

“신개념, 사회적 기업, 대안 주유소”가 뭐지?

석유가격 인하를 대안 주유소로 해결하겠다는 발상

2011.7.28 | 김병권_새사연 부원장 | bkkim21kr@naver.com

목 차

1. 지식경제부의 기상천외한 석유가격 인하대책
2. 신 개념 대안 주유소 설립 방안의 실제.
3. 정유사는 낮은 영업 이익률로 고전하는 것일까.
4. 또 다른 SSM, 대형 할인마트 주유소.



<http://saesayon.org>

1. 지식경제부의 기상천외한 석유가격 인하대책

올해 전체 물가상승률 4%가 기정사실화되고 있다. 각 기관들이 올해 물가가 4%를 넘을 것을 전망하고 있고 책임 기관인 한국은행도 최근 올해 물가를 기존 3%대에서 4.0%로 수정했다. 한국전력이 8월에 전기요금을 4.9%인상할 예정이어서 전반적 물가불안이 더욱 증폭될 조짐이다. 그런데 지난 2분기 정부의 석유가격 100원 인하 요구로 인해 잠시 억제되었던 석유가격 상승까지 겹쳤다. 한시적 인하기간이 끝난 7월부터 본격적인 인상 행진이 이어졌기 때문이다.

7월 둘째 주부터 정유사들이 공급가격을 리터 당 45원 가량 인상한데 이어 셋째 주에도 20~40원 정도 추가 인상할 것으로 알려졌다. 7월 26일자 기준으로 볼 때 2008년 7월에 기록했던 역대 최고 가격에 바짝 다가섰다. 서울시내 주유소 석유가격이 리터당 2천 27원을 넘은 것이다. 조만간 최고기록을 경신할 것이 확실해지고 있다. 더구나 하반기에 국제 유가가 최소 100달러 이상을 유지할 것으로 보여 당분간 2000원 이상을 지속시킬 개연성 까지 높은 실정이다.

상황이 심각하게 움직이는 가운데 지식경제부에서 7월 26일 뜻밖의 대책을 검토하고 있다고 발표했다. 관련 업계와 석유가격 인하를 위한 긴급 간담회를 갖고 “서민들의 경제적 부담 경감을 위해 기존의 국내 석유 유통구조를 뛰어넘는 신개념 주유소”에 대한 의견을 수렴한 결과, ‘대안 주유소’라는 것을 전체 주유소의 10%수준까지 새로 설립하기로 했다는 것이다. 국내 독과점 업체들인 정유사들을 압박하는 것이 여의치 않자 낮은 가격에 석유를 공급하는 주유소를 새로 설립하겠다는 것이다. ‘신 개념 주유소’, ‘대안 주유소’라고 하는 거창한 명칭을 붙여가면서 내놓은 대책이다.

2. 신 개념 대안 주유소 설립 방안의 실제

정부가 발표한 신개념 대안 주유소 설립 방안이라는 것이 도대체 무엇일까.1) 첫째

어느 땅에 주유소를 짓겠다는 것인지 보자. 주유소는 도시의 교통 요지에 들어서야 하기 때문에 초기 투자시 토지 가격이 관건이기 때문이다. 정부는 공공 주차장, 국, 공유지, 대단지 아파트를 조성할 공영개발택지 등에 주유소를 지어 초기 투자비를 낮추겠다는 것이다. 마치 그런 벨트를 풀어 보금자리 주택을 지었던 발상과 유사하다. 그런데 해당 부지들이 주유소로 들어설 적합 지역인지도 상당히 회의적이다.

둘째 석유 공급은 기존 대형 정유사가 아니라 정부 석유공사 같은 대형 공기업이 싱가포르 등 국제 시장에서 직접 석유제품을 대거 사들여 프랜차이즈 형식으로 공급하겠다는 것이다. 석유공사가 이 같은 대형 사업을 할 수 있을지도 의문이거니와, 정부가 직접 조달하면 싼 가격에 공급할 수 있다는 사고를 하는 것을 보면 확실히 국내 독과점 정유업체가 일반적인 수준 이상의 이익을 편취한다는 사실을 정부도 인식하고 있다고 봐야 할 것 같다.

셋째, 추가로 원가를 줄이기 위해 사은품, 세차 등 불필요한 서비스의 원가를 줄이고 셀프 주유 개념을 도입하되 인력이 필요하면 노인, 주부 등 유희인력을 지금보다 더 싼 값에 고용하겠다는 것이다. 고용 효과가 있다는 주장도 잊지 않고 있다. 지금은 아르바이트 등 각종 인력이 없다는 것일까.

만약 대안 주유소가 수익성의 문제가 되면 최소한 수익을 보장하기 위해 보조금 지급 등의 지원책도 강구한다는 언급도 있었다. 그래서 대안 주유소에 하나의 개념이 더 붙었다. 신개념 주유소, 대안 주유소에 더해 일종의 사회적 기업이라는 것이다. 정부 주장대로라면 시민사회에서 사용하는 각종 좋은 개념이 모두 포함된 말하자면 ‘혁신적’인 주유소가 되는 셈이다.

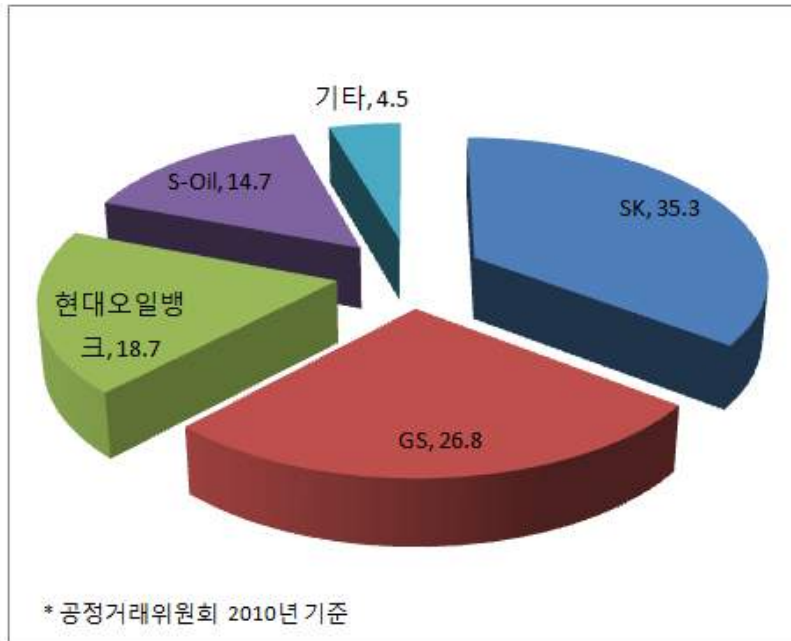
3. 정유사는 낮은 영업 이익률로 고전하는 것일까.

그렇다면 지식경제부의 기상천외한 석유가격 인하 대책의 어디에 결정적으로 문제가 있는 것일까. 우선 눈에 띄는 것은, 왜 지금까지 석유가격 100원 인하 요구를 압박하고 공정거래위원회가 담합행위를 조사하는 등 대형 정유사들에게 겨누던 화살을 주유소로 돌렸는가 하는 점이 의문이다. 알려진 것처럼 우리나라 정유사들은 SK에너지, GS 칼텍스, 에쓰오일, 현대오일뱅크 4대 재벌 계열 기업의 과점 체제

1) 지식경제부 2011.7.26 보도 참조자료

다.(그림 1 참조)

그림 4: 주요 정유사의 주유소 점유율



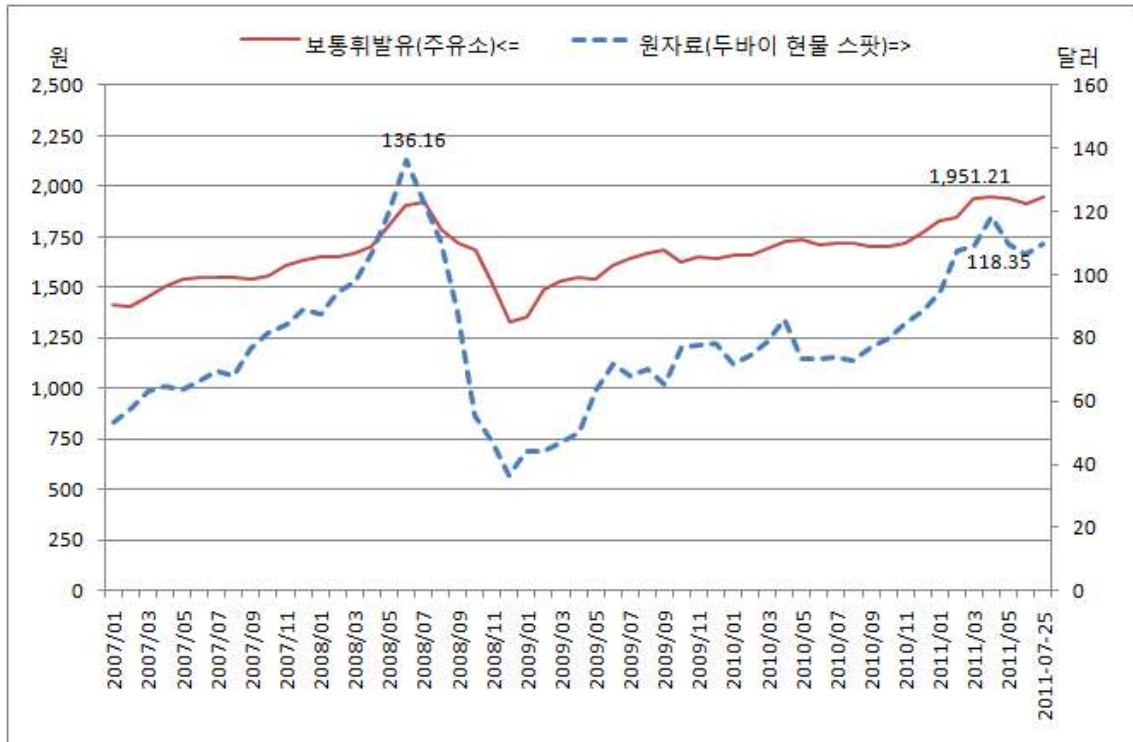
더욱이 공식적으로야 정유사 공급가격 -> 대리점 가격 -> 주유소 소매가격으로 일반적인 유통경로를 밟고 있지만 사실상 대부분 주유소들이 특정 정유사에 ‘전속 거래’를 하고 있기 때문에 석유 공급 시장은 사실상 4대 정유사에 의해 지배된다고 보는 것이 맞다. 특히 이들 4사는 3개사의 조합만으로 시장점유율이 75%를 넘기 때문에 이른바 공정거래법 상의 ‘시장 지배적 사업자’의 대상이 되고 공정거래위원회의 규제 대상이 된다. 실제로 이들은 가격 담합행위로 인해 공정거래위원회에서 올해 4348억 원의 과징금을 부과 받았다. 물론 아직 내지는 않았다.

이런 상황에서 정부는 이익 수준에 비하면 턱 없이 낮은 과징금을 부과하면서 더욱 엄격한 규제를 하기 보다는 3~6월까지 한시적으로 석유공급가격을 100원 정도 낮출 것을 압박했고 정유사들이 이를 수용해주는 다소 편법적인 방식을 사용하여 민심을 무마하려했다. 그런데 그 결과 정유사들의 영업 이익이 크게 훼손되었다는 것이다.

지금 정유사들은 공식적으로는 영업 이익이 3~5%밖에 안 된다고 아우성이고 매주 공급가격을 공시하기 때문에 독점이윤을 편취할 여지도 없다고 항변하고 있다. 그런데 이들의 영업 이익을 보면 이들 항변을 수긍하기 쉽지가 않다. 4대 독과점 정

유사의 올해 1분기 영업이익은 무려 2조 9천억 원에 육박했다. SK에너지만 1조 2천억 원이 넘었다. 이 수준이 올해 계속되면 영업 이익이 무려 12조에 달할 것이라는 것이다. 엄청난 규모다. 삼성전자나 현대차처럼 해외 수출로 번 것이 아니라 대부분 국내 독점의 결과다.

그림 5 국제 원유가격과 국내 주유소 휘발유 가격의 변동 추이



물론 100원 인하가 적용된 2분기에는 이익이 대폭 줄어 4개사의 이익이 1조 5천억 원 수준으로 절반 가까이 추락했다고 주장하고 있다. 그런데 1조 5천억 원이 적은 규모인가. 사실 2분기 이익이 준 것이 아니라 1분기 이익이 턱없는 독과점 가격으로 너무 많았다고 평가하는 것이 더 객관적 사실에 부합할 것이다.

사실 국제 원유가는 지금이 최고 수준이 아니었다. 경제위기가 시작되었던 2008년 5~7월 기간 동안 120~145달러 수준까지 올라갔던 적이 있다.(그림 2 참조) 당시의 국내 주유소 가격이 2000원까지 올라갔다. 그 이후 세계적인 실물경기 침체가 현실화되면서 원유가격은 급락했다. 그러나 정유사들의 석유공급가격 인하는 상대적으로 매우 완만했다. 다시 지난해부터 원유가격이 오르기 시작했지만 최대 110달러 선을 넘지 않았다. 그런데 국내 석유가격은 다시 2000원이 된 것이다.

물론 국제 원유가와 국내 석유가격은 일반적으로 시차가 있고 국내 정유사들이 국제가격 급변동을 완충해주는 역할도 있다. 그러나 큰 추세를 보아도 국내 석유가격이 지나치게 하방 경직성이 있고 상승시에는 민감하다. 특히 2009년과 2010년에는 상대적으로 환율이 높았기 때문에 국제원유 도입시 환율 부담이 있었겠지만, 지금은 국제 원유가가 가장 높았던 2008년 여름과 거의 비슷할 만큼 환율이 내려왔다. 특별히 국내 석유가격이 높아야 할 이유가 없는 것이다. 정부가 대형 정유사들 압박이 더 이상 여의치 않자 이를 그대로 둔 채 중, 소형 주유소를 잡겠다는 발상으로 해석되는 이유다.

4. 또 다른 SSM, 대형 할인마트 주유소

대형 정유사들을 놔둔 채 주유소로 초점을 맞추다 보니 대안이라는 것이 영킬 수밖에 없다.

우선 지금 주유소가 모자라서 이름도 거창한 ‘신 개념 대안 주유소’를 새로 만들겠다는 것인가. 지난 3월 기준으로 전국 주유소는 약 1만 2970개 정도다. 작년 말까지만 해도 주유소 숫자가 늘어났지만 지난 연말 1만 3000개를 정점으로 올해부터는 줄고 있다. 주유소 협회에 따르면 “기름의 공급가 인상분을 판매가에 그대로 반영하지 못해 문을 닫는 주유소가 많아지고 있기 때문”이라는 것이다. 그런데 현재 주유소의 10%에 해당하는 1천개 이상의 주유소를 추가로 만든다면 기존 주유소는 어떻게 하라는 것인가.

차라리 기존 주유소에 대해 정유업계가 사실상의 ‘전속 거래’를 하고 있는 실태를 문제 삼아 전속거래를 금지시키는 방향으로 풀어나가든지, 주유소 가격을 엄정히 조사한 후 필요하다면 지원책을 마련하는 편이 훨씬 현실적인 방안이 아닐까.

그런데 정부의 의도는 여기에 있지 않은 것 같다. 정부 대안 주유소 설립 대책을 의심케 하는 대목이 하나 있기 때문이다. 대안 주유소 설립과 함께 “현재 특별, 광역시에만 허용된 대형마트 주유소를 향후 인구 50만 이상 도시로 확대”하겠다는 것이다. 그렇지 않아도 대형마트의 유통시장 잠식이 심각하여 슈퍼 상인들과 마찬가지로 주유소 업계에서 반발했고 그 결과 대형마트 주유소가 현재 10개로 묶여 있는데 이를 풀겠다는 것이다. 현재 대형마트 주유소는 이마트 5개, 롯데마트 2개, 농협 하나로 마트 3개가 있다.

대형마트에게는 기다렸던 반가운 소식이 아닐 수 없다. 최근 SSM까지 소매시장이 포화되어 도매시장과 온라인시장까지 시장 장악력을 높이려던 참에 주유소 설립 허가는 이들의 공격적인 영업을 더욱 가속화시킬 것이다. 이들에게 주유소 영업 마진은 중요하지 않다. 일종의 판촉비용으로 보면 되기 때문이다. 다시 돌아가야 한다. 정유소의 독과점 행태에 대한 철저한 조사와 감독이 우선되어야 한다. 중, 소 주유소를 압박하면서 대형마트 직영점 개설이라는 속 보이는 성동격서 대책을 내놓을 때가 아니다.

