초 점

2003년 정유업계를 둘러싼 '난기류' 2選

글 · **여 영 래** | 에너지경제신문 취재부 기자(석유 · 자원팀)

요즘 정유업계 전선(戰線)에 흐르는 기류가 심상찮다. 한마디로 '난기류' 다. 해결해야할 현안들은 하루가 멀다하고 불쑥불쑥 불거져 나오는데도 어느것 하나 속시원하게 해결되는 게 없는 듯한 분위기다.

특히 대관(對官)업무를 담당하고 있는 실무관계자들의 입에서는 하나같이 '죽을 맛' 이라는 볼멘소리가 터져 나온다. 그도 그럴 것이 현재 정유업계에 가로놓여 있는 풀어야할 과제들이 한두가지가 아니기 때문이다.

지난해 실패작으로 끝나버린 원유 · 제품간 관세 차등화문제도 아직까지 '진행형' 으로 남아 있는 것을 비롯 석유수입전문업체들의 거센 도전, 국제유가의 폭등으로 정부주도의 고(高)유가 대책이 잇따라 터져 나오는 가운데 국내 기름값 인상요인의 계속적인 압박, 여기에 더하여 알콜연료인 '세녹스' 를 위시한 유사석유제품의 음성적 유통행위 횡행, 3월 들어서는 환율까지 급등해 예측불능의 환차손 우려, 선발 정유사로 기반을 튼실히 구축하고 있는 SK주식회사의 계열사 문제까지 겹쳐 있는 등 대 · 내외적인 악재(惡材)가 겹겹이 쌓여 있는 형국이다.

뿐만 아니라 그 동안 좋든싫든간에 내수시장의 핵심 파트너로 휘발유, 등 · 경유 등 주요 석유제품의 최종 판매창구인 주유소와의 관계에 있어서도 예전같지 않은 위상과 모습으로 변모해 가고 있는 듯한 제반 현상이 도처에서 감지(感知)되고 있는 것 또한 아전인수(我田引水)식 논리이기는 하나 정유업계 입장에서는 결코 기분 좋은 일만은 아닐 것으로 보인다.

▶ 기름값 조정시 나타나고 있는 '이상기류' = 정유사들이 휘발유, 등 · 경유 등 주요 석유제품의 주유소 공급가격을 조정하더라도 소비자 판매창구인 일선 주유소에서 이를 제대로 반영하지 않고 있는 것으로 나타나 문제가 되고 있다. 관건은 이들 일선 주유소가 정유사들이 여러 요인들에 의해 공급가를 조정할 시 가격을 올릴 때는 '즉각적' 으로, 내릴 때는 '만만디' 에다 인하 폭도

소비자가격은 이미 오래 전부터 일선 주유소단계에서 매겨지는 것이
국내 석유유통시장의 일반화된 메커니즘임을 감안할 때, 이에 대한 소비자들의 불만은
주유소가 아닌 정유사들이 고스란히 떠안을 수밖에 없는 실상이 바로 정유사와
주유소간 바뀌어진 위상의 한 단면이 아닐 수 없다.

각 업소간 달리하는 경향이 심화되는 경향을 보이고 있어 이에 대한 소비자들의 불만을 해당 주유소가 아닌 정유사들이 고스란히 떠 안을 수밖에 없다는 것이 고민거리가 되고 있는 것이다.

이러한 기름값 조정에 따른 정유사와 주유소간의 '이상기류'는 올해 들어 미-이라크간 전쟁 발발 가능성 고조로 국제 유가의 가파른 상승세가 지속되면서 취해진 정부의 단계별 유가대책 시행기간중인 지난 2월 이후 확연하게 드러나고 있음을 쉽게 엿볼 수 있다.

정부가 2단계 고유가 대책의 일환으로 지난 2월 17일부터 원유 및 석유제품에 부과하는 석유수입부과금을 6원 인하(종전 ℓ 당 14원에서 8원으로)함에 따라 정유사들도 이를 즉각 반영, 같은 날 0시부터 주유소 공급가격을 같은 수준(ℓ 당 7원씩)으로 내렸으나, 한국석유공사가 매주 단위로 실시하는 전국주유소 판매가격(소비자가격) 모니터링 결과 제대로 반영되지 않은 것으로 조사된 것.

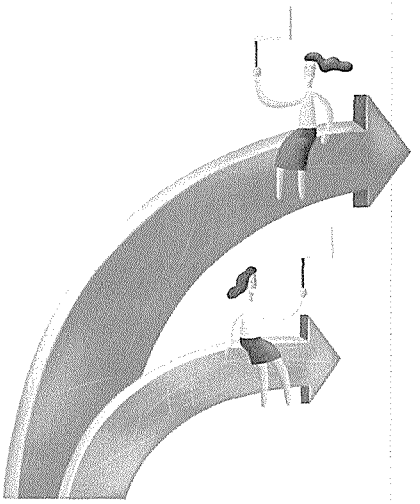
한국석유공사가 수입부과금 인하조치 이후 집계한 지난 2월 셋째주(17~21일) 전국 주유소 평균 판매가격은 1ℓ 당 휘발유 1330.92원, 실내등유 657.09원, 보일러등유 656.65원, 차량용 경유 791.38원 등으로 공급가격 인하전인 둘째주(10~14일) 판매가격에 비해 휘발유 0.93원, 실내등유 1.14원, 보일러등유 2.70원, 경유 0.71원 수준밖에 떨어지지 않은 것으로 나타났다.

이에 반해 SK주식회사 LG칼텍스정유 현대오일뱅크 등 정유사들이 국제유가의 지속 상승에 의한 인상요인을 반영, 지난 3월 1일 0시를 기해 휘발유는 ℓ 당 27원~30원, 실내 및 보일러등유 25원~28원, 경유 28원~30원으로 인상한 이후 조사된 3월 첫째주(3~7일) 주유소 평균가격은 휘발유 1353.31원, 실내등유 676.87원, 보일러등유 678.38원, 차량용 경유 812.61원 등의 수준으로 인상조치 전에 비해 ℓ 당 휘발유 23.08원, 보일러등유 21.93원, 경유 21.83원씩을 각각 올린 것으로 드러난 것. 한마디로 '내릴 때는 소걸음(소폭), 올릴 때는 잰걸음(대폭)'이란 판에 박힌 소비자들의 질타에 빌미를 스스로 제공하는 우(愚)를 범하는 행태를 보이고 있는 것이다.

이처럼 가격 인하시와 인상시에 나타난 '반영도'에 대해 일선 주유소 관계자들은 "이미 지난 97년 정부가 유가 자유화 조치를 시행한 이후 실제 소비자가격은 주유소단계에서 매겨지고 있는 상황"이라며 "주유소간 판매경쟁이 치열하게 전개되고 있는 실정이기 때문에 정부가 모니터링한 가격은 전국 평균가로 실제 주유소가 내걸고 있는 소비자가격과는 상당한 차이가 있다"는 주장을 내세우고 있다.

물론 이 같은 판매가격 추이는 주유소업계의 주장대로 전국 주유소의 평균 판매가격으로 정유사 직영 주유소를 포함한 모든 주유소가 가격 인하에 나서지 않은 것으로 볼 수만은 없다.

그러나 소비자가격은 이미 오래 전부터 일선 주유소단계에서 매겨지는 것이 국내 석유유통시장의 일반화된 메커니즘임을 감안할 때, 이에 대한 소비자들의 불만은 주유소가 아닌 정유사들이 고스란히 떠



안을 수밖에 없는 실상이 바로 정유사와 주유소간 바뀌어진 위상의 한 단면이 아닐 수 없다.

"주유소에서 형성되고 있는 기름값에 대한 제반 소비자들의 불만은 거래관계(폴사인)에 있는 정유사에게 집중되는게 현실이어서 고민거리가 아닐 수 없다"며 "그렇다고 거래 주유소에 대해 일일이 가격 가이드라인을 제시하는 등 관리(?)할 수도 없는 형편이어서 해결책을 찾기가 쉽지 않다"고 난감해하는 정유사 관계자의 말속에 '가슴앓이의 속내' 그대로 담겨 있다면 지나친 표현일까.

▶ 치솟는 휘발유값 정부가 잡아야 = 연일 고공행진을 거듭하는 국제 유가의 파장이 이미 국내 기름값을 천정부지로 끌어올려 놓고 있는 등 경제 전반에 걸쳐 마이너스적인 영향으로 나타나고 있다. 미국의 對이라크 공격 가능성이 첨예한 정치적 이해관계에 얽혀 엎치락 뒤치락 시간을 끄는 상황이 계속되면서 애꿎은 국제 유가만 '날개'를 달게 해 놓았을 뿐만 아니라 이러한 '초강세 유가' 시황은 전쟁 여부를 떠나 상당기간 지속되리란 예측이 전문가들로부터 나오고 있어 우려감을 심화시키고 있다.

이러한 국제 유가의 격랑 속에 국내 유가, 이중에서도 소비자부담지수가 가장 민감한 휘발유값은 3월 현재 ℓ 당 1400원대를 넘어서는 사상 초유의 고(高)유가 시대를 맞고 있어 물가불안과 함께 시민 가계에 주름살을 한층 깊게 하는 근심스러운 상황을 맞고 있다.

이렇듯 소비자 물가에 직접적인 영향을 주는 휘발유 가격의 급등은 국제 유가의 가파른 상승세에 따른 불가피한 수준으로 치부하기에는 아무리 에너지위기 국면이라 할지라도 정부당국의 물가조절 기능에 문제가 있는 것 아니냐는 점을 지적하지 않을 수 없다.

물론 산업자원부를 중심으로 재정경제부 등 정부부처가 앞장서 현재 진행되고 있는 에너지위기 상황을 슬기롭게 극복하기 위한 방책으로 석유수입부과금 및 원유 · 석유제품 관세를 인하하는 등 가용할 수 있는 제반 대책을 속속 시행하는 비상체제속에 있음은 충분히 인지되고 있고, 또한 잘 알려진 사실이다.

그러나 여기서 논하고자하는 팩트는 다소 다른 차원임을 전제하고자 한다. 국내 기름값의 인상폭이 이처럼 사상 최고치를 거듭하고 있는데도 불구하고, 국민 경제 안정에 키워드를 둬야할 우리 정부는 에너지위기 상황 전개에 따라 당초 마련해 놓고 있는 단계별 대응조치만을 고집하는 자세로 일관하고 있어 문제가 되고 있다는 것이다.

정부가 지난 2월(17일)과 3월(12일) 두차례에 걸쳐 하향 조정한 석유수입부과금(ℓ 당 14원 → 4원)과

소비자 물가에 직접적인 영향을 주는 휘발유 가격의 급등은 국제 유가의 가파른 상승세에 따른 불가피한 수준으로 치부하기에는 아무리 에너지위기 국면이라 할지라도 정부당국의 물가조절 기능에 문제가 있는 것 아니냐는 점을 지적하지 않을 수 없다.

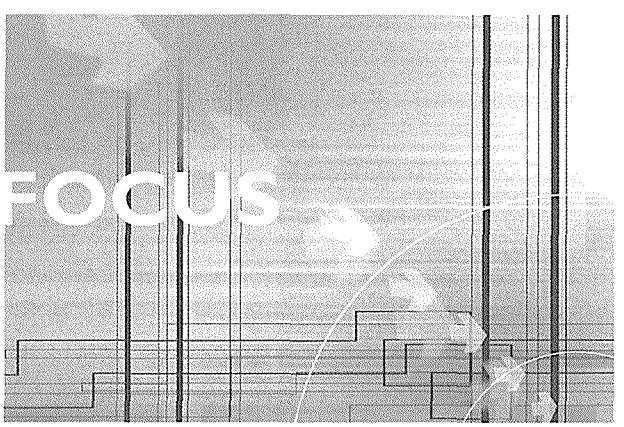
원유 · 석유제품 관세 인하(각각 2%P) 조치로 다소 숨통을 터 주기는 했으나, 일선 주유소에서 소비자들이 접할 수 있는 기름값 인하 효과는 극히 미미하다는 판단이다.

따라서 좀더 정부당국에 요구하고자 하는 것은 이에 더하여 현재 휘발유, 경유 등에 부과되고 있는 내국세(특별소비세, 교통세, 주행세 등)의 인하조치가 병행돼야 소비자 부담을 다소나마 줄여줄 수 있다는 점이다.

그 이유는 분명히 나와 있다. 3월 현재 휘발유와 경유의 정유사 세전 공장도가격은 ℓ 당 409.78원, 397.24원에 불과한 실정이다. 여기에 휘발유의 경우 교통세 586원, 주행세 70.32원, 교육세 87.90원, 부가세 115.40원 등 모두 859.62원의 세금이 붙어 ℓ 당 1269.40원이란 세후 공장도가격이 형성되고 있으며, 경유제품 역시 232원 교통세를 포함 총 363.83원(1ℓ 당)의 세금이 붙어 주유소 등에 반출되고 있는 실정이다. 소위 '배보다 배꼽이 더 큰 가격구조' 가 아닐 수 없다.

Energy Détente 자료(2002. 12)에 따르면 미국, 영국, 프랑스, 독일, 일본 등 22개 OECD(경제협력개발기구) 가입국의 휘발유 소비자가격(2002년 12월 기준)은 평균 ℓ 당 1025원으로 이중에서 세금이 차지하는 비중은 61.3% 수준에 머물고 있는 것으로 나타나 우리나라와는 상당한 격차를 보이고 있음을 엿볼 수 있다.

현행 교통세법상에는 '국민경제 여건상 필요할 경우 30%범위 내에서 탄력세율을 적용할 수 있다' 고 명시해 놓고 있다. 국내 기름값의 인하는 현재의 에너지위기 상황에 따른 강력한 에너지소비절약 시책과 상충(相衝)되는 사안임은 틀림없다. 그러나 언제까지 시민들의 허리띠만 졸라맬 것을 요구하는 구시대적인 정부로 머물러 있을 것인가.



'참여정부' 가 추구할 새로운 에너지 정책의 근간 역시 '국민복리' 를 최우선으로한 전략적 접근이 당면해 있는 현안과제인 만큼 국민 생활과 직결되는 기름값 문제에 대해서는 민간기업인 정유사들만 다그칠 것이 아니라 소비자들의 부담을 최소화할 수 있도록 일정부분을 정부가 세금을 통해 흡수하는 전향적인 정책 시행이 필요한 시점이라 하겠다.