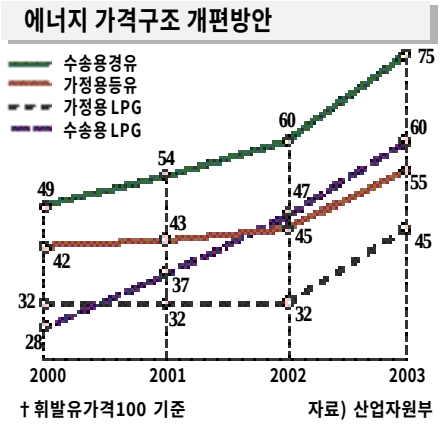
화학산업 경쟁력을 배양하자!

석유제품 가격구조 개편“유감”

에너지 가격구조 개편작업이 계속 난항을 겪고 있다고 한다. 정부부처간의 알력과 이견이 첫째 요인이고, 택시를 비롯한 장애인, 국가유공자들의 이해관계가 둘째 요인으로 자리하고 있는 모양이다.
택시사업자들이 LPG 가격 인상에 반대하는 것은 한편으로 이해가 가는 측면이 있으나 장애인이나 국가유공자들이 특혜를 축소한다고 시위를 벌였다는 것은 별로 반갑게 들리지 않는다. 더군다나 정부부처들이 사소한 이해관계에 얽혀 반대를 위한 반대를 강력하게 제기했다는 것은 도저히 납득하기 어려운 측면이 있다.
화학저널도 정부의 에너지 가격체계 개편(안)에 반대하기는 마찬가지이다. 화학저널은 지금까지 에너지 가격구조를 전면적으로 개편해야 한다고 기회가 있을 때마다 강조해왔고, 현시점에서도 마찬가지이다. 그런데도 반대하는 것은 현재 산업자원부가 중심이 돼 제기한 안으로는 에너지 소비절감 목표를 전혀 달성할 수 없다고 보기 때문이다. 에너지 가격구조를 좀더 혁신적으로 개편해 대폭적인 소비절감을 유도해야 한다는 것이다.
정부는 에너지가격 조정으로 인한 충격을 최소화하기 위해 가격인상을 2단계로 나누어 1단계에서는 최종목표보다 낮은 수준의 중간목표를 설정하고 2001-02년 2차에 걸쳐 나누어 조정하며, 2003년 이후 2단계에서 OECD 비산유국 수준으로 조정하는 안을 제시해놓고 있다.
그러나 정부안은 수송용 에너지에 국한하는 듯한 느낌을 주고 있으며, 일부에서 주장하는 것처럼 에너지 가격구조 개편 자체보다는 정부재정 확충을 위한 수단이 아닌가 하는 생각이 들 정도로 크게 잘못돼 있다. 즉, 에너지 과소비의 주범이 수송·산업·가정상업 3자 모두라는 평범한 그리고 단순한 사실을 왜곡했다는 것이다.



정부가 수송용 석유제품 가격인상에 치중했다는 것은 곳곳에서 나타나고 있다. 수송용 LPG 가격은 LPG차량의 폭증을 방지하기 위한 최저 수준에서 인상키로 하고 에너지경제연구원 등이 적정선으로 제시한 휘발유 가격의 55-65 수준으로 조정했고, 경유 가격은 휘발유·LPG와 형평을 유지하는 수준으로 조정했다. 가정용은 물가부담을 고려해 등유만 소폭조정하고 나머지는 현행수준을 유지하며, 산업용 중유와 LNG는 산업경쟁력, 환경보호 등을 고려해 공적 부담금을 균등화하는 수준에서 소폭 조정했다.
정부안의 어느 곳에도 에너지 소비절감을 유도할 수 있는 방안은 제시되지 않고 있다. 정부의 논리대로 유종간의 균형을 맞추기 위한 것이라면 LPG를 비롯 LNG, 경유, 중유 가격을 인상할 것이 아니라 휘발유 가격을 인하하는 대신 대체유종 가격을 인상하는 방안을 제시했어야 했다.
버스·택시·트럭 등 운수업계에 지방주행세에서 인상분 전액을 보조금으로 지급한다는 자체가 에너지 가격체계를 개선할 의지가거의 없음을 나타내주는 것이라고 해석할 수 있는 부분이다. 중앙정부에서 장애인, 국가 상이유공자, 연안화물선 등에 보조금을 지급하겠다는 것도 마찬가지이다.
정부는 지금이라도 수송용 에너지 가격 인상에 머물 것이 아니라 산업용 및 가정상업용 에너지 가격도 대폭 인상함으로써 에너지 소비를 절약하지 않고서는 생활할 수 없도록 강력히 유도하는 정책을 펼 것을 제안한다. 산업용을 인상하면 수출경쟁력이 떨어져 불가하다거나 가정상업용 인상은 국민들의 반발이 무섭다는 발상은 더이상 에너지 가격체계를 개선할 의지가 없음을 공표하는 것과 같다.
정부는 에너지가격을 2002년까지 1단계 개편하면 소비자물가는 0.63%p 상승하는 반면, 에너지 소비

는 5.7% 감소할 것으로 예측하고 연간 20억달러 정도의 무역수지 개선효과를 기대하고 있다. 그러면서도 원유 국제가격을 배럴당 20달러 정도로 전제하고 있다. 지나치게 안이한 자세였음을 스스로 나타낸 것이다.

에너지 가격체계 개편은 국가경쟁력을 향상시키고 국제수지를 개선하는 것이 핵심이라는 사실을 상기시키고자 한다.

<화학저널 2000/9/18>