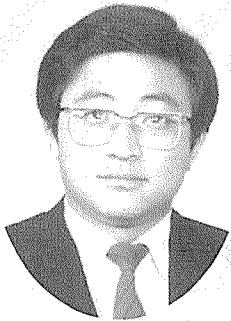


# 환율변동이 정유산업에 미치는 영향



이창재  
〈쌍용정유 업무부 차장〉

## 1. 머리말

우리는 일반적으로 환율 1%(약 8원/US\$)가 상승되면 비용이 얼마나 증가되는지에 대하여 질문한다. 그러나 별 오류가 없어 보이는 이 질문은 잘못된 것이다. 왜냐하면 환차손(외화부채의 원화표시금액의 증가분)은 환율이 상승되면 곧바로 비용으로 계상되어 질수 있지만 환율 상승에 따른 원가 상승분(원재료 구입비용의 증가분)은 일정기간이 경과되어야만 계상되어질 수 있기 때문이다. 즉 시간개념(Time-lag)을 도입하여야 환율의 영향을 전부 계상할 수 있는 것이다. 따라서 위의질문은 환율이 일정기간(예 : 분기당 또는 1년간) 1% 상승시 비용이 얼마나 증가되는지로 수정되어야 한다.

이러한 개념의 혼란현상은 Stock개념과 Flow개념이 혼재되어 있는 시안에서 흔히 발생하는데, 환차손은 Stock개념(일정시점에서 발생)인 반면 환율 상승에 따른 원재료 구입비용의 증가분은 Flow개념(일정기간동안 발생)이다. 따라서 환율을 논할 때에는 반드시 이점을 주의하여야 한다.

우리나라의 석유제품 가격은 97년도부터 자유화된다. 가격이 자유화되고 석유제품 수입이 자유화된 이후 환율이 큰 폭으로 변동될때 Stock개념및 Flow개념에 의한 비용 증가분이 과연 가격에 전부 전가될 수 있을 것인가, 전가되지 않을 경우 정유산업은 어떠한 영향을 받게 되는 것인가?

환율 변동이 정유산업에 미치는 영향을 가격자유화를 앞둔 현시점에서 살펴보는 것은 매우 의미있는 일일 것이다.

## 2. 정유산업에 있어서 환율의 영향이 미치는 부분

(1) 원유도입비용 (원화 표시 원유가)

원유는 달러로 수입되고 있으므로 선적일 환율의 변동에 따라 그 도입비용은 변동되지 않을 수 없다. 또한 순수 원유 도입비 이외에도 도착후 지불되는 정부부문 비용인 부과금 및 관세, 부대비용등이 달러로 지불되므로 환율의 영향을 직접 받고 있다. 원유도입비용의 변동은 손익계산서상의 매출원가 증감으로 나타난다.

**원유는 달러로 수입되고  
있으므로 선적일 환율의  
변동에 따라 그 도입비용은  
변동되지 않을 수 없다**

원유 수입에는 *Shipper's Usance* 와 *Banker's Usance*가 이용되고 있다. *Shipper's Usance*란 산유국 측에 의해 공여되는 외상으로서 기간은 관례적으로 30일이며, 30일 이상 사용시에는 추가사용일에 대한 이자가 FOB 가격에 포함되며, 우리나라 평균 *Shipper's Usance* 사용기일은 약 50일 정도이다.

*Banker's Usance*란 *Shipper's Usance* 기간이 경과된 후

산유국에 지불되는 수입대전을 은행을 통해 조달하는 단기 외화차입 형태로서 그 이용기간은 평균 약 110일 정도로서 미국 금융시장을 이용한 어음 할인방식인 *B/A (Banker's Acceptance)* 금융과 유럽 금융시장의 *LIBO* 금융이 흔히 이용되고 있다.

이러한 유전스금융은 왜 이용되는가?

정유사가 원유를 도입한 후 제품을 생산하여 판매대금을 회수하기까지는 원유 수송기간, 채고 보유기간, 외상매출기간등 상당한 기간이 소요되므로 이 기간동안의 운영자금이 필요한 것이다. 이런 운영자금을 자기 자금으로 충당하기에는 너무 막대하여 국제적으로 모두 유전스금융을 이용하고 있다.

이러한 막대한 자금을 유전스 금융으로 쉽게 조달할 수 있는 것은 실물의 흐름이 뒷받침되고 있어 상환불능의 가능성이 거의 배제될 수 있기 때문이며, 이런 이유로 까다로운 재무구조 조건이나 담보제공 없이도 자금 조달이 가능한 것이다.

#### (4) 환차의 기업회계처리

원유 수입을 포함한 외환거래에 있어서 환차 발생시 기업회계처리방식은 대개 다음과 같다.

첫째, 원유 수입거래가 행해진 날 (선적일)의 환율로

## (2) 환차손익

원유 수입에는 보통 수입금융(보통 유전스라고 함)이 이용되고 있다. 따라서 원유 구입시점의 환시세로 달러에서 원화로 환산한 금액이 원유 도입비용으로 계상되지만 실제 자금 결제는 구입시점이 아닌 수입금융의 결제시에 행해진다. 여기서 환율 변동으로 인해 결제시 금액과 구입시 금액 사이에는 차이가 발생하게 되는 데, 이것이 「유전스 환차손익」으로서 정유사에게는 여간 괴로운 존재가 아니다.

또한 정유산업은 대규모 장치산업이기에 그 건설에는 막대한 투자자금이 소요되는 바, 정유사는 그 자금의 일부를 외국으로부터 장기 차입형태로 도입하지 않을 수 없다. 이 외화 장기 차입금액의 원화표시 금액이 또한 환율 변동으로 증감하는데, 그 증감폭이 「외화차입금 환차손익」이다.

환차손익은 유전스 환차손익과 외화차입금 환차손익을 포괄하는 의미로서 원유 도입비용과는 달리 손익계산서상 영업외 비용 또는 영업외 수익의 증감으로 나타난다.

## (3) 원유수입금융

환산한 금액을 매입가로 계상한다. 수입 유전스 결제일까지의 환차손익은 금융차이의 일종으로 해석하여 매입원가에 포함하지 않는다. 따라서 선적일의 환율에 의해 원유 도입비용은 확정되게 된다. 도착후 발생하는 제반 부대비용은 발생주의 원칙에 따라 발생시점의 환율에 따라 환산한 금액을 계상하게 된다.

그러나 필자는 *Shipper's Usance* 기간 (특히 30일분)에 해당하는 환차손은 금융차이라기 보다는 매입원가로 보는 것이 타당하다고 생각하며, 따라서 환차손을 매입원가에서 제외함은 재검토할 필요가 있다고 생각한다.

한편 원유 구입시점을 정유사는 일반적으로 선적일을 기준으로 하여 매입액을 계상하고 있지만 정부(통산부)는 통관일을 기준으로 제반행정을 펴고 있으며, 일부 국가는 도착시점으로 매입액을 계상하기도 한다. 수출의 경우는 보통 실현주의 원칙에 입각하여 *Nego*시점으로 판매수익을 인식함이 관례이다.

둘째, 원유의 수입에 따른 외화 단기채무에 있어서는 선적일의 환율과 결제일 환율과의 차이, 즉 결제 환차손이 발생한다. 또한 발생시점과 결제일 사이에 결산일이 있는 경우에는 결산일의 환율에 의해 환차손을 평가하게 되어 있다. 따라서 이 경우 채무 발생시점의 환율과 결산시의 환율 차이가 환차손으로 계상된다.

### 3. 환율변동이 정유산업에 미치는 영향

#### (1) 현 유가연동제하에서의 영향

**유가연동공식과 무관한  
수출분과 가격자유화 품목의  
내수판매분의 경우에는  
현물시장 가격에 따라  
연동되므로 환차손 부분이  
전혀 반영되지 않아  
정유사 손익에  
큰 영향을 미친다**

현행 국내 유가연동공식에 의하면 환율 변동에 따른 원유 도입비용의 증감부분과 환차손익이 자동적으로 반영되도록 되어 있다. 따라서 국내 유가연동공식의 영향을 받고 있는 가격고시품목(휘발유, 등유, 경유, B-C유)의 내수 판매분에 대하여는 이론상 환율 변동이 정유사 손익에 영향을 주지 않고 있다.

그러나 국내 유가연동공식과 무관한 수출분과 가격 자유화품목(나프타, 아스팔트, 항공유, 용제등)의 내수 판매분의 경우에는 국제현물시장에서의 가격(달러 배이스로 거래됨)에 따라 연동되므로 환율 변동에 따른 원유

도입비용의 증감부분은 대체적으로 반영되지만, 환차손익 부분은 전혀 반영되지 않으므로써 정유사 손익에 지대한 영향을 미치고 있다.

#### (2) 환율상승과 석유제품 수출

일반적으로 환율이 상승되면(원화가치가 절하되면) 수출이 유리해지는데, 그 이유는 첫째, 원재료 구입시점보다 제품 수출시점의 환율이 더 높게 되면 그 시점에서 환율 상승분만큼 차액(판매수익은 환율 증가분만큼 증가하고 원재료 구입비용은 불변이므로)을 향유할 수 있기 때문인데, 환율이 지속적으로 상승될 경우에만 가능하다. 둘째는, 일단 환율이 높게 되면 원재료 구입비용과 수출가격의 차이 즉, 마진에 대한 원화 표시금액이 증가하므로 수출업자에게는 마진이 다소 늘어나게 되는 것이다. 그러나 주로 첫번째 이유 때문에 수출업자는 환율 상승을 기대한다.

그러나 석유제품의 수출의 경우는 입장이 전혀 다르

다. 왜냐하면 수출용 원유 도입 시 유전스 금융을 사용하기 때문인데, 환율 상승시 환차손이 크게 발생되어 위의 두가지의 이익 요인을 상쇄하고도 남는 환차손이 크게 발생한다. 따라서 환율 상승은 석유제품 수출의 경우 불리하게 작용한다고 말할 수 있으며, 수출가격에도 환차손을 반영할 수 없다.

### (3) 석유수출 및 유가 자유화 조치 이후 영향

97년부터 우리나라도 석유수출입 자유화 및 유가 자유화를 실시하게 된다. 이에 따라 정유사 이외의 자도 석유제품을 수입할 수 있게 되며, 국내 석유제품가격도 시장원리에 따라 결정될 운명이다. 문제는 환차손익의 국내 가격 반영이 어려울 것이라는 데에 있다. 가격이 자유화된 유럽 국가의 경우를 살펴 보면, 석유제품의 수입도착가 수준에서 국내가격이 결정되고 환차손익은 전혀 가격에 반영되지 않는다. 현재 자유화 유종의 국내가격에도 환차손익은 반영되지 않고 있다. 따라서 우리나라의 경우에도 가격 자유화가 시행되면 다소의 시일은 걸릴 수 있겠지만, 결국 수입제품과의 경쟁으로 인해 석유제품별 수입도착가 수준에서 국내 가격이 결정될 것으로

**97년부터 석유수출입 및 유가가 전면 자유화될 경우 문제는 환차손익의 유가반영이 어려워 환차손익을 정유사가 고스란히 책임질 수 밖에 없게 된다**

전망된다. 이 경우 환차손익은 정유사가 전적으로 책임질 수 밖에 없게 된다.

급격한 환율 변동시마다 대규모 환차손익이 발생하게 되면 정유산업은 크게 흔들릴 것이다. 예를 들어 환율이 30원/US\$ 상승되면 정유업계에 약 2,300억원의 환차손이 발생될 것이다. 이러한 대규모의 환차손익이 발생하게 되면 손익 및 자금측면에서의 리스크관리가 큰 문제가 될 것이고, 과도한 환차손익에 대한 법인세 처리문제도 새롭게 제기될 것이다.

이제 정유산업은 정부와 함께 환차준비금제도, 환차손보험의

개발, 석유수입부과금의 환차손익 Hedging 기능 부여 등 광범위한 환차손익 대책을 구체적으로 검토하여야 할 단계에 접어든 것이다. ☪

