

# 國內油價 政府部門費用이 너무 많다

- 이것이 바로 高油價의 原因 -

1兆7千億원의 諸稅公課金

**해** 마다 가을이면 국민들의 눈과 귀는 여의도 국회의사당으로 쏠린다. 금년도 정기 국회에서도 의원들은 국민의 눈과 귀를 대변하는 노릇에 충실하고자 힘을 쏟은 것 같다. 의원들의 질문이 날카롭지 못해서, 혹은 장관의 답변이 부실하다고 해서 불만이 있을 수 있겠지만, 따지고, 파고 들고, 캐묻고 하는 가운데 특히 경제분야에 관한 우리는 많은 새로운 사실과 정책구상을 알게 되고 또 놀라기도 하며, 역시 국회의 所用됨을 절실히 느끼게 되었다.

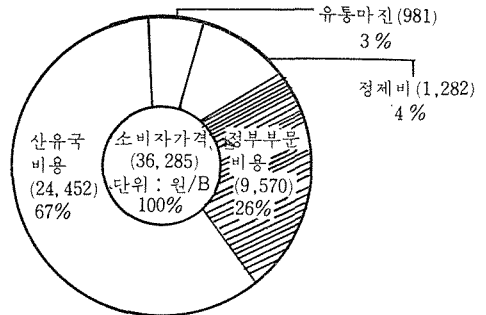
그 가운데 우리 石油業界의 주목을 끄는 것은 석유류제품가격에 政府部門費用으로 부과, 징수되는 油類關聯 諸稅公課金の 비율이 지나치게 높다는 사실이다. 지난 달 동력자원부가 국회에 제출한 자료에 따르면, 石油의 정부부문 비용이 6 조원이 넘는 연간 총석유류매출액(소비자가격기준)의 약 26%에 해당되는 1 조 7 천억원에 달하고 있다. 우리나라 해 예산이 약 10조원이라고 할 때, 이는 엄청난 금액이 아닐 수 없다. 물론 이같은 사실은 석유업계는 물론 관련기관에서도 익히 알려져 있던 일이었고, 아울러 그 시정이 요구돼 왔던 터이지만 일반 국민들은 石油 하면 그저 해외原油價가 높기 때문에 으레 그 가격이 높은 줄만 알았지, 비싸지게 된 이유중에 公課金 비중이 높은 데에 기인한다는 것은 미처 알지 못한 소비자가 대부분이었으리라고 믿는다. 이는 石油의 公課金이 10.8%인 日本 및 13.6%인 台灣 등과 비교하여 2~3 배 높은 점에서도 쉽게 알 수 있다.

구체적인 徵收內訳

그러면 石油의 정부부문비용의 징수를 및 금액을 살펴 보자.

〈表-1〉에서 보는 바와 같이 1) 關稅의 경우,

〈表-1〉 石油의 政府部門費用 徵收現況



종 류	징 수 율	징수규모 (억원)
關稅	원유 CIF의 5%	2,000
	제품 일반석유 5% LPG 10%	200
방위세	원유, 제품 CIF의 2.5%	1,100
무역특혜자금	원유, 제품 CIF의 0.24%	100
特別消費稅	휘발유 100% 세전공장도가격기준	3,400
	경유 9%	
	LPG 10%	
부가가치세	원유, 제품 10%	5,800
石油事業基金 <sup>1)</sup>	원유, 제품 <sup>2)</sup> 안정기금 2.09 \$/B 비축기금 0.7 개발기금 0.1 계 2.89	4,500
	LPG <sup>3)</sup>	169 \$/T
	합 계	17,100

註: 1) 제품중에 나프타 및 석유화학연료용 경유는 기금이 면제되고, B-C유는 83. 11. 25부터 2.89\$/B에서 0.3\$/B로 인하(안정기금, 비축기금, 개발기금 각 0.1\$/B씩) 됨.  
2) LPG는 83. 11. 25부터 국제가격인하로 188\$/t로 인상됨.  
3) 안정기금이 83. 12. 1부터 2.09\$/B에서 0.70\$/B로 인하됨.

原油는 CIF가격의 5%로서 2천억원, 제품은 일반석유 5%, LPG 10%로서 2백억원 2) 防衛稅는 原油 및 제품 모두 CIF의 2.5%로서 1천1백억원 3) 貿易特許資金(무역협회의 수출진흥특별자금)은 原油 및 제품에 모두 CIF의 0.24%로서 100억원 4) 特別消費稅는 稅前공당도가격에 휘발유 100%, 경유 9%, LPG 10%로서 3천4백억원 5) 附加價值稅는 10%로서 5천8백억원 6) 石油事業基金은, 원유 및 일반제품의 경우는 비축기금 0.7\$/B, 개발기금 0.1\$/B, 안정기금 2.09\$/B(이 중 원유도입선다변화등에 쓰이는 순수한安定基金은 0.15\$/B이고, 나머지 1.94\$/B는 에너지관련사업기금으로서 금년 3월 국제原油價 인하분의 일부를 흡수, 징수하는 것임), LPG의 경우는 169\$/T(83·11·25부터 국제LPG가격의 인하에 따른 차액흡수를 위해 188\$/T으로 인상되었음)로서 4천5백억원 등으로 세분된다.

이번에는 배럴당 부담액을 日本, 台灣과 비교해보자. 우리는 原油關稅部門이 5.14달러, 製品關稅部門이 7.06달러 등 총 12.20달러에 달함으로써, 日本의 4.29달러(原油부문 0.28달러, 제품부문 4.01달러), 台灣의 5.42달러(原油부문 0.73달러, 제품부문 4.69달러) 보다 각각 2.8배 및 2.2배가 높아 소비자부담 증가는 물론 직접적인 油價상승요인이 되고 있다. 따라서 휘발유는 세계에서 가장 비싼 가격으로 되어 있고(관련기사, 본지 10월호 참조) B-C油도 台灣, 日本, 싱가포르 등보다도 훨씬 비싸다. <表-2> 참조

〈表-2〉 国別 消費者價格 比較  
(83. 4. 19 油價引下前과 現在)(單位: \$/B)

国 別		普通揮發油	燈油	輕油	B-C油
韓 國	引下前	139.1	62.6	59.6	43.0
	現 在	132.5	58.4	55.6	38.3
日 本	引下前	116.7	67.5	78.2	40.1
	現 在	102.4	64.7	72.5	32.1
臺 灣	引下前	110.1	59.1	55.0	29.8
	現 在	99.4	55.7	51.7	27.8
싱가포르	引下前	44.5	45.4	43.3	29.0
	現 在	39.9	40.2	38.0	26.0

우리 나라 경제는 무역의존형 성장구조로서 대외 경쟁력을 높여 수출신장을 도모하는 것이 최대의 과

제로 되어 있다. 외국에 비해 높은 油價는 결국 원가상승요인이 되어 대외경쟁력이 약화될 수밖에 없다. 따라서 저렴한 연료 및 원료의 공급을 통해 생산활동과 수출이 증대됨으로써 수익이 증가되고 이에 따라 직접세 및 간접세의 稅收증대가 이루어지도록 해야지, 눈앞의 稅收를 위해 세금을 부과하거나 공과금을 과징하게 되면 해당 특정산업의 위축을 가져와 산업간 균형적인 발전에 저해요인으로 작용하게 된다.

몇가지 改善對策

그러므로 政府部門費用 중 일부는 폐지 내지 축소하고 징수방법을 개선하여 제품가에서 차지하는 비중을 낮추는 한편, 징수, 조성된 基金등을 석유 산업지원에 적극 활용하는 방안을 제안하고 싶다.

1) 먼저 현재 달러貨로 징수하는 것을 원貨로, 定率制(從價稅)로 징수하는 것은 從量稅(定額制)로 바꾸어야 할 것이다. 환율이 오르거나 油價가 인상될수록 가속적으로 국민의 稅負擔이 가중되게 되기 때문이다.

2) 둘째, 原油에 대한 관세는 無稅로 하거나 인하조정해야 할 것이다. 원유를 포함한 비경쟁 基礎原資材는 두말할 것도 없이 관련제품의 원가상승을 유발, 物價安定은 물론 수출상품의 競爭力을 약화시키는 원인이 되기도 하기 때문이다.

3) 셋째, 휘발유, 경유, LPG 등에 부과되는 特別消費稅는 대폭 인하하거나 폐지하여야 할 것이다. 稅收減少를 우려한다면 全油種에 고루 분산시키는 방법도 생각해야 할 것이다. 特消稅가 사치품 성격의 물품에 붙이는 세금이라면, 이미 해당 유종들은 사치품이 될 수 없고 일반대중용으로 쓰이고 있기 때문이다.

國民車의 개발을 통해 마이카시대를 열고자 하는, 또한 無公害 燃料을 확대코자 하는 정부시책들과도 어긋나고 있다. 또한 일부 유종에만 고율의 특소세를 부과하게 되어 유종간 가격구조가 외국과 비교하여 심한 불균형을 이루어 많은 需給上 문제를 일으켜 왔고 資源配分의 歪曲現狀을 초래해 왔던 것이다.

나프타 및 B-C油의 수급상 문제가 야기되어 輸入論爭등이 업계간에 벌어지게 된 것은 모두 이러

한 데서 연유한 것이다. 그리고 가짜휘발유를 양산하여 국민건강 및 자동차성능에 해를 끼치면서까지 犯法行為가 빈발되는 소이도 여기에 있다. 그래서 정부일각에서 운위되고 있는, 휘발유에 高速道路稅를 얹어 부담시키는 방안등은 재고의 여지가 있다고 본다.

### 누증하는 實効稅率

4) 防衛稅, 附加價值稅, 貿易特計資金 등은 모든 물품에 공통되는 부문이다. 그런데 附加稅는 생산 및 유통단계에서 일률적으로 10%의 名目稅率을 부과하고 있지만, 그 課稅標準이 「조세를 포함한 상품 및 용역의 가격」으로 정하고 있어 實効稅率은 더 높은 경우가 있다.

예컨대, 100%의 특소세가 붙는 보통휘발유를 예로 들어보자. 공장도가격이 리터당 277.91 원이고 부가세는 55.58 원이다. 55.58 원 중 그 반인 27.79 원은 생산 및 유통단계에서 부가된 가치에 대한 부가세이지만, 나머지 27.79 원은 부가가치에 대한 것이 아니고, 「특소세에 대한 부가세」인 셈이다.

따라서 부가세의 명목세율은 10%이지만, 실효세율은 20%로서 세금에 세금을 얹어 받고 있는 부가세부과방식은 불합리하므로 시정하여야 할 것이다. 이런 현상은 輸入原油에 방위세를 부과한 후 그 합계금액에다 부가세를 산출하는 경우에도 마찬가지이다.

그리고 貿易特計資金에 관해서, 精油業界가 석유의 수출입업무 및 정보수집업무등은 업계 독자적으로 행하고 있고 同資金으로 인한 受惠는 거의 없이 전체의 1/4 정도(약 100 억원)를 부담하는 것은 과중하므로, 업계의 收支態化의 완화를 위해서도 그 징수율의 인하 및 개선책을 강구하여야 할 것이다.

5) 다섯째, 石油事業基金 중에서 安定基金은 원유가차이 보전 목적 이외의 것, 특히 4.18 유가조정시 해외원유가 인하 흡수분으로 징수되는 에너지 關聯事業基金(1.94 \$/B)은 앞으로 換率連動制를 계기로 폐지하여야 할 것이다. 또한 막대한 자금이 死藏되고 있는 備蓄資金도 그 활용방안을 적극 마련하는 한편 징수규모도 축소해야 할 것이다.

6) 마지막으로, 특히 目的稅의 성격이 있는 石油事業基金등이 실제 납세자인 石油產業에 혜택이

돌아가도록 쓰여져야 할 것이다. 그러나 현실은 그렇지 못한 바, 예컨대 에너지관련사업기금 조성액 1,242 억원(83. 4. 19~10월말 현재까지) 중, 石炭産業(夏季貯炭)에 137 억원을 지원하고 電源開發(韓電)에 700 억원을 융자하여 405 억원이 보유된 상태일뿐 정유업계의 많은 현안문제 해결에는 지원이 없다.

### 막대한 投資費

정유산업은 알다시피, 막대한 투자비가 소요되는 裝置産業인바, 화급한 현안문제 및 투자비를 살펴보자. ① B-C油를 輕質油로 개질하는 重質油分解施設(크래킹시설)에 70,000B/D의 경우, 약 5 억 달러, ② 저유황연료유 확대를 위한 脫黃施設에 70,000B/D의 경우 약 4 억 달러, ③ 5 차5 개년계획 기간 중 60 일본 비축수준 유지를 위한 11.5 백만 배럴 규모 저장시설에 950 억원, ④ 에너지절약을 위한 送油管건설에 2,538 억원, ④ 점증하는 產油國重質原油의 정제시설에, 예컨대 86년 완공목표로 하고 있는 極東石油 6 만B/D 건설에 2,405 억원 등이 소요되는 것을 들 수 있다.

그러나 정유업계는 투자여력이 전혀 없고, 收益狀況은 매우 나쁘다. '83년도 상반기 稅前純益이 401 억이라고 하지만, 그것도 자세히 살펴보면 缺損狀態이다 (앞의 石油時評1 참조). 따라서 各種投資事業에 基金을 적극 지원해야 할 것이고, 더우기 民間備蓄등에는 '83. 10월말 현재 1,300 억원이 조성된 備蓄基金을 적극 활용토록 해야 할 것이다.

日本, 英國, 西歐 등 선진국에서는 우리가 당면하고 해결해야 할 문제들, 즉 여러가지 施設高度化를 높은 정도로 이룩하고 또 계속 힘을 쏟고 있는 상태다. 그간 우리는 양적 성장에만 치중한 나머지 質的 측면은 다소 소홀해 온 것도 사실이다. 그러나 외국에서는 無鉛휘발유등 양질의 석유 제품을 만들어 내고 있다거나, 우리 제품의 벤조피렌(발암물질) 함유량이 외국 것 보다 훨씬 많다는 등의 신문기사를 접할 때마다 이젠 국민들도 環境汚染등의 문제에 커다란 신경을 쓰고 있는 차제에 업계도 관심을 갖고, 政府當局은 막대한 재원이 소요되는 諸施設建設의 지원에 하루 빨리 손을 써야 할 때라고 생각한다.\*

(梁德烈 · 大韓石油協會 弘報室 代理)