

항공유, 유럽수출 확대 기대

EU, 중동·인디아산에 관세 4.7% 부과 ... 국산은 무관세

유럽연합(EU)이 중동 및 인디아산 항공유에 관세를 부과하기로 결정함에 따라 국내 정유기업들이 반사이익을 볼 수 있을지 관심이 모아지고 있다.

EU는 2014년 1월부터 중동, 인디아에서 수입하는 항공유에 4.7%의 관세를 부과할 방침이라고 발표했다.

지금까지는 중동과 인디아를 일반특혜관세제도(GSP) 대상에 포함해 관세를 면제해왔으나 경쟁력을 충분히 갖춰 더 이상 특혜가 필요하지 않다고 판단한 것으로 알려졌다.

이에 따라 주요 수요처인 유럽 항공사들이 크게 반발하고 있는 가운데 중동, 인디아와 함께 EU의 3대 항공유 수입국으로 자리 잡고 있는 국내 정유기업들이 주목받고 있다.

국제에너지기구(IEA)에 따르면, 2012년 EU의 항공유 소비량은 하루 평균 120만배럴로 중동산이 약 30%, 인디아산이 약 5%를 차지했다.

유럽 항공사는 운영비에서 항공유가 차지하고 있는 비중이 35%에 달하기 때문에 중동, 인디아산에 관세가 부과됨으로써 손실이 불가피할 것이 확실시되고 있다.

따라서 한국-EU 자유무역협정(FTA)에 따라 관세를 면제받고 있는 국산 항공유가 유럽 시장점유율을 확대할 가능성이 높아지고 있다.

국내 정유기업들은 주로 네덜란드, 영국, 핀란드, 스위스, 오스트리아 등에 항공유를 수출하고 있으며, 2012년 항공유 수출액이 약 18억9000달러에 달한 것으로 나타났다.

시장 관계자는 “유럽 항공유 시장은 중동 및 인디아산을 중심으로 형성됐으나 관세 부과로 경쟁력이 떨어지면 상대적으로 국내 정유기업들이 수혜를 볼 수 있을 것”이라고 말했다.

그러나 중동 및 인디아산 항공유가 관세에 막혀 아시아 시장으로 노선을 변경함으로써 오히려 주력시장을 뺏기는 부작용이 발생할 수 있다는 주장도 제기되고 있다.

또한 지리적 여건에 따른 운송비 문제도 유럽 시장점유율 확대에 방해요인으로 지적되고 있다. 유럽으로 항공유를 수출할 때 소요되는 운송비가 중국에 비해 약 2.5배에 달하고 있기 때문이다.

아울러 EU의 관세 부과 결정을 개별 회원국 의회에서 승인할지, 비가입국인 영국 등이 EU의 결정을 따를지 등도 변수로 작용할 것으로 예상된다.

시장 관계자는 “일단 경쟁국에 관세가 부과된 것은 호재이지만 실질적인 영향력을 파악하는 데에는 상당시간이 필요하다”고 지적했다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2013/07/15>