

석유과소비와 현행유가 정책에 대한 管見



康 星 喆
〈대한석유협회 상근부회장〉

최근 들어 우리는 국내 경제가 어렵게 되어 가고 있음을 듣고보고 실감하고 있다. 우리 제품은 점차 경쟁력을 잃어가고 국제수지적자가 날로 늘어나고 있어 도대체 이나라 경제가 어디로 가고 있는가에 대하여 불안해하고 있다. 이런 형편에 석유 수입은 계속 늘어나고 있는가 하면 유류 절약은 체질화되지 못하고 엄청난 과소비가 지속되고 있어 우리의 당면과제인 국제수지개선을 더욱 어렵게 하고 있다.

우리는 호화의류·가구·외제승용차의 구입등 사차성 과소비의 풍조를 규탄하면서 에너지의 과소비에 대해서는 너무 무심하다. 지난 1/4분기중 우리나라의 석유소비증가율은 전년동기대비 29.8% 증가했고, 이중 자동차연료인 휘발유는 무려 32.5%나 늘어났다. 이같은 석유소비증가율은 세계에서 그 유례를 찾아보기 힘들 정도이다.

이같은 석유과소비현상은 물론 자동차 증가에도 큰 원인이 있지만, 또 한편으로 기름값이 너무 싼데도 원인이 있다고 판단된다. 우리나라에서 석유가 한방울도 안나온다는 사실은 누구나 다 잘 알고 있다. 그러나 우리가 선진국에 비해 기름값이 훨씬 싸다는 사실은 잘 모르고 또 알려고도 하지 않는다. 우리나라 휘발유가격은 리터당 4백97원으로 주요선진국의 가격을 원화로 환산할 경우 리터당 프랑스 7백45원, 日本 7백43원, 獨逸 7백25원에 비해서는 50%나 싸고, 산유국인 英國의 5백88원에도 훨씬 못미친다. 비단 휘발유뿐만 아니라 등·경유나 B-C유에 있어서도 마찬가지이다.

이것은 제2차 석유위기 이후 다른 나라들은 유가인상요인이 발생하면 그때그때 가격을 조정한데 대해 우리나라는 저물가정책을 위해 인위적으로 유가조정을 억제해온 결과이다. 70년대 두차례의 석유파동 이후 모든 선진국들은 석유소비를 억제하기 위

하여 유가를 인상해온 것이 세계적 추세이다. 그러나 우리나라는 계속 석유가격을 내려왔다.

예를 들면 1980년의 유가지수를 100으로 할 경우, 英國 프랑스는 각각 160, 154로 인상되었지만 한국은 83으로 인하되었다. 다른 예를 들면 84년 휘발유 가격이 1리터당 660원이었는데 지금은 497원이다. 다시 말하면 한국에서 다른 물가는 다 올라가는데 유독 석유값만 내려오고 있으며, 원유가격과 환율이 계속 오르는데도 기름값은 제자리 걸음을 하고 있다. 혹자는 선진국이 우리보다 국민소득이 많으니까 석유값을 높게 유지하는 것이 너무도 당연하지 않느냐고 주장하기도 한다. 그러나 석유는 우리의 국내생산품이 아니며, 선진국과 똑같은 가격으로, 달러를 지불하고 구입하여 오고 있다. 따라서 가격을 낮게 유지해야 할 이유가 없는 것이다. 이렇게 석유값을 낮은 수준으로 유지하다 보니 석유를 물쓰듯이 평평 쓸 수 밖에 없으며, 이제는 오히려 기름값이 물값보다 싼 세상이 되고 말았다. 시중에 나와 있는 생수인 석수는 9백ml에 5백원으로 같은 양의 휘발유가격에 비해 1.3배, 등유에 비해 3배, 경유에 비해 3.6배 비싼 실정이다.

지금까지 정부의 저유가 정책 유지는 우리제품의 대외 경쟁력유지와 경제발전에 많이 도움이 되었던 것도 사실이지만, 기업인들의 에너지 효율증대를 위한 투자에 매력을 느끼지 못하게 만들어 지금 우리의 에너지 원단위는 선진국의 2배가 넘는다. 따라서 많은 역기능을 가져오고 있는 것이다.

1980년의 우리나라 하루 석유소비량은 서울의 장충체육관 규모만한 50만배럴 수준이었으나, 작년에는 1백20만배럴을 넘어서 이 기간중 2.4배나 증가하였다. 이제 우리나라는 세계 제6위의 석유수입국이며, 제10위의 소비국이 되었고, 세계 제1위의 석유소비 증가율을 기록하고 있는 나라가 되었다. 그것도 상식수준의 1위가 아니다. 美國 등 선진국 증가율이 1~2%, 개도국이 5%수준인데 우리나라는 '90년도가 24%, '91년도 18.7%였으며, 금년 1/4 분기에는 29.8%로서 30%에 육박했다. 그야말로 지나치게 과소비가 되고 있는 것이다. 이같은 석유과소비현상은 제2차석유위기 직전인 1970년대말과 유사한 현상으로 지금대책이 수립되지 않을 경우 우

리는 과거 1970년대와 같은 쓰라린 석유과동을 다시 겪을지도 모른다는 불안감을 낳게 한다.

최근의 석유과소비 현상은 우리의 경제성장에 따른 자연적인 현상이라고 보기는 어렵다. 이것은 기본적으로 지금까지의 저유가정책에서 비롯되었다고 본다. 따라서 가격인상을 배제한 소비절약 대책은 근본적으로 실효를 거둘 수 없다고 본다.

저유가는 석유의 과소비를 가져올 뿐 아니라, 정

“ 석유는 우리의 국내 생산품이 아니며 선진국과 똑같은 가격으로 달러貨로 구입하여 오고 있다. 따라서 기름값을 낮게 유지해야 할 이유가 없는 것이다. 이렇게 기름값을 낮은 수준으로 유지하다 보니 이제는 오히려 기름값이 물값보다 싼 세상이 되고 말았다. ”

유업계 경영에도 심각한 어려움을 안겨주고 있다. 우선 이익률이 다른 제조업에 비해 너무 낮다. 흔히 석유산업을 가리켜 「땅 짚고 헤엄치기 장사」 「황금알을 낳는 거위」라고 한다. 그러나 정유업계의 경영실적을 보면 이러한 인식이 한낱 허구에 불과함을 알 수 있다. 1983~1990년중 정유산업의 자기자본이익률은 6.5%로서 타산업의 8.7~12%에 미치지 못하고 있으며, 제조업 평균인 7.5%보다도 낮다. 그 결과 정유5사는 1991년에 정유부문에서 1백65억원(세전)의 적자를 기록했다. 또한 손실미보전 금액도 계속 늘어나고 있어 정부로부터 보전 받아야 할 금액이 3,200억원에 이르렀고 환율상승에 따른 환차손등으로 금년말엔 5,000억원 정도의 추가 보전이 필요할 것으로 보인다.

이처럼 저조한 이익률의 원인은 무엇보다도 정유산업에 대한 정부의 강력한 규제에 있다. 정부는 강력한 유가관리 제도에 의해 일부 석유류제품의 최고가격을 결정, 고시할 뿐만 아니라, 업계의 허용이익을 세전 16.5%로 제한, 업계의 실현이익이 허용이익

을 초과할 경우에는 석유사업기금을 통해 이를 환수하고 있다. 또 실제로 발생된 정제비 및 판매비 일부를 연말정산시 인정하지 않음으로써 사실상 실현이익은 정부의 허용이익에도 미치지 못하는 것이 현실이다.

현재 정유업계는 석유수요증가에 따른 공급능력 확대와 저공해 석유류를 생산하기 위해 정제시설의 증설, 중질유분해시설 및 탈황시설 등 시설고도화를 동시에 추진해야 하는 막대한 과제를 안고 있다. 여기에 소요되는 정유5사의 투자소요만도 무려 2조8천억원에 이른다. 그러나 현행 유가체제하에서는 정유사의 사내유보가 사실상 어려워 투자여력이 거의 없는 실정이므로 이같이 엄청난 투자재원이 소요되는



현재 정유업계는 석유수요증가에 따른 공급 능력확대와 저공해 석유류를 생산하기 위해 정제시설의 증설, 중질유분해시설 및 탈황시설 등 시설고도화를 동시에 추진해야 할 막대한 과제를 안고 있다. 그러나 현행 유가 체제하에서는 정유사의 사내유보가 사실상 어려워 투자여력이 거의 없는 실정이다.



증설과 시설고도화사업추진에 심각한 애로를 겪고 있다. 그러므로 이와같은 문제점을 해결하기 위해서도 유가를 현실화시켜 정유사의 애로를 해소하고 국가에너지의 기간산업이 건실하게 발전하도록 해야 한다.

석유소비를 줄이기 위해서는 원활한 교통소통이 되도록 도로의 병목이나 교차로를 정비해야 한다. 교통연구원 자료에 의하면, 교통체증으로 인한 연간 석유소비가 2조 6,000억원이라고 한다. 우리는 유가인상분을 목적세로 전환하여 교통소통에 과감하게 투자하여 귀중한 에너지가 낭비되지 않도록 해야 한다.

우리는 고유가 시대와 저유가 시대를 살아왔다.

그러나 의식과 정책은 아직도 저유가 시대에 안주하고 있다. 그결과 국제원유가격의 폭등때에만 반짝하는 절약의식이 얼마나 속절 없음을 우리는 직접 눈으로 보고 있다. 결국 가격 정책이 뒷받침되지 않는 에너지소비억제는 한계를 가질수 밖에 없는 것이다.

석유소비를 줄이기 위해서는 무엇보다도 온국민이 소비절약을 위해 힘써야 하겠지만, 이를 보다 효율적으로 유도하기 위해서는 현재 국제유가에 비해 훨씬 낮게 책정되어 있는 기름값을 외국과 비슷한 수준으로 조정해야 한다. 소비억제 차원에서 유가인상은 반드시 고려되어야 한다.

1인당 국민소득 6천달러 수준인 우리나라에서 2만달러가 넘는 선진국보다 기름값을 낮게 유지한다는 것은 결국 선진국 이상의 에너지 과소비를 유도하는 셈이 되는 것이다. 석유 한방울 나지 않는 우리나라가 세계 최대의 산유국인 사우디아라비아처럼 기름을 펄펄 쓰고 있는 것은 결국 저유가가 낳은 필연적인 결과이다. 또 우리나라는 전면적인 유가자유화를 목전에 두고 있으며 불원간 국내유가를 국제유가에 연동시키지 않을 수 없을 것이다. 앞으로 일시에 유가를 조정할 경우 파생되는 충격을 최소화하기 위해서라도 국내유가를 점진적으로 국제유가 수준으로 끌어올리지 않으면 안될 상황이다. 이런 관점에서 볼때 에너지의 절약, 교통체증의 완화, 대기오염의 방지 등 여러가지 차원에서 가격기구는 우리에게 강력하게 무엇인가 새로운 암시를 하고 있다. 우리가 통찰해야하는 것은 엄청나게 늘어나는 석유의 100%를 해외수입에 의존해야 하며, 또 여기에는 엄청난 외화가 지출된다는 점이다. 에너지절약 없이는 국제수지 개선도 기대할 수 없다. 에너지 절약을 위해서 지금까지 여러가지 대책을 강구하여 왔지만 커다란 실효가 없었던 것은 절약정책이 미미했기 때문이다.

석유과소비를 막기 위해서는 가격구조를 활용하여 가격을 대폭인상하는 정공법과 함께 에너지절약업체에 대하여 인센티브를 대폭적으로 부여하는 회유책을 병용하는 것 이외에는 근본적으로 해결할 방법이 없다고 본다. 그리고 부차적으로 소비자의 소비절약 의식구조 개선을 위한 대대적 홍보활동으로 참여를 독려하도록 해야할 것이다. ♠