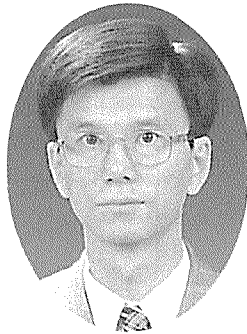


고유가정책의 당위성



강 신 민

〈 통상산업부 석유정책과 사무관 〉

석

유는 모든 산업과 국민생활의 기초가 되는 가장 중요한 에너지원으로 인체에 있어서의 혈액과 같은 존재이므로 그 수급과 가격의 안정은 무엇 보다도 중요하다고 할 수 있다.

그러나 불행히도 국내에서는 석유가 한방울도 생산되지 않는 구조적 취약성 때문에 그동안 정부가 산업정책적 필요에 의해 석유가격등 석유산업 전반에 걸친 규제를 통하여 국민생활에 필요한 만큼의 석유를 보다 싼 값에 공급해옴으로써 경제성장 및 국내물가 안정에 기여해 온 것이 사실이다. 반면에 이러한 인위적 규제에 의한 유가정책은 자원의 효율적 배분을 저해하여 왔을 뿐 아니라 무엇보다도 석유는 싼 값에 얼마든지 살 수 있는 공산품중 하나에 지나지 않는다는 인식을 갖게되어 경제혈액으로서의 중요성이 간과되어 왔다. 그 결과 국내의 에너지효

율은 일본 등 주요 선진국의 1/3수준에 머물고 있으며 과다한 사용으로 교통혼잡과 환경오염은 물론 에너지 다소비형 산업구조를 초래하여 국가경쟁력 향상에 저해요인으로 작용하고 있을 뿐 아니라 연간 200억\$ 이상의 석유 수입으로 국제수지 적자의 주요인이 되므로써 지난 1·2차 석유파동과 같은 대외여건 악화시 우리경제가 일순간에 무너져 내릴 가능성도 배제하지 못할 상황에 이르렀다. 따라서 우리나라 경제구조를 저에너지소비형으로 전환하여 석유의존도를 완화시키는 한편 국내 석유가격 수준의 적정화를 통하여 산업생산 및 소비지출중에서의 에너지 비용을 상승시킴으로써 근본적인 소비절약을 유도해 나가는 것은 장기적인 국민경제의 안정과 체질개선을 위해 필수적인 과제로 대두되고 있는 것이다.

국내 석유가격 수준 및 석유소비증가율

'96년들어 국제원유가 및 환율의 지속적 상승과 석유류 세금의 대폭 인상으로 국내유가는 상당폭 상승하였지만 아직도 전반적인 유가수준이나 석유류 가격 중에서 세금등 정부부과금이 차지하는 비중은 주요 석유소비국은 물론 영국같은 산유국에 비해서도 낮은 수준을 유지하고 있다. 반면에 국내 석유소비는 세계10대 석유소비국 중 가장 높은 증가율을 나타내고 있어 석유가격수준의 상향조정을 통한 소비절감의 여지가 많은 것으로 분석되고 있다.

그러나 일각에서는 석유소비의 낮은 가격탄력성으로 석유소비절감 효과가 불확실한 반면 에너지 비용 상승에 따른 산업경쟁력 약화와 함께 국민생활 수준의 저하등을 우려하여 고유가정책에 대한 부정적인 시각이 존재하는 것 또한 사실이다.

석유가격 국제비교

	(단위 : l/ 원)				
	한국	일본	영국	독일	프랑스
· 휘발유 (세금비중,%)	844 (65.2)	762 (53.2)	849 (69.9)	874 (71.7)	986 (77.5)
· 경유 (세금비중,%)	370 (24.0)	591 (41.6)	868 (68.6)	678 (58.2)	759 (58.3)
· '90~'95년평균 소비증가율	14.1	1.7	△0.1	1.2	△0.2

석유소비의 낮은 가격탄력성

석유는 이미 생활필수품으로 가격상승에 따른 수요절감 효과가 낮기 때문에 고유가정책은 국민부담만 가중시키고 실제 소비는 감소시키지 못할 것이라는 주장이 있으나 휘발유를 사용하는 승용차의 경우 연간 대당 주행거리가 25,700KM로 일본(10,100KM) 등 선진국의 2배

에 달하고 있으며 승용차만을 고집하는 잘못된 자동차 문화가 만연하여 나홀로 승용차의 급증과 불필요한 차량 운행이 발생하고 있고 난방용 유류소비도 겨울철 실내 난방 온도가 권장온도인 18°C를 훨씬 넘고 있는 현실을 감안할 때 유가인상으로 직접적인 비용부담이 가중될 경우 절약여지가 많다는 판단이기 때문에 설득력이 약하다. 또한 사실상 휘발유 교통세를 비롯한 석유류 세금은 수익자 부담원칙에 입각한 주행세 개념이 강하여 많이 운행하는 사람의 부담이 늘게되므로 도로 파손이나 환경오염에 따른 대가를 지불하게 한다는 형평성 차원에서도 합리적이라 할 수 있으며 이렇게 조성된 재원을 활용하여 도로나 지하철 확충등 열악한 대중교통여건 개선등을 추진함으로써 장기적으로 승용차 이용을 감소시켜 석유 소비를 줄이는 효과가 있다고 할 수 있다.

에너지비용 증대로 인한 경쟁력 약화

현재 우리가 직면하고 있는 경제위기는 고비용에 의한 것이며 석유가격 인상은 이러한 고비용구조를 악화시켜 결과적으로 국가경쟁력 향상에 장애가 될 것이라는 주장이 있을 수 있으나 이는 석유소비에 있어서의 효율성제고로 해소될 수 있다. 고유가정책은 경제전반에 심화된 에너지 고소비형 산업구조를 재편하고 소비절감형 생산 기술을 개발하려는 유인으로 작용할 것이며, 소형 승용차 보유를 촉진시켜 전반적인 과소비 요인을 제거함으로써 일본등 주요소비국 보다 GNP단위당 소비량이 3배나 많은 에너지 낭비현상을 개선시켜 결과적으로 장기적인 국가경쟁력 향상에 기여하게 될 것이다.

각국의 에너지 원단위 현황

	한국	일본	미국	독일
GDP 단위당 에너지투입비중 (TOE/1,000\$)	0.33	0.10	0.28	0.14

유가자유화와의 조화

유가자유화는 석유부문에 있어서의 시장기능을 활성화시켜 경쟁을 촉진 시킴으로써 궁극적으로 국민후생을 증대시키기 위한 것으로 정부의 고유가 정책이 시장가격에 영향을 미쳐 유가자유화에 따른 원활한 시장기능 작동을 저해하고 가격의 경직성을 초래할 수 있다는 시각이 있을 수 있으나 이는 유가자유화의 기본취지를 이해하지 못하는 데서 나올 수 있는 발상이다. 유가자유화의 기본개념은 시장경쟁에 의한 석유가격의 적정화를 의미하는 것이지 결코 싼 값에 석유를 공급하기 위한 것이 아니며 공급자나 수요자 모두가 양해할 수 있는 가격이 정부규제가 아닌 시장경쟁에 의해 형성 된다는 것을 뜻한다. 정부에서는 자유화시대에 있어서의 직접적인 시장개입을 최대한 줄이고 공정한 가격경쟁을 유도하여 시장효율성을 증대시키면서도 세금등을 조정하는 간접적인 방식으로 국내유가수준의 적정화를 도모함으로써 유가자유화와

최대한 조화시키는 방향으로 추진해 나갈 것이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 우리나라의 높은 석유의존도를 완화하고 에너지 저소비형경제구조로의 전환을 위한 가장 효율적인 수단의 하나로써 고유가정책 유지는 불가피한 선택이다. 비록 단기적인 국민부담과 경제활동비용증가등의 부작용이 우려되는 것은 사실이나 이는 보다 싼 에너지를 찾기 위한 산업체의 에너지절약 기술개발과 구조개편을 유도할 수 있으며 석유류 세금인상으로 조성되는 재원은 대중교통체계 개선 등 경제 전반적인 물류비용 절감사업에 활용함으로써 장기적인 국가경쟁력 강화에 기여하게 될 것이다. 또한 최근의 국가적인 경제위기가 환율인상이나 반도체가격 하락같은 외생적 충격에 약한 우리경제의 구조적 취약성에 의해 가중된 것임을 감안한다면 평상시에 에너지는 기본적으로 비싼 것이라는 인식이 확산되고 국민들의 합리적인 소비행태가 생활화될 때 제 3의 석유위기가 오더라도 슬기롭게 극복할 수 있는 진정한 경쟁력이 배양될 것이다. ♪

일본석유업계

일본석유업계, 휘발유 공동구매

석유회사의 계열을 초월한 구매루트를 확보하고자 휘발유를 판매하는 주유소의 업체단체인 全國石油業協同組合連合會(全石連)는 공동매입을 위한 신 조직을 발족한다.

규제완화로 대규모 슈퍼등 석유업 이외의 업종의 석유업 진출이 이어지고 있는 가운데, 이의 대책으로 주유소가 결속하여 구입코스트를 절감하고자 하기 위함이다.

새로운 조직은 「石油製品共同購買促進全國連絡協議會」(가칭)로 全石連 중국지부가 설립을 주장하였고 처음 회합은 2월 5일에 개최하였다. 실제로 구매는 各縣의 협조단위가 하고, 협의회는 공동구입하기 위한 정보교환, 수입품을 포함한 구매선의 알선등 중소규모 주유소업자를 지원한다. 휘발유 등의 공동구매는 작년 8월에 山口縣 石油協同組合이 시작하였고 廣島縣의 주유소업자도 실시할 예정이다. 全石連에 따르면 이것 이외에도 전국 18개의 현에서 공동구매계획이 진행되고 있다.

휘발유판매는 작년부턴 다이에·자스코 등이 대형주유소를 개설 자본력을 무기로 한 값싼 판매로 시장점유율을 급속히 확대하고 있다. 기존 주유소에는 특정의 석유회사 계열에 소속되는 것은 경쟁에서 살아 남지 못할 것이라는 위기감이 고조되고 있다.

(일본경제신문 '97. 3.20)