

國際石油市場의 최근 동향과 향후 전망

李 紀 勳 (산업연구원 동향분석실 책임연구원)

◇ 이란機 피격, 北海 油田 慘事 불구 油價 폭등 없어

최근 국제적으로 최악이라고 할 수 있는 참사가 연이어 발생하였다. 하나는 지난 7월 3일 탑승자 290명을 태운 이란여객기가 호르무즈해협에 배치된 美海軍 최첨단 함정 빈센트號에 의해 피격되어 탑승자 전원이 사망한 사건이었다. 사건 발생 직후 이란의 지도자 호메이니옹은 對美 全面戰을 선포하면서 피의 보복을 할 것이라고 선언하였다.

이 사건은 국제정치, 군사적으로 큰 충격을 주었지만, 國際石油市場의 안정에도 깊은 우려를 자아냈다. 世界石油輸送量의 1/4 인 하루 650만배럴의 석유가 통과하고 있는 호르무즈 해협에 긴장이 크게 고조되고 나아가 이란이 걸핏하면 위협해 왔던대로 호르무즈해협의 봉쇄조치를 감행할 지도 모른다는 점에서 石油공급불안이 크게 우려되었다.

그러나 국제石油시장에서 油價의 움직임은 사건의 충격에 비해 극히 미미한 반응을 보였다. 사건 직후인 7월 4일 런던시장에서 北海産 브렌트油 8月引渡分 가격은 배럴당 14.37달러로 불과 10센트 오르는 데 그쳤다. 미국 시장의 경우 7월 4日 美國 獨立紀念日 休務를 지난 5日

에 개장된 뉴욕現物市場에서 WTI가격은 배럴당 15.07달러로 불과 13센트 상승하는 데 그쳤다.

또 다른 참사는 英國 북부 스코틀랜드해안에서 北東쪽으로 180km 떨어진 美國 옥시덴탈石油會社 소유 파이프알과 北海油田에서 지난 7월 6일에 원인 모를 대폭발과 함께 화재가 발생, 163명이 사망 혹은 실종되고 油田시설이 결단난 海上油田개발사상 최악의 사건이었다. 이 사건으로 하루 16万7,200배럴을 생산하여 北海原油생산량의 15%를 차지하며, 英國石油생산량의 12%를 차지하여 달러박스로 각광받던 파이프 알과 海上油井시설이 상당기간 폐쇄되었고, 英國은 석유수출에서 하루 450万달러, 稅收에서 年間 5~7億달러의 손실을 입게 되었다.

이번 사건으로도 國際原油價의 상승폭은 그리 크지 않았다. 런던石油市場에서 사건 다음날인 7日 北海産 브렌트油는 8월 인도분이 최고 배럴당 15.05달러까지 상승해 전날보다 60센트가 올랐다. 7日 뉴욕 商品去來所(New-York Mercantile Exchange)에서 WTI 8月 인도분은 배럴당 15.51달러로 27센트 상승에 그쳤다.

◇ 石油공급과잉이 油價상승 저해

사건의 규모가 근래에 보기 드물게 대형사고였으며,

國際石油市場에 미치는 영향도 적지않음에도 불구하고 油價가 소폭 상승하는 반응을 나타내는 데 그친 것은 근본적으로 현재 世界石油의 공급과잉현상 때문으로 분석된다.

지난 85년말 소위 價格戰爭(Price War)을 일으켜 거의 무제한 생산으로 油價폭락을 야기했던 OPEC의 石油政策은 86년 하반기부터 다시 有價回復을 위해 산유량을 통제하기 시작하였다. 그로 인해 油價는 86년 7월 배럴당 10달러 전후의 최저시세에서 크게 회복, 87년 7, 8월에는 20달러를 상회하기도 하였다.

그러나, 87년 하반기부터는 OPEC가 그동안의 가격상승에 고무되어 다시 생산량을 늘림으로써 世界石油市場은 다시 공급과잉의 늪에 빠지게 되었으며, 아울러 油價는 하락세를 못 면하게 되었다. 구체적인 OPEC산유량 통계를 보면, 더욱 뚜렷해진다. 油價가 상승세를 지속하였던 지난 87년 1/4분기와 2/4분기에 OPEC산유량은 하루 1,560만배럴, 1,690만배럴인데, 3/4분기와 4/4분기에는 각각 1,920만배럴과 1,890만배럴로 급증하여 油價하락을 자초하였다.

88년 들어서 OPEC산유량은 1/4분기 중에 다소 감소하였다가 2/4분기에는 다시 증가함으로써 공급과잉을 심화시키고 있다. 1/4분기 중 OPEC산유량은 하루 1,750만배럴로 감소되었다가 2/4분기에는 1,850만배럴로 증가하였다. 이에 따라 國際原油價도 1/4분기 중에는 하락세가 주춤하였으나, 2/4분기에 다시 빠른 하락세를 나타내었다. 현재 과잉생산된 石油은 재고형성으로 나타나 油價상승을 저해하고 있는데 지난해와 비교해 볼 때 1~2億배럴규모의 재고가 증대되어 있다.

◇ 油價하락압력 당분간 지속될듯

향후 國際石油市場은 이란機 피격사건과 北海油田 폭발사건의 충격에 따른 일시적인 油價 反騰勢에서 벗어나 공급과잉에 따른 油價 하락압력이 지속될 가능성이 크다. 왜냐하면 앞서 언급했듯이 현재 재고가 상당히 높은 상황인데다가 공급과잉에 대처해야 할 OPEC이 오히려 높은 생산수준을 지속할 것으로 예상되기 때문이다.

이는 지난 6월 11일부터 나흘간 열렸던 제83차 OPEC 定期總會에서 잘 드러났다. 금번 총회에서 OPEC는 기존 생산한도 및 國別쿼터를 금년말까지 계속하기로 합의

하였다. 따라서 OPEC의 공식적인 생산한도는 쿼터배정을 거부한 이라크를 제외한 12개국 하루 1,506만배럴이 되며, 이라크의 현 생산량을 포함한 실질적인 생산한도는 1,750만배럴이 된다. 그런데 OPEC議長인 루크만(Lukman) 나이지리아石油장관은 금년 하반기 중 세계石油수요증대로 OPEC石油에 대한 수요도 하루 1,900만 배럴 수준으로 증대될 것이기 때문에 OPEC가 쿼터를 준수하여 산유량을 1,750만배럴로 제한할 경우 石油공급과잉은 점차 해소될 것이며, 油價도 OPEC이 목표로 하고 있는 배럴당 18달러선으로 회복될 것으로 낙관하였다.

그러나, 이러한 루크만議長의 예상은 우선 금년 하반기 OPEC石油에 대한 수요를 일반적인 전망보다 하루 50~100만배럴 높게 책정하였고, 둘째 OPEC가 쿼터를 준수하여 산유량을 하루 1,750만배럴로 억제한다는 것을 전제로하고 있는데 현재 1,850만배럴에 달하고 있는 OPEC 산유량이 이렇게 감소하기는 현실적으로 무리가 많다는 점에서 너무 낙관적인 것으로 평가된다.

오히려 이번 OPEC총회결과는 이란 등 減産派의 사우디 등 增産派의 대립이 빚어낸 절충안이며, OPEC 총회의 결렬보다는 유가폭락을 모면하기 위한 미봉책에 불과한 것으로 분석된다. 이번 OPEC合意는 현재의 공급과잉을 해소하기에 불충분하며, 오히려 앞으로 계속 증산에 따른 재고증가를 불러일으킬 것이며 이로 인한 油價 하락압력은 가중될 것으로 전망된다.

◇ 油價, 회복국면 진입인가 하락국면 지속인가

國際原油價의 큰 흐름을 살펴보면 잘 알다시피 70년대는 두 차례의 石油波動이 말해주듯이 油價暴騰期였으며, 80년대 들어서 前半은 世界石油供給過剩으로 인해 下落基調를 나타내었고, 마침내 85년말 폭락하였다. 그 이후 86년 하반기를 最底點으로 하여 油價는 87년 상반기까지 크게 회복되었다가 최근까지는 다시 하락세를 면치 못하고 있다.

이렇게 볼 때 86년 하반기 이후의 油價추세는 長期的인 회복국면에 접어든 것이며 87년 하반기 이후 지금까지는 일시적인 하락세를 보이고 있는 것으로 파악해야 될 지, 아니면 86년 하반기 이후 87년 상반기까지의 油價회복을 일시적인 것으로 보고, 80년대 들어 시작된 油

價의 장기하락국면에서 벗어나지 못하고 있는 것인지 판단하기 어려운 상황이다.

얼마 전까지만 해도 대부분의 시장전문가들은 國際原油價가 86년 하반기 이후 장기적인 회복국면에 접어든 것으로 판단하였다. 그러나 최근 들어서 이러한 견해보다는 國際原油價가 아직도 사우디, 쿠웨이트 등 中東產油國을 주축으로 한 石油增産派들의 價格戰爭이 아직 끝나지 않아서 하락국면을 벗어나지 못하고 있다는 견해가 점차 확산되고 있다. 이렇게 보는 것은 사우디가 지난 4월 26, 27일 양일간 열렸던 OPEC·非OPEC產油國 합동회의에서 소극적으로 대응해 汎產油國間 생산감축의 실현을 어렵게 만들었을 뿐만 아니라 지난 6월 11일부터의 OPEC총회에서는 OPEC생산한도를 늘릴 것을 고집하였다는 점 외에도 사우디의 石油政策이 價格보다는 市場占有率(Market Share)을 중시하는 쪽임이 드러나고 있기 때문이다.

그러나, 86년 하반기 이후의 油價추세는 장기적으로 회복국면에 접어들었으며 87년 하반기 이후 현재까지의 油價하락은 87년의 油價회복이 너무 빨랐음에 따른 조정국면으로서 일시적인 하락세를 나타내고 있는 것으로 파악하는 것이 무방할 것 같다. 그것은 위에서 자세히 설명되었지만 國際原油價가 금년말부터는 上昇勢를 나타낼 것으로 보이며, 그 이면에는 OPEC가 이전처럼 價格戰爭을 일으킬 가능성이 낮고, 대신에 油價安定策을 계속할 것이라는 예상이 포함되어 있다.

◇ 年末頃부터 反騰 가능성 높아

향후 國際原油價는 공급과잉에 따른 가격하락압력으로 당분간 약세를 면치 못할 것이나 금년 말경부터 서서히 회복될 가능성이 높은 것으로 보인다. 이렇게 예상하는 것은 첫째, 금년 4/4분기부터 冬節期 난방용 油類소비가 증대된다는 점, 둘째 최근 油價하락에 대한 대응으로 알제리, 베네수엘라, 에콰도르 등이 OPEC임시총회의의 소집을 모색하고 있으나 현재로서는 실현 가능성이 낮고 오는 11월로 예정된 OPEC총회에서 지금보다는 좀더 실질적인 油價안정방안이 강구될 것으로 보인다는 점에 근거하고 있다. 예상되는 OPEC의 油價安定方案은 OPEC 생산한도의 감축보다는 이라크에 대한 쿠틀배정, 石油生産에 대한 定義설정, 쿠틀위반방지 노력강화, 非OPEC

과의 협력강화 등이 될 것으로 보인다.

오는 89년에 國際原油價는 완만한 상승세를 나타내어 88년보다 평균 배럴당 1달러 정도 상승하여 89년 평균 OPEC石油평균가격은 배럴당 16~17달러에 이를 것으로 전망된다. 이렇게 전망하는 근거로는 첫째, 自由世界의 石油수요가 그동안의 油價하락과 활발한 세계경기에 힘입어 88년보다 1.5% 정도 증가한 하루 5,050만배럴에 이를 것으로 보이며, 둘째 반면에 非OPEC產油國들의 石油공급은 거의 금년과 비슷한 하루 2,930만배럴 수준에 그칠 전망이며, 세계 이러한 수급여건 개선에 따라 앞에서 예상한 OPEC의 시장안정노력도 어느 정도 효력을 발생할 것으로 기대된다는 점 등을 들 수 있다.

장기적으로는 國際原油價가 점차 빠른 상승세를 나타낼 것이라는 데 石油전문가들의 견해가 일치하고 있다. 오는 90년대 초반까지는 石油공급과잉이 油價상승을 저해하여 완만한 상승을 보이는 데 그칠 것이나 90년대 중반 이후 상승속도가 점차 빨라질 전망이다. 이러한 전망의 근거는 향후 세계石油수요가 증대하는 반면, 非OPEC 산유국의 石油공급은 현 수준에서 정체될 것이어서 자연히 OPEC石油에 대한 수요가 증대될 수 밖에 없고, 이렇게 될 경우 OPEC은 시장점유율이 높아져 카르텔로서의 영향력을 발휘, 油價인상을 모색할 것이라는 데서 찾아볼 수 있다. 國際에너지機構(IEA)는 세계石油수요가 85년 하루 4,600만배럴에서 오는 2000년에 5,300~5,700만배럴로 늘어나게 되나, 非OPEC의 공급은 같은 기간 동안에 2,800만배럴에서 2,700~3,000만배럴로 거의 늘어나지 않아서 OPEC石油에 대한 수요가 1,700만배럴에서 2,600~3,000만배럴로 증가할 것으로 전망하였다. 이렇게 되면 OPEC의 세계石油시장점유율은 37%에서 50%로 증가하게 되는 것이다. 유명한 경제예측기관인 데이터리소시즈社(Data Resources, Inc.)의 최근 예측은 오는 2000년에 油價가 배럴당 57.3달러에 달할 것으로 나타났다. 그러나, 筆者의 생각으로는 DRI의 전망이 현재의 石油공급과잉과 유희설비를 너무 과소평가한 것으로 평가되며, 오는 2000년에 배럴당 30~40달러 정도로 상승할 것으로 예상된다.

◇ 오일 쇼크 發生 가능성

제3차 오일 쇼크가 발생할 것이라는 우려는 80년초

2차 오일 쇼크 직후부터 逆 오일 쇼크라는 油價대폭락이 있었던 85년말이후까지 계속되었으며, 최근에도 심심찮게 거론되고 있다.

오일 쇼크 발생의 論據는 첫째 이란·이라크戰, 둘째 美國의 石油輸入의존도 증가, 세계 OPEC의 石油禁輸 등 공급제한 등을 들 수 있다. 그런데 우선 이란·이라크戰은 최근 이란機 피격과 같은 돌발적인 사건이 발생하여 이란이 페르시아灣岸 石油施設에 대한 무차별 공격, 호르무즈해협 봉쇄 등 극한적인 상황으로 발전할 가능성은 항상 존재하고 있다. 그러나, 최근 이란機 격추사건에서 볼 수 있듯이 이란의 對外政策은 감정적이지 않고 과거의 강경일변도에서 理性的이며 합리적인 유화정책으로 전환하였고, 이란이 점령했던 이라크의 파우島를 최근 빼앗긴 점에서 보듯이 이란은 전쟁수행능력이 점차 약화되고 있으며, UN 등 대외적인 戰爭終息압력에 시달리고 있다. 더구나 호메이니翁의 死亡說이 끈질기게 나오는 것처럼 호메이니翁의 死後에는 8년여의 소모전이 轉機를 맞을 것으로 기대되고 있다. 또한 이라크가 對 이란공세를 강화한 이른바 「擴戰을 통한 終戰誘導」戰略도 현실적으로 이란에 무시 못할 壓力이 되고 있다. 이렇게 볼 때 이란·이라크戰은 최근 상황으로는 오히려 終戰무드가 고조되고 있다고 볼 수 있으며, 終戰될 경우에는 양국이 피해복구 資金마련을 위한 石油증산으로 油價하락을 불러 일으킬 가능성이 높다.

두번째로 美國의 石油輸入의존도 증가는 최근 美國 石油生産減少, 石油輸入依存度 증가, 특히 中東石油依存度 증가가 과거 두차례 石油波動 때와 비슷한 양상이라는 점에서 우려를 자아내고 있다. 그러나 아직은 美國의 輸入의존도가 과거보다 크게 낮은 수준이며, 戰略石油備蓄 (SPR) 物量이 5억5,000만배럴에 달하고 있다는 점에서 크게 우려할 상황은 아니며, 다만 美國의 石油輸入이 최근 1~2년과 같은 추세로 급격히 증대된다면 문제가 아닐 수 없다.

세번째로 OPEC가 石油武器化를 단행, 石油禁輸와 같은 공급제한을 감행할 경우 石油波動은 필연적이다. 그러나, 현재로서는 OPEC의 世界石油市場占有率이 과거보다 크게 낮은 37% 수준에 불과하며, 사우디 등 中東大産油國들이 油價폭등이 결국 폭락을 낳는다는 점에서 이란 등 일부 국가의 공급제한실현을 저지할 것으로 예상되고, 특히 OECD의 石油在庫가 4억5,300만톤(88年初)으로 향후 98日 소비분만큼 비축되어 있기 때문에 공급측면에서의 충격을 완화시킬 수 있다는 점 등에서 볼 때, 단기적으로는 OPEC의 石油武器化가 성공할 가능성이 희박하다.

하지만 앞서 보았듯이 오는 90년대 중반 이후에는 OPEC의 시장점유율이 높아져 OPEC의 카르텔로서의 영향력이 크게 회복될 것으로 예상되고 있어 오일 쇼크의 발생 가능성은 지금보다도 훨씬 높아질 것이다. □

〈表-1〉 國際原油價 추이 및 전망

(單位: \$/B)

	대 상	1986	1987	1988	1989	1990
WEFA	사우디산 경질유가	14.00	16.70	15.65	16.90	16.90
DRI	세계평균유가	14.87	17.37	18.17	20.43	22.58
NIESR	세계평균유가	14.50	17.50	16.0	18.25	-
IMF	12大 産油國平均輸出價	13.58	17.46	16.85	17.43	-

〈資料〉 WEFA. *World Economic Outlook*, April 1988.

DRI. *European Review*, April 1988.

NIESR, *National Institute Economic Review*, May 1988.

IMF. *World Economic Outlook*, April 1988.

〈表-2〉自由世界石油需給¹⁾ 추이와 전망

(單位: 萬 B/D)

	1986	1987	1988	1989	1990
消費					
OECD	3,097	3,077	3,114	3,145	3,192
開途國	1,413	1,438	1,479	1,512	1,554
計	4,510	4,512	4,593	4,657	4,746
供給					
OPEC	1,683	1,671	1,644	1,629	1,587
OECD	1,833	1,767	1,824	1,851	1,879
其他 ²⁾	982	1,079	1,125	1,177	1,280
計	4,498	4,517	4,593	4,657	4,746

〈資料〉 WEFA. *World Economic Outlook*, April 1988.

註: 1) NGL 포함.

2) 共產圈으로 부터의 純輸入, 在庫 증감 등 포함.

경제운전방법

■ 에너지절약형차를 선택합니다.

- 차의 대·소에 따라 연료소비는 40~80%의 차이가 있습니다.
- 반드시 각 차종간 주행연비를 비교하여 연료비가 적게 드는 차를 선택합니다.

■ 워밍업은 기온에 따라 적절히 합니다.

(온도계의 바늘이 움직일 때까지)

- 워밍업을 하지 않고 엔진이 냉각된 상태로 출발하면 엔진의 마모가 증대되고 주행시의 연료 소비량이 3%정도 증가하게 됩니다.

■ 서서히 출발하고 서서히 정차합니다.

- 출발 또는 가속을 급하게 하면 많은 연료가 소비됩니다.

■ 기어변속은 적절한 기어비를 선택하여 빠르게 변속합니다.

- 3단기어로 주행할 수 있는 길을 2단기어로 달릴 경우 25% 이상의 연료낭비를 가져오며, 소음과 매연을 증가시키게 됩니다.

■ 과속을 하지 말고 적정속도로 운행합니다.

- 과속으로 달리면 공기저항이 증가하여 그만큼 연료소비가 많아집니다.

■ 공회전을 하지 않습니다.

- 1분이상 정차시에는 엔진을 정지시킵시다.
- 엑셀레이터를 밟아 엔진을 고속으로 공회전시키면 연료는 헛되이 낭비되며 엔진수명도 단축됩니다.

■ 불필요한 짐을 싣고 다니지 않습니다.

- 트렁크내에 불필요한 짐을 싣고 다니면 그만큼 연료가 더 소비됩니다.
- 예비타이어와 고장대비용 부속품의에는 싣고 다니지 않습니다.

■ 타이어 압력을 수시 점검합니다.

- 타이어의 공기압은 최소한 일주일에 한번 정도 측정하여 항상 적정압력을 유지합니다.
- 공기압력이 20%정도 부족하면 연료는 7~8% 더 소비됩니다.

■ 주행연료(연료사용량당 주행거리)를 점검합니다.

- 주유량과 주행거리를 기록하면 주행연비(km / l)를 계산해 낼 수 있습니다.
- 동일거리 주행시 연료가 과다소모되면 반드시 그 원인을 찾아 정비합니다.

■ 자동차는 항상 잘 점검합니다.

- 자동차를 정기적으로 점검하여 사고를 예방하고 차량의 성능을 유지할 수 있도록 합니다.