

日本の 석유산업 자율화와 전망

〈대한석유협회〉

日本 석유산업의 자율화가 순조롭게 진행되고 있다. 日本 정부가 석유심의회 석유산업기본문제 검토위원회의 제언을 받아 석유산업에 대한 규제완화를 실시하기 시작한지도 1년이 지났으며, 이에 따라 資源에너지廳은 제1단계로 정제시설 허가제를 자동승인에 가까운 형태로 개정했다. 日本 정부는 앞으로 ① 올해안에 석유회사별 휘발유 생산지도제를 폐지하고, ② 89년에 주유소의 신설·이적에 관한 행정지도를 폐지하며, ③ 91년에 석유회사별 원유처리량의 생산지도를 모두 철폐할 계획이다. 日本의 석유산업은 원유생산부문을 거의 갖고 있지 않기 때문에 석유정제와 유통·판매가 주류를 이루고 있어 과당경쟁이 체질화되어 왔다. 그러나 석유는 제2차대전前에는 전략물자였고, 戰後에는 경제성장과 민생안정을 위한 主宗에너지源이었기 때문에 이를 공급하는 석유산업에 대해서는 수급과 가격의 안정을 위해 정부개입이 계속되어 왔다.

그러나 제2차 석유위기 이후 석유의존도와 석유소비의 감퇴로 정부규제의 석유정책은 재검토가 불가피하게 되었다. 日本의 석유의존도는 87년에 56%로 피크였던 73년의 78%에 비해 무려 22%포인트나 떨어졌다. 또 석유소비도 73년의 2억9천7백만kl에서 최근에는 1억1천만kl로 감소했다. 앞으로도 석유의존도의 증가는 없을 것으로 보이며, 석유의존도는 오는 2000년에 45% 수준까지 떨어질 것으로 전망되고 있다.

이와같은 환경변화에도 불구하고 정부개입이 장기간 계속됨으로써 정책의 비효율성이 노출되고 석유산업의 자율적 대응능력을 저해시켰다. 예를 들면 日本의 정제시설능력은 73년의 594만B/D에서 22% 감소한 반면, 주유소(고정식)는 4만5천1백개에서 5만4천5백개로 늘어났다.

이러한 현상을 배경으로 한 석유심의회 제언과 정부규제를 중심으로 하는 행정지도에 대한 국제적인 비판이 높아지면서 규제완화의 움직임이 가속화되었다.

그러면 日本석유산업의 자율화는 앞으로 어떤 영향을 가져 올 것인가.

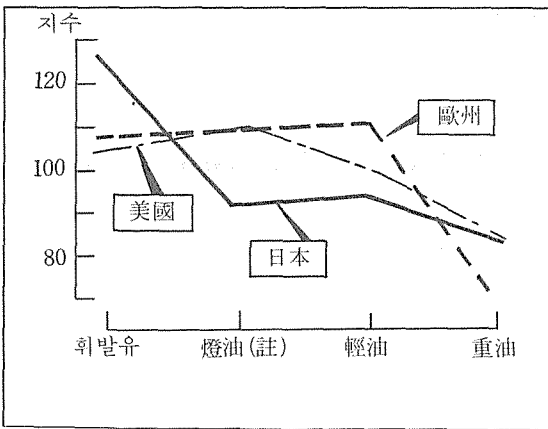
우선 휘발유에 대한 생산지도제가 폐지되면 정유회사와 元賣회사들은 수익성이 높은 휘발유를 집중적으로 생산할 것이기 때문에 휘발유가격이 떨어질 가능성이 많다.

등유와 경유의 경우에도 등유시장은 이미 과당경쟁으로 가격하락상태이고, 경유시장에서도 강력한 구매자조직이 결성되어 있기 때문에 선뜻 가격을 인상할 수 없는 상황이다.

또 원자력과 LNG(액화천연가스), 석탄과 경합관계에 있는 중유와 수입이 70%이상 되는 나프타, 그리고 항공부문의 국제선 연료가격을 지표로 삼고 있는 제트油도 가격결정이 용이하지 못하다. 결국 휘발유의 가격하락분은 他석유제품가격 인상으로 상계되지 않아 인하분만큼 석유원래회사의 부담이 될 가능성이 크다. 이같은 손실 부담은 정유회사에도 파급되어 시설 및 인력 감축과 나아가서는 기업재편성으로 발전할 가능성도 있다.

또 주유소시설이 자유화될 경우, 상사, 농협, 수퍼마켓 등의 신규참여가 예상되어 등유, 경유가격역지도 어렵게 될 것이다. 이 단계에서는 유통단계의 대담한 축소가 불가피하며 도·소매업자간의 엄격한 계약경신이 필요하다. 그 결과, 석유회사로부터 出荷되는 휘발유, 경유, 등유 등의 稅제의 도매가격은 모두 평준화되어 현재의 歐美의 가격체계에 접근할 것으로 예상된다.

각국의 석유제품 가격 체계 (1985년 평균)



註：歐州는 경유타입의 난방유

석유업계에 대한 규제완화에 따라 앞으로 기존制度나 관련부문의 결합이 노출될 것이다. 최근에 문제가 되고

있는 것은 경유의 부당연매행위이다. 경유는 석유수요의 감소에도 불구하고 소비가 계속 늘어나고 있으며, 향후 5년간 연 3%의 증가가 예상된다. 그러나, 경유에는 1kl 당 24,300円の 지방세가 부과되어 都道府縣의 도로관계 비용으로 사용된다. 이에 반하여, 난방용인 등유나 어선 보일러용 A重油는 경유와 같은 중간유분으로, 품질상 큰 차이가 없으나 稅가 부과되지 않는다. 이에 따라 세금부담이 없는 만큼 가격이 싼 등유나 A重유를 경유에 혼합하여 판매하는 사례가 늘어나고 있으며, 稅法의 미비한 점을 악용하여 A重유를 자동차연료로 판매하는 탈세 행위도 생겨났다. 경유의 脫稅문제는 歐洲諸國에서도 있었으며 이 문제를 해결하기 위하여 경유에 착색제나 식별제를 20여년전부터 첨가하였다. 이에 따라 불법혼입경유를 路上에서 즉시 체크하여 무거운 벌금을 가하였다. 美國에서는 財務省과 內國歳入廳이 함께 탈세대체를 강구하고 있으며 88년 4월부터는 경유세의 납세의무자를 소매업자에서 도매업·정제업자로 바꿔 통제를 쉽게할 수 있게 하였다. 歐美에서는 경유세가 國稅이며 거의 출고세인데 반하여 日本은 자격요건을 완전히 갖추지 못한 판매업자가 납세의무자인 동시에 업자가 납세하여야 할 都道府縣을 선택할 수 있는 특이한 제도이다.

현재 日本은 유럽諸國을 참고로 하여 착색제, 식별제의 첨가에 의한 탈세방지책을 강구하고 있다. 이같은 대책은 시장매커니즘의 기능이 살아나게 하기 위해서는 부득이한 일로 생각된다. 그러나 경유거래세의 경우는 歐美처럼 國稅의 出庫稅로 바꾸든가, 不法混入의 금지나 벌칙을 강화하는 쪽으로 지방세법을 개정하는 등의 징세제도의 개선이 필요하다.

이같은 규제완화에 따라 舊制度의 조정은 불가피하다. 行政의인 측면에서 시대변화에 부응하지 못하는 제도를 합리적인 방식으로 개편하는 것이 규제완화의 本來目的에 더 한층 일치하는 것이다. 석유업계에 대한 규제완화는 戰前의 舊石油業法 제정 이래 54년간 지속된 제도를 변혁하는 것이므로, 관련부문의 구조개편도 당연한 일이다. 이 규제완화에는 앞으로 4년의 기간이 걸린다. 일부에서는 이 기간이 너무 길다고 보는 견해도 있지만, 석유업계자체와 주위의 변혁이 어렵다는 점과 규제완화의 내용을 살펴보면 그리 긴 것이 아니다. 가장 중요한 것은 규제완화조치가 관련부처간의 협력을 통하여 계획대로 원활히 수행되는 것이다. □