

# 피서차량, 휘발유 씬씀이 높아

김 성 한  
 <유공 마케팅기획팀>

**휘** 발유 수요의 최근 추세를 먼저 살펴 보면 기업체 토요일주휴무제 확산, 여가활동 증가, 자가용 승용차 급증 및 중·대형화 등으로 수요 증가폭이 전년대비 17%를 상회하는 높은 증가율을 보였으나, 앞으로는 버스전용차선제 확대·종일 운영, 부분적 10부제 운행, 혼잡통행료 부과, 주행세 도입 재추진, 공영주차료 대폭 인상 등 정부의 교통정책 영향으로 수요 증가세가 다소 둔화될 것으로 전망되고 있다.

전국 자동차 9백만대 돌파, 내년 5월 1천만대 육박 ('96년 6. 24일 현재).

계절에도 봄·여름·가을·겨울이 있듯이 휘발유 수요도 계절별 주기를 갖고 있다. 1월부터 7월까지 수요는 차량 증가에 따른 자연증가로 완만한 상승세를 나타내는 반면, 장마가 끝난 7월 중순이나 하순부터 8월말까지의 본격적인 휴가철이 되면 급격한 상승곡선을 나타낸다. 그러나 휴가철이 끝나는 9월부터는 완만한 하향추세를 그리며, 차량증가에 의한 자연증가로 선회하

게 된다. 이렇듯 본격적인 여름휴가철인 8월에 휘발유 수요가 급증하는 이유는 크게 두가지로 대별된다.

첫째, 여름철 휴가를 보내려는 피서인파로 자가용 승용차의 운행율이 급증하기 때문이다. 실제로 본격적인 휴가철의 정점인 8월 중순의 경우 도심은 공동화 현상을 보이는 반면, 도시 근교나 해수욕장과 같은 피서지에는 많은 차량들이 집중되는 현상이 나타난다. 이로 인한 장거리 운행으로 휘발유 수요는 큰 폭으로 증가하게 된다.

지역별 자료를 살펴보면, 휴가 인파가 가장 많이 몰리는 강원지역의 휘발유 수요구성비가 타 지역에 비해 급증하는 것으로 나타난다.

<표-1> 대리점시장 강원지역 휘발유 수요구성비 (단위 : %)

	1993		1994		1995	
	수요구성비	수요구성비	증감율	수요구성비	증감율	증감율
6월	4.03	4.06	0.7	4.50	10.8	
7월	4.07	4.61	13.3	4.89	6.1	
8월	5.24	5.27	0.6	5.48	4.0	
9월	3.92	4.10	4.6	4.21	2.7	

둘째, 무더위로 인한 차량 에어컨 사용으로 무더위의 정점인 휴가철에 휘발유 소비량이 증가하는 이유를 들 수 있다. 전문가에 의하면 에어컨을 가동하면서 비경제적인 속도로 운행했을 경우 휘발유 소비량이 최고 20% 까지 증가할 수 있다고 한다. 1994년의 경우 본격 휴가철인 8월 서울지역의 평균기온은 27.6°C로 예년 평균 기온보다 2.2°C 높은 것으로 조사됐다. 30°C가 넘는 일수만 한달중 7일이 돼 '91년 ~ '93년 8월 중 30°C가 넘는 일수가 하루도 없는 점을 감안하면 소위 찜통 더위를 실감나게 했던 여름이었다. 휘발유 수요에서는 주유소 판매량이 평년의 17 ~18% 전년대비 증가율을 보였던 것과 달리 연평균 34.5%의 경이적인 증가율을 보였다. 이러한 사실은 무더위에 따른 휴가철인파 증가와 차량 에어컨 사용으로 인한 휘발유의 추가적 소비를 보여준 예라 할 수 있다.

〈표-2〉 대리점시장 휘발유 수요

(단위 : 천B/D, %)

	1993		1994		1995	
	수요	증감율	수요	증감율	수요	증감율
6월	107.4	137.6	28.1	158.4	15.1	
7월	111.5	155.8	39.7	167.6	7.6	
8월	119.0	161.9	36.1	205.4	26.9	
9월	123.2	149.9	21.7	158.6	5.8	
연간	113.4	138.6	22.2	161.5	16.5	

이러한 예는 최근 두드러지는 추세로 대두되는 온도에 따른 수요민감도 증가와 관련되는 것이기도 하다. 등유의 경우 과거보다 겨울철 기온 하락에 따른 수요 증가

폭이 커져 온도에 대한 수요민감도가 증가하고 있다. 마찬가지로 휘발유 수요 또한 여름철에 소폭의 기온상승에도 에어컨을 가동하는 소비형태로 휘발유의 온도민감도를 가중시키고 있다. 이와 함께 최근 자가용 승용차에 대한 대형·고급승용차 선호경향도 에어컨 사용으로 인한 휘발유 추가소비를 점증시키는 한 요인이 되고 있다.

〈표-3〉 휘발유 사용차량 연도별 구성비

	1991	1992	1993	1994	1995
경차(1000cc 미만)	0.6	2.1	3.3	3.7	3.7
소형(1500cc 미만)	75.0	72.7	71.4	69.9	67.6
중형(2000cc 미만)	22.3	22.5	22.2	23.4	25.7
대형(2000cc 이상)	2.2	2.7	3.1	2.9	3.0
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

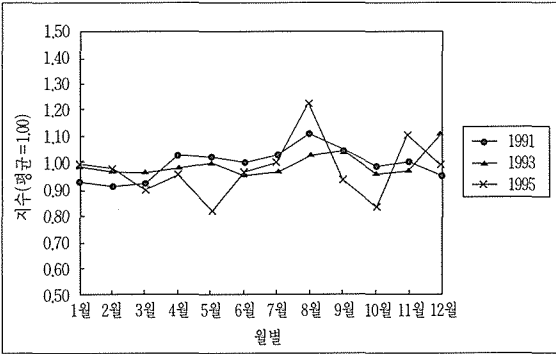
〈자료〉 자동차 통계 - 교통신문('91~'95년) 참조

이러한 요인으로 여름 휴가철 휘발유 수요가 증가하게 되고, 그 결과로 8월의 휘발유 사용 차량의 대당 사용량이 가장 높게 되는 이유가 된다. '91 ~ '95년 월별 대당 사용량 지수를 살펴 보면, 8월의 판매지수 1.03 ~ 1.23으로 다른 달에 비해 상당히 높은 것을 알 수 있다. 특히 '91 ~ '93년에는 지수간 편차가 0.08 ~ 0.19로 월별 편차가 크지 않은 반면, '94, '95년에는 각각 0.31, 0.39로 월별 편차가 최근 들어 상당히 커지고 있음을 알 수 있다.

〈표-4〉 대당 사용량 월별 지수

(평균=1.00)

	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균
1991	0.93	0.92	0.93	1.03	1.03	1.01	1.04	1.11	1.05	0.99	1.00	0.95	1.00
1992	0.99	0.99	0.99	1.03	1.01	1.07	0.97	1.04	1.02	0.96	0.97	0.97	1.00
1993	0.99	0.97	0.97	0.99	1.01	0.96	0.98	1.03	1.04	0.96	0.97	1.11	1.00
1994	0.83	0.94	0.96	0.98	0.99	1.00	1.11	1.14	1.04	0.94	1.02	1.01	1.00
1995	1.00	0.97	0.91	0.97	0.83	0.97	1.01	1.23	0.94	0.84	1.10	1.00	1.00



〈주〉 '95년 월별지수는 '94. 11월 이후 매월 1일 가격변동에 따른  
 가수로 월별 편차가 큼

〈자료〉 자동차 통계 - 교통신문('91~'95년) 참조

또한, 주행거리를 기준으로 조사한 자가용 승용차의  
 사용용도를 보면, 휴가철에 이용 가능한 출퇴근 차량이  
 나 기타 차량의 증가를 알 수 있다.

〈표-5〉 용도별 승용차이용 구성비

(단위 : %)

	출· 퇴근용	기타 (해·편·생)	소계	업무· 사무용	계
1990	37.5	15.2	52.7	47.3	100.0
1993	52.2	18.7	70.9	29.1	100.0

〈자료〉 에너지경제연구원, 자가용승용차 이용실태 및 자가용  
 소유자 의식구조 조사결과(1993)

〈표-5〉에서 나타나듯이 출·퇴근용 및 레저, 문화, 쇼  
 핑용 등 기타부문은 '90년대비 각각 14.7% 포인트,  
 3.5% 포인트가 증가한 반면 업무·사업용은 18.2%  
 포인트가 감소하였음을 볼 수 있다. 특히 출·퇴근용 및  
 기타용도로 사용되고 있는 자가용 차량의 70.9%가 휴  
 가철의 경우 나들이 차량으로 운행되고 있는 점을 감안  
 할 때, '90년의 52.7%보다 18.2% 포인트 증가한 사실  
 로 휴가철 휘발유 수요의 폭증을 가늠할 수 있다.

휘발유 사용차량의 지역별 분포를 보더라도 서울·  
 경기지역의 구성비가 과반수를 넘는 50.9%를 나타내  
 휴가철 강원지역이나 부산·경남지역으로의 휴가철 이

동의 가능성을 엿볼 수 있다.

결론적으로 여름철 휴가와 휘발유 수요는 정(+)의 상  
 관관계를 갖고 있다. 또한 여름 휴가철 기온이 높을수록

〈표-6〉 휘발유 사용차량 지역별 분포('95년말 현재)  
 (단위 : 천대, %)

	서울/ 경기	강원	충청	전북	전남	경북	부산/ 경남	제주	계
차량대수	2,853	170	501	185	299	664	872	579	5601
구성비	50.9	3.0	8.9	3.3	5.3	11.8	15.6	1.0	100.0

〈표-7〉 대리점시장 지역별 휘발유 수요구성비(1995년 8월)

(단위 : %)

	서울/ 경기	강원	충청	전북	전남	경북	부산/ 경남	제주	계
구성비	44.3	5.5	10.5	4.5	6.3	13.2	14.7	0.9	100.0

증가폭은 더욱 커지게 된다. 기타영향요소로 최근 휘발  
 유 사용 차량 증가추세, 정부의 수요관리정책, 소비패턴,  
 휘발유 가격 등이 복합적인 영향을 미치고 있다. 예를  
 들어 자동차 전문가들의 말을 인용하면, 휘발유가격이  
 10% 오를 경우, 승용차 판매는 4% 정도 줄어들게 된다  
 고 한다. 결국 정부의 수요관리방안의 일환으로 휘발유  
 가격을 인상할 경우 승용차 판매는 줄어들게 되고, 휘발  
 유 수요는 그만큼 감소하게 된다.

우리나라의 경우 자가용 승용차 운행비용을 분석한  
 결과, '80년의 1,500cc급 자가용 승용차의 한달간 운행  
 비용은 101,281원이었으나 '95년의 비용은 95,583원  
 으로 5.6%가 감소한 것으로 나타났다. 이 기간중의 물  
 가인상을 고려하면 약 62~63%의 감소효과가 있는 것  
 으로 밝혀져, 이같은 자가용승용차의 구입·유지비용의  
 감소와 국민소득의 증가는 자가용 승용차의 1대당 인구  
 수를 '80년의 84.0명에서 지난해 7.0명으로 낮추는 결  
 과로 나타나 휘발유 수요가 폭증하는 한 요인이 되고 있  
 다. 이렇듯 주변환경요소들이 휘발유 수요에 복합적인  
 영향을 미치므로 환경요소들에 대한 충분한 검토도 휘  
 발유 수요를 이해하는데 반드시 선행되어야 한다. ♣