



# 유럽및 아시아·태평양지역 석유사정조사단 보고서

- 통상산업부·석유협회·에너지 경제연구원 -

이 자료는 내년의 석유산업 자유화를 앞두고 지난 9월 유럽지역과 아시아·태평양지역에 파견된 조사단이 작성한 출장보고서이다. <편집자주>

## I. 유럽지역

### 1. 종합의견

<유럽 3개국의 규제완화과정에 대한 조사결과>

- 가격은 로테르담 현물시장가격이 공장도가격의 기준가격으로 역할하고 있으며, 각나라는 여기에 수송비와 마진을 합한 가격을 설정함. 석유제품에 부과되는 세금은 각국별로 큰 차이를 보이고 있어서 일률적으로 설명할 수 없음. 공장도가격에 세금을 포함한 가격에 정유사와 주유소간에 합의된 수수료(Commission)을 부가한 가격이 소비자 가격이 되게 됨.
- 가격자유화의 결과로 이전보다 경쟁이 치열하게 되었으나, 특이한 점은 정유사가 소비자가격 결정에 강력한 통제력을 갖고있어 유통단계에서 유통업자간의 가격경쟁은 없다는 점임.

### 2. 국별 석유산업의 자율화

#### (1) 프랑스

가. 개요

- 1928년 석유사업법 제정으로 석유산업에 대한 강력한 규제 시행
- 1992년 정유산업 및 천연가스 개발과 관련된 각종 규제의 완화
- 1992년 이전에는 석유가격 및 원유도입량에 대한 통제
- 규제완화의 배경은 EU에서 전반적인 규제완화를 법제화 하였기 때문임.
- 현재 남아있는 규제는 석유제품의 품질과 비축에 관련된 규제임.
- 석유의존도는 1차 에너지원의 35%인 81백만TOE임.
- 정제능력은 94년기준으로 1백82만8천B/D이며, 정제회사는 ELF, TOTAL, SHELL, BP, ESSO

MOBIL, CRR(Cie Rhenane de Raffinage)등 7개 사업.

### 나. 가격자유화

- 1976년에 증유에 대한 가격자유화, 85년에 경질유의 가격자유화가 이루어졌음.
- 가격자유화 이후 석유제품가격은 기본적으로 인근 로테르담에서 형성되는 현물시장가격(FOB)을 기준으로 유통코스트 및 마진으로 형성되고 있으며, 프랑스시장은 지리적 위치상(유럽대륙 중심이며, 로테르담 시장과 매우 가까운 위치)으로도 유럽시장과 완전히 통합되어 있어, 지역시장의 수급에 따라 가격이 변동하는 개방체제임
- 정부는 공장도가격의 결정에는 개입하지 않고, 세금을 통해 소비자가격에는 영향력을 행사하고 있음.
- 프랑스는 가격자유화로 소비자가격이 대폭 하락하는 현상이 발생. 이는 독립계 석유 유통업자가 *Hypermarket*의 판매망을 활용하여 가격인하를 주도하였기 때문임.

### 다. 유통

- 주유소의 대부분이 수수료(*Commission*)계약에 의거해 운영되고 있기 때문에 석유회사가 최종소비자 가격에 대한 결정권을 갖고 있음.
- 1985년 가격자유화 이후에 가격경쟁이 심화되어 약 15,000개의 주유소가 감축(10년간 34,000개에서 19,000개로 감소)되었으며, 폐업한 주유소에 대해서는 정부가 보조금을 지급하였음.
- 프랑스는 유럽국가중에서도 특히, 독립계 석유유통업자의 영향력이 큰 나라임. *Hiper market*으로 불리는 일반유통체인 부설의 주유소가 전체 휘발유시장에서 50%의 점유율을 보이고 있음. 이들 *Hiper Market*의 주유소는 로테르담시장을 제품공급원으로 하고 있으므로 석유제품가격이 국제시황의 변동에 따라 결정되게 됨.

- 최대 정유사인 토탈사가 제품을 공급하는 주유소는 프랑스전역에 3,000여개소임. *TOTAL*사는 자사 주유소의 소비자가격을 컴퓨터망을 통해 관리하고 있음.

### 라. 비축 및 비상시 조치사항

- 1990년 걸프사태 이후 비상시 수급조절을 위한 법안을 제정
- 가격은 완전 자유화되어 있지만 석유위기, 시장혼란, 석유가격 급등등 긴급시에는 6개월 기한으로 정부가 가격을 규제할 수 있는 규정이 남아 있음.
- 92년 7월 *IEA*가입 이후 비축물량 산정기준을 소비량에서 수입량으로 전환하였음. 93년부터 석유전략비축전문위원회(*CPSSP*)가 석유회사의 비축의무량인 90일분의 1/2정도를 일정회비를 받고 대신 비축하는 제도를 운영하고 있음.
- 이와 같은 위탁비축제도는 석유회사의 비축의무를 경감해주는 것이 목적이며, 회비는 정기적으로 조정됨. 석유회사는 비축의무 중에서 위탁비축의 구성비를 54~80%내에서 선택할 수 있음.
- 현재 비축일수는 95일분 수준임.

## (2) 이탈리아

### 가. 개요

- 석유산업이 정부규제의 영향에서 완전히 벗어나 있지 않은 상태로, 구조조정 과정을 앞두고 있는 상황임.
- 가격은 자유화되어 있지만, 제반 제도적인 규제가 잔존하고 있어 실질적인 산업구조개편을 유발할 수 있는 경쟁이 도입되고 있지 않음.
- 석유정제업 및 고속도로변 주유소업에 대해서는 중앙정부가 허가제도를 유지하고 있으며, 일반적인 주유소업은 지방정부의 허가사항임.
- 91년부터 95년까지 과도기상태에서 *Energy Price*

Monitoring Agency(가격 감시기관)을 운영하여 최저가격과 최고가격을 정부에 보고하도록 함.

- 1993년 10월 CIPE(정부부처간 경제기획위원회)의 결정에 따라 가격이 자유화 됨.
- 정제능력은 1백99만 B/D(95년)이며, 국영탄화수소 공사(ENI)의 정제능력 84만B/D로 42%를 차지하고 있음. 정제회사로는 ENI(AGIP/IP), ESSO, TAMOIL, SARAS, ERG, 기타 독립계회사들이 있음.

#### 나. 가격자유화

- 이탈리아 경우 가격자유화를 단계적으로 추진하였음. 91년 9월을 기점으로 가격관리제에서 가격감시제로 변화했음. 과도기적 체제로 약 3년간의 가격감시제를 거친 이후 8개월간의 가격사전보고제를 운영하였음.
- 가격자유화의 과도기(91. 9~93. 9)에 Price Monitoring Agency(PAC)를 설립하여 소비자가격의 변동을 조사함. 매 3개월마다 가격변동상황을 보고하였음.
- 93년 9월 가격자유화 이후에는 한시적으로 정유사는 제품가격 변동시 1일전에 이를 보고하여야 하며, PAC가 요구할 경우 가격변동과 관련된 증빙자료를 제출하여야 함.
- 94년 5월부터 완전자유화가 되어 가격보고의무가 없어짐.
- 가격자유화 이후 가격 변동폭은 매우 작았음. 그 이유는 주유소의 영업시간 제한등 경쟁을 제한하는 규제가 잔존하였고, ENI그룹(AGIP와 IP)라는 시장 지배적 사업자가 존재하였으며, 석유제품의 세금비중이 높아(소비자가격의 약 70%가 세금) 실질적으로 가격을 둘러싼 경쟁이 발생하지 않았음.

#### 다. 유통

- 현재 약 28,000개의 주유소가 영업중으로 다른 유럽

국가에 비해 주유소 수가 많음. 주유소가 소규모이고 석유판매의 수입의존도가 높아 판매단위당 주유소 마진이 상대적으로 높음. 현재 회사소유의 주유소는 75리타/ l 정도이고, 일반 자영주유소의 경우는 주유소시설 소유권에 대해 별도의 마진(약 30~100리타/ l)을 계약에 의해 인정해 주고 있음.

- 주유소와 정유사간의 계약기간은 정유사가 소유하고 있는 주유소의 경우는 9년, 자영주유소는 3~4년이 일반적임.
- 향후, 경쟁이 본격화될 경우 주유소수의 감축으로 주유소당 판매량이 늘게 되면 현재 처럼 높은 마진은 하향조정될 가능성이 예측되고 있음.

#### 라. 비축 및 기타사항

- 석유사업 허가조건은 사업자가 이탈리아인이어야 하며, 90일분에 상당하는 비축시설을 갖추어야 하고, 향후 사업계획을 제출해야함.
- 민간업자의 비축의무에 부가해서 중앙정부가 약 80만톤(원유, 제품 각 50%)의 정부 비축(국내수요대비 3일분)이 있음. 국가소유의 전략비축관리의무는 ENI에 부과되어 있음.
- 민간업자는 매월 1회 정도 비축물량에 대한 보고의무가 있음. 현재 비축물량은 93일분 정도임.

### (3) 스페인

#### 가. 개요

- 스페인 석유산업은 국가독점체제에서 단계적으로 시장경쟁체제로 이행하고 있음.
- 1985년 이전에는 원유구입 및 정제, 판매부문을 국가독점기업이 분할 운영하는 체제.
- 1985년 EC 가입 이후 일반 민간회사의 원유 및 석유제품 수입권한을 인정(수입할당제를 운영)하나, 석유제품 판매는 CAMPSA라는 국영판매회사를 통해야 가능. 이 경우 석유제품은 주유소를 거쳐 소비

- 자에게 판매되기 이전까지는 CAMPSA 소유임.
- 86년 이후 석유유통에도 민간참여를 허용하면서 수입석유제품은 CAMPSA의 유통망을 통하지 않고도 판매 가능한 이원적 유통체제로 운영
- 88년부터 원유 및 제품수입 할당제를 폐지하고 외국 자본의 정유사들도 독자 유통망 구축이 가능해짐.
- 91년 CAMPSA의 지분을 정유3사에 분할 매각하는 방식으로 구조개편하여 CLH라는 민영화된 회사를 설립함. CLH는 전체 석유제품 수출의 90%를 담당하지만, 수수료를 받고 제품을 수출, 판매하는 유통전문회사임.
- 수수료형태의 장기계약방식이 일반화되어 있고 정유사의 주유소 소유비율이 높아 유통부문에서 가격교란이 발생할 가능성이 상대적으로 작음.
- 정제능력은 1백24만B/D로 대부분 REPSOL, CEPSA, BP 등 3개사에 의해 운영되고 있으며, 이 중에서도 REPSOL은 전국에 걸쳐 정유공장을 소유하고 있으며, 국내 총정제 능력에 60% 정도를 차지하고 있음.

#### 나. 가격자유화

- 유종별로 단계적인 가격자유화조치를 시행하여, 현재는 휘발유만이 가격상한제 하에서 관리되고 있고, 나머지 유종은 전면 자유화되었음.
- 소비자보호를 명분으로 최고가격제가 유지되고 있는 휘발유의 경우 매주 토요일 최고가격을 정부가 고시함. 최고가격결정은 국제시세를 감안한 연동제 공식에 의해 산정 됨.  
연동공식: 최고가격 =  $[Ci + [Pm - Ci']] + 2Pst/litre$   
 $Ci = Platt's$ 에 게재된 EU6개국의 4주간 평균 국제 가격  
 $Pm = 6$ 개국의 1주전 가격 평균  
 $Ci' =$  국내정유사의 1주전 평균비용
- 최근 실시된 경유의 가격자유화의 결과로 지역별, 회사별로 경유가격이 격차를 나타내게 되었음. 최고가

격제하의 휘발유가격은 그동안 전국적으로 거의 동일한 가격이 유지되고 있음.

- 가격자유화에 대한 보완조치로 스페인 정부는 33개 도매업자(정유사 및 수입업자)로 하여금 모든 유종에 대해 전주로 판매한 가격을 최저가격, 평균가격, 최고가격을 보고하도록 하고 있음. 스페인 정부는 이와같이 취합된 가격을 다시 IEA와 EU에 보고하고 있음. 보고의무는 있지만, 이를 근거로 정부가 가격 결정에 개입한 예는 없음.
- 스페인의 경우는 시장지배적사업자(REPSOL)가 존재하고 있고, 지리적으로 지역정제 센터와의 거리가 멀어서 가격자유화 이후에도 가격경쟁에 의한 가격인하 현상의 강도가 약했음.
- 최고가격제하에서 휘발유의 가격인하가 최근 REPSOL에 의해 주도되고 있음. 이는 소규모 수입상의 시장교란에 대응한 적극적 시장점유율 유지 전략임. 96년 9월 고시된 최고가격이 113.5페세타/l 이지만, 시장지배적사업자인 REPSOL의 평균판매가격은 이보다 1.6페세타/l 가 낮은 111.9페세타/l 였으며, 경쟁이 치열한 동남부지역에서는 110.9페세타/l 에 판매하고 있음.

#### 다. 유통

- 스페인의 자영주유소 유통마진은 6~7pts/litre(5%)로 다른 유럽국가와 유사한 수준임. 주유소마진은 정유사와 주유소간에 협의에 의해 결정되며, 정부에는 이에 개입하지 않고 있음.
- 스페인 전체 6,400여개의 주유소중에서 REPSOL이 소유하고 있는 주유소는 3,400개 정도임. 이중 회사소유 주유소가 74%, 자영 주유소가 26%임. 규제 완화과정에서 회사소유 주유소의 비율이 크게 증가하였음.
- 회사소유 주유소는 정유사 직원을 파견하여 운영하고 있으며, 자영 주유소의 경우 계약기간은 10년임.
- 유럽국가의 경우 자영 주유소라 소비자가격 결정권

은 없고, 정유사와 수수료계약에 의거해 석유제품 판매를 담당하는 대리인 역할임.

### 라. 비축 및 기타사항

- 1992년에 CORES라는 국영석유회사 설립. 정유사들의 자본참여를 통해 설립된 이회사에 정부는 2인의 이사를 파견하여 90일분의 비축의무를 관리토록 함. 정유사 및 수입업자는 전년도 내수판매량 대비 60일분의 비축의무를 갖고, 정부의 전략적비축분 30일분을 CORES가 관리하여 96년현재 96일분의 비축물량을 보유하고 있음.
- 주유소나 일반 대수요처가 석유제품을 수입할 경우 90일분의 비축의무를 가짐.
- 석유공급비상시에는 관련부처 공동의 각의를 소집하여 필요조치를 시행하는 체제를 갖추고 있음.

## II 아시아·태평양지역

### 1. 종합의견

#### <아시아·태평양 3개국의 규제완화과정에 대한 조사결과>

- 석유가격은 태국과 일본의 경우 자유화되어 있으며, 호주는 현재 휘발유와 수송용 경유에 대해서만 최고 도매가격으로 규제하고 있으나 조만간 이를 해제할 것으로 예상됨. 국내가격이 경쟁적인지의 여부는 3개국 모두 싱가포르의 시장가격을 기준으로 판단하고 있음.
- 3개국 석유시장의 경쟁도는 매우 높은 상황임. 예를 들면, 일본 정제업은 금년 상반기에 가격하락으로 인하여 경영상의 압박을 받고 있음. 태국의 유통마진은 자유화 직후 상승하였지만 경쟁의 격화로 인하여 마진이 하락되고 있음.
- 면담자들은 한국의 석유산업 자유화에 대하여 몇가지를 제안함. 첫째, 규제 해제시 석유산업이 경쟁적이 될 수 있

도록 석유정책을 수립, 운영함이 간요함. 둘째, 자유화의 시기는 국제유가의 하락 등 주변 여건을 고려하여 선택하고 소비자들이 자유화의 필요성을 인식할 수 있도록 홍보 활동을 강화함.

## 2. 국별 석유산업의 자유화

### (1) 태국

#### 가. 개요

- 2단계 석유산업 자유화를 완료
  - 자유화 시기를 이라크와 쿠웨이트 전쟁후로 결정
  - 자유화 대상유종은 휘발유, 등유, 경유 및 중유로 선택
  - 1차 자유화 실시는 1991년 5월말부터 1991년 8월 까지로 함.
  - 2차 자유화 실시는 1991년 8월에 실시.

#### ○ 자유화 이후의 주요 정부정책

- 가격 *monitoring* 실시 : 주로 소매가격을 대상으로 하며 주유소의 가격이 지나치게 높을 경우 정부는 수입상 또는 정유업자에게 가격인하를 유도
- 도농간의 가격차이를 줄이기 위하여 표준수송비를 계속적으로 발표함. (준수해야 할 의무사항은 아니지만 정부의 중용 내지 독려가 효과를 보고 있음)
- PTT의 민영화를 추진함과 아울러 PTT의 국제화를 도모함. PTT국제화의 목표는 아시아 시장에서 석유제품 및 LPG의 교역에 활발히 참여하기 위함임.
- 석유비축 의무는 정유사 및 교역상에 부과되며 비축의무량은 현재 거래량의 5%이나 97년부터 수입품에 대해서는 10%로 상향조정될 계획.

#### 나. 가격자유화

- 자유화의 준비 조치(1988-1991)

- 국내 석유시장의 경쟁도 제고 조치
    - 수입규제의 폐지
    - 설비허가기준의 완화로 기존 설비의 확장 및 신규 진입 허가(이때 태국의 설비는 수요의 50% 수준 정도이었음)
    - 주유소 설비 기준의 완화
    - 국영석유회사의 석유류 판매 자유화 및 *Bangchak* 정유소가 농협조합과 협력하여 농촌 지역의 주유소를 건설
  - 유가연동제의 시차를 1주일로 좁힘. 수입가격은 싱가포르 현물시장 가격에 기초한 cif가격에 연동되고, 국내 정유사의 공장도가격은 싱가포르 정유사의 공시가격에 연동됨.
  - 조세의 크기를 조정, 수송용 경유의 가격을 휘발유 가격과 근접된 수준에서 결정
- 자유화의 실시(1991년 8월 19일)
- 정부는 공장도 및 수입가격의 고시제도를 폐지. 따라서, 정유사는 교역상 및 소비자 직판 가격을 고시해야 하는 의무를 지님. 한편, 소비자가격 고시는 1차 자유화 시기에 폐지되었음.
  - 국내 정유사의 경쟁력 확보를 위하여 수입석유제품에 대하여 수입세를 부과함과 아울러 비축의무를 부여함. 그 이유는 국내 정유사에 대하여 특별편의세(*special benefits tax*)가 부과되어 있기 때문임.
- 가격자유화 이후에 나타난 문제점
- 소비자의 불만 내지 의식상의 문제 대두. 예를 들면, 유통마진이 너무 높다고 느끼거나, 소매가격이 가격인하쪽으로 경직적이라는 지적과 함께 석유기업의 가격 담합을 도모한다는 의식을 지니는 점 등.
  - 어떤 지역의 경우 주유소의 가격 담합이 발생
  - 소매가격이 하방경직적인 데 비하여 인상은 신속하게 이루어 짐
  - 어떤 주유소는 소매가격 고시 의무를 불이행
  - 도시와 오지의 가격차이가 다소 심함

## 다. 유통

- 자유화 초기에 유통마진은 급격히 상승한 반면 정제마진은 크게 하락하여 전체마진은 별변화가 없었음
- 석유 교역상 및 주유소의 급격한 증가
  - 정유사 또는 교역상: 4개사에서 28개사로 증가
  - 주유소: 3500여개에서 9100으로 증가(오지에도 소규모 주유소가 등장하여 담합이 현저히 줄어들. 직영 주유소의 비율은 약 20% 임)
- 정제설비가 현저히 증가(자유화전 수요의 50% 설비가 1996년 현재 다소의 설비과잉이 예상되고 2000년 이후 설비과잉은 상당히 늘어날 것으로 보임). 이에 따라 향후 가격경쟁이 심할 것으로 예상됨
- 경쟁의 결과, 서비스 등 품질이 향상. 이로 인해 약간의 비용상승 유발. 정부의 부과금(에너지 절약세 등) 증가와 품질향상에 따른 비용 상승분을 제외하면 현재의 휘발유 유통마진은 자유화 이전보다 하락된 상태임.

## 라. 비축 및 기타사항

- 1994년 현재 태국은 석유, 가스 수요의 약 30%를 국내생산으로 공급하고 있음. 따라서 석유위기에 대비한 비축 욕구가 그렇게 크지 않음.
- 정제기업 및 교역상에 대하여 현재 거래량의 5%에 해당하는 비축의무가 부과되어 있음.
- 그런데, 특별편의세에 따른 국내 정제기업의 경쟁력 약화를 방지하기 위하여 수입 석유 제품에 대하여 10%의 비축의무를 부과하고 있음.

## (2) 호주

### 가. 개요

- 호주의 석유산업 규제는 휘발유와 등유의 도매가격 고시, 주유소와 정유사의 계약에 대한 규제, 직영 주유소의 숫자에 대한 규제를 중심으로 구성됨. 그 외

의 대부분은 자유화되어 있다고 볼 수 있음.

- 위의 규제는 향후 해제될 가능성이 많으며, 현재 재무부(Department of Treasury) 산하의 Australian Competition and Consumer Commission(ACCC)에서 다각도로 해제의 방안을 검토중에 있음. 이 검토안은 재무부와 산업, 과학, 관광부(이하, 산과부라 칭함, Department of Industry, Science and Tourism)와의 협의를 거쳐 실행될 것으로 보임. 호주 석유협회의 견해에 따르면 향후 6개월 이내에 규제 해제가 단행될 수 있을 것으로 보임.
- 자유화 이후에도 유지될 것으로 보이는 정부정책
  - 재무부 산하의 ACCC에 의한 가격 monitoring 실시
  - 산과부에 의한 석유산업의 구조, 경영행태에 대한 면밀한 조사와 「자율행위규제 (self-regulatory code of conduct)」의 실효성 조사, 분석

#### 나. 가격자유화

- 휘발유와 수송용 경유의 도매가격이 최고가격으로 규제될 뿐 다른 제품의 도매가격과 모든 제품의 소매가격은 자유화되어 있음.
  - 휘발유와 수송용 경유의 도매가격 고시 방법(재무부의 소관)
    - 연동되는 가격은 싱가포르의 현물 및 정유사의 공시가격을 가중평균
    - 가격에 반영되는 국내 요소는 운임, 보험료, 항만 사용료, 연방 및 지방 정부의 부과금, 그리고 국내 각 지역의 수송비 차이를 반영하는 것임
    - 호주 정부는 수송요율을 별도로 고시하고 있음
  - 시장의 실제가격과 최고가격 추이를 보면, 실제가격이 최고가격을 밑도는 시기가 상당히 많음. 이것은 호주의 석유시장이 경쟁적이라는 점을 나타낸다고 볼 수 있음.
  - 그러나, 재무부의 ACCC는 호주의 상위 4개사가 약 75%의 시장점유율을 보이는 점, 정유사간의 물

량교환, 시설의 공동이용 등의 방법에 의해 가격이 왜곡될 수 있다고 보고 있음.

- 재무부의 ACCC는 현재 업계의 가격자유화 요구가 이유 있다고 판단하고 있으며 다만, 과점기업들이 가격을 왜곡시킬 수 없는 제도적 장치를 마련하는 데 주력하고 있음. 현재에 검토되고 있는 안은 가격감시(price monitoring) 기능, 독립계 수입상의 경쟁도 제고 방안 등임.

#### 다. 유통

- Franchise Act에 의해 정유사와 주유소의 계약은 규제되고 있으며, 이 제도는 현재 자유화의 대상이 되고 있음. 주된 규제 내용은 계약기간에 대한 것임.
  - Franchise Act에 의해 임차주유소의 계약시 계약기간을 초기 9년 연장시 3년으로 규제하고 있음. 규제의 이유는 소규모 주유소를 보호하기 위함임.
  - 이러한 계약기간 규제를 해제하는 방향으로 재무부와 산과부가 협의중이나 해제의 조건이 까다로우며, 즉, 기업의 「자율행위규제」가 원활히 작동될 수 있다는 전제가 필요함. 자율규제의 방향은 현재 검토되는 중임.
  - 재무부와 산과부가 주유소와의 계약규제를 해제하려고 하는 이유는 대규모 정유사 및 대리점의 통제 하에 있지 않은 주유소가 전체의 약 45%를 차지하고 있어서 소매시장이 비교적 경쟁적이라 판단하기 때문임.
- Petroleum Retail Marketing Sites Act에 의해 상위 4대 정유사가 직접 운영할 수 있는 주유소의 수가 규제되어 있음.
  - 직접 운영할 수 있는 주유소의 수는 총 425개(전체의 약 5%)로서 Ampol-Caltex, BP, Mobil, Shell에 배분되어 있음.
  - 이 규제를 해제하려고 하는 이유 또한 독립계 또는 수입상이 운영하는 주유소가 충분하다고 판단하기 때문임.

### 라. 비축 및 기타사항

- 호주는 석유수요의 약 75%를 자급하고 있기 때문에 석유위기에 대비한 별도의 비축량을 보유하지 않으며, 기업의 자발적 비축으로도 IEA의 요구조건을 충족할 수 있음. 다만, 일차 산업부가 위기 발생시 석유 수급에 대한 관리체계를 수립, 실시하는 기능을 보유함.
- 석유수입상에 대하여 어떠한 비축의무도 부과되어 있지 않음.

## (3) 일본

### 가. 개요

- 1982년부터 석유제품 가격은 완전 자유화함.
- 1996년 3월 「특정석유제품수입잠정조치법」을 폐지하여 석유제품 수입을 자유화하는 동시에 관련법을 정비함
  - 정제능력이 없는 수입업자의 출현에 대비한 「석유 비축법」개정
  - 외국으로부터의 저급 제품 유입에 대비한 「품질확보법」시행
- 「휘발유판매업법」을 개정하여 주유소 등록제도를 간소화하고, 특정지역에서 주유소 건설을 규제하는 지정지구제도를 1996년 10월부터 폐지기로 함.
- 설비허가제는 계속 존속되고 있으며 5년 이후에나 재검토할 예정이나, 일본에서 정제시설 증설 및 정제업 신규 참여의 가능성은 매우 희박한 상황임.
  - 1차설비의 가동률이 80%를 상회할 때 증설허가

### 나. 가격자유화

- 석유회사들은 「특석법」폐지를 계기로 휘발유가격을 인하하는 대신 등·경유가격을 인상하는 이른바 신 가격체계를 도입중에 있음.
  - 신가격체계에 따른 제품별 가격은 정제·원매회사들이 자율적으로 결정한 희망가격으로 정부의 행

정지도에 의해 설정된 가이드 라인이 아님.

- 가격에 대한 명시적인 정부정책은 발견되지 않고 있으나, 정부와 업계가 협의를 통해 문제해결을 위한 방향성에 대해서는 인식을 공유하고 있음.
- 「특석법」폐지가 논의되는 상황에서 이미 석유제품 가격이 상당수준 하락하였으며, 「특석법」폐지 이후에는 큰 변화를 보이지 않고 있음. 향후에도 휘발유 가격은 안정적인 상태를 유지할 것으로 전망하고 있음.
- 석유제품의 최종소비자가 가격은 수송비등 원가의 차이, 수요량, 경쟁정도에 따라 지역간 가격차이(최대 20엔)가 존재하고 있으며, 이는 당연한 결과로 인식하고 있음.
- 일부 외자석유회사 계열 주유소가 특정지역에서 가격경쟁을 유발하고는 있으나, 석유회사들의 마케팅 전략은 가격전략 뿐만 아니라 상권이나 입지특성을 감안하여 다양한 형태를 보이고 있음.
- 일본석유연맹이 석유회사들의 자료를 집계하여 원유도입비 차이 등 사별 경쟁력을 비교하고 있지만 자료는 원칙적으로 공개하지 않음.

### 다. 유통

- 「특석법」폐지와 더불어 별다른 외적 요인 없이 경쟁이 심화됨에 따라 원매 각사는 주유소의 대형화와 회사소유 주유소의 신증설을 강화하고 있음. 한편 현재의 주유소 수는 6만개에 육박하고 있는데, 경쟁의 심화와 마진 압박에 의해 수년내 3-4만개 정도로 줄어들 가능성이 있는 것으로 예측하고 있음.
- 휘발유의 마진은 당초 리터당 20엔 정도가 보통이었음. 그러나 최근 1-2년동안 소비자가격의 인하로 휘발유 마진이 급속히 떨어져 15엔 정도로 감소하였음. 여기서 특약점업자의 마진을 고려하면 주유소 마진은 12-13엔 정도임.
- 주유소가 중소기업이라는 점과 고용문제 등을 고려해 주유소 철폐시 정부보조를 실시함(단, 3년 이내에



- 폐기할 경우에 한함)
- 석유회사 소유의 주유소는 전체 주유소의 약 15% 정도이며, 독립계(non-brand) 전체 주유소의 1-2%에 불과함. 나머지는 석유회사가 출자한 주유소 또는 석유회사와 계약관계에 있는 주유소임.
- 대형 할인판매점, 슈퍼 등의 병설주유소 등의 새로운 업태의 주유소가 등장할 움직임을 보이고 있음.
- 원매회사와 유통업체간의 거래계약기간에 대한 규제는 없음.

#### 라. 비축 및 기타사항

- 과거의 「석유비축법」은 비축의무자가 대부분 충분한 정제능력을 가진 정제·원매회사라는 점을 감안하여 원유대체비축을 허용하였으나, 1995년 개정된 「석유비축법」에서는 석유제품으로만 비축하도록 하

되, 정제 가능한 범위내에서만 원유대체비축을 허용함.

- 비축의무량 산정방식을 전년도 실적을 기초로 다음 연도의 비축의무량을 산정하는 방식에서 직전 12개월 실적(수입, 생산, 판매량)에 따라 비축의무량을 산정하는 방식으로 변경함.
- 비축의무자 예외조항을 폐지하여 연간 1만kl 이하를 수입하는 소량 수입업자에게 비축의무를 면제하는 조항을 삭제함.
- 비축의무량은 정제업자와 수입업자에게 공히 70일분을 적용함.
- 「회판법」을 개정, 「품질확보법」의 시행을 계기로 석유제품 품질규격의 강화 및 품질표시제도(SQ마크)를 도입함. ☺

### 해운용어해설

#### MARPOL(International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ship)

선박에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약. 선박에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약. 선박으로부터의 해양오염방지를 위한 포괄적 국제협약인 「1973년 선박에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약」은 1978년 탱커의 안전 및 오염방지에 관한 국제회의에서 채택된 동 협약에 관한 1978년 의정서에 의하여 부속서 I을 부분적으로 수정, 「1973년 선박에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약」에 관한 1978년 의정서에 의하여 수정된 1973년 해양오염방지 협약(약칭 1973년/78

년 해양오염방지협약 또는 MARPOL '73/78협약)이라는 통일된 제목으로 1983년 10월 2일 국제적으로 발효되었으며 우리나라도 이를 수락하여 1984년 10월 23일부터 발효되었다. MARPOL '73/78협약에서는 해양을 항해하는 모든 선박을 그 적용대상으로 하고 있으며 기름뿐만 아니라 기름 이외의 모든 유해물질, 폐기물 및 하수도 배출규제대상으로 확대하고 있다. 또한 일정톤수 이상의 유조선에 대하여는 빌지 배출방지장치 이외에 분리밸러스트 탱크, 원유세정설비 등의 설치를 의무화하고 있으며 기국정부(旗國政府)로부터 정기적인 검사를 받은 후 국제해양오염방지증서(IOPP증서)를 교부받아 국제항해에 조사하도록 규정하고 있다.