

LPG차량 확대안에 반대한다

김 건 흡
 < 대한석유협회 상무 >

최 근 정부가 추진중인 LPG 사용차량 제한 폐지 움직임에 대해 정유업계의 반발이 거세다. 석유협회는 최근 건설교통부 등이 현행법상 승합차와 화물차 등 공공 및 특수 목적 차량에만 허용된 LPG 사용차량의 제한을 폐지, 그 사용범위를 일반 승용차에 까지 확대하려는 움직임에 대해 통상산업부와 건설교통부 등에 반대입장을 전달했다.

정유업계가 반대하는 이유는 간단하다. 정부가 규제완화 차원에서 LPG 사용차량의 제한을 폐지한다고 하지만 LPG 사용규제가 풀릴 경우 석유수급과 세수확보 등에 부정적 영향이 예상되기 때문에 간단히 결정할 문제가 아니라는 주장이다.

석유협회는 LPG 사용이 확대될 경우 예상되는 문제점을 다음과 같이 지적하고 있다.

첫째로 국내 석유류 수급에 미치는 영향이다. 휘발유, 등유, 경유, LPG 등 석유류제품은 원유를 정제하여 생산되는 연산품으로 생산수율은 휘발유가 10% 수준인데 비해 LPG는 상대적으로 적은 2% 수준에 불과하다. 이와 같은 석유제품 생산 수율의 차이 때문에 '96년의 경우 LPG는 국내 수요의 80.6%를 해외수입에 의존한 반면, 휘발유는 잉여물량이 발생하여 외국에 수출했다.

따라서 앞으로 LPG 사용이 확대될 경우, 국내 생산이 부족한 LPG는 수입량이 지속적으로 늘어날 수 밖에 없고, 이에 따른 수입가격은 수요공급의 원칙에 따라 상승할 수밖에 없다. 반면에 국내 생산 휘발유는 수요감소에 따른 잉여물량이 발생하여 이를 저가로 수출해야 하기 때문에 결국 국제수지 개선에 역행하는 결과를 초래하게 된다.

또한 에너지 소비절약을 위한 정부의 고유가정책에 따라 앞으로 경유 가격이 인상될 경우, 현재 15인승 이하 승합차(현행 고시상 LPG 사용가능)등 경유 사용 차량이 LPG로 전환할 것이므로 일반 승용차에까지 LPG 사용을 허용할 경우 국내 LPG 공급여건상 안정을 기할 수 없는 상황이다.

둘째로 업계의 투자비 부담이 가중된다는 점이다. 국내 정유사들은 최근 석유수요 증가와 환경규제 강화에 대응하여 막대한 시설투자비를 들여 정제시설 확충과 증질유 분해 및 탈황시설 등 고도화 시설의 건설을 꾸준히 추진해 왔다. 현재 정유 5사의 상압증류시설과 증질유분해시설은 각각 2백43만8천B/D와 24만7천B/D에 이르고 있다. 그 결과 휘발유는 별도의 휘발유 수입

LPG 차량
 확대안은 국내
 석유수급 혼란과
 세수 감소 등
 부정적 영향이
 예상된다

없이 자체 생산만으로 국내 수급을 충당할 수 있게 되었다. 따라서 차량 연료가 휘발유에서 LPG로 전환될 경우, 국내 수급상 휘발유의 공급과잉 및 부족 LPG의 수입 증가로 석유수급 불안 요인만 아니라, 정유사들은 그동안의 엄청난 투자비 부담으로 심각한 경영 악화에 빠질 것은 불을 보듯 뻔하다.

결국 정제시설의 가동을 저하 내지 잉여시설의 발생은 국가적 자원 낭비를 초래할 뿐 아니라, 정유사의 경영부진을 가속화시켜 대외 개방시 경쟁력 약화가 예상되고 있다.

셋째로 석유유통상의 문제이다. 현재 전국에서 영업중인 석유유통망은 '96년말 기준으로 주유소 9,130개소, 충전소 527개소에 이르고 있다. 주유소가 일부 과잉인데 반해 충전소는 상대적으로 적다. 따라서 LPG 사용차량이 확대될 경우, 필연적으로 소비자 편의를 위해 대도시를 중심으로 상당수의 충전소를 추가로 설치해야 하는데, 현실적으로 허가요건의 충족이 어렵고 인근 주민들의 민원등으로 도심내 충전소 설치는 사실상 불가능한 실정이다.

이와 같이 충전소의 추가 설치가 제대로 이루어지지 않을 경우, 열악한 충전소 네트워크로 인한 이용 불편으로 소비자의 불만이 야기될 소지가 많다. 반면에 주유소수는 이미 9천개가 넘어 일부 과잉측면이 있기 때문에 주유소의 일부를 충전소로 전환하는 문제도 고려될 수 있으나, 이것 역시 민원 발생으로 사실상 불가능한 상황이다. 충전소로 전환할 경우 주유소당 저장시설 및 충전시설 개체에 3억원 정도가 소요되는데, 전체 주유소의 10%를 충전소로 전환할 경우 약 3천여억원의 추가비용이 소요될 것으로 추정된다.

넷째, 세수 확보 및 세제 정비상의 문제이다. 현재 휘발유에는 교통세, 교육세 등 4백76원(리터당)의 세금이 부과되고 있으나, LPG는 민생용 연료로 구분되어 11원(리터당)만 부과되고 있다. 즉 휘발유의 세금이 LPG에 비해 43배나 높다. 이와 같은 휘발유 및 LPG 세율차이로 인해 LPG 사용차량이 확대될 경우 세수 감수가 불가피하다.

다섯째, LPG 공급상의 문제이다. 한국, 일본 등 아시아·태평양지역은 LPG의 주요소비지역으로 앞으로 그 수요가 지속적으로 증가될 전망이다. 특히 우리나라는 사우디아라비아로부터의 수입의존도가 매우 높다. '96년의 경우 對사우디 수입의존도는 프로판 69.4%, 부탄 40.3%에 이르고 있다.

이와 같이 우리나라의 LPG 도입선이 일부지역에 편중되어 있고, 사우디도 자체 LPG수요가 계속 늘어나고 있어 물량확보에 한계가 있는 등 공급의 불안정성이 매우 크다.

게다가 LPG수요는 계절적으로 편중되기 때문에 국제가격의 등락폭이 매우 크며, 특히 사우디 등 도입선의 편중으로 LPG 수요가 급증할 경우 국제가격의 상승 및 휘발유와의 가격역전현상이 발생할 가능성도 없지 않다.

외국의 경우 차량연료로서 LPG 사용을 권장하고 있지만 이는 환경문제를 고려한 경유 대체연료로서 승합차 등에 집중되고 있다. 즉 승용차의 연료는 어느 국가를 막론하고 휘발유가 주원료이다. LPG차량 확대안이 규제완화 차원에서 비롯된 것은 일단 이해가 가지만 어느 일면만을 확대 부각하여 더 큰 부작용을 초래하는 교각살우(矯角殺牛)의 우(愚)를 범하지 않기를 바란다. ☹

어느 일면만을
확대부각하여
더 큰 부작용을
가져올지도 모를
교각살우의 우를
범하지 않기를
바란다