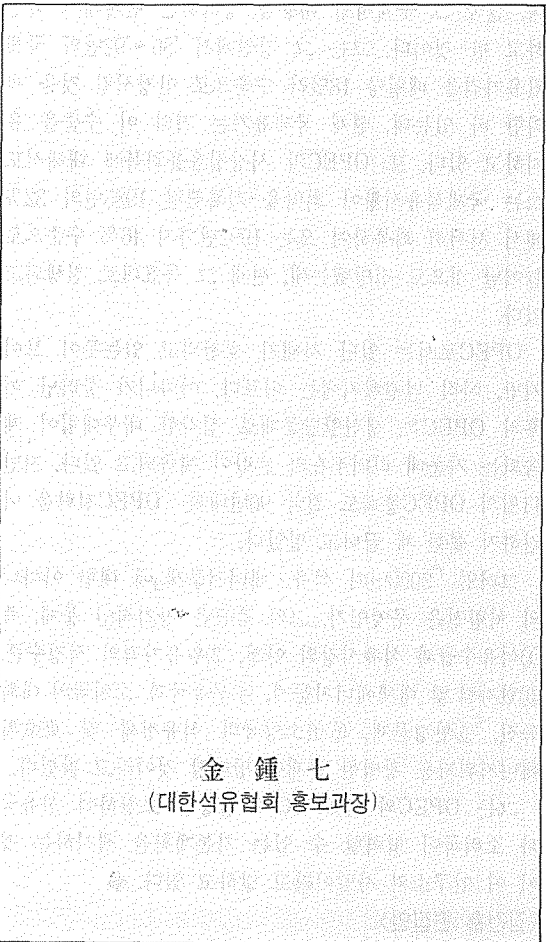


「올 겨울 석유공급 문제없다」- 이 말은 요즘 정유 회사 수급담당자들이 다짐하는 구호이다. 그것은 석유 공급자로서의 책임을 다하려는 스스로의 약속이며, 동시에 소비자들에게 안심을 갖게 하려는 외침이다.

석유소비자는 겨울철에 불안한가? 작년의 경우, 한창 추웠을 때 한동안 등유와 경유가 파동을 겪은 적이

“冬節期 석유수급 이상없다”



金 鍾 七
(대한석유협회 홍보과장)

있다. 소비자들의 원망섞인 한숨이 신문·방송에 보도되면서 그런 현상이 다소 과장되게 전해지는 바람에 많은 사람들이 심리적 불안감을 겪은바 있다. 그래서 올해도 올겨울(10월~익년 3월)석유공급 사정이 어떨지 미리 대비해야겠다는 심리가 작용함은 자연스런 일이며, 따라서 공급자인 정유회사나 석유대리점은 물론이고 동력자원부 관계관들도 이미 몇달전부터 동절기 유류수급대책에 적지 않은 신경을 쓰고 있는 것이다.

그러나 이번에도 위험성은 있다는 것이 매스컴들의 일반적인 염려이다. 벌써 9월하순에 저유황B-C油 파동조짐을 언급했고, 10월중순에는 등유수요 급증을 진단하더니 12월초에 이르러 소비실적 분석과 함께 수요 확대추세를 제시하고 있다. 과연 소비량이 크게 신장되고 있음은 사실이며 난방보일러용 병커C油 공급차질도 가격할인 여부로 잠깐 일어 났지만, 금년 동절기 석유 연료에 아무 문제도 없을 것이라는 확신을 공급자들은 강조하고 있다.

이러한 사정을 알아보고 확인하기 위해 관련자료 조사와 아울러, 수도권지역 석유공급의 대임을 맡은 仁川의 저유소를 탐방하였다.

仁川 월미도 앞에는 호남정유(주)의 연안유조선이 닿는 브이(Buoy)가 있다. 이 부표는 仁川항에 드나드는 선박용 일반접안시설과는 별도로, 유류수송선을 위한 접안·양하시설물을(각 정유회사별로)저유소가 있는 앞바다쪽에 따로 설치한 것이다. 12월 2일 아침 8

시, 이곳에는 3만톤짜리 연안석유수송선 「코리아·서니힐」號가 들어오고 있었다.

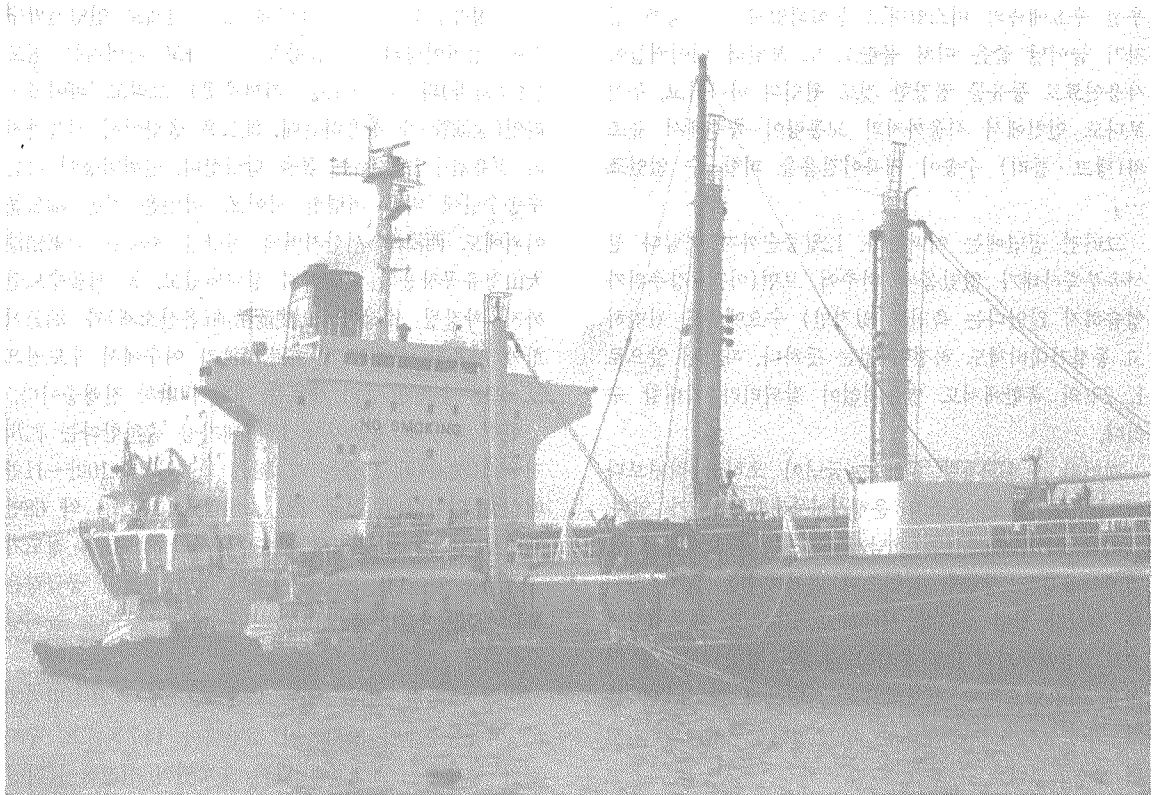
수심 25m 정도 되는 지정위치에 정박한 다음 바닷물속에 잠겨있는 대형 석유파이프에 유조선 특장호스를 연결한다. 수백미터 거리를 둔 해안 저유소 오일·탱크로 석유제품이 이동하는데 맑은 종류의 정질유파이프와 탁한 종류의 중질유파이프로 구분되어 있다. 연결장치 확보 및 작업을 위해 4개의 흩어진 浮標 한가운데쯤에 널따란 바아지(Barge)가 떠 있다.

석유제품 양하(揚荷)작업은 이곳에서 매일 한다. 하루종일 걸려야 3만톤급의 작업이 끝난다. 비교적 연안용 가운데 최대급인 이런 유조선이 호남정유 저유소 뿐만 아니라 인천에 대형저유소를 두고 있는 油公·京仁에너지·雙龍精油쪽의 앞바다에도 매일같이 드나든다. 서울을 비롯한 수도권지역의 유류공급 대부분이 이곳 인천소재 저유소에서부터 각 주유소나 공장·아파트·빌딩등으로 수송되기 때문이다.

수도권지역의 유류소비율은, 월동기 6개월의 주요유종(등유, 경유, B-C油, 저유황B-C油)가운데 41% 이상이다. 또 89년 10월부터 90년 3월까지 全油種의 예상 수요(국제빙커링포함) 1억 8,836만 배럴 중에서 6,646만 배럴이 수도권에서 소비되는 35%의 전유종인 것이다. 그러나 문제되는 것은 (열여섯가지나 되는 석유제품이 모두 그런것이 아니라) 주로 등유와 경유가 가끔 부족된다는 것이다. 왜 가끔이나 하면 70년대에 두차례 나타났던 세계적 석유위기에 그야말로 “어쩔수 없이” 등·경유과동이 잠시 있었을 뿐 그리고 88년에 한차례 느닷없이 등유공급부족이 역시 잠시 며칠만 있었을 뿐 이지 60년대 이후 30여년간에 사실 석유제품이 모자랐던 적은 거의 없었다는 것이 석유업계 종사자들의 주장이며 변명이다.

여하튼 문제의 등·경유가 월동기중 수도권에서 집중소비되는 비율은 올겨울에 각 55%와 46%나 차지한다. 때문에 간혹 겨울철 공급이 원활치 못해도 거의가

▼ 仁川앞바다에서 파이프·라인을 통해 貯油所 탱크로 석유제품을 보내고 있는「코리아·서니힐」号



주요 유종별 국내소비증가 전망

(단위 : 천 B, %)

구 분	휘발유	등 유	경 유	B-C유 (총량)	저유황 B-C유	나프타	LPG	제품계
'88 월동기	7,486	8,385	42,816	46,489	31,100	17,680	14,954	146,338
전년대비 증가율	27.5	37.9	15.4	29.5	38.5	10.3	22.3	20.7
'89 월동기	10,305	10,972	50,888	52,559	35,005	28,848	18,311	181,133
전년대비 증가율	37.7	30.9	18.9	13.1	12.6	63.2	22.4	23.8

(註) ① 제품계는 전 유종이며, 월동기는 10월~3월임.
 ② 국내 소비이므로 벵커링은 제외함.

수도권지역에서만 일어나는 일인데, 저유황B-C油도 수도권집중도가 41%라는 점에서 약간의 수급문제를 내포하게 된다.

지난해 겨울에 대해 호남정유 仁川저유소 俞文鎭부소장은 다음과 같이 지적한다. 『88년의 등유부족사태는 우선 수요예측의 미스였다고 분석되었지요. 그렇게 갑자기 늘어날 줄은 미처 몰랐고 또 보일러 메이커들이 사용연료로 등유를 권장한 것도 원인의 하나이고, 무엇보다도 인천에서 서울까지의 교통량이 폭주해서 유조차(탱크·롤리) 수송이 거북이걸음을 피할 수 없었죠...』

그러면 금년에는 어떠한가. 12월중순까지 이렇다 할 석유부족사태가 없었음에 비추어 보면(아직 강추위가 엄습하지 않았다는 측면도 있지만) 수요예측도 원만하고 동절기대비책도 허점이 없는 듯하다. 따라서 앞으로 1, 2월의 흑한에서도 별문제없이 잘되리라 기대할 수 있다.

경인간 도로교통량 문제는 금년이 오히려 작년보다 더 할 것이므로 유조차 운행상 우려되는 바가 있다. 그러나 이에 대해서도 호남정유에서는 확보차량과 용역계약차량을 상당수 늘렸으며 운행횟수를 많이 하도록 24시간 철야 출하를 시행하고 있다. 또 제품저장탱크도 3만배럴짜리 2개 추가(12월 5일 완공)하는 등 전력을 기울임으로써 전체적으로 작년보다 약 3배의 출하·수송능력을 가동한다는 것이 이곳 저유소의 발전된 모습이었다.

仁川 이외에도 전국 주요도시권에는 국내 5개정유회사의 저유소들이 요소소소에 자리잡고 있는 바, 각 저유소들마다 저장과 수송력 확장에 애쓰기는 마찬가지라고 한다. 또한 각지역에 산재한 저유소로 석유제품을 보내는 수단은 (정유회사마다 구성비가 다르지만) 대체로 정유공장이 모두 해안에 있는 관계로 연안선박수송이 절반이상의 큰 물량을 차지하고 나머지는 철도(유조화차)와 육로(소량·가까운곳) 그리고 파이프·라인(送油管)을 활용하는데, 油公은 울산에서 서울까지의 송유관수송량이 큰 몫을 담당한다. 단위비용이 다른 수송수단에 비해 저렴한 파이프·라인은 기존 油公분 이외에도 西海岸 서산지역에 지난달 준공한 極東精油 大山정유공장이 天安까지 설치되었고, 곧 서울수도권까지 확장될 예정이며, 雙龍精油(온산소재)와 油公이 함께 사용할 송유관 및 湖南精油가 여수에서 수도권으로 보낼 송유관 등의 새로운 계획이 착착 진행중이다.

한편 하루에 유조차가 1,000대가량 출하한다는 仁川 저유소(湖油)의 요즘은 그 陸上 물량이 약 10만~11만 배럴에 달한다니, 전국 1일 소비량을(年平均) 약 68만 배럴로 볼 때 이곳 1개 저유소에서만 약 15% 정도가 공급되는 것이다. 그런데 이곳의 작년 동절기 공급량은 平均 8만6천배럴(陸上)이었다니 대충 22%나 늘어난 셈이다.

이런 흐름을 전국수요로 보면, 연초부터 10월말까지의 석유류총소비 증가율이 전년대비 14.7%이고, 수도권의 증가율은 29.1%에 달해 수도권의 신장폭이(작년

월동기중 주요 4개유종 수급계획

(단위: 천배럴, %)

구 분		1988		1989	
			전년대비		전년대비
제 품 계	수요(수도권)	153,248 (57,595)	21.1 (26.0)	188,365 (66,463)	22.9 (15.4)
	공 급	169,990	18.0	196,819	15.8
등 유	수요(수도권)	8,385 (4,439)	37.9 (50.6)	10,972 (6,111)	30.9 (37.7)
	공 급	9,498	43.3	11,658	22.7
경 유	수요(수도권)	43,560 (19,732)	16.7 (32.9)	51,638 (23,765)	18.5 (20.4)
	공 급	44,738	11.7	54,677	22.2
B - C 유	수요(수도권)	51,160 (18,114)	28.6 (17.0)	57,570 (20,151)	12.5 (11.2)
	공 급	58,258	20.6	63,620	9.2
저 유 황 B - C 유	수요(수도권)	31,100 (13,924)	38.5 (15.8)	35,005 (14,522)	11.0 (4.3)
	공 급	31,118	33.8	34,529	11.0

- (註) ① 공급량은 생산+수입이며
- ② 수요량은 내수+방카링
- ③ 전년대비는 증가율 %

- ④ 월동기는 10, 11, 12, 1, 2, 3의 6개월임.
- ⑤ () 내는 수도권임.
- ⑥ 제품계는 전유종임.

동기간 17.9%임) 금년에 더욱 커질듯 하다. 또한 등유 하나만 중점적으로 보면, 전년대비 10월말까지의 전국 증가율이 35.9%인데 그것이 10월 한달동안 143.6%로 대폭 확대된 것이다.

등유소비가 이처럼 크게 증가하리라는 예상은 작년 사태에 비추어 일찌기 재산되었다. 즉 '89년 4월에 동자부가 1차적으로 「월동기 석유수급대책」을 세운후 10월에 다시 구체적 수급계획을 각 시도에 시달하였다. 이 최신계획은 전국의 등유의 10월한달 증가율이 전년 대비 138.2%였는데 실제 실적집계는 143.6%로 더 늘어난 것이다.

그러나 비록 등유수요 신장률이 일시적으로 높아진 했지만 공급상 절대 우려할만한 일은 아니라는 것이 이곳 저유소 張吉泰소장의 설명이다. 『왜냐하면 동자부의 사전대책이 주효해서 어느 정유회사나 차질이 없을만큼 준비에 철저하기 때문이죠. 전국적으로 제품 저장시설과 수송수단확보가 크게 늘어나고 있는데, 저장시설은 등유가 54일분, 경유가 29일분이나 되고 실제 재고(在庫) 수준도 등유가 30일분 이상을, 또 경유

가 20일분 이상을 유지토록 하고 있으니 별문제 없을 겁니다.』

張소장의 자신있는 말씀을 들으면서 저유소를 쉬지 않고 드나드는 대형 탱크롤러 차량을 바라보니 그럴듯한 감도 든다. 작년에 주로 에를 먹었던 육로스송(차량) 교통문제를 금년에는 횡수확대작전으로 해결하려는 각 정유사의 노력이 다른 보완대책과 함께 효과를 크게 올리도록 기대할 뿐이다.

▼ 俞文鎮 부소장(左)과 南敬德 부소장

