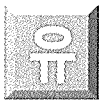


유가인상 「자유화」탓인가

- 휘발유 생산공급원가의 68%가 세금 -

이 글은 월간 SS저널 3월호에 기고한 권두논단의 전문이다.

이 글은 또한 2월4일자 세계일보, 국민일보, 한국경제신문 독자투고란에도 실렸다. <편집자주>



가 자유화가 순조롭게 연착륙하고 있다. 유가 자유화 이후 국내 석유제품 가격이 지역별 정유사별로 다양하게 형성되면서 그동안 우려했던 급격한 가격 등락등 시장혼란의 조짐은 보이지 않고 있다. 유가 자유화는 일단 원활히 정착되고 있는 것으로 평가되고 있다.

그러나 이 시점에서 한가지 아쉬운 것은 아직 유가 자유화에 대한 일반 소비자들의 이해가 부족하다는 점이다. 유가 조정 때마다 불만과 비난의 화살이 정유사에 집중되고 있다. 물론 이러한 불만의 상당부분은 석유제품 가격이 어떤 요인들에 의해 변동되고 있는지에 대해 일반소비자들이 잘 모르기 때문에 나타나는 현상으로 보인다. 그러나 최근 유가 인상의 상당부분이 교통세, 교육세등 정부부과금의 확대에 따른 결과임에도 불구하고 소비자들의 불만과 비난을 고스란히 감수해야 하는 업계는 억울하다.

석유제품 가격의 가장 큰 결정요소인 석유제품 원가는 원유 관련비용과 정제비로 이루어진 세전공장도가격과 여기에 유통비용을 반영한 최종공급원가로 구성되며, 소비자가격은 최종공급원가에 특별소비세, 교통세, 교육세, 판매부과금 및 부가가치세등 제세금이 포함되어 결정된다.

정유사의 세전공장도가격을 구성하고 있는 원가항목을 보면, 총원가중 원유도입 직접비용이 82%, 원유도입시 부담하는 수입부과금 및 관세가 7%, 순정제비가 10%이며, 정유사의 이윤은 1%에 불과한 수준이다. 이중 원유도입 관련비용인 89%는 정유사로서는 전혀 통제가 불가능한 비용이다. 순정제비 역시 일부 절감 가능한 부분이 있을 수 있겠으나, 그 대부분이 감가상각비, 시설투자 관련 차임금이자, 수송저유비, 인건비등 정상적인 영업활동을 하기 위해 부담할 수 밖에 없는 통제 불가능한 비용이다.

유가가 자유화 되었다고 해서 업계가 임의로 가격을 조정할 수 있는 여지는 없다. 오히려 정부의 행정지도와 물가 가이드 라인에 묶여 인상요인을 제대로 반영하지 못하는 것이 현실이다. 석유제품은 특성상 동일한 원유에서 그 수율에 따라 여러 가지 제품이 동시에 생산되는 연산품이기 때문에 개별제품의 한계원가를 측정하기는 어렵다. 그래서 석유제품의 경우 일정한 기준에 입각하여 유종별로 원가를 배분하는 것이 일반적이다.

따라서 특정 석유제품의 가격수준에 대해서만 이야기하는 것은 무의미하며, 석유제품의 총원가를 기준으로 전체 석유제품의 가격수준의 적정성을 평가하여야 한다. 소비자는 휘발유 가격에 보다 많은 관심을 가지고 있으나, 휘발유의 경우 원유로부터 약 10% 밖에 생산되지 않으므로 휘발유 가격수준만으로 전체 가격 결정의 타당성을 평가해서는 안된다.

참고로 휘발유 소비자가격의 구성을 보면, 생산공급원가가 24%, 유통비용이 8%이고, 정부 부과금 등 제세금이 68%를 차지하고 있다. 소비자들은 자기가 지불하는 가격중 세금이 포함되어 있다는 사실에 대해서는 인식하고 있을지 모르나, 그 비중이 전체 원가의 3분의 2가 넘는다는 사실을 아는 사람은 별로 없다.

앞으로 정부는 에너지절약 차원에서 단계적으로 석유 관련세금을 인상시킬 계획이라고 한다. 이 경우 석유제품 가격에서 세금이 차지하는 비중은 더욱 늘어나게 될 것이며, 그 부분은 당연히 소비자 부담으로 돌아갈 것이다. ☯ <金乾洽·대한석유협회 상무>