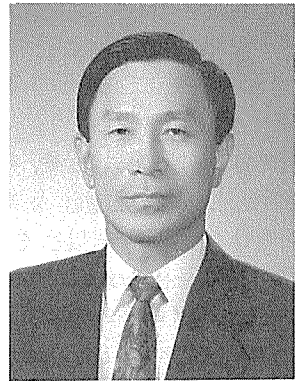


상표 표시제 (Pole Sign)를 실시한 지가 지난 7월 1일부터 1년이 되었다. 이제도는 실시 이전부터 석유업계내에서 찬반논란이 많이 있었고 작년 1년동안 몇번의 우여곡절을 겪었으며, 지금도 논란이 없는 것은 아니지만, 현재 전국주유소의 절대다수가 대리점과 상표표시계약을 체결하고 시행하고 있음으로 해서 유통질서 확립과 소비자 보호를 위해서 크게 다행스러운

적으로 시행하게 된 것이다. 석유에 대한 상표표시제는 유류 그자체에 상표를 표시하는 것이 불가능하기 때문에 석유유통업체가 단수의 공급자 상표를 게시하고 그 게시된 상표의 공급자가 책임지고 공급하는 유류만을 팔도록 하므로써 상표 표시에 가름하는 것이다. 그 게시장소는 주유소의 풀싸인표시대, 주유기, 운반차 등이다. 이렇게 하므로써 소비자는 자기가 선호하는

상표표시제 시행 1년의 회고



康星喆
<석유협회 상근부회장>

일이라 생각된다.
대부분의 상품에는 제조자나 공급자의 상표가 표시되게끔 되어 있다. 상표를 보고 소비자는 그 상품에 대한 신용도를 알게 되고 특정상품에 대한 선호도를 갖게 되며 공급자는 제품에 대한 품질을 책임지게 된다.
유류와 같이 형태가 없으면서도 대량으로 소비되는 제품은 상표를 붙이기가 곤란하여 상당기간 실시하지 못하고 있다가 지난해 7월1일부터 본격

「정유사가 책임지고 공급하는 유류」를 살수 있어 부정유류의 유통을 근원적으로 방지하고 제품의 품질에 책임소재를 명확히 하게 되는 것이며 정유사들로 하여금 경쟁적으로 품질과 서비스를 개선케 하고 가격을 인하하도록 하므로써 그 효과가 소비자에게 돌아가도록 하려는 것이다.
UR 협상이 타결되면 예외없이 대외에 시장이 개방될 것이란 것은 이제 누구나 다 아는 사실이다. 그리고 쌀시장개방 절대불가라는 우리들의

////////////////////

**앞으로는 관련업계 모두 합심하여 이러한 소모적인 논쟁이나
분쟁을 지양하고 대국적이고 건설적인 견지에서 다수 소비자와
국익에 도움이 되는 방향으로 대안과 개선책을 제시하여야 합니다.**

////////////////////

범국민, 범정부적인 노력도 불원간 국제적인 대세에 밀려 더 이상 효과가 없을지도 모른다는 점도 우리는 우려하고 있다.

이제 경제의 자율화 개방화시대를 맞아 우리가 시급히 해결해야 할 과제는 기업의 자생력과 국제 경쟁력을 갖추는 일이라고 생각한다. 더욱이 기간산업인 석유업계의 자생력과 국제경쟁력 강화는 우리가 살아 남기 위하여 필수 불가결한 것이다.

에너지소요의 90% 이상을 해외에서 도입해서 공급해야 하고, 그중에서 60% 이상을 석유업계에서 담당해야하는 입장에서 석유업계의 건전한 발전은 그 필요성을 아무리 강조해도 지나치지 않는다.

지금 우리업계에서 가장 시급한 과제는 시설고도화와 건전한 유통망 확립이다. 논제와 관련하여 시설고도화 문제는 차치하고 건전한 유통망 확립을 위하여 필요한 제도가 선진국에서 실시되고 있는 Pole Sign 제도란 것은 우리가 다 알고 있는 사실이다. Pole Sign 실시전의 우리의 유통망은 어떠한가. 사례를 들어보자.

80년대 중반에는 유사휘발유가 시중에 만연하여 연간 약 700억원에 이르는 특소세가 탈루되기도 하였고, 또한 자신도 모르게 유사휘발유를 사용한 소비자들이 자동차의 고장등으로 큰 피해를 입기도 하였다. 그리고 피해 소비자에 대한 보상이나 보호제도가 제대로 갖추어져 있지도 않았으므로 석유유통업에 대한 국민의 인식도 좋지 않았다.

그러나 이제는 상표표시제의 시행으로 소비자는 상표에 의한 품질보장과 서비스개선의 실질적인 혜택을 향유할 수 있게 되었으며, 유가가 완전 자유화 되면 정유사에 의한 가격경쟁효과가 소비자에게 곧바로 전달될 수 있을 것이다. 휘발유와 등유의 가격은 지난 91년 9월1일부터 자유화 되었지만, 이는 명목상의 자유화이며 전유종이 완전 자유화 되지 않았기 때문에 실제로는 정부의 행정지도를 받고 있는 제품으로 전국적으로 소비자가격이 거의 균일할 수밖에 없는 것이다.

이제 상표표시제의 시행1년을 회고, 평가, 분석하면서, 동 제도의 조기정착을 위하여 문제점과 미비점을 알아보고 개선책을 제시하고자 한다.

임상시험까지 마치고 제조된 의약품도 거의 모두 사소한 부작용이 있다. 그러나 부작용의 가능성에 비하여 병의 치료효과가 뛰어나기 때문에 인체에 미칠 약간의 역효과는 감수하고 약을 복용하게 된다. 어떤 새로운 정책이나 제도도 단점이나 부작용이 없이 완벽할 수는 없다. 상표표시제도 마찬가지다. 정책이나 제도의 평가기준은 다수에게 혜택이 돌아가느냐 소수 특정인에게 가느냐 여부와 국민경제에 도움이 되느냐 여부에 달려 있다고 할 수 있다.

이러한 관점에서 볼 때 상표표시제의 시행과정에서 야기되었던 특정 업계의 일부 분쟁제기는 소비자나 국익을 위해서도 결코 소망스럽지 못한 소모전이었다. 어느 업계나 자기권익을 주장할 수는 있으나, 그 주장의 논거는 소비자이익과 국익에 바탕을 두어야 설득력이 있으며, 그렇지 않을

때에는 집단이기주의로 치부되고 국민의 빈축을 사게 될 것이다.

또한 지역발단적인 문제로 상표표시제의 본말을 흐리게 하는 행태도 없지 않았다. 예를들면, 정유시간 제품교환의 금지요구같은 것이다.

우리나라는 정유공장이 편재되어 있고 대소비 지역도 편재되어 있어, 석유제품의 공급에는 엄청난 물류의 이동이 불가피하여 수송비가 방대한 규모가 된다. 특히 요즘처럼 철도·도로 등 육상 수송능력이 한계에 도달하고 해상수송도 선복량과 항만시설이 부족한 실정하에서 정유사의 제품교환을 금지할 경우 수송자체도 큰 문제이지만, 물류비용이 대폭 증가하게 될 것이며, 이는 결국 제품가격의 인상요인이 될 것이며, 국가전체로 볼 때 에너지낭비가 이만저만이 아닐 것이다. 간접적인 영향으로는 교통수요의 증가로 육상 및 해상 교통체중 상태가 더욱 악화되고 국내상품의 물류비용 확대에 의한 수출상품의 경쟁력 상실을 초래할 것이다. 이러한 이유에서 정부는 정유사들로 하여금 자사제품규격에 맞고 최소한의 필요물량에 한하여 제품교환을 하도록 하고 있다. 이와같은 정유시간 제품교환은 미국등 선진국에서도 관행으로 인정되고 있는 것이다.

이제 앞으로는 관련업계 모두 합심하여 이러한 소모적인 논쟁이나 분쟁을 지양하고 대국적이고 건설적인 견지에서 다수 소비자와 국익에 도움이 되는 방향으로 대안과 개선책을 제시하여야 할 것이다.

지금 세계각국은 경제대전에서 살아남기 위하여 혼신의 노력을 경주하고 있다. 온국민과 기업과 정부가 힘을 합해도 이 국제경제전에서 승리하기가 쉽지 않은 터에, 우리 관련업계가 이에 보탬이 되기는 커녕 목전의 작은 이익에 얽매어 사

소한 소모전으로 社力을 낭비해서야 되겠는가. 모두 일치단결하여 대외개방에 대비하기 위해 공동노력을 경주해야 할 것이다.

다음은 유통마진의 조기현실화이다. 유통마진은 상표표시제 시행의 전제조건으로 시행전에 일부라도 현실화 했어야 했다. 낮은 유통마진은 관련업계간 갈등의 한 요인으로 작용하고 있으므로 유통마진의 현실화는 빠를수록 좋다. 또한 그같은 정책적 결단이 상표표시제 조기정착의 관건이 될 수도 있다. 특히 주유소 설치 허가기준 완화로 신규주유소가 증가하고 있고, 신규주유소 증가율이 석유수요증가율을 앞지르고 있어, 주유소의 경영악화가 우려되고 있다. 적정수준의 마진은 정부가 보장해주되, 그이후 난립으로 인한 경영악화는 사업주가 책임져야 할 것이다.

끝으로 관련업계 상호 이해와 협력강화이다. 정유회사, 대리점, 주유소는 같은 석유업계이다. 석유업계의 균형적인 발전과 공존공영을 위하여, 그리고 개방화시대에 국제경쟁력과 자생력을 강화하기 위하여, 대승적이고 대국적인 차원에서 관련업계가 함께 고통을 분담하면서 공동노력을 경주해야 할 것이다.

이제 풀싸인실시 한뼘을 맞아, 이 제도가 걸음마 단계에 있는 만큼 너무 큰 기대를 하기엔 시기상조이다.

혹자는 상표표시제를 실시한 후 정유사간의 가격, 품질경쟁이 일어난 것이 무엇이나? 등등 불평도 할 것이다. 그러나 이와같은 문제는 정착단계에 가면 해결되리라고 본다. 우리 관련업계 모두가 풀싸인제도가 소기의 목적하는 바 대로 소비자, 주유소, 대리점, 정유사 모두에게 유익한 가운데 건전하게 조기정착되도록 협력해야 한다고 생각한다. ♣