

# 石油流通構造의 分析

韓國動力資源研究所

## I. 流通組織의 現況

### 1. 代理店現況

#### 가. 業體現況

70년에 있어서 代理店의 業體數는 큰 變化를 보이지는 않고 있다. 다만 79년까지 4~5個 業體가 增減하다가 80년에 14個 業體가 增加했다.

〈表-1〉 代理店業體數推移

|        | 72   | 73   | 74   | 75   | 76   | 77   | 78   | 79   | 80   | 81   |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 業體數    | 77   | 81   | 75   | 74   | 79   | 79   | 78   | 75   | 89   | 89   |
| (營業所數) | (19) | (19) | (20) | (22) | (20) | (20) | (20) | (19) | (21) | (21) |

資料：石油流通協會

業體數變化의 社別 要因을 보면 74년에는 油公과 湖油가 각각 3個減少했고, 極東이 2個가 減少한 반면 京仁이 2個 增加해서 總 6個 業體가 減少했다.

그리고 76년에는 石油波動의 回復으로 全般의 增加하여 79個 業體로 되었다가 第2次 石油波動으로 79년에는 油公이 1個, 湖油가 2個 減少했다. 그러나 80년에 들어와서는 雙龍精油가 稼動됨에 따라 13個 業體의 代理店이 新設되고, 湖油가 1個 業體 增加함으로써 總 89個 業體로 增加되었다.

〈表-2〉 代理店의 精油社別 業體數變動推移

|         | 72      | 73      | 74      | 75      | 76     | 77      | 78      | 79       | 80  | 81 |
|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|----------|-----|----|
| 油公 (41) |         |         | -3      |         | +1     | +1      | -2      | -1       |     |    |
| 湖油 (24) | +3      | -3      | -1      | +2      |        |         |         | -2       | +1  |    |
| 京仁 (10) |         | +2      |         |         | -1     |         |         |          |     |    |
| 極東 (2)  | +1      | -2      |         | +2      |        | +1      |         |          |     |    |
| 雙龍      |         |         |         |         |        |         |         |          | +13 |    |
| 計 (77)  | +4 (81) | -6 (73) | -1 (74) | +5 (75) | 0 (76) | -1 (77) | -3 (78) | +14 (89) |     | 89 |

資料：石油流通協會

한편 78年과 79年에 있어서 代理店의 規模別 業體數를 보면 78年 50億원 以下의 売出額 規模를 가진 業體가 41個였고, 100億원 以上 規模의 代理店이 13個이던 것이 79년에는 前者가 22個로 減少한 반면 後者는 28個로 增加했다. 따라서 代理店은 全般的으로 78年에 비해 79년에는 規模가 커졌음을 알 수 있다. 이러한 現象은 油價引上으로 外形이 커진데 주로 연유하는 듯 하다.

#### 나. 販賣現況

精油会社에서 나온 石油類製品의 販賣는 精油会社直売와 代理店販賣로 構成되어 있다. 民需總計에서 代理店이 차지하는 比重은 72년이 제일 높은 36.2%에서 75년까지 계속 하락해 왔다. 이에 따라 精油会社直売는 72年 63.8%에서 75年 70.8%로 增加했다. 그러나 그후 79년까지

〈表-3〉 代理店 規模別 業體數

|          | 78年 |    |    |    |    | 79年 |
|----------|-----|----|----|----|----|-----|
|          | 油公  | 湖油 | 京仁 | 極東 | 計  |     |
| 30억이하    | 11  | 11 | 2  | 3  | 27 | 22  |
| 30억~50억  | 10  | 2  | 2  |    | 14 |     |
| 50억~80억  | 6   | 5  | 3  |    | 14 | 18  |
| 80억~100억 | 3   | -  | 3  |    | 6  | 5   |
| 100~150억 |     |    |    |    |    | 12  |
| 150~200억 | 5   | 6  | 1  | 1  | 13 | 7   |
| 200억이상   |     |    |    |    |    | 9   |
| 計        | 35  | 24 | 11 | 4  | 74 | 73  |

資料：韓國石油流通協會, 全國石油代理店經營実績分析 (1978), 1979. 10

高大企業經營研究所, 石油代理店의 適正마아진 策定에 관한 調査研究 1980. 10

지 代理店販賣比重은 계속 增加하여 왔다. 한편 80년의 경우 民需總計全体가 下落하였고 더구나 精油会社의 直売를 擴大함에 따라 代理店販賣比重은 79년의 34.1%에서 80년 32.3%로 減少했다.

그런데 代理店중에는 精油会社 直營代理店과 一般代理店の 두가지 種類가 있다. 直營代理店은 精油社가 직접 經營하는 傍系会社이고 一般代理店은 精油社와 관계없이 自体 經營하는 会社이다. 이들의 代理店合計에서 차지하는 比重을 살펴 보면 一般代理店の 比重은 72年以後 74年까지 減少했다가 79년까지는 계속 增加해 왔음을 알 수 있다. 그러나 直營代理店은 72年 11.8%에서 77年 7.3%까지 減少했다가 79年 8.7%로 增加하여 一般代理店の 變化推移와는 약간 상이한 傾向을 보이고 있다. 따라서 統計數值上으로서는 代理店の 比重은 최근 增加해 왔고 精油会社直売는 減少해 왔기 때문에 79년까지는 ‘直売擴大’라는 말은 추세와 어긋난 듯하다. 더구나 代理店중에서 直營代理店보다 一般代理店比重이 增加趨勢에 있다. 물론 작년의 比重變化와 向後趨勢等은 一般代理店에게 불리함을 보여 주며 直売比重이 너무 높지 않으냐는 우려는 남아 있다.

앞에서 代理店全体販賣実績과 比重의 推移를 살펴 보았는데 이제社當平均 販賣実績의 推移

를 알아 보자. 代理店の 年平均 販賣実績增加率은 14.3%인데 이를 直營과 一般代理店 으로 分離하면 直營代理店은 年平均 9.3%, 一般代理店은 16.7%로서 一般代理店の 增加率이 훨씬 높다. 한편 代理店 社當平均增加率을 보면 直營代理店の 경우가 2.1%인데 반해 一般代理店の 경우는 13.2%이어서 一般代理店の 경우가 월등 높음을 알 수 있다. 直營代理店の 社當平均実績이 一般代理店の 그것에 비해 72년에는 무려 9배에 달했으나, 점차 감소하여 79년에는 4.8배에 불과하게 되었다. 이러한 現象은 販賣競争에 대해 진일보한 느낌을 주고 있다.

그 精油社別 販賣実績의 比重을 보면, 72년에 全体販賣중 56.1%를 차지하던 油公이 77年~78年の 少量增加를 除外하고는 계속 下落하여 80년에는 47.1%의 比重으로 떨어졌다. 이에 반해 湖油는 72年 30.3%에서 80年 38.3%로 增加했고 京仁은 12~13%를 오르내리다가 77年以後 계속 下落하여 80년에는 9.3%에 머물렀다. 그의 極東이 약 1%를 차지했고, 雙龍이 80年 3.9%의 比重을 점했다.

代理店の 販賣價格과 마진은 政府告示로 이루어진다. 72年以後 販賣價格이 크게 變換時期만 골라서 그 마진을 推移를 살펴보면 <表7>과 같다. 72~73년에는 告示마진율이 약 9%이던 것이 77~78년에는 6.6~6.7%로 되었

〈表-4〉 代理店社當販賣実績

(單位:kl)

| 区分<br>年度 | 民需總計       |       | 精油会社直売     |      | 代理店       |      |           |      | 代理店合計     |      |
|----------|------------|-------|------------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
|          | 量          | %     | 量          | %    | 直營        |      | 一般        |      | 量         | %    |
|          |            |       |            |      | 量         | %    | 量         | %    |           |      |
| 1972     | 9,474,811  | 100.0 | 6,041,606  | 63.8 | 1,128,598 | 11.9 | 2,304,607 | 24.3 | 3,433,205 | 36.2 |
| 1973     | 11,687,411 | 100.0 | 7,778,258  | 66.6 | 1,077,076 | 9.2  | 2,832,077 | 24.2 | 3,909,153 | 33.4 |
| 1944     | 12,051,642 | 100.0 | 8,464,825  | 70.2 | 993,326   | 8.2  | 2,593,491 | 21.5 | 3,586,817 | 29.8 |
| 1975     | 13,527,637 | 100.0 | 9,572,826  | 70.8 | 1,007,312 | 7.4  | 2,947,499 | 21.8 | 3,954,811 | 29.2 |
| 1976     | 15,266,834 | 100.0 | 10,785,022 | 70.6 | 1,128,951 | 7.4  | 3,352,861 | 22.0 | 4,481,812 | 29.4 |
| 1977     | 18,036,386 | 100.0 | 12,662,741 | 70.2 | 1,320,015 | 7.3  | 4,053,630 | 22.5 | 5,373,645 | 29.8 |
| 1978     | 20,976,278 | 100.0 | 14,009,751 | 66.8 | 1,803,086 | 8.6  | 5,163,441 | 24.6 | 6,966,527 | 33.2 |
| 1979     | 23,767,044 | 100.0 | 15,660,557 | 65.9 | 2,062,927 | 8.7  | 6,043,560 | 25.4 | 8,106,487 | 34.1 |
| 1980     | 22,819,243 | 100.0 | 15,459,083 | 67.7 | 1,972,658 | 8.6  | 5,387,502 | 23.6 | 7,360,160 | 32.3 |

資料：韓國石油流通協會，全國石油代理店販賣実績表 1972~1980.

(表-5) 代理店社當販賣実績

(單位：kℓ)

| 年度   | 直營代理店 |           |         |         |         | 一般代理店 |           |         |        |         | 代理店計      |         |
|------|-------|-----------|---------|---------|---------|-------|-----------|---------|--------|---------|-----------|---------|
|      | 計     |           |         | 社當平均    |         | 計     |           |         | 社當平均   |         | 販売実績      | 増減率 (%) |
|      | 数     | 販売実績      | 増減率 (%) | 販売実績    | 増減率 (%) | 数     | 販売実績      | 増減率 (%) | 販売実績   | 増減率 (%) |           |         |
| 1972 | 4     | 1,128,598 |         | 282,150 |         | 73    | 2,304,607 |         | 31,570 |         | 3,433,205 |         |
| 1973 | 4     | 1,077,076 | △ 4.6   | 269,269 | △ 4.6   | 77    | 2,832,077 | 22.9    | 36,780 | 16.5    | 3,909,153 | 13.9    |
| 1974 | 4     | 993,326   | △ 7.8   | 248,337 | △ 7.8   | 71    | 2,593,491 | △ 8.4   | 36,528 | △ 0.7   | 3,586,817 | △ 8.2   |
| 1975 | 4     | 1,007,312 | 1.4     | 251,828 | 1.4     | 70    | 2,947,499 | 13.6    | 42,107 | 15.3    | 3,954,811 | 10.3    |
| 1976 | 5     | 1,128,951 | 12.1    | 225,790 | △10.3   | 74    | 3,352,861 | 13.8    | 45,309 | 7.6     | 4,481,812 | 13.3    |
| 1977 | 5     | 1,320,015 | 16.9    | 264,003 | 16.9    | 74    | 4,053,630 | 20.9    | 54,779 | 20.9    | 5,373,645 | 19.9    |
| 1978 | 5     | 1,803,086 | 36.6    | 360,617 | 36.6    | 73    | 5,163,441 | 27.4    | 70,732 | 29.1    | 6,966,527 | 29.6    |
| 1979 | 5     | 2,062,927 | 14.4    | 412,585 | 14.4    | 70    | 6,043,560 | 17.0    | 86,337 | 22.1    | 8,106,487 | 16.4    |
| 1980 | 6     | 1,972,658 | △ 4.4   | 328,776 | △20.3   | 83    | 5,387,502 | △10.9   | 64,910 | △24.8   | 7,360,160 | △ 9.2   |
| 年平均  |       |           | 9.3     |         | 2.1     |       |           | 16.7    |        | 13.2    |           | 14.3    |

(表-6) 精油社系列別代理店販賣比重推移

| 区分   | 油公    |      |      | 湖油    |      |      | 京仁    |      |      | 極東    |     |     | 双龍    |     |     | 計     |      |     |
|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-------|------|-----|
|      | 精油社直売 | 代理店  | 計    | 精油社直売 | 代理店  | 計    | 精油社直売 | 代理店  | 計    | 精油社直売 | 代理店 | 計   | 精油社直売 | 代理店 | 計   | 精油社直売 | 代理店  | 計   |
| 1972 | 37.0  | 19.0 | 56.1 | 15.9  | 14.4 | 30.3 | 9.8   | 2.73 | 12.5 | 1.0   | 0.1 | 1.1 |       |     |     | 63.8  | 36.2 | 100 |
| 1973 | 38.2  | 16.7 | 54.9 | 18.9  | 12.7 | 31.6 | 8.5   | 4.0  | 12.5 | 1.0   | 0.0 | 1.0 |       |     |     | 66.6  | 23.4 | 100 |
| 1974 | 39.7  | 15.1 | 54.7 | 20.6  | 10.6 | 31.3 | 9.2   | 4.0  | 13.1 | 0.8   | 0.1 | 0.9 |       |     |     | 70.2  | 29.8 | 100 |
| 1975 | 40.4  | 13.9 | 54.4 | 21.5  | 10.7 | 32.2 | 8.1   | 4.6  | 12.7 | 0.7   | 0.1 | 0.7 |       |     |     | 70.8  | 29.2 | 100 |
| 1976 | 39.3  | 14.1 | 53.3 | 23.4  | 10.7 | 33.1 | 8.1   | 4.6  | 12.7 | 0.7   | 0.1 | 0.7 |       |     |     | 70.8  | 29.2 | 100 |
| 1977 | 38.9  | 14.5 | 53.5 | 22.2  | 10.4 | 32.6 | 8.4   | 4.7  | 13.1 | 0.7   | 0.1 | 0.8 |       |     |     | 70.2  | 29.8 | 100 |
| 1978 | 37.6  | 16.3 | 53.9 | 20.7  | 11.7 | 32.4 | 7.6   | 5.0  | 12.6 | 0.8   | 0.3 | 1.1 |       |     |     | 66.8  | 33.2 | 100 |
| 1979 | 35.3  | 16.6 | 51.9 | 23.2  | 12.3 | 35.5 | 6.6   | 4.9  | 11.5 | 0.9   | 0.3 | 1.1 |       |     |     | 65.9  | 34.1 | 100 |
| 1980 | 32.6  | 14.4 | 47.1 | 26.3  | 12.0 | 38.3 | 4.6   | 4.7  | 9.3  | 1.1   | 0.3 | 1.4 | 3.1   | 0.8 | 3.9 | 67.7  | 32.3 | 100 |

(表-7) 代理店告示마진을推移

| 区分     | 72. 7.21 | 73. 8.8 | 74. 2.1 | 74. 12.7 | 75. 11.21 |
|--------|----------|---------|---------|----------|-----------|
| 複合마진   | 4,260    | 4,917   | 9,644   | 12,354   | 13,508    |
| 平均마진率% | 8.82     | 9.26    | 8.54    | 7.70     | 7.49      |

| 区分     | 77. 7.1 | 78. 1.28 | 79. 7.17 | 80. 1.29 | 80. 8.24 |
|--------|---------|----------|----------|----------|----------|
| 複合마진   | 13,899  | 14,567   | 27,043   | 40,164   | 43,877   |
| 平均마진率% | 6.61    | 6.70     | 5.36     | 4.46     | 3.93     |

資料：流協，全国代理店販売実績表1979~80.

고, 80年 8月에는 4%이하로 下落했다. 이는 油価急騰으로 国民의 負担이 가중되었으며, 이에 따라 70年代 初와 같은 比率로 代理店에게 마

진을 허용할 수가 없게 되는데 연유하는 듯하다. 이 告示「마진」率은 販売物量으로 加重平均한 複合平均인데 이 告示價格을 高수한다면 會計上의 売出額 利益率과 같아야 한다.

그러나 (表-8)에서 보여주는 바와같이, 売出額利益率이 複合「마진」率 보다 1~1.5% 정도가 높다.

이러한 現象은 다음과 같이 說明될 수 있다.

(表-8) 賣出總利益率과 複合마진率

| 区分      | 78              | 79                          | 80                         |
|---------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|
| 売出利益    | 8.56%           | 7.44%                       | 5.73%                      |
| 売出額     | (74個社)          | (71個社)                      | (80個社)                     |
| 複合「마진」率 | 1978.1.28: 6.7% | 1979.3月: 6.36%<br>7月: 5.36% | 1980.1月: 4.4%<br>8月: 3.93% |

資料：石油流通協會

代理店이 物量을 供給해 주는 注油所에는 直營注油所와 一般注油所가 있다. 一般注油所의 營業活動은 代理店과 관련이 없으나, 直營注油所의 會計處理는 소속 代理店의 會計處理에 合算되어지고 있다. 따라서 代理店의 會計上 売出額利益率은 代理店複合마진率보다 直營注油所 販賣의 利益率만큼 높을 것이다.

다. 代理店의 經營實態

우선 收益性에 관한 指標를 보면, 79年の 總資本利益率과 自己資本利益率은 資料의 不足으로 売出總利益率과 回轉率에서 유도해낸 수치인데 이들의 5.2, 23.4 수치를 제외하고는 76年以後 80年까지 세가지의 利益率이 계속 하락해왔다. 특히 總資本利益率과 自己資本利益率에 비해 売出額利益率이 현저히 낮은 양상을 보이는데 이는 売出額外形自体가 크기 때문이다. 이러한 現狀은 精油社의 利益率과도 비슷한 趨勢를 보이고 있다. 이는 資本回轉率에서 그대로 반영되고 있다. 즉 總資本回轉率은 보통 25回轉以上을 기준으로 하고 있는데 代理店의 그 指標는 5回轉을 넘고 있어서 總資本에 비해 売出

額規模가 훨씬 크다는 것을 의미한다. 그런데 總資本回轉率은 약 6回轉의 水準에서 큰 변동을 보이지 않고 있으나, 自己資本回轉率은 76年 15.6回轉에서 80年 30.8回轉으로 큰 增加를 나타내고 있다. 이는 總資本에서 自己資本이 차지하는 比重이 점차 낮아지고 있다는 것을 말한다. 이를 확인하기 위해서는 自己資本比率을 보아야 한다. 自己資本比率은 76年 38.02%에서 78年 25.4%, 80年은 19.0%로 계속 減少하고 있다. 따라서 資本을 形成하는 要素에서 自己資本은 減少해 왔으며, 다른 要素인 負債의 比重이 높아졌음을 추측할 수 있다. 그래서 負債比率을 보면 76年 162.3%에서 78年 294.3%로, 80년에는 무려 425.9%로 높아졌다.

우리의 앞의 代理店經營實態分析에서 代理店이 안고 있는 經營特性으로 세가지를 들 수 있겠다. 첫째, 高油價로 인해 売出額外形이 상대적으로 크다는 것이며, 둘째, 利益率水準이 資本과 売出額 規模에 비해 볼 때 계속 하락해 왔다는 것, 셋째, 總資本중에서 自己資本은 減少해 온 반면 負債는 增加했다는 것이다.

〈表-9〉 代理店經營指標

| 指 標                   | 71 <sup>1)</sup> | 76 <sup>2)</sup> | 77 <sup>3)</sup> | 78     | 79    | 80     | 基 準     |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|--------|-------|--------|---------|
| 〈收 益 性〉               | %                |                  |                  |        |       |        |         |
| 總資本利益率=純利益/總資本        | 16.73            | 6.93             | 4.78             | 4.23   | 5.19  | 2.20   |         |
| 自己資本利益率=純利益/自己資本      | 19.05            | 18.22            | 15.78            | 16.68  | 23.43 | 11.58  |         |
| 売出額純利益率=純利益/売出額       | 0.89             | 1.17             | 0.84             | 0.82   | 0.79  | 0.38   |         |
| 〈安 全 性〉               | %                |                  |                  |        |       |        |         |
| 流動比率=流動資産/流動負債        | 92.48            | 136.66           | 129.76           | 122.94 | 122   | 113.11 | 200%以上  |
| 當座比率=(流動資産-在庫資産)/流動負債 | 67.44            |                  |                  |        |       |        | 100%以上  |
| 負債比率=總負債/自己資本         | 683.54           | 162.30           | 230.10           | 294.31 | 351   | 425.92 | 100%以下  |
| 固定比率=固定資産/自己資本        | 246.39           | 87.63            | 94.37            | 105.06 | 105   | 140.49 | 100%以下  |
| 自己資本比率=自己資本/總資本       | 14.28            | 38.02            | 30.29            | 25.36  | 22    | 19.01  | 50%以上   |
| 〈活 動 性〉               | 回轉               |                  |                  |        |       |        |         |
| 總資本回轉率=売出額/總資本        | 2.68             | 5.95             | 5.66             | 5.15   | 6.57  | 5.85   | 2.5回轉以上 |
| 自己資本回轉率=売出額/自己資本      | 21.34            | 15.64            | 18.68            | 20.32  | 29.66 | 30.76  |         |
| 固定資産回轉率=売出額/固定資産      | 8.66             | 17.85            | 19.79            | 19.34  | 28.25 | 8.12   |         |
| 在庫資産回轉率=売出額/在庫資産      | 45.89            |                  |                  |        |       |        | 8回轉以上   |

註：1), 2), 3), 各各 13個, 30個, 37個 標本代理店을 對象으로 하고 있음.

資料：石油流通協會

## 2. 注油所現況

### 가. 業体数現況

70年以後 全体 注油所 數는 增加해 왔으나, 74年까지 急増하던 增加趨勢가 75년에는 鈍化되었으며, 76年과 77년에는 오히려 減少했다. 그러나 이들의 變化推移를 自營(委託) 注油所와 直營注油所로 区分해 보면, 서로 相異한 趨勢를 보이고 있음을 알 수 있다. 우선 自營注油所의 경우를 보면, 71년에 29個業体가 增加한 것을 除外하고는 以後 78年까지 계속 減少했다. 다만 80년에는 32個業体가 增加하였다. 그러나 直營注油所는 70年以後 78年까지 계속 增加해 왔고 80년에만 26個의 業体가 減少했다. 이리하여 70년에 自營注油所의 比率이 91.3% : 8.7% 이던 것이 79년에는 75.2% : 24.8%로 변했고 80년에는 77.1% : 22.9%가 되었다. 그리고 70年에서 80年까지 年平均變動數는 自營注油所의 경우 6個였으나 直營注油所는 21.8個였다. 따라서 減少된 自營注油所가 直營注油所로 바뀌었음을 알 수 있다.

全体的으로 綜合해 보면 70年代 前半에는 注油所가 급격히 增加해 왔으나, 70年 後半에는 減少하거나 微増했다. 다음 自營注油所와 直營注油所를 分離해 볼 때 점차 流通過程上의 系列性이 強化되었음을 알 수 있다. 셋째, 80년에는 需要減退와 販賣競争熾烈化로 直營注油所가 減少하고 自營注油所가 增加하였다.

〈表-10〉 注油所數推移

| 区 分   | 自營注油所 |     | 直營注油所 |      | 計     |      |
|-------|-------|-----|-------|------|-------|------|
|       | 所 數   | 變動數 | 所 數   | 變動數  | 所 數   | 變動數  |
| 1970  | 1,169 |     | 112   |      | 1,281 |      |
| 1971  | 1,198 | 29  | 141   | 29   | 1,339 | 58   |
| 1972  | 1,193 | △ 5 | 185   | 44   | 1,378 | 39   |
| 1973  | 1,168 | △25 | 233   | 48   | 1,401 | 23   |
| 1974  | 1,157 | △11 | 273   | 40   | 1,430 | 29   |
| 1975  | 1,130 | △27 | 303   | 30   | 1,433 | 3    |
| 1976  | 1,103 | △27 | 327   | 24   | 1,430 | △ 3  |
| 1977  | 1,087 | △16 | 342   | 15   | 1,429 | △ 1  |
| 1978  | 1,077 | △10 | 356   | 14   | 1,433 | 4    |
| 1979  | 1,077 | -   | 356   | -    | 1,433 | -    |
| 1980  | 1,109 | 32  | 330   | △26  | 1,439 | 6    |
| 年平均變動 |       | △ 6 |       | 21.8 |       | 15.8 |

資料：石油流通協會

〈表-11〉 注油所販賣實績

(單位：kℓ)

| 区 分                | 高級揮發油   | 普通揮發油   | 灯 油     | 輕 油       | 計         |
|--------------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|
| 1977 <sup>1)</sup> | 123,530 | 511,959 | 283,771 | 1,068,566 | 1,987,826 |
| 1978 <sup>1)</sup> | 195,798 | 682,647 | 491,184 | 1,669,530 | 3,039,159 |
| 1979 <sup>1)</sup> | 241,063 | 885,205 | 691,537 | 2,085,159 | 3,902,964 |
| 1980 <sup>1)</sup> | 107,164 | 724,897 | 511,269 | 1,952,861 | 3,296,191 |

註：1) 統計의 不正確으로 오차가 있음.

資料：石油流通協會

### 나. 販賣現況

대체적인 推移는 石油消費의 일반적 추세와 같이, 79年까지는 增加해 오다가 80년에는 다소 減少되었다. 그리고 80年의 油種別 販賣實績의 構成比를 보면, 輕油가 59.2%로 가장 높고, 보통휘발유가 22%, 등유가 15.5% 고급휘발유가

〈表-12〉 注油所 마진率 推移

|         | 72.7  |       |       | 73.8    |       |      | 74.4    |        |      | 75.11  |        |      | 77.7    |        |      |
|---------|-------|-------|-------|---------|-------|------|---------|--------|------|--------|--------|------|---------|--------|------|
|         | 마진    | 가 격   | 마진율   | 마진      | 가 격   | 마진   | 마진      | 가 격    | 마진율  | 마진     | 가 격    | 마진율  | 마진      | 가 격    | 마진율  |
| 高級揮發油   | 5.57  | 59.50 | 9.4   | 5.92    | 67.00 | 8.8  | 13.37   | 211.00 | 6.3  | 15.59  | 241.00 | 6.5  | 11.14   | 224.50 | 5.0  |
| 普通揮發油   | 5.52  | 51.00 | 10.3  | 5.63    | 57.50 | 9.8  | 13.13   | 180.50 | 7.3  | 15.07  | 206.00 | 7.3  | 11.29   | 191.00 | 5.9  |
| 灯 油     | 4.14  | 31.50 | 13.1  | 4.49    | 35.50 | 12.6 | 8.73    | 75.00  | 11.5 | 9.36   | 71.50  | 13.2 | 8.44    | 71.00  | 11.9 |
| 輕 油     | 3.72  | 25.00 | 14.9  | 4.02    | 29.25 | 13.7 | 7.94    | 68.00  | 11.7 | 8.05   | 73.00  | 11.0 | 7.20    | 65.50  | 11.0 |
| 輕質重油    |       |       |       |         |       |      |         |        |      |        |        |      |         |        |      |
| 重 油     |       |       |       |         |       |      |         |        |      |        |        |      |         |        |      |
| B - C 油 |       |       |       |         |       |      |         |        |      |        |        |      |         |        |      |
| 프 로 판   | 11.50 | 78.43 | 14.7  | 13.26   | 91.00 | 14.6 | 24.85   | 195.00 | 12.7 | 26.67  | 315.00 | 8.5  | 21.43   | 291.50 | 7.4  |
| 부 탄     |       |       |       |         |       |      |         |        |      |        |        |      |         |        |      |
| 計       | 6.04  |       | 12.48 | 6.66    |       | 11.9 | 13.60   |        | 9.9  | 14.95  |        | 9.3  | 11.9    |        | 8.2  |
| (增減率)   |       |       |       | (10.3%) |       |      | (95.2%) |        |      | (9.9%) |        |      | (20.4%) |        |      |

|       | 78.1    |        |      | 79.7    |        |      | 80.1    |        |      | 80.11  |        |      | 81.4   |          |      |
|-------|---------|--------|------|---------|--------|------|---------|--------|------|--------|--------|------|--------|----------|------|
|       | 마진      | 가격     | 마진율  | 마진      | 가격     | 마진율  | 마진      | 가격     | 마진율  | 마진     | 가격     | 마진율  | 마진     | 가격       | 마진율  |
| 高級揮発油 | 11.95   | 233.00 | 5.1  | 20.57   | 434.00 | 4.7  | 33.40   | 700.00 | 4.8  | 35.95  | 880.00 | 4.1  | 40.12  | 1,010.00 | 4.0  |
| 普通揮発油 | 12.12   | 198.50 | 6.1  | 21.27   | 370.00 | 5.7  | 22.87   | 580.00 | 3.9  | 22.43  | 680.00 | 3.3  | 22.43  | 700.00   | 3.2  |
| 灯油    | 9.05    | 74.00  | 12.2 | 12.14   | 123.00 | 9.9  | 11.84   | 179.00 | 6.6  | 13.74  | 226.00 | 6.1  | 11.96  | 268      | 4.5  |
| 軽油    | 7.72    | 69.50  | 11.1 | 10.34   | 116.00 | 8.9  | 11.05   | 175.00 | 6.3  | 12.97  | 215.00 | 6.0  | 14.11  | 255      | 5.5  |
| 軽質重油  |         |        |      |         |        |      |         |        |      |        |        |      |        |          |      |
| 重油    |         |        |      |         |        |      |         |        |      |        |        |      |        |          |      |
| B-C油  |         |        |      |         |        |      |         |        |      |        |        |      |        |          |      |
| 프로판   | 42.01   | 260.00 | 16.2 | 74.12   | 417.00 | 17.8 | 95.69   | 627.00 | 15.3 | 95.76  | 755.00 | 12.7 | 102.75 | 883      | 11.6 |
| 부탄    |         |        |      |         |        |      |         |        |      |        |        |      |        |          |      |
| 計     | 16.57   |        | 10.1 | 27.69   |        | 9.4  | 34.97   |        | 7.4  | 36.17  |        | 6.4  | 38.27  |          | 5.8  |
| (増減率) | (32.2%) |        |      | (67.1%) |        |      | (26.3%) |        |      | (3.4%) |        |      | (5.8%) |          |      |

資料：動資部

3.3%의 比重을 보이고 있다.

#### 다. 마진率 推移

72年7月 注油所 마진율이 12.48%이었으나, 77년에는 8.2%로 下落했다. 그러나 78年 1月에는 10.1%를 増加했지만, 계속 下落하여 81年 4月에는 5.8%의 낮은 水準을 기록했다. 그러나 단지 이러한 마진率의 減少만으로 評價할 수 없다. 마진率은 油類販賣價格에서 차지하는 마진의 比重을 말하기 때문에 油價의 引上에 따라 마진額도 比例的으로 引上을 허용한다는 것은 消費者의 負擔을 加重시키는 것이 된다. 마

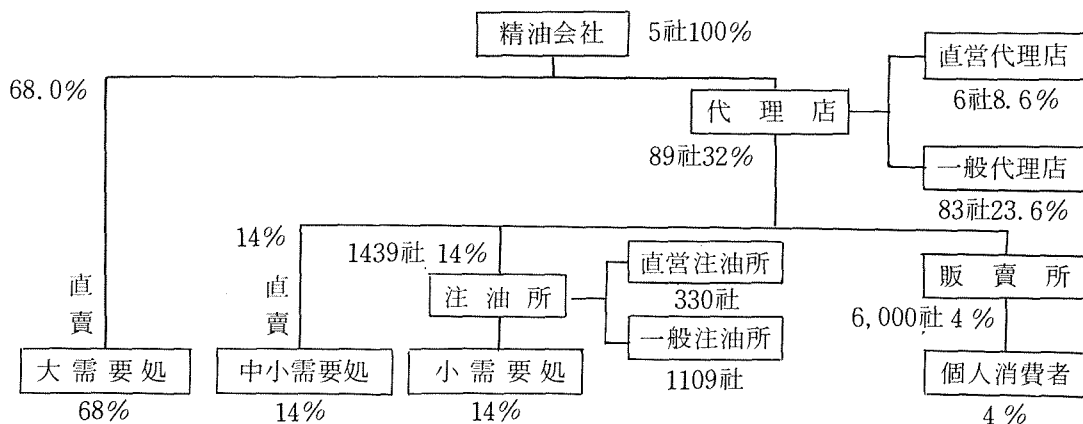
진額 자체의 推移를 보면 73년에 10.3%, 74년에 95.2%, 79년에는 67.1%의 引上率을 나타내는데 80年 1月까지는 작게는 10~20%, 크게는 60~99%의 引上率을 보임으로써 物價上昇을 크게 앞지른 느낌을 준다. 다만 최초의 不況으로 그 引上率은 3~5%를 나타낸다.

### 3. 流通市場의 構造

#### 가. 石油製品의 流通經路

流通段階는 業体別分類와 같이 精油会社段階, 代理店段階 및 注油所段階로 区分할 수 있겠다. 5個 精油会社의 民需總計 22,819千kl를

〈그림-1〉 80年 石油製品의 流通經路



註：民需總計 22,819千kl = 100%基準

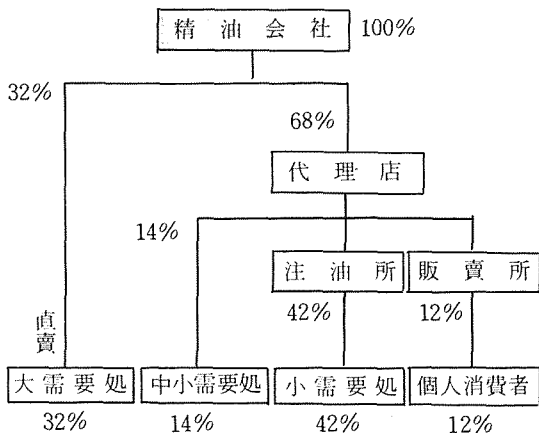
資料：石油流通協會, 全國石油代理店販賣実績表 1980.

石油協會, 石油協會報, 1981. 3.

100%로 할 때 그 중 68%는 大量需要處에 直賣되고 있고, 32%만 總89個社의 代理店으로 들어간다. 그런데 代理店에는 精油會社가 直接經營하는 直營代理店과 한 精油會社의 製品만을 취급하나 獨自的으로 經營하는 一般代理店이 있다. 이러한 区分에 따라서 보면 直營代理店은 6個社로서 8.6%를 점하고 있고 一般代理店은 83個社로서 23.6%를 販賣하고 있다. 그러나 우리는 注油所段階에 대해 直營代理店과 一般代理店別 販賣比重分類은 할 수 없는 실정에 있다. 代理店全体 販賣比率 32%중 14%는 中小需要處에 直賣되고 있고 또 14%는 1,439個社의 注油所에 都賣되며 나머지 4%는 6,000餘社의 販賣所에 都賣된다. 代理店의 分類과 마찬가지로 注油所에 있어서도 代理店이 注油所를 直接經營하느냐에 따라 直營注油所와 一般油所로 区分되어 진다. 資料의 不足으로 이들 直營注油所와 一般注油所의 販賣比率는 알 수 없고, 다만 直營注油所는 330個社, 一般注油所는 6,109個社라는 것만 우리는 알 수 있다. 이들 直營 및 一般注油所는 車輛 등 小需要處에 小賣하고 販賣所는 個人消費者에게 直接 販賣하고 있다.

한가지 附言하고 싶은 것은 同一한 最終需要者라 하더라도 精油會社直賣의 경우는 精油會社販賣價格으로 去來되고 있다는 사실이다. 이

(그림-2) 80年 輕質油 流通輕路



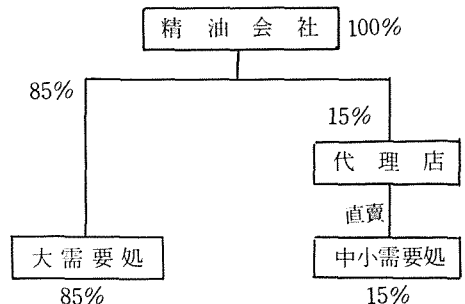
資料：石油協會, 石油協會報, 1981, 3.

제 最終消費者段階를 보면 正確한 分類은 아니지만, 韓國石油開發公社의 分類에 따라 [그림1]에서 보는 바와 같이, 4가지로 区分할 수 있다. 이러한 分類가 妥當性이 있다면 우리나라 石油類消費는 韓電等 大企業의 消費가 68%로 絶대多數를 차지하고 中小企業, 아파트 등에서 14%, 小企業, 車輛 등에서 14%를 차지하며 기타 4%만이 일반 個人消費者가 小量消費한다고 볼 수 있다.

앞에서는 80年 石油製品 總販賣實績의 流通輕路를 알아 보았는데, 이제 이들을 輕質油와 重質油로 区分하여 보자. [그림2]에서 보면, 80年 輕質油 精油會社 販賣量을 100%로 보면 이 중 32%는 大需要處로 直賣되고 68%는 代理店으로 仕入된다. 또 代理店은 68%중 14%는 中小需要處에 直賣하고 42%에 달하는 物量을 注油所에 販賣하며 나머지 12%는 販賣所에 販賣되어 個人에게 供給된다. 따라서 輕質油의 경우에는 精油會社 直賣보다 代理店販賣가 훨씬 많으며, 代理店의 販賣物量은 産業보다 輸送과 煖房用으로 대부분 쓰여진다. 특히 揮發油는 輸送用 消費가 대부분을 차지하고 輕油는 70%이상 輸送에 쓰인다. 그리고 燈油는 煖房用으로 90%가 사용된다.

한편 重質油의 流通輕路는 輕質油의 그것과는 상당히 다른 形態를 취한다. [그림3]에서 보는 바와 같이, 重質油 總販賣物量중 85%는 大需要處로 直賣되고 15%만 代理店으로 販賣된다. 이 代理店 취급物量도 油注所를 거치는 경

(그림-3) 重質油 및 特殊製品의 流通輕路



資料：石油協會, 石油協會報, 1981, 3.

우는 없으며, 全部 中小需要處로 直賣되고 있음을 알 수 있다. 精油會社直賣의 경우 이러한 重質油中 輕質重油는 鉄鋼과 水産海運에 90%가 使用되고 重油는 水産海運에 80%정도 쓰여진다. 그리고 벙커-C油는 發電用이 50%以上, 시멘트用이 10以上 消費되고 있다.

나. 業者間 契約關係

여기서 檢討하고자 하는 去來關係란 주로 精油會社와 代理店사이의 契約關係를 의미한다. 특히 市場競争에 위배되는 事項으로 어떤 것이 있는지 公正去來委員會案件의 議決事項을 基準으로 알아 보자." 現在 精油會社와 代理店이 맺고 있는 關係는 那들간에 체결된 契約에서 나왔으며, 尙당부분이 오랫동안 妥當性餘否가 公式的으로 檢討되지 않았고 거의 時정되지 못했다. 이제 그 契約關係가 어떠한지, 또 競争市場 確立에 위배되는지, 고려해야 할 要件等을 살펴보자.

共通的인 公正去來法 違反行爲는 <表-13>에서 보듯이, 再販賣價格維持行爲, 不當排他條件

附去來, 및 不當拘束條件附去來등으로 나타났다. 그밖에 白紙어음의 借入등 優越的 地位의 濫用은 個別的違法事項에 해당하고 있다.

<表-13> 公正去來違反行爲

| 違反事項                | 油公 | 湖油 | 京仁 | 双龍 | 極東 |
|---------------------|----|----|----|----|----|
| 1. 再販賣價格維持行爲        | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| 2. 不當排他條件附去來        | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| 3. 不當拘束條件附去來        |    |    |    |    |    |
| - 地域制限              | ○  | ○  | ○  | ○  | ○  |
| - 販賣網新設事前承認         | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| - 代理店의 營業上自由拘束      | ○  |    |    | ○  |    |
| 4. 優越的 地位의 濫用       |    |    |    |    |    |
| - 白紙어음의 借入          | ○  | △  |    | ○  |    |
| - 販賣網廢止事前承認         | ○  | ○  | ○  | ○  |    |
| - 物的設備의 讓渡制限        | ○  |    |    | ○  |    |
| - 債務負擔, 合併等事前同意     | ○  |    |    | ○  |    |
| - 休廢業 事前承認          | ○  |    |    | ○  |    |
| - 購買義務量 未達時 損害賠償額予定 | ○  |    |    |    |    |
| - 一方의 解積權           | ○  | ○  |    | ○  |    |

資料：公正去來委員會

II. 輸送의 現況

1. 輸送裝備現況

가. 海上輸送

우선 D. W. T(Dead Weight Ton nage)이라 함은 선박 한 척의 총무게를 意味하며, 80年 油公의 경우 輕質油선박이 18隻이며 그 18隻의 總D. W. T. 는 11,000D. W. T라는 것이다. 容量에 대해서 油公의 80年 輕質油의 경우 8萬배럴이라는 것은 선박 18隻이 輸送할 수 있는 總배럴을 意味한다. 따라서 18隻의 선박이 한번에 8萬배럴을 輸送한다고 할 때 1個月동안 平均7번 輸送하여 56萬배럴을 輸送할 수 있는 容量은 月間容量이 된다.

78年의 總輸送선박이 56隻인데 대해 80년에는 89隻을 기록하고 있다. 따라서 78년에 비해 80년이 33隻의 增加를 보았다. 그러나 그중 26

隻은 双龍精油會社의 선박保有分이다. 積載容量에 있어서 油公의 경우 78년에는 496千배럴이고, 80년에는 508千배럴밖에 增加하지 못했다. 그러나 湖油의 경우에는 78년이 403千배럴인데 비해 80년은 644千배럴로 크게 增加했다. 한편 月間輸送容量을 보면 油公은 78年 2,222千배럴에서 80年 3,026千배럴로 136%가 增加했고, 湖油는 78年 6千배럴에서 80年 4,366千배럴로 219%나 增加했다. 이와 함께 双龍이 80年 1,114千배럴을 추가함으로써 78年 總 4,215千배럴에서 80年 總 8,506千배럴로 크게 증가했다.

이제 精油社別 船舶의 규모와 輸送回數를 보면 油公은 78년에 비해 80년에는 輕質油선박容量이 隻當 7.3千배럴에서 4.4千배럴로 減少했고, 重質油의 경우에는 15.8千배럴에서 17.8千

註：1) 公正去來委員會, 韓國石油流通協會對 精油5社事件에 대한 審決(案), 1981



□ 特輯：石油流通 □

배럴로 增加했다. 그러나 月間輸送回數는 輕·重質油 모두 增加했다. 한편 湖油는 油公에 비해 大型船舶을 運航하고 있는데 續載容量이 78年 平均 23.7千배럴에서 80年 平均 30.7千 배럴로 增加했고, 月間輸送回數도 4.9회에서 6.8회로 增加했다. 80年 雙龍이 小型이지만, 月10회의 運航船舶을 추가시키고 있다. 그리하여 78年 隻當容量이 總平均 16.1千배럴, 80年 14.2千배럴로 減少해서 船舶이 小型化되었으며, 月間輸送

回數도 平均 4.7회에서 6.7회로 增加하여 더 빈번해졌다. 그러나 이는 總괄수치이며 社別로 보면 雙龍이 80年 小型船舶을 보유하고 있으므로 생겨난 現象이며 湖油의 容量은 크게 增加했다.

나. 鐵道輸送

〈表-16〉에서 보면, 油公은 輕·重質油 모두 貨車가 減少하여 78年 1,121輛에서 80年 899輛

〈表-14〉 海上輸送裝置現況

|     | 類 種 | 隻 數  |      | D. W. T |         | 容量 (千배럴) |         | 千배럴/月 |       |
|-----|-----|------|------|---------|---------|----------|---------|-------|-------|
|     |     | 1978 | 1980 | 1978    | 1980    | 1978     | 1980    | 1978  | 1980  |
| 油 公 | 輕質油 | 14   | 18   | 14,500  | 11,400  | 102      | 80      | 462   | 560   |
|     | 重質油 | 25   | 24   | 65,600  | 71,400  | 394      | 428     | 1,760 | 2,466 |
|     | 計   | 39   | 42   | 80,100  | 82,800  | 496      | 508     | 2,222 | 3,026 |
| 湖 油 | 輕質油 | 7    | 8    | 25,300  | 34,974  | 177      | 247     | 843   | 1,674 |
|     | 重質油 | 10   | 13   | 35,900  | 63,208  | 226      | 397     | 1,150 | 2,692 |
|     | 計   | 17   | 21   | 61,200  | 98,182  | 403      | 644     | 1,993 | 4,366 |
| 雙 龍 | 輕質油 |      | 8    |         | 3,340   |          | 27.4    |       | 274   |
|     | 重質油 |      | 18   |         | 13,240  |          | 84      |       | 840   |
|     | 計   |      | 26   |         | 16,580  |          | 114.4   |       | 1,114 |
| 計   | 輕質油 | 21   | 34   | 39,800  | 49,714  | 279      | 354.4   | 1,305 | 2,508 |
|     | 重質油 | 35   | 55   | 101,500 | 147,848 | 620      | 909     | 2,910 | 5,998 |
|     | 計   | 56   | 89   | 141,300 | 197,562 | 899      | 1,263.4 | 4,215 | 8,506 |

資料：動資部, 石油資料, 1980, 1981.

〈表-15〉 隻當輸送容量 및 月間輸送回數

|     | 類 種 | 隻 當 D. W. T |       | 隻 當 容量 (千배럴) |      | 月 間 輸 送 回 數 |      |
|-----|-----|-------------|-------|--------------|------|-------------|------|
|     |     | 1978        | 1980  | 1978         | 1980 | 1978        | 1980 |
| 油 公 | 輕質油 | 1,036       | 633   | 7.3          | 4.4  | 4.5         | 7.0  |
|     | 重質油 | 2,624       | 2,975 | 15.8         | 17.8 | 4.5         | 5.8  |
|     | 計   | 2,054       | 1,971 | 12.7         | 12.1 | 4.5         | 6.0  |
| 湖 油 | 輕質油 | 3,614       | 4,372 | 25.3         | 30.9 | 4.8         | 6.8  |
|     | 重質油 | 3,590       | 4,862 | 22.6         | 30.5 | 5.1         | 6.8  |
|     | 計   | 3,600       | 4,675 | 23.7         | 30.7 | 4.9         | 6.8  |
| 雙 龍 | 輕質油 |             | 417   |              | 3.4  |             | 10.0 |
|     | 重質油 |             | 736   |              | 4.7  |             | 10.0 |
|     | 計   |             | 638   |              | 4.4  |             | 10.0 |
| 計   | 輕質油 | 1,895       | 1,462 | 13.3         | 10.4 | 4.7         | 7.1  |
|     | 重質油 | 2,900       | 2,688 | 17.7         | 16.5 | 4.7         | 6.6  |
|     | 計   | 2,523       | 2,220 | 16.1         | 14.2 | 4.7         | 6.7  |

資料：石油資料, 1980, 1981.

으로 減少했다. 그러나 78年 總 321輛에서 388輛으로 增加했고, 雙竜이 191輛을 추가한 관계로 78年 總 1,442輛에서 80年 1,478輛으로 增加했다. 그러나 月間輸送容量은 油公이 78年 1,600千배럴/月에서 80年 1,112千배럴/月로 크게 減少하였기 때문에 湖油가 624千배럴/月에서 689.5

千배럴/月로 增加하고 雙竜이 255千배럴/月の 추가가 있었음에도 불구하고 전체로서는 2,224千배럴/月에서 2,054.5千배럴/月로 減少했다. 그리고 月間輸送回數를 보면 油公과 湖油가 다같이 減少했다. 그리고 전체적으로도 5.9 회에서 5.9회로 減少하여 貨車數가 增加했으나, 月間

〈表-16〉 鐵道輸送裝備

|     | 類 種   | 輛 數   |       | 容量(千배럴) |       | 輛當容量(배럴) |      | 千배럴/月 |         | 月間輸送回數 |      |
|-----|-------|-------|-------|---------|-------|----------|------|-------|---------|--------|------|
|     |       | 1978  | 1980  | 1978    | 1980  | 1978     | 1980 | 1978  | 1980    | 1978   | 1980 |
| 油 公 | 輕 質 油 | 420   | 314   | 108     | 82    | 257      | 261  | 600   | 390     | 5.6    | 4.8  |
|     | 重 質 油 | 701   | 585   | 181     | 152   | 258      | 260  | 1,000 | 720     | 5.5    | 4.7  |
|     | 計     | 1,121 | 899   | 289     | 234   | 258      | 260  | 1,600 | 1,112   | 5.5    | 4.8  |
| 油 湖 | 輕 質 油 | 176   | 240   | 45      | 73.9  | 256      | 308  | 341   | 426.5   | 7.6    | 5.8  |
|     | 重 質 油 | 145   | 148   | 46      | 45.6  | 317      | 308  | 283   | 263.0   | 6.2    | 5.8  |
|     | 計     | 321   | 388   | 91      | 119.5 | 283      | 308  | 624   | 689.5   | 6.9    | 5.8  |
| 雙 龍 | 輕 質 油 |       | 66    |         | 17    |          | 258  |       | 85      |        | 5.0  |
|     | 重 質 油 |       | 125   |         | 34    |          | 272  |       | 170     |        | 5.0  |
|     | 計     |       | 191   |         | 51    |          | 267  |       | 255     |        | 5.0  |
| 計   | 輕 質 油 | 596   | 620   | 153     | 172.9 | 257      | 279  | 941   | 901.5   | 6.2    | 5.2  |
|     | 重 質 油 | 846   | 858   | 227     | 231.6 | 268      | 270  | 1,283 | 1,153.0 | 5.7    | 5.0  |
|     | 計     | 1,442 | 1,442 | 380     | 404.5 | 263      | 274  | 2,224 | 2,054.5 | 5.9    | 5.1  |

資料：動資部, 石油資料, 1980, 1981.

〈表-17〉 탱 크 트 리 裝 備

|     | 油 種   | 合 數  |      | 容 量 (배럴) |        | 台 當 容 量 (배럴) |      |
|-----|-------|------|------|----------|--------|--------------|------|
|     |       | 1978 | 1980 | 1978     | 1980   | 1978         | 1980 |
| 油 公 | 輕 質 油 | 130  | 129  | 11,761   | 12,202 | 90           | 95   |
|     | 重 質 油 | 111  | 80   | 12,654   | 12,076 | 114          | 126  |
|     | 計     | 241  | 209  | 24,415   | 22,278 | 101          | 107  |
| 湖 油 | 輕 質 油 | 9    | 19   | 1,308    | 3,000  | 145          | 158  |
|     | 重 質 油 | 42   | 36   | 6,038    | 6,000  | 144          | 167  |
|     | 計     | 51   | 55   | 7,346    | 9,000  | 144          | 164  |
| 京 仁 | 輕 質 油 | 20   | 22   | 2,440    | 2,590  | 122          | 118  |
|     | 重 質 油 | 5    | 5    | 503      | 500    | 101          | 100  |
|     | 計     | 25   | 27   | 2,943    | 3,090  | 118          | 114  |
| 雙 龍 | 輕 質 油 |      | 14   |          | 1,544  |              | 110  |
|     | 重 質 油 |      | 23   |          | 3,069  |              | 133  |
|     | 計     |      | 37   |          | 4,613  |              | 125  |
| 計   | 輕 質 油 | 159  | 184  | 15,509   | 19,336 | 98           | 105  |
|     | 重 質 油 | 158  | 144  | 19,195   | 19,645 | 121          | 136  |
|     | 計     | 317  | 328  | 34,704   | 38,981 | 109          | 119  |

資料：石油資料, 1980, 1981.

容量과 月間輸送回數는 오히려 減少됨을 알 수 있다.

#### 다. 公路輸送

油公은 78年 241台中서 80年 209台中로 減少한 反面 湖油는 78年 51台中서 80年 55台中로 增加했다. 그러나 兩社 모두 重質油 탱크트럭이 상당히 減少했고, 輕質油 탱크트럭은 湖油가 9台中서 19台中로 增加했다. 전체적으로는 317台中서 328台中로 增加했는데 이는 輕質油車輛이 크게 增加했기 때문이며 重質油車輛은 오히려 減少했다. 그러나 總容量은 輕·重質油 모두 增加했는데 이것은 油公과 湖油가 80년에는 重質油車輛이 大型化되었기 때문이다.

#### 라. 파이프라인 輸送

파이프라인 輸送은 油公의 輕質油의 경우에만 한정되며, 파이프라인 所有權에는 두가지가 있다. 蔚山에서 大邱까지는 油公이 所有하는 라인이고 大邱에서 서울까지의 라인은 美8軍이 所有하고 있다. 따라서 蔚山에서 大邱까지는 油公 자체의 경비로 輸送하고 大邱에서 서울까지는 美軍에게 使用料를 지불하고 輸送시킨다. 區間別로 보면 <表-18>에서 보는 바와 같이, 蔚山에서 서울쪽으로 갈수록 管이 작아지며, 最大 輸送容量(管속에 차있는 量)과 距離는 大田-果川區間이 가장 크고 길며, 蔚山-大邱區間이 가장 작고 짧다. 그래서 총 420km距離의 約 15萬

<表-18> 파이프라인 輸送(1980年)

| 구 간     | 거 리   | 직 경    | 容 量                        |
|---------|-------|--------|----------------------------|
| 蔚山 - 大邱 | 101km | 12Inch | 47,000Bbl                  |
| 大邱 - 大田 | 146km | 10Inch | 90,000Bbl                  |
| 大田 - 果川 | 173km | 8 Inch | 11,800Bbl                  |
| 計       | 420km |        | 149,600Bbl<br>(約15,000Bbl) |
| 果川-왕십리  | 6km   | 8 Inch | 3,300Bbl                   |

회귀일(각저유소 공통)

大邱 : 4-7일      최대 2,000Bbl/Hr.  
 大田 : 4-7일      평상 1,500Bbl/Hr.  
 서울 : 4-7일      최저 -Bbl/Hr.  
                                 평균 1,500Bbl/Hr.

배럴의 容量을 나타내는데 평균시속 1,500배럴을 輸送할 수 있어 平均回歸日은 約4.17日이 된다.

#### 2. 輸送実績

우선 海上輸送은 油公이 78年 36,478.7千배럴에서 80年 32,928千배럴로 9.7%가 減少한 반면, 湖油는 66,766.3千배럴에서 70,611千배럴로 5.8%가 增加했다. 이러한 海上輸送의 變化推移와는 正反對의 趨勢를 鐵道輸送이 보여주고 있다. 즉, 油公은 78年 16,198.8千배럴에서 80年 16,369千배럴로 1.1%가 增加했지만, 湖油는 78年 8,581.9千배럴에서 80年 8,017千배럴로 6.6%가 減少했다. 특히 鐵道輸送에서 油公과 湖油 모두가 輕質油는 增加했으나 重質油는 減少한 傾向을 보였다. 그리고 油公의 파이프라인 輸送은 78年 11,532.4千배럴에서 80年 10,959千배럴로 5%가 減少했다. 그러나 公路輸送의 경우는 油公과 湖油가 크게 增加해서 全体輸送物量中에서 公路輸送이 차지하는 比重이 78年 5.1%에서 80年 12.8%로 增加했다.

78年과 80年에 있어서 輸送手段別 構造的 變遷을 살펴보면 다음과 같다. 油公은 海上輸送과 파이프라인 輸送을 줄이고 公路輸送을 늘렸다. 이에 반해 湖油는 鐵道輸送(輕質油는 增加했으나 重質油가 크게 減少했음)을 줄이고 海上輸送과 公路輸送을 대폭 늘렸다.

#### 3. 輸送距離

42個告示地域을 基準으로 하여 볼때 78年 海上平均輸送距離는 油公이 360.1km, 湖油가 473.9km이다.

80년에는 油公이 348.6km이고 湖油는 475.3km로서 78년에 비해 湖油는 거의 같은 水準을 유지하나 油公은 12km정도 減少했다. 兩年度에서 湖油의 海上平均輸送距離가 油公보다 긴 것은 油公이 주로 가까운 地域인 釜山, 馬山, 浦項 등으로의 輸送物量이 全油公海送의 約 50%인데 반해 湖油는 仁川의 輸送物量이 全体海上輸送物量의 60%를 차지하기 때문이다.

한편 鐵道輸送의 경우에는 油公과 湖油가 <表

〈表-19〉手段別 輸送実績

|         |    |     |     | 1978     | 1980      | 78年對<br>增加率 (%) |
|---------|----|-----|-----|----------|-----------|-----------------|
| 海上輸送    | 油公 | 輕質油 | 重質油 | 7,682.1  |           |                 |
|         |    | 計   |     | 28,796.6 |           |                 |
|         | 湖油 | 輕質油 | 重質油 | 36,478.7 | 32,928    | △ 9.7           |
|         |    | 計   |     | 14,147.6 | 15,299    |                 |
|         |    | 計   |     | 16,140.0 | 22,384    | 24.4            |
|         |    | 計   |     | 66,766.3 | 70,611    | 5.8             |
| 鐵道輸送    | 油公 | 輕質油 | 重質油 | 5,879.6  | 6,484.5   |                 |
|         |    | 計   |     | 10,319.2 | 9,884.5   |                 |
|         | 湖油 | 輕質油 | 重質油 | 16,198.8 | 16,369.0  | 1.1             |
|         |    | 計   |     | 3,965.6  | 5,372     |                 |
|         |    | 計   |     | 4,616.3  | 2,645     |                 |
|         |    | 計   |     | 8,581.9  | 8,017     | △ 6.6           |
|         |    | 計   |     | 24,780.7 | 24,386    | △ 1.6           |
| 公路輸送    | 油公 | 輕質油 | 重質油 | 1,026.8  |           |                 |
|         |    | 計   |     | 3,657.5  |           |                 |
|         | 湖油 | 輕質油 | 重質油 | 4,684.3  | 12,649    | 170.0           |
|         |    | 計   |     | 862.5    | 2,351     |                 |
|         |    | 計   |     | 36.5     | 568       |                 |
|         |    | 計   |     | 899.0    | 2,919     | 224.7           |
|         |    | 計   |     | 5,583.3  | 15,568    | 178.8           |
| 파이프라인輸送 | 油公 | 輕質油 |     | 11,532.4 | 10,959    | △ 5.0           |
| 計       | 油公 | 油公  |     | 68,894.2 | 72,905    | 5.8             |
|         |    | 湖油  |     | 39,768.5 | 48,619    | 22.3            |
|         | 計  |     | 計   |          | 108,662.7 | 121,524         |

註：1) 42個 註：서울·대전·대구의 輸送物量만 취급  
資料：油公、湖油

〈表-20〉告示地域平均輸送距離

| 輸送手段    | 精油社 | 輸送物量(千배럴) |        | 物量-距離(千배럴-km) |            | 平均輸送距離(km) |       |
|---------|-----|-----------|--------|---------------|------------|------------|-------|
|         |     | 1978年     | 1980年  | 1978年         | 1980年      | 1978年      | 1980年 |
| 海上輸送    | 油公  | 32,467    | 27,693 | 11,690,961    | 9,652,526  | 360.1      | 348.6 |
|         | 湖油  | 28,916    | 30,972 | 13,702,885    | 14,721,792 | 473.9      | 475.3 |
| 鐵道輸送    | 油公  | 10,823    | 7,504  | 3,418,710     | 2,077,604  | 315.9      | 276.9 |
|         | 湖油  | 5,739     | 6,390  | 1,465,736     | 1,437,524  | 255.4      | 225.0 |
| 파이프라인輸送 | 油公  | 11,532    | 10,959 | 3,840,565     | 3,715,713  | 333.0      | 339.1 |
| 計       | 油公  | 54,823    | 46,156 | 18,950,236    | 15,445,843 | 345.7      | 334.6 |
|         | 湖油  | 34,655    | 37,362 | 15,168,621    | 16,159,316 | 437.7      | 432.5 |

資料：油公、湖油。

〈表-21〉80年 平均輸送費

| 區 分     | 輸送物量<br>(千배럴) | 費 用<br>(千원) | 배럴當平均輸<br>送費(원/배럴) | ℓ 當平均輸<br>送費(원/ℓ) |      |
|---------|---------------|-------------|--------------------|-------------------|------|
| 海 上 輸 送 | 油 公           | 32,928      | 12,065,510         | 366.42            | 2.30 |
|         | 湖 油           | 37,683      | 13,801,680         | 366.26            | 2.30 |
| 鐵 道 輸 送 | 油 公           | 16,369      | 9,723,504          | 594.02            | 3.74 |
|         | 湖 油           | 8,017       | 4,061,760          | 506.64            | 3.19 |
| 파이프라인輸送 | 油 公           | 10,959      | 3,288,412          | 300.06            | 1.89 |
|         | 湖 油           |             |                    |                   |      |
| 計       | 油 公           | 60,256      | 25,077,426         | 416.18            | 2.62 |
|         | 湖 油           | 45,700      | 17,863,440         | 390.88            | 2.46 |

註：1) 42個 告示地域과 其他地域을 모두 포함함.  
資料：油公, 湖油.

서 海上·鐵道の 平均輸送費는 2.46원이다.

나. 精油社間 輸送費比較

湖油가 其他地域까지 包含하고 있으나, 油公도 其他地域을 包含시켜 算出해도 2.62원의 비슷한 輸送費를 보인다. 따라서 平均的으로 油公의 輸送費 2.62원은 湖油의 輸送費 2.46원에 비해 6.5%가량 높다.

—20)에서와 같이, 모두 距離가 짧아졌다. 또 海上輸送과는 달리 油公이 湖油보다 鐵道輸送距離가 긴데 이는 湖油가 주로 전라도地域에 輸送하는데 비해 油公은 전라도 강원도 등의 원거리地域으로 주로 輸送한다는 点에서 연유한다. 파이프라인 輸送은 油公에만 한하는데 78年과 80年이 비슷하게 330~340km를 나타내며, 海上輸送보다는 짧고 鐵道輸送보다는 긴 距離를 보인다.

全体平均輸送距離를 보면 油公은 78年 354.7km에서 80年 334.6km로 11km가 減少했고, 湖油는 78年 437.7km에서 80年 432.5km로 5.2km가 減少했다. 그리하여 全体的으로 80年이 78年에 비해 平均輸送距離는 짧아진 듯하다. 그러나 78年에는 精油社間 製品交換을 고려하지 않았고, 80年에는 고려했다는 점을 감안하면 78年의 平均輸送距離는 油公이나 湖油 모두 조금씩 下向調整되어야 하므로 80年의 그 數值에 近似해질 것으로 보여진다.

4. 輸送費用

가. 手段別 輸送費用

42個告示地域을 基準으로 ℓ當輸送費用을 보면 80年 油公의 경우 鐵道輸送이 3.83원으로 제일 높고 그 다음으로는 海上輸送이 2.57원, 파이프라인 輸送이 1.89원을 나타내어 全体平均輸送費用은 2.61원이다. 한편 80年 湖油의 경우를 보면, 42個告示地 外 其他地域을 포함해서 鐵道輸送이 3.19원이고 海上輸送이 2.3원이며

그런데 앞에서 平均輸送距離가 湖油가 油公보다 더 긴 것을 보았다. 이렇게 油公이 平均輸送距離가 湖油보다 짧음에도 불구하고 平均輸送費는 오히려 높은 理由는 다음과 같은 事實에서 연유된다. 油公은 海上輸送에서 物量이 60%, 總距離가 62.5%이고 輸送費는 59.4%인데 반해, 湖油의 海上輸送은 物量이 82.9%, 總距離가 91.1%이고 輸送費는 77.3%에 불과하다. 따라서 油公이 62.5%의 總距離에 대해 59.4%의 輸送費를 支払하는데 비해 湖油는 91.1%의 總距離에 대해 77.3%의 輸送費만 支払하고 있다. 또 平均輸送距離가 짧은 鐵道輸送에서 油公은 13.5%의 總距離에 대해 23.6%의 輸送費를 支

〈表-22〉42個 告示地域 輸送物量, 費用의 手段別 構成比

| 區分  | 手 段 別   | 輸送物量<br>(千배럴)        | 千배럴-km                 | 輸送費用<br>(千원)           |
|-----|---------|----------------------|------------------------|------------------------|
| 油 公 | 海 上 輸 送 | 27,693.1<br>(60.0%)  | 9,652,526<br>(62.5%)   | 11,470,166<br>(59.4%)  |
|     | 鐵 道 輸 送 | 7,504.1<br>(16.3%)   | 2,077,604<br>(13.5%)   | 4,565,942<br>(23.6%)   |
|     | 파이프라인輸送 | 10,959.0<br>(23.7%)  | 3,715,713<br>(24.1%)   | 3,288,412<br>(17.0%)   |
|     | 計       | 46,156.2<br>(100.0%) | 15,445,843<br>(100.0%) | 19,324,520<br>(100.0%) |
| 湖 油 | 海 上 輸 送 | 30,972<br>(82.9%)    | 14,721,792<br>(91.1%)  | 13,801,680<br>(77.3%)  |
|     | 鐵 道 輸 送 | 6,390<br>(17.1%)     | 1,437,524<br>(8.9%)    | 4,061,760<br>(22.7%)   |
|     | 計       | 37,362<br>(100.0%)   | 16,159,316<br>(100.0%) | 17,863,440<br>(100.0%) |

註：1) 其他地域을 포함함.

払하고 있으나, 湖油는 8.9%의 總距離에 대해 22.7%의 輸送費를 支払하고 있다. 따라서 油公은 먼 輸送手段인 海上輸送에 相對的으로 높은 費用을 支払하고 가까운 輸送手段인 鐵道輸送에 相對的으로 낮은 費用을 支払하는데 반해 湖油는 前者에 相對的으로 낮은 費用을 支払하고 後者에 相對的으로 높은 費用을 支払하고 있다. 그러므로 油公은 湖油에 비해 平均輸送距離는 짧으나 輸送費는 더 높게 支払되고 있다.

다. 均一告示輸送費와의 比較

80年 실제로 발생한 平均輸送費는 油公이 0當 2.62원이고 湖油가 0當 2.46원이다. 이제 이러한 실제輸送費와 告示輸送費를 比較해 보자. <表23>은 石油類價格이 告示되었을 때마다 그 輸送費(特消費稅를 제외한 定費)와 各 區間別石油類消費量으로서 複合平均輸送費의 計算過程만을 보이고있다. 이에 따라 計算된 0當 複合平均輸送費는 3.75원을 나타낸다. 따라서 油公은 80年の 경우 告示輸送費의 70% 밖에 支払하

(表-23) 80年度 複合平均告示輸送費

(單位：千배럴, 원)

| 區 分   | 1 月     |       | 2月 ~ 8月 |         |        |        | 9月~11月19日 |         |        | 11月20日~12月 |        |         | 1980年 計 |     |
|-------|---------|-------|---------|---------|--------|--------|-----------|---------|--------|------------|--------|---------|---------|-----|
|       | 告示) 輸送費 | 消費量   | 告示 輸送費  | 消費量     | 告示 輸送費 | 消費量    | 告示 輸送費    | 消費量     | 告示 輸送費 | 消費量        | 告示 輸送費 | 消費量     | 告示 輸送費  | 消費量 |
| 高級揮發油 | 1.70    |       | 2.47    |         | 3.13   |        | 3.51      |         | 3.51   |            | 6.095  |         | 15,920  |     |
| 普通揮發油 | 1.70    | 693   | 2.47    | 3,484   | 3.12   | 1,163  | 3.51      | 3,535   | 3.51   |            |        |         |         |     |
| 灯 油   | 2.34    | 1,107 | 3.40    | 4,259   | 4.29   |        | 4.83      |         | 4.83   |            |        |         |         |     |
| 輕 油   | 2.13    | 3,402 | 3.40    |         | 4.29   |        | 4.83      |         | 4.83   |            |        |         |         |     |
| 輕質重油  | 2.34    |       | 3.74    | 18,683  | 4.29   | 30,092 | 4.83      | 130,652 | 4.83   | 16,902     | 81,637 | 139,398 | 529,082 |     |
| 重 油   | 2.34    | 9,979 | 3.74    |         | 4.29   |        | 4.83      |         | 4.83   |            |        |         |         |     |
| B-C 油 | 2.34    |       | 3.74    | 54,974  | 4.89   |        | 4.83      |         | 4.83   |            |        |         |         |     |
| 小 計   |         |       |         | 292,211 |        |        |           | 134,581 |        |            | 83,845 | 145,492 | 545,002 |     |

複合平均 0當輸送費=3.75원

註：1) 特別消費稅를 제외한 定費만 포함함.

(表-24) 78年 輸送手段別 輸送費 比較(一次輸送)

| 輸送手段  | 區 分<br>輸 送 區 間 | 輸 送 量  |           | 輸 送 費   |       |               |      |
|-------|----------------|--------|-----------|---------|-------|---------------|------|
|       |                | 千 배 려  | 千배럴-km    | 원/배럴-km | 원/배럴  | 總輸送費<br>(百萬元) | 원/l  |
| 파이프라인 | 울산-대구 (101km)  | 2,307  | 233,007   | 0.48    | 48    | 111           |      |
|       | 울산-대전 (246km)  | 1,484  | 365,064   | 0.48    | 118   | 175           |      |
|       | 울산-서울 (419km)  | 7,741  | 3,243,479 | 0.52    | 218   | 1,688         |      |
|       | 小 計            | 11,532 | 3,841,550 | 0.51    | 171   | 1,974         | 1.08 |
| 海 送   | 울산-인천 (806km)  | 651    | 524,706   | 0.51    | 415   | 270           |      |
|       | 여수-인천 (620km)  | 7,697  | 4,772,140 | 0.39    | 242   | 1,863         |      |
|       | 小 計            | 8,348  | 5,296,846 | 0.40    | 256   | 2,133         | 1.61 |
| 鐵 道   | 여수-순천 (40km)   | 305    | 12,200    | 4.33    | 173   | 53            |      |
|       | 여수-광주 (149km)  | 1,207  | 179,843   | 2.52    | 375   | 453           |      |
|       | 여수-전주 (173km)  | 504    | 87,192    | 2.27    | 393   | 198           |      |
|       | 여수-대전 (265km)  | 757    | 200,605   | 2.06    | 546   | 413           |      |
|       | 小 計            | 2,773  | 479,840   | 2.33    | 403   | 1,117         | 2.53 |
| 計     |                | 22,653 |           | 230.6   | 5,224 | 1.45          |      |

註：여수-광주, 여수-전주는 KOCO의 製品交換量 包含  
資料：油公, 湖油, PEDCO.

□ 特輯：石油流通 □

지 않으며 湖油는 告示輸送費의 66%에 불과한 실제수송비를 물고 있다. 油公과 湖油는 그래도 1次輸送을 제대로 담당하는 精油社들인데 기타 精油社는 1次輸送이 거의 없거나, 미미하기 때문에 그들은 告示되는 輸送費를 利益으로 남길 수 있다.

한편 78年の 輸送費를 보면, 尙 실제平均輸送費는 1.45원을 기록하고 있다. 물론 鐵道輸送의 경우 여수기점중 일부만 계산하고 울산기점이 제외되어 輸送費가 조금 낮게 計算되었을 가능성이 있으나 海上輸送의 경우 蔚山, 麗水기점에서 가장 먼거리인 仁川까지의 輸送만을 고려하고 있기 때문에 전체로서는 큰 오차가 없을 듯하다. 이에 대해 78年 告示된 輸送費의 複合平均을 구해보면 <表-25>와 같다. 尙 複合平均輸送費는 1.28원을 나타낸다.

5. 代理店 輸送現況

代理店の 輸送은 精油會社の 貯油所나 터미널에서 製品을 引渡받아 注油所, 販賣所 및 '需要者에게 供給해주시까지의 輸送을 말한다. 우선 全國의 代理店이 保有하고 있는 輸送裝備를 보면, <表-26>과 같다. 精油社別, 手段別 輸送裝備는 比較를 위해 有用하지 못하므로 地域別 比較만 제시한다. 탱크로리의 경우에는 江

原道와 忠南을 除外하고는 78年10월에 비해 81年1月에는 台數가 增加했으며, 특히 서울·경기지역은 473台에서 718台로 크게 增加했다. 그리하여 全體탱크로리數는 78年10月 1,076台에서 81年1月 1,380台로 304台나 增加했다. 이에 따라 탱크로리가 積載하는 容量도 78年 總9,057kℓ에서 81年 12,463kℓ로 37.6%의 增加를 보이고 있다. 한편 트레일러는 京北지역에서 3台가 없어짐으로써 總 38台로 減少했고, 유조차(氣車)도 서울·경기지역이 3台를 추가했으나, 忠北地域이 7台가 없어져서 總 9台에서 5台로 減少했다. 그리고 유조선도 總 13隻에서 7隻으로 유조선의 容量이 各各 減少했다. 그러나 全體容量은 탱크로리의 상당한 增加때문에 78年 10,858kℓ에서 81년에는 13,743kℓ로 26.6% 增加하게 되었다.

다음 代理店의 輸送手段중 트레일러, 유조차 및 유조선을 除外하고 탱크로리에만 局限하여 輸送距離와 輸送費用을 檢討해 보자. 이에 대한 資料는 韓國石油流通協會의 「流通段階短縮에 따른 問題點 및 建議」(81.7)의 報告書에 依存하고 있음을 밝힌다. 81年4月の 35社의 代理店 全體 輸送距離는 314,100.3km이고 輸送한 總件數는 7,584件으로 나타나 있다. 따라서 代理店社當 平均輸送距離는 41.42km로 計算된다. 이 距離는 大畵 수원에서 서울역까지의 距離인 41.5

<表-25> 78年度 複合平均告示輸送費

(單位：千배럴, 원)

| 油 種     | 1 月                        |        |         | 2 月 ~ 12 月 |         |         | 78年 計   |         |
|---------|----------------------------|--------|---------|------------|---------|---------|---------|---------|
|         | 告 示 <sup>1)</sup><br>輸 送 費 | 消 費 量  | 物 量-費 用 | 告 示輸 送 費   | 消 費 量   | 物 量-費 用 | 消 費 量   | 物 量-費 用 |
| 高級揮發油   | 0.19                       | 464    | 422     | 0.95       | 4,254   | 4,041   |         |         |
| 普通揮發油   | 0.91                       |        |         | 0.95       |         |         |         |         |
| 灯 油     | 1.25                       |        |         | 1.30       |         |         |         |         |
| 輕 油     | 1.25                       | 10,712 | 13,390  | 1.30       | 98,019  | 127,425 |         |         |
| 輕質重油    | 1.25                       |        |         | 1.30       |         |         |         |         |
| 重 油     | 1.25                       |        |         | 1.30       |         |         |         |         |
| B - C 油 | 1.25                       |        |         | 1.30       |         |         |         |         |
| 計       |                            | 11,176 | 13,812  |            | 102,273 | 131,466 | 113,449 | 145,278 |

ℓ 當複合平均輸送費=1.28원

註：1) 特消稅를 제외한 定費

資料：動 資 部

〈表-26〉代理店輸送裝備現況

|       | 台 数          |                     |             |                    | 容 量 (kℓ)     |                         |             |                         |
|-------|--------------|---------------------|-------------|--------------------|--------------|-------------------------|-------------|-------------------------|
|       | 1978. 10. 20 |                     | 1981. 1. 10 |                    | 1978. 10. 20 |                         | 1981. 1. 10 |                         |
|       | 탱크로리         | 其 他                 | 탱크로리        | 其 他                | 탱크로리         | 其 他                     | 탱크로리        | 其 他                     |
| 서울·京畿 | 473          | 트 35                | 718         | 트 차 35 3           | 3,781        | 트 808                   | 6,193       | 트 차 822 110             |
| 江 原   | 29           |                     | 25          |                    | 242          |                         | 240         |                         |
| 忠 北   | 33           | 차 7                 | 54          |                    | 273          | 차 258                   | 501         |                         |
| 忠 南   | 85           |                     | 64          |                    | 759          |                         | 591         |                         |
| 全 北   | 60           |                     | 68          |                    | 498          |                         | 623         |                         |
| 全 南   | 83           |                     | 88          |                    | 721          |                         | 809         |                         |
| 慶 北   | 113          | 트 3                 | 136         |                    | 1,053        | 트 72                    | 1,291       |                         |
| 釜 山   | 127          | 차 2                 | 134         | 차 2                | 1,122        | 차 70                    | 1,310       | 차 70                    |
| 慶 南   | 61           | 선 12                | 77          | 선 7                | 521          | 선 413                   | 760         | 선 278                   |
| 濟 州   | 62           | 선 1                 | 16          |                    | 87           | 선 180                   | 145         |                         |
| 計     | 1,076        | 선 38<br>선 9<br>선 13 | 1,380       | 트 35<br>차 5<br>선 7 | 9,057        | 트 880<br>차 328<br>선 593 | 12,463      | 트 822<br>차 180<br>선 278 |
|       |              |                     |             |                    | 10,858       |                         | 13,743      |                         |

註 트-트레일러, 차=조차, 선=유조선  
資料：石油流通協會.

km와 유사하다. 한편 協會에서 計算해낸 輸送費를 살펴보자. 우선 50드럼積載能力을 가진 8톤車輛(〈表-26〉에서 81年 1月基準, 탱크로리 1台當 9kℓ의 容量이므로 45드럼으로 計算되기 때문에 큰차가 없다). 이 40~50km(앞의 平均輸送距離가 41.42km임)를 運行했다고 보고 輸送費를 算出하고 있다. 交通部 公路貨物運賃 및 料金(운수1510-9280, 81年 6月 2日)適用하여 運賃 49,134원이 나온다. 따라서 드럼當 運賃은 982.7원이 된다. 여기서 運輸會社利益率 10

%를 差減해서 884.43원의 드럼當純運賃을 計算해 내었다. 그리고 80年 販賣物量으로 81年 4月 19日의 告示價格을 適用하여 드럼當複合賣出利益을 1,835원으로 算出해낸다. 그래서 그들의 主張은 드럼當 複合마진이 1,835이고 輸送費가 드럼當 884.43원이므로 輸送費가 마진의 48.2%를 차지한다는 점과 純手數料 951원은 自然消耗과 各種危險負擔, 全融費에도 크게 미치지 못한다는 것이다.

### III. 流通組職의 合理化

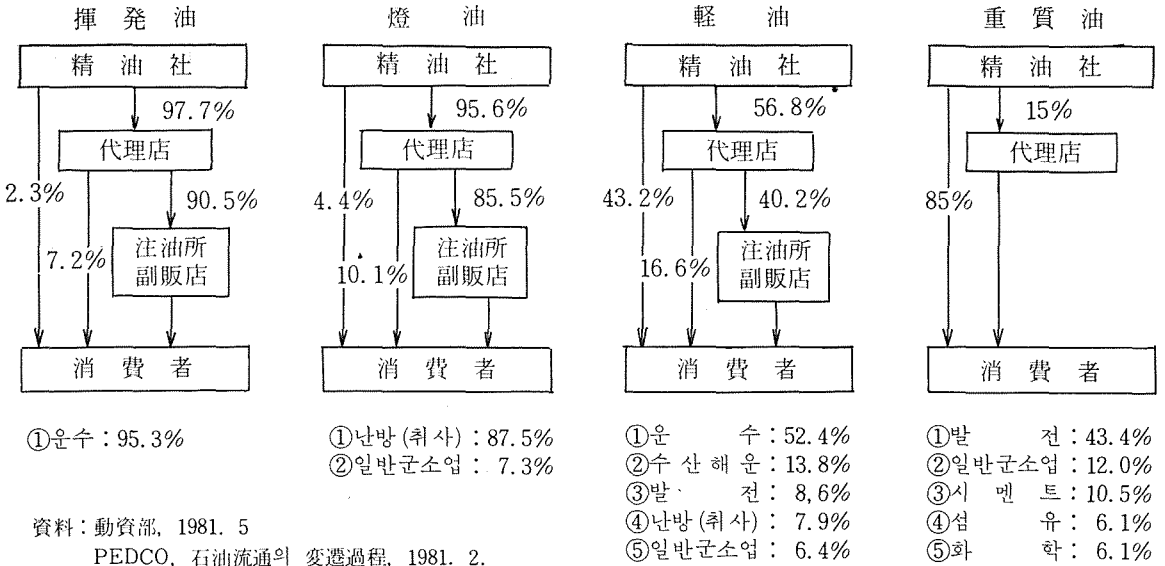
#### 1. 流通經路의 經濟性

하나의 商品이 生産되어 消費者에게 流通되어지는 經路는 製品의 特性, 消費者의 階層 및 消費地의 分布等에 의해 形成된다. 이때 이러한 諸盤性格들에 비추어 어떤 流通經路가 非合理的으로 또非經濟的으로 形成되었다고 假定하면 이는 費用과 時間을 浪費하는 것을 의미하고

結果的으로 販賣業者 또는 消費者가 必要 以上으로 利益을 減少시키거나 높은 價格을 支拂하게 될 것이다. 예를들어 어떤 商品의 消費者가 大企業일 때 여러 中間段階를 거친다면 이는 輸送時間을 지체하고 높은 價格을 支拂하는 結果를 가져올 것이다. 反面, 消費者가 대부분 個人일 때 地域的으로 小規模販賣店없이 工場이나 大規模都売商만 存在할 때 製品을 원활하



[그림-4] 油種別 流通經路(1980年)



계 供給할 수 없고 오히려 輸送費 等 附帶費用을 發生시킬 것이다. 따라서 合理的인 流通經路는 供給者의 費用最小化와 消費者의 便益이 충분히 考慮되었을 때 成立된다고 볼 수 있다. 이러한 觀點에서 우리는 石油製品別 經路의 差異點과 그 妥當性을 檢討해 보기로 한다.

우선 휘발유消費를 보면 95.3%는 運輸用으로 쓰여진다. 대부분이 車輛用으로 쓰여지고 있으므로 注油所를 통하여 휘발유가 供給되지 않을 수 없다. 따라서 精油社直売보다 注油所를 통한 販売(90.5%)가 압도적인 比重을 차지한다는 것은 당연하다. 등유의 경우는 煖房(취사)用이 87.5%, 一般群小業用이 7.3%를 차지하는데 이들은 注油所와 代理店을 통해서 각각 供給되고 있다. 휘발유와 마찬가지로 등유消費의 大宗을 이루고 있는 煖房用 消費는 個人消費者를 對象으로 하므로 精油社가 直売할 与件이 못된다. 다만 一般群小業에 代理店이 直売를 担当할 수는 있다. 한편 輕油는 運輸를 除外한 産業用消費는 모두 精油社直売이다. 代理店販売는 運輸中 74%, 煖房 및 一般群小業用 消費를 担当한다. 따라서 運輸 및 煖房用 輕油는 代理店을 통한 販売, 其他 産業用 輕油는 精油直売가 보다 合理的인 販売經路임을 알 수 있으므로

精油社直売对 代理店販売가 43.2%对 56.8%가 된 것은 当然한 歸結일 것이다. 그리고 重質油(B-A, B-B, B-C油)는 注油所販売가 全無한데 이는 重質油가 産業 및 煖房 燃料用으로 쓰여지기 때문이다. 이러한 分析에서 우리가 現在 限界를 느끼는 것은 消費特性에 따라 製品別 流通經路의 差異點을 알 수 있으나 그 比重이 엄밀한 정도로 妥當性을 갖는지는 밝혀낼 수 없다는 점이다. 이는 需要別 特性과 地域의 分布에 대한 調查가 있어야 可能하기 때문이다.

이제 流通段階別 價格을 形成하는 要素를 檢討해 보자. 精油社의 販売價格은 工場渡價格에 稅金과 輸送費가 附加되어 決定된다. 여기서는 一次輸送費만 考慮하자. 가장 經濟的인 輸送은 最短輸送 距離와 最小費用의 輸送手段 選擇으로 成立될 수 있다. 最小費用輸送手段 選擇은 보다 더 상세한 研究가 요하므로 精油社間 製品 交換을 중심으로 輸送距離만을 考察하자. 油公은 울산에 位置해 있어서 강원도와 경상도 地域에의 輸送은 近距離輸送이라 有利하지만 충청도와 전라도로의 輸送은 遠距離輸送이어서 不利하다. <表-27>을 보면, 油公의 西部 및 南部 地域의 海上輸送은 20,714.5千 배럴이고 이 중 8.3%에 해당되는 1,719.2千 배럴은 여수로부터 輸送해온

〈表-27〉 精油社間 製品交換量 (80年)  
(單位：千배럴)

| 区分 |      | 基点    | 交換量     | 地域物量                  | 構成比   |                      |
|----|------|-------|---------|-----------------------|-------|----------------------|
| 油公 | 海上輸送 | 麗水    | 1,719.2 | 20,714.5 <sup>1</sup> | 8.3%  |                      |
|    |      | 울산    | 898     |                       |       |                      |
| 湖油 | 鐵道輸送 | 溫山    | 229     | 3,756 <sup>2</sup>    | 30.0% |                      |
|    |      | 파이프라인 | 울산      | 1,383                 |       | (2,252) <sup>3</sup> |
|    |      |       | 計       | 2,510                 |       | 1,383<br>(6,008)     |

註：1) 西部 및 南部地域：군산, 마산, 목포, 부산, 삼천포, 인천, 제주地域의 海上輸送合計  
2) 東部地域：강릉, 춘천, 원주, 제천, 대전, 영주, 안동, 대구  
3) 대구, 포항의 파이프라인輸送 1,383千Bb<sup>1</sup> 과 포항 海上輸送 869千Bb<sup>1</sup>의 合計  
資料：油公, 湖油.

物量이다. 한편 油公에 비해 湖油의 製品交換량은 相當量에 달한다. 湖油의 東部地域 鐵道輸送은 3,756千배럴인데 이중 30%에 해당하는 1,127千배럴은 油公과 極東石油로부터 輸送되어진 物量이다. 더우기 대구와 포항의 파이프라인 輸送物량이 1,383千배럴이므로 油公과 極東石油로부터 東部地域에서 받는 物量은 2,510千배럴이나 되어서 이 地域의 總輸送物量 6,008千배럴의 무려 41.8%를 차지하고 있다.

한 精油会社가 全國에 石油製品을 輸送할 경우, 距離에 거의 比例하여 輸送費를 發生시킨다. 遠距離地域이 많은 輸送費가 듬에도 불구하고 販賣市場을 維持하기 위해 精油社는 輸送을 담당하고 있다. 그러나 遠距離地域의 높은 輸送費도 앞에서 본 바와 같이 油公은 8.3%를, 湖油는 41.8%를 交換하여 가까운 基点에서 製品을 받고 있다. 告示되는 輸送費의 算出基準이 밝혀져 있지 않지만 理論上으로는 輸送距離概念이 들어 있다. 실제로는 遠距離輸送은 상당은 交換物량이 있음에도 表面上으로는 交換되지 않은 것으로 距離概念을 잡을 경우 告示輸送費는 높게 設定될 可能性이 甚다. 사실 앞의

輸送現況에서 살펴 보았듯이 油公과 湖油의 실제 발생된 輸送費는 告示輸送費의 60~70% 밖에 되지 않는다. 더우기 其他精油社가 一次輸送을 별로 하지 않는 점을 考慮하면 告示輸送費는 한층 높게 策定되었음을 추론할 수 있다. 結論의으로 말해서 精油社間 製品의 質의 差異로 消費者의 製品選好가 있을 경우를 除外하고는 可能하면 地域別로 가까운 精油会社製品을 使用함으로써 輸送費를 줄이는 것이 合理的일 듯하다.

都壳價格인 代理店價格은 代理店마진을 精油社 販賣價格에 附加한 水準에서 決定된다. 代理店의 가장 重要한 機能은 精油社로부터 貯油所나 터미널에서 製品을 引渡받아 直売처나 注油所로 輸送하는 機能일 것이다. 과거와는 比較도 안될 정도의 높은 油價로 인해 製品의 代理店 滯留期日이 길어지면 그 만큼 높은 金融費用을 물게 되고 貯藏에 따른 費用까지 負擔하게 된다. 따라서 代理店은 可能하면 適時에 製品을 引渡받아 直売처나 注油所等に 곧장 輸送하는 것이 一般的일 것이다. 그러므로 현재로서는 貯油施設이 遊休化狀態에 있음을 알 수 있으며 이는 關係者의 報告書에서도 言及되고 있다. 그리고 代理店들은 대부분 系列化 되어 區域別 担当을 맡고 있기 때문에 分配機能도 弱화되었다. 負債의 增大와 遊休 貯油施設 등에서 오는 金融費用의 過多是 代理店經營을 壓迫할 것이며 또 實質的인 輸送에 必要한 適正從業員을 超過한 雇傭이 存在한다면 더욱 利潤率을 低下시킬 것이다. 이러한 觀察이 옳바르다면 앞의 輸送現況에서 본 것처럼 2次 輸送費는 代理店마진의 48.2%를 차지한다는 사실을 놓고 오히려 告示마진額이 높게 策定되었고 代理店販賣價格 또한 높다고 판단할 수 있다. 消費者의 立場에서 보면 非合理的인 部分에 대한 費用까지 負擔할 理由는 없을 것이다. \*

企業人是 좋은 製品, 소비자는 바른 消費