

# 석유류제품의 시장가격차별화에 관한 연구

● 산업연구원 ●

최근 우리회는 LPG수입사와 공동으로 "석유류제품의 시장가격차별화에 관한 연구"라는 제목의 연구용역을 산업연구원과 체결했다. 이번 용역은 당초 정부의 목표인 휘발유:경유:LPG간 상대가격비(100:75:60)가 최근 경제장관간담회에서 국제 수준으로 조정하는 것을 원칙으로 변경됨에 따라 경유차량 이용자들의 반발 완화 차원에서 경유가격의 차별화 방안을 모색하여 정부측에 제시하고자 수행하게 됐다.

## 1. 연구의 추진 배경 및 목적

- 우리나라는 OECD 국가들 가운데 대기 오염도가 최악의 국가이며 대기 오염의 주 요인이 교통부문에서 발생되고 있음.
- 특히 경유차량의 비율이 OECD 국가들 가운데 가장 높아 대기질 개선을 위해서는 경유차량에 대한 특단의 조치가 필요한 실정임.
- 이러한 가운데 최근 정부는 관계장관 회의를 거쳐 2005년부터 EURO3 기준의 경유 승용차 국내 시판을 허용키로 결정하

였음.

- 지금과 같은 대기질 상태에서 경유승용차 시판을 허용하는 것은 대기질의 악화를 가속화시키는 설상가상의 조치로 납득하기 어려운 조치라 할 수 있음.
- 정부는 경유 승용차 시판허용이 통상마찰 문제로 불가피한 조치라는 점을 표면적인 이유로 내세우고 있지만 실제로는 일부 자동차 업체의 강력한 요구와 경기회복이라는 정책목적이 맞물려 작용한 결과라 할 수 있음.
- 현재의 시점에서 경유승용차 시판 허용은

환경문제가 아니라도 제작차 업체간 이해관계, 연료업체간 입장차이 등으로 사회적인 갈등을 증폭시키는 계기가 되고 있음.

- 이미 이와 관련하여 관계부처간의 협의한 이해대립, 환경단체와 정부와의 정면충돌, 자동차 업체간의 갈등 등이 표출되어 사회적으로 중요한 이슈가 되고 있음.
- 정부는 이러한 갈등구조를 치유하고 경유 승용차 시판을 허용하더라도 대기의 질이 더 악화되지 않도록 하기 위해 몇 가지 전제조건을 수습책으로 내어놓아 현재는 사회적 갈등이 일시 봉합된 상태임.
- 정부가 수습책으로 제시한 내용들 가운데 대표적이며 가장 중요한 사항은 경유가격 현실화를 주 내용으로 하는 차량연료 가격의 조정이라 할 수 있음.
- 연료가격 조정 정도에 따라 차이는 있겠지만 **차량연료간 가격비율을 현실화 할 경우 경유승용차 시판에 따른 부작용을 상당부분 해소시킬 수 있다는 것이 많은 전문가들의 공통된 의견임.**
  - 환경단체를 비롯하여 경유승용차 시판 허용을 반대하는 측에서도 이러한 가능성을 인정하고 정부의 수습책을 대안으로 받아들임.
- 그러나 **정부는 연료가격 조정에 따른 긍정적 기대효과와는 별개로 가격조정이 초래할 부정적 파급효과를 우려하여 실제 가격 조정의 추진과 시기에 대해 매우 소극적인 입장을 보이고 있음.**
  - 가격조정으로 정부가 우려하는 점들 가운데 대표적인 사항은 **경유가격조정에 따른 운수, 물류 등 관련업계의 예상**

## 되는 반발임.

- 이미 금년 상반기 물류 대란에서 본 바와 같이 현재의 경우 가격수준에서도 업계가 강하게 반발하고 있어 여기서 특별한 대책없이 경우 가격을 더 인상시키기가 곤란하다는 것이 정부의 입장임.
- 이러한 가운데 가장 이상적인 대안은 차량별, 소비자별로 연료가격을 차별화 하며 차별화에 따라 세수가 줄지 않도록 하는 것임.
  - 이러한 **가격차별화가 가능하다면 언제든지 연료가격 조정이 가능하다**는 것이 **정부의 입장이며 가격 차별화의 시스템이 안정적일수록 가격차별화의 폭을 더 확대할 수 있다**고 함.
- 그러나 정부는 가격차별화에 대해 다소 회의적인 입장을 보이고 있는데 이는 현실적으로 가격차별화가 어려울 것이라는 선협적인 판단과 장기적으로 바람직한 정책이 아니라는 점임.
- 그러나 이미 놓여온 면세유, 장애인 차량 등에 대해 면세 내지 REFUND 형식으로 가격차별화가 시행되고 있을 뿐만 아니라 **최근 IT 기술의 급격한 발전으로 '차별화 모델' 구축 가능성이 높아진 점**을 간과할 수 없음.
  - 특히 최근 산자부가 계획하고 있는 '유류 카드제' 정책은 관점을 달리하여 본다면 가격차별화 성공의 훌륭한 인프라가 될 수 있음.
- 따라서 본 연구는 현실적으로 실현 가능한 연료가격의 차량별, 소비자별 시장가격 차별화 전략을 구체적으로 강구하여 정책대안으로 제시하는 데 그 목적이 있음.

- 나아가 가격 차별화에 따른 세수변화 등 여러 가지 변화사항들을 점검하여 정책대안 및 기대효과를 구체적으로 제시하고자 함.

## II. 연구의 주요 내용 및 연구 목차

### 1. 가격차별화 정책의 필요성 및 기대효과

- 대기질 개선과 경유승용차 시판허용의 보완책으로 가격차별화의 필요성을 지적하고 기대효과를 조망

### 2. 차량연료간 가격비율구조 및 연료별 시장 가격 차별수준

- 차량연료간 상대가격구조는 소비자의 차량구매에 많은 영향을 주고 있으며 소비자의 차량 구매는 연료소비 구조와 바로 연결되기 때문에 먼저 차량연료간 적정 가격비율을 기존의 연구결과를 통해 제시하고 나아가 연료별 바람직한 가격차별의 수준을 제시

### 3. 현재 가격차별화 실태 및 성과분석

- 현재 부분적으로 시행되고 있는 연료의 가격차별화 실태를 분석하고 문제점, 개선방안에 대한 시사점 도출

### 4. 가격차별화 전략 및 시스템 구축방안

- 가격차별화의 경제이론 분석을 통해 차별화의 제약요인을 점검하고 실현가능한 가격차별화 방안을 제시

### 5. 가격차별화의 파급효과 및 장기비전

- 가격차별화에 따른 세수, 차량소비구조, 대기오염 등 제반 파급효과와 장기비전을

정책대안으로 제시

## 6. 연구 목차

- I. 연구의 추진 배경 및 목적
- II. 연료별 가격차별화의 필요성 및 기대 효과
  1. 가격차별의 필요성
  2. 가격차별의 기대 효과
- III. 국내외 연료의 가격차별화 실태 및 성과분석
  1. 연료간 가격차별화 실태
  2. 연료별 가격차별화 실태
  3. 문제점 및 성과분석
  4. 해외 사례 분석 및 시사점
- IV. 연료별 가격차별 수준의 합리적 설정
- V. 가격차별화 전략 및 시스템 구축방안
  1. 가격차별화의 기본방향
  2. 가격차별화 시스템
  3. 문제점 및 해결 방안
- VI. 가격차별화의 파급효과 및 장기비전
- VII. 정책 제언

## III. 연구의 추진 체계 및 주요 인력

### 1. 추진 체계

- 산업연구원이 책임연구기관이 되어 연구를 총괄 추진
  - 필요시 특정 연구 부문을 외부의 관련 전문연구기관에 과제를 위탁하거나 개별적으로 전문가의 자문을 받음.
  - 현재 잠정적으로 연구위탁을 계획하고

〈표 1〉

구 분	위탁내용(자문내용)	후보 위탁기관(전문가)
물 류	물류산업의 구조분석 및 발전방안	국토개발연구원 서울대 경영연구소 물류연구센터
시스템 구축	관련 IT, N/W 기술, 카드 및 금융결제시스템, 조세환급 관련 전문가	KT, 국내 카드 금융기관, 금융결제원
가격차별화 실태	농어촌 면세유, 군용 연료, 장애인 협회 등의 사례분석 및 시사점	농협중앙회, 수협중앙회, 국방부, 한국장애인협회

있는 부문 및 수행기관은 <표 1>과 같음.

- 위탁연구를 추진할 경우 발주처와 협의하여 결정
- 이와는 별도로 시스템 구축과정에서 타당성 분석(feasibility study)을 위해 연구인력들이 몇 차례에 걸쳐 직접 field survey를 실시할 계획이며 그 결과를 분석하여 시스템 구축에 feed-back
- 연구자문단 구성
  - 대학, 연구소, 정부 및 유관기관, 시민단체에 소속된 전문가들로 구성된 연구자문단을 구성하여 연구기간내 자문위원회 운영
  - 중간보고 이후 적절한 시기에 자문위원이 발표자 및 토론자가 되는 '가격차별화 전략 공청회' 개최
  - 자문위원 10명(예정)

- 정부 4명 : 재경부, 산자부, 환경부, 건교부 해당부서 서기관급
- 학계 4명 : 재정학, 미시경제이론, 물류 전공 대학교수 및 연구원
- 기타 2명 : 업계 또는 시민단체

○ 연구 운영회의

- 과업의 원활한 추진을 위해 발주처와 연구수행 기관이 정기 또는수시로 운영회의를 개최하여 정보교류 및 연구의 진척상황을 점검

○ 추진 체계도 :

