

해외석유정보

본란은 해외석유산업에 대한 동향과 정보를 파악하기 위하여 석유협회 홈페이지(www.oil.or.kr)에서 연재중인 석유정보다이제스트 내용을 발췌하여 실은 것이다.

- 편집자 주 -

International Oil News

〈표〉 2003년도(2004년 3월기) 석유 4사 결산(연결)

(단위 : 억엔, %)

		매출액		영업이익		경상이익		당기순이익	
		금액	전년비 (%)	금액	전년비 (%)	금액	전년비 (%)	금액	전년비 (%)
出光興産	2002	24,347		733		490		23	
	2003	24,507	0.7	820	11.9	566	15.4	37	64.3
	2004	25,800	5.3	960	17.0	680	20.1	140	274.6
코스모석유	2002	19,028		242		188		34	
	2003	19,163	0.7	252	4.5	195	3.6	82	138.8
	2004	19,100	-0.3	390	54.5	340	74.6	150	83.4
신니폰석유	2002	41,874		966		908		323	
	2003	42,798	2.2	559	-42.1	571	-37.1	-1,335	
	2004	41,900	-2.1	1,220	118.2	1,250	119.0	760	
신니코HD	2002	21,631		403		370		37	
	2003	22,146	2.4	504	25.2	537	45.4	149	306.7
	2004	23,090	4.3	615	22.0	665	23.8	240	61.6
합계	2002	106,880		2,343		1,956		416	
	2003	108,613	1.6	2,136	-8.9	1,869	-4.5	-1,068	
	2004	109,890	1.2	3,185	49.1	2,935	57.0	1,290	

일본, 석유4사 2003년 경영실적 분석

석유연맹이 석유 4사의 2003년도(2003. 4. 1 ~ 2004. 3. 31) 연결 결산을 집계한 결과 천억엔 가량의 적자를 기록한 것으로 나타났다.

신니폰(新日本)석유, 이데미쓰 코산(出光興産), 코스모석유, 신니코(新日鐵)홀딩스¹⁾ 등 4개사 모두 매출액은 증가하였으나 영업이익에서는 신니폰이 재고평가법의 영향으로 42% 감소하고 나머지 3개사는 이익이 늘어났다.

경상이익 단계에서는 역시 신니폰이 크게 감소하고 기타 3개사는 이익이 증가한 가운데 신니코HD는 45%대의 큰 폭의 증가를 기록했다.

최종 단계인 당기순이익에서는 신니폰이 감손회계

(減損會計)²⁾를 앞당겨 도입하고 고정자산의 감손손실액이 1,715억엔에 이르는 등 2천억원이 넘는 막대한 특별손실을 계상한 결과 1,335억엔의 대폭적자를 기록했으나 코스모 석유는 전년 대비 140%, 신니코HD

¹⁾ 재팬에너지(JOMO)가 신니코 홀딩스의 자회사임.

는 30% 증가하는 등 모두 이익이 증가하였다.

2004년도(2005년 3월기)의 예상 실적은 신니폰이 판매량이 감소하여 매출액이 감소할 것으로 전망했고, 코스모도 소폭 줄어들 것으로 내다보았다. 영업이익에서는 4개사 모두 이익이 늘어날 것으로 예상하고 있으나 신니폰은 2003년도에 이익 감소요인이었던 정유공장의 운전정지가 이번 회기에는 더 이상 계속되지 않아 100% 이상 큰 폭으로 증가한 1,220억엔으로 예상해 영업이익이 1천억엔을 넘을 것으로 전망했다. 경상이익에서도 4개사 모두 이익이 증가할 것으로 예상하였으며 신니폰석유도 1,250억엔을 기록할 것으로 예상했다.

최종단계의 당기순이익 또한 신니폰석유가 흑자전환하고 기타 3개사도 이익을 거둘 것으로 예상했다.

(연료유지신문, 2004. 5.22)

러시아 및 카스피해 주변국가의 석유개발 동향

러시아의 석유생산량은 1999년 이후 크게 증가하여 2003년 7월에는 약 840만b/d에 이르렀다. 이러한 생

²⁾ 감손회계(減損會計) : 기업이 가지고 있는 고정자산의 수익성이 현저히 감소하고, 자산가치가 장부가격보다 크게 밑돈다면 장래 일정기간의 예상수익과 장부가격과의 차액에 대한 손실계상을 의무부담하는 회계제도임. 본사와 지점의 토지·건물, 공장의 생산설비 등 기업이 사용하는 사업용 자산과 임대료 등 투자부동산이 대상임. 경영환경이 급속히 악화되거나 시장가격이 크게 하락하면 「감손징후」로 간주, 감손처리의 필요성을 판단하여 특별손실로서 계상하는 등 기업의 경영실태를 재무제표에 반영시킴.

산량과 대규모 매장량으로 러시아는 세계 최대의 산유국인 사우디아라비아에 대적할 만한 주요 산유국으로서 다시 한번 국제석유시장에서 영향력을 급속하게 높여가고 있다. 또한 카자흐스탄, 아제르바이잔 등과 같은 카스피해 주변의 여러 나라들도 외자도입을 통한 지속적인 탐사결과 석유 생산량이 급속하게 증대하고 있다. 이와 같이 이들 구소련 산유국의 향후 석유개발 동향은 국제석유시장, 특히 한국, 일본 및 중국을 포함한 아시아 석유시장에서 매우 중요한 포인트로 주목받게 될 것이다.

석유개발 동향

1. 향후 러시아의 석유 생산량은 지속적으로 증가할 것으로 예상된다. 러시아의 거대한 원유 매장량과 러시아 석유기업들의 지속적인 선진기술 도입에 힘입어 기존 유전의 생산량 증대와 신규 광구개발을 통해 생산량은 2002년의 766만b/d에서 2010년에는 1,000만b/d에 이를 것으로 보인다.
2. 카자흐스탄 및 아제르바이잔의 석유 생산도 향후 크게 증가할 것으로 예상된다. 카자흐스탄에서는 주력 유전인 텐기스 유전의 증산 계획과 카라차가나쿠, 카샤간 유전 등과 같은 주력 프로젝트의 개발이 본격적으로 추진될 것으로 보여 이러한 프로젝트들이 순조롭게 진행될 경우 석유 생산량은 2010년에 200만b/d에 이를 것으로 전망된다(2002년 94만b/d). 또한 아제르바이잔에서도 대규모 외자유치를 통한 Azerbaijan International Operating Consortium(AIOC) 프로젝트의 순조로운 추진으로 2010년의 석유 생산량은 총 100만 b/d를 상회할 것으로 보인다(2002년 31만b/d).
3. 이들 3개국에서는 향후의 증산규모에 따른 원유수출 인프라의 정비가 시급한 실정이다. 특히 러시아는 기존의 수출 인프라(주로 유럽용)가 전부 가동되고 있음에 따라 신규 프로젝트의 추진은 제일 중요

한 과제이다. 현재 ① 구미수출 인프라계획(구미지역을 위한 무르만스크항 정비계획 등) ② 아시아 수출 인프라계획(중국·대련 방향 PL계획 : 수송능력 60만b/d, 태평양루트 PL계획 : 수송능력 100만b/d)이 검토되고 있으나 러시아는 각 프로젝트의 경제성은 물론, 수출선의 다양화, 러시아국내의 석유관리체제문제 및 유럽·미국·중국·일본 등과의 대외 관계에 입각하여 전략적인 판단을 통해 이들 계획을 선택적으로 실시해 나갈 것으로 보인다. 한편, 카자흐스탄 및 아제르바이잔은 러시아에 대한 의존도를 탈피하기 위해 유럽시장을 위한 수출 인프라계획을 각각 진행하고 있다.

4. 이들 3개국의 석유개발계획이 순조롭게 진행될 경우, 2002년부터 2010년까지 400만b/d 정도의 생산량이 증가할 것으로 전망된다. 이러한 대규모 증산은 향후 OPEC의 시장점유율이나 시장지배력 증대를 억제하는 효과를 갖고 올 것으로 보인다. 최근 원유가격의 폭등과 중동의 정세 불안으로 국제적으로 에너지 안보에 관심이 높아지고 있어 공급원의 분산화 측면에서 이들 3개국의 석유생산, 수출증대가 전략적으로 중시되고 있으며 주요 소비국들의 이들 국가, 특히 러시아와의 관계 강화를 도모하려는 움직임이 두드러지고 있다.
5. 한국, 일본 및 중국 등 동북아시아의 석유시장은 중동의존도가 높고 향후 석유수입 의존도는 꾸준히 상승할 것으로 예상된다. 따라서 러시아로부터의 석유수입은 중동의존도 감소와 이를 통한 대중동 외교 교섭력을 강화시키고 보다 안정적인 경쟁력 있는 가격의 석유 확보에 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

〈일본 에너지경제연구소〉

日, 2003년 석유수급실적분석

원유수급

2003년도 일본의 원유수입량은 원유처리, 출하가 전년실적을 상회하여 2억4,485만kl(1,540,092천배럴)로 전년대비 1.2% 증가했다.

국별로는 이란(18.2%), 사우디(2.7%), 쿠웨이트(8.3%), 카타르(6.7%) 등 중동지역에서의 수입이 전체 원유수입량의 88.5%를 차지해 전년대비 3.2%p 증가했다.

정제업자의 원유처리량은 2억3,703만kl로 연료유 수요는 전년보다 감소하였지만 원유처리량은 오히려 0.9% 증가했다.

가동율은 83%를 기록하여 전년의 81.4%를 1.6%p 상회하였다. 정유공장 폐쇄 등 과잉생산설비를 줄여 나가는 것이 가동율 증가의 요인으로 작용했다.

비정제용 출하는 771만kl로 전년대비 4.9% 증가했다. 이중 전력용은 전년대비 0.5% 감소한 564만kl였으며 석유화학용은 26.8% 증가한 185만kl를 기록하였다. 2003년 하반기에는 원자력 발전량의 회복에 따라 전력용 출하가 크게 감소하였지만 석유화학용은 2003년 상·하반기 모두 전년대비 증가했다. 이로 인해 비정제용 출하 전체로서는 전년보다 4.9% 증가하였다.

제품수급

2003년의 제품생산량은 2억1,808만kl(1,371,710

천배럴)로 전년에 비해 0.2% 줄어들었다. 유종별로는 제트연료유, 등유, 경유가 전년을 밑돌았다. 2003년도 실질생산수율은 휘발유·납사가 32.98%로 전년의 32.64%에서 0.34포인트 상승하였고, 등·경유, 제트유, 병커A유는 44.21%로 전년의 45.23%에서 1.02포인트 하락하였으며, 병커B·C유는 14.97%로 전년의 14.60%에서 0.37포인트 상승했다. 연료유 총생산수율은 92.17%로 전년의 92.48%에서 0.31%p 하락했다.

제품소비량은 2억4,002만kl(1,509,712천배럴)로 전년에 비해 1.2% 감소했다. 유종별로는 휘발유, 병커B·C 이외의 유종이 전년보다 감소했다. 하반기에는 연료유 총소비량이 1억3,010엔만kl(818,321천배럴)로 전년동기대비 3.5% 감소했다.

□ 2003년의 휘발유 소비량은 휘발유승용차 보유대수가 전년보다 증가한 가운데 6,053만kl(380,730천배럴)로 전년대비 1.0% 증가했다. 승용차 중 신규등록대수는 4,029천대로 전년대비 0.4% 감소.

□ 납사 소비량은 2003년도 에틸렌 생산량이 742만톤(전년대비 1.9% 증가)로 전년을 상회하였고 BTX생산량도 꾸준한 추이를 보였으나 전년대비 1.2% 감소한 4,798만kl(301,791천배럴)에 그침.

□ 등유소비량은 전년대비 5.2% 감소한 2,902만kl(182,534천배럴)이었다. 2003년 연평균 기온은 14.9℃로 전년대비 0.3℃ 상회하여 평균보다도 0.5℃ 높았다. 난방도일수는 15,172.1도일로 전년대비 9.4% 감소해 평년대비 8.2% 감소함.

□ 경유소비량은 경유차 등록대수가 전년보다 감소한 가운데 생산활동 침체와 수송합리화 등으로 인해 3,811만kl(239,710천배럴)를 기록해 전년대비 3.5% 감소하였다. 2003년의 보통·소형트럭 합계 신차등록대수는 771천대로 전년대비 ▲3.7%를 기록함.

□ 병커A유 소비량은 여름과 겨울의 에어컨 및 난방

〈표〉 2003년 일본석유제품 수급실적

(단위 : 천kl)

		2003년도	2002년도	증감량	증감율(%)	
원유	생산		756			
	수입	244,854	241,898	2,956	1.2	
	비정제용출하 (전력용)	7,709	7,348	361	4.9	
	처리 (정제업자)	5,643	5,670	-27	-0.5	
	(정제업자, 천B/D)	237,360	235,290	2,070	0.9	
		237,029	234,964	2,065	0.9	
	재고	4,074	4,049	25	0.6	
	17,205	16,711	494	3.0		
석유 제품	생산	휘발유	58,642	58,048	594	1.0
		나프타	19,368	19,124	244	1.3
		제트연료유	9,792	10,452	-660	-6.3
		등유	27,065	28,091	-1,026	-3.7
		경유	38,598	39,333	-735	-1.9
		병커A유	29,494	29,407	87	0.3
		병커B,C유	35,123	34,146	977	2.9
	중유계	64,617	63,553	1,064	1.7	
	연료유계	218,084	218,601	-517	-0.2	
	수입	휘발유	1,858	1,602	256	16.0
		나프타	29,833	30,216	-383	-1.3
		제트연료유	117	78	39	50.0
		등유	2,321	2,838	-517	-18.2
		경유	663	912	-249	-27.3
병커A유		840	874	-34	-3.9	
병커B,C유		1,980	1,198	782	65.3	
중유계	2,820	2,073	747	36.0		
연료유계	37,611	37,719	-108	-0.3		
판매	휘발유	60,534	59,917	617	1.0	
	나프타	47,979	48,585	-606	-1.2	
	제트연료유	4,466	46,005	-139	-3.0	
	등유	29,023	30,626	-1,603	-5.2	
	경유	38,113	39,498	-1,385	-3.5	
	병커A유	29,742	30,137	-395	-1.3	
	병커B,C유	30,165	29,517	648	2.2	
중유계	59,907	59,654	253	0.4		
연료유계	240,024	242,884	-2,860	-1.2		
수출	휘발유	267	284	-17	-6.0	
	나프타	41	102	-61	-59.8	
	제트연료유	5,377	6,015	-638	-10.6	
	등유	183	247	-64	-25.9	
	경유	1,308	1,374	-66	-4.8	
	병커A유	156	128	28	21.9	
	병커B,C유	6,930	5,678	1,252	22.1	
중유계	7,086	5,806	1,280	22.0		
연료유계	14,260	13,827	433	3.1		
반제품재고		9,066	8,757	309	3.5	

기 수요 침체로 전년대비 1.3% 감소한 2,914만kl (183,289천배럴)를 기록함.

□ 병커 B·C유 소비량은 전년대비 2.2% 증가한 3,017만kl(189,768천배럴)를 기록함.

2003년의 제품수입량은 휘발유, 제트연료유 및 병커B·C유 이외의 유종에서 전년대비 0.3% 감소한 3,761만kl(236,565천배럴)이었다. 더구나 납사 수입량은 전년보다 0.8% 감소하여 전체 제품수입중 79.3%를 차지하였으며 납사의 수입의존도는 62.0%로 전년보다 0.2%p 감소했다.

2003년의 제품수출량은 전년대비 3.1% 증가한 1,426만kl(89,695천배럴)로 병커유가 전년실적을 상회하였다.

(오일리포트, 2004. 5.17)

〈표〉 일본의 자동차등록대수와 경유자동차수 추이 (2004년3월)

(단위: 대, %)

차종	업태	자동차 등록대수			경유 자동차수		
		총대수	증감대수	증감율 (%)	총대수	증감대수	증감율 (%)
화물차	자가용	6,308,446	-253,193	-3.9	4,303,081	-322,076	-7.0
	영업용	967,635	-452	-0.1	941,565	-5,853	-0.6
	계	7,276,081	-253,645	-3.4	5,244,646	-327,929	-5.9
승합차	자가용	128,891	-2,488	-1.9	125,458	-3,236	-2.5
	영업용	103,093	1,292	1.3	102,246	1,124	1.1
	계	231,984	-1,196	-0.5	227,704	-2,112	-0.9
승용차	자가용	42,357,065	-34,582	-0.1	2,991,135	-456,492	-13.2
	영업용	267,141	3,859	1.5	8,568	-175	-2.0
	계	42,624,206	-30,723	-0.1	2,999,703	-456,667	-13.2
특수차	자가용	1,416,269	-52,597	-3.6	1,021,155	-36,394	-3.4
	영업용	257,690	6,418	2.6	220,866	4,725	2.2
	계	1,673,959	-46,179	-2.7	1,242,021	-31,669	-2.5
합계	자가용	50,219,457	-343,060	-0.7	8,440,829	-818,198	-8.8
	영업용	1,725,027	13,355	0.8	1,273,245	-179	-0.1
	계	51,944,484	-329,705	-0.6	9,714,074	-818,377	-7.8

※ 1. 자동차등록대수에 경유자동차도 포함됨.
2. 증감대수 및 증감비율은 전년대비임.

日, 자동차 등록대수 3년 연속 감소

일본 국토교통성이 취합한 2003년도(2004년 3월 말 현재) 자동차 등록대수는 51,944,484대로 지난 1997년 이후 6년만에 5천2백만대가 무너진 것으로 밝혀졌다. 이는 2000년도를 정점으로 3년연속으로 감소한 결과이며 최근에만 52만대 가까이 감소한 것이다.

연료별로 살펴보면 휘발유차는 자동차 등록대수의 80%를 차지한 4,160만3천대로 전년대비 1.1% 증가하였으며 증가율은 소폭 늘어나는 경향이다. 이중 승용차는 3,922만8천대로 1.0% 증가하였으며 화물차는

2백만대로 3.6% 증가하였다. 배기가스 규제에 영향을 휘발유 화물차의 보급이 늘고 있다.

경유차는 971만4천대로 지난해 12월말에 1천만대가 무너진 이후에도 감소세는 여전하다. 화물차는 524만5천대로 전년대비 5.9% 감소했다. 승용차는 299만9천7백대로 결국 3백만대가 무너졌다.

LPG차는 29만2천대로 전년대비 0.9%가 증가했다. 이중 화물차는 2만9천대로 14.2% 증가했다. 승용차는 26만3천대로 0.3% 감소했다.

천연가스와 전기 등의 기타 차량은 16.7% 증가한 33만5천대로 두자릿수의 증가율을 기록하였다. 화물차는 2.8% 증가한 14만9천대이며 승용차는 44.3% 증가한 13만4천대로 승용차의 큰 폭 증가가 계속되고 있다.

(연료유지신문, 2004. 6.14)

日, 원매사별 2003년도 휘발유 판매 점유율 현황

신니폰석유 23%, 엑슨모빌 19%, 쇼와셀 14% 를 기록

지난해 일본의 휘발유 판매실적은 일반휘발유는 3.6% 증가한 반면 고옥탄 휘발유는 0.8% 감소한 것으로 나타났다.

일반휘발유 소비증가로 대부분의 원매사들의 판매 물량이 전년보다 증가한 가운데 미쓰이(三井), 타이오(太陽)석유가 각각 18.6%와 13.1%라는 두자릿수의 증가를 나타내 눈길을 끌었고, 그 뒤를 이어 쇼와셀 석유가 8.2%로 증가했다. 한편 테이코쿠(帝國)석유와 세이부(西部)석유는 판매량이 전년보다 각각 13.7%, 87.6%가 감소하였으며 휘발유 시장 점유율도 겨우

0.1%에 미쳐 경쟁력이 크게 뒤처지는 것으로 나타났다.

고옥탄 휘발유는 일반휘발유와는 달리 전체 소비가 0.8% 감소한 가운데 전체 휘발유에서 차지하는 비중은 평균 18.2%로 전년도보다 0.7%p 하락했다. 원매사 중에서는 타이오(太陽)석유가 유일하게 두자리수의 증가율인 14.3%를 기록하였으며 전년도에 비해 판매가 증가한 원매사로는 일반휘발유와 마찬가지로 쇼와셀 석유와 미쓰이(三井)석유로 각각 7.1%, 6.8%의 판매증가율을 기록하였다. 그 외에 키그너스석유, 테이코쿠(帝國)석유가 소폭 증가하였다.

전체적으로 휘발유 판매량은 2.7% 증가하였으며 휘발유 시장 점유율 1위, 2위는 지난해와 변함없이 신니폰 석유와 엑슨모빌이 차지하였으나 지난해 3위였던 이데미쓰 코산은 올해 쇼와셀 석유의 판매약진으로 점유율 13.9%를 기록해 4위로 내려앉았으며 쇼와셀은 14.1%로 이데미쓰 코산을 제치고 3위 자리에 올랐다.

(연료유지신문 참조, 2004. 5.10)

〈표〉 일본의 자동차용 휘발유 원매사별 판매량과 점유율 (2003. 4~2004.3)

(단위 : 대, %)

	고옥탄 휘발유			일반휘발유			합계		
	판매량	전년비(%)	점유율(%)	판매량	전년비(%)	점유율(%)	판매량	전년비(%)	점유율(%)
신니폰(新日本)석유	2,769,175	-1.1	24.6	11,221,708	2.0	22.2	13,990,883	1.4	22.6
엑슨모빌	2,078,676	-3.8	18.4	9,790,873	3.0	19.3	11,869,549	1.7	19.2
쇼와셀석유	1,668,970	7.1	14.8	7,060,758	8.2	14.0	8,729,728	8.0	14.1
이데미쓰코산(出光興産)	1,525,865	-3.5	13.5	7,052,556	2.3	13.9	8,578,421	1.2	13.9
코스모석유	1,238,192	-2.2	11.0	5,605,267	1.9	11.1	6,843,459	1.1	11.1
재팬에너지	1,202,752	-3.8	10.7	5,122,512	2.0	10.1	6,325,264	0.8	10.2
타이오(太陽)석유	182,212	14.3	1.6	1,340,349	13.1	2.6	1,522,561	13.2	2.5
키그너스	249,949	1.6	2.2	1,197,136	3.0	2.4	1,447,085	2.8	2.3
미쓰이(三井)석유	191,778	6.8	1.7	1,138,794	18.6	2.2	1,330,572	16.8	2.1
큐슈(九州)석유	167,808	-0.7	1.5	1,030,765	3.1	2.0	1,198,573	2.5	1.9
가이코쿠(帝國)석유	2,372	0.3	0.0	44,651	-13.7	0.1	47,023	-13.1	0.1
세이부(西部)석유	-	-	0.0	8,131	-87.6	0.0	8,131	-87.6	0.0
합계	11,277,749	-0.8	100.0	50,613,500	3.6	100.0	61,891,249	2.7	100.0

日, 셀프주유소의 판매량 및 수익성 월등히 높아

일본 석유정보센터는 자원에너지청의 위임을 받아 지난 2003년 11월 전국 48,797개의 주유소 경영자를 대상으로 앙케이트 설문지를 발송해(회수율 23.1%) 주유소 경영·구조개선 등 실태조사를 실시하였다. 이에 따르면 셀프주유소(803개)의 연간 평균 휘발유 판매량은 2,321kl(월평균 193.4kl)로 풀서비스 주유소(10,400개)의 1,049kl(월평균 87.4kl)의 2.2배에 달했다.

〈표〉 일본 셀프주유소 VS 풀서비스주유소 수익비교

	셀프주유소	풀서비스 주유소
휘발유 판매량	2,321kl(193.4kl)	1,049kl(87.4kl)
세차 수익	540만엔	297만엔
차량점검·정비 수익	306.7만엔	184만엔

주) 자원에너지청, ()는 월평균 임.

세차료의 연평균 수익은 풀서비스 주유소가 297만엔인데 비해 셀프주유소는 540만엔으로 1.8배에 달했으며 차량점검 및 정비수익은 풀서비스 주유소가 184만엔이었으나 셀프주유소는 306.7만엔으로 1.7배의 차이가 났다. 자동차용 윤활유, TBASP³⁾ 또한 1.2배의 차이로 셀프서비스 주유소가 높아 휘발유 판매량 뿐만 아니라 유외부문에서도 셀프주유소가 풀서비스 주유소를 상회했다.

³⁾ TBASP : 타이어, 배터리, 악세서리, specialties의 약자로 주유소에서 행하는 차량관련 서비스의 일종임.

원매사와의 자본관계 유무가 주유소 수익구조에 영향을 끼쳐

세차분야에서 셀프주유소의 32.0%가 천만엔 이상의 수익을 거두었으나 풀서비스 주유소의 경우 비율은 14.8%에 그쳤으며 28.8%가 50만~100만엔, 26.2%가 300만~500만엔의 수익을 올렸다.

셀프주유소의 수익기여상품 비중은 보통휘발유가 가장 높은 57%이고 세차 18%, 차량점검·정비 9%, 고옥탄 휘발유 6%의 순이다. 원매사와 자본관계가 없는 특약점 직영 셀프주유소에서는 보통휘발유의 비중이 58.2%, 판매점에서는 67.3%, 젠노(全農) 계열에서는 83.3%로 휘발유 의존도가 뚜렷해진다.

한편 원매사 직영 셀프주유소에서는 보통 휘발유의 비중이 37.9%, 세차 25.0%, 차량점검·정비 12.1%, 기타 유외상품은 19.8%로 유외부문의 수익성이 50% 이상을 차지하고 있다.

자본관계가 있는 특약점 직영 주유소에서도 세차와 점검정비 등 유외부문이 약40%를 차지하고 있어, 원매사 직영에 가까운 형태의 셀프주유소일수록 유외상품의 수익성 기여비중이 높은 것으로 나타났다. ㉔

〈연료유지신문 2004. 6.18〉

[그림] 일본 원매사 직영 셀프주유소 수익구조 현황

