

# 自動車産業에서 보는

# 石油의 特別消費稅



朴炳載

(現代自動車(株)·常務理事)

## 目次

- 1. 序論
- 2. 自動車産業의 育成意義
  - 가. 産業聯關效果
  - 나. 內需市場의 潛在力
  - 다. 生産技術의 蓄積
  - 라. 輸出戰略産業
- 3. 石油와 自動車産業
  - 가. 自動車의 燃料
  - 나. 自動車의 石油消費
- 4. 自動車産業과 石油의 特別消費稅
  - 가. 特別消費稅의 稅率
  - 나. 石油類의 價格體系
  - 다. 石油類 特別消費稅의 担稅比重
  - 라. 石油類 特別消費稅와 그 影響
- 5. 結論

## 1. 序論

自動車産業은 鐵鋼, 銑鐵, 非鐵金屬, 機械, 電子, 石油化學 등 다양한 關聯工業 製品의 組立으로 이루어지는 技術集約의인 綜合機械工業이므로 機械工業의 발전을 先導하고 産業構造의 고도화

에 크게 기여하는 산업이다.

정부는 生産側面에 있어서 위에서 言及한 産業發展에의 寄與를 기대하여 戰略産業의 하나로 指定하고 生産능력의 증대를 촉진하는 정책을 수행하여 왔다. 그러나 租稅政策 및 社會政策 面에서 볼때 반드시 需要創出의 方向으로 추진되어 오지는 않은 것으로 보인다.

自動車産業은 規模의 經濟(Economics of Scale)가 지배하는 산업이므로 이와 같은 相反된 政策下에서는 自動車産業의 발전이 불가능함은 물론이며, 국민경제적 측면에서 보더라도 資源의 非効率的 配分을 초래하는 것이다.

本稿에서는 自動車産業의 育成意義를 概觀하고, 需要增大에 가장 큰 障礙要因이 되고 있는 石油의 特別消費稅와 關聯된 現象과 문제점을 분석하고자 한다.

## 2. 自動車産業의 育成意義

韓國開發研究院(KDI)의 최근 研究資料<sup>1)</sup>에 의하면, 韓國의 輸送能力, 輸送需要, 所得水準, 社會間接資本, 消費性向 및 其他要因等の 現狀과 展望을 고려한 經濟 및 社會的 与件에 비추어 보면 自動車 普及의 促進에 의하여 얻어지는 利益(gain)이 損失(loss) 보다 큰 것으로 분석하고 있다.

1) 金榮奉, 自動車 工業의 發展方向과 政策, KDI, 1981. 1.

特別企劃：特消稅와 石油

가. 産業聯關效果

한 産業의 投資 및 生産 증가가 他産業에 及及의 으로 影響을 주는 것을 聯關效果(linkage effects)라 하고, 한 産業의 生産 증가가 그 生産物을 使用하는 産業들의 生産費를 절감시킴으로써 有益한 外部經濟를 造成하는 것을 前方聯關效果(forward linkage effects)라 하며 自動車産業에서는 自動車 販賣業(新車 및 中古車), 金融業, 保險業, 石油販 賣業, 運輸業 등을 들 수 있다. 한 産業의 投資 및 生産 증가가 他産業의 生産物을 大量 需要함으로써 이익을 주는 것을 後方聯關效果(backward linkage effects)라 하며 自動車聯關産業으로는 鐵鋼, 工作機械, 고무, 유리, 電子, 電氣, 石油化學等 대부분의 重化學工業이 해당된다.

韓國經濟가 安定基調에서 重化學工業을 發展시키려면 産業聯關效果가 광범위하고 대부분의 重化學工業에 寄與도가 큰 自動車産業의 育成이 필요하다고 하겠다.

나. 內需市場의 潛力

韓國의 自動車 普及水準을 外國과 比較하여 볼 으로써 內需市場의 成長潛力을 파악할 수 있다.

1979年末을 기준으로 人口, 國土面積, 道路延長에 따른 保有現況을 比較하여 보면 <表 1-1>과 같다. 人口의 基準으로 全車輛 保有數를 比較하여 보면 日本은 人口 千名당 313台, 台灣은 23台로서 韓國의 13台와 큰 隔差가 있음을 알 수 있다. 乘用車의 경우는 더욱 더 큰 差異가 있어 日本의 3%, 台灣의 31% 水準에 불 과하다.

國土面積이나 道路延長을 기준으로 比較하여 보 더라도 韓國의 普及水準은 매우 낮다고 하겠다.

國民所得 측면에서 乘用車의 保有現況을 파악한 것이 <表 1-2>이다. 韓國과 所得水準이 비슷한 브라질, 터어키, 말레이지아, 칠레와 比較하거나,

싱가폴, 台灣, 필리핀, 泰國등 아시아諸國과 比較하여 보더라도 韓國의 普及水準은 最下位이다.

普及水準이 低位에 머물고 있다는 것은 內需市場의 成長潛力이 매우 크다는 것을 의미한다. 그러므로 自動車産業의 育成에 있어 內需市場의 규모가 작다고 판단할 수 만큼 없다.

정부의 정책여하에 따라서는 상당한 규모로 成長할 수 있을 것이다.

다. 産業技術의 蓄積

韓國의 自動車産業은 經濟開發 5 年計剛이 실시된 1962年 以後 본격화 되었다. 同年 最初의 國產 自動車인 새나라自動車가 出現하였는데 당시에는 中間分解品(Semi Knock-Down)을 輸入하여 단순히 組立만 한 것이었다. 1967年以後 外國의 資

車輛 普及水準 比較

<表 1-1>

(單位：台)

	人口千名當 保有數		國土面積	道路延長
	全車種	乘用車	1 km <sup>2</sup> 當 保有數	1 km 當 保有數
韓國	13	6	5.0	11
台灣	23	19	8.8	29
日本	313	196	79.8	28
英國	303	268	70.3	46
美國	714	557	14.8	22

- \*註 1. 1979年末 現在
- 2. 各種 統計 資料에 의거 作成

<表 1-2>

國民所得과 乘用車 保有現況

		1人當 GNP	人口千名當 保有數	全體乘用車 保有數
韓 國		U\$ 1,506	6台	249千台
韓國과 所得水準이  비슷한 國家	브 라 질, 터 어 키, 말 레 이 지 아, 칠 레	1,675, 1,528, 1,457, 1,365	65, 14, 45, 30	7,504, 597, 567, 328
아시아 諸國	싱 가 폴, 台 灣, 필 리 핀, 泰 國	3,788, 1,866, 617, 591	63, 19, 10, 8	146, 314, 453, 370

- \*註：1. 1979年 基準, 但, 韓國은 1980年
- 2. 各種 統計 資料에 의거 作成

本 및 技術이 導入됨과 同時에 完全分解品(Complete Knock-Down)의 輸入에 의한 組立生産의 基盤이 확립되었다.

1974年 정부는 從來의 CKD組立生産方式에서 벗어나 韓國型 固有모델의 乘用車를 量産하고, 自動車組立工場과 部品工場을 육성하여 完成車와 部品の 輸出을 誘導하기 위한 長期自動車工業 振興計劃을 수립하였다.

1975年 現代에서는 韓國 固有모델인 Pony를 開發, 生産하게 됨으로써 国内 販賣와 輸出을 하게 되어 自動車産業은 轉換期를 맞게 되었다.

1976年에서 1978年間的 급격한 需要增加에 따라 完成車業界와 部品業界는 大幅인 施設投資로서 生産規模의 확대와 品質水準의 향상을 기하게 되어 小型乘用車의 國産化率은 95% 이상으로 提高 되었다.

위에서 본 바와 같이 과거 約 20年間 完成車業界와 部品業界는 지속적으로 技術을 蓄積하여 왔으므로 內需基盤만 擴充된다면 短期間 內에 國際市場에서 競爭力을 갖춘 製品을 生産할 수 있다고 確信한다.

## 2. 輸出戰略産業

1979年 1月 政府는 自動車産業을 10大 戰略産業의 하나로 선정하였으나, 최근의 世界的인 不況으로 인한 內需市場의 需要 減退와 輸出의 鈍化로 国内 自動車産業은 심각한 어려움을 겪고 있으며, 自動車産業의 進路에 대한 논의가 再論된 바 있었다.

1949年 日本의 産業構造 再編에 관한 政策方向 設定에 있어서 自動車産業에 관하여서는 無用論과 育成論이 대립되었다.<sup>2)</sup> 당시 日本의 自動車産業 基盤은 先進國에 비하여 월등히 落後되어 있었으므로 대부분 無用論에 기울었으나 産業全般에 미치는 寄与度에 매력을 느낀 通産省은 育成論을 관철시켜 강력한 保護育成策을 시행해 왔으며, 그 결과 지금은 世界 第1의 自動車 輸出國이 되었다.

自動車産業이 輸出戰略産業으로 育成되어야 한다

는 主張의 根拠는 다음과 같은 社会·經濟的인 높은 寄与度에 있다.

첫째, 前後方의 産業關聯效果가 크다.

둘째, 綜合機械工業이므로 關聯産業의 技術水準向上에 기여하는 바가 크다.

셋째, 輸出時 外貨稼得率이 높다.

넷째, 雇傭創出의 效果가 크다.

다섯째, 防衛産業에 寄与하는 바가 크다.

다음으로 國際自動車市場의 構造再編에 관하여 살펴본다.

R. Vernon에 의하여 일반화된 製品사이클論(Product-cycle theory)<sup>3)</sup>에 비추어 볼 때 自動車는 標準化된 製品(Standardized Product)으로 볼 수 있다. 그 이유는 他産業과 비교하여 볼 때 技術과 資本의 交流가 活潑하다. 標準化가 이루어 질 경우 先進國들은 比較優位의 基盤이 弱화된다고 하며, 현재의 主要輸出國들인 歐美와 日本의 業體들은 生産施設의 老朽化와 生産性 향상의 限界, 海外現地生産의 压力等에 따라 競爭力이 점차 상실될 것으로 예상되는데 이러한 것들이 그 徵候라 하겠다.

韓國의 경우, 後發工業國으로 唯一하게 固有모델의 乘用車를 生産하고 있고, 充分한 優秀人力을 갖고 있으므로 輸出戰略化에 좋은 기회라고 판단된다.

內需市場의 安定的 基盤이 조성될 경우 規模의 經濟에 의한 價格競爭力 향상과 이에 따른 技術 및 品質等의 非價格競爭力 提高에 의하여 輸出戰略産業으로서의 중요한 위치를 확보할 수 있을 것이다.

## 3. 石油와 自動車産業

### 가. 自動車의 燃料

自動車의 走行時 사용되는 燃料는 周知하는 바와 같이 揮發油와 輕油이다. 揮發油는 精油된 低沸點의 液化炭火水素의 混合物로서 주로 電氣着火式 엔진의 燃料로 사용되는 것이다. 沸點範圍는 대개 30~210℃이며 發熱量은 約 12,000Kcal/kg이다. 특히 自動車엔진의 燃料로 사용되기 위해서는 다음

2) 熊谷尚夫編, 日本の産業組織 I, 中央公論社, 1978. p. 125.

3) Kindleberger and Lindert, International Economics, Richard D. Irwin, Inc, 1978. p. 77.

## 特別企劃：特消費稅와 石油

의 要件이 필요하다.

◎ 反應이 中性일것.

◎ 分類性狀面에서 揮發性이 좋고 燃燒不良留分이 없을 것.

◎ 蒸氣圧이 適正하여 蒸氣閉鎖(Vapour lock)를 일으킬 정도로 높지 않을 것.

◎ 貯藏이나 燃燒過程 中 附着堆積하는 gum 狀物質을 포함치 않고 腐蝕性이 없을 것.

◎ Oil의 希積汚損이 적고 燃料消費量이 적을 것.

輕油는 일반적으로 石油留分이 沸點 約 200~250℃ 範圍에 있고, 發熱量은 約 11,000Kcal/kg 이며, 燈油留分 다음에 流出되는 淡荒色の 油이다. 이것은 주로 디젤엔진의 燃料로 사용되며, 一部石油 stove의 燃料와 機械等의 洗滌用 또는 液化石油가스의 吸收油로서 사용되고 있고, 또한 接觸分解用의 原油料와 重油의 混合機材에도 사용된다. 일반적으로 揮發油는 乘用自動車에, 輕油는 버스와 貨物車에 주로 사용된다.

### 나. 自動車의 石油消費

韓國의 賦存化石에너지 資源은 石炭뿐이며 余他の 모든 에너지 資源은 輸入에 의존하고 있다.

1980年 현재 1次에너지源 中 62.1%를 石油에 의존하고 있고,<sup>4)</sup> 原油導入額은 國內總輸入額의 約 24.4%, 總輸出額의 32.2%를 占하고 있다. 더우기 産業構造는 重化學工業化의 추진을 課題로 삼고 있다. 1979年 日本의 GNP對比 에너지 彈性値가 0.59인데 비하여 韓國은 1.88이다.<sup>5)</sup> 이는 韓國經濟가 GNP 1% 成長을 하기 위하여 에너지消費는 1.88% 增加한다는 것이며 日本에 비하여 3倍以上 높은 水準이다.

韓國의 自動車産業에서 사용하는 石油類 消費 中 가장 問題視되는 揮發油의 消費量을 알아 본다.

〈表 2-1〉은 韓國의 總石油類 使用量 中 乘用車의 燃料로 使用된 揮發油의 使用実績을 表示한 것이다.

1972年의 構成比率은 5.3% 였으나 乘用車 普及

〈表 2-1〉 乘用車用 揮發油의 構成比率

(單位: 千kl)

	'72	'76	'78	'79	'80
(A) 總石油消費量	13,701	20,732	26,538	29,581	29,172
(B) 乘用車用揮發油	726	511	962	1,160	915
構成比率(B/A)	5.3%	2.5%	3.6%	3.9%	3.1%

\* 資料: 經濟企劃院, 韓國統計年鑑 1981 外

이 急伸張한 '78年 以後는 4% 未滿이다.

日本의 '79年 石油輸入量 2億8千萬kl 中 乘用車用은 約 3千萬kl로서 約 10%를 차지하고 있다.<sup>6)</sup>

以上에서 비교한 바와같이 韓國의 에너지彈性値는 日本의 3倍以上이나 乘用車用 揮發油 使用比率은 日本의 折半도 되지 않는다. 그러므로 韓國의 에너지 多消費型 産業構造가 自動車産業에 起因한다고는 볼 수 없다.

최근에는 엔진의 技術向上에 따라 現在 運行되고 있는 小型乘用車의 엔진보다 燃料效率이 40%以上 향상된 모델의 生産을 추진하고 있는 企業도 있어 石油의 消費는 앞으로 큰 問題가 되지 않을 것이다.

## 4. 自動車産業과 石油의 特別消費稅

自動車産業의 內需基盤이 약한 가장 큰 요인은 過重한 諸稅公課金の 賦果라고 할 수 있다.

小型乘用車(1,300cc級)의 경우를 보면 購入時의 諸稅公課金은 工場度 價格의 52.4~67.5%로서 日本의 24.1%에 비하여 2배가 훨씬 넘는 水準이다.

自動車의 경우 維持費用이 購入費用 못지않게 큰 問題가 되는데 維持費用 增加의 가장 큰 原因이 되는 것이 石油의 特別消費稅이다.

### 가. 特別消費稅의 稅率

石油類의 特別消費稅는 揮發油와 輕油에 賦課된다. 揮發油의 稅率은 160%, 輕油는 10%이지만, 彈力稅率의 適用으로 實際 稅率은 揮發油가 130% 輕油가 7%이다.

4) 動力資源部 刊: 에너지 및 資源部門 第5次 社會發展5年 計劃(案), 1981. 4.

5) British petroleum Statistical Review, 1980 및 IFS 1979~1980과 OECD world Economic outlook 1980. 7에 의거.

6) 日刊自動車新聞社, 自動車 年鑑 昭和 五十五年, 1 1980.

(表 3 - 1) 特別消費稅率 比較表

種別	課稅物品	稅率	彈力稅率
第1種	寶石, 毛皮, 撞球 및 Golf 等 課樂用品	100%	
	貴金屬	30%	
	家具, 特殊化粧品	20%	
第2種	空氣調節機等 電氣電子製品	30~40%	28~40%
	乘用車	15~40%	10.5~40%
	Piano, 高級時計 等	20~40%	
第3種	커피와 코코아	40%	
	사탕, 清涼飲料, 水果類, 滋養強壯品	10~30%	
第4種	毛糸와 同織物, 웅단	10~30%	
	揮發油	160%	130%
	輕油	10%	7%

\*註：特別消費稅法 第1條 및 施行令 2條의 2에 依拠

韓國의 現行 特別消費稅 對象品目의 稅率을 比較하여 보면, (表 3 - 1)과 같이 揮發油의 稅率이 가장 높다는 것을 알 수 있다. 누구나 奢侈性品目으로 看做할 수 있는 寶石이나 毛皮等은 100%에 불과하다.

나. 石油類의 價格体系

揮發油의 消費者價格을 보면, 普通揮發油의 경우

工場度價格이 ㄹ 당 257.34원이지만, 注油所 販賣價格은 700원으로 消費者는 工場度價格의 272%를 負擔해야하며, 輕油의 경우 ㄹ 당 工場度價格은 192.04원이며 消費者價格은 255원으로 132.8%수준이다. (表 3 - 2)에서와 같이 이러한 高價의 原因은 과중한 特別消費稅의 부담때문이다.

다음으로 韓國의 自動車 燃料用 石油價格을 外國의 價格과 比較하여 본다. (表 3 - 3)의 比較表에 의하면, 韓國과 비슷한 經濟水準인 台灣의 揮發油價格은 韓國의 76%水準이며, 自動車産業이 가장 큰 比重을 차지하고 있는 日本이 55%의 水準 밖에 되지 않는다.

한편, 揮發油 價格을 輕油 價格과 比較하여 보면 韓國은 274%로서 余他諸國에 比하여 현저히 높으며, 그 絶對額을 勘案한다면 不均衡은 더욱 크다고 하겠다.

다. 石油類 特別消費稅의 擔稅比重

過중한 特別消費稅의 賦課로 인하여 揮發油의 消費者 價格이 높다는 사실을 알아 보았다.

다음으로 石油類에 賦課되는 特別消費稅의 擔稅額을 알아 본다.

1980年 總特別消費稅 徵收額은 5,825億원이며, 이 中 揮發油의 特別消費稅額은 約 3,000億원 程

(表3-2) 自動車用 油類價格 構成表 (단위: 원/ㄹ)

	精 油 會 社							代 理 店		注 油 所	
	稅 包 含 價 格				輸 送 費			마 진 價 格	969.88	마 진 價 格	700
	工場度	特別消費稅	附加 價 值 稅	合 計	經 費	特別消費稅	合 計				
高級揮發油	369.47	480.31	84.98	934.76	4.03	5.25	9.28	25.84	969.88	40.12	1,010
普通揮發油	257.34	334.54	59.18	651.08	4.03	5.25	9.28	17.23	677.57	22.43	700
輕油	192.04	13.44	20.55	226.03	5.55	0.39	5.94	8.92	240.89	14.11	255

資料：動力資源部('81. 4. 19 現在)

(表 3 - 3) 石油類 價格의 國際 比較

(單位: 원/ㄹ)

	韓 國	台 灣	싱가폴	日 本	프랑스	西 獨	美 國
(A) 普通揮發油	700	530	318	389	437	335	257
(%)	(100)	(76)	(45)	(55)	(62)	(48)	(37)
(B) 輕油	255	265	226	185	342	287	193
(%)	(100)	(104)	(89)	(73)	(134)	(112)	(76)
(A / B)	274%	200%	141%	210%	128%	117%	133%

資料：現地 直接調查('81. 7月 現在)

度로 推算되며, 이는 全体 特消費稅 徵收額의 51%水準이다. 이는 韓國의 間接稅 中 單一 品目으로 가장 높은 比重이며 石油類 關聯 特別消費稅는 擔稅 比重으로 보아도 過重함을 알 수 있다.

### 라. 石油類 特別消費稅와 그 影響

特別消費稅法의 立法 趣旨는 附加價值稅의 單一稅率에서 오는 租稅 負擔의 逆進性을 補完하고 奢侈性 物品의 消費를 抑制함으로써 稅制面에서 실질적인 租稅 負擔의 衡平을 기하고 附加價值稅의 長點을 살리기 위함<sup>7)</sup>이라고 한다.

乘用車의 燃料로 사용되는 揮發油의 경우 營業用에 사용되는 揮發油가 60%( '80年基準)이며 그 외 40%도 企業體의 業務用과 官公署用이 대부분을 차지하고 있다. 이처럼 그들은 經濟 및 社會 活動을 圓活하게 하는 重要한 交通手段이므로 寶石이나 純粹娛樂用品보다 훨씬 높은 稅率을 부과하는 것은 合理的이라고 보기 어렵다.

또한 政府는 自動車産業을 育成하고 輸出戰略化한다는 方針을 數次에 걸쳐 闡明하였으나, 그 需要에 가장 큰 影響을 미치는 揮發油에 전체 特消費稅의 51%를 賦課하고 있으므로 정책의 樹立과 執行에 一貫性이 缺如되어 있지 않나하는 우려를 갖게 한다.

生産面의 擴大施策에 따라 施設을 增大하고 租稅 政策에 의한 需要의 억제에 따라 自動車産業은 물론이며, 關聯産業까지 影響은 波及되어 대부분의 關聯産業은 심각한 經營危機를 맞고 있다.

財政的인 側面에서만 보면 揮發油의 特消費稅 인하는 어려운 問題일지 모르지만 최근 美國의 代表的

供給經濟學者인 Arther Laffer의 Laffer曲線<sup>8)</sup>에 의하면, 稅率을 낮추어 稅入을 增大할 수 있는 方案을 제시하고 있다.

또한 奢侈品도 社會·經濟的인 變化에 따라 對象과 개념이 變하므로 特別消費稅의 稅源과 稅率에 대하여 多角的인 檢討가 계속되어야 할 것이다.

### 5. 結 論

自動車産業은 대부분의 重化學工業에 대한 關聯 效果가 크고, 社會間接資本의 拡充에도 寄與하는 바가 크다.

한편, 向後 世界의 自動車産業의 추세를 볼 때에도 韓國은 좋은 與件에 위치하고 있으므로 自動車産業의 輸出戰略化는 큰 意義가 있다고 하겠다.

그러나 內需市場의 基盤이 脆弱하여 國際市場에서 競爭할 수 있는 新製品의 開發과 規模의 經濟에 의한 價格競爭力 培養이 어려운 실정이다.

內需市場 沈滯의 가장 큰 요인으로 指摘되고 있는 것은 石油 關聯의 特別消費稅이다. 앞에서 分析한 바와 같이 石油類의 特別消費稅는 課稅對象의 品目別 稅率에서나, 全体 特消費稅 徵收額의 構成比率를 보더라도 過多하며, 揮發油의 消費者 價格은 世界에서 가장 높은 水準이다.

이러한 面들을 綜合하여 볼 때 現行 揮發油 特別消費稅率인 130%를 台灣 水準인 70%水準 程度로 1단계 인하할 경우 自動車産業의 內需基盤은 鞏固化될 것이며, 이에 따라 輸出競爭力도 向上될 수 있을 것이다. \*

청탁풍조 배격하여  
명랑사회 이룩하자

7) 國稅庁, '特別消費稅 調查要領', 1979. 4, 머리말.  
8) George Gilder, Wealth and Poverty(유동길, 김태홍譯), 1981, 우아당, p.237.