

우리나라 가스산업의

현황·과제·대응방향

鄭元翊

〈동력자원부 가스과장〉

I. 머리말

국가경제발전에 따른 국민생활수준의 향상과 사회환경 여건 등의 변천에 영향을 받아 우리나라의 에너지 소비 구조는 석탄에서 석유로, 석유에서 가스 및 원자력으로 에너지源의 소비패턴이 바뀌게 되었다. 특히 가스의 수요가 크게 늘어나, 1970년대에 연평균 25% 증가한데 이어 1980년대에 들어와서도(80~87) 거의 비슷한 증가추세를 보이고 있다. 이러한 가스 수요는 고도경제성장과

함께 1990年代 까지도 계속 증가될 것으로 예상된다.

이렇게 가스수요가 급증하게 됨에 따라 가스에 대한 국민의 관심과 정부의 정책비중이 높아지게 됨은 물론 가스의 공급체계·수급·가격·안전관리 등 각 분야에서 제반 문제점이 발생되고 이에 대한 對處方案이 요구되고 있다.

다른 모든 에너지분야도 그러하겠지만 가스정책을 수립하는데에도 많은 外的 제약요인들이 개재되어 있어서 그것들이 정책운용의 범위를 제한하고 代案선택의 幅을

〈表-1〉 石油대비 가스수요증가추세

(단위: 천배럴(천톤))

		1970	1977	1979	〈70~79〉	1980	1987	〈80~87〉	〈77~87〉
석유소비량		67,702	151,203	185,377	12.8%	183,492	210,515	1.98%	3.36%
가스소비량		446 (37)	3,099 (148)	3,332 (289)	25.0%	4,500 (392)	21,208 (1,814)*	24.79%	21.20%
가정용	프로판	370 (20)	676 (55)	1,557 (126)	17.3%	1,963 (159)	12,145 (981)	29.74%	33.49%
	등유	3,015	4,582	9,011	12.9%	8,350	5,990	▲4.63%	3.90%
차량용	부탄	76 (7)	1,017 (93)	1,775 (163)	41.9%	2,537 (233)	9,063 (833)	19.95%	24.45%
	휘발유	5,170	6,077	8,633	5.9%	7,019	9,022	3.65%	4.03%

註: 1987년의 경우 도입 LNG 1,669천톤중 도시가스용 75천톤이 추가되어 실제 가스소비량은 1,889천톤이 었음.

좁히는 결과를 초래하고 있는 것으로 보여진다. 예컨대, 가스(특히 LNG)의 수입가격은 외국화폐단위(US 달러)로 표시되기 때문에 요즘 같이 US 달러貨가 弱勢일 때는 가만이 앉아서 換差損을 감수하지 않을 수 없으며, 수입 가스의 공급안정도제고나 다변화노력도 Term-base 계약이라는 특성 때문에 그 스스로의 한계를 내포하고 있어 자연 우리의 선택범위는 세계전체의 주요 에너지원의 수급여건변화와 더 나아가서는 타국에너지정책의 영향등을 수용하는 線上에서 이루어질 수 밖에 없다.

그러나 가스정책의 外的 제약요인이 위와 같다 할지라도 국내 가 정책의 줄기를 잡아 나가는 데에는 크고 작은 대목마다 상당한 幅의 選擇枝가 있어서 우리의 합리적인 선택을 기다리고 있다고 생각한다.

다만, 에너지체계는 소비구조·적용기술·관계자의 행동양태 및 국내공급면에서의 여건변동에 대한 유연성이 비교적 결여되어 있기 때문에 정책의 효과가 상당한 시일이 경과한 이후에야 나타나며, 그것도 時間의 경과에 따라 당초의 의도와는 괴리가 생기고 마는 內的 제약요인이 있음을 실토하지 않을 수 없다.

本稿에서는 지금까지 우리나라 가스産業이 걸어온 발자취를 살펴보고 지난 10여년간 추진하여온 LPG사업과 지난해부터 국내도시가스용으로 보급개시한 LNG사업을 하나의 가스산업체제로 묶어 앞으로 1990年代에 펼쳐질 본격적인 가스화時代에 대비하여 우리가 헤쳐 나가야 할 몇가지 정책과제에 대한 대응방향을 管見이나마 정리해 보고자 한다.

II. 우리나라 가스산업의 현황

1. 概 況

우리나라 가스산업의 역사는 1909년 경성전기에서 취사연료로서 석탄가스를 제조·공급한 것을 시발로 하여 해방이후 6·25로 인하여 공백기를 가졌다가, 지금부터 10년전 1977년말을 分岐點으로 하여 그 이전의 導入期 10여년과 지금까지의 成長期 10년간, 그리고 앞으로의 성숙기로 구분되는 시대적 변혁기를 거쳐 왔다고 볼 수 있다.

1960년대 후반부터 1977년까지의 시기는 우리나라 精油産業이나 가스산업분야에 있어서 역사적으로 의미있는 한 시대가 아니었나 생각된다. 1964년 정유공장이 국내

에서 처음으로 가동되었으며 原油정제시 LPG가 2~3% 정도 副産物로 생산되었다. 다만, LPG는 공급초창기에 그 용도가 다양화하지 못한채 주로 산업용연료 및 가정 취사용으로 극히 제한된 부문에서만 사용되었는데 남은 량은 이웃나라로 수출되어졌다. 그 이후 LPG를 중심으로 이어져 오던 韓國의 가스産業은 1972년 11월부터 서울에서 나프타분해가스와 LPG를 배관을 통하여 가정용 연료로 공급하면서 도시가스産業을 출범시켰다.

1970년대 후반부터는 경제규모의 확대와 산업구조의 고도화 및 이에 따른 국민소득수준의 향상으로 가스수요가 급격하게 증가함에 따라 국내생산분만으로는 늘어나는 수요를 충족시킬 수 없게 되었다. 이리하여 1980년에 접어들면서 부터는 정유업자가 아닌, 가스를 수입하여 판매하는 새로운 형태의 가스사업자가 등장하게 되어 LPG수입기지를 건설하였으며, 가스의 수급·가격·유통 시장전반에 걸쳐서 새로운 변화를 초래하였다.

한편, 가스수요가 급격히 신장함에 따라 장기적으로 안정적인 가스공급을 위하여 정부는 제5차 경제개발5개년계획 기간중에 에너지·자원부문에서의 주요 시설사업의 하나로 LNG도입을 추진하여 1982년에 LNG도입을 위한 시설건설공사에 착수하였으며, 1986년말 LNG인수기지가 완공되어 LNG를 도입·공급하게 되면서 바야흐로 가스화 시대의 새 장을 열게 되었다.

이하에서는 우리나라 가스산업의 부문별 현황을 간략히 살펴 보고자 한다.

2. 부문별 현황

(1) LPG

LPG는 1960년대 중반에 국내 정유공장의 가동으로 생산되기 시작하여 산업용 연료 및 가정취사용으로 극히 제한된 부문에서 사용되기 시작하였다. 그 이후 1973년에는 국내 LPG생산량이 10천톤을 초과하기 시작하였으며, 전체 생산량 중 약 42%는 요업 및 식품업등과 같은 산업용 연료로 사용되었고, 25% 정도는 가정·상업용으로 사용되었으며, 그래도 남은 잉여물량은 인근국가에 수출되었다. 이러한 생산 및 소비구조는 1970년대 후반까지 계속되었다.

1960년대에서 1970년대에 걸친 산업의 발전에 따른 급속한 경제성장은 우리나라 에너지 소비형태를 보다 先

進화된 형태로 변화시켰으며, 이 기간중에 기존 정유공장의 증설 및 신규 정유공장이 건설되면서 우리나라의 LPG생산 특히 부탄의 생산이 급격하게 증가 되었다.

이러한 LPG 생산량을 소화하기 위해서는 기존 LPG수요부문 뿐만 아니라, 새로운 부문에서 신규수요를 개발하여야만 하였다. 이에 따라 1974년에는 부탄을 영업용택시연료로 사용할 것을 검토하여 국내에서 잉여상태에 있었던 부탄을 비교적 짧은 기간 동안에 전부 소화할 수 있었으며, 프로판과 부탄간의 수요를 LPG의 생산비율에 맞게 용이하게 조절할 수 있었다. 프로판은 가정용 연료로서 점차 그 수요가 증가되어 왔다. 특히 주거환경의 개선을 위하여 취사용으로 거의 대부분이 사용되어 왔으며, 난방용으로는 거의 사용되지 못하였다.

산업용 연료로서의 LPG사용은 경쟁연료에 비하여 高價이기 때문에 특수한 분야에만 사용되어 오고 있으며 이러한 현상은 輸入LPG에 대한 각종 諸稅公課金の 부과로 아직도 계속되고 있다. 이와같이 LPG가격이 高價임에도 불구하고 1980년대로 들어오면서 우리나라의 LPG 수요증가는 생산을 앞지르게 되었다. 특히 제2차 석유위기 이후 정유공장의 저조한 가동율은 우리나라의 LPG 생산을 더욱 감소시켰다. 이에 따라 LPG수입수요는 더욱 가속적으로 증가하게 되었다. 1982년 부터는 산유국으로부터 직접 LPG를 수입하기 시작하였는데, 사우디아라비아와의 LPG공급계약에 의한 것이 그 시초이다.

정부는 이와같은 LPG수입계약물량을 소화할 수 있도록 하기 위하여 가스보급 확대를 위한 각종 행정조치를 취하게 되었다. 즉, LPG택시의 장려 및 자동차 충전소에 대한 각종 규제의 완화로 LPG택시의 增車를 가능하게 하였으며 많은 자동차 충전소가 건설되었다. 이하하여

1987년에는 우리나라의 LPG수요가 연간 181만톤으로 증가하였는바, 이중 48%는 가정·상업용, 42%는 운수용이며 나머지 10%는 산업용으로 소비되었다.

공급측면을 보면, 우리나라에서 거래되는 LPG는 국내에서 생산되는 것과 해외에서 수입되는 것으로 구분되고 있다. 국내에서 공급되는 LPG는 정유공장에서 원유정제시에 생산되고 있으며, 또한 石油化學 공장에서 나프타분해시에 부산물로 생산되고 있다. 1987년도에는 國內總生産의 89%에 해당하는 약 868천톤이 국내 정유공장에서 생산되었으며, 약 102천톤은 나프타를 原料로 하는 석유화학 공장에서 생산되었다. 지난 5년간 LPG생산은 연평균 17%가 증가한데 반하여 동기간에 국내 LPG 수요증가율은 23%로 생산증가율을 앞지르고 있다. LPG수입은 1982년도에 220천톤으로 부터 1987년도에는 약 900천톤으로 증가하였다. 이것은 LPG의 수입수요가 연평균 33%라는 급격한 성장율을 나타내고 있음을 말해주고 있다.

(2) LNG

1970년대의 석유위기 이후 정부의 石油의존도 감소, 에너지源의 다원화 의지와 무연탄의 국내 생산량 한계, 가정용 연료의 가스화 추세에 따라 LNG 사업계획을 입안하여 平澤기지 및 수도권 배관건설을 추진하였다. 1983년 8월 인도네시아와 연간 200만톤씩 20년간 LNG장기 도입계약을 체결하였고, 1986년말 平澤 인수기지 및 수도권지역에 대한 공급망 건설사업이 완료됨에 따라 천연가스의 공급이 개시되었다.

1987년부터 연간 200만톤씩 도입되는 LNG는 京仁지역의 도시가스 공급망을 통해 가정용·상업용과 산업용

〈表-2〉 LPG 수급추이

(단위 : 천톤)

	1979	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
수요	290	430	640	869	1,062	1,234	1,520	1,814
가정·상업용	120	177	183	261	357	458	627	865
도시가스원료용	-	5	7	8	16	35	70	60
운수용	97	142	327	485	568	623	705	764
산업용	73	106	123	115	121	118	118	125
생산	281	356	483	541	575	670	845	970
수입	9	74	220	351	587	607	622	900

〈表-3〉 도시가스보급추이

(단위 : 천 m³)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
도시가스 수요	24,884	27,864	46,742	76,003	120,272	181,752
가정난방용	24,884	27,864	45,762	61,924	82,229	106,308
냉·난방용	-	-	-	676	2,045	7,205
산업용	-	-	980	13,403	35,999	68,239
보급세대수(천세대)	164	224	314	380	466	578
도시가스회사수	3개사	5개사	12개사	14개사	16개사	17개사
회 사	서울, 대한, 부산	극동, 해양	삼천리, 인천, 전북, 목포, 대구, 경남, 울산	동부해양, 대일	강남, 한일	충남

으로 공급되고 나머지는 발전용으로 공급될 계획이다. 1987년도에는 약 167만톤이 도입되어 도시가스용으로 75천톤, 발전용으로 1,537천톤이 공급되었으며, 1988년도부터는 도시가스용은 漸增, 발전용은 漸減되도록 시책을 펴나갈 계획이다.

(3) 도시가스

도시가스 사업은 아파트 단지에 프로판, 부탄을 공급하기 위해 1970년 8월 서울 용산구에 건설된 부탄 가스공장에서 비롯된다. 그러나 도시가스 사업이 본격적으로 시작된 것은 1972년 서울 시영 도시가스 사업소가 가동을 개시한 때로 보는 것이 일반적이다.

정부는 大都市 地域의 주연료인 연탄의 공급물량 부족 및 환경오염 등의 公害問題를 해소하기 위하여 대도시 지역에 도시가스 공급을 장려해 왔다. 1981년까지만 해도 서울시에 국한해서 공급되던 도시가스는 1982년 釜山 지역에도 공급을 개시하면서 지방도시로 확산되었다. 1982년말에 3개社에 불과하던 도시가스 회사의 수는 1987년말 현재 17개社로 증가했고 도시가스 공급 가구수는 1982년의 164천가구에서 1987년말 현재 578천 가구로 연평균 29%의 높은 성장율을 지속해 왔으며, 소비물량도 1982년의 24,884천 m³에서 1987년 181,752천 m³로 연평균 49%의 급격한 증가를 보였다. 그동안 나프타와 LPG를 사용하던 도시가스원료가 1987년도 2월부터는 LNG로 바뀌는 새로운 국면을 맞게 되었다.

Ⅲ. 우리나라 가스政策의 과제와 대응방향

우리나라의 가스수요는 고도경제성장과 함께 1990년대까지는 계속 높은 수준으로 증가될 것으로 전망된다. 이는 先進諸國의 가스보급율이 90% 이상인데 반해 우리나라는 1980년도의 10%수준에서 1986년도에 28%, 지난해에 35% 수준까지 상승하였으나, 아직도 외국에 비해선 낮은 수준에 있으므로 향후 충분한 수요신장의 여지가 있을 뿐만 아니라, 현실적으로 최근 國民소득의 증가에 따라 中·小都市와 農·漁村에서의 가스수요가 급격한 증가추세를 보이고 있기 때문이다. 이와 같은 증가추세는 1991년경에는 그 수요가 500만톤을 넘어설 것으로 보이며 가스普及率도 50% 수준에 도달될 전망이다.

본장에서는 가스수요의 급격한 증가로 1990년대에 펼쳐질 본격적인 가스화시대에 대비하여 우리나라 가스산업이 직면하고 있는 주요정책과제들과 그 대응방향을 정리해 보고자 한다.

1. 가스 供給體系의 整備

지난 해 에너지經濟研究院이 발간한 『한국의 에너지未來』(P. 94~95 참조)에 의하면 앞으로의 가스수요는 1991년에 500만톤, 2010년에 약 1,000만톤규모에 達할 것으로 전망되고 있는 바, 2000년대 초반에는 현재의 400만톤규모대비 약 2배의 수요증가가 예상된다.

回雇컨대, 그간의 가스도입은 LPG와 LNG를 각기 다

〈表-4〉 장기가스 수급전망

(단위: 천톤)

		1987	1988	1989	1990	1991
L	○수요	1,810	2,110	2,350	2,690	3,085
	프로판	1,000	1,215	1,360	1,485	1,780
	부탄	810	895	990	1,205	1,305
P	○공급	1,840	2,126	2,363	2,708	3,108
	·생산	990	1,130	1,190	1,290	1,390
	프로판	285	335	405	430	460
	부탄	705	775	785	860	930
	·수입	850	996	1,173	1,418	1,718
	프로판	745	872	963	1,061	1,337
부탄	105	124	210	357	381	
G	○재고 (지속일수/총수요)	100 (20)	116 (20)	129 (20)	147 (20)	170 (20)
	○비축 (지속일수/수입소요)	48 (20)	48 (20)	145 (45)	175 (15)	212 (45)
L N G 수요		1,669	2,014	2,014	2,014	2,014
가스보급율(%)		35	40	44	47	50

른 계기와 배경하에 수입하여 不知不識間에(약간의 정책적 배려가 없었던 것은 아니지만) 균형아닌 균형을 이루어 왔지만, (예컨대 도시가정연료의 가스화를 위하여 도입한 LNG는 현재 대부분을 發電用으로 충당하고 都市가스用은 불과 10% 미만 수준에 있음) 앞으로의 가스도입은 보다 면밀한 分析値를 토대로 진정한 需給均衡모델下에서 이루어져야 할 것이다. 가스供給體系의 정비를 위한 구체적인 정책대안으로서의 가스수급 균형모델 작성시 고려되어야 할 주요변수로는 내적변수로 ① 수입가격구조 ② 국내가스 수송체계 ③ 안전성, 외적변수로 ④ 세계 에너지의 需給 및 가격변동 ⑤ 주요국의 에너지政策 등이 포함되어야 할 것이다.

이 문제는 앞으로 전문연구기관들과의 공동노력으로 그 골간을 잡아 나가겠지만, LPG와 LNG간의 量的 배분 문제는 단순한 경제성비교 보다는 後期産業社會에서 주요시되는 환경문제와 수송의 효율성 및 안전성문제를 함께 고려하여 대도시지역은 가급적 배관에 의한 도시가스(LPG, LNG ⇄ LNG), 기타지역은 용기에 의한 LPG를 공급하는 방향으로 관계자들간에 Consensus가 이루어지고 있는 것 같다.

한편, 1~2개의 인수기지를 중심으로 전국의 대도시들을 pipe-line으로 연결시켜 나가는 전국배관망사업계획은 구체적인 입안단계에 앞서서 다음 두가지의 정책과제가 활발하게 토의되어야 할 것으로 본다.

첫째, 가스수입업자와 공급업자가 二元化되어 있는 현행구조를 그대로 유지시켜 나갈 것이냐, 아니면 양자를 통합하여 하나의 법인으로 묶어서 거대투자수요를 충당해 나갈 것이냐 하는 선택의 문제가 있다. 이 문제는 지난해부터 경제기획원이 주축이 되어 검토·추진하고 있는 정부투자기관 민영화스케줄과도 一脈相通하고 있는 것이긴 하나, 투자회임기간이 길고 수익율이 낮은 이러한 사업을 과연 민간기업들이 감당할 수 있겠느냐하는 의문이 제기되기도 한다.

둘째, 가스導入先의 다변화문제가 있다. LPG분야는 계약기간이 LNG(20년)에 비해 비교적 단기(5~10년)인데다가 이미 지나친 中東의존도를 지양하고자 관계기업들이 여타 도입선을 모색하고 있는 실정에 있으므로 이 문제는 오히려 LNG분야에서 제기되어야 할 것 같다. LNG도입선의 다변화과제는 우선 이문제를 둘러싼 외적환경의 변화를 주의깊게 살펴 볼 필요가 있는데, 최근 우리나라

대륙붕 제6광구에서 가스징이 발견되었을 뿐만 아니라, 알래스카 및 발해만지역의 가스전개발상황 및 호주, 말레이시아, 부루나이등 태평양지역 産가스國들의 동향도 간과해서는 아니 될 유관변수들이다. 현재 가스공사에서 검토중에 있는 제2 LNG 인수기지 건설문제도 이 문제와 直·間接으로 연결되어 있다고 본다.

2. 수급균형문제

앞서 본 바와 같이, 향후 급증하는 국내가스수요에 대처하고 국제에너지 사정의 변화에 대한 대응능력을 제고하기 위하여는 합리적인 수급균형모델하에 LPG와 LNG의 조화있는 量的配分, 수입소요물량의 안정적 확보 그리고 수입선의 다변화를 병행추진 해나가는 한편 LPG수입 및 비축기지건설을 통한 수입물량의 원활한 처리능력도 제고시켜 나가야 할 것이다.

위와같은 장기수급균형노력과 병행하여 현행 수급구조상 내포되어 있는 아래의 문제점들도 차츰 치유해 나가야 할 것이다.

먼저 LPG부문의 프로판과 부탄간의 수급 불균형을 여하히 해소해 나갈 것이냐 하는 점이다. <表-5>에서 볼

수 있는 바와 같이 LPG수요측면에서는 가정·상업용 가스수요의 급증으로 프로판의 수요증가율이 부탄보다 높아 1987년의 경우 구성비가 55대45이나, 생산측면에서는 반대로 부탄생산량이 프로판 보다 2~3배 많아 결국 수입측면에서 프로판대 부탄의 구성비가 종전 60대40에서 최근 90대10 수준으로 변해 가고 있다. 따라서 산유국과 LPG수입계약상 50대50 또는 60대40의 비율로 수입하게 되는 부탄의 수입패턴으로 말미암아 부탄의 공급과잉현상이 발생되고 있는바, 이 문제는 당분간 잉여물량의 해외처분으로 해결할 수 밖에 없을 것이나, 앞으로는 부탄의 국내 수요를 개발함으로써 새로운 균형에 도달하도록 하여야 할 것이다.

둘째로는 LPG의 수급구조상 민생부문의 점유율이 높아 수급불안요인으로 작용하고 있는데 이를 여하히 보강하느냐 하는 점이다. <表-1>에서 이미 보았듯이, LPG는 대부분이 민생용 연료인 가정·상업부문의 취사용 연료와 영업용 택시연료로 사용되고 있어, 정책입안자의 입장에서는 有事時에 수요감축조절기능의 수행이 매우 어려운데 반해, 도입선의 중동의존도가 높아 수급상 취약점이 되고 있다. 이러한 점은 <表-6>의 83~85 연간 사

<表-5> 프로판對 부탄의 需給構造 변화

(單位: 천톤)

		1984	1985	1986	1987	1988	1989
수요	프로판	429 (40)	547 (44)	770 (51)	1,000 (55)	1,215 (58)	1,360 (58)
	부탄	634 (60)	687 (56)	750 (49)	810 (45)	895 (42)	990 (42)
	計	1,063	1,234	1,520	1,810	2,110	2,350
생산	프로판	145 (25)	134 (20)	220 (26)	285 (29)	355 (31)	405 (34)
	부탄	430 (75)	529 (80)	635 (74)	705 (71)	775 (69)	785 (66)
	計	575	663	855	990	1,130	1,190
수입	프로판	320 (61)	421 (69)	550 (83)	745 (88)	872 (88)	963 (82)
	부탄	208 (39)	186 (31)	115 (17)	105 (12)	124 (12)	210 (18)
	計	528	607	665	850	996	1,173

註: () 내는 構成比 (%)

우리의 LPG감량공급 내역에도 잘 나타나 있다. 산유국 측 입장에서는 LPG의 생산형태가 수반가스로서 원유생산과 관련이 있어 국제원유시황에 따라 원유감산시 LPG도 감산이 불가피할 것이나, 수입국의 입장에서는 일방적인 감량통보가 되어 국내 수급불안요인으로 작용하고 있다. 83~85기간중 사우디의 LPG감량통보는 연평균 약 10%수준에 달하였다. 그러나 이러한 구조적 취약점에 대비 정책적으로 一舉에 民生部門의 점유율을 낮추기란 손쉬운 일이 아닐 것이므로 이론제는 가격구조의 개선등 우회적인 정책수단들을 사용하여 시간을 두고 해결하여야 할 것으로 사료되며, 이와 병행하여 政府 및 민간부문의 비축물량을 차츰 늘려 나가는 것도 하나의 해결책이 될것이다.

세계로는 LNG부문에 있어서 도입물량대비 도시가스 공급물량비중이 지나치게 낮아 이것이 韓電의 발전비용 부담을 가중시키고 있는 점이다. LNG는 淸淨能源이므로 가정·상업용등의 도시가스용으로 사용하는 것이 가장 바람직하며 자원의 효율적 배분 또는 사용측면에서도 그러하다. 그러나 현실적으로 우리나라의 도시가스사업은 아직 초기단계에 있어 그 수요가 미미하므로 잔여물량의 발전용 사용이 불가피한 실정에 있다. 도시가스용 수요가 적다는 현실은 결국 도시가스 회사의 수익이 적다는

말이 되어 이들의 配管投資餘力이 거의 없다는 圖式으로 까지 連結되는데 이것은 마치 빈곤의 惡循環模型을 연상케 한다. 이러한 악순환의 고리를 차단하기 위하여 정부는 지난해 가스공사가 도시가스회사에 공급하는 LNG가격을 m³당 209.45원에서 171.90원으로 대폭인하케 하고, 수도권 7개 도시가스 회사의 惡性부채 356억원을 民生자금인 석유사업기금으로 貸換토록 지원한 바 있다. 그러나 이러한 조치는 문제의 일시적 해결을 위한 캄플注射정도에 지나지 않는 것이며 근본적인 치유책은 결국 가격체계의 합리화와 도시가스회사들의 성실한 투자노력에 달려 있다고 본다.

3. 價格균형문제

앞서 본 바와같이 앞으로 증가일로에 있는 가스수요를 감안할 때, 가스가 국내에너지 공급체계에서 차지하는 비중도 점점 높아만 갈 것이며, 이에 상응하여 가스가격에 대한 국민의 관심과 비판도 점점 커질 것으로 예상된다. 국내가스가격의 결정체제는 비록 LPG와 LNG가 性狀·輸入價格構造·諸稅 및 基金賦課率·거래단위등이 상이하어 각기 다른 계산틀을 가지고 있지만 크게 봐서 ① 도입원료비 ② 도입원대비 ③ 도매부문비용 ④ 소매부문비용으로 이루어져 있으며, 보다 자세한 내용은 다음 (表-7)에서 보는 바와 같다.

현행 가스가격정책의 주된 과제는 자원의 효율적 배분이라는 관점을 흐리지 않는 범위내에서 가스보급확대를 위하여 타에너지와의 가격경쟁력을 여하히 제고시켜 나갈 것인가 하는 점에 있다.

가스의 가격경쟁력 제고를 위해서는 무엇보다도 먼저 수입가격을 낮추는 노력을 경주해야 옳은 일일겠지만 이 문제는 國際資源市場의 需給狀況과 국제정치정세까지 결부된 복잡한 내용의 것이기에 여기에서는 詳論을 피하고 국내시장에서 제기되는 문제점만 우선 정리해 보고자 한다.

먼저 국내 LPG가격체계에서 제기되는 문제점은 다음의 두가지로 요약된다.

첫번째는 지난 88. 3. 11 LPG가격을 공장도기준으로 12.2%나 인하하였어도 아직도 국내 LPG의 공장도가격은 국내석유제품의 복합단가보다 다소 高價로 책정되어 있어서 LPG생산 및 수입·판매시에 높은 마진을 향유할 수 있어 생산증대와 수입사업을 둘러싼 산업구조의 歪曲

(表-6) 사우디의 LPG減量 供給내역

(단위 : %)

	1983		1984		1985	
	프로판	부 탄	프로판	부 탄	프로판	부 탄
1	-	-	-	-	▲ 25	-
2	-	-	▲ 30	-	▲ 60	▲ 60
3	-	-	▲ 30	-	▲ 15	▲ 15
4	▲ 60	▲ 60	▲ 15	-	▲ 10	-
5	▲ 60	▲ 60	▲ 15	▲ 5	▲ 10	-
6	▲ 50	▲ 10	-	-	▲ 30	▲ 5
7	▲ 30	▲ 5	-	-	▲ 25	▲ 5
8	-	-	-	-	▲ 25	▲ 5
9	-	-	-	-	▲ 15	▲ 5
10	-	-	-	-	-	-
11	-	-	-	-	-	-
12	-	-	▲ 30	▲ 30	-	-
年平均	▲ 14.0%		▲ 5.6%		▲ 12.9%	

〈表-7〉 국내가스價格의 決定體系

	L P G	L N G
○도입원료비	- FOB+위탁수송비	- CIF Base
○도입부대비	-도입원료비 17.6%	-도입원료비의 4.3%
○도매비용	{ 수입회사비용 기금(석유사업기금, 가스안전관리기금)	-가스공사비용
(소 계)	LPG도매가격 (→일반용/도시가스용)	가스공사공급가격 (→발전용/도시가스용)
○소매비용	-도시가스용: 지방도시가스사의 제조 공급 비용 -일반용: 유통판매별 수송비 및 공급마진	-수도권도시가스사의 공급비용
(총 계)	지방도시가스요금 및 일반용 LPG요금 (단위: 원/Kg)	수도권 도시가스요금 (단위: 원/m ³)

현상을 초래할 가능성이 잔존하고 있으며 이것이 나아가서는 LPG와 경쟁 및 代替可能油種과의 상대가격구조의 불균형으로 인한 자원배분의 비효율화 가능성도 있다는 점이다.

前者는 원유 정제시 부산물로서 3% 내외로 부생되는 LPG가 전체 油價中에는 稅前기준으로 네번째, 稅後기준으로 두번째 高價油種으로 책정됨에 따라 LPG를 많이 생산·판매하면 할수록 이윤폭이 클 것이므로 국민 경제적 입장과 에너지 산업구조 측면에서 바람직하지 않으면서도 관련업체에서는 LPG증산을 위한 각종 행위가 야기될 수 있으며, 또 하나는 LPG수급구조상 불가피하게 많은 물량을 수입공급해야 하나 수입시 국제가격과의 가격차이를 수입 LPG에 기금을 계속 부과해야만 하는 모순이 지속되고 있다는 점이다.

後者는 LPG와 소비부문에서 경쟁 및 대체가능성 있는 등유·경유·휘발유·연탄·전기등과의 상대가격구조가 합리적으로 유지되지 못함으로써 자원의 효율적 배분이 미흡한 점이라 하겠다.

두번째로는 국내 LPG 가격구조가 공장도 가격의 고가 책정과 정부부문비용의 과중으로 유통단계의 마진이 너무 적어서 안전관리의 소홀과 유통구조의 현대화가 지장을 받고 있는 점이다.

즉, LPG는 타유종과는 달리 가스폭발사고의 위험이 常存하고 있어서 사고예방적 차원에서 유통단계별로 안전관리비가 유통마진에 포함되어야 바람직함에도 불구하고

고 다른 석유제품과 같이 원유에서 생산되는 連產品으로 취급되어 같은 價格表안에서 일률적으로 취급됨으로써 최종 소비자가격은 실제보다 高價로, 유통마진은 실제보다 低率로 책정되는 모순을 안고 있다.

이상의 LPG가격체계의 문제점들은 앞으로 유가조정시 점마다 諸稅·基金等 정부부문비용을 과감히 축소하여 국내공장도 가격을 국제가격 수준으로 접근시켜 나갈 때 비로소 치유되어질 것으로 보여진다. 한편, LPG유통단계별 안전관리비용은 정부부문 비용이 대폭축소되는 계기에 무리없이 유통마진에 計上시켜야 할 것이라고 본다.

다음 국내 LPG 가격체계에서 제기되는 문제점은 앞서 본 바와같이, 수도권 도시가스용으로의 LNG 공급물량이 인도네시아로부터의 도입물량에 비해 지나치게 작아 보급확대가 시급한데 반해 LNG를 原料로 하는 都市가스의 타연료대비 가격경쟁력이 아직 未洽한 점이다. LNG의 가격경쟁력 제고를 위해서 지난 해 정부가 기울인 노력은 가히 필사적(?)이었다고 해도 과언이 아니다. 1987년도 한해 동안만 해도 3회의 價格調整, 2회의 가격인하를 실시하여 금액상으로는 m³당 도합 73.10원, 비율로는 29.8%가 인하되었다.

이 과정에서 정부는 가스공사의 투자비배분방식을 발전용·도시가스용간의 差等적용방식에서 均等적용방식으로 전환, 발전용 공급가격을 인상하고 도시가스용 공급가격을 인하하기까지 하였다. 그 결과 도시가스의 相對價格(동일열량단위기준)은 냉·난방용의 경우 경유대비

〈表-8〉 1987년도중 LNG가격인하내역

(단위 : 원/m³)

	'87. 3. 11(A)	'87. 5. 16	'87. 12. 26(B)	인하폭(A-B)
가스공사공급가	245	209.45	171.90	73.10(▲29.8%)
도시가스사비용	165	165	165	-
도시가스요금	410	374.45	336.90	73.10(▲17.8%)

146%, 산업용의 경우 LPG(일반용)의 122%수준까지 접근하였다.(경험적으로 유효경쟁 수준은 냉·난방용의 경우 경유대비 120%수준, 산업용의 경우 LPG대비 100% 수준으로 알려져 있다.)

그러나 지난 88. 3. 11 석유류가격의 인하조정으로 도시가스의 가격경쟁력은 또한번 急轉直下の 위기를 맞이하게 되어 냉·난방용의 경우 경유대비 157%, 산업용의 경우 139%까지 후퇴하게 되었다. 〈表-7〉을 통해서도 알 수 있는 바와 같이 일반석유류제품 및 LPG가격에는 상대적으로 고수준의 세세 및 기금이 부과되어 있어 이것이 유사시 완충기능을 하지마는 LNG에는 최소한의 정부부분비용만이 부과되어 완충이 거의 없는 실정에 있어 관계자들의 고민을 가중시키고 있다. 생각컨대, LNG가격은 LNG의 보급확대측면에서 당분간은 타부문의 일시적인 희생위에 자원의 효율적 배분을 다소 저해하는 한이 있더라도 價格支持政策의 실시가 불가피하다고 본다. 그리고 더 나아가서는 현행 유가구조로부터 LPG를 분리시켜 LNG와 같이 동일한 가스가격정책의 틀안에서 다루게 하는 문제도 신중히 고려해 볼 때가 되지않았나 한다. 그 이유는 첫째, LPG 수급구조상 국내생산분대비 수입

분이 차지하는 비중이 날로 증가하고 있어 LPG를 구태여 현행 유가틀안에서 存置시켜야 할 名分이 없으며, 둘째, 앞서 살펴본 바와 같이 LPG는 일반석유제품과는 유통마진을 달리 취급하여야 하는 특수한 사정이 있으며, 셋째, LNG의 도입 및 보급확대로 말미암아 앞으로는 LPG와 LNG가 하나의 가스정책하에서 가격·수급·유통문제 등을 다루어나가지 않을 수 없게 되었기 때문이다.

IV. 맺는말

가스산업의 안팎에는 이밖에도 가스보급확대에 따라 야기되고 있는 안전관리 및 유통구조 현대화문제, 가스기금관리제도의 개선, 한국·인도네시아간의 LNG도입계약조건개선등 많은 정책과제들이 있다. 이들 과제들에 대해서는 지면관계로 詳論을 피하겠으나 가스관계자들이 앞으로 시간을 두고 忍耐와 對話를 통하여 하나씩 풀어나가야 하리라고 본다.

끝으로 本稿에서의 견해는 가스정책에 관여하는 한 개인으로서의 의견으로 동력자원부의 公式見解와 다를 수도 있음을 분명히 하고자 한다. □

