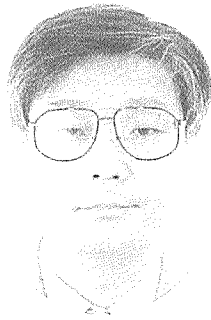


정열의 화신-경유 (2)



노 중 석

〈LG-Caltex 정유 기술개발기획팀장·이사〉

고개 속인 경유

살림 형편이 나아지고 여권이 신장되면서 중년 남성에게 필연적으로 나타나는 아이러니 현상의 하나가, 힘의 고개를 숙이게 만드는 사회적 압박감을 느끼게 된다는 것이다. 이럴 수가 있는가? 살기가 어렵던 시절에 고개 빠지도록 일을 도맡아온 것이 누구더란 말인가? 그 당시 삶은 멋이 아니었다. 생존이었다. 모양을 내거나, 거드름을 피우거나, 품을 잡거나 하는 것은 생각은 커녕 어색하고 부자연스러운 것이었다. 그런데, 세상이 바뀌어 왔고 이제는 완전히 다른 세상이 되어 버렸다.

정유 산업이 한반도에 자리하면서, 경유가 특히 세상의 뒷없음을 겪어 온 것이 아닌가 싶다. 산업체의 동력으로서 공업입국의 선봉이 된 것이 경유였고, 「잘 살아 보세」하고 외치던 새마을 운동의 뒷받침이 되어 주었던 것도 경유였고, 장관을 수없이 갈아 가며 추진해야 했던 경부고속도로의 건설도 결국은 경유 사용을 적극 권장하기 위함이었다.

지금은 혀를 차고 들을 얘기이긴 하지만 영자의 전성시대의 아침 길에는 출근 및 등교를 위하여 - 비록 사람들을 짐짝처럼 취급했다고는 하지만 당시의 상황으로서는 어쩔 수 없이 - 버스안의 가득 찬 승객들을 반바퀴 돌려 주는 스틸도 경유의 재능이었다. 석유위기 이후 세상의 경기가 급락할 때에도, 우리나라는 중동건설 특수 등으로 호경기를 일으킨 바 있는데 이 모두 중장비를 밀어주고 있는 경유의 힘이 아니었던가?

그런데, 한국이 바야흐로 선진국 대열에 진입하면서 경유에 대한 눈총이 여간 고깝게 변한 것이 아니다. 언제부터인지 하늘의 공기가 탁하다고 하고, 사람 사는 환경이 극도로 나빠졌다 하고, 그 주범의 하나로 경유를 사용하는 차량들을 꼽고 있다. 매연이라는 말, 자동차 공해라는 말 속에는 경유에의 힐난이 섞여 있었다. 아, 과거의 영화는 사라져 버리고, 이 모든 수모를 받아 들이면서도 다시금 생존을 위하여 발버둥 쳐야 하는 경유의 고개 속인 신세를 생각하다 보면 경유의 앞날을 위하여 다시금 이를 악물고 수고를 아끼지 말아야지 하는 동병상련의 심정을 느끼게 된다.

고개를 들기 위하여

숙여진 중년의 고개를 다시 세우기 위해서 우선적으로 해야 할 일은 무엇인가? 기가 허하니 보약을 달여 먹어야 하는 것인가? 혹은 매일 아침 새벽녘에 조깅을 하거나 헬스 클럽에 가서 땀을 흘려야 하는 것인가? 아니면 숙여진 고개에 집중적인 정신력을 불어넣든가 내지는 냉수 마찰등으로 단련을 하는 것이 좋은가? 그러나, 가장 중요한 것은 자신을 다시 한번 돌이켜 보고 자신의 위치와 가치를 재정립 해보는 일이 아닐까 한다. 다시 말해서, 자기 스스로에 대한 관심과 자신을 높이 가져야 한다고들 얘기한다.

무릇 중년이라 함은 시작도 아니요 끝도 아니다. 중년이 되기 위해서는 아니 중년이 되기 까지는는 어느 세대를 막론하고 막대한 투자가 들어 간다. 부모 속 썩이는 철부지 시절을 탈 없이 넘겨야 하고, 각종 교육을 거쳐 성인이 되고 가정을 꾸리고, 그리고 사회와 직장의 손발이 되어 세상만사의 시련을 이겨 낸다. 게다가, 남은 반평생의 직분을 위해 노부모를 섬기고 자식을 받쳐 주어야 한다. 말하자면 인생의 한가운데 있는 것이 중년이요, 그래서 중년의 인생은 사회의 중심 역할을 맡을 수 밖에 없다.

중년이 약하고, 중년의 고개가 숙여진 사회에서는 철부지 아이도 신세대 젊은이도 노쇠한 늙은이도 삶의 희열을 가질 수 없다. 중년은 사회에서나 가정에서나 존중되어 져야 하고, 인생을 향유하는 중심이 되어야 한다. 단순한 재생산을 위한 노동에서가 아닌 삶을 즐기고 음미하는 모범이 되어야 한다. 그러기 위해서 가장 중요한 일은 우선 스스로를 존중할 줄 알아야 하지 않을까 싶다.

경유에의 관심사도 이와 유사하다. 경유는 중간유(Middle distillate)에 속한다. 경유에 가벼울 경자를 붙여 쓴 것은 사실 비과학적인 표현이다. 휘발유는 그냥 날아가 버리도록 경박하기 때문에 경유라는 이름 대신 휘발유라고 하였고, 경유는 쉽게 날아 가지 않는

유분 중에서는 가벼운 것이라 경유라 한듯하다.

아무튼 석유의 가운데 토막이 경유이다. 지금 시중의 판매 가격을 보면 경유가 휘발유에 비해 형편 없이 싸지만 세상에 가운데 토막이 싸구려 취급을 받는 경우는 극히 드물다. 실제로 경유를 만들어 내기 위한 비용은 휘발유나 중유등에 비해서 더 들어 갈 수 밖에 없다. 물론 석유 제품은 여러 제품이 한데 얽혀 연이어 생산되는 연산품이므로 제품마다의 비용을 꼭 짚어 산출해 내기는 어렵다. 그러나, 상식적으로 생각해서, 위로 부터 쳐 나가거나 아래로 부터 걸어 내거나 간에, 아무튼 가운데 놈을 뽑아내기 위해서는 더 많은 노력이 들 수 밖에 없지 않은가? 비용이 많이 든다고 해서 실제의 가치가 반드시 높아지는 것은 아니다. 그러나 많은 경우에 있어서 사람이 얼굴 값을 하듯이 석유제품의 생산비용도 제 값을 한다.

경유의 가치는 분명 석유류의 총아로서 손색이 없다. 다만 매스컴을 못탤을 뿐이다. 휘발유는 초기에 처치 곤란한 부산물에 불과 했었다. 그러다가, 그 휘발성의 끼가 나름대로 활용 가치가 있었고, 특히 남성적 힘보다는 여성 취향적 품을 재는 용도로서 가치가 그만이었던 초기의 자동차, 그 연료로서 각광을 받기 시작한 것이고, 그 사용자가 사회의 역군이라기 보다는 주로 TV등의 매스컴에 약한 부류인지라 휘발유의 가치가 제일 높은 것으로 여겨지고 있을 뿐이다.

진실에도 절대 가치로서의 참진실이 있고, 실상과는 다를 수 있지만 널리 알려져 있고 통용되는 가진실이 있다. 물건의 품질에도 생산자가 인정하는 진품이 있고 소비자가 인지하는 명품이 있는데 진품이 꼭 명품 대접을 받는 것은 아니다. 미인 중에도, 가수 또는 학자 중에도 진짜배기와 명인명사가 반드시 일치하지는 않는다. 경유와 휘발유를 비교해 보면, 경유는 석유연료의 진수라 할 수 있고, 자동차의 정실이라고 할 수 있다.

문제는 사회 부유층의 과시적 관심이 그동안 휘발유에 집중되다 보니, 과학기술자들도 덩달아 휘발유와

그 짝꿍인 승용차에 많은 노력을 기울여 왔고, 상대적으로 경유와 디젤 엔진에의 관심이 높아가고 있는 것은 펍이나 다행스런 일이다. 석유 제품의 중심이요 중년에 접어든 경유에 대하여, 상실된 자아를 되찾아 주고 경의를 표해야 할 때가 아닌가 싶다. 21세기 선진국이니 하는 외침은 결코 신세대 만의 전유물은 아닌 것이다.

석유제품이 사양산업이라 하고, 경유를 배기 오염을 유발하는 낡은 세대의 유류라 치부시키고 신유나 대체유 개발만을 부르짖는다면 그야말로 배은망덕이요 족대 없음이요 판단착오가 아닐까 한다. 석유, 그리고 특히 경유는 20세기 문명의 뿌리였다. 그것은 다음 세기에도 한동안은 지구의 땅속 에너지를 지상에 열매 맺게하는 최선의 강력한 뿌리로 존재 할 것으로 미래 학자들은 믿고 있다.

중년의 기대

우리가 사회에서 중년에게 거는 기대는, 경유에 바라는 기대와 흡사하다.

첫째, 누구에게나 편안하게 대할 수 있어야 한다는 것이다. 안정감이 있고 쉽게 접할 수 있는 도량과 인격을 갖추어야 하겠다는 것이다.

둘째, 믿음직한 기력을 가지고 성취도가 높았으면 하는 것이다. 사회를 움직이는 중추적 힘이 되어 주어야 한다는 것이다.

셋째, 경제적 감각을 가져야 한다는 것이다. 세상살이를 하면서 헛돈쓰며 허풍으로 살아갈 수는 없는 일이다. 삶의 여유는 곧 경제적 여유를 근간으로 유지될 수 있을 뿐이다.

경유를 생각할 때 위의 세가지 조건, 즉, *Wide Availability, Acceptable Performance, Optimum Economics*의 덕목들은 각 나라 사정, 특히 경제적 여건에 맞게 제각기 다른 수준의 품질 규격으로 나타나

게 된다.

기본적인 경유 품질의 요건 중에서 최근에 특히 문제시 되는 것은 환경에 대한 영향이다. 말하자면 배기 가스의 대기오염에의 기여도를 낮추는 방향으로 규격이 변화되어 가고 있는 것인데, 이 추세는 경제력이 높아 가면서 더더욱 가세 되어 가고 그만큼의 경제적 부담을 감수해야할 것을 요구하고 있는 것이다.

더우기 OECD에 가입하면서 환경에 대한 관심이 앞으로는 압박감으로 작용하기 쉽상이기 때문에 21세기를 몇년 앞둔 경유의 입장에서는 바짝 긴장을 하고 주위의 변화 추세를 주시해야 할 것이다.

등유의 성인병 증세

중년에는 그동안의 삶의 여파로 각종의 성인병 증세가 나타나기 시작한다. 경제 사정이 나아지면서 더 많이 누려야 할 인생이 오히려 짜들게 되는 경우가 잦다. 특히, 대도시의 복잡거리는 속에서 생활하다 보면 이리저리 마음에 걸리는 것 천지요 안주할 여지가 없어져 감을 느끼게 된다.

경유의 도심지역 생활도 찌뿌드드함 속에서 이 소리 저 소리 들으며 살아 가고 있다. 경유가 도심 차량 연료로 5% 정도 밖에 안되지만 공기 오염도 면에서는 50%를 넘어선다고 시(市)집 사람들의 잔소리가 그치지 않는다.

참고로 발생원 별 대기오염 배출량(표-1)을 보면 수송 부문에서 배출되는 오염물질 배출량이 전체의 반 정도를 차지하고 산업, 발전, 난방 등의 순으로 되어 있다. 수송에 의한 오염 발생량을 다시 차량별로 분석해 보면(표-2와 표-3), 경유 차량이 주목을 받을 수 밖에 없는 노릇이다. 이 때문에 시(市)집식구들은 경유를 면박을 주고, 황 성분을 낮추라든지, 매연을 낮추라든지 하는 식의 협박성 요구를 눈 똑바로 쳐다보며 해대곤 한다. 급기야 뭐가 자량이라고 이웃집까지 끌어 들

여 이혼 불사를 선언하기도 한다.

환경처가 경유 차량의 대체를 목표로 천연가스(CNG, Compressed Natural Gas) 차량의 도입을 시도하고 나선 것이다. 말하자면, 중년에 접어들어 활기나 정력은 형편없이 떨어져 버린 듯하고, 허리가 쑤신다느니 머리가 맑지 못하다느니 점차적으로 문화병 내지는 성인병 증세가 가지적으로 나타나기 시작하니까 골치 아프다는 것이요, 실제 현실화되기는 요원할지 모르겠지만 뭐 싱싱해 보이고 말끔해 보이는 천연가스와는 새 살림도 차리지 못할 것 없다는 식이다. 아니, 적어도 자식 세대에 만큼은 경유와의 결합은 극구 만류하고 싶다는 것이 작금의 시집 식구의 심정이 아닐까 싶다.

그러나, 제비 따라 강남 간다고 서울이 워싱턴으로 바뀌는 것은 아니다. 외국인의 성인병과 우리나라의 성인병은 유사한 증세를 보이기도 하지만, 본질적으로 다른 양상을 보이고 있다. 그리고 많은 경우에 있어서, 특히 우리의 경우는 단지 심인성 기우에 지나지 않는 경우가 많다고 한다.

조바심에서 설레임으로

소위 국제화된 시대라 해서 아무리 수입 식품을 먹고, 수입 의류를 걸치고, 수입 화장품으로 떡칠을 한다 한들, 같아 질래야 같아 질 수 없는 것들이 생체내 유전자 DNA의 정보내역이다. 대대손손 내려온 문화와 풍토가 틀릴 수 밖에 없는 것은 삼천리 금수 강산의 풍토 때문 만이 아니라 태초에 조작된 유전 정보의 차이에서도 비롯된 것이 아닐까?

우리의 자동차 문화도 결국 어떤 특색이 있는 것이고, 경유의 규격은 더더욱 다를 수 밖에 없는 노릇이다. 휘발유만해도 사치성이 농후하여 수입 규격에 근접한 것이 사실이지만, 경유는, 국가의 중산층을 떠받치고 있는 중년의 경유는 품질 규격은 물론 가격체계

등등이 특히나 한국적일 수 밖에 없다. 가령, 일본의 경우는 경유라 해서 5가지 형태로 다시 구분을 하게 되는데, 우리나라의 경유는 일본에 가면 중후한 대접을 받게 된다. 일본식으로 하면 차라리 중유로 불릴 수 있는 게 바로 우리의 경유의 현 모습이다. 유럽에 가면 유럽대로 특징이 있고, 미국은 미국대로 차이가 난다.

김치 먹으면 냄새가 난다고 김치를 안먹는 한국인이 있다. 외교관인 경우나 유사한 입장에 놓인 사람이라면 모르되, 설령 그렇다손 치더라도 순토박이 한국인의 경우에, 김치는 발효의 절정체로 손색이 없는 것이고 발효제품으로서 치즈 또는 피자 식품도 영양소가 훨씬 뛰어난 것이므로, 적어도 이동내 한국땅 안에서 만큼은 오히려 상대방도 김치를 즐길 수 있도록 유도해 나갈 수 있는 배려와 배짱이 있어야 할 것이다. 자기 고유의 모습을 버리고 새로운 것을 모방하는 것이 세계화를 의미하는 것은 아니지 않는가? 내 것을 좀 더 넓게 통용될 수 있도록 하는 것이 바람직한 세계화의 모습이 아닐까? 그렇다고 무작정 현재의 내 것만을 감싸도는 것은 어리석은 일이다.

남은 것에 내 것을 한 번 비추어 보고 모방이 아닌 새로운 형태의 독특한 내 모양을 갖추는 일이 급변하는 정보화, 개방화, 세계화의 조류에 무리없이 적응하는 방법일 것이다. 중년에 접어든 우리 사회나 개인 생활에서 다시금 고개를 쳐들고 다가오는 21세기를 조바심이 아닌 설레임으로 기다리게 될 수 있도록 의식의 전환이 절실한 때인 것 같다. 오늘날 도심 환경의 문제로 경유에게 쏟아지는 조바심도 뒤집어 생각해 보면 설레임으로 그득한 제2의 황금기를 맞을 수 있는, 좋은 자극이 되어 주는 것으로 볼 수 있다. 설레임이 커야 고개를 세울 맛도 있는 것이다. ♣ (계속)

〈표-1〉 발생원별 대기오염 물질 배출량

(단위 : 톤/년, 1994년)

	계	아황산가스 (SO ₂)	아산화질소 (NO _x)	먼지 (TSP)	일산화탄소 (CO)	탄화수소 (HC)
계	4,526,250	1,602,764	1,191,533	429,398	1,156,464	146,091
난방부문	398,266	164,001	58,996	12,558	161,141	1,570
산업부문	1,333,097	833,428	329,733	151,383	16,737	1,816
수송부문	2,151,683	275,390	673,718	100,206	961,016	141,353
발전부문	643,203	329,945	129,086	165,251	17,569	1,352

〈표-2〉 차종별 오염물질 배출계수 비교

(단위 : g/km)

	CO	HC	NOx	SO ₂	입자상 물질
승용차	11.98	1.33	0.80	0.03	0.01
유연휘발유	31.71	3.35	1.51	0.03	0.01
무연휘발유	3.27	0.45	0.48	0.03	-
LPG택시	6.76	0.81	1.01	-	-
소형버스	1.54	0.15	1.40	0.60	0.37
중형버스	2.43	1.09	1.92	0.98	0.76
대형버스	17.21	2.30	15.53	2.10	2.39
소형트럭	1.96	0.19	1.48	0.60	0.42
중형트럭	2.43	1.15	1.92	0.98	0.76
대형트럭	18.59	2.42	15.29	2.70	2.52
오토바이	13.00	4.10	0.11	0.01	0.01

〈표-3〉 배기가스 총량 비교(서울, 1994)

(단위 : 톤/년)

	CO	HC	NOx	입자상물질
가솔린/LPG	686,571(61%)	88,527(60%)	53,478(13%)	169(1%)
경유차합계	429,068(39%)	60,494(40%)	359,088(87%)	66,761(99%)