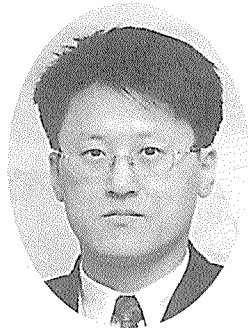


# 고유가정책 불가피한 선택이라면



오형규

〈 내외경제신문 산업부 기자 〉

『**쌈** 값이 올랐다고 밥을 안 먹을 수 있는가?』  
『기름 한방울 안나는 우리나라에선 가격을 올려 소비를 줄이도록 유도하는 것외엔 달리 방법이 없다』

이는 최근 1~2년새 급등한 휘발유가격에 대한 소비자들과 정부의 엇갈린 시각이다. 종전에 2만원이면 꼭 채울 수 있던 것이 요즘엔 3만원어치를 넣어도 모자랄 정도로 기름값이 많이 올랐다.

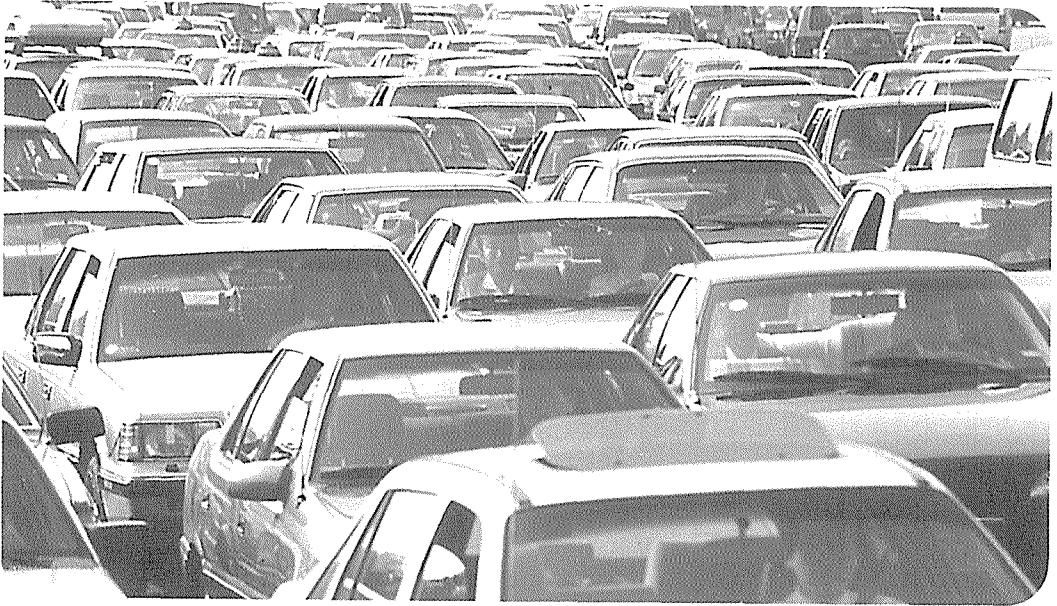
소비자들은 이젠 자가용이 없어선 안될 생활필수품이 됐는데, 무조건 기름값만 올려 소비를 줄이겠다는 발상은 탁상행정의 표본이라고 비난한다. 유류소비가 불가피한 기업이나 가게의 부담을 늘려 가뜩이나 어려운 경제를 더 어렵게 만든다는 주장이다. 또 국내 휘발유값은 소득 수준이 훨씬 높은 일본보다도 비싸고 등·경유와 달리 휘발유 가격만 올리는 것은 형평에 어긋난다고 반발하고

있다.

이에 대해 정부는 석유가 필수품이라 해도 석유수입 세계 4위라는 점은 누구나 한번쯤 생각해 볼 문제라는 주장이다. 인구는 세계 25위, 경제규모는 세계 11위인데 석유소비는 세계 6위이고 에너지 소비증가율은 5위를 기록했다.

작년에 에너지 수입에만 무역적자보다 더 많은 2백40억달러를 써 이른바 「에너지 과소비國」이란 불명예를 얻고 있다. 소득에 비해 씹씹이가 헤폰 우리 국민들의 일반적인 습성에 비춰 석유 소비도 예외가 아니므로 고유가 정책으로의 전환은 불가피하다는 지적이다.

고유가정책의 핵심은 세금을 올려 휘발유값을 높임으로써 소비를 줄이자는 것이다. 국내 휘발유가격에서 세금이 차지하는 비중은 대략 60%선이다. 산유국인 미국을 제외하면 유럽이나 일본에서도 세금비중은 대개



50~60% 정도이며 휘발유값을 단순비교해도 우리나라와 엇비슷하거나 약간 비싼 수준이다.

정부가 겨냥하는 것은 우리 국민들의 에너지소비패턴을 바꿔보자는 것. 유럽이나 일본에선 티코 프라이드 크기의 소형차들이 주류를 이룬다. 우리나라는 외식이나 주말 나들이가 보편화돼 있고 심지어 강남 일대 주부들은 10사람이 외출하면 차 10대가 움직일 만큼 에너지 과소비에 대해 별다른 문제의식이 없다는 분석이다. 선진국에선 소득이 높다고 누구나 흥청망청 쓰진 않지만, 급속한 소득증가를 이룬 우리나라는 석유소비도 덩달아 급증하고 있어 절약의식을 심을 필요가 있다는 얘기다.

통산부 관계자는 올들어 1~2월중 유류 소비동향을 보면 고유가정책에 따라 휘발유소비가 다소 감소했다고 밝혔다. 휴일 나들이 차량이 줄고 상대적으로 소형차가 잘 팔리는 현상도 미미하나마 나타나고 있다는 것이다. 불황으로 자동차 판매가 줄어드는 가운데 소비자들이 비싼 휘발유값을 의식, 1원이라도 싼 주유소를 찾는 절약의식도 싹트고 있다고 긍정적인 평가를 내리고 있다.

통산부는 또 올해안에 경유가격도 휘발유가격의 80%

수준으로 끌어올려 형평을 기하고 환경규제도 강화할 방침이다. 산업용 유류와 일반소비용 유류의 가격을 차등화시켜 경제활동을 저해하지 않는 선에서 에너지 소비절약을 유도하겠다는 생각이다. 내년엔 휘발유에 붙는 교통세를 더 올릴 계획이다. 이로써 차량용 유류에 대한 전면적인 고유가정책을 실시한다는 얘기다.

정부의 고유가정책은 에너지 과소비국으로서 그 필요성이 충분히 인정되고 논리적으로도 큰 문제가 있진 않아 보인다.

서울의 경우 휘발유값 인상에다 남산터널 통행료 징수 등 차를 가진 사람의 경제적 부담은 갈수록 늘어나고 있다. 한해에 10조원으로 추산되는 교통체증으로 인한 혼잡비용까지 감안하면 차를 가진게 일종의 멍에인 셈이다. 따라서 정부의 고유가정책은 차를 덜 쓰게 함으로써 교통문제를 풀어보려는 의도도 내포하고 있다.

하지만 세금인상을 통한 유류가격 인상이 소비자들이 납득할 만한 수준을 넘어섰다는데 문제가 있다. 가뜩이나 어려운 경제상황 속에 기름값을 자꾸 올리면 어찌란 말이나는게 소비자들의 한결같은 불멘소리다.

경유값이 너무 올라 선박들이 출항을 기피하고 하우스 재배농가들이 큰 애로를 겪는 것에서부터 차량 없이는 생업이 어려운 계층들에게 심각한 타격이 되고 있다. 빈대 잡다 초가 삼칸 태우는 식으로 유류소비를 줄이기 위해 기름값을 올리다 자칫 경제활동을 더 어렵게 하는 우를 범할 수 있다는 주장이다.

2월중 휘발유 소비가 전월보다 크게 줄었다지만, 그 내용을 들여다 보면 정부의 고유가정책이 먹혀들었다기 보다는 경기불황으로 경제활동 자체가 줄어든게 더 큰 이유라는 지적이다. 게다가 휘발유값이 오를 것을 예상한 지난 1월과 달리 2월엔 다음달 가격이 떨어질 것으로 보고 미리 사재기를 하지 않은 탓도 있다.

물론 작년 같은 기간에 견줘볼 때 소비증가율이 크게 둔화된 것은 사실이다. 또 기름값이 너무 올라 차를 덜 써야겠다는 사람도 늘어나고 있다. 그러나 1천만대를 넘어선 국내 차량대수를 감안할 때 고유가정책은 이들의 가계에 적지 않은 타격을 주고 있다. 정부 입장에서야 전체 소비량을 줄여 에너지 수입을 줄이고 무역적자를 축소하는 효과를 기대할 수 있지만, 차량보유자 개개인에겐 간단히 말해 자신에게 직접적으로 돌아오는 것 없이 부담이 커지는 것이다.

이와함께 소비자들이 항상 불만을 갖는 부분은 기름값으로 거둬간 세금을 어디에 쓰느냐는 점이다. 정부는 유류로 걷는 세금을 SOC특별회계에 넣어 영종도 신공항이나 도로 등 각종 사회간접자본 확충에 투입할 계획이

라고 한다.

소비자들은 바로 이점을 문제로 꼽는다. 운전자들에게서 거둬간 돈은 대중교통이나 도로확충에 쓰여져야지 정부가 투자해야할 다른 SOC에까지 투입하는 것은 마치 교통범죄금으로 검찰청사를 지은 것과 마찬가지로 납득하기 곤란하다는 얘기다.

반면 정부도 할말이 많다. 기름 한방울 안나는 나라에서 예전처럼 물값보다 휘발유값이 더 싼 저유가정책으로 뒷감당을 어떻게 하느냐는 얘기다. 또 SOC확충은 국가적으로도 중차대한 사안이며 궁극적으로 운전자들에게 이익이 돌아가게 된다는 주장이다.

어쨌든 아직까진 비싼 기름값 때문에 소비자들의 집단적인 반발이 일어나진 않고 있다. 하지만 휘발유값이 ㄹ 당 1천원을 넘어갈 경우엔 운전자들이 모여 과천 정부청사앞에서 시위를 벌일 가능성도 배제할 수 없다.

미국에는 요즘 「I am OK, YOU are not」이란 신드롬이 만연해 있다고 한다. 이를 우리식으로 옮기면 「네탓 현상이라 할 수 있다. 즉 「나는 절약하는데 남들이 흥청망청 써, 공연히 나까지 피해를 본다」는 생각이 우리 사회에도 팽배해 있다.

고유가정책이 풀가피한 선택이라면 소비자들 스스로 아껴쓰는 자세가 필요하며 정부도 기름값으로 거둔 세금을 보다 투명하고 구체적으로 교통문제 해결에 써야 할 것으로 보인다. ☺

경제용어

경제자유지수

기업이 얼마나 자유롭게 경제활동을 영위할 수 있는 여건이 마련되어 있는가를 나타내는 지표. 최근들어 규제혁파를 요구하는 목소리가 커지고 있다. 전경련 산하 자유기업센터는 각종규제가 우리경제의 발목을 잡고 있다고 보고 그 정도를 계량화하여 정기적으로 발표함으로써 자유시장경제이념을 실현할 수 있는 여건을 조성하는데 기여하겠다고 발표했다. 기업의 진출입규제, 공장설립, 가격결정, 유통망확대, 인사관리 등 모든 면에서 「가장 잘하는 사람에게 맡긴다」는 자유경쟁원칙에 위배되는 사항을 시정하는데 기여할 것으로 보인다. 경제정의지수라는 것도 있다. 이는 경제정의실천 시민연합의 경제정의연구소가 설정한 바람직한 기업이 갖추어야 할 요건으로 ①기술혁신 ②환경오염 방지 ③노사화합 ④고객만족 ⑤사회공동체로의 활동 ⑥경영전문화 ⑦본업에 대한 성실성 ⑧준법정신 ⑨건전한 재무구조 ⑩경제발전의 기여도 등을 조사하여 발표한다.