

日本の 輕油유통문제 보고서

—대한석유협회 기획과—

이 자료는 日本通産省 자문기관인 石油審議會 · 輕油流通문제小委員會가 1987년 12월 2일 발표한 보고서를 번역한 것이다. <역자註>

I. 머리말

향후의 석유산업정책의 기본방향은 전번의 石油審議會 石油部會 석유산업기본문제검토위원회報告(이하 「基本檢報告」라 한다)에서 지적되고 있는 것처럼, 규제완화에 의한 자율적 기능의 향상을 통하여 강한 석유산업의 실현을 도모해 가는 것이다. 바꿔 말하면 石油産業에 관해서는, 규제완화를 통해 시장메커니즘을 한층 더 활용함으로써 철저한 합리화노력을 추구하고 그 활성화를 진행해 가는 것으로 하고 있으나, 아울러 제품가격체계의 국제화에도 힘쓸 것이 요망되고 있다. 이는 석유시장의 국제화 등에 대응하여 국내의 수요구조의 相違등을 근거로 하면서, 국제적으로도 합리성을 가진 가격수준으로 석유제품의 공급이 이루어질 수 있도록 노력할 필요가 있기 때문이다.

이와 같이, 향후 自由化, 國際化로의 원활한 대응이 기대되고 있는 日本석유제품시장에 있어서 석유중간유분제품(경유, 등유, A重油)은 日本의 연료수요의 40%를 차지하고 있고, 앞으로도 전실한 신장세가 지속될 것으로 전망되고 있는 극히 중요한 석유제품이다. 특히 경유는 국내 육상수송의 주력인 트럭을 중심으로, 더우기 앞으

로 연증가율 2.7%(1986~1991년도 석유공급계획기준)의 신장이 기대되는 최대의 성장유종이지만 지금까지 그 시장환경은 현저히 정비되지 않은 상태로 방치되어 왔다.

구체적으로는 元賣企業 등에 의한 과도한 擴販우선志向, 이것에 기인한 도매가격의 사후조정, 채산성이 떨어진 엽가판매, 거래상대방·지역 등에 의한 과도한 가격차 발생 등의 문제, 경유거래세의 탈세를 목적으로 한 이물질 혼합 및 이에 의한 값싼 제품의 유통, 수요업계에 있어서의 구매력亂用の 염려가 있는 행동 등 불합리한 거래관행 등이 존재하고 있기 때문에 경유의 유통질서의 혼란, 석유제품가격체계의 왜곡(휘발유는 비싸고 중간유분은 싸)이라고 하는 수많은 문제가 온존되어 있다. 이들이 앞으로 시장메커니즘의 유효한 기능을 통하여 日本의 강한 석유산업의 실현·제품가격체계의 국제화를 진행시켜가는 데에 커다란 장애가 될 것으로 염려되고 있다.

석유제품 가운데 휘발유에 관해서는 작년의 석유심의회 석유부회·휘발유판매업부회 휘발유유통문제小委員會 中間報告(이하 「휘발유중간보고」라 한다)를 근거로 한 實施大綱에 기한 품질 확보, 유통 구조, 시장질서 및 구조 개선에 관한 대책을 실시함으로써 안정적이고 효율적인 휘발유공급시스템의 구축이 진행되고 있는 중이다. 앞으로 基本檢報告의 방향에 따른 석유유통질서를 확보하기 위하여는 경유를 중심으로 한 중간제품유분에 대해서도 自由化, 國際化에로 원활히 대응해 갈 수 있는 시장의

확립이 급선무로 되어 있다. 이를 위해서는 석유산업이 자주적 노력을 도모하는 것이 첫째이지만, 이러한 자율적 기능이 충분히 발휘되기 위하여는 석유산업 스스로의 內的 대응만으로는 해결하기 곤란한 제도, 시장환경 등도 개선하고 이에 병행하여 시장메커니즘을 더욱 철저히 도모하는 것도 불가결하다.

본위원회는 이상과 같은 배경, 기본적 인식에 기초하여 지난 8월부터 7회에 걸쳐 중간유분제품의 중심인 輕油에 대하여 유통기반, 수요업체의 구매행동, 시장질서, 구조개선이라고 하는 사항에 대한 문제점의 해명과 대책의 나아갈 방향에 대하여 검토해 왔던 것이다.

향후의 輕油流通은, 基本檢報告를 기초로 하여 규제완화나 제품가격체계의 국제화로의 정진이 기대되는 상황하에 있어서 시장환경을 신속히 정비해 놓는 것이 불가결하고 이 실현을 저해하고 있는 불공정한 요인은 한시라도 재빨리 제거되어야 할 것으로 생각된다.

이러한 기본방침을 기초로 하면서 지금까지의 검토결과를 중간적으로 정리하여 여기에 보고하기로 한 것이다. 정부, 관련업체에 있어서는 이 보고를 진지하게 받아들여 필요한 조치가 조속히 강구될 것을 간절히 요망하는 바이다.

II. 유통기반의 合理化 · 適正化

1. 問題의 所在

경유에 대한 수요는 지금까지 육상수송량의 증대나 경유자동차의 급속한 증가를 반영하여 높은 신장세가 유지되어 왔다. 그렇지만 그 流通源의 위치에 있는 元賣企業에 있어서 擴販志向이 너무 강해 채산성있는 판매에 대한 의식이 희박했던 점이나 販賣業界에 있어서도 사후조정에 의해 최종적으로는 元賣企業에 의존가능한 환경아래에서 채산성을 줄이는 염가판매에 빠지기 쉬운 체질을 가지고 있었던 점 등으로부터 볼 때, 市況은 합리화메커니즘에 의한 코스트다운을 반영한 형태가 아니라 오히려 이러한 과당경쟁의 결과라고 하는 형태로 저조세가 계속돼 왔다.

元賣企業은 지금까지,

① 경유뿐만 아니라 석유제품전체에 공동되는 문제로써 과당경쟁에 빠지기 쉬운 체질을 가지고 있는 점.

② 경유가 성장유종이고, 수요가 감소되고 있는 重油에 대체되는 시장확보를 위하여 경유가 중시되고 있는 점 등에 의해, 휘발유처럼 일정한 세어확보를 목표로 하는 擴販志向이 과도한 점.

③ 휘발유 혼자 가격이 높은 왜곡된 가격체제하에서 판매가 휘발유에 편중되어 버린 결과, 경유에 있어서는 판매노우하우를 가지고 있지 않고 오히려 실제의 상권은 特約店 등이 소유하고 있어 상대적으로 판매능력이 부족한 점 등을 배경으로 하여, 도매가격의 사후조정, 輸入價格이나 업자간 轉賣物價格을 하회하는 소비자 판매가격, 매출원가를 하회하는 할인판매나 거래선·지역에 의한 합리적인 코스트차에 기초하지 않은 과도한 가격차의 발생 등 불합리한 거래관행을 생기게 하고 있다. 이것은 元賣企業의 경유에 대한 채산의식이 부족되어 있는 점이 그 원인의 大宗을 차지하고 있다고 지적하지 않을 수 없다.

또한 대수요처·광역판매 딜러를 포함한 판매업체는 大型店이나 판매네트워크화 등에 의해 수요업체의 요구(needs)에 응해 왔다고도 말할 수 있다. 그렇지만 다른 한편으로는 元賣企業의 판매자세에 호응하여 그 과도한 판매志向이 증폭되어 있다고 하는 문제점도 지적되고 있다.

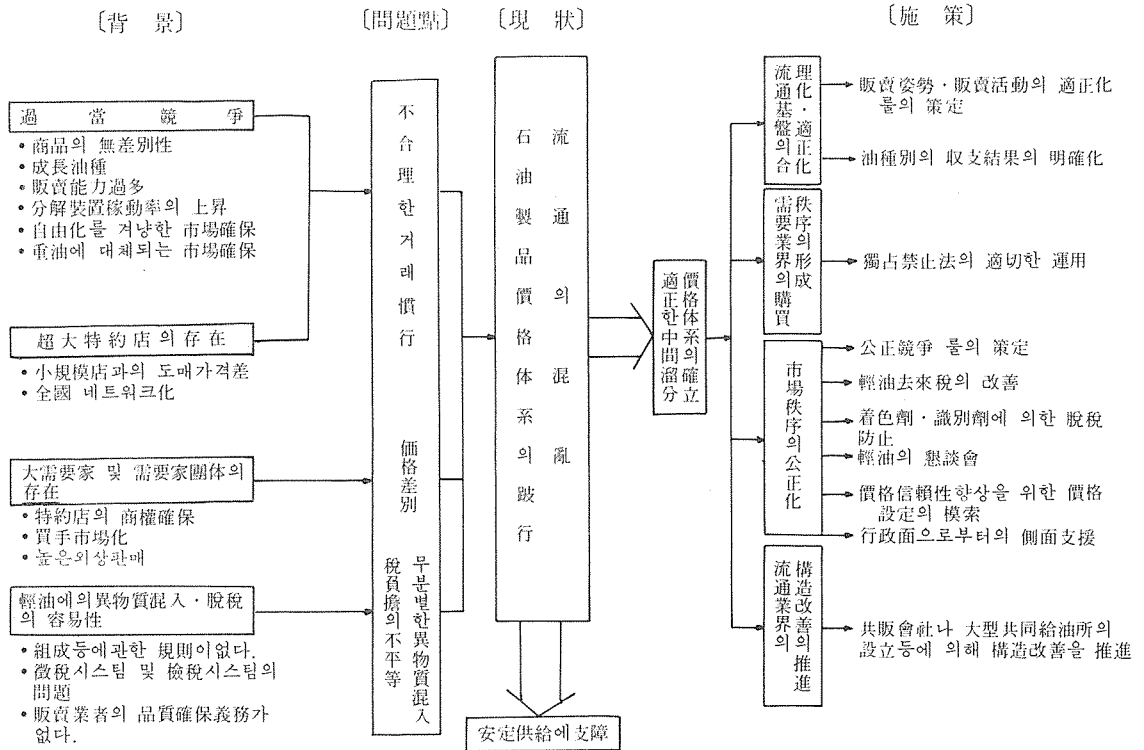
2. 對策의 方向性

향후의 경유 유통시장 안정화를 위해서는 元賣企業이나 판매업자는 그 사회적 사명에 비추어 보아 경유시장에 있어서 합리적인 거래관행을 확립하기 위한 모범을 보여야 하고, 다음과 같은 방향으로 스스로 과도한 擴販 우선의식의 시정이나 채산의식의 철저를 기하는 것이 필요하다.

元賣企業 및 元賣業者에 관해서는 우선 제1차로 경유 판매에 관한 의식개혁이 요구되고, 채산성보다 과도한 擴販을 지향해온 지금까지의 판매자세를 개선하는 것이 필요하다. 이를 위해 元賣企業 등은 경유판매에 관한 판매자세·판매활동의 적정화 룰을 각각 책정하고 기업내부 뿐만 아니라 말단판매단계에 이르기까지 그 철저를 기하도록 검토해야 한다.

또한 석유제품의 코스트회수는 그 연산품이라는 특성 때문에 지금까지 총괄원가회수법(전체의 회수로서 코스트+이익을 확보하는 방식)에 의해 행해지고 있다. 이런

輕油流通問題概念圖



방식 아래에서는 반드시 유종별 코스트가 명확히 의식되지 않고, 휘발유에서의 판매이익에 의해 경유 등 중간유분부문에서의 손실을 보전하여 전체로서의 코스트회수가 되는 상황이 되어 있다. 이것이 더 나아가서는 판매단계에서 채산의식이 희박해지는 요인이 되고 있다고 생각된다.

以上에 비추어보아 元賣企業에 있어서는 금후 휘발유뿐만 아니라 경유를 포함한 중간유분제품에 대해서도 국제가격체계와의 관계를 염두에 두면서 적절한 판매원가를 설정하는 것이 요망된다. 그 전체로서 각 유종마다 수치결과를 社內的으로 명확히 하는 조치가 채택되는 것이 중요하다. 더우기 이러한 조치가 말단판매단계에까지 명확하게 철저히 함으로써 코스트의식의 양상을 도모하여 합理化에 반영되는 것이 기대된다.

Ⅲ. 수요업계의 購買秩序의 形成

1. 問題의 所在

경유의 수요구성을 보면 도로화물운송업, 도로여객운송업, 건설업, 농림수산업, 일반제조업 등 각 분야에 있어서 다양하고 광범위함을 볼 수 있다. 그중에서도 최근에는 도로화물운송업 전체에서 차지하는 비율은 약 3할에 까지 달해 경유시장의 수요업계로서 커다란 존재로 되어 있다.

경유 유통시장에 있어서 도로화물운송업을 위주로 하는 주된 수요업계는 막강한 가격교섭력을 가지고 있다. 대기업을 위주로 하여 전국적으로 동시에 지역적으로 기반을 가진 업체단체를 형성하거나 중소기업을 중심으로 한 사업협동조합을 형성하고 공동구입방식을 채용하고

있는 것이 그 현저한 예이다.

이들 조직 가운데에는 그 사업활동의 일환으로서 경유에 관계된 실제 구입가격을 조사하여 구매행동에 관한 정보를 회원에 송부하고 있는 일도 있고, 이것을 받은 각 업자·조합은 현실의 가격교섭에서 경유구입시 참고로 해야 할 가격을 제시한다거나 업자간에 협의한 구입가격을 보여주는 예가 있다고도 지적되고 있다. 이들은 과도한 것이 되면 독점금지법 제8조 제1항(사업자단체의 금지행위)에 저촉될 가능성이 있다.

전술한 바와 같이 元賣·販賣業界의 공급사이드에 있어서 과당경쟁의 결과 채산성을 줄이는 염가판매가 되고 있다는 면도 고려한다면 이들 수요업계의 구매행동은 어느 정도는 부득이한 것이라고 생각된다. 그렇지만 그것이 독점금지법상의 금지행위에 해당하는 등 지나치게 되면 강대한 교섭력을 배경으로 하여 시장혼란의 큰 요인이 될 수도 있다.

2. 對策의 方向性

경유유통상 시장메커니즘이 유효한 기능을 발휘하기 위하여는 元賣企業이나 판매업계에 있어서 전술한 바와 같은 판매자세·판매활동의 적정화가 이루어지는 것이 대전제이지만 이것뿐만 아니라 수요업계에 있어서도 적절한 구매행동이 이루어지는 것이 불가결의 요소이며 아래와 같은 방향으로 대응해야 한다고 생각한다.

만약 막강한 가격교섭력을 가지고 있는 수요업계에 있어서 관계단체에서 경쟁제한적인 구매행동이 있으면 그것은 공정하고 자유스런 경쟁시장을 형성한다는 것에 커다란 저해요인이 된다. 이러한 관점에서 볼 때 수요업계에서 가령 이와같은 행동이 있을 경우에는 각 단체의 조직내에서 자주적인 시정조치를 취하는 것이 요청된다.

또한 상기조치의 실효성을 올리기 위하여 독점금지법상의 금지행위에 저촉될 염려가 있는 경우에는 同法の 적절한 운용을 요구함과 동시에 관계업계에 대한 적절한 지도를 행하는 일도 필요하다고 생각한다.

IV. 市場秩序의 公正化

1. 問題의 所在

전술한 바와 같이 元賣企業이나 판매업계에 있어서 적

절한 판매질서가 형성돼 있지 않고, 수요업계에서는 구매력을 亂用하는 바와 같은 행동이 행해짐으로써 도매가격의 사후조정이나 채산성을 줄이는 염가판매가 악순환적으로 반복되고 있다. 그 결과 수급 兩사이드의 가격교섭력의 相違에 의하여 거래상대방, 지역 등에 의해 생기는 과도한 가격차가 여전히 해소되지 않은 상황이 되어 있다.

또한 경유에 대하여는 1956년도부터 도로재원확보의 목적세로서 경유거래세(지방세)가 부과되고 있다. 현황을 보면 등유, A重油 등의 이물질 혼입에 의한 탈세나 元賣業者-특약업자간의 거래에 대하여 비과세로 되어 있는 점을 악용한 탈세 등이 보인다. 이와 같은 징세제도나 실제 운용의 맹점을 찌른 탈세가 요인이 되고 적정한 세부담을 회피한 값싼 제품이 유통되어 경유시황의 악화를 초래하는 일도 많다고 한다.

2. 對策의 方向性

경유의 시장질서를 적정화하기 위하여는 우선 元賣企業이나 판매업계가 자주적으로 노력함과 동시에 수급 양업계가 질서개선을 향하여 상호간 인식을 깊히하는 것이 중요하다. 또한 세계상의 문제가 시장질서 혼란의 한 요인으로 되어 있으므로 필요한 시정이 이루어지도록 해야 한다. 이러한 관점에 서서 아래와 같은 방향으로 대응해야 한다고 생각한다.

元賣企業 및 판매업자에 있어서는 불합리한 거래관행을 일소하고, 공정하고도 자유스런 경쟁질서가 형성되는 것이 바람직스럽다. 휘발유에 대하여는 똑같은 문제를 시정하기 위하여 1984년 11월에 업계의 기본적인 거래준칙으로서 「휘발유판매업의 합리적인 거래관행 확립을 위한 지침」(즉, 공정경쟁 룰)이 정해지고 그 철저한 준수가 도모되고 있는 중인데 상응한 효과를 올리고 있다고 말할 수 있다.

경유판매에 대하여도 과도하고도 부당한 가격차를 해소하기 위한 도매가격 사후조정의 폐지나 채산성을 줄이는 염가판매의 방지 및 이물질 혼입방지라는 사항을 중심으로한 업계의 최저한의 경쟁원칙을 정하여 이것을 각 기업에 책정하는 경유판매의 적정화 룰에 반영시키는 것 등을 통해 그 운용에 철저를 기하는 일이 필요하다. 또한 지나친 행위가 있는 사안의 경우에는 그 사태개선을 위한 조치를 기동성있게 취하는 일도 요망된다.

또한 경유거래세의 징세의 공정화를 도모하는 일은 단지 稅의 엄정한 징수라는 관점에서 뿐만 아니라 경유시장질서의 혼란을 해소하기 위하여도 불가결하다고 생각된다.

현재도 경유거래세의 탈세를 방지하기 위해 세무당국에 의한 세무조사가 행해지고 있는 중이지만, 금후 이러한 조사체제를 강화·충실하도록 하는 한편, 과세권 귀속의 재검토, 특별징수의무자 지정제도의 엄격화, 특별징수의무자에 대한 교부금의 일률화 등의 징수제도 개선도 필요하다고 생각한다.

여기에 더하여, 금후의 국제가격체제로 진입한다는 관점에서 어떤 형태로든지 유통단계에 있어서의 불법적인 이물질혼입을 방지할 계획을 확립하여 탈세방지의 유효책으로서도 활용하는 것이 필요하다. 그것은 불법적인 이물질혼입행위가 중간유분제품가격에 악영향을 주어 그 유통시장에 왜곡을 생기게 하고 있기 때문이다.

유럽제국에서는 檢稅를 위한 착색제·식별제를 정유공장 또는 저유소단계에서 등유 또는 공업용경유에 첨가하는 정책이 확립되어 있다. 日本에서도 이를 참고로 하여 불법적인 이물질혼입을 용이하게 판별할 수 있는 방식을 도입하는 것도 검토해야 한다. 더우기 도입을 검토할 때에는 그 전제로서 유럽제국에서는 이미 확립되어 있는 안전성을 재확인·실증하는 외에, 징세방법·석유제품의 용도 등의 유럽제국과의 相違도 감안하여 日本으로서 실효성있는 어떤 최적방식을 선택해야 한다. 또한 도입에 즈음해서는 상기 세무조사체제의 충실과 병행하여 이를 활용한 路上체크를 실시하는 것 등이 필요하다.

더우기 수급 양업계에서 각자 업체사정이나 수급판단에 관해 인식의 차이가 있어 상호 신뢰관계가 원활히 형성돼 있지 않은 점도 시장혼란의 한 요인이 되어 있다. 이때문에 경유의 수급동향 등 경유를 둘러싼 여러 정세에 관하여 관계업계의 대표, 학식경험자, 행정관계자 등에 의해 광범한 의견교환이 이루어져 상호 의사소통이 도모되는 것도 본진 문제해결에 크게 공헌할 것으로 기대된다.

또한 금후 국제가격체제로 진입하는 방향으로 가격체제의 재검토가 원활히 실행될 수 있는 환경정비가 이루어지는 것도 필요하다. 수급 양 사이드가 상호간 가격신뢰성을 높이기 위해 금후 歐美의 수급 양 사이드의 안정된 거래관계 등의 시장실태를 참고로 하여 日本에서도

적정하고도 합리적인 가격설정 가능성에 대하여 모색하는 것이 필요할 것이다.

더우기 행정면에서도 이상의 정책을 측면지원하는 것이 필요하다. 그래서 경유의 품질확보·탈세체크의 보완적 기능을 다하기 위하여 종래 휘발유에 대해서만 실시되고 있는 全國石油協會의 試買검사체제를 경유에 대해서도 확충하여 세무조사와 유기적 연대를 가지는 것이 필요하다. 또한 금후의 유통 합리화나 가격체계의 국제화 진입에 이바지하기 위하여 국내의 유통실태나 가격동향에 관한 필요한 조사·연구를 더 한층 충실히 하는 것도 중요하다.

V. 流通業界 構造改善의 추진

1. 問題의 所在

日本の 경유 유통업계는 대다수 판매업자가 중소 영세하여 경영규모가 작기 때문에 효율화·근대화가 어려운 체질을 가지고 있다. 더우기 元賣企業을 포함한 전체로 보더라도 작금 과당경쟁이 격화됨으로써 경영기반의 취약성이 顯在化하고 있다.

다른 한편, 대수요처가 많아 거래규모가 큰 경유 수요업계에 있어서는 판매의 합리화나 효율화에 입각한 적정가격에 의한 안정공급체제의 실현이나 수요의 대형화·다양화에 대한 요청이 점차로 강해져오고 있다.

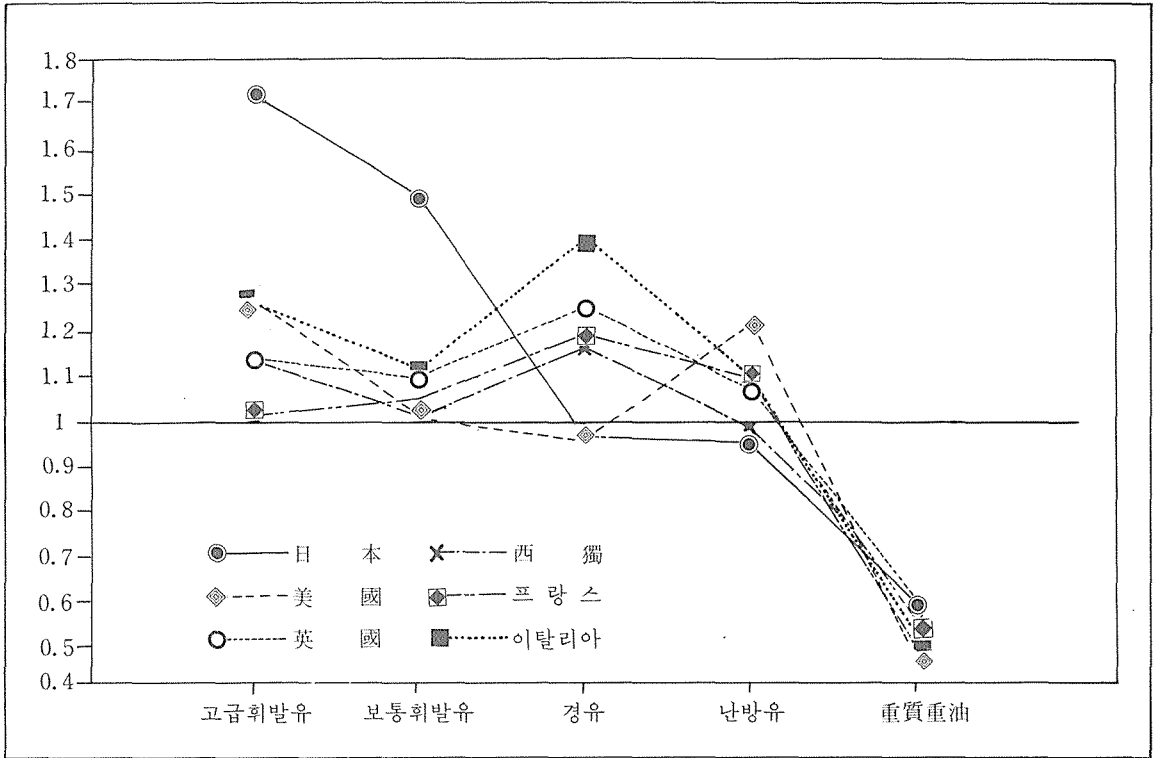
또한 향후 경유를 포함한 중간유분제품 가격체계의 왜곡을 시정해 가려는 경우에는 수요업계에 대한 신뢰관계의 확보나 元賣-판매기업간의 밀접한 협조체제를 확립하는 것이 불가결한 것으로 되어 있지만, 이런 對應은 과당경쟁체질에 있는 개별기업 레벨에서는 실효성을 올리기 곤란하다고 염려된다.

더우기 基本檢報告에서도 기술되어 있는 바와 같이 일정한 스케줄에 따른 단계적인 규제완화를 통하여 강인한 석유산업의 실현을 도모해 가기 위해서는 元賣·流通部門은 금후 집약화, 공동화 등을 강력히 추진하여 대담하게 合理化로 진행해 갈 것이 요망되고 있는 상황이다.

2. 對策의 方向性

경유 유통업계에 있어서 구조개선의 정책으로서 基本檢報告에 입각한 元賣企業의 집약화 방향이나 휘발유 중간보고에 입각한 휘발유판매업의 구조개선 등과 整合

〈參考〉 各國 石油製品 가격체계—1986년 稅前



註：稅前 平均도매價格을 1.0으로하여 各油種의 稅前도매가격을 비교한 것. 日本은 元賣도매베이스.
 〈資料〉 OECD PRICES AND TAXES.

성을 채용하면서 아래와 같은 검토를 행해야 한다고 생각한다.

경유에 대해서는 이제까지 기술되어온 바와 같이, 시장메커니즘의 유효한 기능을 조기에 확립시키는 것이 필요불가결하고, 그러한 의미에서도 元賣企業은 과당경쟁체질을 개선하여 안정적·효율적인 유통기반을 조기에 확보하는 것이 수요업계의 요구(needs)에 적절히 대응해가는 데에도 중요한 요소로 되어 있다고 생각한다. 基本檢報告의 방향으로서도 元賣企業은 석유공급시스템에 관하여 合併, 공판회사의 설립 또는 업무제휴의 근본적인 강화를 통하여 이미 한층 더 대담한 集約化를 진행해갈 것이 기대된다. 또한 국제적으로도 합리적인 가격수준으로 석유제품 공급이 이루어지도록 정제, 유통 각 부문을 통해 철저한 합리화에 의한 코스트삭감도 요구되고

있는 상황이다.

이상과 같은 요청을 감안하여 元賣企業은 이러한 집약화의 제1보로서 西獨에서 보는 바와 같은 공판회사의 예등을 참고로 하여 먼저 경유판매부문에 대하여 配送의 공동화·효율화나 保管面 등에 있어서의 합리화메리트를 반영시켜가기 위하여 업무제휴나 공판회사의 설립 등을 통하여 집약화·공동화의 추진을 조기에 도모하는 것이 기대된다.

또한 최근에는 차량의 대형화(10톤→20톤 트레일러), 경유사용차량의 증가나 주행의 장거리화 등의 수요경향을 토대로 금후 판매업계는 歐美諸國에서 보는 바와 같은 숙박·여가시설, 식사시설, 편의점(Convenience Store), 수리공장 등 다양한 이용자요구(needs)에 정확히 대응할 수 있는 기능을 가진 대형 공동주유소를 지역판매업계의

〈參考〉 輕油에의 登油混入防止에 대하여

1. 現在 유럽 各地에서는 課稅輕油에 非課稅 또는 課稅輕減措置가 취해지고 있는 登油 또는 工業用輕油를 混入하는 것을 防止할 目的으로 着色劑나 識別劑로서 푸르푸랄, 쿠마린, 키니자린 및 디페닐아민의 4 種類가 사용되고 있다.

	燈 油	工業用輕油
푸 르 푸 랄 (識別劑)	네덜란드 벨기에 룩셈부르크	네덜란드 벨기에 오스트리아 프랑스 西 獨
쿠마린(識別劑)	英 國	
키 니 자 린 (識別劑)		英 國 오스트리아
디 페 닐 아 민 (着色劑)		프 랑 스

2. 各國의 狀況

	프 랑 스	西 獨
油 種	工業用輕油	工業用輕油
對 策	(1)着色……赤 (2)識別劑 푸르푸랄10g/kℓ 디페닐아민50g/kℓ	(1)識別劑 푸르푸랄 12~14g/kℓ
對象의근거		
添 加 場 所	정유공장	정유공장 또는 저유소
檢 査	(1)實施……稅務所	좌 동
	(2) 路上 불시조사 및 주유소	

협조에 의해 설립한다거나 탱커규모거래의 공동수주화 추진 등을 통하여 적극적인 구조개선을 추진하는 것이 중요하다.

이와 같은 판매업계의 구조개선을 추진해 가는데 있어서는 판매업자의 적극적인 자조노력이 강구되기 쉬운 환경을 정비하는 일이 중요하다. 이미 석유제품(LPG 제외) 판매업의 구조개선은 1986년 4월부터 中小企業近代化促進法에 의거해 전국적으로 설비의 근대화, 사업의 다각

화, 공동화, 집약화, 정보화를 내용으로 하는 계획이 고정식 주유소에서 휘발유판매를 중심으로 실행에 옮겨지고 있는 중이다. 輕油판매에 관해서도 이들 계획과의 整合性を 배려하여 주유소 대형화로의 협력, 운영노우하우의 상호제공, 공통이용카드의 발행·관리 등의 면에서 협조추진체제를 확립해 가는 것이 요망된다. 더우기 구조개선사업을 실시할 때에는 그 진척상황을 체크함과 동시에 필요한 지원조치를행하는 것도 함께 검토해야 한다.

〈參考資料〉 輕油유통 현황

1. 需要動向

(1) 1986 회계년도 수용량

27,388,000kℓ-연료유내수량의 15%

(2) 수요구성

- 도로화물운송업 30%(대거래처 5.5%, 중소거래처 24.5%)
- 도로여객운송업 5%(9대버스 기타)
- 건설업 11%
- 농림어업 7%
- 제조업 8%(블렌딩 용)
- 철도업 3%
- 일반승용차 7%
- 기타 29%
- 합계 100%

(3) 수요의 신장률

최대의 성장油種 2.7%증/年(1986~1991 정부전망)

cf. 휘발유→1.0%증/年(同)

등 유→0.4%증/年(同)

2. 流通經路

(1) 流通經路(그림-1)

(2) 物流經路

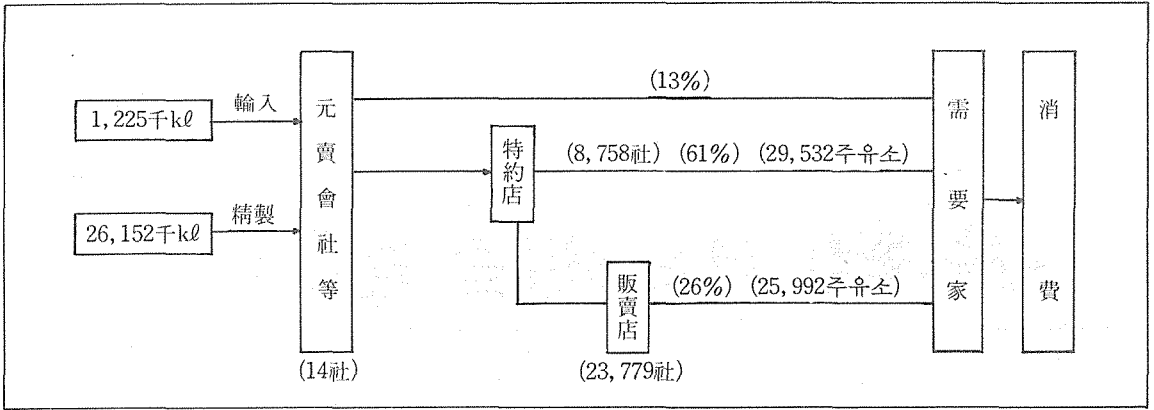
탱크-33.4%, 주유소-51.2%, 저유소-4.0%, 정유공장도-11.4%

cf. 휘발유→탱크-0%, 주유소-86.6%, 저유소 2.3%, 정유공장도-11.1%

3. 價 格

擴販지향에 의한 과당경쟁의 결과 도매가격의 사후조

〈그림-1〉 流通 經路



〈表-1〉 物流 經路

(單位：円 / ℓ)

1987年 7~9 月的 價格狀況		稅 포함	稅 前	備 考
需要家別價格	大버스회사	58.0	33.7	2 倍의 價格差가 存在
	大路線運送회사	52.0	27.7	
	大製鐵회사	56.0	31.7	
	중소트럭	48.0	23.7	
	一般市況	72.0	47.7	
地域別價格	A 縣	66.0	41.7	8 円의 價格差가 存在
	B 縣	74.0	49.7	
輸入, 轉賣價格과 최저가와의 比較	輸入價格	55.0	30.3	6.6 円의 價格差가 存在
	轉賣價格	49.2	24.9	
	중소트럭	48.0	23.7	

정이나 채산성이 떨어지는 염가판매, 거래상대방·지역 등에 의하여 합리적인 코스트차에 기초하지 않은 과도한 가격차 발생 등의 불합리한 거래관행이 존재(表-1).

4. 輕油去來稅의 개요

- (1) 세액-24.3円/l
- (2) 납세의무-特約業者(또는 元賣業者)로부터의 경유인수에 대해 과세하고 당해 특약업자가 최종적인 출하지시를 한 영업소 소재 縣에 납세.
- (3) 특별징수제도-특약업자가 특별징수의무자로 되고 당해 의무자에 대해서는 일정의 교부금을 교부.
- (4) 混和課稅-경유에 대한 이물질(등유·등) 혼입에 대

하여는 한꺼번에 혼입후의 연료에 과세(수요처의 혼입에 대해서도 과세)

- (5) 問題點-① 특별징수의무자가 납세지(출하지시지)를 선별함으로써 세무조사가 불충분하게 되기 쉽다. ② 元賣業者나 특별징수의무자의 지정 취소가 곤란, ③ 탈세 사례가 많은 元賣企業·특약업자간의 거래가 비과세되는 점. ④ 경유 이외의 탄화수소유를 판매한 경우, 판매업자가 아닌 자동차보유자에 납세의무가 있기 때문에 신고누락이 발생하기 쉽다. ⑤ 특별징수의무자에의 交付금이 일률적이지 않기 때문에 업자간 불평등감이 존재하고 있다. □