최근 日本의 석유수요와 휘발유 시장

휘발유의 수요증가

日本의 휘발유 생산규칙(PQ) 철폐는, 수요면에서 볼 때 절호의 타이밍에서 실시되었다고 할 수 있다. 최근 통산성·자원에너지청이 집계한 지난해 상반기(4~9월) 석유통계에 따르면(〈表-1〉참조), 휘발유의 판매량은 2,153만 7,000kl로, 전년동기대비 8.4%가 증가하여 대폭적인 신장을 나타내었다. 이같은 증가율은 제1차 석유위기가 발발한 '73년도 이후 16년만의 고도신장이다. 상반기 초에 작성된 공급계획은, 2,047만 1,000kl, 전년동기대비 3.1%를 상정하고 있었기 때문에, 실적은 계획보다 106만 6,000kl, 5.3 포인트를 상회하였다.

휘발유 이외에 나프타, 항공유 ,경유, B-A油 등의 수요도 증가세를 보이고 있다. 상반기의 연료유 내수합계는 9,433만 1,000kl로, 전년동기대비 5.4%가 증가하여, 공급계획에서 전망한 9,365만 3,000kl, 同 4.7% 증가를 67만 8,000kl, 0.7 포인트 상회하였다.

휘발유는 전술한 바와 같으며, 나프타가 1,492만 2,000kl로, 전년동기대비 5.1%가 증가하여, 공급계획상의 4.3% 증가 전망을 상회하였다. 이것은 연간 에틸렌 생산량이 당초 전망 530만톤에서 560만톤으로 수정된 사실에서 알 수 있듯이, 석유화학의 호황을 반영한 것이다. 항공유도 공급계획보다 2만 8,000kl의 증가로 되었다. 등유는 713만 6,000kl로 전년동기보다 1.6%의 감소를 나타내었다. 전년 상반기는 호황에 따른 공업용 등유의 증가와 여름 이후의 석유세 증세 및 원유가격이 올라갈 것으로 전망한 유통업자의 가수요 때문에 8.2% 증가의 높은 신장을 나타내었다. 이 때문에 금년 공급계획에서는 1.8% 증가의 낮은 신장을 전망하였지만, 그것조차도 하회하였다. 이것은 중간유분의 시황 시정을 위하여, 원매가 7월 이후 전년대비 5% 정도의 출하규제를 실시하여, 유통업자가 하절기에 싼 값으로 비축하는 것을 억제하였기 때문이다.

경유도 1,667만 2,000kl로, 전년동기대비 7.8%가 증가하여, 공급계획상의 전망 7.0% 증가를 상회하였다. 수요상정위원회의 상반기 실질추세 재평가에서는 공급계획을 약간 하회하는 것으로 나타나 있지만, 이번의 속보에서는 공급계획보다 13만kl가 증가되어 있다. B-A油도 호조를 나타내어 1,097만 2,000kl로, 전년동기대비 7.5%가 증가하여 공급계획의 전망보다 29만 1,

〈表－1〉 '89년도 日本의 석유제품 내수실적·전망 비교

(單位 : 1,000㎘, %)

	'89년도 실적전망			'89년도 공급계획		
	상반기	하반기	연 도	상반기	하반기	연 도
휘 발 유	21,537	20,815	42,352	20,471	20,307	40,778
나 프 타	14,922	16,363	31,285	14,810	16,834	31,644
항 공 유	1,653	1,835	3,488	1,625	1,844	3,469
灯 油	7,136	21,337	28,473	7,381	20,544	27,925
輕 油	16,672	17,526	34,198	16,552	17,471	34,023
B － A 油	10,972	15,765	26,737	10,681	15,584	26,265
B － B 油	461	522	983	501	590	1,091
B － C 油	20,980	24,279	45,259	21,632	24,757	46,389
燃 料 油 計	94,331	118,442	212,773	93,653	117,931	211,584

	대 전 년 비(%)						実 績·전 망		
	실 적 전 망			공 급 계 획			対공급계획증감		
	상반기	하반기	연 도	상반기	하반기	연 도	상반기	하반기	연 도
휘 발 유	8.4	4.9	6.6	3.1	2.3	2.7	1,066	508	1,574
나 프 타	5.1	4.8	4.9	4.3	7.8	6.1	112	△471	△359
항 공 유	4.6	3.4	4.0	2.9	3.9	3.5	28	△ 9	19
灯 油	-1.6	5.0	3.3	1.8	1.1	1.3	△245	793	548
輕 油	7.8	5.8	6.7	7.0	5.4	6.2	120	55	175
B－A 油	7.5	5.9	6.5	4.6	4.7	4.6	291	181	472
B－B 油	-25.3	-26.3	-25.8	-18.8	-16.7	-17.7	△ 40	△ 68	△108
B－C 油	3.5	3.4	3.5	6.7	5.4	6.0	△652	△478	△1,130
燃料油計	5.4	4.6	5.0	4.7	4.2	4.4	678	511	1,189

00kl, 2.9 포인트가 증가하였다. 이같은 현상은, 내수주도형의 대형경기로 수요가의 경기가 좋았으며, B－C油의 시세가 높게 형성되어 전환수요가 많았고, 철강업계도 경기가 좋아 사용량이 증가하고 있는 것 등을 배경으로 하고 있다.

B－A油는 감소일로에 있으며, 半期中 50만kl를 하회하였다. B－C油는 2,098만kl, 3.5%로 공급계획의 전망보다 65만 2,000kl, 3.2 포인트나 저하되었다. 수요상정위원회의 실질추세 재평가에서는 2,126만 7,000kl, 4.9%의 증가를 전망하였으나, 그것조차 하회하였다. 전력용은 두자릿수의 신장을 나타내었지만, 일반용의 하락이 컸다. B－C油의 교섭가격은, 고유황 B－C油가 4~6월에 19,350엔/kl로 前期대비 3,300엔이 인상되었으며, 7~8월이 同 2,250円이 오른 21,600엔이다. 저유황 B－C油는 4~6월이 3,550円이 오른 22,990엔, 7~9월이 2,590엔이 오른 25,580円이다. 상반기를 통하여 고유황 B－C油가 5,550円, 저유황 B－C油가 6,140円 상승하여 전체 유종중 B－C油의 가격이 가장 큰 폭으로 인상되었다.

등유의 대폭감산과 휘발유의 증산

공급면에서는 상반기의 원유수입량이 9,451만 1,000kl로, 전년동기대비 2.4%가 증가하였다. 원유처리량은 8,423만 7,000kl, 전년동기대비 5.5%의 증가로 되어 공급계획의 8,334만 4,000kl, 4.4%보다 89만 3,000kl, 1.1 포인트가 증가하였다.

〈表－2〉와 〈表－3〉은, 상반기 수급에 대해서 실적과 공급계획을 비교하고, 각각의 전년동기대비 신장률을 본 것이다. 공급계획에서는 수요를 전년동기대비 4.7%

〈表－2〉 '89년도 상반기 日本 석유수급 비교

(單位 : 1,000kℓ)

	생산		수입		판매		수출		期末在庫	
	실적	공급계획	실적	공급계획	실적	공급계획	실적	공급계획	실적(%)	공급계획
휘발유	20,358	18,441	1,790	2,155	21,537	20,471	86	25	1,290	1,500
나프타	3,597	8,897	11,735	10,663	14,922	14,810	164	－	1,629	1,500
항공유	2,035	1,925	－	－	1,653	1,625	346	350	432	300
灯油	7,733	9,447	2,594	1,034	7,136	7,381	98	－	5,234	6,000
輕油	14,024	14,054	3,104	2,078	16,672	16,552	241	30	1,378	1,350
B－A油	10,394	9,601	861	1,000	10,972	10,681	284	220	1,664	1,500
B－B油	452	531	－	－	461	501	2	－	83	140
B－C油	18,435	18,642	3,916	3,500	20,980	21,632	361	210	2,426	2,500
燃料油計	77,028	76,538	23,999	20,430	94,331	93,653	1,582	835	14,136	14,790

증가로 보고, 이에 대한 공급에서는 생산을 6.0%증가로 높게 하고, 수입을 13.9%로 감축하고, 기말재고는 7.3% 감소시킬 방침을 세워놓고 있다. 실적에서는 수요의 5.4%증가에 대하여 생산도 5.2%증가로 거의 균형을 이루고 있으며, 수입도 1.2%증가로 전년수준을 유지하고 있다. 수출도 144.5%로 2배 반이 증가하였지만, 재고는 공급계획의 상정과 같이 감소하지 않고, 전년수준에 머무르고 있다.

유종별로 생산상황을 보면, 휘발유는 판매의 8.4%증가를 6 포인트나 상회하는 14.4%의 대량증산으로 되어 있다. 수입은 공급계획보다 감소하였으며, 수출은 증가는 하고 있지만, 재고가 전년동기대비 28.9% 증가하였다. 수량적으로 보면 공급계획대비 판매가 107만kl 증가하고 있는 것에 대하여, 생산과 수입에서 155만kl 증가, 수출이 6만kl 증가하여, 이것을 차감하면 42만kl가 재고증가로 된다. 유통재고를 65만kl로 보고, 상반기 말재고 129만kl를 가산하면 194만kl가 된다. 공급계획의 전망 150만kl 보다 약 44만kl의 증가로 되어 거의 균형을 이루고 있다.

휘발유의 정제·원매 재고 129만kl는 5월경의 140만kl보다는 감소되어 있지만, 종전에 비해서는 높다. 원매사이에서는 ① 주유소가 대형화하여 지하탱크의 용량이 증가하고 있다. ② 수요가 대형화되고 있기 때문에 재고의 필요량이 증가한다. ③ 종전은 PQ로 인하여 특히 낮게 되어 있었다－ 등등의 의견이 있는데, PQ 폐지에 따라 재고의 적정 수준도 재검토할 필요가 있을

〈表－3〉 전년대비 '89년도 상반기 수급 비교

(單位 : %)

	생산		수입		판매		수출		期末在庫	
	실적	공급계획	실적	공급계획	실적	공급계획	실적	공급계획	실적	공급계획
휘발유	14.4	3.6	－18.4	－ 1.7	8.4	3.1	206.4	－ 10.7	28.9	－ 6.8
나프타	1.3	12.3	2.8	－ 6.6	5.1	4.3	1,110.3	－	1.1	－ 6.9
항공유	4.4	－ 1.2	－	－	4.6	2.9	23.2	24.6	－ 0.9	－31.2
灯油	－ 9.6	10.4	－11.8	－64.8	－ 1.6	1.8	622.9	－	－ 3.3	－ 0.6
輕油	8.4	8.6	1.9	－31.8	7.8	7.0	125.6	－ 72.0	2.1	－19.6
B－A유	7.1	－ 1.1	－ 2.2	13.6	7.5	4.6	233.7	158.8	－ 2.3	－23.9
B－B유	－28.1	－15.6	－	－	－25.3	－18.8	－74.3	－	－32.5	2.9
B－C유	1.9	9.2	0.7	7.9	3.5	6.7	205.3	78.0	0.4	0.8
燃料油計	5.2	6.0	1.2	－13.9	5.4	4.7	144.5	29.3	0.4	－ 7.3

것이다.

등유는 공급계획에서는 수입을 64.8% 감축하고, 생산을 10.4%나 대폭 올릴 계획으로 되어 있었지만, 실적에서는 생산이 9.6%로 감소하였으며, 수입은 소폭 감소(-11.8)로 되어 있다. 수율면에서 보면 휘발유와 나프타가 공급계획의 29.2%에서 31.1%로 1.9포인트 증가했으며, 등유가 12.3%에서 10.0%로 2.3포인트 하락하였다. 또한 중간유분 이하에서는 B-A가 12.5%에서 13.5%로 1 포인트 올랐으며, 경유가 0.2 포인트, B-C가 0.5 포인트 각각 하락하였다. 이에 따라 휘발유와 나프타의 수율향상 1.9 포인트는 등유의 2.3 포인트 하락 속에서 조달되고 있으며, B-A油의 향상은 B-C油와 경유의 하락분, 휘발유로 돌아선 등유의 잔여분 등에 기인된 것이다.

상반기는 등유를 대폭 감산하고 휘발유를 대폭 증산하고 있는 것이 생산면에서의 특색인데, 등유의 수입도 고가격이기 때문에 약간 감소하고 있어, 그 결과 등유의 기말재고가 대폭 저하되어 있다. 공급계획은 9월말 등유의 재고 수준을 60만kl으로 설정하고 있지만, 〈表-1〉과 같이 정제·원매의 재고가 523만 4,000kl, 이것에 유통재고를 63만kl 정도로 하더라도 586만kl로, 비축 목표보다는 14만kl, 2.3%가 낮은 수준이다. 이것이 시즌들어 어떠한 영향으로 나타날지 주목되는 점이다. B-C油는 판매량이 공급계획만큼 신장되지 않는 점, 해외 시황이 약세였던 점도 있어, 공급계획의 전망보다 생산 감소로 되어 있다.

불투명한 경유수요 동향

하반기 전망〈表-1〉을 보면 '89년도 실적·전망란의 하반기 분은 수요상정위원회의 하반기 수요전망 숫자이다. 휘발유는 2,081만 5,000kl, 4.9%증가로 공급계획의 당초전망 2.3% 증가보다 2배 이상의 신장을 상정하여, 상반기의 쾌조가 계속될 것이라는 전망이다.

하반기의 장기휴가는 정월 휴가밖에 없지만, 이 정도의 수요는 확보할 수 있다는 견해가 강하다.

나프타는 석유화학의 호조에도 불구하고 감소하고 있다. 휘발유와 나프타에서 보면, 휘발유는 50만 8천kl의 증가, 나프타는 47만 1,000kl의 감소로 상쇄되어 있다. 수율은 공급계획이 31.5%, 재평가에서 31.4%이다.

등유는 2,133만 7,000kl, 5.0%증가로 당초 계획대비 79만 3,000kl의 대폭적인 수요 증가가 전망된다. 상반기의 비축수준이 낮았다는 점, 유통재고의 증가가 억제되었다는 점, 그리고 작년 동절기의 후반이 暖冬이었다는 점 등에 대한 배려가 있는 것으로 보인다. 저렴한 가격이 호감을 주고 있는 등유 난방기기의 판매도 양호한 것으로 전해지고 있다. 재평가 계획대로의 수요가 발생한다면 전년동기대비 101만 5,000kl의 수요가 증가하게 되지만, 어느 정도는 한파 여하에 영향받을 것이다.

경유는 1,752만 6,000kl, 5.8%증가로 공급계획의 당초 전망보다 5만 5,000kl가 증가하는 것에 그치고 있다. 10월부터의 경유거래세법 개정 시행으로 등유와 B-A油의 혼입에 의한 탈세가 불가능하게 되어, 정규 경유에 대한 수요가 증가하고 있는 것으로 전해지고 있다.

금년은 지역 수송 화물량이 전년대비 5% 정도 증가하고 있으며, 연말의 수송수요도 5% 증가할 것으로 전망되고 있다. 그러나, 운전수의 부족으로 트럭의 용차료가 50%정도 인상되었으며, 게다가 연착이 심하여 트럭 수송이 한계점에 도달하게 되는 것은 아닌가 하는 우려의 소리도 있다.

B-A油도 동절기의 기온에 따라 크게 영향받는다. 그러나 전술한 것처럼 B-C油의 가격이 높게 형성되어 있고, 수요가의 경기가 좋아, 수요는 증가하고 있으며, 하반기에도 이같은 추세가 급격히 약화되지는 않을 것 같다.

B-C油는 2,427만 9,000kl, 3.4%증가로 공급계획의 당초 전망 5.4%증가가 하향 수정되었다. 수요상정위원회에 따르면, 상반기의 B-C油 수요는 전력용이 공급계획으로 13.5% 증가를 상정하였지만, 실질 추세는 16.5% 증가를 나타내었으며, 반대로 일반용은 0.9% 증가의 전년수준으로 상정되었으나, 전년보다 5.0% 감소한 것으로 나타났다. 하반기도 기본적으로는 이같은 추세가 계속될 것으로 전망되어, 47만 8,000kl로 하향 수정되어 있다.

이상을 종합한 하반기의 연료유 내수 합계는 1억 1,844만 2,000kl, 전년동기대비 4.6%가 증가할 것으로 전망하고 있어, 공급계획의 당초 전망보다 51만 1,000kl, 0.4 포인트 상향수정되었다. 하반기의 원유처리는 공급계획에서는 9,726만 1,000kl, 전년동기대비 3.1% 증가

로 설정되어 있다. 상반기의 5.4% 수요증가에 대하여 원유처리는 受託을 제외하고 실질 4.5%의 추이를 나타내고 있다. 석유각사는 하반기의 원유처리에 대하여, 최근 제품수입가격이 상승하여 손해가 되고 있는 것도 있으므로, 처리한도를 제품의 내수신장과 같은 정도까지 늘리도록 요망하고 있다. 자원에너지청은 이같은 요망에 부응하여 하반기의 처리 한도를 4.6%증가로 하여 내수의 신장과 같게 설정하였다. 종전은 원유처리의 신장이 내수의 신장을 하회하도록 억제하고 있었기 때문에, 자원에너지청으로서는 수급방침의 커다란 전환이라고도 할 수 있다. 제품수입이 과연 실제로 감소할 것인가. 그렇지 않으면 과잉생산이 될 우려도 있다.

호전되는 주유소 이익

금년도 상반기의 촛점은 PQ 폐지와 그에 따른 휘발유 시장의 영향이었다. 당초 무성하게 얘기되었던 정제판매 갭, 원매에 의한 업자간 거래의 염가방출, 이에 따른 시황의 혼란은 표면적으로는 나타나지 않았다. 이같은 배경에는 자원에너지청의 집요한 감시가 있었다. 부사장급으로 이루어진 시장동향 조사위원회, 수시로 이루어지는 모니터링 수급실적의 추적조사, 감시에 이르기까지, 고 엄격함은 PQ 사태를 상회하여, 표면적으로는 규제완화이지만 실질적으로 규제강화라고 얘기되고 있다. 따라서 PQ 폐지라고 하더라도 감시가 심하여 종전 세어 이상의 판매증가 등은 불가능한 상황이다. 이 때문에 종래의 Barge 단위의 업자간 거래는 자취를 감추었다.

그러나 경제행위라는 것은 행정과 법률로는 억누를 수 없다. 대규모 업자간 거래는 자취를 감추었을지라도 회사명을 지운 로리에 의한 소규모 업자간 거래가 매일 정유공장에서 출하되고 있다. 정유공장에서 출하되고 있는 이상은 원매가 나서고 있는 것이지만, 수퍼딜러와 대형 특약점이 개입하여 중소특약점, 3차 판매점으로 도매되고 있다. 그 가격은 80円대 후반으로, 원매의 정규 판매가격보다 1리터당 15円 정도가 싸다. 판매점은 이것을 1할 내재 2할 매입하여 이익 개선에 이용하고 있다. 방치하여 두면 원매의 출하분을 침식당하기 때문에, 원매도 같은 수준의 양을 같은 가격으로 방출하고 있다. 이 결과, 원매의 휘발유 평균 판매가격은 실질적으로 절하되게 된다.

상반기의 가격인상 목표 6円에 대하여 휘발유는 4円 정도밖에 오르지 않았다. 상반기 들어 원매의 휘발유 판매 수익은 악화되고 있다고 전해진다. 표면적인 가격인상 부족분만큼이 아닌, 겉으로 드러나지 않는 내부의 환부가 점점 확대되고 있는 것이다.

원매의 수익악화는 시황이 안정되어 있는 이상, 판매점의 수익 증가로 된다. 고속도로의 휘발유 가격은(*Regular*) 5월부터 119円을 유지하고 있으며, 시중의 店頭가격도 실질 117円 정도로 추이하여 왔다. 이 때문에 종전 15円을 목표로 하고 있던 주유소의 구전이 현재는 그 이상이 되고 있다고 전해진다. 인건비의 상승등 경비의 증가요인도 있지만, 휘발유의 수요증가에 따른 판매량 증가로 주유소의 고정비는 저하되고 있다. 주유소는 예상 이상으로 수익이 좋아지고 있는 실정이다. 원매로서는 휘발유 가격을 2円 정도 인상하여 적어도 120円 이상으로 하고 싶겠지만, 그것이 뜻대로 안되고 있는 형편이다. 한가지는 특약점이 가격인상을 하고 싶어 하지 않는다는 것이다. 절호의 수요고성장을 가격인상으로 파괴하고 싶지 않다는 것이다. 최근에는 시정되고 있는 중이라고는 하지만, 휘발유의 가격인상에 치우쳐 있어, 중간유분의 시정을 뒤로 미루고 있다.

원매의 가격정책에 대한 특약점의 반발도 뿌리 깊다. 이밖에 휘발유의 국내의 가격차를 경제기획청 등 정부기관이 문제삼게 되어, 일본의 휘발유 가격에 대한 사회적 감시가 엄격해지고 있다.

PQ같은 생산량 규제는 본래 생산자＝정제 원매의 입장을 강하게 하기 위한 조치이다. 생산자와 유통업자의 관계에서 보면 PQ가 폐지되면 유통업자＝특약점 주유소의 힘이 상대적으로 강해지는 것은 당연하다. 그것을 위한 규제완화인 것이다. 힘이 강해진 유통업자가 주도하여 생산자를 경쟁시키고, 그 결과 생산물의 가격수준이 저하되어 소비가 증가한다. 이것이 규제완화의 흐름이다. 현재 휘발유 시장에서는 이같은 흐름이 완만히 진행되고 있다. 상반기 8%의 휘발유 수요신장 중 얼마만큼이 이같은 흐름의 효과인지는 불분명하지만 상당부분을 차지하고 있다는 사실은 의심할 나위가 없다.

휘발유는 원매의 수익이 악화되고 있다고 하더라도 여전히 총괄 코스트에 비해 가격의 위치는 높다. 수요

가 5%나 8% 신장하면 수요증가에 따른 이익증가 효과가 원매의 채산에도 크게 효력을 미치게 될 것이다. 휘발유의 시장이 현재 정도의 수급상태로 하반기까지 추이한다면, 이같은 좋은 효과가 이익을 가져오게 될 것이다. 만일 그것이 불가능하다면 원매 각사의 시장정책에 무엇인가 문제가 있다고 말하지 않을 수 없다. ♣

□ 땅이름에 얽힌 이야기 / 명주군 半程·道直里 □

휴게소 자리, 곧은 길 예견

영동지방의 文鄕이요 藝鄕인 강릉은 예로부터 고고한 선비, 여걸을 배출한 고장이기도 하다. 梅月堂 金時習을 비롯해 栗谷 李珥 그리고 그의 자당인 師任堂 申氏, 蛟山 許筠과 그의 누이동생 許蘭雪軒 등 수많은 인물을 배출해냈다.

또 강릉하면 누구나 烏竹軒을 떠올리고 더불어 師任堂 申 氏를 생각하지 않을 수 없다. 그녀는 강릉 고을 대명사요 한국인의 추앙을 받는 대표적인 賢母良妻이다.

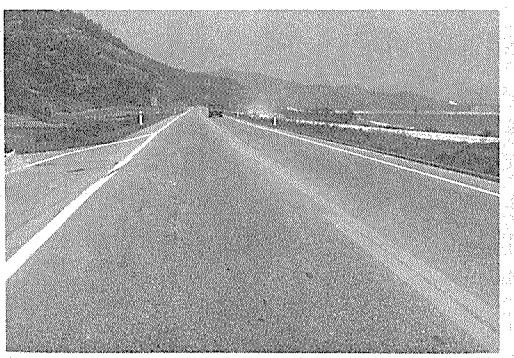
"늙으신 어머님은 고향에 계옵시데 / 이 몸은 어이 홀로 서울로 가는가 / 돌아보니 북촌(강릉)은 아득도 한데 / 저무는 산에 흰구름만 날아 내리네."

신사임당이 친정인 강릉을 떠나 媤家가 있는 서울로 가는 길에 대관령을 넘다 고향인 강릉을 바라보면서 읊었다는 유명한 '고향 그리워'의 한 구절이다.

지금은 대관령 고갯마루에서 강릉까지 자동차로 40분이면 닿을 수 있지만 詩에도 나타난 것처럼 옛날에는 아침 일찍 강릉을 떠나 아흔아홉 구비를 허위허위 돌아 고개 위에 오르면 해가 서산머리에 반쪽이나 걸릴 정도로 높고 험한 고갯길이었다. 해가 지면 호랑이가 출몰해 길손들을 위협했고 겨울에는 얼어죽는 사람도 많았다고 한다.

이때 이병화라는 선비가 조정의 도움을 받아 고개 중간에 쉼터를 마련해 길손들을 쉬어가게 했는데 그 자리가 대관령 고개의 중턱이란 뜻에서 半程이라 했다.

그러나 그때의 반정 쉼터는 근래에 길을 넓히면서 없어지고 그 옛날 길손들이 말을 매던 자리는 주차장



'곧은 길'과 구불구불한 비포장 도로가 해안선을 따라 뻗어 있는 강원도 명주군 道直里.

겸 휴게소로 사용되고 있다..이곳에서 당시의 九折羊腸이었던 산길 小路의 을씨년스럽던 대관령 풍광을 그려봄직하다.

강릉에서 병풍 같은 대관령을 오른쪽에 두고 해안따라 남쪽으로 30분쯤 달리다보면 물이 맑아 구슬 같다는 玉溪에 다다른다. 옥계를 지나 망상 해수욕장 못미처가 강원도 명주군 옥계면 道直里이다.

글자 그대로 '곧은 길'이란 뜻인데 푸른 바닷가 해안선을 따라 비포장의 먼지 길이 구불구불하게 펼쳐졌다. 그후 동해고속도로가 이곳을 통과하면서 곧은 길이 생겨났고 지금은 비포장 도로와 고속도로가 나란히 옥계 해안선을 따라 뻗어 있다.

이홍환(호남정유 수송부차장)