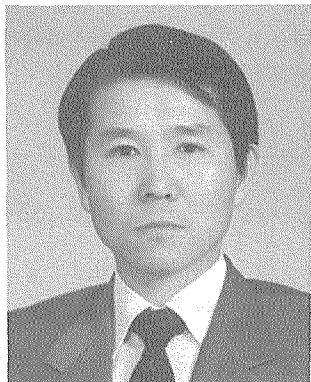


장거리 송유관건설사업의 추진현황과 대책



尹汝均

〈대한송유관공사 기획조정실차장〉

I. 머리말

우리나라는 60년대 이후 공업화 중심의 경제개발 정책을 지속적으로 추진해온 결과 괄목할 만한 경제 규모의 확대·성장과 더불어 국민 생활수준의 향상으로 경질유를 중심으로 석유소비량이 급증하고 있는 추세에 있는데 이에 따라 전국적으로 산재되어 있는 주요 소비지에 적시에 안전하고 신속하게 석유 공급이 이루어질 수 있느냐 하는 것은 매우 중요한 문제가 된다. 그러나 기존 수송수단인 철도, 항만, 도로시설의 수용능력은 이제 한계에 달해 석유공급에 애로를 겪고 있으며, 더욱이 우리나라 정유공장의 90% 이상이 남부해안 지역에 편중되어 있는 관계로 수도권을 비롯한 주요소비지까지 석유의 장거리수송이 불가피한 실정에 있다.

따라서 이러한 문제점들을 근원적으로 해결하기 위해 가장 안전하고 경제적이며 현대화된 석유 수송수단인 송유관(Oil pipeline)의 조기건설이 필요하게 되었다.

그리하여 정부에서는 1989년 12월 송유관사업법을 국회에서 의결·제정하여 송유관사업의 신속한 추진을 위한 법적근거를 마련하고 『전국송유관사업 기본계획』을 고시하면서 송유관사업을 전담할 대한 송유관공사를 설립하였으며, 이에 따라 1단계로 서울~仁川, 서울~大田, 서울~溫山 구간의 총 955 km 송유관을 총 6,095억원을 투자하여 1994년 말까지 완공을 목표로 본격 추진중에 있는데, 이러한 송유관사업은 우리나라에 도입된지가 일천하여 관련 법률, 제도가 정착되지 않은 가운데 전국에 걸친 방대한 사업용지 확보 및 각종 인·허가의 조속한 해결, 막대한 초기투자 소요 자금의 적기확보등 여러 가지 문제점이 나타나고 있다. 따라서 원활한 송유관 사업추진을 위해서는 이러한 문제점들을 해결할 수 있는 개선방안 모색이 시급한 실정이다.

이러한 점에 입각하여 본고에서는 먼저 우리나라 송유관사업의 추진실태를 간략히 살펴보고, 추진과정에서 나타난 문제점을 분석하고 이에 대한 개선방안을 모색해 보고자 한다.

II. 우리나라 송유관사업의 현황

1. 우리나라 송유관사업의 정책 및 제도

(1) 송유관사업 정책

우리나라에서 송유관건설사업이 정책에 반영된 시효는 1983년 12월 제5차 경제개발 5개년계획 수정시에 송유관사업이 에너지자원 부문에 포함되면

(법 제3장 제5조 참조)

- ③ 송유관 사업허가를 받은 사업자가 사업용 시설의 설치 및 변경공사를 하고자 할 때에는 동력자원부령이 정하는 기술기준에 적합한 『공사계획서』를 동자부장관에게 제출하여 인가를 받아야 하며, 송유관사업자가 당해 사업용시설의 공사를 완성한 때에는 동자부장관이 정하는 기간내에 동자부장관에게 『완성검사』신청을 하여야 한다. 송유관사업자가 완성시험에 합격한 후가 아니면 사업용시설을 사용하여서는 안된다.

(법 제4장 제13호 및 제14조 참조)

- ④ 송유관사업자는 요금 기타 수송조건에 관한 석유수송규정을 정하여 동자부장관의 허가를 받도록 되어있다. (법 제5장 제17조 참조)
- ⑤ 송유관사업자는 정당한 사유가 있는 경우가 아니면 송유관이용자의 석유수송신청에 대하여 이를 거부할 수 없도록 하고 동력자원부장관은 필요사업방법에 개선을 명할 수 있다.

(법 제6장 제23조 참조)

- ⑥ 송유관사업자는 사업용시설에 대한 안전관리규정을 정하여 동력자원부장관의 인·허가를 받도록 하고 있다. (법 제6장 제23조 참조)
- ⑦ 송유관사업자는 동자부장관으로부터 공사계획의 인가를 받은 때에는 도로법·농지의 보전 및 이용에 관한 법률등에 의하여 인가 및 허가를 받은 것으로 본다. (법 제7장 제29조 참조)

이상 우리나라 송유관건설사업에 대한 정책적 측면 및 법적·제도적장치에 관해 살펴보았다.

그러나 송유관사업이 우리나라에 도입된지가 일천하여 아직 그 정책과 제도적인면에 있어 여러가지 미흡한 점이 많이 발견되고 있으며 전국송유관사업이 일관성있게 추진되기 위해서는 이러한 점들이 시급히 보완·개선되어야 할 것으로 생각된다.

2. 우리나라 송유관사업의 현황

우리나라 송유관건설은 1990년 부터 본격적으로 시작되었으나 정유공장과 화학공업단지간의 송유관을 제외하고 정유공장과 주요 저유소간의 단거리 송유관은 회사의 필요에 따라 이미 부분적으로 건설 운영되고 있다. 기존 송유관 및 현재 추진중인 전국 송유관 사업의 현황은 다음과 같다.

(1) 한국 중단 송유관(T.K.P)

우리나라 장거리송유관은 1969년 9월 浦項에서 서울까지 총 연장거리 414km 관경 6~8인치짜리 송유관건설공사를 착수하여 1970년 하반기에 완공한 것이 최초이며 그후 TKP(Trans Korea Pipeline)은 의정부까지 연장되어 총 연장은 현재 451km에 이르고 있다. 그 운영실태를 보면 처음에는 공공용 석유제품을 송유하기 위해 건설되었으나, 수송능력(33千B/D)에 비해 송유물량이 적어 大邱에서 서울까지의 구간에서는 油公의 물량이 약 70%를 차지하고 있어 오히려 민수용으로 이용되고 있는 실정이다.

(2) 油公 송유관(Y.K.P)

油公의 정유공장이 위치한 울산에서 大邱 T.K.P까지 연결하여 大田, 서울지역의 석유수요를 장거리 송유관으로 수송·공급하고자, 1971년 5월 외자 500달러와 내자 10억원을 투입하여 울산~大邱 구간의 약 102km의 관경 12인치짜리 송유관건설에 착수하여 油公 송유관계획팀(Pipeline Project Team)을 주축으로 고려개발(주), 대한조선공사, 한국흡관(주) 등의 국내기술등에 의해 1972년 6월 30일에 완공하였다.

울산~大邱간의 유공송유관과 大邱~서울간의 T.K.P를 통해 서울까지 수송할 수 있는 물량은 하루 36,000배럴(울산~대구간은 일일 55,000배럴)인데, 1978년에는 경인지역의 경질유 소비량중 유공에서 공급하는 전물량을 수송했으나 그 이후부터는 석유수요 증가로 인하여 일부만을 송유관으로 수송하고 나머지는 유조선으로 仁川항을 통해 공급하고 있다.

(3) 한국송유관(주)의 송유관

우리나라 최초의 송유관 전문회사로써 한국석유개발공사(지분 51%)와 極東精油(지분 49%)가 합작으로 1986년 한국송유관 주식회사를 건립한 후 대천~천안간 송유관 건설공사를 착수하여 1989년 7월 완공했는데 이 송유관은 총 연장 93km이며 관경 12인치로서 하루 송유능력은 약 34,000배럴에 달한다. 현재 경질유만을 수송하고 있기 때문에 향후 대한송유관공사가 추진중인 전국송유관 시설과의 연계를 통해 보다 효율적인 운영이 될 수 있도록 하는 것이 필요하다. 그 운영현황은 다음 아래 <표 3-2>

<표 3-2>

연도별 운영현황

(단위 : 백만원)

	1989 (7~12월)	1990	1991	1992 (1~8월)
송유물량(천배럴)	2,210	7,643	10,185	7,973
수익	1,352	4,723	6,415	5,510
비용	2,413	4,353	5,143	4,266
당기순이익 (원)	△1,061	188	1,272	1,244

자료 : 한국송유관(주), '92 국정감사 자료, 1992.

와 같다.

(4) 대한송유관공사의 전국송유관사업

1989년 12월 19일 국회에서 『송유관사업법』의 결시에 『송유관사업의 공공성 확보를 위해 정부가 51% 이상 지분참여를 하고 전국송유관사업을 위한 단일회사 설립방안을 강구하라』는 부대의견에 따라 동력자원부가 석유사업기금에서 51%를 출자하고 국내 정유 5개사(유공, 호유, 경인, 쌍용, 극동)와 항공 2개사(대한항공, 아시아나)가 공동으로 49%를 출자하여 전국 송유관사업을 전담할 『대한송유관공사』가 1990년 1월 20일 설립되었다.

대한송유관공사는 창립과 동시에 <표 2-3> 및 <표 2-4>와 같이 전국송유관사업을 구간별·단계적으로

건설하는 것을 목표로 우선 시급한 경인구간 송유관 건설을 90년 12월 착공하여 92년 10월말 완공하고, 남북구간(여천~서울, 온산~서울)은 91년 12월 착공, 94년말 완공을 목표로 사업을 추진하고 있다.

그러나 전국 송유관건설사업은 초기투자가 막대한 자본집약적 사업이며, 또한 전국에 걸쳐 방대한 용지를 필요로 하기 때문에 이와 관련 지역 이기주의에 따른 빈번한 민원발생으로 인·허가, 용지확보 등에 많은 어려움을 겪고있는 실정이다. 따라서 전국 송유관사업에 대한 국민적 공감대 조성을 위한 노력과 정부의 강력한 정책 및 제도적지원이 뒤따라야만 계획대로 94년 말까지 완공이 가능할 것이다.

<표 2-3>

전국송유관 건설사업계획

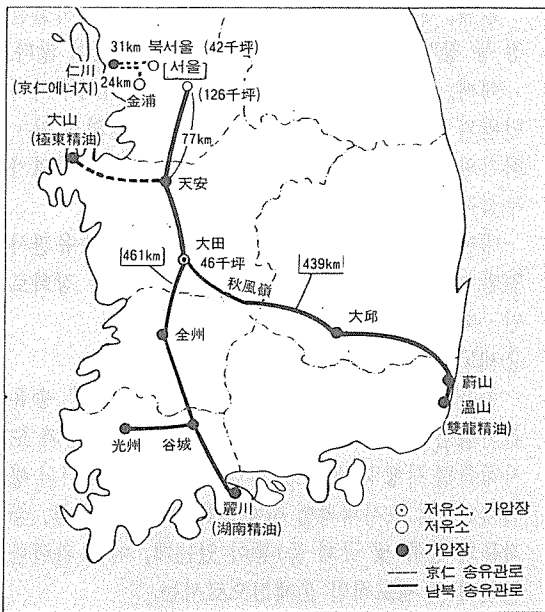
	관 로		저 유 소		가 압 소		소 요 사업비 (억원)	건 설 기 간	
	경 로	길이 (km)	위 치	저유능력 (천배럴)	면 적 (천평)	위 치			펌 프 (대수)
경 인 구 간	仁川 — 서울	31	서울북부	487	42	인천시 원창동	3 (일반유)	612	'90.4~ '92.12
	김포	24	(경기도 고양시)				2 (항공유)		
남 북 구 간	麗川 - 광주 - 전주	461	서울남부 (성남시)	1,495	126	여 곡 전 온 을 대 추 풍 령 대 전 천 안	57	5,483	'90.11~ '94.10
	대전 = 서울		중 부 권 (대전시)	317	46				
	온산 - 울산 - 대구	439							
計		955		2,299	214		62	6,095	

Ⅲ. 우리나라 송유관사업 추진상의 문제점 및 대책

현재 추진중인 송유관사업은 부지확보, 인·허가

등의 장애요인으로 인해 사업진척이 늦어지고 있다. 즉, 민원발생 등으로 부지확보, 인·허가 등에 난항을 겪고 있으며, 현행 송유관사업법의 근거미비로

〈표 2-4〉 전국송유관로도



사업이 제대로 추진되지 못하고 있다. 따라서 부지 확보 및 인·허가를 위해서 님비현상(NIMBY SYNDROM)을 극복할 수 있는 적극적인 대응방안이 강구되어야하며 현행정책과 제도에 대한 보완 및 개선 대책이 시급히 마련되어야만 한다.

1. 문제점 분석

(1) 용지확보상의 문제점

전국송유관 건설사업에는 〈표 3-1〉과 같이 많은 토지를 필요로 하기 때문에 용지확보가 큰 당면과제이다.

그러나 우리나라는 국토면적이 협소하여 국토의 효율적 이용을 위한 국토개발계획과 제한조건 때문에 새로운 시설물 건설에 필요한 용지확보가 어려운 실정이며 또한 제도적으로도 미흡한 점이 많다. 송유관사업 추진과정에서 제기되고 있는 용지확보상

의 문제점을 일반적 문제점과 제도적 문제점으로 구분하여 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

①일반적인 문제점

첫째, 우리나라는 지형상 산악과 협곡이 많아 용지조건을 충족시키는 송유관사업의 적정 용지가 극히 부족하며 사회·문화적 여건을 감안한 최적용지 확보에 어려움이 많다.

둘째, 건설입지 주민들이 가정에 공급되는 전기, 수도, 도시가스, 열공급시설 설치에 호응하는 반면, 송유관에 대해서 위험시설이라는 부정적 의식을 갖고 있다. 즉, 송유관 입지주민들은 다른 사업에 비해 지역발전 효과가 적은 반면, 위험물 시설이라는 선입견으로 환경 및 안전성 문제를 들어 신설을 반대하고 있으며 또한 지방자치제 실시로 지역 권리보호 요구가 증대되어 위험물 설치건설 반대경향은 더욱 고조되고 있는 실정이다.

셋째, 건설입지 요지의 시가 매입요구에 따른 어려움이다. 즉, 도시확산에 의한 지속적인 지가 상승 기대감으로 매도를 거부하고 있으며, 특히 정부가 행한 각종 공공사업에서 보상이 미흡하거나 보상이 과다지급으로 수준이상 요구할 뿐아니라 조상으로 부터 물려받은 토지는 무조건 거부하는 우리나라의 소유, 보존욕이 강한 풍토때문에 어려움이 뒤따르고 있다. 따라서 신규 용지확보는 앞으로 더욱 어려워질 전망이다.

②제도상의 문제점

송유관사업의 용지확보와 관련한 법령은 토지수용법 제14조(사업인정)와 송유관사업법 제27조(타인의 토지에의 출입 등)등이 있는데 이와 관련한 현실태 및 문제점으로서,

첫째, 우리나라는 현행 국토이용관리법상 용지확보를 위한 용도변경은 주민의 동의가 있어야 가능하도록 되어 있으나(동법 시행령 제4조5항) 주민들의

〈표 3-1〉

용지확보현황

(단위 : 천평)

	송 유 관 로	저 유 소	가 압 소	송 유 관 로
소요최소면적	662	214	17	893
확 보 방 안	국·공유지 활용 또는 지상권 설정	매 입	매입 또는 임대	

자료 : 대한송유관공사, 「전국송유관사업계획」 1991. 참조

지역용도 변경과정에서 구체적인 보상액 및 항구적인 생활안정 대책 제시를 요구할 가능성이 많으며,

둘째, 송유관사업은 토지수용법상(제3조 및 동시행령 제2조)에 의하여 토지수용이 가능한 사업이나 건설부장관에 의한 별도의 사업인정을 필요로 하고 있어 사업인정에 3~5개월 기간이 소요되는 등 소요부지의 적기 확보가 어려운 실정이다.

세째, 송유관사업용 토지의 매수업무와 손실보상 업무를 지방자치단체에 위탁할 수 있는 근거 규정의 부재로 용지확보 및 보상업무수행에 과다한 인력소요 등으로 사업추진에 애로가 되고 있다.

네째, 1982년 7월부터 행정예고 제도가 시행되면서 국민의 일상생활에 밀접한 관계가 있는 사업의 시행시에는 행정예고를 하고 있는데 행정예고의 취지는 국민에게 사업이 추진되는 동안 적응할 수 있는 시간을 주자는 것이었으나 사회가 점차 민주화로 진행됨에 따라 관할 행정기관은 주민이 반대하는 사업의 추진은 곤란하다는 입장을 표명하고 있는 실정이다.

(2) 인·허가상의 문제점

전국 송유관건설 사업은 전국을 대상으로 하기 때문에 중앙행정기관은 물론 전국에 걸쳐 도, 시, 군, 읍면등 각종 행정기관을 상대로 개발제한구역내 행위허가, 도로점용허가, 건설허가 등 각종 인·허가를 받아야 하는데 이로 인해 많은 시일이 소요될 뿐만 아니라 지역 이기주의적인(Nimby Syndrome) 집단민원도 야기되고 있으며, 지방자치제 실시에 따라 자치 단체별로 사업에 대한 이해를 달리하고 있기 때문에 인·허가 문제를 해결할 수 있는 방안의 모색이 필요하다.

현재 추진중인 전국 송유관사업의 대관 인·허가 획득이 늦어지면 사업추진이 지연되어 국가적으로 막대한 경제적 손실이 예상된다.

①일반적 문제점

첫째, 인허가 관련관청이 다수이며, 전국에 산재

되어 있다.

둘째, 개발제한구역내 행위허가, 도시계획시설결정 등 장기간을 통해 요하는 인·허가 사항이 많다.

세째, 지방자치제 실시로 인한 집단 이기주의적 민원과 공공시설 입지에 대한 지방의회심의로 인·허가의 지연이 예상될 뿐만 아니라, 지방의회심의가 부정적인 경우 불가능하다.

네째, 송유관사업이 환경영향평가대상(송유관사업법 제2조 제2항)이므로 환경관리법만의 강화로 인·허가 지연이 우려된다.

②제도적 문제점

송유관사업 인·허가와 관련한 관계법령은 송유관사업법 제29조(다른 법률과의 관계) 제1항과 도시계획법 시행령 제20조(개발제한구역 안에서의 행위제한) 및 도시계획법 시행규칙 제7조(건축물, 공작물의 종류 및 규제 등)등이 있는데, 이와 관련한 현실태 및 제도적인 문제점으로서,

첫째, 송유관사업법 제29조의 인·허가 인정항목 중에 사업과 관련된 주요항목이 없어 별도의 인·허가를 득하여야 하기 때문에 사업의 조속한 추진에 장애가 되고 있다. 즉, 현행 송유관사업법 제29조(다른 법률과의 관계)에서 16개 법률중 23개 항목만이 동법 제13조 제1항의 규정에 의한 공사계획의 인가를 받은 때에는 허가 및 면허를 받은 것으로 보는 바, 도시계획법 제12조(도시계획 시설결정) 도시계획법 제21조(개발제한구역내 행위허가) 사업시설 보호법 제7조(행정청의 허가사항에 관한협의) 등의 항목이 동법 제29조의 인정사항에 포함되어 있지 않으므로 송유관사업의 추진에 따른 부지확보 및 대관 인·허가에 상당한 소요기간을 필요로 하므로 공기연장이 예상되고 있는 실정이다.

둘째, 송유관사업 시설은 도시계획법 시행규칙(제7조 제1항 제3조)상 유통저장시설로 해석하여 시설설치가 가능하다고 판단되나 법규정이 명확치 않아 논란의 소지가 있다. 또한 전국송유관건설로

〈표 3-2〉

대관 인·허가 항목

해 당 법 률	인·허가종류	사업법상배제	별도사업	중점사업*	계
27	46	23	23	4	123

* 중점추진 4개 항목

1. 송유관사업허가 2. 공사계획인가 3. 도시계획시설결정 4. 관계제한구역내 행위허가

많은 송유시설 및 부대시설을 설치할 경우 현행법령 규정의 불명확으로 인해 개발제한구역내의 인·허가상의 애로점이 대두될 가능성이 있다.

네째, 송유관사업이 환경영향평가대상(송유관사업법 제2조 제2항)이므로 환경관리법안의 강화로 인·허가 지연이 우려된다.

2. 개선방안

(1) 용지확보 방안

송유관시설의 성패는 많은 토지를 어떻게 가장 합리적으로 적시에 확보해야 할 것인가 하는데 있다. 그러나 앞서 언급한 바와같이 건설입지 주민의 송유관시설에 대한 부정적 인식 및 그에 따른 민원발생 등이 큰 문제로 제기되고 있다. 따라서 이러한 문제점을 해결하고 송유관사업을 위한 최적사업 용지확보를 위해서는

첫째, 송유관시설도 가정에 공급되는 전기, 수도, 도시가스, 열공급시설 등과 마찬가지로 국민생활에 없어서는 안될 꼭 필요한 안전한 시설임을 주지 시킴으로써 주민들의 잘못된 인식을 바로잡고,

둘째, 민원발생의 사전예방을 위해 주민과의 연대강화를 통한 토지소유자와의 부단한 협의진행 등의 방안이 강구돼야 할 것이다.

그러나 무엇보다 중요한 것은 송유관사업은 초기 투자비가 방대한 자본집약적 사업으로서 국민경제에 지대한 영향을 미치는 공익사업의 성격을 가지고 있는 만큼 다른 국가사업과 마찬가지로 토지수용에 있어 정부의 정책적 배려 및 제도적 개선이 선행돼야 한다는 점이다. 즉, 송유관사업법 중 용지확보에 있어 용지관련 조문의 조속한 정비와 개정이 필요하다 하겠다.

현 시점에서 용지확보와 관계해서 송유관사업법의 개정방향을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 송유관사업법에 토지수용과 관련한 사업인정에 대한 특별규정이 없어 토지수용법 제14조에 의한 별도 사업인정에 따라 발생하는 용지확보기간 지연문제에 대해서는 실상 송유관사업 허가 및 공사계획 인가시에 동자부장관이 미리 관계 중앙 행정기관(건설부)의 장 및 서울시장, 직할시장, 도지사와의 협의절차를 거치기 때문에 별도의 사업인정 절차를 큰

실익이 없으므로 송유관사업법 제13조에 의한 공사계획의 인가를 받을 때에는 토지수용법 제14조에 의한 사업인정으로 갈음할 수 있도록 근거 규정을 마련하고, 또한 토지수용법에 위한 확보상 주민들과의 협의 불가능시 용지 확보기간 지연을 방지하기 위해 지방토지수용위원회를 거칠 필요 없이 중앙토지수용위원회에서 제결인정이 가능하도록 하는 방안이 필요하다.

둘째, 송유관사업용 토지의 매수업무와 손실보상업무를 지방자치단체에 위탁할 수 있는 근거규정의 부재로 발생하는 문제에 대해서는 용지확보업무의 효율성 제고와 민원발생 예방을 위해 사업추진 주체가 매수하기 곤란한 토지매수업무 및 손실보상업무를 관할 지방자치단체에 위탁할 수 있는 근거조항을 신설하는 것이 필요하다.

(2) 인·허가방안

송유관사업을 원활히 추진하기 위해서는 앞에서 살펴본 바와 같이 인·허가상 발생하는 문제점들을 어떻게 적시에 해결하느냐 하는것이 무엇보다도 중요하다.

따라서 송유관사업에 따른 인·허가의 적시성 확보를 위해서는, 송유관사업의 필요성 및 공익성에 대한 홍보강화로 공감대를 조성하여 민원업무로 인한 각종 인·허가 지연을 방지해야 하며 또한 대관 인·허가의 동시다발적 추진방안 등이 필요하다. 그러나 사업의 인·허가 문제에 있어서도 근원적 해결을 위해서는 정부의 정책적 배려 및 제도적인 개선이 필요하다.

그 법적·제도적 개선방향은 다음과 같다.

첫째, 특수 인·허가는 중앙부처 직권 입안으로 절차를 간소화 하고,

둘째, 공사계획의 인허가로 갈음되는 인허가 사항에서 제외된 도시계획법제12조(도시계획시설결정), 도시계획법 제21조(개발제한구역내 행위허가), 군사시설보호법 제7조(행정청의 허가사항에 관한 협의)등의 주요 항목을 송유관사업법 제27조(다른 법률과의 관계)에 추가 지정하여 대관 인허가의 원만한 해결로 사업의 원활한 추진이 가능하도록 법개정을 하여야 하며,

셋째, 도시계획법 시행규칙 제7조 제1항 제3호의

공익시설 범위에 송유·출하 및 그 부대시설에 대한 내용을 추가 지정토록 동 시행규칙을 개정하여야 한다.

내제, 인허가 창구를 중앙행정기관으로 일원화 하고, 국토이용계획에 영향이 경미한 사항은 인허가 사항에서 제외하는 제도개선이 필요하다.

V. 맺는말

지금까지 고찰한 바와 같이, 전국송유관사업을 추진하는 데 있어 가장 중요한 현안과제는 전국에 걸친 방대한 사업용지의 적기확보를 비롯해 각종 사업 인허가의 조속한 해결 등으로 나타났는데 전국송유관사업을 차질없이 수행하기 위해서는 이러한 문제들이 원만히 해결되어야만 한다. 따라서 다른 공익 또는 국익사업과 마찬가지로 송유관사업에 대한 국민적 공감대 조성이 무엇보다 중요하다고 볼 수 있으며, 또한 전체 국익 및 광역 행정차원에서 다양한 행정수요를 통일적이고 종합적으로 조정할 수 있는 정부의 정책 및 제도적 뒷받침이 필요하다 하겠다.

이러한 문제점들이 원만히 해결되어 전국 송유관 건설사업이 계획대로 완료되면 다음과 같은 기대효과를 가져오게 된다.

첫째, 계절적 요인이나 도로교통 등 제반 여건에 관계없이 항시 석유의 안정적 공급으로 원활한 석유 수급을 도모하게 됨으로써 국가 경제발전 및 국민복지증진에 기여하게 되며 연간 약 750억원의 석유수송 비용의 절감효과가 기대된다.

둘째, 송유관건설에 따른 비축효과를 볼 때 송유관사업은 정유공장에서 주요소비지를 지하배관으로 연결한후, 주요소비지에 출하저유소를 설치하고 적정량의 운영재고를 유지하기 때문에 경질유 수요의 7일분에 해당하는 350만배럴이 전국에 분산, 저장되는 효과를 가져오게 돼 석유수급안정과 유사시 대응능력을 배양할 수 있으며, 아울러 U.R 실시에 따라 외국 석유정유업체들이 국내 석유시장을 잠식할 것으로 예상되는 바, 보다 저렴한 가격에 의한 석유수급을 가능케 함으로써 지역 석유유통업자들의 경쟁력 강화에 기여할 것이다.

세째, 전국고속도로의 일일평균 약 7,000여대의 유조차 운행이 감소될 것으로 예상되고 또한 해운조선 운항의 감소로 유류누출 등의 해상오염 방지 등으로 쾌적한 자연환경 보호에 일익을 담당할 수 있다. ●

■ 시사용어 ■

EMS

EC8개國의 통화安定위한 환율변동 제한 시스템

독일, 프랑스, 이탈리아등 EC8개국이 통화안정을 위해 지난 79년 발족한 일종의 환율변동제한시스템이다.

참가국통화 상호간 환율에 중심을 설정, 변동폭을 일정 범위내로 억제함으로써 EC역내통화의 불안을 없앤다는게 이 제도의 골격이다. 환율이 EMS(European Monetary System)에서 정한 범위를 벗어나게

되면 해당국은 의무적으로 금리조정 시장개입등을 실시, 환율을 억제범위내로 되돌려놓아야 한다.

현재의 상호환율변동폭은 중심환율을 축으로 상하 2.25%이며 영국의 파운드貨와 이탈리아의 리라貨에 대해서만 예외적으로 6%를 허용하고 있다. 영국은 90년에 가입했다. 이와함께 EMS는 EC통화바스킷인 ECU(유럽통화단위)에 대해서도 참가국 통화별 중심환율을 설정, 이에 대한 환율변동폭을 제한하고 있다. ECU에 대한 환율변동폭은 통화에 따라 다르다. 말하자면 EMS는 EC통화의 환율변동폭을 2중으로 제한하는 일종의 고정환율제인셈인데 최근 EC금융시장이 혼란에 빠지고 있는 것은 영국과 이탈리아가 이 제한을 지킬수 없다고 선언했기 때문이다.