



# 자원빈국의 에너지 정책



李 洪 基

〈한국방송공사(KBS) 보도국 경제부장〉

중요성이 조금 퇴색하고 있지만 알래스카의 상징이자 美國의 외곽 관문이라는 앵커리지의 존재가치는 조금도 달라지지 않고 있다.

이 앵커리지의 국제선 공항에 새벽 첫 비행기 도착시간부터 마지막 항공기 도착때까지 연중 무휴로 문을 열고 있는 곳이 있다. 바로 관광안내소다. 이곳에는 우리 한글을 비롯해서 주요 외국어로 된 앵커리지 관광안내서가 항상 비치되어 있다. 긴급한 때 언어지원 은행에 연락하면 30개국 언어로 통역안내를 받을 수 있다는 설명까지 있는 것을 보면 인구 25만에 불과한 앵커리지 전체가 관광지라는 느낌이 들 정도다. 얼핏 생각하면 있는 것이라고는 산과논과 야생동물과 빙하 뿐이니 이것을 밀천삼아 수입을 올리자는 속셈일 것도 같다. 그러나 관광일정을 보면 꼭 그런것만도 아니다.

1월의 개썰매 경기대회, 2월의 모피경매축제, 6월의 한밤의 태양마라톤, 8월의 야채전시회, 9월의 공예품 전시회등, 달마다 두서너 가지의 행사가 줄을 잇고 있다. 에스키모에서 인디언으로, 다시 러시아 무역업자에게 미국백인으로 땅의 지배권이 바뀌면서도 역사와 문화가 이어져 오늘의 관광자원으로 살아 있음을 확인할 수 있다.

쉽사리 없어지지도, 변하지도 않을 문화와 풍광

**국제선** 여객기로 북극항로를 이용할 때 반드시 경유하는 알래스카의 앵커리지, 서울, 런던, 뉴욕과의 비행시간이 각각 8시간 남짓 걸린다는 지리적 위치 때문에 항공교통의 요충지가 된 곳이다. 옛 소련의 붕괴로 북극항로의

(경치)과 자연을 파는 슬기로움은 어디에서 오는 것일까? 알래스카의 25세 이상 인구의 평균 교육년수가 12.8년으로 美國 전체 주 가운데 2위라는 고학력 때문만은 분명 아닐 것이다. 알래스카 전체 인구 55만명 보다 훨씬 많은 80여만명의 관광객을 해마다 끌어들이며 10억달러의 관광수입을 올리면서 관광업을 제2위의 고용산업 부문으로, 제3위의 소득산업 부문으로 키워온 것은 그들의 알뜰함과 꾸준한 노력이 맺은 결실일 것이다.

바로 이런 면모 때문에 90억배럴의 석유매장량 4,000억 입방피트의 천연가스 매장량, 20억톤의 석탄 매장량 등 美國 최대의 에너지 자원을 보유하고 있다는 오만함은 그 어디에서도 찾을 수 없다. 알래스카 전력공급원을 봐도 역시 그렇다. 천연가스가 65.6%, 수력이 13%, 석유가 11%, 석탄이 6.7%, 최근에는 베링해상에 6개의 풍력발전소까지 건설하였다. 멀리 보고 깊게 생각하는 그들의 준비성과 계획성이 부러울 뿐이다.

알래스카는 생산되는 모든 광물자원의 임차료와 조광권료의 25%를 떼어 영구기금을 만들고 이 기금의 이익을 전체 주민들에게 배당해줄 만큼 자원의 혜택을 누리고 있지만 광물자산에서 발생한 총소득에 대해 광업허가세와 채굴권세와 같은 특별자원을 부과해 지나친 자원개발을 억제하고 있다. 또한 자동차 연료에 대해서도 주류와 전기, 전화회사와 마찬가지로 특별소비세를 부과해 소비증가를 억제시키고 있다.

알래스카가 지난해 한국에 원유 7천6백만 달러어치와 석탄 2천만달러어치 등 모두 4억3천만달러어치를 수출했다는 점을 상기하면 저절로 고개가 숙여질 뿐이다. 굳이 알래스카의 사례를 든 것은 자원부국의 주도 면밀함에서 자원빈국인 우리도 뭘 배워야겠다는 절실함 때문이다.

지난해 우리는 3억9930만배럴의 원유와 1억1072만배럴의 석유제품을 수입하였다. 1년전보다 24.5%가 증가한 물량이었다. 여기에 쓰인 돈이 자그만치 101억 7천200만달러, 전체 수입금액의 1/8이다. 물론 석유류 제품을 17억6천만달러어치 수출했으니 까 석유 순수입금액은 84억2200만달러라고 하지만 이 금액 역시 너무 큰 규모다.

올 1/4분기만해도 원유와 석유제품이 1억 7290만 배럴이나 수입되어 지난해 1/4분기에 비하면 27%의 증가율을 나타내고 있다. 제품 수출을 뺀 내수용 수입만 따져도 지난해 1/4분기보다 18.9%가 늘고 있다. 우리경제 동향을 보면 총통화 증가율과 석유류 수입 증가율이 비슷하게 가고 있다. 물가 불안과 과소비 조짐이 병존하는 현상이다.

지난해 수출용 유류소비가 1년전보다 16.8% 증가하고, 전력소비도 경제성장율을 훨씬 웃도는 15%의 증가율을 기록하였다. 대형화되어가는 가전제품, 급증하는 자동차 보유대수 등 우리사회의 실속없는 과소비를 반증하는 수치들이다.

내 경우도 예외는 아닌것 같다.

91년 연초부터 4월말까지는 주행거리 3580km에 휘발유 값으로 18만원이 지출되었다. 올 연초부터 4월말까지는 주행거리 4510km에 휘발유 값으로 20만9천원이 지출되었다. 주행거리도 증가했고 휘발유 값지출도 16%나 늘어났다. (그사이 기름값 조정이 있었지만)

일부 선진국에서는 자동차 판매회사가 차종별로 세금, 감가상각비, 연료비, 보험료 등 자동차 운행에 따른 비용일체를 일목요연하게 정리해 소득 수준에 적합한 차량을 구입하도록 안내해 주고 있다. 본받아 마땅한 일이다.

지난해 말 현재 우리나라 자동차 보유대수는 승용차 273만대를 포함해 모두 425만대에 달했다. 1년 동안에 승용차는 31%가 늘고 전체 자동차는 25%가 증가하였다. 전국 가구수가 1135만 가구이고 자동차 보유가능성이 높은 20세 이상 44세까지 인구가 1860만명인 점을 감안하면('90 센서스 기준) 2천년대에 접어들면 자동차 보유대수는 어림잡아 천만대에 달할 것으로 전망된다. 수출용 연료를 위해 매년 정유시설을 증설하고 원유를 무한정 들여오도록 방치해서는 경제꼴이 제대로 될리 만무다. 휘발유 값이 생수값보다는 비싸야 할 것이고 우리의 원유수입 증가율이 전세계 석유소비 증가율과 비슷하게 갈수 있도록 강력하고도 인기없는(?) 에너지 절약책이 확정되어 중장기적으로 일관되게 추진되어야 한다. 그것은 자원빈국이 살아남을 수 있는 최선의 선택이기도 하다.