

한·일 새천년 석유회의

이 자료는 지난 4월 19·20일 양일간 대한석유협회에서 개최된 「한·일 새천년 석유회의」의 발표 내용중 일부와 질의응답을 정리·요약한 것이다.

-편집자 주-

일본 석유산업의 현황과 석유정책 방향

1. 규제완화 추이

석유업법의 폐지는 지난 2월에 각의 결정되었다. 예나 지금이나 일본은 자원소국이고 석유의 중요성이라는 차원에서 일본의 석유산업은 1931년부터 석유업법에 의해 규제를 받아왔다. 그때까지 자유경쟁의 기회가 있었지만, 1959년의 GATT 동경회의에서 당시 미국의 경제면에서의 압도적 우위가 무너지고 일본에 무역외환 제한 철폐압력이 있었기 때문에 1960년, 정부가 무역·외환자유화의 대강을 결정했다.

이의 영향으로 통상산업성은 자유화의 검토를 시작했는데, 원유수입자유화를 위해서는 완전한 자유화보다도 석유업법을 근거로 하는 사업규제를 중심으로 한 석유정책이 바람직하다는 방향으로 갔다. 그리고, 1962년에 석유공급계획의 책정·석유정제업의 허가·특정설비의 허가 등을 근간으로, 안정공급·효율성의 관점에서 '소비지정제주의' 달성을 기본으로 하는 '석유업법'이 공포되었다.

그 후, 국제적인 자유화 요청이나 석유산업을 둘러싼 환경변화를 배경으로 석유업법의 제1단계 규제완화가 1987년의 석유심의회의 보고를 기초로 5개년 Action Program에 따라 실행되었다.

석유산업의 판매·생산에 관한 경쟁을 제한해 온 규제의 재검토와 석유시장의 틀 재구축을 위해 2차설비허가의 운용탄력화, 개별 유종에 대한 생산폭지도 폐지, 등유재고지도의 폐지, 주유소건설지도·轉籍를 폐지, 원유처리폭지도 폐지 등이 시행되었다.

게다가, 일본의 거품경제가 붕괴되어 경제활성화 필요성으로 석유에 대해 내외가격차의 축소가 요구되어 '안정공급'과 동시에 경쟁원리를 도입한 '효율적공급'이 요청되게 되었다. 그리고, 1996년 4월 이후 제2단계 규제완화로 특성법 폐지에 따른 석유제품의 수입자유화, 주유소의 참여규제완화, 그에 따른 품질이나 석유비축유지를 위한 법률개정 등이 시행되었다. 1997년부터 1998년에 걸쳐 석유제품수출 자유화(1997.7), 주유소 공급원증명제도 폐지(1997.12), 셀프주유소의 해금(1998.4)등이 시행되었다.

2. 석유산업의 현황

일본의 보통휘발유의 소매가격과 원유 CIIF가격의 추이를 보면 1996년 4월에 석유제품 수입자유화가

시행되었는데, 그 전후부터 원유 CIF와 소매가격차가 급속하게 축소되었다는 것을 알 수 있다. 즉, 최근 5년간 국내시장에서의 경쟁심화에 의해 마진은 축소 되었다.

수익(영업이익·경상이익)은 1998년까지 일관되게 저하되었다. 석유산업 입장에서 어떤 상황에서도 수익을 올릴 수 있도록 구조개선을 하는 것이 긴급과제였다. 人·物·金(자본)에 대해 모든 면에서 합리화가 진행되었다. 1999년에는 합리화가 진행되었기 때문에 수익은 개선경향을 나타내었다. 또, 2000년에는 더욱 개선 될 것으로 예상되고 있다.

주요 합리화 대책을 열거하면, ①물류효율화(탱크로리와 탱커의 대형화, 공동배송, 공동자회사, 저유소의 통폐합), 바터거래확대, ②주유소의 삭감(최근 5년간 8%, 4,800개 감소), ③본사기구 축소·지점수 삭감·본사기능 통합(Exxon-Mobil 등), 본사이전(동경중심부에서 교외지역(昭和셀석유, Exxon-Mobil 등), 지방(정제전문회사 등), ④인원감축(채용억제·조기퇴직제도 등에 의해 5년간 30% 감소한 24,700명), ⑤정제능력감축·정유공장폐쇄(1999년부터 2001년 6월까지 32만b/d 능력 감축 예상), ⑥유류지의 매각축진, ⑦관련사업부문 매각, ⑧유이자부채 압축, ⑨합병·제휴, ⑩콤비나트통합계획 등이 추진되었다.

그 결과, 규제완화 전에는 석유산업 전체적으로 약 35,000명의 인원이 근무했었으나, 약 1/3의 인원이 감축되어 1999년에는 24,000명이 되었다. 현재 안정을 찾긴 했으나 아직 감축계획은 진행되고 있다.

판매부문에서는 비효율·소규모 주유소를 중심으로 5년간 약 5,000개 주유소가 폐쇄되었다. 물론, 한편에서는 소방법의 규제완화에 의해 인정된 셀프주유소의 건설도 시행되었다. 원래 주유소수가 너무 많다는 지적을 받았기 때문에 앞으로도 합리화가 진행될 것으로 보인다. 일본의 판매망은 구미와 달리 특약점 중심으로 구성되어 있는데, 최근에는 다각화나 판매량 등에 의한 이익확보를 지향하는 한편, 이익을 올릴 수 없으면 타업종으로 전향한다는 자세도 선택방법중 하나로 부각되고 있다. 그러나 아직 그러한 생각을 갖고 있는 경영자는 많지는 않다고 한다.

제휴나 합병에 대해서는 최근 수년간 상당히 진행되어 현재 일본 석유업계는 日石三菱·코스모, 出光興産, 昭和셀석유·JOMO, Exxon-Mobil 등의 4개 그룹으로 재편되었다. 5년전에는 석유연맹의 원매회사 12개사, 정제회사 13개사등로 8개 그룹이었다. 1999년 이후 급속히 집약이 진행되어 日石과 三菱의 합병(1999년 4월), 日石三菱과 코스모석유의 물류·정제부문 제휴(1999년 10월), JOMO와 昭和셀석유의 정제·물류 등 사업통합 합의(2000년 3월), Exxon-Mobil의 유한회사화와 그룹 공통 마케팅 서비스회사의 설립(2000년 2월), 東燃과 제너럴석유의 합병(2000년 7월) 등이 시행되었다. 이러한 합리화·효율화의 결과, 정제·판매코스트 절감이 추진되었다.

3. 석유산업 규제완화의 최종단계

제2단계 규제완화에 대해 실질적으로는 석유산업은 자유화되었지만, 석유업법은 존속되었다. 석유심의회는 1998년 6월에 국내에 일정한 정제능력을 확보하는 것이 필요, 사업허가등 수급조정규제는 폐지, 표준액에 의한 가격규제는 폐지 등을 2001년까지 실현하는 것 등을 내용으로 정리해 이를 바탕으로 한 수급조정규제폐지후의 긴급시 대응방안을 검토했다. 1999년 8월의 보고에서는 강인한 석유산업의 존재가

Security상 중요하기 때문에 2001년중 석유업법의 폐지, 석유비축법의 개정 등이 보고되었다.

정부는 금년 2월 6일, '석유의 안정적인 공급 확보를 위한 석유비축법 등의 일부를 개정하는 등의 법률안'을 각의 결정하고 국회에 제출했다. 개정 석유비축법에 대해서는 시행규칙이 제정되고 연내 시행될 전망이다. 개정된 주요 내용은 ①석유업법의 폐지, ②석유비축법의 개정, ③석유공단법의 개정(기발견 유전의 자원 구입 등에 필요한 자금공급을 가능하게 하는 등 공단기능을 강화)등이다. 주요 포인트가 3가지가 있는데, a)석유정제업·석유판매업 등의 신고제, 석유수입업의 등록제의 정비, b)경제산업성 장관에 의한 국가비축방출명령규정의 정비, c)추진급시의 생산예정물량의 증가 권고 등인데 석유비축의무의 이행확보의 강화 등에 의해 긴급시 대응을 위한 기반강화를 도모하는 것이 핵심 내용이다.

4. 전력·가스의 규제완화

전력·가스의 규제완화에 대해서는 경제구조개혁의 일환으로 시장메카니즘의 도입에 의한 공급효율화가 진행되었다.

전력은 발전부문의 자유화로 1995년부터 도매(IPP)가 인정되어 이미 많은 석유회사가 참여하고 있다. 2000년 3월 이후는 대형 소매 공급의 자유화(20,000볼트 이상, 계약 전력 2,000kW)와 동시에 송전선의 이용에 대해 탁송제도가 제도화되었다.

또, 가스에 대해서는 1995년부터 200만 m^3 로 내려 탁송이 의무화되었다.

향후, 2002년에 제도의 재검토를 시행하는 것으로 되어 있는데, 경제산업정비에 1월에 연구회가 설치되어 검토가 시작되었다. 파이프라인망의 참여규제 방안이나 소매의 자유화 범위 등이 검토과제로 되어 있다. 석유연맹은 이러한 규제완화를 사업기회로 보고 적극적으로 대응해나갈 필요가 있다는 등 공정한 경쟁이 확보되도록 공익과 자유화 부분의 명확화를 요청해 나갈 계획이다.

5. 환경규제동향(경유의 저유황화)

(1) 지금까지의 환경·품질대책

지금까지 일본석유산업은 정유공장의 NO_x, SO_x 등의 환경대책으로 1968년부터 1999년까지 30여년간 1조6,000억엔을 투자해왔다.

또, 품질개선에 대해서는 휘발유의 무연화를 1975년에, 벤젠에 대해서는 2000년 1월부터 1%로 저감했다. 게다가, 금년부터 휘발성유기화합물(RVP)을 하절기에 한해 자체적으로 78kpa에서 72kpa로 한다.

그리고, 경유의 유황성분에 대해 환경청은 1989년 12월에 '중앙공해대책심의회'의 답신에 따라 디젤차로부터 배출되는 NO_x 및 PM에 대해 배출가스규제강화의 방침을 추진했다. 석유업계는 디젤차의 배기정화시스템(EGR 등) 도입을 위해 1992년부터 황함량을 2,000ppm 이하로 1997년 10월부터 500ppm 이하로 했다.

(2) 최근 경유저유황화 동향과 대응

이러한 환경대책과 아울러 석유연맹은 거듭되는 자동차배출가스의 저감을 위해 자동차공업회와의 공

동연구프로젝트인 JCAP(Japan Clean Air Program)을 1997년부터 추진해왔다.

그러나, 1999년 이후 특히 동경으로부터의 요청등 경유배출가스대책과 그것을 위한 경유중의 황함량 저감에 대한 사회적 요청이 높아져 2000년 3월에는 자동차공업회 · 통산성과도 협의가 이루어져 적극적으로 저유황경유 공급을 하는 내용의 기본방침을 발표했다.

그 후, 국가 등에서 신장기규제의 조기실시 등에 대해 검토가 진행되고 있고, 게다가 지방자치제 등으로부터 광범위한 요청(유황분 저감요청, 實車주행시험을 위해 저유황경유의 공급요청 등)이 석유연맹에 들어오는 상황에 이르게 되었다. 왜 이러한 방침결정까지 이르게 되었는가를 알기 위해서는 행정 · 사법의 동향을 알 필요가 있다.

(a) 우선, 환경청 관련해서는 부유입자상물질의 인체에 미치는 영향에 대한 관심의 급속한 고조 등을 배경으로 중앙환경심의회는 경유차량의 신장기규제를 2005년까지 달성하는 것, 경유중의 황함량을 2004년까지 50ppm으로 저감하는 것 등을 내용으로 하는 '향후 자동차배출가스저감대책방안을 정리하고 또 현행 자동차Nox법에 대해 특정 지역을 재검토하고 PM을 규제의 대상물질로 추가하는 것을 결정했다.

(b) 다음으로 동경都是 1999년에 '디젤차 NO작전'을 발표해 버스 · 트럭에 대한 디젤입자상제거장치(DPF)의 장치의무화, 경유우대세제의 시정, 경유함량규제의 강화 등을 제창했다. 석유연맹에도 경유중 유황농도의 조기저감요청이 있었다.

2000년 12월에는 배출가스에 관한 규제로서 동경도 독자의 PM(입자상물질)배출기준의 설정에 의한 디젤차의 운행금지(2003년 10월 실시), 연료대책으로 중유혼화연료의 사용금지 · 판매금지 등을 내용으로 하는 공해방지조례개정안을 가결시켰다. 50ppm경유에 의한 DPF장착차의 대규모 주행시험을 금년도부터 실시할 예정으로 석유원매회사 및 석유연맹에 대해 저유황경유의 공급에 대해 협력요청이 있었다. 그의 버스 · 운송회사로부터도 마찬가지로 요청이 있다.

(c) 재판동향에 대해보면, 2000년 1월, 神戸(코오베)지방법원에서는 공해병인청원자들이 국가와 阪神(한신)고속도로공단을 상대로 벌인 尼崎공해소송에서 국가와 공단의 도로설치 · 관리책임을 인정해 손해 배상을 명함과 동시에 부유상입자물질이 규제치의 1.5배를 웃도는 경우에서의 도로공용의 금지를 인정하는 판결을 내렸다. 그후, 국가와 원고는 국가 및 공단이 尼崎지역에서의 대기오염개선을 위한 대책을 추진하는 것으로 화해가 이루어졌지만, 화해조항에는 '2004년말까지 경유의 저유황화달성', '관계업체에 자주 공급의 조기실현요청'이 포함되어 있다. 그리고, 名古屋(나고야)에서도 마찬가지로 판결이 나왔다.

이러한 사회적 요청으로 석유연맹은 2001년도 이후, '저유황경유의 부분 공급에 있어서는 소비자의 혼란을 초래하지 않도록 가능한 한 저유황경유의 공급량을 증가시키기 위해 필요한 대응을 실시한다. 부분 공급은 2003년 10월부터 시행한다.' 등의 기본방침을 결정했다. 석유연맹은 현재 동경도 이외에서 여러 공급체로부터 시험공급 등의 요청을 받아 거기에 따라야 하는 대응을 하고 있다.

간단히 말하면 50ppm저유황경유는 2003년 10월부터 석유업체는 자체적으로 부분 공급을 하고 2004년말까지 전면적으로 저유황경유를 공급하는 의무를 지게 되어 있다. ♣