑤ 출하시점 혼합방식의 변경에 따라 설비비가 별도로 들고 다음의 과제가 발생한다.
 - 1) 최종제품의 분석에 따른 성상확인이 가능하지 않기 때문에 새로운 품질보증체계 시스템을 확립할 필요가 있다.
 - 2) 휘발유세 과세업무의 재수정이 필요하게 된다는 보고가 있었다.

I에서는 실제로 기업차원에서 환경대책에 부합한 제품을 제조해온 자동차공업협회의 진심이 솔직하게

발표되었다.

- ① 에탄올 혼합휘발유를 기관매 차량에 도입하는 점에 대해서는 확인이 필요 ⇒ 「에탄올 3% 이하(합산소량 1.3%이하)라면 기관매차량에 대한 문제는 없다」라는 경제산업성 연료정책소위원회 2002년도 검토결과를 근거로 삼았다.
- ② 에탄올 함유휘발유의 특성 때문에 다음의 점이 염려된다.
 - 1) 증기발생량의 증가 ⇒ 운전성에 대한 영향, VOC(휘발성유기물질)의 증가로 광화학 스모그 발생
 - 2) 합산소특성 ⇒ 배기가스의 변화, 과산화물과 알데히드의 생성
 - 3) 발열량의 저하 ⇒ 연비 변화
 - 4) 고흡습성(高吸濕性)/저산화안정성 ⇒ 연료계 부품의 부식, 재료열화(고무열화, 수지의 가수분해 등), 증기발생 증가 등이 지적되었다.

요망사항으로서는

- 1) 정부차원에서의 바이오연료 도입 명확화, CO₂ 감축량에 대한 비용대 효과의 명확화
- 2) 에탄올 혼합 휘발유(3% 이상)를 도입할 경우에는 기관매차에 문제를 일으키지 않을 것(사용자에게 문제를 일으키지 않는 도입시기, 도입방법 등) 연료성상(에탄올 혼합비율, RVP 종류특성 등)의 안정화 신차대응에 필요한 적절한 리드타임
- 3) FAME 혼합경유에 대해서는 안전, 환경에 대한 영향에 대해서 시각이 적기 때문에 충분한 조사검증, 규격제정, 허용치의 설정을 행한다. 어떻게 해서라도 도입해야 한다면 CO₂ 감축에 도움이 되는 정책을 수립해야 한다.

〈오일리포트 2003.10.27〉