

石油製品價格構造의 合理化



李 英 九

(韓國動力資源研究所, 先任研究員)

I. 序論

連產品(joint products)인 石油製品의 製品別價格은 무엇을 基準으로 하여 決定하는 것이 가장 合理的이며, 價格體系가 어떤 水準을 維持할 때 資源의 效率의 配分을 이루고 精油會社도 適正利潤을 享有할 수 있는가?

또한 같은 用途로 使用되고 있는 서로 다른 製品의 相對價格은 어떻게 決定할 것이며, 同一製品이 여러가지 用途에 使用되는 경우 어느 用途를 基準으로 價格을 決定할 것인가?

이와 같이 石油製品의 價格決定에는 考慮해야 할 많은 要因들이 있기 때문에 그만큼 政府의 規制가 行해질 所地가 많다. 先進國들도 대부분이 인플레이션의 抑制을 위해, 그리고 經濟開發戰略의 一環으로서 石油製品價格을 間接 또는 直接的으로 規制를 가하고 있다.

우리나라는 1982년까지는 18個 全油種에 대해 製品別·流通段階別 最高價格을 決定하여 告示해 왔으나, 1983년부터는 제트油와 솔벤트에 대해서는 間接規制方式으로 轉換하였다.

製品別 精油會社販賣價格은 稅前工場渡, 製品輸送定費, 稅金으로 構成되어 있고, 이 價格에 別途로 告示되고 있는 流通마진, 즉 代理店마진과 注油所마진을 더하면 最終消費者價格이 된다.

지금까지 政府에서 行한 價格決定方法은 주로 精油社의 平均複合單價(油價調整以前의 製品別消費構

成比를 考慮하여 計算)를 가지고 平均複合單價의 變動率을 算出한 다음, 政策的 配慮에 의해 全製品의 引上率을 決定하는 方法이었다. 따라서 製品別價格은 限界精製費나 需要의 彈性値과 關係없이 주로 政策的인 配慮에 의해 決定되었던 것이다.

政府가 民間企業인 精油産業의 損益面에 까지 깊이 介入하게 되면, 利潤目的의 競爭性은 度外視되고, 政府의 統制나 規制下에 安住하려는 企業經營方式을 취하는 것이 오히려 有利할 수도 있게 된다. 이것은 곧 精油産業의 非效率의 經營을 助長하게 된다.

여기서는 製品價格은 어떤 基準下에서 어떻게 決定하는 것이 合理的인가 하는 側面에 焦點을 두어 살펴보고자 한다.

II. 合理的 價格構造의 摸索

1. 製品價格 設定原則

精油會社의 立場에서 볼 때, 가장 適正한 製品別 相對價格構造는 利潤을 極大化시킬 수 있는 價格體系일 것이다. 이것은 곧 製品別 限界生産費(MC)와 製品別 限界收入(MR)이 一致하는 點에서 製品價格(P)을 設定한다는 原則이다. $MR = P(1 - \frac{1}{\mu})$ 이므로, 均衡點에서의 價格(P)는 $P = \frac{MC}{1 - \mu}$ 가 된다. 여기서 μ 는 需要의 價格彈性性을 表示하고 있다. 따라서 各製品의 價格彈性性이 同一하다면 製

品別 相對價格構造는 限界費用의 差異에 의해 決定될 것이며, 반대로 製品間 限界費用이 同一하다면 彈力性의 差異에 의해 決定되게 된다.

石油製品은 連產品이기 때문에, 製品別 限界費用의 明確한 區別은 거의 不可能하다. 따라서 製品別 價格構造는 需要彈力性의 差異만을 反映하게 된다. 즉 需要彈力性이 작은 製品일 수록 價格은 높아지게 된다. 이러한 이유 때문에 輕質油製品價格은 重質油製品價格보다 높다.

美國과 유럽의 石油需要의 分析結果 輕質製品의 需要彈力性이 重質製品의 需要彈力性보다 훨씬 낮은 것으로 나타났다. <表1>에 要約되어 있는 바와 같이 燈油를 除外한 輕質製品의 需要彈力性은 B-C油 需要彈力性의 거의 절반 水準에 불과하다. B-C油는 産業用 에너지市場에서 石炭, 原子力等 代替財와의 競爭이 심하지만, 輕質製品은 아직까지는 이렇다할 直接的인 代替財가 없기 때문이다.

<表-1> 歐美地域 石油製品의 價格 및 所得彈力性

| 油 種 | 價格彈力性 | 所得 彈 性 值 |
|---------|-------|----------|
| 揮 發 油 | -0.82 | 1.3 |
| 燈 油 | -2.0 | - 2.5 |
| 輕 油 | -0.76 | 2.8 |
| B - C 油 | -1.58 | 1.6 |

(資料) : M. Kennedy, A World Oil Model, in Econometric Studies of U. S. Energy Policy, ed. by Dale W. Jorgensen. 1976.

石油製品에 있어서 適正相對價格構造란 計數化할 수 있는 性質의 것은 물론 아니다. 왜냐하면 製品別 價格構造는 各國의 經濟政策이나 에너지市場環境이 相異할 뿐만 아니라, 에너지關聯資料의 質的 差異에 따라서도 彈力性推定上 많은 誤差가 發生할 수 있기 때문이다. 따라서 本研究에서의 分析의 焦點은 適正相對價格의 計數的 推定에 있는 것이 아니라, 相對價格構造가 실제로 市場原則을 제대로 反映하고 있는지를 評價하려는 데 있다.

價格体系的 分析은 우선 消費者價格과 生産者價格을 分離해서 행해져야 한다. 石油製品이 連產品이라는 特性때문에 生産者價格보다는 消費者價格의 相對價格構造가 더 重要한 意味를 갖는다.

市場原則이 作用할 때는 同一用途內에서 石油製

品A를 使用하건 B를 使用하건 費用面에서 無差別해진다. 즉 製品選擇과 相關없이 消費者의 負擔은 一定하다. 消費者의 負擔은 製品購入費 이외에 使用機器의 修繕維持費와 使用機器의 購入費 및 便宜性 등이 包含되어 있기 때문에, 總費用이 製品間 同一하다고 하는 것이 반드시 製品價格이 同一하다는 것을 意味하지는 않는다.

그러나 問題는 한 製品이 需要彈力性이 서로 다른 여러 用途에 使用될 경우이다. 市場原則에 따르면 彈力性이 큰 市場에서는 낮은 價格이 그 反對의 市場에서는 높은 價格이 形成된다. 그러나 이러한 價格構造는 用途別로 市場이 完全히 分離될 수 있을 때만 가능하다. 그렇지 못할 경우에는 中繼賣買(arbitrage)가 發生하여 價格은 同一해진다. 石油製品은 用途別 市場分離가 不可能하다. 따라서 製品價格은 用途數에 관계없이 하나의 價格만 存在하게 될 것이다. 이 경우 製品價格은 主用途의 價格彈力性에 의해 決定될 것이다. 다시 말해서 여러가지 用途中 需要의 價格彈力性이 가장 낮은 用途에 의해 價格이 決定된다는 것이다.

2. 長期限界精製費의 推定

精油部門의 費用은 原油價, 原油輸送費 및 附帶費, 基金(安定基金 및 備蓄基金), 金融費用, 精製費 등으로 構成되어 있다. 이들 費用中 精油會社의 影響下에 있는 費用은 原油輸送費 및 附帶費一部, 金融費用, 精製費 등인데, 이들 費用은 현재 약 7~8달러/배럴에 달하고 있어 工場原價의 17~20%에 해당된다. 油槽船이 現在와 같이 沈滯되어 있을 때 精油會社가 現物傭船(spot charter)을 活用할 수 있다면 原油輸送費는 그만큼 節減될 수 있을 것이다. 港口의 規模가 狹小하다고 해서 현재와 같이 經濟規模以下의 小型油槽船을 全航路에 就航시키는 것보다는 大型油槽船(VLCC, Very large crude carrier)을 使用하고 우리나라 沿岸에서 分船運搬(lightening)한다면, 原油費는 더욱 節減될 수 있을 것이다.

金融費用의 경우 國內利率이 國際金利를 下廻하고 있으므로, 國內資金源을 活用할 수 있다면 金融負擔은 節減될 것이며, 外上期間을 短縮시킬 수 있다면, 더욱 減少될 것이다. 反對의 경우, 즉 國

際金利가 国内金利보다 쌀 경우에는 外上期間을 延張시키는 것이 有利하게 된다.

精製費의 경우 精製工程에서 에너지效率性を 提高한다면, 또는 石油使用을 값싼 石炭으로 代換한다면, 精製費는 그만큼 節減될 수 있을 것이다. 市場競爭이 있고, 이로부터의 利益이 運營效率性 높은 精油会社로 歸屬될 수 있다면 上記費用들은 줄어들 수 밖에 없다. 이에 비해서 原油價, 基金, 및 其他 公課金은 精油会社의 運營效率性과는 전혀 관계가 없는 費用들이다.

運營效率性的 提高

精油会社의 運營效率性 提高에 의해 費用을 節減할 수 있는 가장 큰 費用項目은 精製費이다. 따라서 精製費의 算定方法에 대해서 살펴보고자 한다.

現在 우리나라는 政府가 5個精油社의 決算에 나타난 精製費実績을 加重平均하여 精製費를 決定하고 있다. 이 方法은 平均費用에 의한 價格決定方法이다. 그러나 長期的으로는 價格이 長期限界費用에 의해 決定되어야 合理的이다. 따라서 여기서는 政府가 決定한 精製費水準과 長期限界精製費와 어떠한 差異가 있는 가를 알아 보고자 한다.

長期限界費用(LRMC)은 經濟規模의 精油工場을 一單位 建設하여 運營하는데 所要될 予想費用을 말하며, 資本費用과 運營費用으로 構成된다. 資本費用(cc)은 4가지 要素로 構成되는데, 이것은 ①自己資本에 대한 總利潤(R), ②利子(i), ③他人資本償還積立金(A), ④法人所得稅(T)이다. 法人所得稅는 資本費用中에서 利子和 減價償却額(b)을 差減한 殘額에 一定稅率(t)을 適用하여 賦課되므로 資本費用은 다음과 같이 表現될 수 있다. $cc = \frac{R}{1-t} - \frac{td}{1-t} + i + \frac{A}{1-t}$ 한편 運營費는 減價償却費, 人件費, 修繕維持費, 材料費, 保險料 등으로 構成된다. 市場競爭이 完全할 때 石油製品의 平均工場渡價格은 長期限界費用과 一致한다.

따라서 長期限界費用의 推定은 價格이 既存供給者에게 超過經濟地代를 許容하고 있는지를 判別할 수 있게 한다. 그러나 超過經濟地代의 存在가 반드시 新競爭者의 流入을 招來한다는 것은 아니다. 이것은 新競爭者의 流入을 防止할 수 있는 市場力을 가지고 있을 수도 있기 때문이다. 既存供給者들이 制限價格策(limit pricing)을 使用할 경우 新供給者의

參與는 不可能해지며 超過經濟地代는 계속 남아있게 된다.

長期限界費用은 많은 假定下에서 얻어지는 推定值에 불과하다. 現實與件이 最大로 反映되도록 假定이 設定되기는 하지만 이에선 언제나 制限이 있게 마련이다. 따라서 長期限界費用의 分析은 이러한 制約點의 充分한 理解下에서 이루어져야 한다. 다음에 提示될 長期限界精製費의 推定도 여기에서 例外일 수는 없다.

長期限界精製費

資本費用推定の 첫 段階는 投資費의 算定이며 이것은 施設規模, 工程의 複雜度(Complexity), 生産性 등에 의해 決定된다. 施設規模, 複雜度, 投資費의 關係를 보면, 複雜도가 同一할 때 施設規模가 增加할 수록 單位當 投資費는 減少하며 施設規模가 同一할 때는 複雜도가 增加할 수록 單位當 投資費도 增加한다.

우리나라는 精油施設構造上 複雜度3에 該當한다고 볼 수 있다. 施設規模 150千배럴/日과 複雜度3을 假定한 後 넛슨建設指數로 地域을 勘案하여 調整하면, 1981年價格으로 1b/d當 投資費는 약2,000달러가 된다. 他人資本對 自己資本의 比率을 4:1로 假定하고, 自己資本 純利益率 15%, 利子率 15%, 償還期間 10年, 減價償却期間 15年, 法人稅 等の 稅負擔率을 50%로 假定하여 앞의 數式에 代入하면 資本費用은 약 1.10달러/배럴이 된다.

運營費用은 약 1.40달러/배럴이 된다. 減價償却費가 약 0.30달러/배럴정도이며 其他 諸費用이 1.10달러/배럴정도인데, 其他費用은 폴·프랑켈의 精製費分析 結果를 넛슨 運營費指數로 調整하였다.

算定結果, 우리나라에서는 長期限界精製費用이 배럴當 約 2.50달러(1981年價格)임을 보여주고 있다. 이것을 外國의 長期限界費用과 比較해 보면 <表 2>에 提示된 바와 같이, 外國의 推定值가 우리나라

<表-2> 長期限界精製費用의 國際比較

(單位: 달러, 배럴)

| 項 目 | 유럽市場 | OECD | 中 東 | 韓 国 |
|------|------|------|------|------|
| 投資費用 | 1.00 | 1.21 | 1.46 | 1.10 |
| 運營費用 | 2.40 | 1.26 | 1.26 | 1.40 |
| 合 計 | 3.40 | 2.47 | 2.72 | 2.50 |

<資料> PIW, July5, 1982. PIW, July26, 1982

라보다 약간 높은水準에 있음을 알 수 있다. 그러나 推定上의 不確實性を 考慮할 때, 그 差異는 무시될 수 있을 정도다. 우리나라의 長期限界精製費用은 OECD水準과 거의 같은데 이것은 무엇 보다도 聳진建設指數의 地域要素, 調整, off-Site投資要素 調整 等の 差異에서 비롯된 것 같다. 유럽市場과 OECD의 큰 差異는 前者의 減價償却이 1.20 달러로 높게 策定된 데서 비롯되었다.

3. 合理的 價格構造

앞에서 製品價格이 어떠한 原則에 의하여 決定될 때 合理的인 價格構造가 될 수 있는가에 대해 論하였다.

合理的 相對價格構造란 同一用途의 製品들에 대해서 消費者가 均衡狀態에 있는 價格이며, 生産者가 改質施設에 대한 投資에 대해 均衡狀態에 있는 價格을 意味한다. 그러나 重要的 것은 石油의 連産性 때문에 製品別 長期限界費用을 算定할 수 없다는 점이다. 따라서 本 研究에서는 各製品의 價格彈力性を 推定하여, 이것의 程度에 따라 價格水準을 決定하는 方法을 택하여 進行하였다.

이러한 基準에서 볼 때 現行價格構造上 가장 重要한 問題로 浮刻되고 있는 것은 同一用途에 使用되고 있는 製品들의 價格水準이다. 이러한 製品으로는 ① 부탄과 揮發油, ② 揮發油和 輕油, ③ 輕油和 B-C油이다.

가. 부탄價格과 揮發油價格

부탄은 揮發油和 같이 小型車의 燃料로 使用된다. 그러나 두 製品의 價格은 큰 差異를 보이고 있다. 1983年 2月 6日以後 普通揮發油 價格은 最終消費者 價格으로 리터당 660원이고, 부탄은 最終消費者 價格이 리터당 370원으로서 揮發油보다 290원이 싸다. 揮發油價格이 이렇게 높은 이유는 特消稅의 差異 때문이다. 그런데 두 製品의 用途가 同一한데 稅金의 差異가 커야할 이유는 없다. 1972年~1982年 동안의 부탄價格對 揮發油價格의 比率은 52~80%의 幅에서 變動되었으며 70%水準이 가장 많았다. 이 程度의 價格差異가 適正水準이라면 부탄을 使用하는 車輛의 運營費와 固定費 등이 揮發油車보다 그만큼 높아야 한다. 그러나 부탄車의 修

繕維持費, 燃料單位당 走行距離 등은 揮發油車와 別차이가 없다. 따라서 두 製品間에 價格差異가 存在해야될 經濟的 이유는 없다.

現在의 相對價格構造는 부탄需要를 市場均衡點 以上으로 增加시키고 있는 반면 揮發油需要를 均衡點以下로 減少시켜, 부탄供給이 必要以上으로 擴大되는 結果를 招來하고 있다. 즉, 부탄販賣所 等 供給施設에 대한 投資는 適正水準 以上으로 擴大되는 반면, 揮發油의 供給施設에 대해서는 適正水準以下의 投資가 이루어지므로써 資源의 浪費的 使用를 가져오고 있다. 따라서 부탄價格과 揮發油價格은 같은 水準을 維持하도록 揮發油特消稅가 下向調整되어야 한다. 國內부탄價格을 揮發油價格 水準으로 上向調整하는 경우 稅率의 調整에 의해 行해져야 한다. 그렇지 않을 경우 LPG輸入業者에게 莫大한 經濟地代를 取得하기 때문에 輸入需要의 增加를 招來하게 된다. LPG의 FOB 輸出價格은 原油輸出價格과 等價로 策定되므로 輸送費의 差異를 감안해도 國內揮發油보다는 싸질 수 밖에 없다. 따라서 揮發油價格이 下向調整되고, 부탄價格은 工場渡價格이 아니라 稅後消費者 價格水準이 上向調整되는 方向으로 改善되어야 한다.

나. 揮發油價格과 輕油價格

輕油의 用途는 産業用, 輸送用, 家庭·商業部門의 暖房用 등으로 매우 다양하다. 그러나 輕油의 主用途는 輸送用燃料로서 貨物트럭, 버스, 鐵道, 乘用車 等に 使用된다. 이중 揮發油和 競爭關係에 있는 것은 乘用車用이다. 輕油乘用車는 揮發油車에 비해 燃料單位(ℓ)당 走行距離에서는 33%정도 優秀하나, 資本費가 높고 車輛維持費가 많이 든다. 따라서 輕油價格은 揮發油價格보다 그만큼 低廉해야 하는데, 正常的인 경우 價格差異는 10~20%정도가 된다. 그러나 우리나라의 現行 輕油價格對 揮發油價格의 比率은 42%로써 그 差異가 매우 심하다.

兩燃料의 價格差異는 리터당 383원이며, 이중 76%에 해당하는 292.2원이 稅金의 差異이다. 揮發油의 特消稅가 130%에서 100%로 引下되었고, 輕油의 特消稅는 7%에서 9%로 引上되므로써 그 差異는 縮小되고 있다. 그러나 아직도 揮發油販賣時 精油會社는 輕油에 비해 리터당 75.55원의 마진增

가가 可能하므로 揮發油販賣을 選好하게 되나, 需要者는 輕油使用時 리터당 383원의 經費節約이 可能하므로 輕油의 消費를 選好하게 된다. 이 경우 揮發油의 價格彈力性이 낮은 水準에 있고 輕油의 價格彈力性이 높은 水準에 있다면, 供給者의 總收入은 增加하게 될 것이지만, 실제로는 揮發油의 需要의 價格彈力性이 더 높은 것으로 나타나 있다.

앞에서의 揮發油와 부탄價格에서 처럼 輕油價格과 揮發油價格의 지나친 隔差는 資源配分上的 歪曲을 惹起시킨다. 즉 輕油消費는 市場均衡點을 超過하여 促進되는 반면에 揮發油消費는 均衡點以下로 縮小되게 된다. 輕油價格이 낮다는 것 때문에 資本費와 維持費가 많이 所要되는 디젤 乘用車生産을 위해 投資를 進行하고 있는 것은 資源의 非效率的 配分의 중중은 예라 할 수 있다. 따라서 두 製品間 價格差異는 점차 縮小되어야 한다. 美國의 경우 普通 揮發油價格과 디젤價格間에는 큰 차이가 없다.

輕油가 乘用車用燃料로 使用되는 比率은 아직은 微微하기 때문에 큰 問題가 아니라고 할 수도 있으나, 디젤 乘用車의 擴大를 誘導할 수 있다는 점에서 考慮해야 할 問題이다.

價格差 줄어다

輕油가 乘用車用에만 使用되는 燃料인 경우에는 앞에서 分析한 것처럼 그 價格差가 縮小되어야 할 것이지만, 主用途는 오히려 大衆交通手段인 버스와 鐵道 및 産業輸送手段인 貨物트럭의 燃料라는 特性 때문에 固有의 價格水準을 決定해야 한다. 이 部門에서는 揮發油價格과의 競爭關係가 存在하지 않기 때문이다. 우리나라에서는 先進國과 달라 揮發油와 輕油사이에 價格差異가 擴大되어도, 輸送手段間의 需要移動은 거의 없다. 따라서 歐美에서 흔히 適用하는 論理, - 個人別輸送需要를 抑制하고 大衆交通需要를 振作시키기 위해 輕油價格을 낮게 維持해야 한다는 論理-는 우리나라에서는 適用될 수 없다. 이것은 使用者의 所得水準과 生活패턴이 달라서 個人別輸送手段이 大衆交通手段과 거의 競爭關係에 있지 않기 때문이다.

市内버스는 극히 制限된 地域에서만 地下鐵과 競爭할 뿐 大部分의 地域에서는 그 需要가 非彈力的이다. 地下鐵路線과 競爭되는 區間도 地下鐵 收容能力의 限界 때문에 代替幅에 相當한 制限이 있다.

한편 市外버스, 貨物輸送用트럭의 경우도, 鐵道가 있는 路線에서는 競爭때문에 그 需要가 비교적 彈力的이며, 鐵道가 없는 地域에서는 非彈力的이다. 그러나 彈力的인 경우라 할지라도 機關車 역시 輕油를 使用하므로 資源配分에 주는 영향은 미미할 것이다.

이제까지의 分析結果는 다음과 같이 要約된다. 乘用車用 輕油와 揮發油의 價格差異는 縮小되어서 必要以上の 製品間 需要移動을 막아야 한다. 大衆交通手段과 産業輸送部門에 대한 輕油價格은 低價로 維持되어도 資源配分上 별 문제 없기 때문에 이를 廢止해야 할 經濟的 理由가 없다. 그러나 特定油種에 대한 補助는 他製品의 價格이 그만큼 上昇하게 되며, 他用途(보다 低質製品을 使用하는 部門)로 轉用되므로, 그 範圍內에서 決定되어야 한다. 이러한 諸般條件을 充足시킬 수 있는 方法은 揮發油價格을 引下하는 方法 뿐이다.

다. 輕油價格과 B-C油價格

輕油價格과 B-C油價格間의 差異를 分析하는 主要目的은 競爭關係의 分析이 아니라 石油製品需要의 輕質化에 對備할 수 있도록 크래킹施設에 대한 投資를 誘引하려는 데 있다. 우리나라는 크래킹施設이 없기 때문에 현재로서는 두 製品價格間에 相互連繫性을 가지고 있지 않다. 그러나 우리나라의 에너지政策의 方向이 脫石油化를 指向하고 있고, 脫石油化政策의 根幹이 重質油製品의 石炭과 原子力에 의한 代替이기 때문에, 製品需要의 輕質化는 必然의이다. 需要輕質化에 대한 對策으로는 重質製品을 輸出하고 輕質製品을 輸入하는 方法과 輕質原油를 輸入하는 方法도 생각해 볼 수 있으나, 世界石油市場을 分析해 볼 때, 價格의 上昇과 需給不安만을 招來할 뿐이다. 世界原油市場은 점점 重質化되어가고 있으며, 產油國의 下流部門(down stream)에의 投資擴大로 重質製品의 輸出이 增加하고 있기 때문이다.

따라서 需要輕質化에 對備할 수 있는 最善의 方法은 크래킹施設을 設置하는 길이다. 크래킹施設은 주로 重質製品인 B-C油를 分解하여 揮發油, 輕油等 輕質製品을 生産하는 轉換工程이기 때문에 輕質製品價格에서 B-C油價格을 뺀 差額이 크래킹施設의 資本費와 運營費를 回收할 수 있어야 投資가 이

루어 진다. 크래킹施設은 設備規模, 工程選擇, 建設勞務費 等の 差異에 따라 費用이 다르나, 크래킹施設이 있는 경우, 全体 平均精製費用은 크래킹施設이 없는 경우보다 대략 배럴당 2.88~3.60달러정도 더 비싸진다.

便宜上 크래킹設置로 인한 平均精製費增加分을 배럴당 3 달러라고 假定하자. 그러면 이것은 價格差異 배럴당 9.70달러의 現價格構造에서 投資費를 回收하려면 輕油의 消費比重이 現在의 22%에서 50%水準정도로 擴大되어야 한다. 이러한 消費構造는 1980年代 後半에 가서야 實現될 것이므로 현재의 價格体系에서는 精油会社가 크래킹施設을 設置할 經濟的妥當性이 없다. 輕油의 消費比重이 現水準과 같을 경우 價格差異가 배럴당 15달러정도가 되어야 한다. 이와 같은 價格差異는 外國市場의 水準과도 매우 類似하다. 1982年下半期の 各現物製品市場에서의 價格差異는 배럴당 13~14달러정도이며, 크래킹施設이 精製施設容量의 39%를 차지하고 있는 美國에서는 1981년에 12.5달러였다.

現在의 價格構造가 持續되는 한 크래킹施設에 대한 投資는, 政府가 두 製品間의 價格差異를 適正水準까지 擴大하겠다는 確信을 주기 前에는, 이루어질 수 없다. 政府는 現在 이러한 점을 감안하여 지난번의 油價調整時 B-C油價格을 中心으로 引下하므로써 그러한 信號를 주었다. 즉 價格差異를 擴大하는데 있어서, B-C油의 價格은 이미 높은 水準에 있기 때문에 앞으로는 이價格이 下落되고 輕油生産者價格이 引上되는 方向을 택하고 있음을 示唆한 것이다.

III. 結 論

지금까지 分析한 結果를 볼 때, 製品別 相對價格構造가 市場原則을 제대로 反映하지 못하고 있으며, 이 결과 資源의 非效率의 配分이 이루어지고 있다는 結論에 이르게 된다. 揮發油의 경우 需要의 價格彈力性이 높은 데도 불구하고 價格이 市場均衡點以上으로 維持되므로써 需要가 必要以上으로 減縮되었고 이 결과 他製品의 價格上昇을 招來하게 되었다. 또한 過渡한 特消稅의 賦課는 부탄價格과의 差異를 擴大시키므로써 LPG輸入業者에게 經濟地代를 增加시켰고, LPG輸入을 擴大시켰다. 이에 따라 國

內精油社의 稼動率을 低下시켜 原價上昇의 要因이 되기도 하였던 것이다. 따라서 揮發油의 消費者價格은 부탄價格水準으로 引下되어야 할 뿐만 아니라 生産者價格에서도 差異가 調整되어야 할 것이다.

한편 한가지 製品이 여러가지 用途로 使用되고 있는 輕油는 그 價格이 主用途인 버스나 貨物트럭의 價格彈力性정도에 따라 決定되어야 하나, 代替財가 存在하지 않기 때문에 價格彈力性이 낮은 반면 國民의 經濟生活과 깊은 關係가 있고, 低價로 維持하여도, 乘用車用인 경우를 除外하고는 資源配分上 큰 問題가 없으므로 價格彈力性에만 依存하는 問題가 있다.

또, 石油需要가 輕質化에 대한 配慮에서는, 輕油價格이 上向調整되고 B-C油價格이 下落되어야 한다는 課題가 있다. 물론 이 경우 B-C油價格의 下落에 의해 價格差異를 擴大하게 될 것이나, 이의 지나친 下落은 B-C油의 石炭과 原子力에로의 燃料轉換을 遲延시킬 可能性도 있다. 따라서 輕油價格도 어느 정도 上向調整되어야 할 것이다. 結果적으로 輕油의 價格은 揮發油價格과의 相對水準과 B-C油와의 相對水準 範圍內에서 決定될 것이다. 市場競爭에 맡길 경우 揮發油價格쪽으로 調整될 可能性이 높다.

여기에서 分析되지 않은 製品들은 대부분 用途가 限定되어 있거나 需要의 價格彈力性이 높은 製品들이다. 需要의 價格彈力性이 높은 製品으로는 燈油를 들 수 있는데, 이것은 주로 炊事補助用이나 暖房補助用으로 使用되고 있다. 한편 用途가 限定되어 있는 것은 나프타, 제트유, 프로판 등으로 그 用途以外에는 별로 使用되지 않고 있기 때문에 價格彈力性이 낮다. 이 중에서 프로판은 競爭燃料가 많기 때문에 彈力的이다. 이와같이 價格彈力性이 낮은 製品은 대체로 戰略的인 面 때문에 政府에서의 介入에 의해 낮게 維持되고 있는 것이 보통이다.

政府의 直接規制에 의해 價格이 決定되는 경우에는 市場原則보다 政策的 配慮가 先行되기 때문이며, 利害集團間의 政策的 配慮에 대한 評價差異로 인해 不信을 받을 所地가 있는 것이다. 本來 政府의 役割은 市場機能의 統制에 있는 것이 아니라 補充에 있는 것이며, 競爭者의 保護가 아니라 競爭의 保護인 것이다. *