

고유가정책과 소비자보호



박 호 용

〈 한국소비자보호원 조사연구국 소비자후생팀장 〉

최

근 에너지 소비를 억제하기 위해 정부가 채택한 고유가 정책은 기본취지와는 달리 에너지 절감은 고사하고 오히려 물가상승을 유발할 위기에 처해있는 느낌이다. 또한 고유가정책에 편승하여 휘발유, LPG, LNG 등의 유류 생산업체는 경영상의 압박을 이유로 소비자가격을 인상하고 있어 자동차와 도시가스를 이용하는 서민들의 가계부담을 가중시키고 있다고 한다.

고유가 정책의 본래 목적은 수입에 의존할 수 밖에 없는 유류의 소비를 억제하여 국제수지 적자를 개선하는데 있다. 사실 에너지 수입은 경제성장과 더불어 꾸준히 증가해 오다가 '96년에 이르러 수입액이 240억불을 기록하였다. 올해의 경우도 예상되는 국제 유가의 상승과 소비증가를 감안하면 특단의 조치가 없는 한 에너지수입액은 290억불을 상회할 것으로 전망된다. 그럼에도 불구하고 우리의 에너지 소비구조를 면밀히 분석해 보면 고유가정책으로 그 기본취지가 달성되기에는 매우 회의적이라고 판단된다. 왜냐하면 우리 산업의 에너지 소비구조가 근본적으로 화석에너지와 밀착되어 있고, 가정 및 상업부문에서 석유류는 이미 필수

에너지원으로 자리잡고 있기 때문이다. 이로 인하여 가격이 오르더라도 유류 소비량은 거의 변하지 않아 유가 상승은 곧 물가 상승의 원인이 되며, 유류 소비의 억제는 커녕 가계에 부담만을 가중시킨다는 딜레마에 빠질 공산이 크다.

사실 고유가 정책으로 유류소비를 억제하고 소비자 후생이 증진되려면 그 전제조건으로 자가용 운행을 대체할 수 있는 값싸고 질 좋은 대중교통을 선택할 수 있는 여건이 마련되어야 할 것이다. 그러나 휘발유값이 작년보다 무려 28.6%나 인상되었는데도 자동차에 의한 휘발유 소비는 억제되기는 커녕 오히려 증가추세에 있다. 금번 LPG, LNG 값의 인상에 이어 등유, 중유값 등도 대폭 인상될 것으로 예상되는데, 이를 주로 소비하는 대중교통은 비용압박으로 요금이 오를 것이라는 것은 쉽게 예상할 수 있다. 게다가 이러한 고유가 정책에 의한 비용 증가가 거의 소비자 부담으로 귀착될 것으로 보인다. 이는 금번 버스노선의 임금교섭에 있어서 임금 상승분의 거의 대부분이 요금 인상으로 전가되고 있음을 보아 잘 알 수 있다.

이러한 가운데 우리 마음을 더욱 어렵게 만드는 것은 우

리의 경제가 불황의 늪에 허덕이면서도 귀중한 외화의 대부분을 에너지 수입에 써버릴 수 밖에 없는 열악한 구조를 가지고 있으며, 더우기 에너지 이용의 저효율성을 면치 못하고 있다는 점이다. '95년 기준으로 보아 GDP 1천달러를 창출하기 위해 투입한 각국의 에너지량을 비교해 보면 우리나라는 0.41TOE(석유환산톤)에 달한 반면, 우리와 같이 에너지를 수입하는 일본은 0.14TOE로서 동일량의 에너지를 투입해 얻는 부가가치가 우리의 3배에 이르고 있다. 또한 경쟁국인 대만 (0.28TOE), 보다도 에너지효율성이 떨어지며, 영국 (0.19TOE), 프랑스 (0.18TOE), 미국 (0.34TOE) 등 선진국과 비교하여도 역시 저조한 것으로 나타나고 있다. 나아가 전체 에너지 수요중 산업부문의 소비비중이 80% 이상을 차지하고 있어, 근본적으로 산업전반에 걸친 에너지의 효율성 제고를 위한 대책이 없는 한 어떠한 정책도 유통소비 절감에 별로 효과가 없을 것으로 판단된다.

혹자는 휘발유 값이 작년보다 리터당 무려 100원 이상이나 상승하였는데도 비합리적인 과소비를 인하여 고유가 정책이 실효를 거두지 못한다고 정책실패의 책임을 소비자 탓으로 돌리기도 한다. 그러나 이는 전반적인 시각에서 상황을 보지 못하기 때문이다. 소비자는 오히려 합리적이다. 남산 터널의 통행료 부과 이후 이지역 교통량의 변화를 보아도 알 수 있듯이, 소비자는 대체할 수 있는 여건만 마련되면 싸고 질 좋은 것을 합리적으로 선택하여 소비한다. 또한 소비자는 비록 소비가 위축당하더라도 환경보호와 관련한 CO₂ 규제나 국제수지 적자의 개선에 따른 유가의 상승을 탓하지는 않는다. 다만 필수품화되어 있는 자동차를 대체할 수단이 없어 휘발유 가격이 올라도 자동차를 이용할 수 밖에 없을 뿐이다. 즉, 교통수단의 대안 없이 휘발유 소비 억제에는 실현되기 어렵다. 더욱이 소비자는 고유가 정책의 결과를 충분히 예상하고 있다. 휘발유값이 오르면 이어 대중교통 요금도 오르고, 다른 석유류 가격이 오르면 이를 사용하여 생산되는 모든 상품과 서비스의 값이 오른다는 것을 예상하고 있다. 결국 전반적인 인플레이션을 유발하여 실질적인 가격차이를 거의 발생시킬 수 없는 고유가 정책이

얼마나 효과를 발휘할 수 있겠는가?

이러한 고유가정책의 딜레마는 우리 경제를 보는 시각의 차이에서 비롯된다. 즉, 우리경제의 고비용·저효율에 대한 원인은 결코 소비자의 소비성향에서 비롯된 것이 아니다. 오히려 개발시기를 거쳐 오면서 산업정책이 공급자를 우대하던 관행에서 산업구조의 저효율성에 대한 기원을 찾을 수 있다. 비록 에너지를 상대적으로 많이 소비하는 저효율의 기업일지라도 전략산업에 종사한다면 정부는 금융 및 노동 등의 자원을 우선적으로 투여하여 키워왔다. 이 과정에서 기업의 체질은 약화되었으며, 이러한 기업이 이루는 산업에서 고비용·저효율이 구조적으로 고착되었던 것이다. 그럼에도 불구하고 그동안 생존할 수 있었던 것은 상대적으로 싼 임금과 정부의 보조적인 산업정책 때문이다. 따라서 개방화가 급속히 진전되는 무한경쟁시대에서 경쟁력 향상을 위한 근본적인 대책은 산업구조의 전반적인 개편에서 찾아야 하며 고유가정책과 같은 대응요법은 한계가 있다고 판단한다.

마지막으로 최근의 경기침체는 기업의 대외경쟁력이 앞으로 더욱 악화될 것이라는 예상에서 온 투자부진이 그 원인이라고 볼 수 있다. 이러한 가운데 고유가정책, 과소비 근절대책 등을 통하여 소비마저 위축시킬 경우, 기업의 자금원이 막혀 투자불황에 이은 소비불황으로 우리경제가 더욱 어렵게 될 우려가 있다는 점을 지적하고 싶다. 환경과 관련하여 유통소비를 억제하는 고유가 정책은 OECD회원국으로서 나름대로 의미는 있다. 그러나 정책의 수행과정에서 경제 전반의 유효수요의 부족을 유발하여 불황을 더욱 지속시킨다면 반대 잡으려다 초가 삼간을 다 태우는 격이 될 것이다. 원론적으로 경기에 그다지 민감하게 반응하지 않는 소비는 불황의 깊은 폭을 완화시키는 작용을 한다. 대외경쟁력이 급격히 저하되어 수출이 부진한 지금의 상황에서 소비마저 억제한다면, 침체의 늪으로 더욱 더 깊이 빠질 우려가 있다. 따라서 물가를 통해 소비자에게 부담을 주는 정책보다는 유통업계에 경쟁을 유발하고 구조조정을 유도하는 정책으로 불황을 타개하는 정책이 마련되어야 할 것이다. ♪