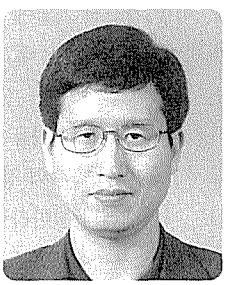
초점

석유가격의 진실과 오해



신 삼 호
연합뉴스 차장

현대사회에서 소비자는 항상 가격에 민감하게 반응한다. 각종 물건값 변화에 신경을 쓰며 가격이 조금이라도 오르거나 내리면 당장 소비패턴을 바꾼다. 똑같은 물건을 특별한 이유 없이 남보다 비싸게 산다는 건 시장경제에서는 과다 지출이라는 경제적 불이익을 스스로 자초하는 어리석은 일이라는 생각이 소비자의 행동을 결정한다.

그런대도 석유시장의 경우는 이런 소비자 행동과는 다소 동떨어져 있다. 대형트럭이나 상용차들은 경유값이 단 1원이라도 싼 주유소를 이용하는 경향이 짙지만 자가용 운전자들은 대부분 기름값이 차이가 있더라도 거의 이용하던 주유소만 이용하는 경향이 있다. 주유소간의 가격정보에 어두운 탓도 있지만 싼 주유소를 찾자니 좀 멀리 돌아야 하는 등 약간 불편하기 때문에 리터당 몇 십원 정도 차이가 나는 것은 무시하는 것이 일반적이다.

그렇다고 소비자들이 기름값에 둔감한 것은 아니다. 사실 우리 소비자들은 국민소득이 수만 달러인 선진국 국민보다 훨씬 더 비싼 기름을 사 쓴다는 데 엄청난 불만을 품고 있으며 정유사들의 가격 정책에 대해서도 불신의 눈초리를 보내고 있다.

기름값에 대한 소비자 불신 여전

대부분의 경우 사람들은 각종 제품이나 용역의 가

격이나 가격변동에 대해 민감한 관심을 갖지만 가격 자체가 제대로 정당하게 매겨진 것인지에 대해서는 특별한 경우를 제외하고는 별로 신경을 쓰지 않는다. 대부분이 시장의 경쟁원리나 수요공급에 따라 가격이 결정됐다고 받아들이고 생각에 비해 싼지 혹은 비싼지에 관심을 보이지 가격 자체가 잘못됐거나 부당하게 매겨진 것이라고는 생각하지는 않는다.

물론 정부가 가격 결정에 개입하거나 독과점적 사업자나 카르텔이 정하는 가격에 대해서는 소비자가격 자체가 제대로 매겨진 것인지를 항상 따져본다.

그런데 유독 휘발유 등 기름값은 가격결정에 정부의 입김이 들어가는 것도 아니고 정유사간 또는 정유사와 수입사간 치열한 경쟁을 통해 가격이 결정되는 데도 사람들은 가격의 정당성에 대해 거의 항상 의문을 제기하고 불신을 품는 기묘한 현상이 계속되고 있다.

흔히 '올릴 때는 토끼, 내릴 때는 거북이'라는 말로 대변되듯이 사람들은 원유가나 환율이 조금이라도 오르면 정유사들이 잽싸게 기름값을 올리면서 유가 등이 떨어질 때면 한 참 뒤에 떠밀리듯이 마지못해 기름값을 내린다고 불만을 제기한다.

이 때문에 정유사들이 기름값을 변경할 때마다 유가 관련 인터넷 사이트들은 기름값이 지나치게 비싸다고 불평하거나 정유사가 자기 잇속만을 챙긴다고 성토하는 글로 도배질 된다.

사람들이 정유사의 가격정책을 불신하는 이유는 경제위기후 휘발유에 붙는 세금이 크게 높아지면서 휘발유값이 큰 폭으로 뛴 데다 소비자들이 석유시장을 바라보는 눈이 과거 정부가 원가와 정제마진 등을 계산해 기름값을 산정해 주던 이른바 '고시가격 체제'의 잔영에서 벗어나지 못하고 있기 때문으로 풀이된다.

소비자들은 휘발유 등의 고시가격이 없어졌지만 석유시장이 여전히 몇몇 정유사들의 독과점에 놓여 있고 이 정유사들이 국제유가, 환율 등의 원가요인에 적정한 이윤을 덧붙여 가격을 결정하고 있다고 믿고 있다. 원가요인이나 이윤폭이 정유사별로 차이는 있겠지만 크게 다를 이유가 없기 때문에 거의 유사한 가격이 책정되고 시장을 지배하는 정유사들이 이런 가격을 소비자에게 강요한다고 받아들이고 있는 것이 현실이다.

소비자들은 물론 수입사들이 많이 생겨 정유사들의 일방적인 독주에 약간 브레이크가 걸리긴 했지만 아직까지 석유시장의 가격 결정권은 정유사가 쥐고 있고 시장을 지배하는 거대 정유사들이 소비자의 권익을 무시하고 있다는 피해의식에서 벗어나지 못하고 있다.

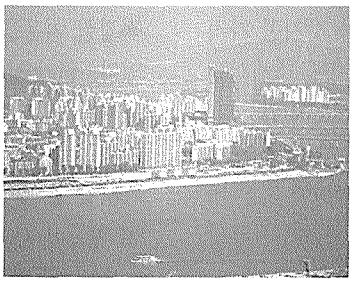
정유사들은 소비자들이 이런 오해와 불신이 언론매체 등을 타고 표면화될 때 마다 억울함을 감추지 못한다. 세상이 완전히 바뀐지 오랜데도 비싼 기름값에 따른 불평이 정유사에만 쏠리는 현상은 예나 지금이나 같은 현실에 그저 기막혀할 따름이다.

석유시장 환경 급변

그러나 시장개방과 자율화 이후의 석유시장은 크게 변했고 이에 따라 가격에 관한 한 정유사들은 더 이상 우월적 지위에 있지 못하다는 게 정유업계 스스로의 평가다. 무엇보다 정유사 및 수입회사들과의 경쟁 때문에 가격을 올리는 일이 점점 힘들어지고 있다. 더욱이 수입사들이 석유제품 종류에 따라서는 전체시장의 10% 이상을 차지, 만만치 않은 세력을 형성하고 있어 정유사들은 가격을 책정할 때 수입사들의 원가라고 할 수 있는 석유제품 국제가격을 의식하지 않을 수 없다.

이와 함께 석유제품이 소비자들과 만나 유통되는 주유소들의 목소리도 점점 커지고 있다. 전자를 비롯한 많은 공산품들의 가격 주도권은 이미 생산자에서 유통업자로 넘어간지 오래됐고 석유제품 역시 시간

이 많이 걸리겠지만 유통쪽의 목소리가 커질 수 밖에 없다. 이미 정유사와 주유소간의 세력균형의 추가 상당부분 주유소쪽으로 이동했으며 이런 현상은 시간이 갈수록 가속화 될 것으로 보이며 이에 따라 석유제품의 소비자가격은 정유사보다 주유소의 이해에 따라 결정되는 정도도 더욱 심화될 것으로 예상된다.



수입사들의 등장은 정유사들의 가격정책을 바꿔놓고 있다. 정유사들은 이제 원유나 환율만 따져서 값을 책정하지 않고 항상 국제 석유제품 가격도 염두에 두고 가격정책을 펴고 있다. 국제 제품가격이 낮은 수준에 있는데도 국제유가와 환율이 크게 올라 원가요인이 높아졌다고 가격을 올릴 경우 당장 수입사들의 공세에 밀려 시장을 잃게 될 위험에 처하기 때문이다.

석유제품의 국제가격은 예측이 어렵지만 정유사들이 원유를 매입한 뒤 수송, 정제 과정을 거쳐 시장에 내놓을 때까지는 한달 정도의 시간이 필요하다. 따라서 원유를 매입할 시점에서는 원유가와 환율, 정제마진 등을 토대로 산정한 원가가 국제가격 보다 낮아 수익성이 있는 것으로 예상했지만 막상 그때 구입한 원유가 제품으로 가공돼 시장에 나올 때는 국제가격이 떨어져 손실을 입는 일이 비일비재해지고 있다.

이 때문에 정유산업은 불투명한 미래를 놓고 사업을 영위하는 '투기사업화' 되고 있다는 해석도 나오고 있다. 한마디로 말해 기존의 이른바 '고시체제'에 형성된 기름값에 대한 고정관념은 이제 현실과는 크게 동떨어져 있다는 얘기다.

기름값과 관련해 더이상 간과할 수 없는 주요 결정주체는 주유소다. 주유소는 더이상 정유사들이 정해준 가격대로 기름값을 받지 않는다. 가격 자율화이후 주유소는 정유사들이 정한 공장도 가격에 상관없이 독자적으로 가격을 결정해 소비자들에게 팔고 있다. 이 때문에 정유사가 공급가격을 내려도 주유소에서는 값을 떨어뜨리지 않고 종전 값을 그대로 받는 경우가 드물지 않으며 주유소마다 가격이 천차만별로 다른 것은 이제 당연시 되고 있다.

이중가격 체제로 정유사 신음

정유사들이 책정하는 공장도가는 원유값, 환율, 정제마진 등의 원가에 국제석유제품 가격 등을 감안해 결정된다. 따라서 이 기준가격은 정유사로서는 원가와 마진, 경쟁요인 등을 주로 감안한 가장 합리적인 가격이며 소비자 입장에서도 무리없이 받아들일 수 있는 수순이다.

그러나 시장에서 공급이 넘쳐나고 정유사를 비롯한 공급자간 경쟁이 심해지면서 이런 기준가격 대로 팔리는 기름은 얼마 되지 않는다. 정유사들은 직영이나 유채권 주유소에는 기준가격 대로 기름을 팔지만 무주공산이라고 할 수 있는 무폴주유소나 무채권 주유소 등에는 춘추전국시대를 방불케 하는 치열한 경쟁이 벌어지고 있으며 이런 주유소들을 대상으로 한 현물시장에서는 기준가격보다 훨씬 낮은 가격으로 공급한다. 공급자간 경쟁이 심해질 경우 정상가격에서 드럼당 1만5천원 심지어는 2만원 이상 할인되기도 한다. 또 거래규모가 커 협상력이 높은 대형 주요소나 대리점들은 정유사와의 협상을 통해 기준가격보다 낮은 가격으로 기름을 공급받는다.

이 때문에 주유소에 공급되는 기름값은 그야말로 다양하다. 이중가격 체제를 넘어 다중가격 체제를 형성하고 있는 것이 현재의 석유 도매시장이다.

그런데도 서울 등 대도시의 도심이나 주택가 등에서는 대부분의 주유소들이 언론에 발표되는 기준가격에다 리터당 100원 내외의 마진을 붙인 가격에 휘

발유를 판다. 마치 기준가격으로 휘발유를 전량 공급받는 것처럼 가격표를 붙이고 있는 것이다.

물론 주유소간 치열한 경쟁이 벌어지는 지방 국도변이나 주유소가 난립한 도시일부 지역에서는 판매가격이 정유사의 기준 공급가격 이하로 떨어지는 곳도 상당수 존재한다.

그렇지만 현재의 석유류 공급가의 이중가격 체제에 따른 혜택은 소비자에게 돌아가지 못하고 대부분 주유소가 중간에서 향유하고 있는 것이 현실이다. 결국 정유사들은 치열한 경쟁속에서 출혈가격에 가까운 가격에 제품을 현물시장을 통해 주유소에 공급하지만 대부분의 소비자들은 기준가격을 전제로 한 가격에 휘발유를 사서 쓰는 '가격 괴리'가 존재하며 이러한 가격괴리 현상은 좀처럼 개선될 조짐을 보이지 않고 있다.

배보다 배꼽이 큰 기름값

우리나라 휘발유값이 비싼 이유는 기름이 한 방울도 나지 않고 전량 수입해다 써야 하는 이유도 있지만 보다 큰 이유는 기름에 붙는 세금이 너무 많기 때문이라는 것은 사람들이 어렴풋이 알고 있다. 그러나 휘발유값의 70%정도가 세금이며 기름을 1만원어치 사면 그중에 세금은 약 7천원이라는 것까지는 평소 관심을 갖고 있는 사람말고는 거의 모르고 있다.

작년 주유소에서 세금 인하 캠페인을 벌이면서 이런 내용을 적은 안내문을 주유소 벽 등에 붙였을 때 사람들이 격앙된 반응을 보였고 이에 놀란 정부가 서둘러 대응에 나서던 일을 되새겨보면 이 사안이 매우 중요한 문제임에도 사람들의 주목을 충분히 받지 못하고 있음을 알 수 있다.

기름값에 대한 소비자들의 불만이 생기는 원인의 상당부분은 세금 때문이다. 휘발유의 경우, 어떻게 해볼 수 없는 세금이 약 70%를 차지하다 보니 원유가격이 환율 등이 떨어져 휘발유값을 내려도 나머지 30%에서 움직이는 것이기 때문에 소비자들이 느끼는 체감 인하폭은 미미하기 마련이다. 이 때문에 환율이나 원유가가 떨어졌는데도 기름값은 별로 떨어진 것이 없다는 비난이 나오고 이 비난은 고스란히 정유사가 덮어쓰고 있는 것이 현실이다.

합리적인 소비자 행동이 해결책

기름값이 비싸다고는 하지만 소비자 입장에서는 현명하게 행동하면 기름값을 절약할 수 있는 방법이 전혀 없는 것이 아니다. 우선 편하고 익숙하다고 해서 평소 이용하는 주유소만 이용해서는 곤란하다. 정유사에서 기준 가격을 내렸다는 보도가 나왔는데도 기름값을 인하폭만큼 내리지 않거나 서비스나 부대시설이 그다지 뛰어나지 않는데도 비싼 값을 받고 있는 주유소는 이용하지 않는 게 좋다. 관심을 갖고 어느 주유소가 값이 싼 지, 제대로 서비스 하는지를 잘 살펴 주유소를 선택해야 한다. 주유소만 잘 이용해도 기름값에 대한 불만을 상당부분 해소할 수 있다.

또 소비자들이 합리적인 행동은 한걸음 더 나아가 석유시장 유통질서의 난맥상도 개선할 수 있는데 다소간의 도움이 될 수도 있다.

서비스나 상품에 대한 신뢰는 도외시한 채 무작정 가격공세만 펼친다든지 아니면 목이 좋은 데 있다고 정유사의 공급가격 인하에도 아랑곳 하지 않고 제 이익만 챙기는 주유소는 점차 소비자들의 외면을 받을 것이고 이렇게 되면 주유소들은 제값을 받는 대신 서비스나 소비자의 신뢰를 확보하려는 노력을 기울일 것으로 예상된다.

소비자와 주유소와의 관계가 정상화될 때 기름값을 둘러싼 불필요한 오해나 불만이 사라질 수 있으며 가격을 둘러싼 정유사들의 고민도 줄어들 것이다.