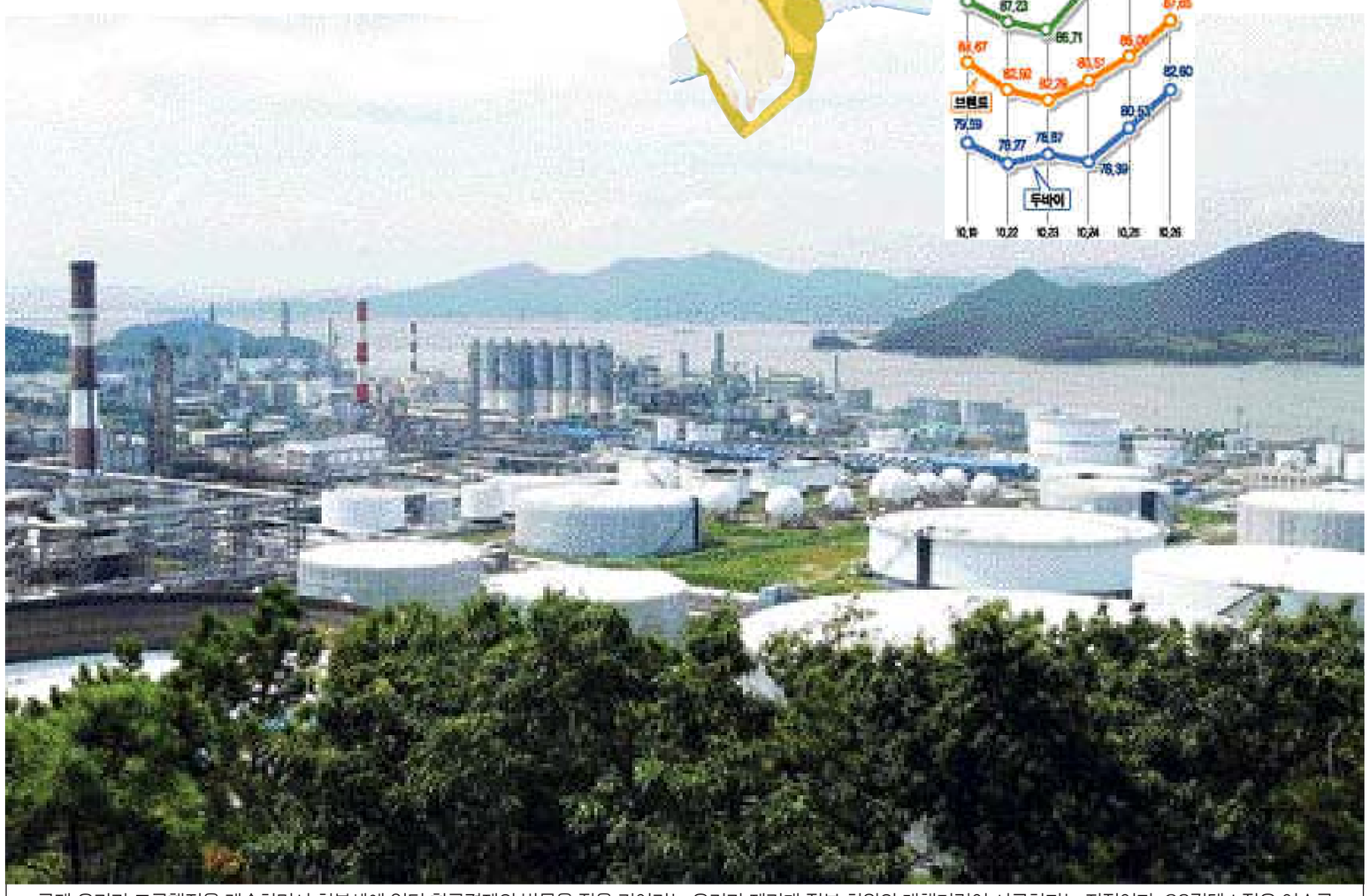
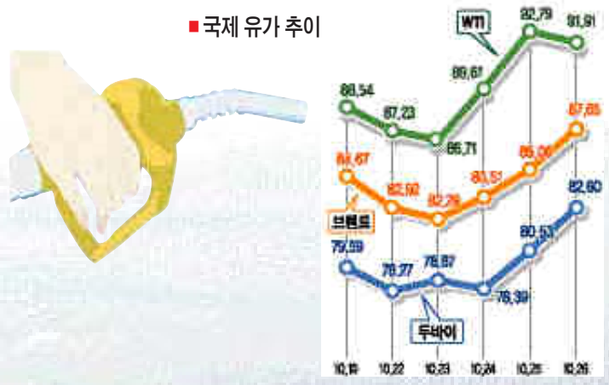
■'유가 100$ 시대' 위기의 한국경제



■국제 유가 추이



국제 유가가 고공행진을 계속하면서 회복세에 있던 한국경제의 발목을 잡을 것이라는 우려가 제기돼 정부 차원의 대책마련이 시급하다는 지적이다. GS칼텍스정유 여수공장.

물가 상승·수출 타격 등 '연쇄 발목' 우려

배럴당 10달러 오르면 年 90억달러 유출

예상못한 급등에 내년 5% 성장 '적신호'

두바이유가 배럴당 80달러, 미국 서부 텍사스산 중질유(WTI)가 90달러를 돌파하면서 '3차 오일쇼크' '유가 100달러 시대'가 현실화하고 있다.

올들어 계속된 유가급등은 중동 산유국의 지정학적 불안, 경제팽창이 급속도로 이뤄지고 있는 중국·인도를 비롯한 아시아 국가들의 석유수요 급증, 달러화 가치하락을 우려한 투기수요 가세 등에 따른 것으로 분석된다.

유가상승은 경기와 금융시장 등에 충격을 주고 있으며, 특히 물가를 자극해 경제전반의 활력을 떨어뜨리는 등 서민경제에 깊은 시름을 안기고 있다.

최근 민간연구기관들은 유가가 급등할수록 물가상승 압력이 강해져 내수에 악영향을 주고, 기업의 채산성이나 수출에도 타격을 줄 것이라는 예측을 앞다퉈 내놓고 있다.

한국은행과 민간경제연구소 등은 내년 5% 성장세를 회복할 것으로 내다보고 있으나, 최근 유가폭등세가 내년까지 계속될 경우 5% 성장을 낙관하기 힘들 것이라는 예측도 배제하지 않고 있다.

28일 한국은행의 거시계량경제모형인 'BOK 04'에 따르면 유가가 1% 상승하면 국내총생산(GDP)는 0.02% 하락하는 효과로 작용한다.

올해 한은이 GDP 성장률을 4.5%로 예측하면서 전제조건으로 설정한 원유도입단가는 배럴당 64달러였다. 올해 상반기 원유도입단가는 배럴당 61.6달러로 한은의 전망치와 비슷한 수준을 유지했으나, 하반기 들어서는 상황이 급반전하고 있다. 7월 원유도입단가는 70달러를 돌파한데 이어 10월에는 70달러 중반까지 치솟았다.

우리나라의 연간 원유도입물량은 9억 배럴에 달한다. 도입단가가 배럴당 10달러 오르면 연간 90억 달러가 고스란히 해외로 빠져나간다. 내년 유가가 어떻게 될지 예단하기는 어렵지만, 올해 평균 도입단가보다 10달러 이상 올라갈 가능성은 농후하다.

한은 관계자는 "90억달러는 우리나라 연간 GDP의 1%에 육박하는 액수"라며 "유가 흐름이 내년 경제전망에 가장 큰 변수가 될 것"이라고 말했다.

또 유가급등세가 이어져 세계경제가 위축될 경우 가뜩이나 서브프라임 모기지 문제 등으로 대미 수출에 타격이 오고 있는 상황에서 추가적인 충격이 불가피하다는 게 전문가들의 진단이다.

게다가 유가급등→물가상승→구매력 약화로 이어지는 등 소비심리 회복에도 찬물을 끼얹어 국내경제에 적지않은 타격을 안겨줄 것으로 보인다.

/이종태기자 jtlee@kwangju.co.kr

"원가 줄여라" 비상 경영 돌입

■기업들 돌파구 찾기 고심

국제유가가 사상 최고치를 잇따라 경신하며 고공행진을 이어가자 국내 기업들이 '초긴장' 상태에 돌입했다.

원·달러 환율하락, 원자재 가격폭등, 미국 증시 급락 등 대외적 경영환경이 갈수록 악화하고 있는 상황에서 설상가상으로 치솟는 유가는 기업들의 부담을 가중시키고 있다.

기업 입장에서 유가상승은 당장 원가부담으로 이어져 생산·수익성 측면에서 부정적인 영향을 유발하며, 국내는 물론 전 세계적 경기침체로 연결돼 기업활동의 위축을 초래할 수 있기 때문이다.

이에 따라 국내 업체들은 유가상승의 여파를 최소화하기 위해 다각적인 방안을 모색하고 있다. 연초 배럴당 60~70달러를 예상했던 항공업계는 '90달러 돌파'라는 돌발상황에 대응하기 위해 비상경영에 돌입했다.

아시아나항공은 에너지 절약 등을 통한 비용절감에 나섰다. 최적항로 찾기, 불필요한 물건 싣지않기, 본사 건물 절전시간 늘리기 운동을 전개하고 있다.

율도비축기지에 한국발 항공편의 1개월치 소요분인 85만배럴, 김포공항과 인천공항에 비축유 40만배럴을 확보하고 있는 대한항공은 유가급등이 계속될 경우 이 비축유를 활용하는 방안을 고려중이다.

삼성그룹은 반도체·LCD·휴대전환 등 석유 의존도가 낮은 사업을 주력으로 하고 있어 유가에 따른 영향을 비교적 덜 받는 편이지만, 원가구조에서 유가가 차지하는 비중을 수시로 파악해 경쟁력을 유지한다는 입장이다.

자동차 업계는 유가상승이 생산·공급측면은 물론 소비자의 차량구입에도 적지않은 영향을 주는 만큼 다른 산업보다 복합적인 대응책 마련에 나서고 있다. 현대차는 차량 경량화, 고효율 엔진 개발 등을 통해 경제성이 뛰어난 차량개발에 속도를 낼 방침이다.

이와 관련, 산업계에서는 '환율과 마찬가지로 유가 역시 기업들의 힘만으로는 극복하기 힘든 경제변수'로 보고 정부의 적극적인 역할을 주문하고 있다.

손경식 대한상공회의소 회장은 최근 "우리나라의 유류세는 57.7%로 일본의 49.9%는 물론 경제협력기구(OECD) 회원국 평균인 51.9%에 비해 높다"면서 "적어도 OECD 회원국 평균에는 근접할 수 있도록 인하할 필요가 있다"고 주장했다.

신재생에너지 확대 등 고심

■정부 에너지 대책 있나

정부는 지난 25일 관계부처와 에너지공기업 등이 참여한 고유가대책기획단 긴급회의를 갖고 비상대책 논의에 들어갔다.

정부는 고유가 대응 기본방향으로 '유가만 상승할 경우 자율적 에너지 절약시책을 추진하고 가격급등과 국내 원유수급에 차질이 발생하면 에너지소비를 억제한다'는 원칙을 세운 바 있는데, 현재로서는 '유가만 상승하는 단계'로 인식하고 대책을 검토한 것으로 알려졌다.

이에 따라 정부를 제외한 각계에서 요구하고 있는 유류세 인하까지는 검토하지 않고 승용차요일제 확대나 가로등 부분 소등과 같은 단골대책들이 되풀이될 가능성이 높다.

그러나 물가상승률이나 달러화 가치의 하락 등을 감안하더라도 국제유가가 100달러대에 안착하면 심리적 충격에 따라 정부도 유류세 인하 불가원칙을 무작정 고수하기는 어려울 것으로 보인다.

또 정부는 중장기적인 에너지 대책으로 원유·가스의 자주개발률 제고와 신 재생에너지 개발 등에 적극 나설 전망이다.

정부는 현재 3%대에 머물고 있는 석유와 가스의 자주개발률을 오는 2016년 28%까지 대폭 높이는 3차 해외자원 개발기본계획을 지난 8월에 마련한 바 있다.

이 계획은 세계 각지에 있는 85개 탐사·생산광구의 생산계획 등을 감안해 마련된 것으로, 참여정부 기간 확보한 탐사광구가 개발·생산단계에 진입하는 2011년부터 생산량이 획기적으로 늘어날 것으로 전망된다.

정부가 내놓은 계획대로만 실현된다면 자주개발률은 2013년 당초 목표치인 18%보다 높은 20%에 이르고, 2016년에는 28%까지 올라 상대적으로 안정적인 자원확보가 가능하다.

이와 함께 정부는 '제 2차 신재생에너지 기술개발 및 이용·보급 기본계획'을 통해 2011년까지 신재생에너지 보급량을 전체 에너지 보급량의 5%까지 높이겠다는 목표를 정해놓고 있다.

이에 발맞춰 2003년 1천193억원이던 관련예산을 계속 늘려 올해는 4천350억원을 투자하는 등 신재생에너지 기술개발·보급사업을 적극 지원하고 있다.

신재생에너지와 함께 고유가 시대 화석연료의 비중을 낮추기 위한 대안으로 원자력이 부상하고 있다.

한국수력원자력에 따르면 지난해 기준 우리나라 원전 설비용량은 1만7천716MW로, 전체 발전량의 40.3%를 차지한다. 2005년 말 기준으로 1KW당 전력 생산비용을 보면 LNG가 86.29원, 석탄 43.68원인데 비해 원자력은 39.41원에 불과하다는 점을 감안하면 원자력 이용확대는 고유가 시대의 대안이 될 수 있다는 지적이다.

/이종태기자 jtlee@kwangju.co.kr