

石油流通構造의 現況과 課題

— 大韓石油協會 · 弘報室 —

I. 序 言

石油은 經濟社會의 발전을 지탱하는 基礎物資이다. 石油代替에너지가 도입되고 에너지 消費節約이 추진되고 있지만, 石油은 여전히 에너지 供給의 大宗을 차지하고 있다.

우리 나라 經濟社會의 발전을 지속하기 위해서는 石油의 定安供給의 확보가 불가결하며, 따라서 石油産業은 우리 나라 經濟 안전보장의 義務를 담당해 나가야 하는 위치에 있다.

石油資源의 供給과 配分은 생산자로부터 소비자에게 石油流通機構를 통하여 이루어진다. 우리 나라 石油流通機構는 우리 經濟社會 토양에 뿌리내려 적응, 定着하였으며, 流通上의 낭비를 줄여 適正價格으로 제품의 品質을 보전, 良質의 제품을 소비자에게 安定供給하여야 하는 막중한 義務를 수행해 나가야 한다.

우리의 石油流通機構가 보다 효율성을 提高하고 발전을 거듭하여 『資源의 最適配分』이라는 流通機構로서의 理想을 실현할 수 있도록 노력해야 할 까닭이 여기에 있다.

이러한 石油産業의 위치와 石油流通機構의 義務, 그리고 나아갈 방향을 인식하면서 石油製品 流通構造의 現況을 살펴보고 石油民需市場의 일반제품을 중심으로 石油流通構造가 안고 있는 문제점을 검토하고, 그 改善方向을 모색해 보기로 한다.

II. 石油製品 流通構造

石油製品 流通市場은 大別하여 民需市場, 軍

納, 그리고 國際船舶/항공기 給油로 분류된다.

그러나 여기에서는 石油流通構造 전체에서 차지하는 重要도와 比重을 고려하여 民需市場의 流通構造에 한정하기로 하며, 그 중에서도 特殊製品(溶劑, 아스팔트, 윤활유 등)을 제외한 一般製品 流通市場에 대하여 論하기로 한다.

1. 一般製品 流通機構

여기에서 편의상 石油의 一般製品이라 함은 高級揮發油, 普通揮發油, 燈油, 輕油, 프로판, 부탄과 輕質重油(벙커A), 重油, 그리고 重質重油(벙커C)를 말하기로 한다.

그리고 一般製品을 다음과 같이 輕質油와 重質油로 분류하기로 한다.

輕質油

高級揮發油 } : 乘用車 燃料
普通揮發油 }

燈油 : 農機械用, 가정용 燃料

輕油 : 버스, 트럭, 중장비, 철도기관차, 船舶 燃料, 난방용 燃料, 發電用 燃料, 石油化學 原料

프로판 : 都市가스, 가정용 燃料, 工業用

부탄 : 乘用車(택시)燃料, 工業用

重質油

輕質重油(벙커A) : 船舶 등의 燃料, 工業用 燃料

重油 : 船舶 등의 燃料, 工業用 燃料

重質重油(벙커C) : 大型船舶, 철강·시멘트 등의 工場, 發電所 燃料.

□ 特輯：石油流通 □

一般製品の流通機構는 대체로 精油会社 → 代理店 → 注油所 → 消費者로 이어지는 비교적 단순하고 안정된 販賣組織을 형성하고 있다(石油事業法施行令第2條 참조). 이들 販賣組織은 精油会社別로 대체로 질서정연한 계열을 이루고 있는데 82年 6月 말 현재 그 組織의 대강은 다음과 같다.

선박등의 重質油가 대부분이고, 代理店 販賣는 車輛用, 가정·업무용 輕質油가 大宗을 이룬다. 82年 上半期中 판매실적은(表2)와 같다.

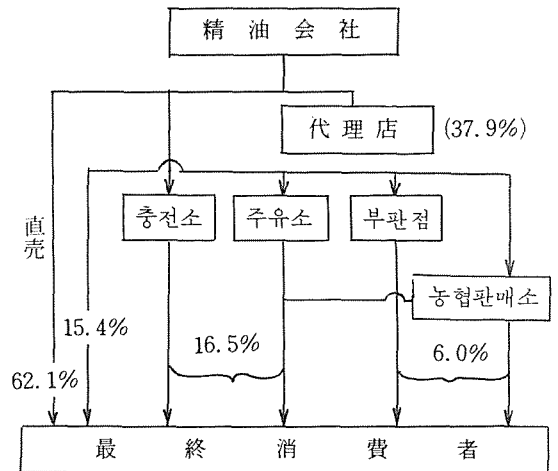
(그림1)은 一般製品の 流通經路를 나타낸다. 37.9%의 代理店 販賣 가운데 16.5%가 注油所(또는 충전소)를 통하여 판매되고, 6.0%가 副販店(農協販賣所 포함)판매, 나머지 15.4%가 代理店 直売로 되어 있다.

(表1) 石油製品 販賣組織

(82年上半期현재)

販賣組織	數	備 考
精油会社	5	
代理店	113	支社/영업소 독립단위로 계산
注油所	1,748	
充塡所(LPG)	111	
副販店	5,800	推算, 燈油, 輕油취급
農協산하 販賣所	760	農家用揮發油, 燈油, 輕油 販賣石油事業法施行令第2條 3 참조

(그림1) 一般製品 流通經路(82年上半期)



(1) 石油製品的의 流通經路

82年 上半期中의 一般製品 판매 가운데 精油会社 直売가 62.1%, 代理店 販賣가 37.9%를 차지하고 있다. 精油会社 直売는 發電, 철강·시멘트 등 기간산업을 비롯한 각종 生産工場 및

(表-2) 流通段階別 販賣実績

(82年 上半期)

(單位：BPCD)

油種	区分	民需總計 (100%)	精油会社		代理店							
			直 賣	%	合 計	%	注油所(P)	%	副販店(P)	%	直賣(p)	%
高級揮發油		517	18	3.5	499	96.5	486	94.0	-	-	13	2.5
普通揮發油		10,708	227	2.1	10,481	97.9	9,643	90.0	178	1.7	660	6.2
프 로 판		7,398	667	9.0	6,731	91.0	-	-	6,731	91.0	-	-
부 탄		9,593	1,085	11.3	8,508	88.7	8,508	88.7	-	-	-	-
燈 油		20,442	1,084	5.3	19,358	94.7	8,343	40.8	9,253	45.3	1,762	8.6
輕 油		94,727	31,243	33.0	63,484	67.0	37,202	39.3	7,237	7.6	19,045	20.1
輕質油計		143,385	34,324	23.9	109,061	76.1	64,182	44.8	23,399	16.3	21,480	15.0
B-A 油		5,465	4,594	84.1	871	15.9	-	-	-	-	871	15.9
重 油		2,319	1,587	68.4	732	31.6	-	-	-	-	732	31.6
B-C 油		237,147	200,643	84.6	36,504	15.4	-	-	-	-	36,504	15.4
重質油計		244,931	206,824	84.4	38,107	15.6	-	-	-	-	38,107	15.6
總 計		388,316	241,148	62.1	147,168	37.9	64,182	16.5	23,399	6.0	59,587	15.4

[註] (P) : 予備直

〈그림 1〉에서 알 수 있듯이, 精油会社 直売, 代理店 直売로 되어 있는 重質油市場과 精油会社 → 충전소 → 消費者로 이어지는 증용차(택시) 부탄가스市場은 流通經路가 단순한 만큼 流通構造上에 큰 문제가 없다고 하겠다.

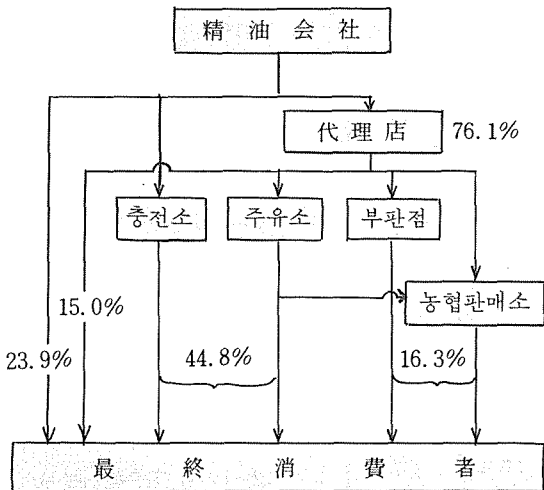
그러나 精油会社 → 代理店 → 注油所, 부관점 → 消費者로 이어지는 복잡한 流通經路를 거치는 輕質油 小売市場은 그 만큼 流通構造上의 많은 문제점을 안고 있다. 따라서 앞으로 이 輕質油 小売市場에 문제의 초점을 맞춰나가기로 한다.

(2) 輕質油의 流通經路

揮發油, 燈油, 輕油, 그리고 LPG 등 輕質油 販賣經路를 살펴보면, 精油会社 直売는 23.9%에 불과하고, 나머지 76.1%가 代理店을 통하여 판매되며 이 가운데 44.8%가 주유소(또는 충전소), 16.3%가 부관점(농협판매소 포함), 그리고 나머지 15.0%가 代理店 직매로 이루어진다(표2 참조).

〈그림2〉는 輕質油 流通經路를 나타낸다.

〈그림2〉 輕質油 流通經路(82年上半期)



(3) 重質油 流通經路

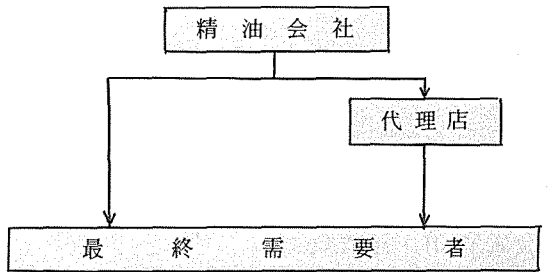
重質油 곧 輕質重油, 重油 및 벙커C油의 판매는 精油会社 直売가 84.4%, 代理店 판매가 15.6%로 형성되고 있다(표2 참조).

精油会社 直売는 대안위 需要處-發電所, 철

강·시멘트 등 기간산업을 비롯한 生産工場, 그리고 海運会社 또는 水産会社 船舶用 燃料이며, 대리점 판매 역시 中小企業체의 産業用 燃料로 供給된다.

重質油 流通經路를 圖示하면 〈그림3〉과 같다.

〈그림3〉 重質油 流通經路(82年上半期)



2. 石油製品의 價格

(1) 石油製品 販賣價格 制度

우리 나라의 石油製品 價格은 政府가 제품별, 流通段階別로 책정하여 전국균일 최종가격으로 告示하고 있다(石油事業法 제15조). 즉 精油社会 판매가격은 전국均一 輸送費 적용지역(43개 지역)에서 균일하다. 代理店 판매가격 및 주유소 小売價格은 전국 어디에서나 均一 手数料(輸送費포함)가 적용되어 균일한 판매가격이 적용된다.

石油製品 價格변동은 주로 原油價格의 변동과 換率의 변동 등으로 발생하는 변동요인이 일정물에 달하게 되면 石油製品 價格에 連動시키는 제도를 운영하고 있다.

石油製品은 原油를 처리하여, 연속적으로 생산되는 連產品이어서 個個 제품가격을 확정하기 어려운 특징을 지니고 있다.

그러므로 石油製品價格은 전체로서 原油처리 코스트를 보충할 수 있는 가격체계에 따라 규정되고 있다 하겠다.

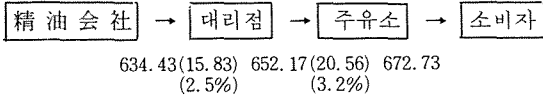
(2) 政府 告示價格

현행 石油製品가격은 82年 3月 11日 政府가 告示한 가격인바, 81年 11月 29日의 政府告示價格으로부터 工場渡가격 기준으로 평균 2.82% 인하되었다. 이 정부고시가격 인하는 64年 석

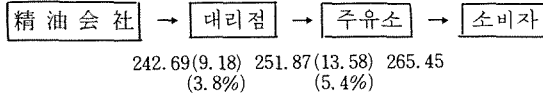
□ 特輯：石油流通 □

(3) 流通段階別 輕質油 價格狀況
告示價格 (단위: 원/ℓ)

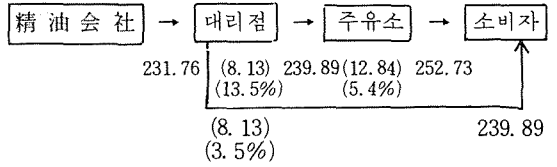
가) 보통揮發油



나) 燈油



다) 보통輕油



- [註] 1. 부가세 稅前價格
2. () : 마진額, (%) : 마진率

유제품 최고판매가격을 정부가 규정, 告示한 이래 처음 있는 일이다.

石油化学工業製品 원료인 나프타價格은 11.6

% 인하되었고, 프로판 가스, 부탄가스는 각각 10.6% 인하되었다. 産業國에서의 大宗인 벵커 C油도 2% 인하되었다.

流通段階別 現行石油製品 政府告示 판매가격은 <表3>과 같다.

현행 가격단계별 流通 마진에 대한 적정여부는 당연히 검토되어야 할 것이나, 현실적으로 代理店간의 과당경쟁으로 말미암아 告示價格에서 割引販売가 행해지는 등, 價格體系가 정상이라고 볼 수 없으므로 차후 정상을 되찾은 뒤에 연구할 기회를 갖도록 하고 여기서는 논외로 하고 싶다.

<表3> 流通段階別 販賣價格

(82年 3月11日 動資部告示)

(원/ℓ)

油種別	精油会社販賣價格		代 理 店		注 油 所	
	工物度	稅 後	手数料	價 格	手数料	價 格
<今番引下油種>						
저유황B-C油 (1.6%)	191.43	216.46	9.10	225.56		
저유황B-C油 (2.5%)	185.52	209.96				
B-C油	175.65	199.10	8.17	207.27		
나프타	141.23	155.35				
프로판(일반용) (원/kg)	569.86	662.22	65.05	726.27	91.73	818.00
부탄(일반용) (원/kg)	568.94	660.33	59.70	720.03		
프로판(도시가스용) (원/kg)	369.95	406.95				
부탄(도시가스용) (원/kg)	368.64	405.50				
<價格新設油種>						
저유황경질중유 (1.6%)	198.54	224.28	7.91	239.19		
저유황중유 (1.6%)	194.94	220.32	8.10	228.42		
<其他油種>						
고급휘발유	391.64	1,000.69	22.52	1,023.21	36.79	1,060.00
보통휘발유	272.78	699.97	17.41	717.38	22.62	740.00
등유	237.34	266.96	10.10	277.06	14.94	292.00
저유황경유(0.4%)	217.25	262.00	9.41	271.41	14.59	286.00
경유	211.25	254.93	8.94	263.87	14.13	278.00
경질중유	195.82	221.29	7.91	229.20		
중유	185.50	209.94	8.10	218.04		
제트유	250.30	281.22				
용제	449.37	494.31				
아스팔트	212.20	233.42				

Ⅲ. 石油流通構造上的問題點과 改善方向

위에서 流通構造의 현황을 살펴보았지만, 대체적으로 커다란 근본적인 문제점은 없는 것 같다. 다만 石油業界의 입장에서 몇가지 문제점을 지적, 제시하고 그 대책을 생각해 보고자 한다.

1. 石油製品 價格構造

(1) 製品間 가격균형

우리 나라 石油製品 가격구조를 살펴 보면 各製品間의 稅부담의 차이와 産業政策上의 배려의 差等으로 말미암아 國際價格構造와 비교하여 볼때, 製品間의 가격 불균형 현상이 심하게 나타나고 있다 하겠다.

이를테면 나프타는 産業의 국제경쟁력 강화라는 측면에서, 燈油는 서민생활 보호라는 입장에서, 輕油는 公共料金 상승억제를 위한 방편으로 각각 다른 제품에 비하여 싸게 유지하는 한편, 휘발유는 어느 나라보다도 비싸게 되어 있는 실정이다.

이러한 製品간의 가격 불균형은 어느 정도까지는 産業政策上 감수해 나가야 하겠지만, 현재 그 度가 좀 지나쳐서 여러 가지 문제를 나타내고 있다.

예를 들면, 어느 일부 石油化學製品이 한 成分으로 배합되어 不正 휘발유로서 市中에 유통되는 사례가 그 하나이다.

石油化學製品은 일반적으로 石油化學工場에서 石油製品(또는 半製品)인 나프타를 원료로 하여 精油工場 휘발유 生産工程보다 더 많은 工程을 거쳐 생산되는 제품들이다. 따라서 生産原價로 따져서 일반적으로 石油化學製品은 휘발유보다 훨씬 비싸야 옳다 하겠으나, 현실은 그와 반대일 경우가 있다. 즉 天然가스를 原料로 하는 海外産業과 경쟁을 해야 하는 石油化學工業을 육성하기 위하여 나프타價格은 國際價 수준으로 유지하고 있다. 이와 같은 값싼 나프타로 만든 石油化學製品은 값이 싼 반면, 高率의 特別消費稅 등이 부과되는 휘발유는 값이 비싸다.

휘발유보다 原價가 높아야 할 石油化學製品이 오히려 가격이 낮기 때문에 휘발유로 둔갑하여

市中으로 흘러 나온다. 이것은 國民經濟上의 손실이고, 귀중한 資源에 대한 낭비의 한 본보기이다.

또 한 例를 들면, 代替 가능한 石油製品間에 價格差를 좇아서 低價製品을 高價製品에 혼합시켜 품질을 저하시키는 사례이다.

위에서 例示한 바와 같이, 製品間의 심한 價格불균형은 정상적인 流通을 방해하여 資源을 낭비하고 제품의 品質을 저하시키는 작용을 하고 있음을 알 수 있다.

이러한 문제점을 시정해 나가기 위해서는 가능한 한도까지 현재의 심한 價格不均衡만은 해소되도록 노력해 나가야 할 것이다.

(2) 全國 均一價格 告示制

가. 精油會社 販賣價格

石油事業法 제15조의 규정에 의하여 全國 均一수송비 적용지역(서울, 仁川등 43지역)에서는 거의 모든 製品의 告示價格이 균일하게 적용된다.

다같이 貯油施設이 전혀 없는 지역임에도 불구하고 告示地域으로 되어 있는가 하면, 市單位 행정구역인데도 告示地域에서 제외되어 있는 경우도 있다.

어떤 告示地域에는 철도 油槽車 下貨施設이 있는 貯油所가 있기는 하지만, 그 저장제품은 휘발유, 燈油, 輕油 뿐이다. 역시 告示地域인 어떤 臨海 貯油所에는 揮發油, 燈油 그리고 輕油가 저장되어 있지만, 油槽船으로 下貨할 수 있는 제품은 燈油와 輕油에 지나지 않는다.

위에서 例示한 바, 貯油施設이 전혀 없는 지역이나, 저유시설은 있어도 油槽船/철도油槽車에 의한 下貨施設이 없는 貯油所 지역에 그리고 유조선/철도유조차에 의한 下貨施設을 갖춘 貯油所에 저장되어 있지 않은 製品에 까지 均一價格을 告示하는 것은 불합리한 일이라 생각한다.

이러한 불합리한 要素를 제거하고 자유스러운 流通을 촉진하기 위하여 현재의 行政區域 단위의 규정을 지양하고, 포괄적으로 『油槽船 또는 철도油槽車에 의한 下貨施設을 갖춘 저유소渡』 價格이라고 균일수송비 적용지역을 규정하되 『유조선 또는 철도유조차에 의한 下貨시설을 갖춘

□ 特輯：石油流通 □

貯油所에 저장되는 製品』이라고 告示 적용범위를 한정하는 것이 보다 타당할 것 같다.

위와 같은 告示地域에 대한 규정의 개정은 精油会社나 代理店間에 경제성이 있는 地域이든 어디에나, 유조선 또는 철도유조차 下貨施設을 갖춘 大型 貯유소가 계속 건설되도록 촉진할 것으로 믿는다.

만일 현재대로 地域단위로 규정할 수 밖에 없는 입장이라면, 서울과 仁川은 비록 行政單位로는 독립된 구역일지 몰라도 石油製品 供給經路로 볼 때 서로 메어놓을 수 없는 하나의 단위지역이기 때문에 서울과 仁川을 한데 묶어서 하나의 지역으로 告示하여야 마땅할 것이다.

나. 대리점 販賣價格

앞에서 이미 언급한바와 같이 代理店 販매가격은 전국어디에서나 均一한 販매가격이 적용된다. 이것은 전국 均一手數料를 적용하고 있기 때문이다.

이 均일수수료에는 주유소(또는 貯유소) 또는 소비자까지의 수송비 등 諸經費를 포함하고 있다. 그러므로 수송거리가 길어지면 反比例해서 實마진(利潤幅)은 축소되는 가격구조인 셈이다.

따라서 全國 均一 販매가격 제도는 代理店으로 하여금 交通이 불편한 오지주유소(또는 販매소), 소비자에게 자유스러운 流通을 어렵게 하는 문제점을 내포하고 있다 하겠다.

이러한 문제점을 해소하기 위하여는, 市場與件이 불리한 이러한 奧地地域의 주유소(또는 販매소), 수요자에게의 수송과 공급은 直營代理店이 감당해야 하며 그렇게 하고 있는 실정이다.

그러므로 産業에너지 또는 국민 生活必需品의 안정공급이라는 측면에서 直營대리점 不在地域에서의 直營대리점 營業활동이 허용되어야 할 것이다.

그러기 위해서 直營대리점의 營業활동을 제한하고 있는 81年 3月14日 勳資部 調整命令이 발전적으로 해제되기를 기대한다.

다. 注油所 販賣價格

注油所 또는 販매소의 小売價格製도에 대해서는 現行대로 전국 均일 販매가격제도를 계속 실시해 나가는 것이 바람직 하다고 생각된다. 다

만 위 대리점 販매가격에서도 언급하였지만, 交通이 불편한 오지 주유소에 대한 안정공급상의 차질이 빚어질 가능성이 전혀 없지 않다는 것이 우려될 뿐이다.

2. 注油所, LPG 充填所

(1) 注油所 營業실태

모든 주유소는 전국적으로 精油会社別 營業所를 잘 이루고 있으나, 그 가운데 약 20%가 代理店 直營일뿐, 나머지 80%가 經營과 資本에 있어서 완전히 독립된 自營을 하고 있다.

注油所 販매현황을 살펴보면(표4,5 참조), 82年 상반기 실적은 81年 對比, 揮發油 16.6% 감소, 燈油 역시 4.7% 감소, 輕油만 3.4%의 미미한 증가를 보여, 전체 販매량 2.1%의 감소를 보이고 있다. 특히 揮發油는 營業용 승용차의 부탄가스로의 燃料代替로 말미암아 감소하고 있다.

반면, 全國 注油所數는 81年末 1,584에서 82年 6月末 현재 1,748로 164개가 증가하였고, 82年末 현재 1,905개가 될 것으로 예상되고 있다.

注油所當 販매량을 보면, 지역별로 약간의 차이는 있으나, 81年 平均 하루 5.71kl, 82年 상반기 平均 하루 5.06kl이며, 82年 平均 하루 4.72kl로 예상되어 점점 감소추세를 보이고 있다.

이와 같이 販매량은 감소하는 한편, 油價의 급상승에 따른 去來額의 急增으로 말미암아 注油所 經營은 점점 과당경쟁체질로 변해가고 있고 그만큼 經營안정도도 감퇴하고 있다 하겠다.

〈表4〉 注油所當 販賣量 推移

(單位: kl/日)

年 度	注油所數	揮發油	燈 油	輕 油	合 計	注油所當
1981	1,584	1930.6	1391.2	5721.5	9043.3	5.71
1981上半年期	1,748	1610.3	1326.3	5914.5	8851.1	5.06
1982下半年期	1,905	1449.8	1433.0	6261.3	9144.1	4.80
1982	1,905	1529.4	1380.1	6089.3	8998.8	4.72

(註) 1. 注油所數는 各期末 現在(推計)

2. 販賣量은 各期間 平均 販賣量(推計)

(2) 注油所, 充填所 新規許可

81年 3月 13日 動力資源部의 販매업 허가

〈表5〉 注油所当 販売量

(單位 : kℓ / 日)

地域別	注油所數	揮発油	燈油	軽油	合計	注油所当
서울/京畿	271/229	826.9	616.2	2,449.8	3,892.9	7.79
江原	120	72.3	45.4	301.6	419.3	3.49
忠南北	174/94	106.9	136.1	600.3	843.3	3.15
全北	120	41.1	68.4	259.6	369.1	3.08
全南	168	95.8	114.5	374.4	584.7	3.48
濟州	23	22.9	19.6	65.7	108.2	4.70
慶北	267	180.0	124.9	770.1	1,075.0	4.03
釜山/慶南	119/163	264.4	201.2	1,093.0	1,558.6	5.53
總計	1,748	1,610.3	1,326.3	5,914.5	8,851.1	5.06

- (註) 1. (P) : 予備植
 2. 注油所數는 1982年 6月末 現在
 3. 販売量은 1982年 1月~6月 販売量 平均

자유화 조치 이후, 전국적으로 注油所, 充填所의 數가 급격히 늘고 있다.

注油所 신규허가의 급격한 증가로 말미암아 만일 注油所가 亂設된다면, 과당경쟁은 불가피해질 것이며, 注油所의 전전한 경영확보가 더욱 어려워질 것이다. 따라서 注油所 販売마진을 상승시키도록 작용하는 壓力要因이 될 것이다. 그 뿐 아니라 注油所의 경영악화는 조악한 不正商품을 취급할 수도 있어 소비자보호 측면에서도 문제가 될 수 있다. 경영악화로 廢業時, 注油所 시설은 他用途로 변경하여 사용하기도 곤란하여 국민경제적 입장에서 볼 때, 낭비요 손실일 수 밖에 없다.

따라서 市道는 자기지방의 注油所 적정수요를 측정하여 過不足됨이 없이 균형분포되도록 許可基準을 설치운영하여야 할 것이다.

서울의 경우는 도로변 片道 1km 이상의 거리를 두도록 되어 있다. 다른 市道에서도 서울의 경우를 적용하는 것이 한 方法일 것으로 생각된다. 이를테면 需要密度라는 개념을 도입하여 각 지방의 需要密度를 측정하고 각 市道別 注油所 所要需要量(주유소당 적정판매량)을 책정하여 주유소 설치 허가기준에 반영한다면 합리적인 注油所 배치를 이루리라 기대된다.

또한 注油所와 충전소를 별개로 할 것이 아니라 하나로 한 통합된 기준을 설정 운영하는 것이 보다 합리적이라 할 것이며, 나아가서 注油所와 충전소를 한 곳에서 겸업할 수 있도록 추

진하는 것도 바람직할 것이다.

注油所 경영의 혼란은 小売業 단계에만 그치지 않고, 石油業界 전체에 까지 파급된다는 인식을 가지고 注油所 경영의 전전화를 도모하는 長期的 対策을 세워 실행해 나가야 할 것이다.

注油所의 사회적 기능으로서,

- ① 石油製品의 일반 소비자에 대한 안정적 공급
- ② 自動車 정비점검(아직은 철저히 못하지 만)
- ③ 品質의 최종점검자

등임을 깨닫고 지금부터 전국적 규모로 적정수의, 적정규모의 注油所가 적정위치에 배치되어 질서있는 流通組織으로 발전되어 나가도록 배려되어야 할 것이다.

우리 나라보다 역사가 오래된 先進各國에서는 注油所의 經營合理化 対策으로 注油所에 대한 統廢합이 급속하게 추진되고 있으며, 그 數는 72年에서 80년까지 8年間に 美國이 약 30%, 프랑스가 약 10% 감소하였다. 또 79年에서 80年까지 1年間に 英國에서는 3.6%, 西獨에서는 7.5% 감소하였다.

한편으로는 流通合理化의 일환으로 企業간에 注油所를 교환하여 수송거리를 단축하는 움직임도 보이고 있다.

日本에서도 注油所의 효율을, 높이기 위해서 注油所 當 규모를 확대하면서 전체로서 數를 줄여 나가는 方案을 연구중에 있다 한다.

3. 代理店 貯藏施設

(1) 代理店 許可基準 및 貯藏施設

石油事業法 제12조 및 同法施行令 9조는 代理店의 허가기준으로, 서울특별시와 京畿道 지역에서는 1,500kℓ 이하, 그 외 지역에서는 700 kℓ 이상의 저장시설을 갖추도록 규정하고 있다.

(2) 代理店 貯藏施設 實態

代理店 저장시설의 이용현황을 살펴보면, 현재 代理店 저장시설의 物量在庫나 이용률은 극히 낮은 수준이고, 특히 서울, 京畿지역의 시설은 거의 遊休狀態인 것으로 알려져 있어, 한 날 허가요건으로 건설되었을 뿐 낭비와 資源의

손실로 지적되고 있다. 이러한 결과는 代理店 저장시설에 관한 현행 규정이 地域特性이나 저장시설의 필요성, 그 경제성, 그리고 石油製品 流通經路 등을 깊이 감안하지 않고 設定된데에 한 原因이 있지 않나 싶다.

서울, 京畿지방의 경우, 精油会社의 工場이나 貯油所의 저장시설을 충분히 활용하고 있어서 代理店의 自家貯藏施設이 따로 필요하지 않은 것이 사실이다.

앞에서 언급하였듯이, 精油会社 판매가격을 『유조선 또는 鐵道유조차에 의한 不貸施設을 갖춘 貯유소에 저장되는 제품의 同貯油所渡』價格으로 告示한다면 필요한 곳이면 어디에나 적소

에 最適規模의 貯유소가 자연히 설치되어 가리다 기대한다.

현행 代理店 저장시설 규모의 立法趣旨가 石油製品의 안정공급과 석유제품의 備蓄, 物量確保에 있다면, 위와 같은 精油会社 판매가격 告示制度의 개정으로 대리점 저장시설의 입법취지가 갖는 石油製品 안정공급이라는 측면에서는 해결되리라 생각한다.

代理店 저장시설의 입법취지가 갖는 또 하나의 측면 — 석유제품의 비축과 物量確保에 있어서는 代理店 저장시설 보다는 차라리 注油所의 저장시설을 증설하는 방향으로 연구검토하는 것이 보다 타당한 것 같다.*

일부 産油国 올해 赤字予算

- 石油收入減少로 -

쿠웨이트 정부는 금년 5월에 휘발유 값을 48 15 fils (1fils=2.58원)에서 40fils로 引上하였으나, 이격은 “가격인상에 의한 國家收入의 증가가 목적이 아니라 국민이 석유를 절약하려는 意識을 고취시키기 위한 것이다”라고 하리파 석유상은 말한바 있다.

1973-74년의 제 1차 석유위기 당시, 석유소비국에서 展開된 에너지 節約캠페인이 지금은 반대로 아랍 산유국에 逆輸入되고 있다. 정부 關係者에 의하면 에너지 절약 운동의 효과는 각 方面에서 나타나고 있으며, 예를들면 휘발유값 인상후에 燃料消費率이 낮은 소형차가 대형차보다도 더 많이 팔리고 있다.

쿠웨이트와 UAE는 原油減産에 따라 가스의 생산량이 대폭 低下하였으며, LPG플랜트의 作業율도 저하하였다. 쿠웨이트에서는 年産 400만톤의 LPG플랜트 稼動率 10%전후까지 떨어져 輸出契約을 이행할수 없게 되어 사우디 아라비아에서 購入·輸出하고 있는 실정이다.

UAE에서도 年産 250만톤의 LPG플랜트 稼動率이 50%전후로 떨어졌으며 산유량의 감소로 輸出用 精油工場 建設공사가 지연되고 있다.

石油收入의 감소는 예산편성에도 영향을 주고

있다. 쿠웨이트의 경우, 82년도 歲入이 32억600만 Dinar (1Dinar=약0.28\$)인데 比하여 歲出은 35억1,800만 DR로 結局 3억1,200만 DR의 赤字予算을 면치 못하고 있다. UAE의 82년도 예산도 세입 202억 Dirham, 세출 225억 Dirham (1 Dirham=약3.6\$)으로 세출 삭감에도 불구하고 71년에 連邦國家를 결성한후, 처음으로 赤字予算이 편성되었다.

이에 따라, 양국정부는 1) 개발계획을 속정하고, 不要不急한 프로젝트는 연기하고, 또는 중단한다. 2) 신규 프로젝트의 着手은 가능한 한 보류하고, 이미 着工이 끝난것은 完工하는데 중점을 둔다. 3) 支出의 합리화를 폐함과 동시에 공공요금의 인상을 검토한다는 등의 대응책을 세우고 있다.

또 양국은 사우디 아라비아등과 함께 작년에 沿岸協力會議(GCC)를 결성하였으며 GCC는 各 國의 개발 프로젝트를 종합적으로 調整하기 위한 위원회의 설치에 합의하였다. 이는 各국이 제각기 開發計劃을 추진함으로써 파잉투자를 초래한점을 반성하고, 가능한 한 石油收入을 효율적으로 사용하여 國家經濟開發을 추진하기 위한 것이다.