

# 우리나라와 주요 경쟁국간의 석유제품가격 비교분석

趙 基 成

(동력자원부 석유정책과 화공기좌)

## I. 머리말

일반적으로 석유제품가격이라고 할때 話者가 처한 立場에따라 휘발유를 지칭하거나 아니면 경유, 등유, B-C油, LPG등에서 어느 한 油種의 價格을 염두에 두고 말하는 것이 보통이다. 자동차를 가지고 있는 사람은 휘발유, 경유, 부탄가격을, 산업체에서는 B-C油가격을, 선박을 소유한 사람은 B-A, B-B가격을, 가정에서는 등유, 프로판가격등을 우리나라의 석유제품가격수준으로 인식하기 마련이다. 석유제품이 原油에서 출발한 連產品(Joint product)이기 때문에 油價를 담당하는 關聯人은 이러한 일반인의 인식을 어쩔 수 없이 받아 들이지 않으면 안된다.

이에 따라 그동안 국내유가의 변동과 거의 무관하게 시도 때도 없이 우리나라의 석유제품가격이 비싸다는 일부의 불평을 油價관련업무를 담당한지 3년이 넘도록 접해왔다. 그럴 때마다 나름대로 설명을 하지만, 잘 이해가 되지 않는것 같았다. 그것은자기가 사용하는 油種이 高價라고 생각하면 석유제품 전체가 高價라고 인식하기 때문이며, 어느 누군가는 他油種을 低價로 사용하고 있다는 사실을 망각하고 있기 때문인것으로 판단된다. 이것은 마치 시내버스요금의 싸다고 느끼면서도 그 이면에는 경유가격이 低價유지되고 있다는 사실을 망각하고 있는 것과 다를 바가 없다.

그러면 우리나라의 석유제품가격은 과연 어느 수준인가. 우리나라에서 판매되고있는 全油種을 각각 1ℓ씩 구입한다면 얼마의 금액이 지불되어야 하며, 내가 사용하고 있는 油種은 얼마나 高價인지, 아니면 低價인지, 이러한 油種別 價格差는 왜 필요한 것인지를 실어보되, 석유제품을 사용하는 일반인을 위주로 하여 그 내용을 설명하고 理解를 돕기위해 석유가격정책, 국내유가조정요인, 유종간가격구조순으로 석유제품가격이 결정되기까지의 과정을 개념적으로 살펴보고, 다음으로 석유제품가격의 국제비교를 통해 우리나라의 가격수준을 중점적으로 알아 보고자 한다.

## II. 石油價格 政策

석유가격정책은 한마디로 需要管理를 통한 장기적인 가격안정의 기반구축에 있다. 현재의 석유가격은 미래의 支拂費用에 대해 가능한 안정적이고 축소될 수 있는 방향으로 결정되어야 할 것으로, 이의 수단이 가격조정이고 그 표현이 油種間 價格構造이다. 따라서 석유가격조정은 油價의 수익과 비용을 일치시키기 위한 단순한 原價計算에 머물지 않고, 그 추구하는 목표와 방향에 따라 일관된 흐름을 갖고 진행되어야 하며, 유종간 가격구조는 그 나라의 산업구조와 에너지정책을 가장 함축적으로 대변하고

있는데 주의하지 않으면 안된다.

이와같은 석유가격조정에는 에너지지원간 및 유종간 가격 구조를 통한 에너지의 효율적 사용 및 타경쟁에너지원의 개발을 유도하고, 그 가격이 국제석유시황의 변화내지는 관련 경쟁국가와의 가격경쟁력을 흡수, 완충하여 산업의 국제경쟁력제고와 에너지의불합리한 흐름을 방지할 수 있도록 가급적 시장경제원리에 따르되, 점진적인 가격자유화의 기반조성으로 정부의 가격통제범위가 축소될 수 있는 방향으로서 국내소요석유류의 저가안정공급이라는 석유정책의 목표범위내에서 결정되어야 할 것이다.

이에 따른 그 동안의 석유가격정책은 1964년 석유제품이 국내에서 처음으로 생산된 이래 원유도입액, 석유가 국민경제에 미치는 영향등 主宗에너지源으로서 석유의 低價안정공급에 역점을 두었으며, 한편으로는 油價결정에 있어서도 가능하면 시장경제원리에 따라 정부의 직접규제방식에서 간접규제방식으로 전환될 수 있도록 추진하였던 것으로 그 주요내용을 보면,

첫째, 石油事業基金의 설치로, 78년말에 시작된 第2次 석유위기에 따른 원유가격의 상승과 産油國別로 원유의 質에 상관없이 인상폭이 상이한 價格多元化 현상이 일반화됨에 따라 국내정유사가 도입하는 원유가격이 상이하여 이를 평준화하고 계속적인 原油가격상승에 대처키위해 79년 7월 기금을 설치하였다.

그후 국제원유가의 一元化에 따라 원유가 평준화는 폐지되고, 기금은 주로 석유비축시설 및 비축유구입, 원유도입의 中東依存度감축, 국내의 유전개발사업 및 에너지공급시설확충에 사용되고 있다. 기금은 부과에 있어서 석유수입시 수입업자 또는 석유정제업자로부터 징수하나, 석유제품가격을 통하여 소비자가 부담하여 미래에 더 안정된 석유공급과 가격으로 소비자가 그 혜택을 받게 된다.

둘째, 국내油價算定기준변경으로 종전의 油公損益기준에서 국내전체정유사의 손익을 기준으로 하여, 81년 4월 국내유가조정시부터 이를 적용하였다. 이는 국제원유가의 多元化시 그 필요성이 점증되었고, 그후 국내정유사간의 비용구조 차이에 따른 대책으로 시행되었으며, 이와같은 基準회사의 변경은 그후 여건변화에 따라 일부 부작용이 수반되기는 하지만, 정유사간의 경쟁유도를 통한 석유류의 저가도입노력과 책임경영및 油價自律化의 시장조성에 부여되는 의미가 더 크다.

셋째, 용제와 제트油(항공유)의 가격자유화로, 유가결정방식을 정부의 직접규제에서 간접규제방식으로 단계적으로 전환한다는 기본 방침에 따라, 1차적으로 국민생활과 직접 관련이 적은 유종으로서 용제와 제트油를 선택하여, 83년 2월 국내油價조정시 이를 고시가격에서 제외, 시장경제원리에 따라 그 가격이 결정되도록 하였다.

네째, 국내나프타가격이 매월별로 국제나프타가격의 변동에 따라 그 가격이 자동조정되도록 하는, 국내나프타가격의 국제가연동제의 실시이다. 일반적으로 국제석유시장에서 나프타를 포함한 석유제품가격은 원유가격에 先行하여 등락이 일어나고, 국제 원유가격의 등락에 따라 사후적으로 국내석유제품가격이 조정된다. 이에 따라 국내나프타가격과 국제나프타가격의 격차와 타임래그는 반복되게 되며, 그 결과 국내석유화학의 국제경쟁력문제, 나프타가격조정에 있어 석유화학업계와 정유업계의 상반된 의견이대립케 되므로, 이를 해결하는 방안으로 국내나프타가격의 국제가격 연동제를 85년 4월부터 실시하였다.

다섯째, 우리나라와 외국을 왕래하는 선박, 항공기에 사용되는 연료유에 대한 석유사업기금의 환급이다. 선박, 항공기에 사용되는 연료유는 국제석유시장에서의 석유제품가격, 운송거리, 급유편의도등에 따라 지역별로 그 가격이 형성되고 있어, 석유제품가격중에서 가장 합리적인 방법에 따라 결정된 가격중의 하나이며, 이는 마치 원유가격 변동과 비슷한 양상을 보이고 있다. 이에따라 석유수입시에 부과되고 있는 諸稅를還給하여 국제가격으로 그 수준을 맞추주기 위해, 86년 9월부터 이들 연료유에 대해서는 석유수입시에 부과한 기금을 환급하여 주고 있다.

상기와 같이 경제환경에 따라 가격구조와 가격의 사실상 자유화가 상당부분의 油種과 용도에 확산되어 그 가격이 국제가격수준으로 유지되고 있으나, 이에 따른 부담은 他油種과 용도로 전가되기 마련이다. 이와같이 석유가격정책은 하나의 목표를 향해 진행하고 있는 과정에서 국제석유시장의 변동을 흡수해야되고, 국내여건변화를 충족시켜 주어야하는 調和의 문제가 애로사항으로 항시 쌓이게 마련이다.

앞으로는 여기에 더하여 산업의 고도화에 따른 석유제품의 수요변화 및 석유제품의 다양화, 석유제품간 또는 에너지지원간의 수요관리를 통한 에너지사용의 효율화에 중점을 두고 국제원유가격반동에 대비하는 자세가 필요

할 것으로 판단된다.

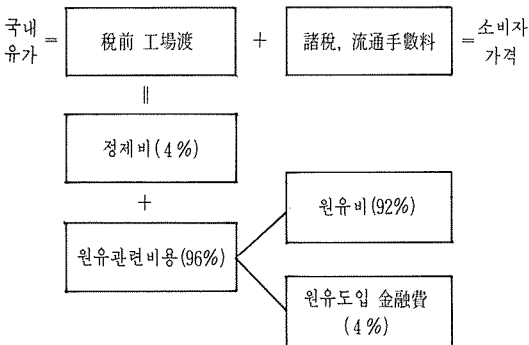
### Ⅲ. 국내油價의 調整要因

국내油價의 구성요소를 큰 관점에서 분류해보면 原料費인 原油關聯費用과, 제조비인 원유 精製費로 구성되어 있다. 이점에 있어서는 他商品과 다를 바가 없다. 그러나 원유관련비용의 발생에 있어서는 타상품과 다른 특징이 있다. 그것은 原油를 외상으로 구입하고 代錢을 對美달러로 지불하기 때문에, 국제원유가격의 변동과 대미 환율변동, 國際金利 변동에 따라 원유관련비용의 크기가 다르게 된다는 점이다. 다시 말하면 국내석유제품가격은 원유가격과 환율의 변동에 따라 좌우되며, 이것은 외생변수로서 어쩔 수 없이 국내유가에 반영되지 않으면 안된다는 것이다.

그러면 원면, 원목, 原糖 등 타상품도 외국으로 부터 유전스라고하는 외상구입을하고 있기 때문에 원유와 비슷한 요인이 발생되지 않겠는가 하는 의구심이 생길 것이다. 사실 그렇다. 원유의 경우와 비슷한 결과가 나타나지만, 他商品은 해외에서 도입하는 原料費가 총원가에서 차지하는 비중이 낮고, 또한 도입액중 일부에 대해서만 유전스를 사용하므로 그 파급효과가 작을 뿐이다.

국내유가의 경우 일반적으로 원유관련비용이 총원가의 약 96%를 차지하며, 순수한 원유비만은 약 92%를 차지한다. 따라서 환율이 불변이고 국제원유가격이 10% 변동된

#### 일반적인 국내 油價構造

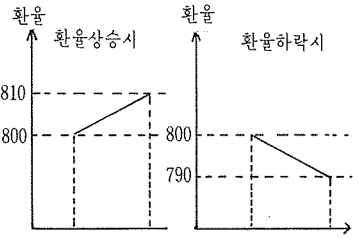


다면 국내유가는 약 9%의 변동요인을 갖게 되지만, 만일 국제원유가격이 불변이고 환율만 10% 변동된다면 국내유가는 약 13%가 변동하게 된다. 따라서 국제원유가격과

환율이 同率로 변동된다면 국내유가에 미치는 영향은 환율이 원유가격보다 더 크다는 것을 알 수 있다.

이는 국내에 도입되고 있는 원유가 他商品과는 다르게 原油代錢의 거의 全額이 유전스라는 외상구입에 의해 도입되고 있어, 원유구입을 위해 차용한 단기의체가 유전스 殘高라는 형태로 매일 약 14억달러(국제원유가 하락전인 86년에는 약 23억달러 수준) 상당액이 앙금으로 남게 되므로, 이에 대한 환차손익과 금리부담이 발생되기 때문이다.

즉, 원유의 선적일과 유전스만기일인 원유대전 支拂日間에 발생하는 원화표시(₩) 원유대전의 증감과 동기간의 금리부담이다.



|                   | 환율상승시      |        | 환율하락시      |        |
|-------------------|------------|--------|------------|--------|
|                   | 船積         | 代金支拂   | 船積         | 代金支拂   |
| • \$貨表示原油代 (\$/B) | 20         | 20     | 20         | 20     |
| • 환율 (₩/\$)       | 800        | 810    | 800        | 790    |
| • ₩貨表示原油代 (₩/B)   | 16,000     | 16,200 | 16,000     | 15,800 |
| 원유비증감 (₩/B)       | +200 (환차손) |        | -200 (환차익) |        |

따라서 對美환율이 1원 변동된다면, 原油대전지불에 있어 1달러당 1원의 비용증감을 가져오고, 유전스 殘高 약 14억달러에 대한 환차손익만도 14억원이 추가로 발생하여 이것이 국내유가의 변동요인으로 작용하게 된다.

이와같이 국내유가의 변동은 크게 국제원유가격과 대미환율이라는 2개의 외생변수에 의해 좌우되며, 동요인은 크든작든 그 나라의 국내油價에 어떤 형태로든 반영될 수 밖에 없다. 다만 그 나라의 여건에 따라 받아들이는 방법과 모양이 다를 뿐이다.

### Ⅳ. 油種間 價格構造

#### 1. 외생변수에 따른 국내油價 변동폭

국제원유가격 변동과 환율의 등락에 따른 국내油價 변동요인은 그 나라의 경제환경에 따라 다소 차이는 있으나,

대부분을 국내油價에 반영하기 마련이다. 이것은 湖水에 돌을 던졌을 때 돌이 떨어지는 위치와 호수주변의 모양에 따라 물결이 호수주변에 도착하는 시기와 크기가 다르다는 것과 흡사하며, 물결은 물결 전체로 도착되지 부분별로 나누어서 도착하지 않기 때문에, 이것을 各油種別로 각각 서로 다른 그릇에 나누어 담기 위한 作業이 필요하다는 점에서 유종간 가격배분과 유사하다.

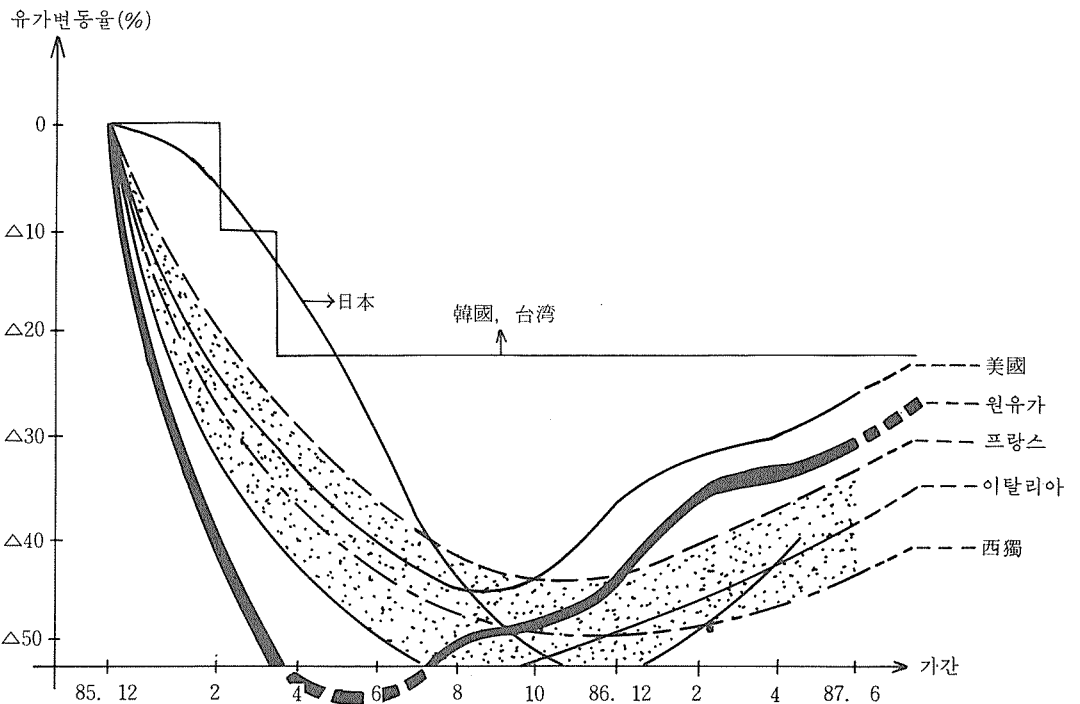
86년 국제원유가격 하락의 경우, 시장경제기능에 충실한 美國, 유럽등의 일부국가에서는 국제원유가격 등락폭을 그때그때 소비자에게 전달하였으며, 臺灣, 이탈리아등 정부의 시장기능통제가 있는 국가에서는 일부는 국내유가에, 나머지는 조세정책등을 통하여 몇회로 나누어 흡수하고, 日本과 같이 행정지도가 강한 나라는 上記의 두가지 방법의 중간을 택하여 해외요인을 흡수, 완화하였다. 실제로 85년 12월대비 원유가격과 대미환율 변동에 따른 각국의 국내油價 변동요인 및 국내유가 인하를 분석, 측정하여 보면 국제원유가가 86년 7월에 최저 60%이상 하락하였다가 그후

반등하여 86년12월에는 약 43%가 하락된 수준이었다. 여기에 각국의 對美환율이 하락, 국내유가 인하요인은 더 큰 폭으로 발생되어 86년 10월이후부터는 국제原油價 하락폭보다 더 큰 폭으로 국내油價를 인하한 추세를 보이고 있다.

특히 西獨, 日本의 대미환율하락은 20% 수준으로, 85년 12월대비 86년 12월 현재국내油價 인하요인이 60% 이상으로 국제원유가 하락폭 43%보다 17%가 더 큰 국내油價 인하요인이 발생되었다. 이에따라 西獨, 日本은 국내유가를 50% 수준을 인하하였으나, 美國의 경우는 국내油價 인하폭이 국제원유가격 하락폭을 상회하지 못하고 있어, 이들 나라에서의 국내유가 인하는 대조적인 양상을 나타내고 있는 것으로, 이는 환율요인이 국내油價에 얼마나 큰 비중을 차지하고 있는가를 실감있게 보여주고 있는 無言의 증명임을 느낄 수 있다.

한편 동기간의 우리나라의 대미환율은 약 3%가 하락하여 국내油價변동요인은 국제원유가격 하락수준에 머물고 있으나, 환율하락이 87년에 들어와 커짐에 따라 87년 중반

주요국의 국내油價 변동요인 및 油價인하폭 추이



'85. 12 - '86. 12간 주요국의 국내油價 인하요인 및 인하폭 추정

(단위 : 변동율%)

|         | 韓 國              | 日 本              | 台 灣              | 프랑스              | 西 獨              | 이탈리아             | 美 國        |
|---------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------|
| ○인하요인추정 | 42-43<br>(37-40) | 59-65<br>(53-61) | 50-53<br>(50-57) | 54-59<br>(47-53) | 60-67<br>(53-61) | 59-65<br>(49-55) | 39<br>(28) |
| 국제원유가   | 43               | 43               | 43               | 43               | 43               | 43               | 43         |
| 대미환율    | 3                | 20               | 11               | 15               | 22               | 20               | -          |
| ○국내油價인하 | 22<br>(22)       | 55<br>(46)       | 23<br>(23)       | 42<br>(33)       | 48<br>(44)       | 46<br>(36)       | 36<br>(23) |

(주) 1) ( )는 '85. 12 대비 '87. 6 현재임.

2) 인하요인 추정은 국제원유가 및 환율변동율을 유가변동율로 환산한 것임.

3) 국내유가 인하는 휘발유, 경유 및 B-C유 가격 인하폭을 물량가중 평균한 것임.

기 이후에 그 효과가 나타날 전망에 있어, 87년 말경에는 다른 나라와 비슷한 국내油價 변동폭을 유지하게 될 것으로 전망된다.

85년 12월이후 외생변수에 따른 주요국의 국내油價 변동을 보면,

첫째, 국내油價는 국제원유가격의 방향으로, 거의같은 크기로 변동하고,

둘째, 86년 상반기까지도 대미환율하락에 따른 국내油價 변동요인을 대부분의 나라가 반영하지 않았으며,

셋째, 86년 하반기부터 국제원유가격은 상승하고 대미환율은 큰 폭으로 하락, 그 요인으로 대부분의 나라가 국제원유가격 상승폭보다 더 작은 폭으로 국내油價를 인상한 결과, 85년말 대비 국제원유가격 하락폭보다 더 큰폭의 국내油價를 인하한 현상이 대부분의 나라에서 나타나고 있다. 다만 美國의 경우는 환차익이 없기 때문에 국내유가 변동이 국제원유가 변동폭보다 작게 나타나고 있다.

네째, 원유가격 및 환율하락에 따른 해외요인중 70~80%를 세전 국내유가에 반영하고 있다.

여하튼 上記한 내용은 그 가격이 절대치가 아닌 상대적인 변동률에 의한 것이며, 基準이 되는 가격 또한 세전판매복합단가로서 이것을 各油種別로 배분하고, 여기에 諸稅와 流通手數料가 부과되어 최종소비자가격이 나오기 때문에, 소비자가 피부로 느끼는 석유제품가격 하락효과와는 거리감이 있다.

그러나 이 세전판매복합단가는 국제원유가격과 對美환율이라는 외생변수에 따라 좌우되는 것으로, 이론상의 그 나라 석유제품가격수준이자 모수가 되고 있기 때문에, 이 점에 있어서 동가격의 변동은 중요한 의미가 부여된다.

우리나라도 86년 3월과 4월 2차례에 걸쳐 국내油價를 세전판매복합단가로 22.2%를 인하여 동가격이 현재까지 지속되고 있으며, 인하된 세전판매복합단가는 배럴당약 2,367원(리터당 149원상당)으로 동 가격이 외생변수에 의해 결정된 우리나라의 세전석유제품가격 수준이자 모수가 되고 있으며, 소비자가 느끼는 사실상의 석유제품가격수준은 여기에 제세와 유통수수료를 포함한 유종별 최종소비자 가격의 복합평균가격이다.

2. 油種間 價格構造

外生變數에 의한 세전판매복합단가의 변동폭은 최종으로 各油種別로 배분되어야 한다. 이때 고려되어야 할 사항이 유종간 가격구조로, 각 유종별가격은 生産費側面보다는 주로 需要側面을 반영하되 제품간 효율적 사용을 유도하기 위한 정책변수가 가미된다.

유종간 가격구조는 국제석유시장에서의 現物市場 가격구조와 消費地에서의 가격구조로 크게 2가지로 구분되는 데, 現物시장가격 구조는 지역별로 거의 차이가 없으나 소비자가격구조는 그 나라의 에너지 자원환경에 따라 다른점이 많다.

먼저 現物市場 가격구조를 보면, 同價格構造가 비교적 理想的인 이기는 하나, 주로 구미 선진국의 석유제품 소비패턴과 잉여석유제품의 투매로 인한 가격변동을 반영하여 형성되기 때문에, 우리나라와 같은 소비지정제주의 나라와는 그 양상이 다르나, 석유제품도 수출입이 이루어지고 있는한 동 가격구조는 무시할 수 없는 실정이다. 우리나라의 경우 싱가포르 現物시장가격과 비교할 경우 휘발유 가격이 높고, 나프타와 B-C油가격이 현저하게 저가로 유

석유제품가격의 상대지수 비교

(경유가격=100)

|         | 싱가포르 | 韓 國 |     |
|---------|------|-----|-----|
|         |      | 세 전 | 세 후 |
| 휘발유(보통) | 101  | 140 | 256 |
| 나 프 타   | 91   | 61  | 50  |
| 등 유     | 98   | 113 | 104 |
| 경 유     | 100  | 100 | 100 |
| B - C 油 | 80   | 70  | 61  |

지되고, 한편 휘발유가격과 경유가격을 비교할 때, 경유가격 자체가 상대적으로 低價유지되고 있음을 알 수 있다.

다음으로 소비지 가격구조를 보면, 우리나라와 臺灣이 동일하게 경유와 B-C油가격이 현저하게 低價유지되고 있으며, 또한 경유와 B-C油의 가격차가 크지않다. 이는 두 나라가 산업정책적 측면에서 동유종을 低價유지하게 된 결과이며, 이 두 나라에서는 경유가 아직까지도 그 용도에 있어 차량용과 난방용이 구분되지 않았기 때문이다. 歐美에서는 차량용 경유가 휘발유와 비슷한 수준의 가격이 유지되고 있는 한편, 우리나라에서는 휘발유의 절반가격도 안된다. 우리나라에서는 아직도 경유가 대중교통수단의 연료이며, 화물운송에 사용된다는 서민연료차원에서 저가유지하고 있기 때문이다.

그러나 세전가격구조는 각 나라가 비슷한 형태를 유지하고 있는 것으로, 일반적으로는 휘발유가격이 B-C油가격의 2배 수준이며, 韓國, 臺灣에서는 경유가격이 B-C油와 휘발유가격의 중간정도에 해당되며, 특히 우리나라의 경우 B-C油와 경유가격의 차가 적다. 이는 경유가 저가유지되는 만큼의 가격차를 휘발유, LPG등 타유종이 부담

하게 된다는 것을 말한다.

이와같은 油種間 價格構造는 석유제품가격결정시 감안되어야 할 사항으로 일반적인 경우,

- 휘발유가격의 경우, 차량용 연료라는 측면에서 부탄가격과 경쟁관계에 있기 때문에, 특수세를 감안한 최종소비자의 단위열량당 가격이 부탄가격보다는 더 높게 유지되도록 세전가격을 조정하거나, 상대적으로는 부탄가격을 인하하여야 하며,

- 경유가격의 경우, 차량용 연료측면에서는 휘발유와 경쟁관계에 있어, 정상적인경우 주행거리 및 차량구입시의 자본비용과 차량유지비를 감안할 때 휘발유가격보다 10~20% 低價유지가 적정수준이라고 보는 것이 일반적이다. 그러나 우리나라의 경우 이 두 유종간 가격차는 너무나 크기 때문에 축소되어야 할 것이나, 경유의 주용도가 대중교통수단인 버스와 화물트럭의 연료로 사용되고 있으며, 경유가격이 10% 변동되면 그 운임이 약 2% 변동된다는 점을 감안해서 低價유지되고 있다.

- 한편 경유가격은 난방용 연료유라는 측면에서는 B-C油와 경쟁관계에 있으나, B-C油가격보다는 훨씬 고가이다. 따라서 앞으로는 경유도 차량용과 난방용을 분리하여 품질에 따라 그 가격도 차이를 두어야 할 것이다.

- B-C油가격의 경우, 산업용 연료로서 유연탄과의 관계가 깊다. 유연탄과의 상관관계를 감안할 경우, 보일러의 규모, 형태등에 따라 다르나, 현행 가격기준시 약 10% 이상 하락할 경우 유연탄에서 B-C油로의 역대체가 일부에서 일어나게 될 것으로 추정된다. 따라서 B-C油 가격은 산업의 국제경쟁력을 위해 저가유지가 필요하나, 그 低價유지에는 한계가 있다.

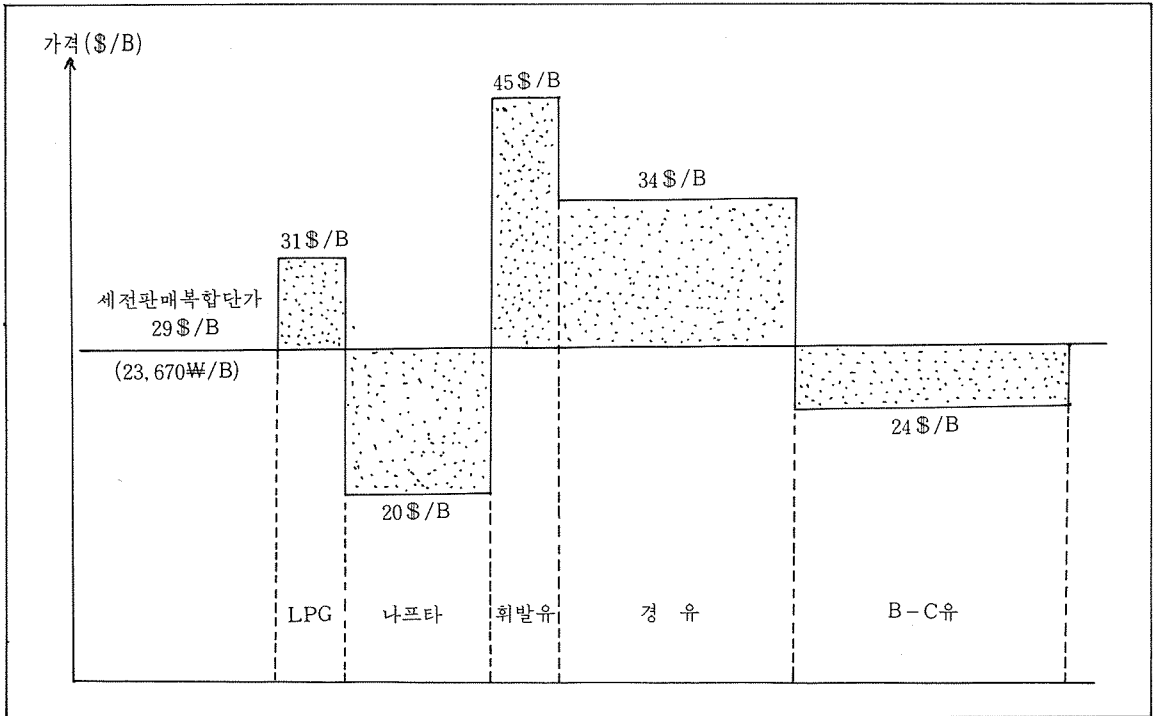
- 또한 B-C油와 경유가격의 차는 중질유분해시설의

稅後 석유제품가격의 상대비교

(B-C油가격=100)

|         | 韓 國          | 日 本          | 台 灣          | 프랑스          | 西 獨          | 이탈리아         | 美 國          |
|---------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 휘 발 유   | 408<br>(200) | 551<br>(202) | 316<br>(291) | 455<br>(189) | 415<br>(181) | 701<br>(160) | 264<br>(199) |
| 등 유     | 172<br>(162) | 218<br>(114) | 202<br>(192) | -            | -            | -            | -            |
| 경 유     | 165<br>(143) | 311<br>(106) | 176<br>(165) | 314<br>(188) | 375<br>(179) | 364<br>(185) | 292<br>(210) |
| B - C 油 | 100          | 100          | 100          | 100          | 100          | 100          | 100          |

(주) ( )는 세전가격 기준임.



촉진을 유도할 수 있는 가격차를 유지하여야 한다.

• 나프타가격의 경우, 최소한 B-C유가격과 같거나 높아야 한다.

현행 나프타가격은 '국제가격에 변동조정되기 때문에 B-C유가격이 상대적으로 그가격차를 유지해 주어야 하는 것으로, 국제가격의 변동에 따라 일시적으로는 나프타가격이 B-C유가격보다 더 저가로 유지될 수는 있으나, 이것이 지속될 경우 나프타가 B-C유를 대신한 연료유 역할을 하게 되기 때문이다.

여하튼 우리나라의 경우 세전판매복합단가는 배럴당 약 23,670원이므로 B-C유 및 나프타 등 저가유지되고 있는 그만큼 휘발유, LPG 등 타 유종이 그 부담을 안게 된다. 이는 마치 풍선과 같은 양태를 보여 한쪽을 누르면 다른 한쪽이 튀어나오게 된다.

## V. 석유제품 가격수준

### 1. 석유제품의 需要構成比

지금까지는 원유가 및 환율변동에 의한 세전가격변동

폭 내지는 세전가격의 평균복합단가 위주로 주요국과 油價變動을 비교해 보았다. 그러나 이들은 소비자가 느끼는 제품가격변동과는 거리감이 있기 때문에 여기서는 최종 소비자가격 위주로 가격의 변동과 가격수준을 비교해보고자 한다.

석유제품의 가격이 연산품으로서 처음부터 각 유종별로 결정되는 것이 아니기 때문에 몇개의 油種을 單純比較하는 것만으로는 그 나라의 가격수준을 이해하는데 충분하지 못하다. 그래서 여기에도 稅前가격에서와 같이 복합단가 개념을 도입해야 되는데 이때 필요한 것이 그 나라의 석유제품 수요구성비이다.

석유제품 수요구성비를 보면 歐美에서는 휘발유와 난방유의 구성이 높고 벵커-C유의 비중이 낮아 우리나라와 반대현상이 나타나고 있는 것으로, 이는 산업 및 사회구조와 기후차이 때문이 아닌가 생각된다. 한편 日本, 臺灣과 비교시는 우리나라와 臺灣이 비슷하여 난방연료유가 별도로 분리되어 있지 않으며, 다만 차량용 연료유구성비에 있어서 전체로는 韓國 35.9%, 臺灣 38.9%로 비슷하나 그 내역을 보면 臺灣은 휘발유비중이 21.8%로 높은 반면, 우리나라는 경유비중이 31%로 높아 차량용 주연료가 서로

주요국의 석유제품 수요구성비

(단위 : %)

|       | 韓國   | 日本   | 台灣   | 프랑스  | 西獨   | 이탈리아 | 美國   |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| 고급휘발유 | 0.4  | 0.7  | 20.4 | 20.7 | 12.0 | 14.6 | 30.3 |
| 보통휘발유 | 4.5  | 15.2 | 1.4  | 3.6  | 9.8  | 0.8  | 12.3 |
| 경유    | 31.0 | 11.2 | 17.1 | 14.4 | 14.1 | 12.8 | 17.9 |
| 난방유   | -    | -    | -    | 28.0 | 37.3 | 20.0 | -    |
| B-C油  | 34.5 | 18.7 | 40.9 | 8.9  | 9.9  | 31.6 | 8.6  |
| 기타    | 29.6 | 54.2 | 20.2 | 24.4 | 16.9 | 20.2 | 30.9 |
| 計     | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  |

상이함을 알 수 있다. 또한 日本과 비교시는 韓國, 臺灣의 B-C油 구성비가 35~41%인데 비해 日本은 20% 전후로 에너지 저소비형의 산업구조가 日本이 더 발달되어 있음을 알 수 있다.

이처럼 나라별로 각 제품의 수요구성비가 서로 상이하고 가격 또한 다르기 때문에 복합으로 비교해 보지 않으면 그 나라의 제품가격수준을 이해하기가 힘들다. 특히 우리나라의 경유, B-C油의 수요구성비를 다른 나라와 유심히 비교해 볼 필요가 있다.

2. 석유제품 가격수준

주요국의 최종소비자가격을 각 유종별로 우리나라와 비교해 보면,

- 휘발유는 111.5 \$/B로 美國 39.7\$/B, 서독 88.6 \$/B 보다는 높고 이탈리아 153.9 \$/B 보다는 낮지만, 프랑스, 일본, 대만등과는 비슷한 수준이다. 이탈리아의 경우국제 원유가 및 환율요인을 대부분 휘발유에 제세로 부과하여 흡수하고 있기 때문이다.

- 등유, 경유는 45~47\$/B 수준으로 가장 저가이다. 日本, 프랑스, 西獨, 이탈리아등과 비교하여 약 절반수준이다. 이는 우리나라 석유제품가격의 가장 두드러진 특징으로 다른 나라에 비해 수요구성비가 전체유류의 31%로 가장 높은 경유가 가장 저가유지되고 있어, 석유가격구조를 이해하는데 요체가 되고 있다.

- B-C油는 석유제품중 質이 낮은 한편 産業用연료라는 측면에서 국제경쟁력을 위해 각 나라가 저가유지하고 있는 것이 공통적이다. 우리나라의 B-C油 가격도 美國을 제외하고는 타국과 비슷한 수준이며, 臺灣과는 대미환율

변동에 따라 다소 차이가 있으나, 우리나라가 2~3\$/B 저가이다.

86년 제품가인하후에도 B-C油 가격이 臺灣보다 고가라는 일부의견이 있으나, 이는 비교대상의 제품에 따라 다른 것으로 B-C油 전체를 비교해 보면 다음과 같이 우리나라가 저가라는 것을 알 수 있다.

- 가정용 LPG는 kg당 0.61달러로 日本 1.49달러보다는 저가이나, 臺灣 0.36달러보다는 고가이다.

- 기타 석유화학 원료인 나프타는 매월 국제가연동제로, 우리나라와 외국간을 왕래하는 선박, 항공기연료는 석유기금환급으로 국제가격과 거의 같은 수준이다.

우리나라의 석유제품가격은 87년 6월말 현재 휘발유를

〈韓國〉

| B-C油 구분   | 수요(%) | 가 격  |
|-----------|-------|------|
| 유황함량 1.6% | 13.8  | 28.8 |
| 유황함량 2.5% | 4.2   | 26.5 |
| 유황함량 4.0% | 16.5  | 27.3 |
| 計         | 34.5  | 27.8 |

〈台灣〉

| B-C油 구분 | 수요(%) | 가격(\$/B) |
|---------|-------|----------|
| 일반저유황   | 35.6  | 30.3     |
| 일반고유황   | 4.2   | 29.2     |
| 鍋爐用 저유황 | 1.0   | 36.6     |
| 鍋爐用 고유황 | 0.1   | 35.8     |
| 計       | 40.9  | 30.4     |



주요국의 석유제품 소비자가격 및 변동율('85. 12대비)

(단위 : \$/B, 변동율 : %)

| 油種           | 韓 國   |       | 日 本  |       | 台 灣   |       | 프 랑 스     |       | 西 獨    |       | 이탈리아      |       | 美 國  |       |
|--------------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-----------|-------|--------|-------|-----------|-------|------|-------|
|              | 가 격   | 변동율   | 가 격  | 변동율   | 가 격   | 변동율   | 가 격       | 변동율   | 가 격    | 변동율   | 가 격       | 변동율   | 가 격  | 변동율   |
| 휘발유(보통)      | 111.5 | △13.6 | 135  | △ 9.7 | 92.3  | △28.0 | 126.6     | △5.8  | 88.6   | △23.3 | 147.9     | △7.9  | 39.7 | △11.8 |
| 등 유          | 46.9  | △17.5 | 53.4 | △34.0 | 59.0  | △17.9 | -         | -     | -      | -     | -         | -     | -    | -     |
| 경 유          | 45.0  | △17.0 | 76.3 | △23.5 | 51.3  | △23.1 | 87.2      | △19.5 | 79.9   | △31.4 | 76.8      | △13.7 | 44.5 | △17.1 |
| 난 방 유        | -     | -     | -    | -     | -     | -     | 49.1      | △36.0 | 32.5   | △47.7 | 68.5      | △23.0 | -    | -     |
| B - C 油      | 27.3  | △24.7 | 24.5 | △41.8 | 29.2  | △16.2 | 27.8      | △19.0 | 21.3   | △30.2 | 21.1      | △23.3 | 15.9 | △30.0 |
| 비 코 환율 1\$ = | 813원  |       | 153¥ |       | 31NTD |       | 6.09F. Fr |       | 1.83DM |       | 1,322Lire |       |      |       |

(주) 일본, 미국가격은 '87. 4 - 5 월 가격이며 기타는 '87. 6 월 가격임.

제외하고는 대부분의 유종이 주요국과 비슷하거나 더 저가이다. 한편 수요가 많은 경유, B-C油를 저가로 유지하고 있어, 소비자가 모든 유종을 1l씩 구입할 경우에 드는 비용도 리터당 약 25센트(200원)로 臺灣 31센트, 日本 46센트보다 저가이다.

### VI. 맺는 말

한마디로 우리나라의 석유제품가격수준은 美國 등 일부 나라를 제외하고는 경쟁상대국과 비교시 전체적으로 같거나 저가이다.

현재 24.5%라는 원유관세와 배럴당 4달러 수준의 석유기금을 부과하면서도, 소비자가격이 비교적 저가이기 때문에 어딘가 납득이 되지 않을지 모른다. 이는 •수요가 많은 B-C油가 타국과 비슷한 수준이고, 경유가 가장 저가라는 점, •우리나라의 경우 원유관세와 석유사업기금으로 유가하락재원을 일부흡수, 완충하고 있지만, 타국은

대부분 제품에 제세를 부과하여 완충하고 있다는 점, •85년 12월대비 현재 자국통화기준으로 우리나라가 경유가격인하율이 17%로 많지않다는 요인 때문이라고 판단된다.

이와같은 경유가격은 수송운임 및 서민연료라는 측면에서 B-C유와 함께 과거부터 저가유지하여온 결과, 타유종이 고가일 수 밖에 없어 항상 우리나라 석유제품이 고가라고 여겨져 왔다.

이는 모든 요인이 불변이라고 할 때, 경유와 B-C油 가격을 각각 5%씩 올릴 수 있는 재원이면 휘발유와 LPG를 각각 약 22% 을 인하할 수 있다는 점으로 미루어 쉽사리 짐작이 갈 것이다.

따라서 우리나라 석유제품가격이 비싸다고 생각이 될 때는 주유소에서 주유할 때마다 버스 등 수송운임과 산업체를 일부 지원하고 있다고 생각하면 마음이 편하지 않을까 생각된다. 그러나 경유와 B-C유를 사용하는 사람이 가격이 비싸다고 할 때 제일 답답함을 느낀다. □

정직하고 겸허한 직무수행 자세를 확립하자