

석유산업의 현황

- 대한석유협회 -

I. 최근 석유류 가격 관련 현황

1. 정유사 공장도 판매가격 조정관련

◆ 올해 11월 기준으로 1월대비 두바이 원유가격은 3.4\$/B(14%)하락하였지만, 환율 100W\$(8%) 상승하여 휘발유 공장도가격은 리터당 30원(8%)이 인하됨. 같은 기간 주유소판매가격은 약 31원(2%)하락하였음.

(국제가격 및 국내 휘발유 가격비교)

	두바이유		환율		정유사 가격		주유소 가격	
	\$/B	%	W/\$	%	W/l	%	W/l	%
'01.1월	23.34	-	1,217.5	-	362.6	-	1,287.0	-
'01.11월	19.98	△14%	1,317.5	8%	332.6	△8%	1,255.7	△2%

주 1. 국제가 및 환율기준 : 전월실적

2. 국내유가 : 한국석유공사 모니터링 가격(11월2째주 가격임)

◆ 정유사는 일부 언론의 '오를땐 민감하고 내릴땐 둔감하다'는 지적과는 달리 지난 3월 두바이유 가격이 12%(2.6\$/B) 상승하였지만 국내공장도 가격을 인상하지 않았으며, 지난 7월 등·경유에 대한 특소세 인상분 약 1조원(2000년 실적기

준) 전액을 공장도가격 인하로 모두 흡수하는 등 급격한 가격변동을 막기위해 인상요인을 미반영하는 경우가 있었음. 또한 미 테러사건 이후 지난 10월에 국제정세불안예 따른 국제가격 상승으로 국내 휘발유가격 인상요인이 있었으나 추 석물가불안을 고려하여 국내가 인상을 자제한 바 있었음.

◆ 한편, 현재 국내석유제품 가격은 국제원유가격 변동에 의해서만 결정되는 것이 아니라, 환율 및 국제시장에서 형성된 국제제품가격에 의해서도 큰 영향을 받고 있음.

즉, 과거 정유사들은 원유가를 기준으로 정유사 생산원가를 고려하여 국내유가를 결정하였지만, 최근에는 수입업자 증가 등 국내시장 개방으로 원유가격보다는 유종별 국제제품시장 가격에 따라 국내유가가 형성되는 경향이 강함.

국제제품가격을 기준으로 한 국내유가 조정은 정유사들이 원해서라기 보다는 시장에서의 경쟁에 의해 형성된 결과이며, 이는 지난해 국내유가 적



정성에 대한 이슈가 제기되었을 당시 언론, 국회, 시민단체 등에서 지속 주장한 사항이기도 함.

◆ 그럼에도 불구하고 국내유가 인상·인하조정시 조정폭이 유사한 것은 다음과 같은 이유에 기인한 것으로 사료됨

석유제품은 전자제품이나 자동차 등과 같은 제품차별화가 어려우며 일정한 규격수준을 충족하도록 요구되는 일용품 성격의 제품이므로 각 정유사의 제품이 거의 같은 것으로 인지하는 소비자들은 가격을 기준으로 구매를 결정하게 되고 항상 정유사별 판매가격을 비교하고 있음.

따라서 4개 정유사(인천정유 제외)의 과점체제로 형성되어 있는 국내 정유시장에서 1개사가 경쟁적인 내수가격을 책정하여도, 타정유사들이 판매량감소를 방지하기 위해 즉각 동일 또는 유사한 수준으로 가격을 조정하고 있어 외견상 정유사별 판매가격 조정이 유사한 결과를 보이고 있음.

2. 휘발유에 부과되는 각종 세세금

◆ 우리나라의 국내 휘발유 소비자가격은 노르웨이, 영국, 네덜란드, 핀란드에 이어 세계에서 5번째로 비싸며 이중 세금이 차지하는 비중은 영국, 독일, 프랑스에 이어 세계 4위를 차지할 정도로 상당히 높은 실정임. 국민소득을 고려하면 우리나라 소비자들은 OECD국가중 가장 비싼 휘발유를 소비하고 있음.

〈OECD 가입국 중 주요국의 휘발유가격 현황〉

(단위: 원/ℓ, 달러)

순위	국가	소비자가격	세금	세금비중	1인당 국민소득(\$)
1위	영국	1,519	1,143	75.3%	24,387
2위	독일	1,119	810	72.4%	22,644
3위	프랑스	1,178	848	72.0%	21,594
4위	한국	1,256	882	70.3%	9,628
17위	일본	1,140	626	54.9%	37,879

주) 자료: Energy Detentel(2001. 9월)기준, 한국은행(2000년, 영국은 99년임)

이렇게 높은 세부담은 탈세를 목적으로 한 가짜 휘발유 유통의 주원인이 되고 있음.

현재 국내 휘발유에는 특소세, 교육세, 주행세, 부가세 및 원유도입 관련부과금이 부과되고 있음

〈휘발유 부과 세금 현황〉

(단위: 원/ℓ)

세금	특소세 (교통세)	교육세	주행세	부가세 ¹⁾	기타 ²⁾	계
가격	588	88.2	67.6	114.2	24.4	882.4

주) 1. 유통단계별 포함 세금임.

2. 원유도입관련 각종 부과금(관세, 수입부과금, 품질수수료)임.

◆ 휘발유가격중 제세금비중이 리터당 1,256원의 70%를 넘는 882원대에 이르는 상황하에서 휘발유 가격 30원 인하는 정유사가가격의 9%에 해당되지만 소비자가격에서 차지하는 비중은 겨우 2%대에 불과하여 일반 소비자들이 느끼는 체감지수는 미미할 수 밖에 없음.

소비자들은 일반적으로 휘발유 가격이 리터당 1,300원 내외로 알고 있으나, 실제 정유사에서 판매하는 가격은 현재 리터당 320~340원 내외에 불과함



휘발유가격과 관련한 소비자 불만해소를 위해서는 IMF 이후 인상된 휘발유 세금(295원/ℓ)의 인하가 선행되어야 할 것임

3. 주유소 판매가격은 개별주유소가 경쟁상황 등을 감안 결정

- ◆ 주유소 판매가격은 기본적으로 개별 주유소가 지역 경쟁상황 등을 감안하여 자율적으로 결정하고 있으며 정유사는 공장도가격만 발표하고 있음.

이는 소사장제로 운영되고 있는 직영주유소도 마찬가지임. 정유사 직영주유소도 실질적 운영은 용역인(소사장)에 의해 이루어지고 있고, 주유소 경영실적 효과가 운영인에게 귀속된다는 점에서 자영주유소와 동일하므로 직영주유소에 대한 정유사의 통제는 한계가 있음.

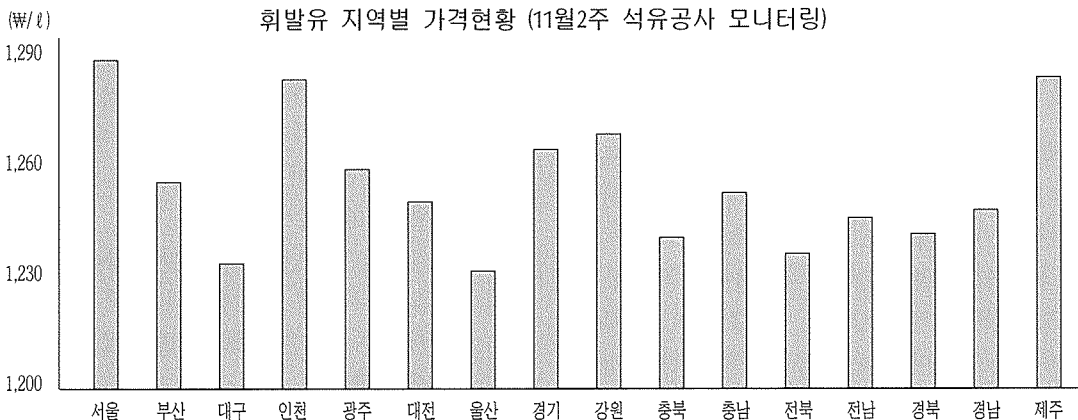
금년 9월 복수상표표시제 시행이후 주유소의

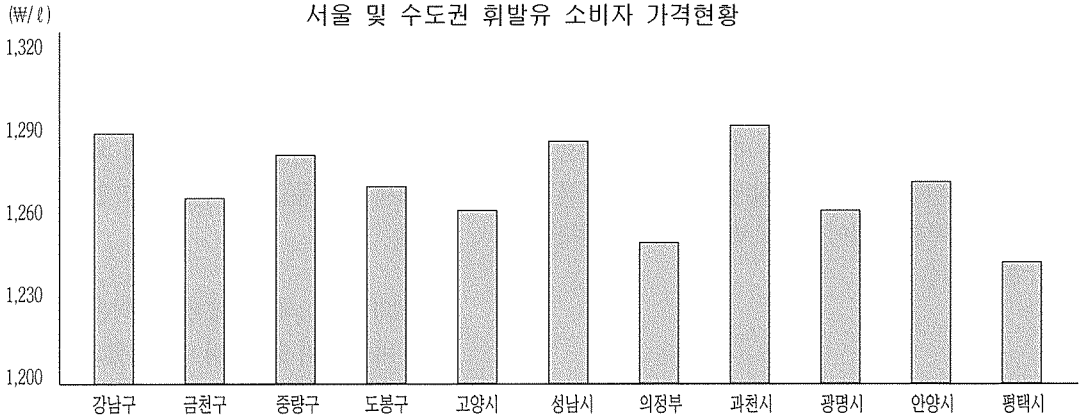
정유사에 대한 협상력이 강화되어 있음. 따라서 전체 주유소수의 10%~20%에 불과한 직영주유소를 통한 판매가격 선도는 자영주유소의 반발을 초래할 뿐만 아니라 시장구조상 불가능함.

- ◆ 휘발유의 주유소 판매가격은 정유사 또는 직영/자영의 차이에 의해서가 아니라 해당지역(노선)의 소득수준(가격탄력성), 시장규모, 주유소 수, 서비스시설 수준, 지가와 같은 고정비용 수준 등에 따라 지역/노선별로 큰 편차를 보이고 있음

소득수준이 높은 지역은 가격탄력성이 낮아 주유소간 가격경쟁유인이 낮은 대신 판촉물, 세차 등 서비스 경쟁 유인이 높음

높은 지가(地價) 및 주유원 구인난 등에 따른 높은 인건비 부담이 있는 지역은 주유소 단위당 고정비용이 높아 가격경쟁의 여지가 적으며, 상대적으로 여타지역 대비 높은 마진을 유지해야 할 필요가 절박함





주) 11월20~21일 휘발유가격 인하 조정전 기준

높은 지가(地價)에 따른 낮은 투자 효율성, 민원발생으로 신규주유소 건설여지가 적은 지역은 상대적으로 가격경쟁 유인이 낮음

유동차량이 많은 지역(차량대비 주유소수가 상대적으로 적음)은 여타지역에 비해 저가정책을 통한 판매량 증대 유인이 낮음.

수입업자 계열주유소, 무폴주유소 등 덤핑가격을 주도하는 주유소가 다수 포진된 지역에서는 가격경쟁 유인이 높음.

4. 경유 또한 세금흡수를 통한 공장도 가격의 실질적 인하

◆ 올해 11월 기준으로 1월대비 두바이 원유가격은 3.4\$/B(14%)하락하였지만, 환율은 100W\$/8% 상승하여 경유 공장도가격은 리터당 99원(26%)

이 인하됨. 같은 기간 주유소판매가격은 약 37원(6%)하락하였음

〈국제가격 및 국내 경유 가격비교〉

	두바이유		환율		정유사 가격		주유소 가격	
	\$/B	%	W/\$	%	W/ℓ	%	W/ℓ	%
'01.1월	23.34	-	1,217.5	-	382.0	-	661.0	-
'01.11월	19.98	△14%	1,317.5	8%	283.2	△26%	623.9	△6%

주) 1. 국제가 및 환율기준 : 전월실적

2. 국내유가 : 한국석유공사 모니터링 가격(11월2째주 가격임)

◆ 또한 지난 7월, 정부는 에너지세계개편 명목으로 경유에 부과되는 세금을 총 56원/ℓ 인상하였으나 정유업체는 세금인상분 전액을 공장도가격 인하를 통하여 내부적으로 흡수한 바 있음.

따라서, 소비자 입장에서는 소비자가격 변동이 없어 정유사들의 공장도가격 인하를 체감할 수 없었음.



또한, 당초 정부에서는 정유사들의 세금흡수로 인하여 세계개편에 따른 운수업계 보조금 지급 여부를 두고 크게 논란을 빚었으나, 결론적으로 운수업계 입장에서는 실제 세금인상에 따른 연료비 부담은 없이 정부로부터 보조금만 획득한 바 있음.

- ◆ 한편, 일부에서 경유도 국제원유가격 인하율만큼 소비자가격이 인하되어야 한다고 주장하고 있으나, 경유 또한 휘발유와 마찬가지로 세금이 차지하는 비율은 50.5%로 높아 원유가격 하락율이 여과없이 소비자가격에 반영되기는 곤란한 실정임.

(경유 부과 세금 현황) (단위: 원/ℓ)

세금	특소세 (교통세)	교육세	주행세	부가세	기타 ¹⁾	계
가격	185	27.75	21.28	56.71	24.43	315.18

주) 1. 유통단계별 포함 세금임.
2. 원유도입관련 각종 부과금(관세, 수입부과금, 품질수수료)임.

즉, 소비자입장에서는 경유의 높은 세금비중으로 인해 최근 원유가격 인하에 따른 공장도가격 인하분이 상대적으로 원유가격 인하분에 비해 적게 체감될 수 밖에 없음.

5. 정유사 국제원유가 하락 불구 적자 시현

- ◆ 국내 정유사들이 금융감독원에 보고한 2001년

3/4분기 경영실적 자료에 따르면 경상이익은 전년 같은 기간의 1,794억원 흑자에서 △2,146억원의 적자로 반전돼 경기불황에 따른 수요침체, 특소세 인상 등으로 부진을 겪고 있는 것으로 나타남.

SK의 경우 3/4분기의 경상이익은 지난해 동기에 비해 무려 97.2%나 감소하였고, 에스-오일은 605억원의 적자와 252억원의 환차손을 입었으며 현대정유와 인천정유는 각각 940억원, 702억원 적자를 기록하는 등 경기침체에 따라 막대한 손실을 보았음.

정유사들의 3/4분기 실적악화는 경기침체에 따른 수요감소 및 지난 7월 등유 및 경유에 부과되는 특소세(교통세) 인상분을 공장도가격 인화로 전액 차체흡수한데 큰 영향이 있음.

II. 세제 관련 업계 제안사항

1. 석유류에 대한 과도한 세부담의 완화

- ◆ 현재 석유류에는 '세금의 백화점'이라고 할만큼 다양한 각종 세금이 부과되고 있음. 수입단계에서 부과되는 관세와 수입부과금을 비롯하여 판매단계에서 특소세(교통세), 교육세, 주행세, 판매부과금, 부가가치세 등 7종류에 달하고 있음.



며, 심지어 교육세(특소세 또는 교통세의 15%), 주행세(교통세의 11.5%)등은 세금에 세금이 붙는 형국임. 종류가 복잡다양할 뿐만 아니라 세 부담 또한 과중하여 일반 소비자들의 불만을 야기함은 물론 여타 산업의 원가상승을 초래하여 국가경쟁력 강화에도 결코 도움이 되지 못하고 있는 실정임.

최근 정부는 소비진작을 통한 경기부양을 위해서 일부 사치성 공산품의 특소세를 인하하면서 립살롱에 대한 세금까지 인하한 바 있음. 이번 단행한 특소세 인하조치가 소기의 성과를 거두고, 국민의 공감대를 얻으려면 생필품인 휘발유에 붙는 특소세(교통세)도 내려야 함.

2. 에너지 대체재간 세금의 형평성 유지

- ◆ 보일러 등유와 석유화학 부산물인 부생연료유는 대체연료간임에도 불구하고 부생연료유에는 보일러등유의 73%에 불과한 낮은 특소세가 부가되고 있음. 균등과세를 통하여 대체연료간의 형평성을 기하여야 할 것임.
- ◆ 수입LPG에는 1.5%의 할당관세가 적용중이나 국내 생산LPG는 5%의 원유관세를 부담하고 있음. 이 같은 국내 생산제품에 대한 역차별은 수입제품의 사용을 조장하여 국제수지에 악영향을 미칠뿐 아니라 에너지수급안정을 위한 소비지정

제주의 정책기조에도 위배되는 것임. 더구나 올해부터 LPG가격이 완전자유화 됨을 감안할 때 생산LPG와 수입LPG간의 동물의 관세부과로 공정경쟁기반의 조성이 시급히 요구됨.

3. 원유관세인하 및 원유와 석유제품간 관세차등화

- ◆ 현재 우리나라에는 석유제품의 원재료인 원유에 5%의 관세가 부과되고 있음. 이는 유럽의 무세, 미국의 0.2%~0.4%, 일본의 1%이내 등 선진국에 비해 매우 높으며 경쟁관계에 있는 대만 2.5%, 중국 1.5%에 비해서도 높은 수준임. 따라서 소요원유전량을 수입에 의존하고 있는 우리 에너지 현실과 국내 산업의 경쟁력 강화 및 석유산업의 건전한 발전을 위해서 우선적으로 원유관세 인하가 요구됨.
- ◆ 또한 제조업인 석유정제업의 경쟁력 강화를 위해서는 원유와 석유제품간 적정수준의 관세차등화가 요구됨. 현재 석유제품 실행관세율은 7%로 원유의 실행관세율 5%에 비해 불과 2%p 밖에 차이 나지 않음. 관세차등화가 국내 생산제품이 수입제품과 공정한 경쟁을 하도록 하기 위한 제도적 장치임을 고려할 때, 원유관세 인하와 함께 원유와 석유제품간 실행관세율 차이를 최소 5%p 이상 유지되도록 하여야 할 것임. ♣