

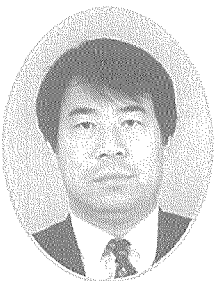
세계화와 국내 석유산업

1. 머리말

지나가던 사람이 농부에게 물었다. “세계화란 무엇입니까?” 농부가 답하기를 “세계화는 잘 모르겠고 우루과이라운드 때문에 우리 농민은 모두 굶어 죽을 수 밖에 없습니다.” 또 얼마를 더 가서 건축업자에게 물었다. “세계화란 무엇입니까?” 건축업자는 별 싱거운 놈 다 보겠다는 듯이 한번 힐끗 쳐다보더니 이렇게 대답했다. “얼마 전엔 국제화 하더니 이번엔 세계화라니 그럼 당신은 세계화란 의미를 정확히 알고 묻는 거요. 할일 없으면 집에 가서 낮잠이나 주무쇼. “역시 대답이 부실하구나 하고 생각하던 이 지나가던 사람은 자기의 질문이 너무 광범위하여 별효과가 없음을 깨닫고 다른 방향으로 물어보리라 걱정하였다.

마침 옆으로 소매업자와 정제업자가 같이 지나가고 있었다. 먼저 소매업자(나중에 안 일이지만 자영업자이었다)에게 물었다. “세계가 한마당이 되어 외국의 자본과 기술이 국내에 도입되면 어떻겠습니까?” 그 소매업자는 한참을 생각하더니 이렇게 대답했다. “그야 물론 당연히 외국 자본과 기술이 도입되어야지요. 그러나 도입되기 이전에 판매소수를 현재보다 더 늘리면 안되고 상표 표시제도도 폐지해야지요.” 동일한 질문에 정제업자는 이렇게 대답했다. “현재 준비가 되지 않은 상태에서의 도입은 바람직하지 않지요. 다만, 그것이 대세적 방향이라면 정부, 민간에 대한 장·단기적 대책을 마련하여 만반의 준비를 해야겠지요.”

이렇듯 세계화에 대한 각 개인, 각 기업의 해석이 다르며 이것을 자기



우 성 근
〈호남정유 경영기획팀 과장〉

한테 가장 유리한 방향으로만 설정하는데서 세계화의 개념 정립에 어려움이 있다. 정확한 세계화에 대한 개념 진단이 없이는 이를 획일적으로 적용할 수 없는 것이다. 얼마전 우리나라 대통령의 동남아 순방후 주창한 "세계화"의 개념은 아직도 개념 정립이 안된 상태이며 국내 모든 구석이 이 문제로 야단 법석을 떨고 있는 중이다. 이하에서는 세계화의 개념을 고찰하여 보고 이것과 석유 산업과의 연관 관계 및 석유산업에 미치는 영향을 파악한 후 이에 대한 우리의 적절한 대응 방안이 무엇인가를 알아보려고 한다.

2. 세계화의 개념

(1) 국제화와 현지화

국제화란 개념은 세계화란 용어가 나오기 전에 정부, 기업에서 자주 사용되던 단어중의 하나이며 국내에서 사용되기 시작한 것은 불과 몇년 밖에 되지 않는다. 부존 자원이 빈약한 우리나라는 수출을 통해 외화를 벌어들일 수밖에 없으니 이것을 위한 수단이 곧 국제화인 것이다.

국제화란 개념은 국제기업이라는 경영학상의 용어와 깊은 관계가 있는 듯 싶다. 50년대초 막강한 자금력과 기술력으로 무장한 미국 기업들이 자국에서 생산한 우수한 품질의 제품을 일본과 유럽 등으로 수출하면서 생겨난 용어가 국제기업이다. 즉, 종전의 국내에 한정되었던 시장

을 해외에 까지 확대하여 사업영역의 확장을 도모했던 것이다.

김영삼대통령의 APEC정상회담 이후 시드니 발언으로 시작된 세계화와 종전의 국제화의 정의를 놓고 국내에서도 의견이 분분하다. 국제화를 이에 세계화와 동일시하는 기업인도 있는가 하면, "우리나라를 중심으로 다른 국가 또는 국가군에 접근해가는 태도"라고 정의한 뒤 "국가간 이해관계에 바탕을 두고 협력보다는 경쟁을 앞세운 평면적이고 개별적인 개념"으로 확정한 사회 저명인사도 있었다.

그러나 이보다는 일본 고베학파가 정의한 국제화 개념이 세계화와 구별하기에 더욱 적절한 것 같다. 일본의 고베학파는 "국제화는 국가블록을 내걸고 자국기업이 국제시장에서 외국세를 눌러 이기는 것, 즉 기업내 서널리즘이며 조직 전체의 일관성을 갖고 본사에 의한 종합조정을 중시한다. 그러나 계층구조에 의한 컨트롤을 중시하기 때문에 관료적 조직 풍토가 생기기 쉽고 효율저하의 원인이 된다."라고 정의한 바 있다.

현지화란 개념은 국제화에서 나타나는 문제점을 해결하기 위하여 도입한 것으로 현재 각국의 거대기업들이 이 개념을 도입하여 해외시장을 확대하고 있다. 60년대에 이르러 유럽과 일본의 기업들은 어느정도 생산 능력을 갖추게 되었으며 이에 따라 해당 정부도 자국 산업보호를 위해 해외에서의 수입을 규제하기에

이르렀다. 특히, 제1차 석유파동 이후 나타난 극심한 경기 침체로 인하여 규제 더욱 강화되었으며 이를 피하기 위해 현지에서의 투자를 통한 영역확대를 꾀하였으니 이것이 다국적기업이다. 이는 각국의 자회사에 주체성을 부여하고 각국의 시장 특성에 따라 판매 전략을 세밀히 맞추는데 그 장점이 있으나 전체적인 종합 조정에 어려움이 있어 현대의 첨단 시설 및 다양한 소비 욕구에서 이의 실효성에 의문이 제기되기 시작하였다.

(2) 세계화

80년대 이후 운송, 통신 분야의 비약적인 발전은 현지화된 다국적기업으로 하여금 총괄적인 생산, 유통, 판매를 조정 가능케 함으로써 더 나은 성과를 얻을 수 있게 하였다. 이것이 국제시장의 다양성과 가변성에 대응하는 새로운 시스템으로 현지화에서 한걸음 더 나아간 개념 즉, 세계화 개념인 것이다. 국내 모 저명인사는 세계화의 개념을 이렇게 설명하였다. "세계화는 꿈과 이상을 갖고 경쟁보다는 협력을 우선하는 입체적이고 포괄적인 사고방식이다."

수출정책에 의해 경제발전을 이룰 수 밖에 없는 우리나라로서는 종래의 국제화, 현지화 개념은 한계일 수밖에 없으며 이를 극복하기 위한 국가적 명제가 세계화인 것이다. 그러나 이러한 간단한 설명뒤에는 무한한 의미가 내포되어 있음을 알아야

한다. 즉, 협력을 하기 위해서는 우선 우리의 경쟁력이 전제되어야 한다. 이러한 경쟁력 없이는 협력은 존재할 수 없는 것이며 설령 존재한다 하더라도 이는 약자의 입장이 될 수밖에 없음이 명약관화한 것이다. 따라서 경쟁력 우위야말로 우리가 추구해야할 진정한 세계화인 것이다.

(3) 국내석유산업의 세계화

앞에서 논한 세계화의 개념을 국내석유산업에 대응시키면 이렇게 될 것이다. "세계 유수의 메이저와의 긴밀한 협력을 우선시하여 국가간 장벽이 없는 동일체를 형성하는 것이다." 과연 이러한 개념을 우리가 받아들일 수 있을까? 받아들이면 우리는 이들과의 경쟁에서 살아남을 수 있을까? 여기서 우리는 다양한

대답을 들 수 있다. 석유산업은 생산, 유통, 판매를 총괄하는 포괄적 개념이므로 각자가 속한 분야의 자기이기적인 주장을 하게 될 것이다.

국내의 석유산업은 이제 국제화 초보의 걸음마 단계이다. 현지화를 거쳐 완전 무장한 국제적 기업과 싸워 이긴다는 보장이 없다. 우리는 현지화를 전혀 경험하지 못하였기 때문이다. 이제라도 정부, 민간 총체적인 단결에 의한 대응방안 만이 이를 극복할 수 있다.

앞에서도 지적했듯이 경쟁력 수반이 없는 세계화는 아무런 의미가 없다. 자기 이기적인 주장을 내세우기 앞서 국가경제적인 측면에서 총체적인 경쟁력 제고 방안이 무엇인가를 강구해야 한다. 그래야 치열한 세계의 싸움에서 이길 수 있는 것이다.

3. 국내 석유산업의 현황

90년대에 들어서면서 석유산업은 수요증가에 따른 정제시설의 확장, 정제시설의 고도화, 행정규제의 완화, 민간비축의무 부과, 상표표시제도의 시행, 유가연동제의 시행, 정유사에 대한 사후정산제도의 사실상 폐지, 공정거래 감시 강화 및 환경규제의 강화 등 일련의 급격한 환경변화로 인해 예측 불능의 혼란기에 접어들게 된다. 종전의 혼란이 주로 외부(해외)의 요인에 기인하였다고 한다면 90년대 초반의 혼란은 국내에서 기인하였다고 볼 수 있다. 이러한 혼란은 석유산업 전반에 걸친 완전 자율화의 전단계에서 나타나는 과도기적인 현상이라고 볼 수 있다.

〈표 1〉 수요 및 정제능력

(단위 : 천B/D)

구 분	※ 수 요	정 제 능 력	비 고
1963	21	-	1차 경제개발 2차년도
1973	248	400	1차 석유위기 직전년도
차 이	227	400	

※내수시장 기준

〈표 2〉 70년대초의 외국자본 참여 내역

구 분	지 분 비 율 (%)	정 제 능 력(천B/D)	비 고
대한석유공사	50%	17.5만 B/D	GULF, 1970. 6
호남정유	50%	16.0만 B/D	CALTEX, 1966. 12

〈표 3〉 80년대 말의 정제 시설 현황

(단위 : 천B/D)

구 분	유 공	호 유	한 화	쌍 용	현 대	계
정 제 시 설	280	380	60	60	60	840
분 해 시 설	0	0	0	0	34	34

◦석유정제시설의 증설

90년대 초에는 국내경제의 발전에 따라 석유수요도 급격한 증가를 나타내 정제시설의 증설을 필요로 하게 되었다. 정부도 이에 상응하여 국내 수요에 알맞는 정제시설 증설허가를 하게 되었다. 그러나 정부 허가용량 이상의 증설은 공급과잉 현상으로 이어져 석유산업 전반에 걸쳐 후유증을 유발하게 되었으며 현재의 국내 수요 증가를 감안하면 이로 인한 현상은 상당기간 동안 지속될 전망이다.

◦정부행정규제의 완화

신정부 출범이후 강력하게 시행된 행정규제완화 정책은 생산, 유통 전

분야에 걸쳐 많은 변화를 가져오게 하였으며 석유산업도 과도기적인 몸살을 경험하고 있는 실정이다. 석유산업의 행정규제완화 정책중 특히 유통부문에의 영향은 심대한 것이어서 주유소간의 거리제한 완화의 결과는 국내 석유정제업자간의 치열한 시장경쟁을 불러 일으키고 이 결과는 막대한 시장유통비용의 투입을 야기시키게 되었다. 행정규제완화 정책이 계속 시행되고 더 나아가 세계화를 주창하는 현금에서는 이러한 상황이 계속되어 질 것으로 예상된다.

◦석유산업의 자율화 가속

석유산업의 자율화 논의는 80년대

초부터 계속 되어져 왔다. 국가의 기간산업에 속하는 석유는 그 중요성으로 인해 석유가격, 이익, 수급 등이 정부의 강력한 통제하에서 일정한 질서를 유지하여 오고 있었다. 80초반부터 해제되기 시작한 석유가격은, 국민경제에 큰 충격을 미치지 않는 용제 및 항공유가 필두를 차지하게 되었다. 그이후 아스팔트, 납사가 가격자유화가 되었으며 일부 유종은 한부분에 대해서만 가격자유화가 되었다. 90년대에 이르러 휘발유, 등유가 가격자유화가 되었으나 행정지도란 명목으로 정부의 규제하에 계속 있었으며 그나마 유가연동제가 실시되는 '94년부터 다시 고시대상

〈표 4〉 80년대말의 가격자유화 유종 및 비율(1989, 내수시장, 물량기준)

유종	종	자 유 화 일	판 매 비 율	비 고
용제	계	1983. 2. 6	0.1%	
젯 트	유	1983. 2. 6	3.9%	JET A-1, JP-4
아 스 팔 트		1988. 11. 2	1.2%	
납 사	사	1989. 3. 27	11.9%	

〈표 5〉 정제시설 보유현황 및 계획

(단위 : 천B/D)

정 유 사	현재 정제능력	*증 설 계 획	증 설 후	비 고
유 공	610	200	810	'95말 완공
호 유	380	220	600	'95년 완공
한 화	275	0	275	
쌍 용	325	118	443	'95년 완공
현 대	110	200	310	'96년 완공
계	1,700	738	2,438	

*허가 기준

〈표 6〉 전국 주유소 증가비교

구 분	주 유 소 수	비 고
90년대초	2,967	'93. 11. 15 6대 도시 거리제한 철폐
94. 9월 현재	6,897	'95. 11. 15 전국 거리제한 철폐

으로 편입되었다.

유가자유화는 산업전반에 미치는 영향이 매우 커 신중을 기해야 할 것임은 당연한 일이다. '95년으로 예정된 유가완전자유화의 일정은 이제 우리 석유산업도 외국자본에 알몸을 드러내야 함을 의미한다. 정부가 세계화를 표방한 이상 정부의 규제도 과감히 풀어나가야 하겠지만 국내 석유산업의 현 여건상 단시일내에의 해제는 국가적 손실을 초래할 우려가 있어 단계적인 해제가 필요한 실정이다. 다만, 종전과는 달리 해제일정을 공시하고 중대한 사유가 없는 한 이를 이행하는 것이 올바른 수순이라 본다.

○수출의 증대

국내에서의 잉여정제능력은 해외 시장으로의 진출을 시도하는 계기가

되었다. 한정된 국내시장에서 생산 물량을 소화하지 못하면 결국은 해외시장으로의 판매외에는 별 방법이 없어 잉여정제능력을 보유한 정유사는 수출이라는 길을 개척하여 이를 타개하고 있는 실정이다. <표8>에서 나타나듯이 정제능력이 증가되는 시점에서 수출비중이 큰 폭으로 신장되는 것이 이를 잘 대변해 주고 있다. 그러나 수출의 경제성에 대해서는 긍정적으로 해석하는 사람과 부정적으로 해석하는 사람이 있어 이의 정확한 판단이 어렵지만 기본적인 상황으로 보아 지정학적으로 불리한 위치에 있는 우리나라가 싱가포르의 동남아국가보다 유리한 상황에 선다고 볼 수는 없을 것이다.

○고도화 시설의 신설

고도화시설은 막대한 자금이 투입

됨에도 불구하고 환경 변화에 대응키 위해 꼭 필요한 시설이다. 고도화 시설에는 여러가지가 있겠지만 여기서는 그중 중요한 증질유 분해시설 및 탈황시설만 대상으로 하고자 한다.

석유 수요 증가와 함께 경질화, 저유황화 현상은 과거의 단순정제 시설로는 이에 부응할 수 없게 되었으며 더욱이 세계화로 가는 길목에서는 고도화시설의 구비는 필수적인 것이 되었다. 이러한 고도화시설은 정부의 정책지원도 있었지만 주로 정유사의 필요에 의해 건설되는 것이 일반적이다.

○민간비축의무 부과

'92년 시행령 개정과 함께 시행된 동제도는 세계화로 접근하기 위한 하나의 조치로 이해될 수 있다. 정부

<표 7> 수출물량 증가 추이

년	도	수출물량(천bbl)	수출비율(%)	정제능력(천B/D)
1990		42,299	10.6%	840
1991		90,458	17.6%	1,035
1992		117,752	18.6%	1,675
1993		134,032	19.2%	1,675

※ 미군납/IBK, IAV, 총판매량중 수출비율

<표 8> 고도화 시설 현황 및 계획('94. 9월 현재)

(단위 : 천B/D)

	구분	유공	호유	한화	쌍용	현대
a. 현재	증질유 분해	30	-	-	-	34
	증질유 탈황	30	-	-	-	-
b. 계획	증질유 분해	50	70	40	70	-
	(완공년도)	(1996)	(1995)	(1996)	(1996)	
	증질유 탈황	20	50	30	30	-
	(완공년도)	(1996)	(1998)	(1997)	(1996)	
c. 합계	증질유 분해	80	70	40	70	34
	증질유 탈황	50	50	30	30	-

는 OECD가입과 함께 IEA의 가입을 적극 추진하여 왔으며 가입 요건중의 하나가 90일분에 해당되는 석유의 비축이다. 이에 정부는 정부의 실정으로는 이를 달성하기 어려운 점을 감안 민간비축의무제도를 도입하였으며 현재 정유사에 대하여는 28일에 해당되는 운영재고량만을 고시하고 있다.

현재 석유사업법상 순수 민간비축은 30일 범위내에서 정부가 고시하게 되어 있지만 현재는 1일도 고시가 안된 실정이며 운영재고량만 28일로 고시가 된 실정이다. 12월13일에 개최된 "석유산업 자유화"세미나에서 정부는 운영재고를 포함한 민간비축을 60일로 조정할 계획임을 밝혔다. 다시 말하자면 순수 민간비축을 32일로 하겠다는 것이다. 이렇게 되면 정부는 90일중 60일은 제외한 30일만을 충족시키면 된다. 즉, 비축의 의무를 민간에 떠넘긴다는 것이다.

비축은 유사시를 대비하여 막대한 자금이 묶임에도 불구하고 각국이 시행하고 있는 실정이다. 민간업자에 30일간의 민간비축 의무를 추가로 부과하면 이는 30일의 유전스가 단축되는 것과 거의 같은 자금 압박 효과가 발생될 것이다. 석유수요가 증가하면 할수록 비축량도 늘어나게 되고 저장시설을 더 건설하여야 한다. 이렇게 되면 정유사(수입사포함)는 매년의 경영성과를 그 해의 저장시설 건설에 투입하여야 할지도 모

른다.

○상표표시제도(POLE-SIGN SYSTEM)의 시행

주유소 유통 단계에서의 질서 확립 및 소비자보호를 위하여 시행된 동제도는 시행시부터 현재까지 끊임 없이 잡음이 일어나고 있는 실정이다. 특히, 주유소업계에서는 동제도가 정유사와의 예측화를 가속시킨다며 강력한 반대 의견을 주장해오고 있다. 그러나 주유소의 정유사 복수거래로 인하여 발생하는 품질 하자 문제는 동제도가 없다면 책임 귀결이 주유소에만 한정될 수 밖에 없어 동제도의 시행이 주유소에 절대적으로 불리한 제도만은 아닌 듯 싶다. 또한, 소비자 입장에서 보면 자기가 원하는 정유사의 석유제품을 구입할 수 있게 되어 소비자 만족을 높일 수 있는 제도로도 평가된다.

○환경규제의 강화

'90년대 부터 강화되기 시작한 우리나라의 환경규제는 국내석유산업의 구조 변화를 가져오게 하였다. 즉, 석유제품 소비구조가 경질화, 저유황화로 바뀌게 됨에 따라 필요한 석유제품을 수입하거나 자체 생산하여 공급하게 된 것이다. 세계적으로도 GREEN ROUND의 태동과 함께 유럽에서의 탄소세 부과 논의는 기름 한방울 생산되지 않는 우리나라로서는 국가경제적으로 큰 부담이 되지만 국민경제적으로는 깨끗한 환경을 조성하는 것이 우리에게 부여된 명제임을 생각할 때 이를 슬기롭게 극

복하고 더 나아가 세계화로의 도약을 위한 기반을 마련하는데 계기로 삼아야 할 것이다.

환경규제는 대기오염, 수질오염, 소음, 진동, 악취물질 및 폐기물등 여러 분야에 걸쳐 있지만 대기오염 부문에서 연료유의 규격 및 사용지역 제한 등이 석유산업과 가장 밀접한 관련이 있으며 업계 또한 여기에 부응코자 막대한 자금등을 투입하여 탈황시설등을 건설하였거나 건설하고 있는 실정이다.

4. 세계화와 석유산업

(1) 석유산업의 현주소

국내석유산업은 신규참입이 억제된 채 정유5사에 의한 과점체제로 운영되어져 왔다. 과점체제는 특성상 가격조작등의 담합 현상이 발생할 가능성이 가장 높은 상태이지만 국내 석유산업은 구조의 비대칭성으로 인하여 가격 담합같은 불공정거래행위는 없었다. 정부의 고시가격 체제임에도 불구하고 오히려 가격인하 경쟁을 통한 시장확대를 도모하고 있는 실정이다.

정부의 대외개방일정에 따라 국내 석유산업도 이제 외국자본의 유입이 불가피하게 되었다. 석유정제업은 종전부터 외국자본의 지분이 50%를 넘지 않는 요건으로 유입이 가능하였으나 이것도 정부의 허가가 있어야만 가능하였던게 사실이다. 이제 정부의 세계화 정책에 부응하여 석

유산업도 대외개방의 범주에 서서히 진입하고 있는 실정이다.

대외개방이 임박했음에도 국내석유산업은 시장확보라는 명목으로 치열한 경쟁을 계속하고 있는 실정이다. 물론, 시장경쟁의 결과로 가격을 인하하면 외국의 자본은 경제성 상실로 국내 진입을 포기할 지 모른다. 그렇다고 이를 위해 경쟁을 계속할 수는 없는 것이다. 지금까지 정부가 취해온 강력한 유가정책으로 인해 석유산업은 마땅한 내부재원 하나

없는 실정이다. 고도화시설등을 구비해야 국제경쟁력에 대응할 수 있음은 재론할 필요가 없지만 여기에 투하되는 막대한 자금은 사실 외부 차입으로는 힘겨운 실정이고 보면 정부의 강력함은 오히려 석유산업의 국제경쟁력을 저해하지 않았나 싶다.

국내 석유가격의 가격구조 변경은 유가연동제와 더불어 유가완전자유화의 전단계로 이해되고 있지만 석유산업의 대외개방을 위해서는 필연적인 수순인 것이다. 즉, 정부는 중

래의 산업보호 및 민생안정 차원의 정책에서 탈피하여 국제 시장으로의 접근을 위한 시도를 하고 있는 실정이다. 이제 우리 석유산업도 일경 국제화하였다는 느낌이 들지만 아직은 어느것 하나 가시화 된 것이 없다. 오히려 금년초 유가연동제를 시행하면서 종전에 가격자유화한 유종을 정부고시가격으로 다시 편입시킨 것은 어찌보면 행정규제 강화가 아닌 가 싶다.

석유정제업의 신규참입은 오래전부터 계속 되어져온 해묵은 논쟁거리 중의 하나이다. 그럼에도 이에 대한 관심이 높은 것은 정제시설의 증가로 인한 후발업체와의 시장확보를 위한 싸움을 피할 수 없기 때문이다.

이제 세계화가 진행되면 가장 먼저 등장할 항목이 신규참입일 것이다. 이것에 대한 정부의 논리는 여지껏 과잉투자란 명목으로 억제해 왔지만 이것 역시 논리에 안맞는 것이다. 정부의 규제는 합목적적으로 효율성을 먼저 내세워야만 한다. 이 규제가 궤도를 이탈하는 경우에는 국민경제적으로 손실이 발생되며 이에 대한 책임을 부담하는 사람은 아무도 없다.

〈표 9〉 비축 부과 현황

년 도	구 분	정 유 사	LPG 수입사
1993	운 영 재 고	27일	15일
	민 간 비 축	0	0
1994	운 영 재 고	28일	15일
	민 간 비 축	0	0

〈표 10〉 상표표시 계약 체결 현황

구 분	1994. 9월 현재	비 고
총 주유소 수	6,897	
상표계약 체결 주유소	6,893	
체결률 (%)	99.9%	

〈표 11〉 탈황시설 현황

구 분	1990	1994. 6	비 고
경질유탈황시설	4.7	196	등·경유/납사탈황
중질유탈황시설	-	30	B-C유 탈황
계	4.7	226	

(단위 : 천B/D)

〈표 12〉 석유의 경질화, 저유황화 추이

구 분	경 질 유	중 질 유	비 고
1990	67.2%	32.8%	LPG는 경질유에 포함
1991	67.2%	32.8%	B-A, B-B는 중질유에 포함
1992	69.2%	30.8%	
1993	70.5%	29.5%	
1994. 6	70.7%	29.3%	

(2) 세계속의 국내석유산업

○메이저와 국내 정유사

세계화가 진전되면 국내·외 시장에서 세계 유수의 메이저와 싸움을 벌여야 할 것이다. 막대한 자금력을 바탕으로 한 이들은 싸움판에서 자라난 싸움꾼이라 힘과 기술도 우리보다 현수 위임은 분명하다. 우리가 세계속으로 뻗어 나가기 위해서는 지금이라도 이에 대응하는 준비를 하지 않으면 안된다.

○세계화와 국내산업

세계화와 국내산업의 관계는 어떻게 될까? 세계화에 대한 의미 파악이 각각 다르다 보니 분명 정부가 생각하는 개념과 업계가 생각하는 개념이 일치한다는 보장이 없다. 또한 업계간에도 그 해당되는 사안마다 각자 주장이 다르게 나타날 것이다. 따라서 여기에서는 일반적으로 국가경제적인 이익이 되는 쪽으로 방향을 설정하고자 한다.

정부의 세계화에 대한 개념을 정확히 파악한다는 것은 불가능할지 모르지만 현재까지의 정부가 취해온 일련의 조치를 분석하여 보면 전면적이 아닌 보수적인 차원에서 단계

적으로 적용할 것으로 예상된다. 유가완전자유화 시점을 계속 미루어 왔고 이에 덩달아 신규참입 제한도 계속 유효하게 되어 왔다. 따라서 단계적이라는 말도 정확한 시간 개념이 없이 적용되어 온게 사실이다. 그러나 이제는 이에 대한 명확한 개념을 도입할 필요가 있다. 왜냐하면 정부 정책의 변화는 각 개별 기업의 사업계획에 일대 수정을 요하기 때문이다.

얼마전 미래의 수송체계인 송유관의 사업계획을 변경시키는 바람에 각 기업에서는 사업계획을 대폭 손질한 적이 있었다. 즉, 무계획한 변경은 기업의 비용지출을 수반하게 되고 신뢰성을 상실하는 결과만 가져올 뿐이다. 이러한 눈에 보이지 않는 비용의 지출은 세계화로의 진출에 걸림돌이 될 뿐이다.

기업의 세계화에 대한 입장은 그리 반가운 것만은 아니다. 기름 한방울 나지 않는 나라에서 석유산업의 전면 개방은 막대한 외국의 자본에 의해 시장을 크게 잠식당할 우려가 있기 때문이다. 그러나 정부가 세계화에 대한 개념을 국내산업을 보호하며 세계로의 진출을 적극 지원하

여 주면 모르겠지만 현 여건하에서는 불가능할 것이다. 우리는 이제 세계화에 직면하여 있다. 이 세계화를 슬기롭게 대처하고 극복하는 방안을 모색하는 것이 필요한 시점이다.

5. 세계화에의 대응방안

(1) 지속적인 경영혁신을 통한 경쟁력 제고

세계화의 무대에서는 끊임없는 자기혁신만이 살아 남을 수 있다. 여지껏 국내석유산업이 받아오던 보호막은 이제 더이상의 보호막이 될 수 없다. 합리적인 경영방식을 통한 경쟁력 제고야말로 경쟁에서 살아남을 수 있는 길인 것이다. 그리고 이러한 혁신은 끊임없이 지속적이어야 한다.

(2) 석유산업의 자율화 가속

석유산업의 자율화 논의는 80년대 초부터 계속 이어져 왔다. 국가의 준기간산업에 속하는 석유산업은 그 중요성으로 정부의 규제가 계속되어져 오게 되었지만 정부가 세계화를 표방한 이상 정부의 규제도 과감히 풀어야 한다. 그러나 국내 석유산업의 현 여건상 단시일내에의 완전 해

〈표 13〉 석유산업 대외개방일정

구 분	개 방 일 정	비 고
석 유 정 제 업	계획 없음	현재 일부(50%) 개방
주 유 소 운 영 업	'98년 이후 검토	유가자유화후 2~3년내 개방
액 체 연 료 소 매 업	1995. 1.1 개방	
석 유 도 매 업	-	처음부터 제한이 없었음
충 전 소 운 영 업	1997. 1.1 개방	

제는 사회적 혼란을 초래할 우려가 있어 단계적인 해제가 필요한 실정이다. 다만, 종전과는 달리 해제일정을 공시하고 중대한 변동 사유가 없는 한 이를 이행하는 것이 올바른 수순이라 본다.

(3) 시설고도화를 통한 제품의 고품질화

환경규제의 강화와 국민 생활수준의 향상은 국내석유수요구조를 저유황화, 경질화로 이행토록 하는데 있어 주요인이 되었다. 이제 정유사는 이러한 시대적 변화에 적극 대응치 않으면 안된다. 또한 시설고도화를 통한 고부가가치 제품의 생산은 미국의 실례에서도 나타났듯이 이를 등한시 하면 경쟁에서 도태된다는 것을 명심해야 한다. 이러한 고도화 시설은 국내 석유산업이 세계화에 대응키 위한 최첨병이 될 것이다.

(4) 수송/저장시설의 확충

수송, 저장시설은 원활한 석유 수

급을 위해서는 필수불가결인 요소이다. 또한, 현대 마케팅에 있어서 적기/적시의 제품 공급은 대소비자 관계 및 회사 이미지 제고에 있어서도 큰 몫을 차지하거나 회사의 이익 구조 개선에 있어서도 일익을 담당한다. 석유산업의 대외개방이 가속화 될수록 수송/저장시설의 확충은 경쟁력을 선점한다는 데 큰 의미를 가지고 있다. 수송, 저장망의 확충은 유사시에 대비한 비축기능을 보유하고 있어 석유위기에 일익을 담당할 수 있는 기능도 가지고 있다.

현재 정부는 경인송유관의 완공을 계기로 석유류의 전국적인 공급 네트워크 구축을 진행중에 있으며 남북송유관이 완공되는 '95년도에는 전국적인 네트워크로 석유의 안정적인 공급과 함께 수송비의 절감을 통한 국민경제적인 이익을 꾀할 수 있게 되었다.

(5) 유통망 체계 정비

대외개방이 될 경우 외국자본이

맨 처음 진출할 부문은 유통부문이 될 것으로 예상된다. 국내에서의 유통시장 현황은 과거 정부의 유통업 진출금지에 따라 자영주유소가 주류를 이루게 되었다. 이러한 유통구조의 취약은 대외 개방의 경우 막대한 자금의 위력에 의해 단시일 내에 무너지게 될 것이다. 또한, 주유소 거리제한 완화 내지 폐지 이후 급격히 증가한 주유소는 심각한 경영난에 봉착하게 되어 자금의 유혹을 뿌리치기가 어려울 것이다. 현재 시행중인 상표표시제는 이러한 단점을 일부 해소할 수 있을지 모르나 근원적인 치유책은 될 수 없다. 세계화가 되어 국내 석유산업이 외국의 자본과 경쟁을 하는 것이 대세라 치면 우리의 내부 세계화를 먼저 완결한 다음이어야 할 것이다.

현재 국내에서의 치열한 유통망 확보 싸움은 세계화에 아무런 도움이 되지 않는다. 오히려 우리의 안방을 적에게 내줄 뿐이다. 국내 기업간에 전략적 제휴가 필요한 시점이다.

(6) 환경규제에 대응

환경보호운동은 전세계적인 핫 이슈이다. 내가 살고 있는 주변 환경은 곧 나의 생명의 근원이라는 것을 깨달은 것은 최근의 일이다. 화석 연료

〈표 14〉 정유사 정유부문 손익추이

(단위 : 억원)

년	도	허용이익	실 손익	차이
1990		1,273	213	△1,060
1991		1,275	△300	△1,575
1992		1,589	105	△1,484
1993		1,732	208	△1,524

〈표 15〉 유가연동제 시행 및 가격구조 변경

일	시	국내 석유가격 구조변경	연 동 기 준
1994. 2. 15 ~ 9. 14		싱가폴 가격 30% 반영	국내 원유도입 평균가
1994. 9. 15 ~ 10. 31		싱가폴 가격 50% 반영	"
1994. 11. 1		싱가폴 가격 50%이상 반영	OMAN/DUBAI 평균 기준

에서 배출되는 공해물질은 개발도상국에서 정도가 심한 편이지만 세계화가 되면 될수록 선진국도 이에 대한 지대한 관심을 가지고 있는 분야이기도 하다. 그 예로 탄소세 도입에 대한 논의는 이미 실행단계에 와 있으며 일부 국가는 실행중에 있다. 앞으로 세계화가 되면 될수록 이에 대한 세계적인 규제는 심화될 것이며 우리도 이에 대한 대비책을 준비해야만 한다.

(7) 정부와 민간기업의 유기적 협조채널 구축

세계화는 정부, 민간이 개별적으로 행동하는 개념이 아니다. 과거 규제 일변도에서 탈피하여 세계속에서 기업이 살아남을 수 있도록 정부는 지원자로 변해야 한다. “내가 이 일을 해주면 누가 득을 보는데”하는 생각은 세계화에서는 금물이다. 기업이 국제경쟁에서 살아남는 것은 곧 국가와 국민이 살아 남는 것을 뜻한다.

(8) 정보의 필요성 인식

정보는 현대사회에 있어서 기업의 운명을 좌우할 정도로 큰 위력을 가지고 있다. 비약적으로 발전한 통신/컴퓨터 분야는 이를 얼마나 잘 활용하느냐에 따라 그 기업의 경영성과에 결정적인 영향을 미친다. 세계화는 최첨단의 시설을 가지고 최고의 인력이 경쟁하는 전장이다. 신속, 정확한 정보야말로 유리한 고지를 선점할 수 있는 최상의 무기인 것이다.

(9) 국제적 인재 양성

세계화 시대에는 이에 걸맞는 국제적 인재가 필요하다. 현재는 이를 비용으로 생각할지 모르나 인재의 양성은 자산에 속한다. 기업은 결국 인간이 움직이기 때문이다. 고질의 국제적 자산이 많이 쌓일수록 세계속에서 살아남을 수 있는 확률이 높아진다.

6. 맺는 말

우리나라의 기업은 60년대 이후 약 20여년간 정부의 수출드라이브 정책에 호응하여 국제기업으로의 모습을 갖추게 되었다. 반면에 현지에 직접 투자를 하여 생산 거점을 마련하는 다국적기업으로 탈바꿈한 것을 불과 몇년밖에 되지 않는다. 그런 연유로 우리나라의 기업이 현지에서 뿌리를 내리지 못한 상황에서 세계화로 방향 선회는 얼었던 땅이 이른 봄에 들뜨듯이 현지 적응력을 갖추지 못한채 사그러질 가능성이 높은 것이다. 우리는 이에 철저한 대비를 하여야 한다.

이제 세계화시대가 전개되려 하고 있다. 세계화시대는 국경이 없는 시대이다. 국가간의 통제는 이제 의미가 없다. 이미 그 같은 통제는 가버린 시대의 유산이고 잃어버린 시대(LOST TIME)의 한갓 잔영에 불과하다.

세계화는 세계가 하나의 시장이 된다는 의미이다. 기업의 운영, 기업의 전략이 하나가 되어 종전의 한나라의 시장의 의미가 전세계가 하나의 시장으로 확대되었다는 것을 의미한다. 시장은 성공과 실패가 분명한 냉엄한 현실의 세계이다. 시장의 실패는 동정이 없다. 가장 혹독하고 차디찬 것이 시장의 생리다. 이제 우리는 그 생리 속으로 들어가고 있다.

〈표 16〉 메이저와 국내정유사의 매출('93)비교

구 분	매출액(백만 \$)	당기순이익(백만 \$)
EXXON	97,825	5,280
ROYAL DUTCH SHELL	95,134	4,505
MOBIL	56,576	2,084
BP	52,485	924
ELF	37,016	189
ENI	34,791	267
TEXACO	34,359	1,068
CHEVRON	32,123	1,265
국내정유사	16,447	130