

정책논단



유가연동제 개편의 의의

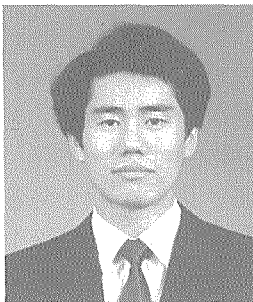
1. 머리말

정부는 금년 1월 1일 부터 실시해온 유가연동제를 지난 9월 15일에 개편하였다. 「국제제품가격 연동제」라고 불릴 수 있는 새로운 유가연동제의 실시는 우리나라 유가제도 변천사 또는 석유산업 발전사에 또 하나의 큰 획을 그은 사건이라는 것이 필자의 생각이다.

피상적으로 보면 새로운 제도는 단순히 유가연동의 기준을 「전월 도입원유가」에서 「전월 국제시장 제품가

로 바꾸고, 가격변동일을 매월 15일에서 매월 1일로 바꾼 것에 불과한 것처럼 보이지만, 그 내면에는 유가전면 자유화를 위한 큰 변화가 들어 있다.

필자는 이 글에서 새로운 유가연동제가 종전의 제도와 어떻게 다르고, 유가전면 자유화 실시와는 어떻게 연결되는지를 설명함으로써, 관심있는 분들의 이해를 돕고자 한다.



장 사 범
〈상공자원부 석유정책과
행정사무관〉

2. 유가연동제 개편의 배경

지난 9월 15일 유가연동제 개편의 의의를 이해하기 위해서는 먼저 우리나라 유가제도의 특성 및 금년 1월 1일의 유가연동제 실시의 배경을 알 필요가 있다.

석유는 전 산업의 기초에너지원이며 국민생활의 필수품이므로 그 안정적 공급이 무엇보다 중요한 제품임에 반하여 우리나라의 현실은 원유가 전혀 생산되지 않아 전량 수입에 의존해야 하는 취약한 공급구조를 가지고 있다. 따라서, 우리나라에서는 그동안 정부가 석유의 수급 및 가격 안정을 위한 여러가지 직접 개입

제도(또는 규제제도)를 유지해 왔다.

그러나 '80년대 이후 우리 경제의 자유화·개방화가 급속히 진전됨에 따라 정부는 석유산업도 효율화 및 대외경쟁력 향상을 위해 자유화가 불가피하다고 보고 '80년대초 이후 유가자유화 및 석유산업 전반의 자유화를 위한 조치들을 단계적으로 추진해왔다. 이에 따라 그동안 납사, 항공유, 아스팔트, 용제등의 가격이 자유화되었으나, 국민 생활과 관련이 크고 전체 물량의 약 70%를 차지하는 휘발유, 등유, 경유, 중유 및 LPG의 가격은 여전히 정부가 직접 그 최고가격을 고시함으로써 기본적으로 정부고시 가격제도를 유지해왔다.

정부는 석유가격을 관리함에 있어서 가격의 안정성을 위해 한 번 정한 가격은 되도록 바꾸지 않고 웬만한 유가변동요인은 석유사업기금으로 완충하였으며, 유가조정 요인이 크게 누적되었을 때에만 가격을 변경하는 방식을 취해왔다. 이러한 유가관리 방식은 국제석유시장 가격의 변동에도 불구하고 국내유가를 안정적으로 유지하는 장점이 있었으나, 자유화·개방화를 추진하는 입장에서 볼 때는 시장기능을 크게 왜곡시키는 문제를 가진 제도였다.

따라서 유가자유화로 인한 충격을 완화하기 위해서는 종전의 유가제도를 좀 더 시장기능에 접근시키는 중간단계를 거치는 것이 필요하다고 판단되었으며, 이를 위해 유가자유화의 과도기적 전단계로서 금년 1월 1일부터 유가연동제를 실시하게 되었던 것이다.

이렇게 실시된 유가연동제가 지난 8개월동안 비교적 순조롭게 시행되어 옴에 따라, 정부는 동 제도를 좀 더 시장기능에 가깝게 변경함으로써 유가자유화 실시를 준비하는 것이 바람직하다는 판단을 내리게 되었고, 이에 따라 지난 9월 15일 유가연동제 개편이 이루어졌다. 요약하면, 지난 9월 15일 유가연동제 개편은 유가자유화를 위한 단계적 접근의 일환으로서, 지난 1월 1일 실시되었던 유가연동제보다 한 층 더 유가자

유화 상태에 가깝도록 개편한 것이다.

3. 유가연동제 개편 내용 및 의의

개편된 연동제가 종전의 연동제와 다른 점은, 첫째, 유가연동의 기준을 종전의 전월 원유도입가격에서 전월의 국제시장제품가격으로 변경했다는 점과,

둘째, 연동가격 변경일을 종전의 매월 15일에서 매월 1일로 변경했다는 점이다.

여기서 연동가격 변경일을 매월 1일로 바꾼 것은 유통업체나 소비자(기업)들의 회계 처리상의 편의를 도모한 것 이외에 큰 뜻은 없다. 9월 15일 유가연동제 개편의 핵심사항은 유가연동의 기준을 전월의 국제제품가격으로 바꾼다는 내용이므로 그 의의를 살펴보기로 하자.

첫째, 유가연동의 기준을 원유가격대신 제품가격으로 함으로써 국제시장에서의 유종별 가격의 계절변동 효과가 국내유가에도 반영될 수 있게 되었다.

예를 들면 등유의 경우 국제적으로 수요가 많은 겨울철에는 가격이 오르고 수요가 적은 여름에는 가격이 내리게 될 것으로 가격에 의한 수급조절이라는 시장기능이 살아날 수 있게 되었다.

둘째, 연동기준을 전월 도입실적에서 전월 국제가격으로 변경함으로써 국제시장 가격이 국내시장가격에 영향을 미치는 시차가 종전의 2~3개월에서 1개월로 단축되었다. 우리나라까지의 원유수송 기일이 평균 1개월을 고려할 때, 국제시장과 국내시장간의 가격변동 시차가 1개월로 단축됨으로써 원유구매시의 가격변동 효과가 그 물량이 국내시장에서 판매되는 시점에 국내가격으로 반영되므로 국내수급이

국제수급과 동일한 방향으로 움직일 가능성이 더 커졌다고 하겠다.

셋째, 유가연동의 기준을 「국내도입가」가 아니라 「국제가격」으로 함으로써 유가관리의 기준이 달라졌다. 이는 겉으로 잘 드러나 보이지는 않지만, 국내정유사들의 입장에서는 매우 큰 변화라고 할 수 있다. 그 동안 정부는 유가관리를 함에 있어서 정유사의 실비용 발생액과 수익을 일치시키는 것을 원칙으로 하였으며, 정유사의 비용·수익 자료는 5사 평균을 기준으로 하였다.

중전의 유가연동제에서 연동의 기준을 「전월 원유도입가격」으로 한 것도 「도입가격」을 기준으로 함으로써 국내 정유사의 실발생비용을 가격에 반영키 위함이었다.

이러한 제도하에서는 어느 정유사든지 5사 평균보다 원유를 싸게 들여오면 그만큼 이익이 되므로 국내 정유사간에는 경쟁요인이 존재하게 되지만, 그 경쟁이 국제시장에서의 경쟁이 아니라 국내기업끼리의 경쟁에 불과하다는 한계를 가지고 있으며, 정부는 정유사의 실제비용과 수익이 일치하도록 이윤규제를 계속 할 필요성이 있다는 한계를 지니고 있다. 그러나, 새로운 기준인 「국제제품가」에 연동하게 되면 국내정유사는 원칙적으로 국제시장 평균보다 효율적일 때 이익이 발생하게 되며, 그 이윤에 대해서는 원칙적으로 정부가 규제할 이유가 없게 된다. 다만, 아직까지 국내 석유산업에는 많은 규제가 존재하고 있고, 기본적으로 새로운 연동제도 유가자유화가 아니고 정부고시 가격제도의 한 형태이므로 국제제품가격을 그대로 국내가격으로 할 수는 없으나, 그럼에도 불구하고 국내 정유사들의 이윤의 원천이 국내 타 정유사보다 효율화하는 데로 부터 국제제품가의 국내 반영기준보다 효율화하는 데로 이행하는 효과가 있게 된다.

이처럼 개편된 연동제는 중전의 연동제 보다 훨씬

더 유가자유화 이후의 시장상태에 가까운 제도이며, 운영하기에 따라서는 거의 유가자유화와 같은 효과를 낼 수도 있는 제도이다. 참고로, 개편된 연동제의 가격연동공식은 다음과 같다.

- 1) 유종별 세포함 제조장반출가격
 = 유종별 세전제조장반출가격 + 특별소비세액 (휘발유, 저유황경유(0.2W%), 경유는 교통세액) + 부가가치세액
- 2) 유종별 세전 제조장반출가격
 = (유종별 기준국제가격(P) + 운임(F) + 보험료 + 관세 + 석유사업기금 + 부대비 + 수입금액비 + 품질보정치(Q)) × 환율 + 환차손익 + 국내수송, 저유, 비축등 국내공급비용
 = {(1.013493 + 1.000731 × 관세율)(P + F) + 석유사업기금 + Q} × 환율 + 110P × (직전 3개월간 환차) ÷ (직전 3개월간 일수) + 국내수송·저유·비축등 국내공급비용

4. 맺는말

지난 9월 15일의 유가연동제 개편은 유가자유화 실시를 위한 단계적 접근의 일환으로 이루어졌으며, 새로운 연동제는 운영하기에 따라서는 거의 자유화 상태와 같아질 수도 있을 만큼 유가자유화에 접근한 제도이다.

이러한 제도가 실시된 것은 우리나라에 이미 유가자유화를 위한 분위기가 많이 성숙했기 때문에 가능했다고 생각된다.

이러한 새로운 유가연동제도 유가자유화를 위한 전 단계로서 실시되는 것이므로 이 제도의 의미는 유가자유화가 가까운 장래의 현실로 성큼 다가왔음을 알릴과 동시에 국내석유산업 및 소비자가 과도기 단계에서 충격을 흡수하고 자유화를 준비할 수 있도록 하는데 있다고 하겠다. ♣