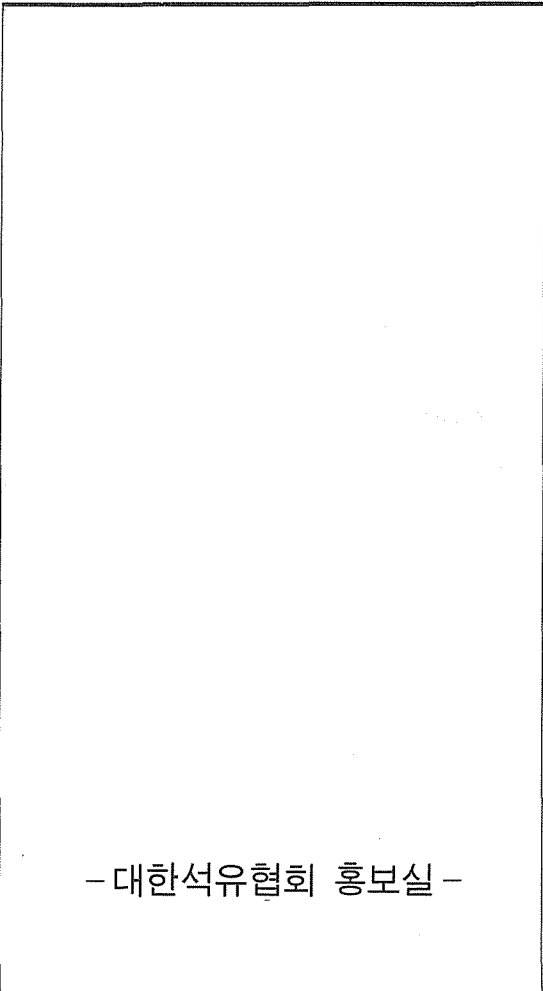


1. 머리말

日本석유산업은 바야흐로 戰後 두번째의 중대한 전환기를 맞고 있다.

태평양전쟁은 1945년에 日本의 패전으로 끝났다. 전후 다른 산업도 마찬가지였지만, 당시의 석유산업도 완전히 파괴되어 재기불능으로 보였다. 그것이 1950년 당시 주일 점령군최고사령부에 의해 태평양연안 정유공장의 조업재개가 허가됨으로써 기사회생하여 활기를 되찾게 되었다.

제 2전환기 맞은 日本석유산업



- 대한석유협회 홍보실 -

그후 1962년 산업규제법인 石油業法이 제정되면서 日本 석유업계는 戰後 첫번째 전환을 경험했다. 바야흐로 日本 석유산업은 제2의 전환기를 맞고 있다. 그러나 原油面, 정제면, 기타 여러가지 면에서 많은 과제를 안고 있으며 그 해결은 용이하지 않은 상황이다.

이하에서는 주로 마케팅을 중심으로 예상되는 문제점을 살펴 보기로 한다.

2. 비약적으로 伸張된 석유수요

일본 석유업계가 활동을 재개하게 된 1950년 당시는 外貨보유고가 극도로 부족한 상황이었다. 그러므로 外貨할당제가 엄격하였으며 석유업계도 마찬가지였다. 이러한 할당제의 실시로 인해 石油會社들의 최대주요 업무는 “외화할당을 다른회사보다 더 많이 확보하자”는 것이었다.

그런데, 操業재개후 日本석유업은 모두 소비지정제방식을 채택하였으므로 부족한 外貨로 原油를 수입하여 제품화하는 것 만으로는 국내 석유제품 수요를 충당할 수 없었다. 그래서 석유제품이 생산되자마자 곧바로 다 팔리는 형편이므로, 즉 賣渡者市場(Seller's market)이 형성되는 것이었으므로 진정한 뜻에서의 판매활동(marketing)은 없었던 셈이다.

그러나 1955年代에 들어서 양상은 변화해갔다. 外貨사정이 다소 완화되자 석유에 대한 外貨割當이 비교적 증대되고, 세계의 원유공급과잉으로 원유가격이 낮아지자 원유수

입량이 많아졌으므로 석유제품 판매량이 급증하였다(표-1) 참조)

석유조업을 재개한 1950년의 판매량은 230만kℓ이었으나 5년후인 55년에는 그4.6배인 1,000만kℓ, 60년에는 다시

3배인 3,000만kℓ를 넘어서는 급신장이었다. 제품별로는 B-C油 중심의 重油가 60%를 차지했는 바, 그것은 산업용 연료로서의 石油사용이 확대된 때문이었다.

즉, 2차대전후 황폐한 일본경제를 부흥시키기 위해서는

〈表-1〉 日本 石油販賣量の 推移

(單位：1,000kℓ)

年 度	揮 發 油	燈 油	輕 油	重 油	潤 滑 油	기타포함 計
1950	460	89	241	1,191	212	2,281
55	2,663	542	838	5,816	426	10,501
60	5,860	1,992	2,129	18,571	819	30,840
65	10,874	5,236	5,583	48,263	1,472	81,321
70	21,013	15,835	12,033	109,626	2,432	193,394
75	28,999	21,673	16,000	112,140	2,187	219,254
80	34,543	23,566	21,564	100,282	2,106	216,175
85	36,713	25,307	25,808	65,448	2,156	188,289

石炭·電力등 기초물자를 생산확대하는데에 자금과 노력이 집중될 수 밖에 없었다. 그래서 석탄의 증산은 이 무렵 달성되었는데, 1955년경 석탄과 경쟁적인 重油가 대량공급됨으로써, 그것도상대적으로 저렴한 편이어서 국내 석탄산업은 곤경에 처했다. 이를 지원키 위해 59년에 석탄광업심의회가 石炭合理化計劃을 마련했다.

그 개요는, 63년에 重油가격이 8,500円/kℓ이 되도록 석탄가격을 58년에 비해 톤당1,200円을 인하한다는 것이었다. 그러나 61년의 重油가격 예상치가 오히려 kℓ당 7,000円으로 낮아지도록 상황이 변했으므로 이「석탄합리화계획」은 개정되었다. 그후, 석탄에 대해서는 석탄업계 자체노력 및 정책지원이 계속되었으나 경영기반이 강화·개선되지 못했다.

그 까닭은 重油가 석탄에 비해 취급하기 쉽고, 공급안정성도 염려없고 더우기 저렴하기 때문이었다. 그런데도 석유회사들은 석유가격을 낮추는 등 치열한 판매전을 전개하였다. 따라서 과당경쟁이 계속되었고 유통질서가 문란하게 되었다. 그러다가 1961년 국민소득 倍增계획이 나온 것을 계기로 해서 일본경제는 이른바 「고도성장」에 돌입했다. 이로써 당연히 석유수요도 급증하게되자 앞서의 重油판매 과당경쟁은 수요폭발 추세속에서 사라져 버렸다. 重油 다

음으로 주요한 제품은 휘발유로서 60년에 586만kℓ 이었던 판매량이 65년에는 2배인 1,087만kℓ, 다시 5년 후인 70년에는 역시 2배인 2,101만kℓ로 증대되었으며, 85년에 이르러서는 3,671만kℓ에 달했다.

3. 注油所の 増設

이러한 휘발유 판매확대를 목표로 석유회사들은 주유소 증설에 돌입했다. 정유조업 재개시인 1950년의 주유소수는 1천개 정도, 55년에는 1,729개이었다가 60년에는 8천개를 넘어섰다(표-2) 참조. 결국 가솔린 판매량 증대에 비해 주유소수가 너무 많이 늘어나자 각 주유소의 한달 판매량은 감소경향을 보이게 되었다. 드디어 전국 석유업협동조합연합회는 석유원매(도매)사들에게 이를 자주 경고하여 무모할 정도의 주유소 증설을 자숙토록 촉구한 것이다.

그러나 석유원매사들은 유럽/미국의 현상을 볼 때 일본에도 곧 자동차가 급증할 것을 예측, 주유소 증설을 서둘렀다. 그리하여 휘발유 수요-휘발유車의 보유대수가 증가하는 비율보다 주유소증가율이 상회하게 되었다(표-2) 참조.

이윽고 1960년 4월, 석유판매업은「중소기업 업종별진흥

임시조치법」에 의한 業種指定을 받기에 이르렀다. 그리고 경영안정을 위한 개선사항으로서 「최근 주유소 증가현상이 현저하게 된 결과, 가솔린 판매경쟁이 격화되었는 바,

各地域 通産局別로 간담회를 열어 주유소 설치의 적정균형을 검토할 필요가 있다」고 지적받았다. 또한 지방 판매소들도 주유소 증설의 자숙 또는 일시중지를 요청하였다.

〈表-2〉 주유소數의 推移

年 度	주유소數 年末 (70年 이후 年度末)	乗用車 가솔린 需要量		가솔린車 保有台數
		年度：千kl	(1台當 ℓ/年)	9月末, 千台
1955	1,729	587	(小型車만) 4,481	1,352
60	8,251	1,605	(") 4,430	3,081
65	21,871	3,556	2,279	6,018
70	44,850	8,863	1,491	15,710
75	52,789	16,653	1,203	25,825
80	59,209	22,387	1,088	33,348
85	59,082			

그러나(후술하는) 원유수입 자유화 실시를 앞에 두고 석유원메사들은 주유소증설을 거듭해 나갔다. 그 이유는, 석유연맹이 61년에 조사한 바, 다음과 같다.

- ① 60년말 기준 주유소 1개소당 자동차수가 59년말 보다 증대하고 있다. 이 증가율은 유럽각국에 비해 크며, 소형차 보유대수가 많은 편인 일본에서는 이런 경향이 더욱 확산된다.
- ② 앞으로 자동차대수의 중심이 될 자가용차는 연료유 수요를 지방적으로 분산시킬 것이므로 주유소 증설이 더욱 필요하다.
- ③ 일본의 주유소 1개소당 휘발유 판매량은 유럽쪽 보다 수배에 달하고 있으므로 주유소 증설이 필요하다.

이렇듯 현실을 무시한 잘못된 예측으로 인해 과당경쟁체질이 뚜렷해졌다. 가솔린의 대부분은 주유소에서 판매되기 때문에 주유소의 건전한 발전이 없으면 가솔린의 안정적 판매를 생각할 수 없는 것이다.

한편 1962년에, 세계경제의 자유화물결에 대응하여 일본에서도 무역과 환율등의 자율화를 추진, 그 일환으로 동년 10월 원유의 수입자유화가 실시되었다.

그 당시, 국제석유회사(메이저)의 강력한 힘에 국내 석유시장이 석유당할 것을 우려하여, 국내의-특히 내국자본계 회사를 보호·육성할 것을 목표로 석유산업규제의 성격인

「석유업법」이 원유수입자유화에 앞서 제정되었다, 이 법률에 의해, 外貨할당제로 규제되던 석유산업은 설비 신·증설의 허가제도, 생산량조정제도 따위로 더욱 규제강화됨으로써 기업의 자유로운 활동이 저해되었으며 또한 석유업계 전체로서도 그 발전이 왜곡된 것이다.

그렇기는 하지만 사실 이 규제법이 마련되지 않고서 자유화가 이루어졌다면 아마도 무질서한 정유설비의 건설과 생산과잉 그리고 주유소난립등이 발생했을 것이다. 그 결과 과당경쟁을 피할 수 없어서 석유업계는 더욱 약체화되었음에 틀림없다. 그렇다면 원칙적으로 결코 바람직하지 못한 석유사업법도 자율성이 모자라는 석유업계에게는 그런대로 유익성이 있었다고 평가할 수도 있다.

여하튼 이 석유사업법에 규제받아 일대전환을 맞은 석유회사들은, 당시의 고도경제성장에 따른 석유수요 급증추세 속에서 여전히 경쟁을 격화시켜 주유소 亂立은 계속되었다. 이러한 난립현상에 대해 통산성장관은 드디어 64년 4월 경고를 발하여 다음해인 65년 4월까지 1년간의 주유소 신설수를 1,500개로 제한한다는 행정지도를 실시하였다. 뿐만 아니라 2·3년후인 67년에는 "주유소간의 거리규제"도 실시하였다. 이렇게 되자 주유소수는 자유이므로 亂立경쟁이 일어나 석유원메사들과 주유소업자 사이에 반목이 표면화되었다. 이에 통산성은 67년 12월 이후의 주유소 신설

日本石油が三菱石油와 업무제휴를 하는 등 합병이나 업무제휴로 인한 원매사 집약화는 과열경쟁을 완화시키리라는 기대를 했다. 그러나 회사수의 감소에도 불구하고 판매경쟁은 계속되고 있다. 다만 그러한 합병이나 업무제휴가 경영합리화에 크게 기여할 수 있다는 점은 주목할 만 하다. 실제로 貯油所의 공동이용 등은 큰 장점이 있으므로 회사합병은 곤란하더라도 업무제휴형태를 연구해 보는 것은 권장할 만 하다.

을 금지시키게 되었으며, 더우기 68년부터는 주유소수와 거리규제를 동시에 실시하게 된 것이다.

4. 석유파동의 영향

그 후, 1973년에 세계적인 석유파동이 발생했다. 이를 계기로 그때까지 급증세이던 일본 석유수요가 감소 내지 정체로 변화하였으며 78년말에는 제2차 석유파동에 휘말렸다.

이 두차례의 석유파동을 겪으면서 유럽/미국등은 여러 대책을 강구, 주유소수도 73년 이후 감소되었다. 사례를 보면 ▲ 미국이 82년까지 약 35%, ▲ 영국은 85년까지 26%, ▲ 서독은 82년까지 42%, ▲ 프랑스는 85년까지 18%가 각각 감소했다. 그런데 일본은 73년부터 3년간은 완만한 증가이던 주유소수가 77년부터 더욱 가열되어 83년에는 59,329개로 최고에 달하였다.

결국 심화되는 과당경쟁을 지탱하지 못해 전업·폐업하는 주유소가 속출함으로써 86년에는 411개소가 줄었으며, 87년 3월 현재는 58,711개로서 아직도 과다한 형편이다.

한편 석유원매사 쪽에서도 큰 변화가 나타나고 있다. 통산성 당국은 전부터 원매사의 집약화를 구상하였던 바, 85년 1월「昭和石油」와 「Shell石油」가 합병하여 「昭和·shell石油」회사로 탄생하였다. 그 다음해 86년 4월에는 「大協石油」및 「丸善石油」그리고 이 양사의 정유담당사인 「Cosmo石油」등 3개사가 합병하여 새로운 「Cosmo石油」社로 발족함으로써 종래 13개이던 석유원매사가 11개사로 되었다.

그 이외에도 「日本石油」가 「三菱石油」와 업무제휴를 하

는 등, 합병이나 업무제휴로 인한 원매사 집약화는 과열경쟁을 완화시키리라고 기대를 했다. 그러나 회사수의 감소에도 불구하고 판매경쟁은 계속되고 있다. 다만 그러한 합병이나 업무제휴가 경영합리화에 크게 기여할 수 있다는 점은 주목할 만 하다. 실제로 저유소의 공동이용등은 큰 장점이 있으므로, 회사합병은 곤란하더라도 업무제휴형태를 연구해보는 것은 권장할 만 하다. 대형 원매사로서는 제품의 국내유통경비가 수백억円에 달하는데 그 대부분은 원매각사의 제품수송이交错되고 있는 상태이므로 이를 업무제휴로 합리화·개선할 수 있는 것이다.

그런데 주유소의 과당경쟁은 粗惡/저품질의 휘발유가 유통되는 문제까지도 발생케 되었다. 이러한 문제들을 근본적으로 검토하기 위해 86년 5월 「석유심의회 석유부회」와 「휘발유판매업부회」산하에 「휘발유 유통문제 소위원회」가 설치되어 동년 10월 중간보고서가 작성되었다. 그 내용은 품질확보/시장질서/유통구조/구조개선이라는 4가지 면에서 대책을 강구한 것인데, 대체로 상식적인 수준이며 애매한 표현이었다.

즉 원매회사는 판매물 우선이라는 의식을 완전히 전환하기는 곤란하더라도 이를 완화시킬 필요가 있다. 동시에 주유소측으로서도 저질휘발유를 판매한다는 것은 있을 수 없는 일이며, 이런 점에서 원매사를 포함한 판매업자에게 엄격한 제재를 가할 작오가 필요하다. 그러므로 우선 5만9천 개소에 이르는 주유소수를 그 절반수준으로 감축해야 한다는 것이다.

현재 일본의 1개 주유소당 휘발유 판매량은 한달에 50kl 정도이다. 이에 비해 미국은 160kl, 영국은 90kl, 서독

은 100kl, 프랑스는 50kl를 약간 넘는 정도이다. 이들 구미에 비한다면 일본은 땅값이 매우 높다는 점을 감안할 때 주유소당 한달에 150~200kl정도는 되어야 하겠지만 우선 100kl판매를 목표로 하는 것이 바람직하다는 의견이 많다.

어느 대형 원매사의 판매담당자는 15kl라도 주유소마다 그런곳이 많으면 되지 않겠는가라고도 말하지만 도대체 한 달에 휘발유 15kl판매라는 주유소가 존재한다는 것 자체 또한 주유소 존립문제를 거론해야 할 것이다. 따라서 월간 휘발유30kl미만의 판매주유소는 원칙적으로 폐쇄하고, 이를 포함해 매년 10%씩 주유소수를 감축시켜야 한다는 의견이 대두되고 있다.

다른 회사의 휘발유와 품질상 큰 차이가 없는 상품을 판매하는 것이므로 아무래도 가격경쟁에 빠진다는 문제가 항상 있겠으나, 휘발유 소비자는 주유소에서 대개는 융숭한 서비스를 기대하는 것이 아닌 바에야 서비스·스테이션이라기보다 연료 공급점(Filling Station)인 형태로 하는 편이 더 좋겠다는 소리가 많다.

5. 石油産業 제2의 전환기

지난 6월 17일, 석유심의회내의「석유산업기본문제 검토위원회」가 「1990년대의 석유산업 및 석유정책의 방향」이라는 보고서를 제출했을 바, 이제까지의 規制中心의이던 석유행정을 완화·전환토록 건의하고 있다. 그 개요는 다음 4가지이다.

- ① 정유설비 허가제도를 탄력화함으로써 사실상 설비증강을 자동승인토록 함(87년 실시)
- ② 휘발유 생산량지도의 폐지(88년 실시)
- ③ 주유소 신설의 자유화(89년 실시)
- ④ 원유정제량에 대한 지도를 폐지(91년 실시)

사실상 석유사업법이 법적규제력을 상실하고 있는 현재, 기간산업인 석유가 언제까지나 규제에 묶인다는 것은 분명

부자연스런 상황이므로, 석유사업법은 조만간 폐지하거나 근본적으로 개정·보완할 필요가 있다. 또한 석유원매사측에서도 정부규제 속에 언제까지나 안주하여 自主性/自律性이 없는 경영을 계속한다는 것은 허용될 수도 없을 뿐 아니라 바람직한 일도 아닌 것이다.

이러한 규제완화나 자유화라고 하는 제2의 전환으로 말미암아 석유회사들은 지금까지 보다 더욱 경쟁을 강화하게 되는 국면을 맞게 될 것이다. 따라서 종래와 같은 취약회사들 기준으로 실시하던 석유행정으로는 언제까지라도 석유업계의 체질강화가 실현될 수 없다는 것이 명백하다. 국제 석유전문가중에는 1990년대에 석유위기가 다시 발생한다고 경고하는 사람들도 있는데, 그러한 위기가 발생되지 않든지 간에 석유업계는 이번의 제2전환기를 好機로 하여 주유소를 무모하게 증설한다는 일은 정상적인 감각으로 생각할 수 없으며, 또한 원유가격하락, 일본 円貨가치상승, 금리하락이라는 3가지 메리트 속에서도 이윤이 그다지 증대되지 못하는 경영행태는 시정되어야 마땅하다는 소리가 높다.

〈표-2〉에서 나타나듯이 휘발유車 보유대수가 급증하는 추세에서 그 증가율이 비록 둔화하더라도 차량의 절대수는 늘어날 것이며, 이런 현상에 비례하여 휘발유 수요량도 매년 증가하고 있다. 그러나 차량 1대당 휘발유 소비량은 점차 감소하는 경향이다. 일본은 아직도 간선도로의 정비가 필요하고 각 지방도로 사정도 충분치 못하다. 그러므로 자동차가 비록 편리하다고는 해도 기차에 비해 시간이 많이 걸린다는 점, 행선지 도로안내표지가 없다는 점 등에서 자동차를 편리하게 활용할 수 있는 교통시책 및 제도적 장치가 요청되고 있다. 아울러 지금은 경제전반에 內需擴大의 외침이 일어나고 있다. 차체에 석유업계로서는 도로업계와 자동차업계 등과 긴밀한 제휴를 검토하여 자동차 및 휘발유의 수요를 확대토록 적극 협조해야 할 것이다. 〈旬刊石油政策 87. 7. 25 号에서〉

부정·부패·인플레이心理를 追放하자