

최근의 原油네트백去來 동향

최 근 또 다시 일고 있는 원유의 네트백 거래(石油製品 複合原價 연동거래)붐이 일시적 현상이나, 아니면 기본적 추세이나를 말한다는 것은 시기상조일지도 모른다. 이란, 中共, 이라크, 카타르 등을 비롯한 일부 산유국들의 네트백 판매 방식에 대한 고조되는 관심에도 불구하고 그 거래량은 전체 原油거래 물량에 비하면, 극히 일부에 지나지 않는다. 이론상으로는 출하를 지속시키고 확실한 마진을 보장한다해서 생산자와 정제자의 입장에서 바람직한 것으로 보기도 하지만, 原油공급을 증가시키는 결과를 초래함으로써 시장질서의 교란자 역할도 마다 않는 것이다. 한 시장 전문가는 네트백 原油거래가 일견 그럴듯 해 보이지만, 내면적으로는 『가장 위험스러운 OPEC 산유국들의 기만술책』이라고 논평하고 있다.

原油가격을 제품가치에 연계시키는 네트백 거래에 의한 물량은 바터거래 물량처럼 일반적으로 과장되어 알려져 있는 것 같다. PIW 집계수치로는 하루 평균 100만배럴을 넘지 않고 있다. 또한 정제하는 쪽에서 일부 제품을 생산국에 재공급하는 전통적인 임가공거래와 구별이 뚜렷치 않다는 점도 네트백 거래물량을 정확히 파악하기 어렵게 만드는 요인이 되고 있다. 당초 정제가치를 기준으로 해서 원유판매를 시작한 산유국은 리비아를 효시로 꼽을 수 있으며, 베네수엘라와 인도네시아도 변형이기는 하지만, 선별적인 일부 고객과 이러한 거래방식을 원용해 왔다.

산유국들은 대부분 이러한 방식의 原油판매에 못마땅한 눈초리를 보내면서도 자국원유의 판매신장을 위해서는 어쩔 수 없이 여기에 시선을 돌리게 되는 것이다. 산유국들이 이 판매방식을 못마땅하게 여기는 까닭은 原油판매량을 일정 수준으로 유지해 주는 대신 가격 리스크가 크다는 점을 감수하

고 들어가야 하기 때문이다.

메이저系 석유회사들이나 트레이더들의 입장은 산유국들과 또 다르다. 메이저들은 하류부문에서는 이 방식을 적극 추구하면서도 상류부문에서는 원유 가격에 대한 위협요인으로 간주, 경계하는 상반된 양면성을 보이고 있다. 그러나 트레이더들은 거의 일방적으로 이를 환영하고 있다. 국제규모의 트레이더 트랜스월드가 하루 12만배럴 정제능력의 美國 이스트코스트 정유공장을 최근 아르크로부터 매입한 이면에는 네트백 거래를 통해 이득을 보자는 뜻이 깔려 있으며, 西獨의 마림팩스社도 이러한 속셈에서 여러곳의 정유공장 매입을 추진중이다.

네트백 거래에서는 흔히 구매자측에서 신용기간의 연장, 정제비, 그리고 계약수율과 실제수율과의 차이 등으로 이득을 보도록 되어 있다. 이 거래에서는 원유선적 시점으로부터 1~2개월후 해당 정제지역의 일일 스파트 가격 평균치를 제품가격으로 적용하는 것이 패턴化 되어 있다. 대개의 경우 구매자가 사들인 원유에 대해 엄격한 행선지 계약에 묶이기도 하지만 때로는 스파트 시장에서 원유를 그대로 팔아버리거나 다른 원유와 바꾸기도 해서 실제 정제하는 원유가 구매한 것과 다른 유질의 원유일 경우도 흔히 있는 일이다.

이란과 中共은 모두가 자국원유의 수요가 약한 지역에 출하량을 늘리기 위해 네트백 거래방식을 쓰고 있다. 특히 이란은 지난 6월 일군의 정제업자들과 트레이더들, 그리고 유럽계 메이저들과 네트백 거래계약을 체결함으로써 이 부문의 거래에서 선두주자로 나서고 있다. 이란이 이렇게 출하시킨 원유와 기존의 임가공 방식으로 싱가포르, 유럽 및 카리브海 지역에 공급한 물량을 합치면 최근 몇달간 하루 30만-40만배럴에 이를 것이라는 계산이다. 대표적 고객인 마림팩스社는 선적후 45-60일

사이의 로테르담 스파트제품 평균가격을 기준으로 하루 12만 5천배럴 규모의 원유를 이란으로부터 인수, 西独내 정제업자들에게 되넘기는 한편 하루 16만배럴 처리능력의 빌헬름샤벤 정유공장 매입현상을 모빌과 벌이고 있다.

한편 中共은 지난 봄 코스탈사가 텍사코로부터 매입한 뉴저지 정유공장에 하루 5만배럴씩의 대경원유를 공급하고 있다. 코스탈사는 인수원유의 일부를 멕시코만 연안 정제업자들에게 네트백 연계 가격에 되팔기도 했다. 아메라다 헤스탈도 버진 아일랜드의 정유공장에서 하루 2만 5천배럴씩의 中共 원유를 인수하고 있으며, 그 외에도 中共과 거래협상을 벌이고 있는 기업이 더 있는 것으로 알려져 있다.

이란이나 中共보다 규모는 작지만, 카타르와 이

라크도 네트백 연계판매를 실시하고 있다. 전통적인 임가공거래는 흔히 네트백 거래와 유사한데, 특히 極東지역에서의 임가공거래는 거의 다를 바가 없다. 카타르는 원유 네트백 거래를 주로 유럽 트레이더들을 대상으로 하고 있으며, 아랍 에미리트 연합(UAE)의 토후국 아부다비도 유사한 네트백 거래방식을 쓰고 있는 것으로 알려지고 있다. 이라크도 사우디 아라비아를 경유해서 홍해에 이르는 신설 파이프라인이 완공됨에 따라 이 파이프라인을 통해 추가 출하될 하루 약 50만배럴의 원유수출을 위해 네트백 거래제가 불가피할 것으로 일부 석유유통 관계자들은 보고 있다. 싱가포르 정제업자들은 인도네시아, 中共, 말레이시아 등과 스파트베이스의 임가공 거래를 통해 석유제품의 대부분을 공급받고 있다. * (PIW)

□ 海外石油產業動向 □

日本, 주유소移籍강력 규제키로

日本 정부는 석유업계의 투매경쟁 원인이 되고 있는 주유소 스카우트를 강력히 규제하기로 했다. 그 목적은 휘발유 수입 자유화를 앞두고 주유소의 정리·합리화를 추진하려는 것이다. 이번의 규제는 아래의 3개 항목을 주요 골자로 하고 있다.

▲정유회사가 다른 정유회사와 계약관계를 맺고 있는 주유소를 이적시킬 경우, 自社 계열하에 있는 주유소를 폐지한다.

▲새로 이적시킨 주유소 수만큼 自社의 적자 주유소를 폐지한다.

▲85년 1월 1일 이후 이적한 주유소는 폐지할 수 없다.

通産省 자원에너지庁은 이적을 규제하여 새로운 주유소와의 계약을 어렵게 함으로써 차액지불이라는 상관행을 타파하고 투매경쟁을 방지할 방침이다. 차액지불은 주유소가 채산을 확보하기 위해 도매가격(주유소가 정유회사로부터 구입하는 가격)과 소비자가격의 차액을 지불받는 것이다. 그러나 정유회사가 차액지불을 거부하는 경우가 많고, 주유소는 다른 정유회사로 차액보전을 요구하며 이적해감으로써 시장을 혼란시키는 원인이 되고 있다.

이적시킨 수만큼 自社의 적자 주유소를 폐지하도록 한것은 파잉현상을 보이고 있는 주유소 수를

줄이기 위한 것이다. 83년말 현재 日本의 총 주유소 수는 약 5만9천100개소에 달하며, 이중 약 절반은 적자경영에 허덕이고 있으므로 주유소의 집약 및 합리화가 급선무로 인식되었다. 또한, 금년 1월 1일 이후 이적한 주유소를 폐지하지 않기로 한 것은 「도피이적」이 예상되기 때문이다.

이러한 규제에 대해 석유업계 일부에서는 규제후에 유력한 주유소를 계열사로 확보하기 위해서 벌써부터 소규모 주유소를 폐지용으로 이적시키려는 움직임이 일고 있다. 資源에너지庁은 내년 4월부터 조건부로 휘발유 수입을 자유화할 방침이기 때문에 싱가포르 등의 값싼 휘발유가 日本 국내에 유입되는 것을 우려하는 각 정유회사가 시장 점유율 유지를 위해 무리한 판매경쟁을 벌이게 되는 것을 방지하려 목적도 있다.

이러한 조치에 대해 석유업계에서는 「투매경쟁을 되풀이 하고 있는 주유소업계의 질서회복에 도움이 된다」며 호의적으로 받아들이고 있다. 종래의 경우, 주유소의 이적에는 정유회사가 주유소업자에게 차액지불을 해왔다. 차액을 취한 주유소가 투매경쟁을 계속해 시장악화를 초래하는 등, 주유소 스카우트 경쟁은 정유회사의 경영압박요인의 하나로 지적돼 왔다. (일본경제신문 9/20)