

석유가격 자유화 조치 마찰

호유 · 유공 VS 쌍용, 제품수입 둘러싸고 2회전

원유 및 석유제품의 시장자유화 조치를 앞두고 내수가의 완전국제가 연동에 따라 예상되는 호유증이 일찌감치 정유사간의 마찰로 표면화 되고 있다.

또한 정유사의 석유제품 수입과 관련 유통마진과 특소세에서 발생된 차액으로 엄청난 수익을 챙기고 있다는 일부 언론보도 이후 더욱 심화되기 시작한 것으로 알려졌다.

관련업계에 따르면, 그동안 계속되어 온 선발기업과 후발기업간 신증설 문제 및 시장확보 경쟁에서의 마찰이 석유제품의 수입을 둘러싼 폭리문제로 비화되면서 심각한 양상으로 치닫고 있다.

현 정유사간의 이같은 문제는 휘발유를 예로들 경우, 배럴당 23.3달러(C&F기준)에 수입한 것을 47.19달러에 판매하는 과정에서 부대비용 4~5달러를 제외한 약 19.90달러의 차액을 챙기는 등 국내 정제제품 보다 상대적으로 높은 수입판매 마진을 일부 정유사가 편중되게 보장받고 있는데서 비롯되고 있다.

또한 등유나 경유의 수입시에도 각각 13%, 25%의 특소세를 미리 납부하고 대신 소비자에게 최종판매가를 기준으로 부과하는 과정에서 4백50억원의 특소세 차액을 챙기고 있다는 일부 지적을 놓고 정유사간 의견이 대립되면서부터 표면화 되고 있다.

호남정유나 유공 등 선발 정유사측은 『연산품으로서 그 수율이 일정한 특수성을 가지고 있는 석유정제 제품의 경우 휘발유에서부터 방커C유에 이르기까지 일정한 비율로 생산되기 때문에 정부가 산업경쟁력 차원에서 낮게 책정한 경유나 방커C유에서의 엄청난 적자폭을 메꾸기 위해서는 경질유 수입이 불가피하다』며 『그렇지 않을 경우 후발기업과 마찬가지로 정제시설을 대폭 늘릴 수밖에 없기 때문에 가격안정과 수급균형을 유지하기 위해서는 최소 20%의 수입은 불가피 하다』는 입장을 보이고 있다.

또 수입마진폭에 있어서도 휘발유의 경우 배럴당 19.90달러의 순마진을 취한다는 것은 보험료, 부대비, 관세 기금만을 가지고 계산한 것이며 그외에 소비자에게 공급될 때 까지의 운송비, 저장비, 인건비, 기타 비용등이 누락돼 있다고 주장하고 있다.

이와함께 특소세 또한 마진폭이 높은 휘발유는 특소세가 없고 경유는 공장도 가격과 수입통관 가격과의 차이가 거의없어 최종소비자 판매가를 기준으로 한 세금차액은 아무런 의미가 없다고 주장하고 있다.

그러나 쌍용정유 등 후발기업은 선발기업입장에 대해 부정적인 시각을 보이고 있다.

기본적으로 석유제품은 국내정유사의 시설을 완전 활용한 상태에서 정제제품이 소진되어야 하며, 수입이 불가피하다면 수입판매의 수익은 국가에 환원되어야 한다는 입장을 고수하고 있다.

결국, 정유사의 수익성은 제품수입이 아닌 원유의 정제에서 비롯되어야 한다는 기본입장을 취하고 있어 선발기업의 수입전략에 상당한 제동을 걸고 있는 것으로 밝혀졌다.

이에따라 정부는 석유제품의 수입마진을 둘러싼 정유사간의 마찰이 심각해지자 제품가격체계에 다소 문제가 있다고 판단, 지난 1월과 2월 두차례에 걸쳐 국제가에 30%씩 접근시키는 등 뒤늦게 조정 에 나서 자유화조치 전단계로서 석유가격 체제정비가 시급함을 드러내고 있다.

한편, 정부의 이같은 조치에 대해서도 선발정유사는 호응을 하되 제품에 가격차를 두지않는 것은 상당 부분 위험성을 내포한 것으로 경질류와 중질류의 수요신장을 놓고 볼 때 무리라는 입장을 보이고 있으며, 이에반해 후발기업은 자유화 조치에 따라 제품의 평균화가 이뤄져 상대적으로 마진폭이 높은 경질류의 수입이 억제되어야 한다는 입장으로 양분되고 있는 것으로 밝혀졌다.