

石油製品 가격변동이 石油需要에 미치는 영향

— 대한석유회 조사과 —

작년에는 6개월반만에 現物市場의 原油價가 20\$/B에서 10\$/B로 급격히 하락하자, 국제原油가격은 전세계 뉴스의 초점이 되었다. 그러나, 자유세계의 86년 석유수요는 85년의 4,560만b/d에서 겨우 2.2%증가한 4,660만b/d에 머물렀다. 또한, 原油의 현물시장가격이 18\$/B수준으로 거의 回復된 올해의 석유수요도 전년의 4,660만b/d에서 1.3%증가한 4,720만b/d로 IEA는 추정하고 있다.

이같은 수치는 原油 가격변화가 석유수요에 큰 영향을 미치지 못한다는 것을 밝혀준다. 물론, 수요는 가격 이외의 다른 要因의 영향을 더 많이 받는 것이 사실이지만, 좀더 면밀히 관찰해보면 가격변동이 겉으로 보기 보다는 아주 중요하다는 것을 발견할 수 있다.

먼저, 原油導入價(CIF)에는 산유국공식가격이나 가격변화가 심한 現物價를 막론하고 FOB외에 OPEC의 영향을 받지 않는 운임과 보험료가 포함된다는 것을 상기해야 한다. 또, 美달러화로 볼 때, 西유럽의 原油도입비가 86년 1월과 7월 사이에 무려 60%나 하락한 것도 주지의 사실이다.

Intil Crude Oil & Product Prices誌에 따르면 西유럽 각국의 상기기간 동안의 原油도입가격(CIF기준)은 다음과 같이 하락했다. 프랑스는 203.00\$/T에서 75.00\$/T으로, 英國은 197.00\$/T에서 78.00\$/T으로, 네덜란드는 192.00\$/T

에서 79.00\$/T으로 떨어졌으며, 西獨은 201.00\$/T에서 57.00\$/T으로 가장 크게 떨어졌다.(동기간동안 美달러貨의 弱勢로, 수입국의 自國通貨로 표시할 경우에는 하락폭이 더 크며, 西獨의 경우 가장 심했다).

同誌에 의하면 금년 4월경 原油가격(CIF)은 다시 상승하여 프랑스는 130.00\$/T, 英國은 132.00\$/T, 네덜란드는 134.00\$/T, 그리고 西獨은 136.00\$/T으로 인상되었다.

물론, 最終消費者는 原油가격이 아닌 휘발유, 윤활유, 경유, B-C유 및 기타제품에 큰 관심을 갖는다. 전체적으로 볼 때 상기제품 가격에는 原油도입비뿐만 아니라 精製費 및 販賣費등이 모두 포함되어 있지만 각 제품이 일정한 比率로 상기비용을 分擔할 필요는 없다. 따라서, 各稅前工場度 價格에는 어느 정도의 融通성이 있다. 더욱 중요한 것은 최종소비자가격의 결정에 있어 정부의 영향력이 크다는 점이다.

政府의 가장 큰 관심사는 財政收入의 증대이다. 따라서 간접세의 경우, 정부는 항상 판매량이 크고, 수요가 非彈力的이며 稅징수가 용이한 物品에 課稅하려고 한다. 정부의 또다른 목표는 에너지공급의 안정성이며, 이를 위해 국내고용증대라는 정치적인 면도 배려하여 국내생산자의 保護를 위한 재정적 수단을 강구한다. 따라서, 美國은 예전부터 생산단가가 높은 자국의 석유생산자들을 보호하기 위한 정책을 추구한 반면, 英國은 주로 국내의

石油産業은 공급측면에서 거의 獨占의 市場이다. 그리고, 소비자 입장에서 볼 때 潤滑유는 여러종류의 기계들을 보호하기 위해 꼭 필요하지만, 사용자의 지출경비중 극히 일부분에 불과하다. 즉, 潤滑유의 수요는 단기적인 가격변동보다 전반적인 산업활동수준과 기술적인 요인에 따라 더 큰 영향을 받는다.

석탄산업자를 지원해왔다. 이러한 保護稅는 석유제품의 가격인상요인이 되기도 하지만, 原油價格변동이 제품수요에 미치는 영향을 크게 완화시켰다.

● 주요제품에 대한 價格變動效果

間接稅의 수요억제효과는 주요소비국들의 지난 해 실적을 살펴보면 잘 나타나있다. 예를 들어, 美國에서는 지난 해 고급휘발유의 판매가격이 27% 떨어졌으며, 가정용 경유는 31%, B-C油는 32% 인하되었다. 円貨強勢라는 또 다른 好材를 갖고 있는 日本은 소매가격의 경우 휘발유는 단지 19%로 소폭인하되었으나 경유는 33%, 同市場의 주요제품인 B-C油는 60% 이상 떨어졌다. 유럽의 경우는 국가마다 천차만별이다. 일부국가에서는 原油價 약세를 이용, 석유관련세(특히 휘발유)를 인상 하였다. 세금이 변동되지 않은 西獨의 경우는, 주요제품에 대한 소매가격 인하율이 26%에서 49%까지 다양했다. 그리스는 인하율이 미미해 휘발유는 4%, 경유는 8%, B-C油는 12%에 그쳤다.

위의 3가지 주요제품수요에 내재되어 있는 다양한 요인들은 단기적 관점에서 검토해보면 다음과 같다. 물론 시간적 요인을 고려하면 전망은 더 복잡해질 것이다.

석유제품시장에서 가장 중요한 시장은 수송분야이며, 그 수요는 景氣의 好·不況, 생활수준의 향상, 엔진개발과 같은 기술진보 등에 따라 전반적으로 영향을 받는다. 자동차나 트럭에 가스연료를 사용할 수 있고 內燃기관엔진을 전기모터로 대체할 수는 있지만, 수송부분에서의 석유연료사용에 따른 이점은 상당히 많다. 그러나, 휘발유나 자동차용 경유는 상당히 이윤이 많은 油種이다. 이

들 연료유는 精製費가 비싸고 대규모 판매망이 필요함에 따라 소비자가격은 더 높아진다. 그러나 더 중요한 요인은 세금의 영향이다. 자동차나 트럭의 총운영경비중 연료비는 일부이고, 액체연료를 선호하기 때문에, 정부는 일반적으로 휘발유 및 자동차용 경유에 높은 稅金을 부과하고 있다. 정부입장에서는 판매량은 방대한 반면, 정세경비는 거의 무시할 정도로 적다는 장점도 있다.

최근의 조사에 의하면 18\$/B수준의 原油價에서 유럽의 평균 휘발유소매가격은 100\$/B정도이며 이중 稅金은 약 70\$/B로 추정되었다. 英國의 경우는 稅金비율이 유럽평균보다는 낮지만 총稅金은 판매가의 50%를 초과하고 있다. 자동차용 경유도 이와 비슷한 수준으로 부과되고 있다. 따라서 原油價의 급락이 자동차의 연료유 판매량에 큰 영향을 미치지 않는것은 당연하다.

이와 좀 다른 범주에 속하는 것으로서 비록 수익유종이지만 전체판매량의 극소량을 차지하고 있는, 潤滑유를 들 수 있다. 석유산업은 공급측면에서 거의 獨占의 市場이다. 그리고, 소비자입장에서 볼 때 潤滑유는 여러종류의 기계들을 보호하기 위해 꼭 필요하지만, 사용자의 지출경비중 극히 일부분에 불과하다(이같은 상황을 英國의 경제학자들은 "하찮은 것의 중요성"이라고 묘사했다). 즉, 潤滑유의 수요는 단기적인 가격변동보다 전반적인 산업활동수준과 기술적인 요인에 따라 더 큰 영향을 받는다.

이와 상반되는 경우가 B-C油이다. 제2차세계대전의 終戰時까지 오일맨들은 B-C油를 휘발유생산에 따른 副産物로 간주하였으며, 소비자가 부르는 가격에 판매하였다(美國은 휘발유소비량이 많기 때문에 베네수엘라로 부터 原油도입비 이하의 가격으로 B-C油를 수입할 수 있는 유리한 여건을 갖고 있었다).

그러나 1950년대 들어 中東地域의 重質原油의 공급이 급격히 늘어나 잉여B-C油를 흡수하기 위한 새시장의 필요성이 대두함에 따라 오일맨들의 사고방식은 변했다. 즉, 석유판매업자들은 대부분의 경우 重質原油價格이 石炭보다 훨씬 저렴하고, 다루기 쉽고, 재가 없으며, 사용시 청결하기 때문에 산업용 보일러용, 發電所用, 선박연료용 또는 철도연료로서의 새시장의 침투가 비교적 용이하다는 것을 알게되었다. 이같은 상황에서 석탄의 석유대체화가 급속히 이뤄졌다.

따라서 지난 4반세기동안 B-C油의 수요 탄력성은 매우 높아, 자유세계의 수요는 1950년의 290만b/d에서 1979년에는 무려 340%나 증가한 1,270만b/d로 최절정에 달하였다.

그러나 이같은 好時節은 이미 지나가버렸다. 1979-80년의 原油價상승은 잇따라 어려운 상황을 몰고왔다. 즉, 原油價상승에 따라 전석유제품의 가격 역시 상승되었으며, 그 중 B-C油는 가장 큰 타격을 받아 石炭과의 경쟁력을 상실하였다.

따라서 자유세계의 B-C油수요는 1979년의 1,270만b/d에서 1985년에는 780만b/d로 거의 40% 감소하였다. 작년의 완전한 회복세에도 불구하고, 자유세계의 총석유수요중 B-C油의 비중은 1979년의 28%에 비해 1986년에는 20%이하로 떨어졌다. 현재 석유산업의 가장 중요한 문제는 B-C油의 새시장을 어떻게 開拓하느냐가 아니라, 現存의 시장(발전 및 제조부문)을 어떻게 유지하느냐이다. 물론 이같은 각국의 상황은 나라마다 다르다. 그러나, OPEC 의 사무차장이 최근에 행한 연설에서 原油가격이 15\$/B이상이면 석탄과의 경쟁성을 유지할 수 없다고 말함으로써 대다수 석유판매업자의 심정을 잘 반영시키고 있다.

● 가격변화에 대한 향후 수요전망

短期的인 면에서 볼 때, B-C油를 제외한 대부분의 석유제품수요는 가격변화에 따라 그리 민감하지 않다. 그러나, 대체로 절대적인 가격수준에 영향을 받는 것도 사실이다. 현재와 같은 16~18\$/b수준의 原油價에서 B-C油의 수요는 탄력적이며 가격의 미미한 증감에도 B-C油의 판매량은 큰 변화를 보일 것이다.

그러나, 자동차연료유의 경우는 稅金부분이 큰 比重을 차지하고 있으므로 소비자들은 완만한 가격변화에는 그리 신경을 쓰지않는 경향이 있다. 그렇더라도, 수개월간의 단기적인 측면으로 보면 가격변동에 대한 기대감에 따라 석유회사나 소비자들이 재고수준을 결정하기 때문에 잠정적이지만 시장수요에 큰 영향을 준다.

더 장기적인 관점에서는 가격 이외의 다른 요인들이 영향을 미칠 것이다. 현재와 같이 비교적 안정적인 가격수준에서는, 세계경제의 꾸준한 성장, 생활수준의 향상(차량수 증가 및 여행증가등)등에 따라 제품수요는 완만한 증가세를 보일 것이다.

한편, 가격의 상승추이가 계속 예상되면, 연료의 효율성을 증대시키는 경제적 방안이 추진될 것이다. 즉, 빌딩의 斷熱효과향상, 자동차용의 휘발유엔진과 선박용 터어빈엔진의 경유代替化, 산업용연료의 석탄대체화, 화력발전의 추가건설억제, 연료효율성이 높은 엔진개발 그리고 대형여객기의 개발등과 같은 방안이 연구될 것이다. 위와 같은 종류의 에너지절약사업은 초기에 대규모의 자본을 필요로한다. 그러나, 장기적인 관점에서 이러한 投資는 석유가격상승시 석유수요를 줄일 수 있는 한 방법이다. □〈Petroleum Economist 11月號〉

가는연말 김소하게

오는새해 알뜰하게