

<화학산업 경쟁력을 배양하자>

석유화학과 고유가의 함수

국제 원유시세가 배럴당 30달러를 넘어 하늘 높은 줄 모르고 뿔박질을 계속함으로써 석유화학기업들의 채산성이 급격히 악화, 유가 대처능력을 제고할 필요성이 다시금 제기되고 있다.

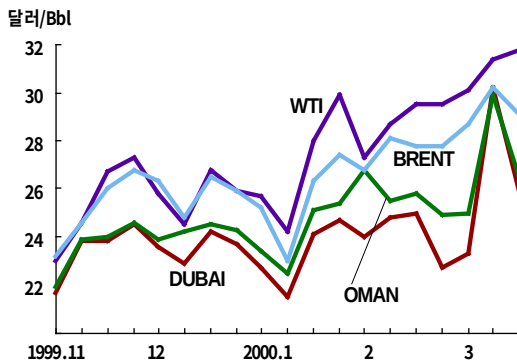
국제유가가 상승하면 나프타 가격이 오르는 것은 불문가지이고, 나프타 가격 상승은 에틸렌을 비롯 프로필렌, BTX 코스트를 끌어올려 채산성을 급격히 악화시키게 된다는 것은 이유를 설명할 필요성이 없는 공식이다. 국내 석유화학기업들은 석유화학 원료의 95% 이상을, 아니 99%를 나프타에 의존하고 있기 때문에 국제유가에 민감할 수밖에 없는 구조적 한계를 안고 있다. 원료를 다양화하지 못한 때문이다.

특히, 합성수지 공급과잉이 지속돼 나프타 가격상승 및 이에 따른 에틸렌, 프로필렌 상승분을 합성수지 가격이 흡수하지 못하고 있다. 원유 및 나프타 가격상승분을 합성수지에 그대로 반영하기 어려운 측면과 함께 합성수지 가격이 지나치게 상승하면 구매를 중단 또는 축소하고 있는 중국의 사회주의 경제체제가 작용하고 있기 때문이다.

국내 석유화학기업들이 합성수지 생산량의 50-70%를 수출하고 있고, 수출량의 50-70%를 중국에 내보내고 있는 현실에서는 국제유가 상승에 대응할 수 있는 한계를 넘어섰다고 보는 것이 타당할 것이다.

정부가 OPEC 산유국들의 감산과 세계적인 석유재고 감소로 인한 국제유가 상승에 대응해 2000년 3월2일부터 석유제품의 세율을 탄력세율로 바꿔 적용키로 결정함으로써 국내 석유제품 가격인상 요인을 어느정도 흡수하겠다고 나선 것은 다행이다. 교통세법 및 특별소비세법에 규정된 탄력세율 제도를 활용하자는 것이다.

국제 원유시세 추이



탄력세율 적용에 따라 휘발유는 리터당 630원에서 600원으로 교통세를 30.0%(교육세·주행세·부가세 포함시 39.0%), 경유는 155원에서 137원으로 18.0%(23.3%), 등유는 60원에서 43원으로 특소세를 17.0%(21.5%) 인하했다.

2000년3월 석유제품 가격은 1월26일-2월25일 원유 도입가를 기준으로 산정하는데, 1월 도입가와 비교할 때 휘발유 리터당 평균 25원의 인상요인이 있는 것으로 분석되고 있다.

정부는 석유제품의 탄력세율 적용에 따라 2만km 주행을 기준으로 2000cc 자동차는 9만2000원, 1500cc는 7만2000원, 800cc는 5만2000원을 절감하고, 난방비도 동절기 한달에 500리터를 사용하는 단독주

택을 기준으로 1만원 절약돼 소비자물가를 0.15%p 인하하는 효과가 있다고 밝혔다.

최근 우후죽순처럼 생겨나고 있는 석유제품 독립수입을 활용해보는 것도 생각해볼 일이다.

그러나 국제 원유가격은 Dubai유 기준 1999년 배럴당 평균 17.2달러에서 2000년1월 23.4달러, 2월 24.9달러로 강세기조가 계속되고 있어 정부의 대응에도 한계가 있음은 분명하다. 특히, 정부의 유가관리 대책이 소비자를 중심으로 이루어져 석유화학기업들에게는 그림의 떡이 될 수밖에 없는 상황이다. 더군다나 정부가 2000년들어 석유화학용 나프타 및 경유에 석유사업기금을 부과하겠다고 나서는 것은 무엇인가 납득되지 않는 구석이 있는 것으로 생각된다. 산업용에는 오히려 탄력세율 적용을 넘어 영세율을 적용하는 정책전환을 위한 발상이 아쉽다는 생각이 든다.

석유화학기업들도 마찬가지이다. 정부와 세율 및 기금문제로 왈가왈부할 것이 아니라 석유화학 원료를 LPG, 중질NGL 등으로 다양화하고, 아울러 에너지 코스트를 절감할 수 있는 획기적인 방안을 수립해야 할 것이다. 국내기업들의 에너지 소비가 세계적 추세와 거리가 멀다는 것은 누구나 인정하고 있다.

에너지 사용량 감축은 이제 생존의 문제로 다가서고 있다.

<화학저널 2000/3/20>