

일본 원매사 상반기 경영실적 저조

경상이익, 원유가 상승으로 2자리수 감소



본 석유원매회사들의 올해 경영실적이 저조하다. 일본의 주요 원매사들(出光興産, 日本石油, 코스모석유, Japan Energy, 三菱石油)은 '96년 9월 중간결산 결과 나란히 두자리수의 경상감익(經常減益)을 기록했다.

이는 원유가격 상승과 엔저(円低)·달러화 강세로 원유 도입비용이 상승한데다가 국내 휘발유 판매가격도 떨어졌기 때문이다. 원매회사들은 하반기에 등유가격을 인상하여 영업실적을 만회할 계획이나 수요처와의 교섭이 여의치 못하고 있다. 향후 국제유가 추이로 볼 때 '96 회계년도의 전망도 호전될 가능성이 없는 것으로 예측되고 있다.

일본의 석유회사들은 원유가격과 환율의 변동분을 매월 도매가격에 반영하는 月定方式을 채용하고 있으나, 도입비용 상승을 실제 판매가에 반영하기까지는 시간차가 발생하고 있다. 일본 최대의 석유회사인 出光興産의 경우 이 시간차로 상반기('96. 4~9월)에 45억엔의 減益요인이 되었다.

한편 올 3~4월에 휘발유 도매가격 인하도 경상감익에 큰 역할을 하

였다. 유일하게 영업실적이 적자를 기록한 日本石油는 휘발유도매가격 인하로 인해 이익이 64억엔 감소하였다. 낮은 채산유종인 B-C유의 판매축소등으로 24억엔, 물류비 중심의 합리화로 43억엔등의 실적을 거두었으나 이익감소 만회에는 별 효과를 거두지는 못했다.

영업력이 약화된 특약점에 경상지원비 명목의 지출도 원인이 되었다.

Japan Energy는 전기말까지의 휘발유가격이 급락하여 경영에 어려움을 겪게된 특약점에 경영지원비 지원으로 상반기에 40억엔의 비용이 추가 발생했다.

수익의 버팀목 역할을 해온 석유화학 부문도 사정은 마찬가지였다. 三菱石油는 폴리에스텔원료인 파라키실렌의 가격하락으로 전년동기 70~80억엔을 기록했던 석유화학 부문의 이익이 10억엔으로 떨어졌다. 1월에 동부문을 본 조적으로 흡수한 Japan Energy의 손익은 제로가 되었다.

영업의 이익에서도 코스모석유의 환차익이 약 40억엔으로 90% 가까이 감소하였다. 금리하락으로 여유자금 운용이익이 감소하였고, 일본

일본 주요 원매사의 영업실적

(단위: 억엔, %)

	매출액	경상이익
出光興産	9,151(7)	20(▲53)
	20,000(10)	100(18)
일본석유	8,677(9)	9(▲87)
	18,700(9)	120(10)
코스모석유	7,126(9)	36(▲50)
	15,500(11)	140(18)
Japan Energy	6,914(10)	9(▲24)
	15,000(11)	60(3)
三菱石油	5,163(7)	26(▲73)
	11,100(6)	80(▲61)

<주> 상단은 '96년 9월 중간실적, 하단은 '97년 3월까지 예상 ()는 전년동기대비 증가율, ▲는 감소

석유의 금융수지가 11억엔 적자로 돌아섰다. <일본경제신문 11/6일자>

일본 주유소 폐업 속출

상반기 562개소 작년대비 80%



본의 주유소폐업이 급증하고 있다. 금년 4월부터 9월까지 폐업한 주유소는 전국적으로 562개소로 과거 최고를 기록했던 '95년 폐업한 숫자의 80%를 넘어섰다. 신설에서 폐업을 빼면 마이너스 133이 되며 총 점포수도 감소로 돌아섰다. 휘발유의 수입자유화, 다른 업종의 주유소업 참

여, 원매사의 판매점에 대한 적자보전금 폐지등으로 유통부문이 크게 변화하고 본격적인 도태시대로 돌입하고 있다.

위와같은 사실은 關東지방에 대해서는 각 都縣의 石油産業組合이, 다른 지역에 대해서는 각 通産局의 협력을 얻어 일본경제신문이 조사했다. '96년도 상반기 주유소폐업수는

'95년도 1년간 폐업업소 682개소를 육박한 것이다. 9월말 현재 이미 작년의 폐업수를 넘어선 지역도 北海道, 東京, 埼玉 등 11都道縣에 이르고 있다. <일본경제신문 '96. 10.19字>

보험이야기

동승자 하차하다 생긴사고

자동차 운전석의 옆좌석이나 뒷좌석에 타고있던 승객이 문을 열고 내리다가 난 사고(가령 자동차문에 오토바이, 자전거 등이 부딪히는 사고)의 책임은 누가 질까. 사고를 유발한 승객일 것 같지만 사전에 적절한 안전조치를 취하지 못한 운전자가 사고에 대한 일차적인 책임이 있다. 김모씨의 경우를 보자. 승용차운전자인 김씨는 친구인

차모씨를 태우고 목적이인 차씨아파트에 도착, 도로변에 차를 정차시켰다. 차씨가 내리기 위해 문을 여는 순간 뒤에서 자전거를 타고오던 학생이 자동차문 모서리에 부딪

혀 머리를 다치는 사고가 발생했다.

이 사고에 대한 책임은 자전거를 타고가던 학생의 잘못도 있지만 차 앞뒤를 살피고 안전한지를 확인한 다음 차문을

열어야한다는 안전수칙을 사전에 탑승자에게 알리지 못한 운전자의 책임이 더 크다는 것이다.

결국 운전자 김씨가 사고에 대한 보상 책임(동승자인 차씨의 실수로 빚어진 사고이지만)을 져야한다는 얘기가.

사전 안전조치 무시 운전자에 1차 책임

즉 주정차 금지구역에 차를 세웠다면 승용차운전자가 주된 책임을 져야하는 반면 주정차가 허용된 장소에서 일어난 사고라면 오토바이 운전자에게 일차적인 책임이 있다.