

# 국제원유가와 국내제품가의 딜레마



김 희 선

〈 LG-Caltex 정유 업무팀 과장 〉

**어**쩐지 조용하더라! 한동안 잠잠하던 국제원유가격이 최근 주요 산유국의 일일 210만배럴 생산감축 발표로 다시 꿈틀대고 있다. 이 조치로 '99년 평균 국제원유가는 작년대비 최소 1~2\$ 정도는 상승할 것으로 전망된다. '97년말 IMF체제 이후 지금까지 국제원유가격이 안정화되어 국가적으로나 소비자 입장에서 무척 다행스러운 실정이었는데 말이다. 그러면 우리가 국제원유가에 이토록 민감한 이유는 과연 무엇일까? 먼저 우리나라가 처한 현실을 살펴보면 그 이유가 자명해진다. 우리나라는 석유 전량을 수입에 의존하고 있는 세계 4위의 석유수입국이면서 세계 6위의 석유소비국이라는 바랍직하지 않는 선진국형(?) 순위를 차지하고 있다. 그럼에도 불구하고 국제 원유가격 결정에 미치는 영향은 미약하여 결국은 국제원유가의 변동에 완전 노출되어 그저 따라갈 수밖에 없는 처지이다. 이와 반면에 석유라는 재화는 산업전반에 미치는 원가부담도 막대하고 마땅한 대체재도 없을 뿐만 아니라 그렇다고 사용하지 않을 수도 없는 현실이다. 예를 들어 만일 콜라값이 대폭 오르면 소비자는 사이디나 물을 마시던지 아니면 차제에 건강을 위해서 콜라를 마시지 않을 수도 있을 것이다. 이러한 이유로 특정재화의 가격 등락에 각 경제주체(개인소비자, 산업체 및 정책당국 등)가 일희일비하는 품목 중 석유제품만한 재화도 드물 것이다.

그렇다면 국제원유가와 국내유가와와의 상관관계는 어떠한가? 간단하게 보면 국제원유가격 1\$ 상승시 국내 연간 원유도입액은 약 9억\$ 증가하고 국내유가는 평균 2.6% 인상요인이 발생한다. 이는 휘발유가격 기준으로 리터당 약 14원의 인상요인이 된다. 주지하다시피 국내 석유류가격은 '97년부터 자유화되었는데 석유전량 수입국인 우리나라에서의 석유가격 자유화란 국제가격시세에 따라 변동됨을 의미한다. 따라서 국제원유가와 환율의 등락에 따라 국내유가도 그만큼 오르내리는 것이 당연하다. 물론 국내 석유류제품가격이 원유가 및 환율 등 기본적인 변동요인만을 가지고 100% 결정되지는 않을 것이다. 즉 기본요소 외에도 국내시장에서의 타사와의 경쟁상황, 수입업자의 원가, 소비자의 반응, 자재원가 및 영업전략, 유종별 수급상황 및 경쟁연료와의 관계 등을 종합적으로 고려하여 판매가격을 결정한다. 참고로 일반 소비자는 언론매체에서 국제 원유가격이 등락한다는 기사를 접하면 바로 국내유가의 조정이 이루어진다고 생각하지만 실제로는 산유국으로부터의 원유수송기간 등을 고려할 때 국내유가 및 국제수지에는 약 1개월후에 반영된다.

좀더 이해를 쉽게 하기 위해서 국내유가의 원가구조를 간단히

살펴보기로 하자. 석유제품의 원가구성은 원재료비, 즉 원유관련비용이 차지하는 비중이 90%에 이르며, 나머지 10%중에서도 절반은 정부에 납부하는 관세 및 수입부과금이며 절반은 제조경비, 유통비용 등 정유사의 일반 경영비용이 된다. 그나마 감가상각비, 차입이자 등 경직성 비용을 제외하면 정유사가 통제할 수 있는 몫은 원가의 2%에 불과하다. 결국 국내유가는 국제원유가격의 변동에 예누리 없이 반응할 수 밖에 없는 구조를 갖고 있다는 결론이 나온다. 이를 역으로 생각하면 일반 재화중 석유제품만큼 원가의 투명성이 큰 제품도 그다지 많지 않으리라고 본다.

정유업에 종사하는 일원으로서 벌써부터 걱정이 앞선다. 전술한 바와 같이 국제원유가 인상은 국내유가 인상으로 이어지는 것이 당연함에도 불구하고 이에 대한 일반 소비자 반응은 매우 냉담하다. 왜냐하면 상당수의 소비자가 98년 국제원유가격이 '97년에 비해 평균 30%이상 하락되었는데도 휘발유 소비자가격은 떨어지기는 커녕 오히려 인상되거나 현 수준 정도로 유지가 되어 왔는데, 이제와서 국제원유가가 조금 올랐다는 구실(?)을 가지고 국내유가를 인상하려는 것은 정유사의 지나친 욕심이라고 생각하고 있기 때문이다. IMF체제이후 생활이 어려워진 국민 정서를 감안하면 더욱 그럴 것이다. 그 심정은 충분히 이해할 수 있다. 내 자신조차 친구들로부터 휘발유가격 좀 그만 올리라고, 또 가격을 그렇게 많이 올려서 얼마나 좋으냐는 핀잔을 자주 들었음을 부인키 어렵다.

그러나 이러한 비난은 정유업계 입장에서 보면 무척이나 곤욕스럽고 사실 억울하기 짝이 없는 노릇이다. 실제 회사이익과는 반대로 가는데... '97년말 IMF체제 초기에는 급격한 환율상승이 큰 폭의 국내유가 인상요인이 되었으나, 작년 중반이후 환율 및 국제원유가격이 안정화되면서 대부분 국내 석유제품의 공장도가격도 실제 대폭 인하되었다. 그러나 정작 일반 소비자의 관심이 가장 높은 휘발유는 공장도가격이 실제 대폭 인하되었음에도 불구하고 소비자가 지불하는 가격은 크게 변동이 없는 실정이다. 이는 휘발유에 대한 세금(교통세, 교육세, 부가가치세)이 '98년중에 3번이나 인상되었던 것에 기인한다. 이에 따라 휘발유 소비자가격에서 세금이 차지하는 비중도 점차 오르고 있는 실정이다. 미국의 석유전문지 에너지데탕트 최신호에 따르면, 최근 3년간 우리나라의 휘발유 세금증가율은 137%로 2위인 멕시코를

30% 이상 여유있게 따돌릴 정도로 높게 나타났다. 참고로 '99.3월 국내 석유시장에서 실제 판매되는 휘발유가격을 기준으로 할 때, 리터당 1,154원의 소비자가격중 세금은 총 900원으로 국내 휘발유 가격중 세금비중이 78%에 달하고 있다. 이같이 높은 세금비중에 따라 국제유가 하락 등 국내유가 인하요인이 발생하더라도 실제로 소비자가격 하락폭은 상당히 제한적일 수 밖에 없는 실정이다. 또한 이와 같이 특정 유종에 대한 과도한 세금부담으로 소비자가격이 올라가면 그만큼 소비가 줄어들게 되어 결국 가동을 저하로 이어질수 밖에 없다. 이는 정유업이 기간산업이며 대규모 장치산업이라는 점과 석유제품의 연산품적인 특성을 고려한다면 그 영향은 매우 치명적일 것이다.

물론 정책당국 입장에서 교통세 인상을 통한 고유가유지정책은 충분한 당위성을 지니고 있다. 정부는 IMF체제 이후 SOC투자재원 확보, 에너지 소비절약 유도, 대도시교통난 해소 및 환경정책 등 국가정책 목표를 달성하기 위해 고유가정책을 견지하려고 한다. 이를 위해 세수확보가 용이하고 조세저항이 상대적으로 적은 휘발유등에 대한 교통세 인상을 추진했을 것으로 보인다. 그러나 지나친 교통세 인상은 곧 유류가격 인상을 불러오고 결국 물가상승 및 산업 전반에 대한 원가상승 압력으로 이어진다. 또한 교통세 인상은 결국 휘발유의 수요감소를 초래하여 세수확보라는 본래의 목적도 달성하기 어려워짐은 물론 유종간 가격불균형으로 산업간의 형평성 문제도 야기시킬 수 있다. 그리고 휘발유에 붙는 세금은 소득수준에 따라 내는 직접세와 달리 소비자에게 무차별적으로 부과되는 간접세여서 조세 형평에도 어긋난다고 본다. 따라서 향후 유종간의 합리적인 세율조정을 통해 조세부담의 공평성과 석유류에 편중된 현 조세체계를 각 에너지원별 조세부담의 공평성이 확보되는 방향으로 세계개편이 추진되었으면 한다.

마지막으로 새로운 천년의 마지막 길모퉁이에서 정유업계에 몸담고 있는 한사람으로서 소망을 빌어본다. 국제원유가격 안정으로 국내유가 및 국제수지 안정에 도움이 되었으면 하며, 정유업계에 대한 소비자의 신뢰가 높아지고, 무엇보다도 휘발유등에 부과되는 세금이 대폭 인하되기를... 그리고 지금 정유업계를 둘러싸고 국내외적으로 세차게 불고 있는 구조조정과정에서 우리 모두에게 WIN-WIN으로 결실을 맺기를 바란다. ☺