

# 臺當 휘발유 사용량이 줄고 있다

**최근** 우리나라의 휘발유 소비량이 크게 증가하고 있는데 대한 우려가 늘어나고 있으나, 승용차 대당 연간 휘발유 소비량은 점차로 줄어들고 있으며 이와 더불어 자동차용 휘발유의 소비 증가율도 둔화되고 있는 것으로 나타났다. 이는 연비가 계속해서 높아지는 데다 승용차의 보급이 확산되면서 臺當 운행거리가 減少하기 때문에 비롯되는 자연스런 현상으로, 이러한 감소추세는 앞으로도 계속될 것으로 보인다.

80년대 중반 이후 자동차보급이 급속히 확대되면서 우리나라의 연간 휘발유 소비량 증가율은 매년 20~30%대에 달하고 있다. 또한 석유류 총 소비량에서 자동차용 휘발유가 차지하는 비중도 81년의 2.2%에서 91년에는 6.4%로 증가했다. 사회 일각에서는 이를 휘발유가격이 싸기 때문에 나타나는 무분별한 행태로 분석하고, 휘발유 가격을 높이는 한편 승용차 10부제 운행을 실시해야 한다는 목소리도 높아져가고 있다. 그러나 臺當 휘발유 소비량이 減少 추세에 있어 휘발유 과소비문제가 크게 우려할 정도는 아닌 것으로 판단된다.



휘발유를 연료로 사용하는 非營業用 승용차가 81년 이후 10년 동안 11.5배 증가한 데 비해 자동차용 휘발유 소비량은 같은 기간에 승용차 성장지수의 60%에도 못미치는 6.9배 증가에 그쳤다. 또한 자동차용 휘발유 소비증가

율도 89년에 37.5%를 기록한 이후 계속 낮아져 91년에는 22.5%까지 하락했다. 이에 따라 89년 이후 자동차용 휘발유 소비증가율이 비영업용 승용차의 보유대수 증가율을 하회하는 추세가 계속되고 있으며, 그 차이 또한 가속적으로 커지고 있다. 한편 비영업용 승용차가 하루에 소비하는 휘발유량은 86년의 대당 6.2리터에서 91년에는 5.3리터로 줄어들었다.

휘발유 소비량 증가율이 승용차 보유증가율을 하회하는 직접적인 원인은 자동차의 연비향상과 대당 運行거리의 減少에 있다. 대당 運行거리는 날로 심해져 가는 교통체증과 주차장난 때문에 점차 줄어들어 91년에는 88년에 비해 10% 이상 감소한 것으로 추정된다. 앞으로 자동차 보유대수 증가세가 둔화되

석유류 소비량 및 승용차 보유대수 추이

(단위 : 천 배럴, 대)

	자동차용 휘발유		석유류 총소비		승용차(영업용 제외)	
	소 비 량	지 수	소 비 량	지 수	보 유 대 수	지 수
1981	3,940	100.0	180,053	100.0	193,834	100.0
1985	5,716	145.1	189,191	105.1	415,267	214.2
1986	7,221	183.3	200,591	111.4	505,838	261.0
1987	9,062	230.0	210,511	116.9	640,336	330.4
1988	12,230	310.4	250,558	139.2	856,335	441.8
1989	16,820	426.9	287,146	159.5	1,201,726	620.0
1990	22,250	564.7	356,349	197.9	1,666,455	859.7
1991	27,263	692.0	424,412	235.7	2,237,796	1154.5

<자료> 에너지경제연구소, 「에너지통계연감」, 1991. 교통신문사, 「교통 연감」, 1991.

<주> 1) 1991년 숫자는 추정치임.

2) 보유대수는 전년도말 보유대수와 해당년도 보유대수의 평균치임.

휘발유 소비증가율 및 승용차 대당 휘발유 사용량 추이

(단위 : %, 배럴, km)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
승 용 차 증 가 율	21.8	26.6	33.7	40.3	38.7	34.3
소 비 증 가 율	26.3	25.5	35.0	37.5	32.3	22.5
대 당 소 비 량	14.3	14.2	14.3	14.0	13.4	12.2

<자료> 앞 표와 같음.

<주> 1) 승용차 증가율은 앞 표에 근거함.

2) 대당 사용량은 수송용 휘발유/비영업용 승용차 연발 보유대수임.

고 가구당 승용차 복수보유가 늘어나게 되면 대당 운행거리가 보다 줄어들어 휘발유 소비증가율은 더욱 하락할 것으로 전망된다. 따라서 휘발유 가격을 크게 올린다고 자동차 보급을 억제한다고 함으로써 휘발유 소비절감을 추진하는 것보다는 교통시

스템을 개선하여 교통정체로 인한 연료낭비를 막고, 효과적인 대중교통시스템 구축을 통하여 자동차 사용 자제를 자연스럽게 유도함으로써 휘발유 소비절감을 추진하는 방안이 바람직한 것으로 보인다.

<기아경제연구소, 자동차경제>

용어해설

● 공시가격(Posted Price)

국제적 석유거래에 있어서, 생산자 및 판매자가 실수요자·무역업자 등 구매자에게 일률적으로 적용하겠다고 제시하는 가격임(FOB).

중동산 원유의 공시가격은 OPEC회의가 결정하는 국영회사 및 현지 외국회사의 거래기준인 동시에 그 산유국에서 징수하는 소득세·이권료 등의 과세기

준이 되어 왔다. 1973년 10월 제1차 석유위기 발발 이후에는 공시가격을 종전의 메이저(현지 외국회사)에 대신하여 산유국 국영회사(또는 정부)가 공시하였다.

그러나 석유정세가 복잡해지면서 이 공시가격이 실제거래 가격과 격차가 벌어지자, 1975년 이후 각 산유국이 GSP(정부판매가격)를 공표, 장기계약 원유거래의 공식기준으로 적용하였다.