

MTBE, 가동률 하락으로 타이트

현대석유화학 60% · 대림산업 80% ... 정기보수도 걸림돌

국내 MTBE 공급량이 수요량을 따르지 못하고 있다.

국내 자동차 보유대수의 꾸준한 증가로 인한 가솔린 소비량 증가와 함께 환경보호를 위한 법적 산소함유량 강화, 정유사들의 옥탄가 경쟁 등으로 MTBE 수요량이 급증하고 있는데도 공급량이 부족, 수입으로 대체하고 있는 실정이다.

국내 MTBE 수급전망				
(단위: 1000M/T)				
구 분	1995	1996	1997	
생산능력	대림산업	120	120	120
	유 공	120	120	206
	LG칼텍스정유		100	100
	쌍용정유		30	60
	현대석유화학		50	100
	LG MMA	25	25	25
	계	265	445	611
수요량	유 공	150	150	206
	LG칼텍스정유	75	135	159
	쌍용정유	70	82	96
	현대석유화학	31	50	59
	한화에너지	27	38	52
	계	353	455	572
수급 밸런스		+88	-10	-39

더욱이 MTBE 원료인 라미네이트-1 물량 확보가 쉽지 않아 기존 MTBE 생산기업은 물론 신설기업들의 가동률도 60~80%에 그치는 등 98년까지 수급밸런스에 있어서 상당한 진통이 예상되고 있다.

관련업계에 따르면, 7월14일 10만톤 생산능력의 MTBE 공장을 신규 가동하기 시작한 현대석유화학은 원료인 라미네이트-1 확보에 실패, 가동률이 60%선에 그치고 있는 것으로 알려졌다.

이에따라 현대석유화학은 MTBE 공장이 없는 대산단지의 삼성종합화학으로부터 원료구입을 시도했으나 삼성이 고가를 요구해 무산됐고, 중국으로부터의 수입도 여의치 않아 가동률 저조가 97년10월 제2NCC 완공때까지 계속될 것으로 예상되고 있다.

현대석유화학은 삼성종합화학과의 협의에서 「C&F Japan 나프타가격×1.1」을 제시했으나 삼성은 「C&F Japan 나프타가격×1.25」를 요구, 협상이 불발된 것으로 알려졌다.

삼성종합화학은 유공에 「C&F Japan 나프타가격×1.0」에 공급해오고 있는 터여서 현대석유화학으로서는 수용할 수 없는 무리한 가격으로 판단, 차라리 가동률을 낮게 가져가고 있는 것으로 알려졌다. 현대석유화학이 가동률 하락까지 감수한 것은 현재 나프타 가격이 톤당 190~215달러 선으로 1.25를 곱할 경우 톤당 240달러에 이르고 운임비 20달러를 감안하면 제조원가가 톤당 260달러에 육박, MTBE 가격 270~280달러와 비교, 도저히 채산성이 맞지 않는 것으로 판단한 때문이다.

12만톤 생산능력의 대림산업도 7월 원료부족으로 가동률이 80%대로 하락, 미국과 장기계약한 「US Gulf가격-15달러」 수출물량을 지연시킨 것으로 알려졌다.

이에따라 MTBE 수요기업인 쌍용정유는 사우디아라비아로부터 12만톤 가량을 수입하고 있는 것으로 나타났다.

원료 확보가 원활치 못함에 따라 96년 10월초 가동예정인 5만톤 생산능력의 유공, 6만톤의 쌍용정유(97년초)도 100% 가동률을 유지가 어려울 전망이다.

한편, 메탄올 등 원료가 상승 및 정기보수 등도 MTBE 가격 및 수급에 영향을 미칠 것으로 분석되고 있다.

여기에 말레이시아 공장이 8월1일부터 9월11일까지 40일간 정기보수를 실시한 것을 비롯 유공이 10월15일부터, LG칼텍스정유는 11월 간이보수기간을 거쳐 97년2월 정기보수를 각각 계획, MTBE 수급타이트가 쉽사리 해소되지 않을 것으로 분석되고 있다.

