



08-06 (통권 284호)  
2008.2.15

# 韓國經濟週評



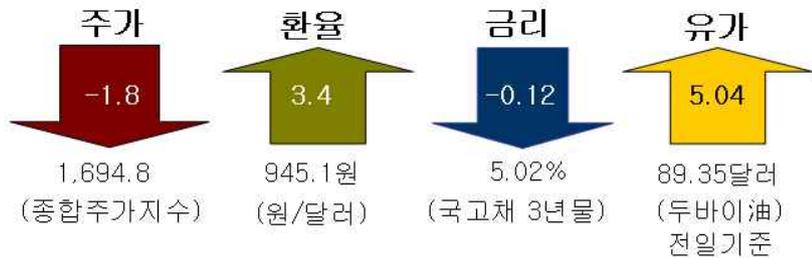
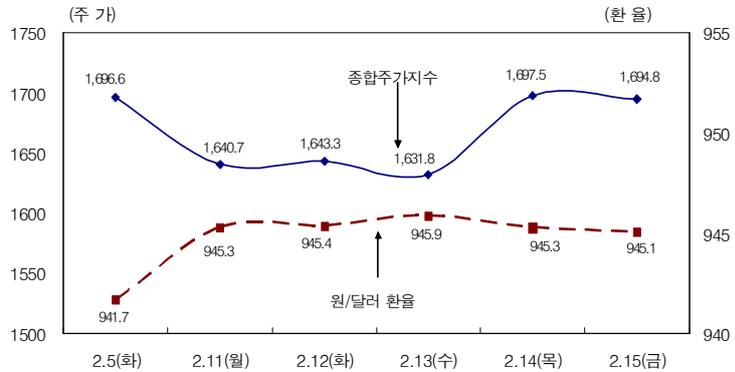
■ 휘발유 가격 안정, 교통세 인하로 충분한가?

발행인 : 김 주 현  
편집주간 : 유 병 규  
편집위원 : 이부형, 홍순직, 주원, 허만울  
발행처 : 현대경제연구원  
서울시 종로구 계동 140-2  
Tel (02)3669-4030 Fax (02)3669-4332  
Homepage. <http://www.hri.co.kr>  
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해를 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업전략본부(02-3669-4011)로 연락해 주시기 바랍니다.

週間 主要 經濟 指標 (2.5~2.15)

Better than  
the Best!



차 례

주요 경제 현안	1
□ 휘발유 가격 안정, 교통세 인하로 충분한가?	1
월간 경제 동향	19
□ 실물 부문 : 1월 생산자물가 5.9% 급등	19
□ 금융 부문 : 국고채 금리 대폭 하락	20

□ 본 자료는 CEO들을 위해 작성한 주간별 경제 경영 주요 현안에 대한 설명 자료입니다.  
 □ 본 보고서에 있는 내용을 인용 또는 전재하시기 위해서는 본 연구원의 허락을 얻어야 하며, 보고서 내용에 대한 문의는 아래와 같이 하여 주시기 바랍니다.

□ 총        관     : 유 병 규 산업전략본부장 (3669-4032, bkyoo@hri.co.kr)  
 □ 신산업 연구실 : 임 상 수 연구 위 원 (3669-4125, happylims@hri.co.kr)

## Executive Summary

### □ 휘발유 가격 안정, 교통세 인하로 충분한가?

#### 1. 교통세 인하 배경과 방안

최근 원유 가격 급등으로 국내 휘발유 가격이 급상승하고 있어 서민 가계에 부담이 깊어지고 있을 뿐 아니라 내수 위축 우려 또한 고조되고 있다. 이에 대응하기 위해 2008년 1월 29일 임시국회는 교통세 인하를 통해 유류세를 인하함으로써 휘발유 가격을 안정시키려는 의제를 통과시켰다. 통과된 의제의 구체적인 내용은 현행 교통세를 약 12.7%를 추가 인하(교통세 최대 탄력세율인 30%수준까지 인하 하는 것으로 이는 법 개정 없이 유류세를 인하할 수 있기 때문이다.

유류세는 교통세, 교육세, 주행세, 부가세의 합으로 산출되는데, 유류세의 일괄적인 인하를 위해서는 반드시 법 개정이 필요하다. 반면, 교통세는 대통령 시행령에 의해 결정되므로 법 개정 절차 없이 인하할 수 있다. 대통령령에 의한 최대 인하 가능 폭은 법정세의 30%이다. 이를 탄력세율이라 하며, 탄력세율의 기준이 되는 현행 법정세는 630원이다. 2007년 7월 이후 교통세는 법정세 630원 보다 약 19.8%가 인하된 505원이다. 만약 **임시국회에서 합의된 수준으로 교통세를 12.7%인하한다면 교통세는 약 441원이 되어 탄력세율 30% 범위 내에서 모두 인하된다.**

#### < 유류세 산출 방식 >

- 교통세 : A,
- 정유사의 세전 가격 : B
- 교육세 :  $0.15 \times A$  (교육세는 교통세의 15%),
- 주행세 :  $0.325 \times A$  (주행세는 교통세의 32.5%),
- 부가세 :  $0.1 \times (A + 0.15 \times A + 0.325 \times A + B)$   
(부가세는 교통세, 교육세, 주행세, 정유사 세전 가격을 합한 금액의 10%),
- 유류세 =  $A + 0.15 \times A + 0.325 \times A + 0.1 \times (A + 0.15 \times A + 0.325 \times A + B)$   
 $= 1.6225 \times A + 0.1 \times B$

따라서 유류세는 교통세의 162.25%와 세전 가격의 10%의 합으로 구성

#### 2. 교통세 인하에 따른 예상 효과

교통세 인하 효과를 분석하기 위해, 임시국회에서 합의된 수준(현행 교통세의 12.7%)으로 교통세를 인하한 후의 세수 변동과 휘발유 가격 변화에 대해 살펴보았다. 그 결과 **교통세 인하로 정부의 세수는 감소함에도 불구하고 휘발유 가격 하락 효과는 미미할 것으로 보인다.**

교통세 인하 시 휘발유에 대한 정부의 세수는 교통세 인하에 따른 휘발유 소비량 증가를 반영하지 않을 경우, 약 1조 316억 원(2007년 정부예산 200조 9,519억 원의 0.51%)이 감소한 7조 6,530억 원이 될 것으로 예상된다. 만약 가격 하락에 따른 휘발유 소비량 증가(에너지경제연구원 추계 결과 이용)를 반영할 경우, 교통세 인하에 따른 세수는 약 7,655억 원(2007년 정부예산의 0.38%)이 감소한 7조 9,191억 원이 될 것으로 전망된다.

하지만 교통세를 인하하더라도 우리나라의 휘발유 가격은 여전히 OECD 국가들보다 높은 수준을 유지할 것으로 보여, 교통세 인하효과는 그다지 크지 않을 전망이다.

2007년 1/4분기 기준으로 교통세를 12.7% 추가 인하한 후의 우리나라 휘발유 가격과 OECD 국가들의 휘발유 가격을 비교한 결과, 휘발유 가격 인하 시 한국의 리터당 평균 휘발유 가격은 1,319.18원이 될 것으로 예상되며, 이는 일본의 1,076원, 캐나다의 753원, 호주의 856원, 미국의 586원 보다 월등히 높은 수준이다.

### 3. 교통세 인하 효과 미흡 원인

이처럼 교통세 인하에도 불구하고 **휘발유 소비자 가격이 OECD국가들보다 여전히 높은 이유는 세전 가격의 상승과 원유 가격에 대한 휘발유 가격의 비대칭성이 존재하기 때문이다.**

#### ■ 세전 가격 상승

휘발유 가격은 세전 가격, 유류세(교통세의 162.25%와 세전 가격의 10%의 합), 정유사 및 주유소 마진으로 구성되므로, 세전 가격의 상승은 직접적으로 휘발유 가격을 상승시키는 원인이 된다. 더욱이 세전 가격 상승의 10%가 유류세로 책정되기 때문에 세전 가격의 상승은 간접적으로도 휘발유 가격을 상승시킨다. 휘발유 리터당 세전 가격은 1997년 연평균 223.17원에서 2007년에는 551.92원으로 지속적인 상승세를 나타냈다. 또한 리터당 연평균 세전 가격이 500원을 넘은 해는 2006년의 533.67원과 2007년의 551.92원 밖에 없어, **최근의 휘발유 가격 급등은 근본적으로 세전 가격 상승에서 유발되었다고 할 수 있다.**

이러한 세전 가격 상승은 최근 100달러에 육박하는 원유 가격의 급상승에 의한 것이다. 2004년 이전 Dubai 원유 가격은 월평균 0.49%씩 완만하게 상승한데 반해 2005년 이후 Dubai 원유 가격은 월평균 2.35%씩 급상승하였다. 특히 2007년 1월 배럴당 51.8 달러였던 Dubai유 가격은 이후 월평균 4.69%씩 급상승하여 2007년 12월에는 85.7 달러를 기록했다.

#### ■ 휘발유 가격 비대칭성의 존재

또한 현재와 같이 원유 가격이 급등하고 있는 시점에서 원유 가격에 대해 휘발유 가격이 비대칭일 경우, 국내 휘발유 가격 역시 급상승할 가능성이 크다. **원유가격에 대한 휘발유 가격의 비대칭성이란, 원유 가격 하락 시의 휘발유 가격 하락 폭보다 원유 가격 상승 시의 휘발유 가격 상승 폭이 큰 것을 말한다.** 휘발유 가격의 비대칭성은 최근과 같은 유가 급등 시점에서는 휘발유 가격을 급상승시키는 요인으로 작용한다.

최근 국내 휘발유 가격과 국제 휘발유 가격을 비교한 결과, 2005년 1월부터 2007년 12월까지 국제 휘발유 가격과 국내 휘발유 가격의 차는 리터당 평균 1,045.81 원이었으며, 가격차의 전월대비 증가율 또한 지속적으로 상승하고 있다. 특히 2007년 6월 이후 월평균 국제 휘발유 가격과 국내 휘발유 가격의 차는 리터당 평균 1,062.79 원으로 6월 이전 월평균 가격인 1,041.71 원보다 컸다. 이는 최근 국내 휘발유 가격의 상승 폭이 국제 휘발유 가격 상승폭보다 크다는 사실을 의미한다.

#### 4. 시사점과 보완 대책

교통세 인하에도 불구하고, 우리나라의 휘발유 가격은 OECD 주요국보다 높은 수준을 유지할 것으로 예상되어 보완 대책 마련이 절실한 것으로 판단된다. 더욱이 휘발유가 국민 생활에서 없어서는 안 될 필수재라는 점에서도 휘발유 가격 안정을 위한 보완 대책 마련이 시급하다.

따라서 정부는 에너지 수급 안정을 위한 대책을 수립하고, 휘발유 유통 구조를 개선해야 하며, 현실적인 휘발유 안정을 위한 대책을 마련해야 할 것이다.

**첫째, 휘발유 가격 안정을 위해서는 무엇보다 에너지 수급 안정을 위한 대책 마련이 시급하다.** 해외 유전을 적극 개발함으로써 원유를 국제 유가보다 저렴한 가격으로 국내로 유입할 수 있도록 노력해야 할 것이다. 또한, 가계와 기업 등 민간 부문의 에너지 효율성 제고를 위한 정책들을 마련하고, 휘발유를 대체할 에너지를 개발하기 위한 노력을 지속해야 한다.

**둘째, 휘발유 가격의 비대칭성을 완화하기 위해 휘발유의 유통 구조를 보다 투명하게 유도해야 할 필요가 있다.** 이를 위해 국제 유가와 국내 휘발유 가격의 연동성을 강화하기 위한 ‘민간 협의체’를 구성하는 방안을 검토해보아야 한다.

**셋째, 보다 현실적인 유류세 인하를 통해 치솟는 휘발유 가격을 안정시켜야 할 것이다.** 이를 위해 최근과 같이 원유가가 급상승할 경우에 한해 법정세를 낮추든지 아니면 탄력세율을 확대하는 방안을 마련해야 할 것이다. 이를 바탕으로 원유가가 일정 수준 이상일 경우 유류세 인하 폭을 확대함으로써 세전 가격에 의한 휘발유 가격 상승을 축소하고, 다시 원유가가 하락할 경우 유류세를 인상함으로써 유류세 인하에 따르는 부족한 정부의 세수를 확보하는 방안을 제도화해야 한다.

**넷째, 서민 생활 안정을 위한 지원책 마련이 시급하다.** 우선, 바우처(Voucher)제도 등으로 저소득층에게 할인된 가격으로 휘발유를 구입할 수 있는 방안을 마련해야 한다. 또, 경차나 생계용 상용차 소유주를 위해 휘발유나 경유 가격 할인 또는 포인트 적립 제도 등의 대안을 마련할 필요가 있다.

## < 휘발유 가격 안정, 교통세 인하로 충분인가? >

정부의 교통세 인하 방안	
임시국회, 교통세 인하 개요	- 2008.1.29 임시국회에서 교통세의 탄력세율 적용 방안 합의 - 교통세 인하 : 현행 505원에서 441원으로 64원(12.7%) 인하

교통세 인하 예상 효과	
세수 감소	- 휘발유 가격 하락에 따르는 소비량 변동 없을 경우 · 세수 감소 규모 : 약 1조 316억 원 · 이는 2007년 정부예산 200조 9,519억 원의 0.51% 수준 - 휘발유 가격 하락에 따라 소비량 증가를 반영할 경우 · 세수 감소 규모 : 약 7,655억 원 · 이는 2007년 정부예산의 0.38% 수준
휘발유 가격 하락 효과 미흡	- 2007년 기준 연평균 리터당 1,524.81원에서 1,420.97원으로 하락 예상 - 그러나 여전히 OECD 국가에 비해 여전히 높은 수준임

교통세 인하 효과 미흡 원인	
세전 가격 상승	- 국제 유가 급등 · 2006년 12월 리터당 62.24 달러 → 2007년 12월 97.17달러 - 정유사의 세전 가격 동반 상승 · 2006년 12월 리터당 485.48원 → 2007년 11월 626.11원
가격 비대칭성	- 원유 가격 하락 시의 휘발유 가격 하락 폭보다 원유 가격 상승 시의 휘발유 가격 상승 폭이 큼

시사점과 보완 대책	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 휘발유 시장의 유통 구조 투명화               <ul style="list-style-type: none"> <li>· 국제 유가와 국내 휘발유 가격의 연동성을 강화하기 위한 '민간 협의체'를 구성하는 방안 검토</li> </ul> </li> <li>- 현실적인 유류세 인하 정책 마련               <ul style="list-style-type: none"> <li>· 유가 급등 시에 한해 법정세를 하락 또는 탄력세율을 확대하는 방안 검토</li> </ul> </li> <li>- 에너지 수급 안정을 위한 정책 수립               <ul style="list-style-type: none"> <li>· 공급측면 : 해외 유전 적극 개발, 대체 에너지 적극 개발</li> <li>· 수요측면 : 에너지 효율성 제고 유도</li> </ul> </li> <li>- 서민 생활 안정을 위한 지원책 마련               <ul style="list-style-type: none"> <li>· 저소득층의 생계 안정을 위한 바우처(Voucher) 제도 등의 도입</li> <li>· 경차나 생계용 상용차 소유주에 대한 휘발유 가격 할인 또는 포인트제도 도입</li> </ul> </li> </ul>	

## 1. 교통세 인하 배경과 방안

- (교통세 인하 배경) 원유 가격 급등에 따른 휘발유 가격 급상승으로 물가 상승 억제, 수요 위축 방지, 서민 생활 안정을 위해 2008년 1월 29일 임시 국회에서 교통세를 인하하기로 합의, 이를 통해 유류세 인하를 꾀함
  
- (휘발유 유류세의 구성 요소<sup>1)</sup>) 유류세는 교통세, 교육세, 주행세, 부가가치세로 구성됨
  - 교통세는 1994년부터 2003년까지 한시적이었으나, 2004년부터 2006년까지 연장한 후 2007년부터 교통·에너지·환경세(이하 교통세)로 명칭이 변경되어 2009년까지 연장됨
    - 교통세는 휘발유 및 경유, 그리고 이와 유사한 대체유류를 과세대상으로 하며, 휘발유에 대한 교통세는 1999년 이후 원유가 상승에 따라 하락하여, 현행 505원을 기록함
  - 교육세는 교육재정 확충에 필요한 재원을 확보하기 위해 도입된 조세로, 금융·보험업자 수익금액의 0.5%, 특별소비세액(등유, 중유)의 30%, 교통세액(휘발유, 경유)의 15%, 주세액의 10%가 부가됨
  - 주행세는 지방세의 하나로 2000년부터 시행되었고 교통세액의 30% 범위 안에서 대통령령으로 가감할 수 있는 탄력세율임
    - 주행세는 현행 교통세액의 32.5%가 부가됨
  - 부가세는 교통세, 교육세, 주행세, 정유사의 세전 가격을 합한 금액의 10%로 산출됨

1) 조세연구원 홈페이지 참조.

- 따라서 유류세는 교통세의 162.25%와 정유사 세전 가격의 10%를 합한 금액과 같음
  - 교육세, 주행세는 교통세에 따라 결정되기 때문에 부가세 역시 교통세와 정유사 세전 가격에 의해 결정됨
  - 결국 유류세는 교통세와 정유사 세전 가격에 의해 결정됨

t 시점의 교통세 :  $X_t$ , 정유사의 세전 가격 :  $Y_t$   
 t 시점의 교육세 :  $0.15 \times X_t$ ,  
 t 시점의 주행세 :  $0.325 \times X_t$ ,  
 t시점의 부가세 :  $0.1 \times (X_t + 0.15 \times X_t + 0.325 \times X_t + Y_t) = 0.1475 \times X_t + 0.1 \times Y_t$

유류세 =  $X_t + 0.15 \times X_t + 0.325 \times X_t + (0.1475 \times X_t + 0.1 \times Y_t)$   
 =  $1.6225 \times X_t + 0.1 \times Y_t$

○ (휘발유 교통세법 시행령) 그동안 정부는 유가 상승에 따르는 휘발유 가격 상승을 완화하기 위해 교통세를 인하함

- 교통세는 탄력세율(법정세의 30%) 적용을 받으며, 정부는 교통세를 1998년 법정세(630원)보다 높은 리터당 691원으로 인상한 이후, 2007년 7월에는 505원으로 하향 조정함

< 탄력세율 관련 휘발유 교통세법 시행령 >

개정 시기	교통세	개정 이유
1998. 9.16	691 원/리터	실업대책 소요 자원 마련, 에너지소비의 합리화
1999. 5. 6	651 원/리터	휘발유 가격 안정, 중산층의 생계비 부담 완화
1999.12.31	630 원/리터	휘발유·경유에 대한 주행세 신설에 의한 세부담 완화
2000. 3. 2	600 원/리터	유류 가격 안정 및 물가안정 도모
2000. 5. 1	630 원/리터	국제유가 인하, 에너지 소비 절약 도모
2000.12.29	588 원/리터	주행세율 상향조정에 따른 소비자 부담 완화
2002. 6.29	586 원/리터	주행세율 상향조정에 따른 추가 부담 완화
2003. 6.30	572 원/리터	유류세율 국제기준에 맞추기 위해 상향 조정
2004. 2.28	559 원/리터	주행세율 상향조정에 따른 추가적 부담 완화
2004. 6.29	545 원/리터	주행세율 상향조정에 따른 추가적 부담 완화
2005. 7. 8	535 원/리터	경유가격이 휘발유의 85%에 이르도록 단계적 인상
2006. 6.30	526 원/리터	경유가격이 휘발유의 85%에 이르도록 단계적 인상
2007. 7.23	505 원/리터	경유가격이 휘발유의 85%에 이르도록 단계적 인상

자료 : 국회산업자원위원회(2007), "유류세 인하 논쟁과 정책 대안" 참조

○ (임시국회의 교통세 인하) 2008년 1월2 9일 임시국회는 휘발유 가격 안정을 위해 현행 교통세(리터당 505원)를 약 12.7% 인하하기로 합의함

- 유류세 인하는 탄력세율 내에서 교통세를 인하하거나 유류세를 일괄적으로 인하하는 두 가지 방법이 있음
  - 탄력세율 내에서 교통세를 인하하는 방법은 법 개정 없이 유가 부담을 경감할 수 있는 방법으로 탄력세율 적용을 확대하는 것을 말함
  - 유류세를 일괄적으로 인하하는 방법은 교통세, 교육세, 주행세, 부가세를 모두 인하하는 방법으로 법 개정이 필요하기 때문에 많은 시간이 소요됨
- 임시국회는 탄력세율 적용을 확대하는 방법을 택했으며, 이로 인해 향후 교통세는 법정세 630원 보다 30% 적은 441원이 될 것으로 예상
  - 이는 현행 교통세 505원보다(법정세보다 약 19.8%가 인하된 수준) 약 12.7%가 인하된 수준임

## 2. 교통세 인하에 따른 예상 효과

○ (여전히 비싼 휘발유) 탄력세율 적용 확대로 인한 효과는 소비자가 느끼는 휘발유 가격 부담을 크게 줄이지는 못할 것으로 예상

- 2007년을 기준으로 교통세 탄력세율 적용 확대를 통한 휘발유 가격, 유류세, 세수의 변동을 살펴봄
  - 교통세는 2007년 7월 23일 개정된 505원으로 가정하며, 탄력세율 확대 적용 시의 교통세는 441원(법정세 630원의 30% 인하)으로 함
  - 또한 교통세 인하에 따라 소비량 역시 변화하기 때문에 교통세 인하에 따른 정부 세수 효과를 소비량이 변함이 없을 경우와 에너지경제연구원의 소비 전망을 반영한 경우로 나누어 분석함
- 그러나 휘발유 가격은 여전히 1,300원 이상을 유지할 것으로 예상되며, 특히 최근의 기조가 그대로 유지될 경우 1,400원 또는 1,500원 이상이 될 수도 있으므로, 소비자 부담을 크게 덜어주지는 못할 것으로 예상됨

- 2007년을 기준으로 교통세를 인하할 경우, 휘발유 가격은 리터당 약 103.84 원 하락하게 됨
- 교통세를 12.7% 추가 인하하기 전 년 평균 휘발유 가격은 리터당 1,524.81 원이었으며, 인하 후에는 1,420.97원을 기록할 것으로 예상
- 2007년 1사분기 기준 교통세를 인하할 경우 리터당 평균 휘발유 가격은 1,319.18원이 될 것으로 예상되며, 이는 일본의 1,076원, 캐나다의 753원, 호주의 856원, 미국의 586원 보다 여전히 높은 수준임

< OECD 국가 중 국민소득 대비 휘발유 가격 현황 >

(단위 : 원/리터)

국가명	일본	미국	독일	오스트리아	캐나다	호주
가격 <sup>1)</sup>	1,076	586	1,521	1,219	753	856
한국=100 <sup>2)</sup>	81.6	44.4	115.3	92.4	57.1	64.9
국가명	터키	폴란드	헝가리	체코	뉴질랜드	덴마크
가격 <sup>1)</sup>	1,832	1,238	1,388	1,273	930	1,475
한국=100 <sup>2)</sup>	138.9	93.8	105.2	96.5	70.5	111.8

자료 : 국회산업자원위원회(2007. 10), “유류세 인하 논쟁과 정책 대안” 인용.

주 1. 가격은 2007년 1사분기 기준(IEA Energy Prices & Taxes 2007 Q2)이며, 환율은 한국은행의 2007년 1분기 기준임.

주 2. 유류세 인하시 한국의 1사분기 리터당 평균 가격은 1,319.18원임.

○ (세수 감소) 교통세를 12.7% 인하할 경우 정부의 세수는 유류세 하락에 따른 세수 감소 규모가 휘발유 소비량 증가에 따른 세수 증가 규모보다 클 것으로 예상되며 이에 따라 전체 유류세 수입이 감소할 것으로 예상

- 교통세 인하 전 유류세는 리터당 월평균 874.15원에서, 인하 후에는 770.31원으로 감소할 것으로 전망됨

- 휘발유 소비량의 변화가 없을 경우를 가정하면 정부 세수는 8조 6,846억 원이 될 것이며, 교통세 인하 시에는 1조 316억 원(2007년 정부 예산 200조 9,519억 원의 0.51%)이 감소한 7조 6,530억 원이 될 것으로 예상됨

- 만약 가격 하락에 따른 휘발유 소비량 증가를 반영할 경우, 교통세 인하에 따른 세수는 약 7,655억 원이 감소할 것으로 예상됨
  - 에너지경제연구원의 추계 결과를 이용할 경우, 교통세가 12.7% 인하되면 연간 휘발유 소비량은 교통세 인하 이전보다 약 3.48%가 증가한 6,466만 배럴에 달할 것으로 예상됨
  - 따라서 연평균 유류세가 리터당 770.31원이므로 총 세수는 7조 9,191억 원이 될 것으로 예상되며, 이는 교통세를 인하하지 않았을 경우 세수인 8조 6,846억 원에 비해 7,655억 원(2007년 정부 예산의 0.38%)이 감소한 수준임
  - 유가 인하에 따른 소비량 증가를 감안할 경우, 정부의 세수는 소비량 증가를 감안하지 않았을 때보다 2,661억 원이 증가할 것으로 전망됨

< 교통세 10% 인하 시 2007년 휘발유 가격 및 세수 변동 >

2007년	교통세 505원 가정		탄력세율 확대 적용	
	유류세(원/리터)	휘발유가격 (원/리터)	유류세 (원/리터)	휘발유가격 (원/리터)
1월	866.90	1,410.72	763.06	1,306.88
2월	866.42	1,402.38	762.58	1,298.54
3월	872.73	1,455.96	768.89	1,352.12
4월	876.67	1,505.16	772.83	1,401.32
5월	879.39	1,537.64	775.55	1,433.80
6월	875.05	1,550.93	771.21	1,447.09
7월	875.05	1,550.90	771.21	1,447.06
8월	872.26	1,548.49	768.42	1,444.65
9월	873.52	1,539.37	769.68	1,435.53
10월	875.66	1,557.41	771.82	1,453.57
11월	881.97	1,606.23	778.13	1,502.39
12월		1,632.54		1,528.70
평균	874.15	1,524.81	770.31	1,420.97

주 : 유류세 데이터가 11월까지 밖에 없으므로, 년 평균 유류세는 1월부터 11월까지의 평균으로 계산.

### 3. 교통세 인하 효과 미흡 원인

- (교통세 인하 효과 미미한 원인) 교통세 인하로 정부의 세수가 감소함에도 불구하고, 휘발유 소비자 가격이 여전히 높아 소비자 부담이 크게 경감되지 않는 이유는 세전 가격의 상승과 원유 가격에 대한 휘발유 가격의 비대칭성에 의한 것으로 판단됨

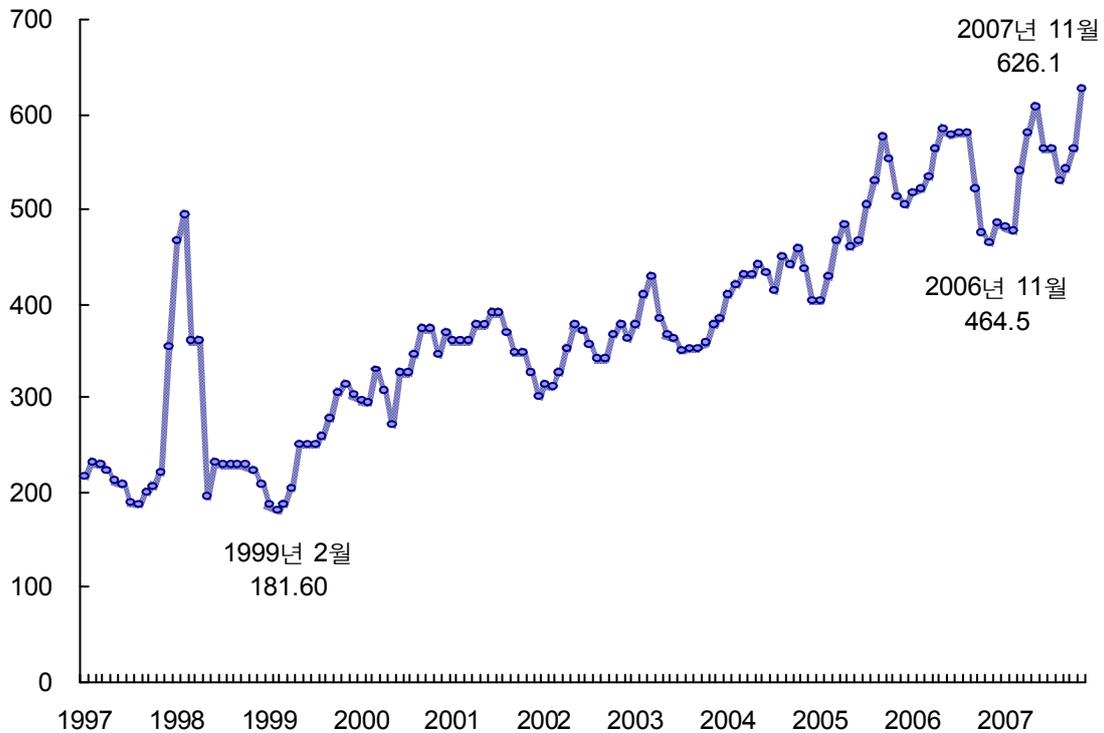
#### (1) 세전 가격의 상승

- (세전 가격의 상승) 세전 가격은 휘발유 가격에 직·간접적으로 영향을 미치므로 세전 가격의 상승은 유류세 인하 효과를 감소시키는 요인으로 작용함

- 휘발유 가격과 세전 가격 : 휘발유 가격은 세전 가격, 유류세, 정유사 및 주유소 마진으로 구성되며, 유류세는 세전 가격의 10%만큼 영향을 받음
  - 세전 가격이란 정유사가 석유제품을 생산한 직후의 원재료비, 관세, 가공비 등을 포함한 가격을 말하며, 세금이 부가되기 전의 가격을 말함
  - 세전 가격의 상승은 직접적으로 휘발유 가격을 상승시키며, 또한 세전 가격 상승 폭의 10%가 유류세로 책정되기 때문에 간접적으로도 휘발유 가격을 상승시키는 요인이 됨
- 세전 가격의 지속적인 상승 : 리터당 세전 가격은 1997년 연평균 223.17원에서 2007년에는 551.92원으로 지속적인 상승세를 보이고 있음
  - 1997년 이후 연평균 세전 가격은 2002년 하락한 것을 제외하고, 지속적으로 상승함
  - 2007년의 리터당 연평균 세전 가격은 223.17원을 기록한 1997년에 비해 약 147.3%가 상승한 551.92원을 기록함
  - 리터당 연평균 세전 가격이 500원을 넘은 것은 2006년의 533.67원과 2007년의 551.92원임
  - 이처럼 최근 휘발유 가격과 함께 세전 가격은 동반 상승하고 있음

< 월별 정유사의 휘발유 세전 판매 가격 추이 >

(단위 : 원/리터)

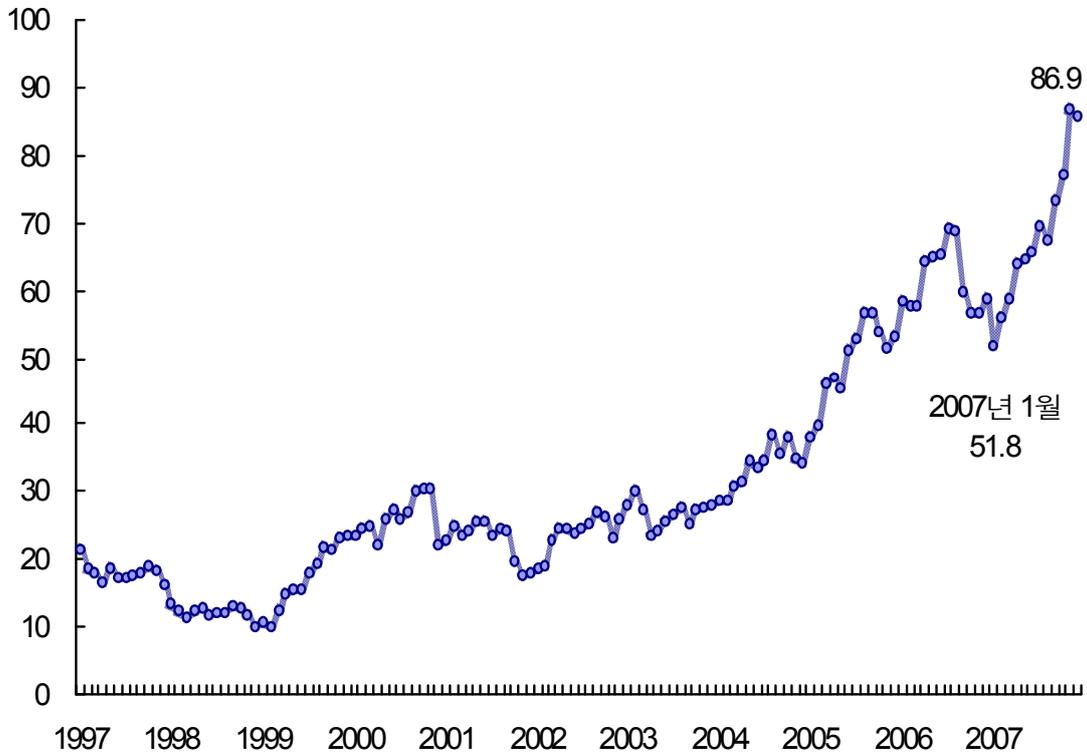


자료 : 석유협회.

- **원유 가격 급등** : 최근 원유 가격의 급상승으로 정유사의 세전 가격 역시 상승함
  - 휘발유의 원료가 되는 원유가의 상승은 정유사의 세전 가격 상승의 원인으로 작용함
  - Dubai 원유의 연평균 가격은 1997년 배럴당 18.17달러를 기록한 이후 연평균 14.18%씩 꾸준히 증가하여 2007년에는 68.43달러를 기록함
  - 2004년 이전 Dubai 원유 가격은 월평균 0.49%씩 완만하게 상승한데 반해 2005년 이후 Dubai 원유 가격은 월평균 2.35%씩 급상승함
  - 특히 리터당 월평균 원유 가격은 2007년도 11월 사상 최고치(86.9 달러)를 경신했을 뿐 아니라 유가 상승폭 역시 크게 증가함
  - 실제로 2007년 1월 배럴당 51.8 달러였던 Dubai 유 가격은 월평균 4.69%씩 급성장하여 2007년 11월에는 86.9 달러를 기록함

< 월별 Dubai 원유 판매 가격 추이 >

(단위 : 달러/배럴)



자료 : 석유협회.

(2) 휘발유 가격의 비대칭성 존재

○ (휘발유 가격의 비대칭성) 휘발유 가격의 비대칭성 때문에 현재와 같이 원유가가 급등할 경우 국내 휘발유 가격 역시 크게 증가함

- 가격 비대칭성 : 원유 가격 하락 시의 휘발유 가격 하락 폭보다 원유 가격 상승 시의 휘발유 가격 상승 폭이 큰 것을 원유가격에 대한 휘발유 가격의 비대칭성이라 함

· 원유 가격과 석유 제품 가격의 관계는 원유 가격 상승 시 로켓처럼 휘발유 가격이 상승하고 원유 가격 하락 시 깃털처럼 서서히 하락하는 "Rockets and Feathers"로 설명되는 것이 일반적임

- **비대칭성 검증<sup>2)</sup>** : Dubai 원유와 휘발유 가격 간의 비대칭성을 검증한 결과 원유 가격에 대해 휘발유 가격은 비대칭적인 것으로 나타남
  - 비대칭성 검증은 원유 가격 변동에 따른 휘발유 가격의 반응 속도와 변동 함으로 나누어 설명할 수 있음
  - 원유 가격에 대한 휘발유 가격의 반응 속도는 각 시점에서 추정된 계수를 비교함으로써 알아볼 수 있음
  - 변동 함은 t시점의 휘발유 가격에 영향을 미치는 설명변수인 시차가 다른 원유 가격에 미치는 총 영향을 통해 가격 비대칭성을 검증하는 수단임
  - Dubai유 및 휘발유 가격 간 비대칭성을 검증한 결과, 휘발유 가격은 Dubai유 가격에 대해 반응 속도와 변동 함에서 모두 비대칭적임을 알 수 있음

○ **(휘발유 가격 비대칭성의 원인) 원유 가격에 대한 휘발유 가격이 비대칭적인 이유는 휘발유 시장의 유통 구조가 투명하지 않기 때문임**

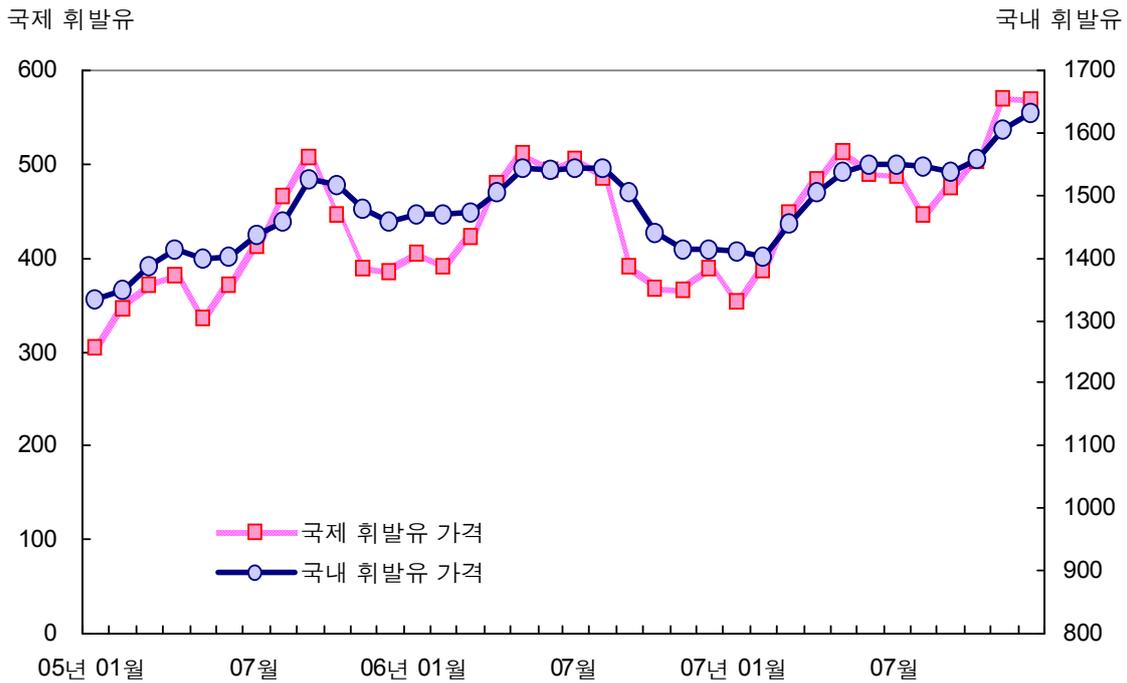
- 최근과 같이 고유가 시대에 국내 휘발유 가격 설정의 기준이 되는 국제 휘발유 가격을 비교함
  - 국제 휘발유 가격은 싱가포르 FOB 기준 가격을 사용했으며, 국내 휘발유 가격은 주유소 판매가격을 사용함
  - 국제 휘발유 가격과 국내 휘발유 가격의 정밀한 비교를 위해 국제 휘발유 가격에 환율을 적용하여 원화로 환산했으며, 또한 배럴로 표기된 단위를 리터로 환산함
- 분석기간인 2005년 1월부터 2007년 12월까지 전월 대비 국제 휘발유 가격의 증가율의 표준편차는 8.9인 반면 국내 휘발유 가격의 증가율의 표준편차는 1.9로 국내 휘발유 가격은 대체로 국제 휘발유 가격보다 안정적임
  - 이는 국제 휘발유 가격이 큰 폭으로 등락할 때, 국내 휘발유 가격은 국제 가격보다 상대적으로 등락폭이 작다는 것을 의미함
- 국제 휘발유 가격과 국내 휘발유 가격의 차는 평균 1,045.81 원/리터이며, 가격차의 전월대비 증가율은 지속적으로 상승하고 있음

2) 자세한 내용은 <참고> 참조.

- 특히 2007년 6월 이후 국제 휘발유 가격과 국내 휘발유 가격의 차는 평균 1,062.79 원/리터로 2005년 이후 평균 1,045.81 원/리터보다 컸으며, 이는 국제 휘발유 가격보다 국내 휘발유 가격의 상승 폭이 더 큰 것을 의미함

< 월별 휘발유 가격의 국내외 비교 >

(단위 : 원/리터)



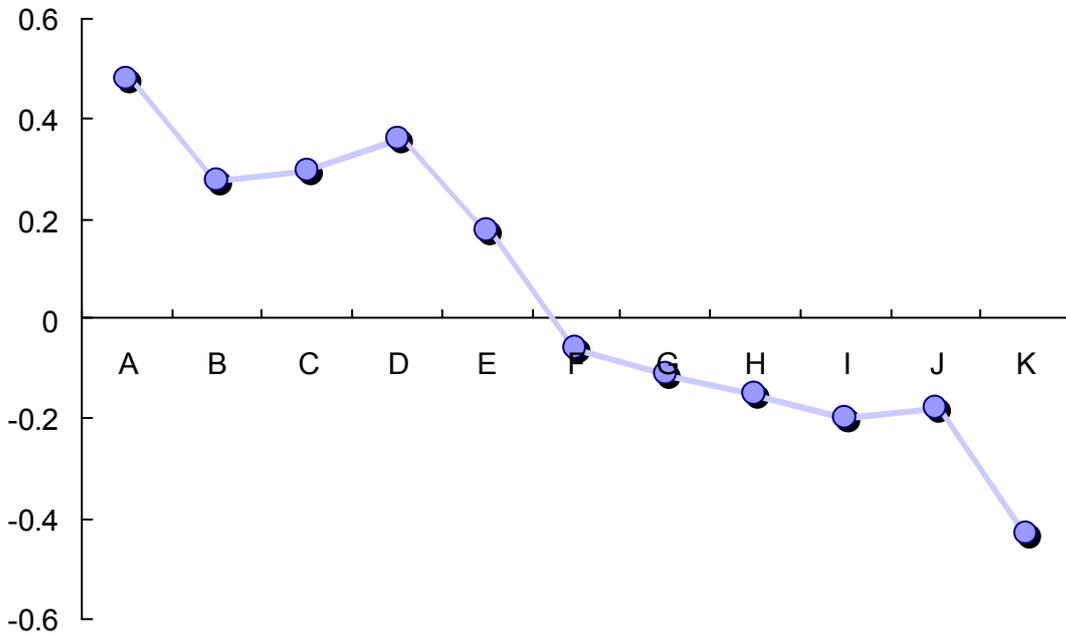
자료 : 석유협회.

4. 시사점과 보완 대책

- (휘발유 가격 안정 보완 대책 필요성) 임시국회에서 합의된 수준으로 교통세를 인하함에도 불구하고, 이미 필수재로 전환된 휘발유 가격은 여전히 소비자에게 부담을 줄 가능성이 큼

- 임시국회에서 합의된 수준으로 교통세를 인하해도, 우리나라의 휘발유 가격은 미국, 일본, 호주, 캐나다 등의 여타 OECD 국가의 휘발유 가격보다 높은 수준을 유지할 것으로 예상됨

< 기간별 휘발유 가격과 소비량 간 상관관계수 >



A : 2007년 1월 ~ 2007년 12월, B : 2006년 1월 ~ 2007년 12월,  
 C : 2005년 1월 ~ 2007년 12월, D : 2004년 1월 ~ 2007년 12월,  
 E : 2003년 1월 ~ 2007년 12월, F : 2002년 1월 ~ 2007년 12월,  
 G : 2001년 1월 ~ 2007년 12월, H : 2000년 1월 ~ 2007년 12월,  
 I : 1999년 1월 ~ 2007년 12월, J : 1998년 1월 ~ 2007년 12월,  
 K : 1997년 1월 ~ 2007년 12월.

- 또한 휘발유는 가격 비탄력적이고, 필수재의 성격을 지니고 있으므로 휘발유 가격 안정을 위한 대책 마련이 필요함
  - 먼저 휘발유 가격과 휘발유 소비량의 상관분석을 통해 최근 휘발유가 가격 비탄력적인 성격을 지니고 있음을 살펴봄
  - 2007년부터 월별 데이터를 한 해씩 증가시키면서 휘발유 가격과 소비량 간 상관계수를 산출함
  - 산출 결과를 살펴보면, E구간까지 양의 부호를 나타낸 상관계수는 F구간부터 음의 부호로 전환됨
  - E구간은 2003년 1월부터 2007년 12월까지를, F구간은 2002년 1월부터 2007년 12월까지를 말함
  - 이는 2003년 이후 휘발유 가격에 대한 휘발유 수요가 탄력적일 가능성이 적음을 의미함

- 또한 소득에 대한 휘발유 수요의 점탄력성이 연평균 0.53을 나타냈으며, 따라서 휘발유는 필수재라 할 수 있음

< 휘발유의 소득 탄력성 추이 >

연도	1인당 국민소득 만원	소비량(천 배럴)	점 탄력성
1997	1,063	71,358	
1998	1,029	61,090	5.09
1999	1,123	63,879	0.52
2000	1,226	62,384	-0.29
2001	1,311	62,708	0.08
2002	1,439	64,078	0.24
2003	1,516	60,483	-1.17
2004	1,626	58,152	-0.59
2005	1,681	59,560	0.72
2006	1,756	59,875	0.12
평균	1,377	62,357	0.53

자료 : 석유협회, 한국은행.

- 이처럼 임시국회에서 합의된 수준으로 교통세를 인하해도 여전히 휘발유 가격은 높을 가능성이 있으며, 또한 휘발유는 필수재의 성격을 지니고 있어 휘발유 가격 안정을 위한 보완책이 필요할 것으로 판단됨
- (정부의 대책) 에너지 수급을 안정시키기 위한 대책을 수립하고, 휘발유 유통 구조를 투명하게 유도하며, 현실적인 유류세 인하 대책과 서민 생활 안정을 위한 지원책을 마련해야 할 것임
- 휘발유 가격 안정을 위해서는 무엇보다 에너지 수급을 안정시키기 위한 대책 마련이 시급함
  - 해외 유전을 적극 개발함으로써 원유를 국제 유가보다 저렴한 가격으로 국내로 유입할 수 있도록 노력해야 할 것임
  - 또한 우리나라는 석유의 대외 의존도가 거의 100%에 이를 정도로 원유를 전량 수입하기 때문에 휘발유 소비를 줄이기 위해 자동차의 환경규제를 엄격하게 하여 에너지 효율성을 높이고, 휘발유를 대체할 에너지를 개발하기 위한 노력을 지속해야 할 것임

- 휘발유 가격의 비대칭성을 완화하기 위해 휘발유의 유통 구조를 보다 투명하게 유도해야 함
  - 이를 위해 국제 유가와 국내 휘발유 가격의 연동성을 강화하기 위한 ‘민관 협의체’를 구성하는 방안을 검토해보아야 할 것임
  
- 보다 현실적인 유류세 인하를 통해 치솟는 휘발유 가격을 안정시켜야 함
  - 최근과 같이 고유가 시대에 현행 교통세의 법정세 리터당 630원에 대해 최대 탄력세율 30%를 적용해도 휘발유 가격은 여전히 비싼 점을 감안해야 할 것임
  - 따라서 원유가가 급상승할 경우에 대비해 한시적으로 법정세율 하락시키든지 아니면 탄력세율을 확대하는 방안을 마련해야 할 것임
  - 이를 바탕으로 원유가가 일정 수준 이상일 경우 유류세 인하 폭을 확대함으로써 세전 가격에 의한 휘발유 가격 상승을 축소하고, 다시 원유가가 하락할 경우 유류세를 인상함으로써 유류세 인하에 따른 부족한 정부의 세수를 확보하는 방안을 제도화해야 할 것임
  
- 서민 생활 안정을 위한 지원책을 마련해야 함
  - 바우처(Voucher) 제도를 통해 저소득층에게 할인된 가격으로 휘발유를 구입할 수 있도록 해야 할 것임
  - 또한 경차 소유주를 위해 휘발유 가격 할인 또는 포인트 추가 적립 등의 대안을 마련해야 할 것임 **HRI**

임상수 연구위원(☎ 3669 - 4125, happylims@hri.co.kr )

<참고> 휘발유 가격 비대칭성 검정

- 원유 가격에 대한 휘발유 가격 비대칭성을 검정하기 위해, 먼저 두 변수의 정상성을 검정한 후, 변수 간 공적분 관계와 인과성 검정을 수행해야 함
- (정상성 검정) ADF(Augmented Dickey-Fuller) 검정과 PP(Phillips-Perron) 을 수행한 결과 Dubai 원유 가격과 주유소 휘발유 가격은 단위근(unit-root)이 존재함
  - ADF 검정을 수행할 때, 적정 시차를 결정하기 위해 SBC(Schwartz Bayesian Criterion)통계량을 사용
  - PP 검정을 수행하기 위해 Newey-West 방법을 사용

< 단위근 검정 결과 >

품목	ADF test	PP test
Dubai 원유	-0.36(1)	-0.21
주유소 가격	-1.88(3)	-1.83

( ) : SBC 통계량을 이용한 ADF 모형의 적정 시차

- (공적분 검정) Dubai 원유 가격과 휘발유 가격 간에는 공적분 관계가 없음
  - Johansen's cointegration test를 위한 VAR(Vector Autoregressive) 모형의 시차는 SBC통계량에 의해 2인 것으로 나타남
  - Johansen의 공적분 검정을 수행한 결과, Dubai 원유 가격과 휘발유 가격 간에는 공적분 관계가 없음

< 공적분 검정 결과 >

	Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	Max-Eigen Statistic	Critical Value	
					1%	5%
VAR(2)	None	0.023586	12.24	11.84	20.04	15.41
	At most 1	0.000806	0.40	0.40	6.65	3.76

\*\* : 99% 수준에서 귀무가설 기각이 유의함

- (인과성 검정) Dubai 원유는 휘발유 가격의 Granger cause 이지만 주유소 가격은 Dubai 원유 가격에 Granger cause가 아님
  - 원유 가격과 휘발유 가격이 모두 단위근을 가지므로, 1차 차분 수행 후 인과성 검정 수행
  - 인과성 검정을 위해 Granger causality test를 수행함
  - Granger causality test를 위한 VAR 모형의 시차는 SBC 통계량에 의해 1임

< 인과성 검정 결과 >

귀무가설		시차	F 통계량	P 값
주 기준 데이터	주유소가격이 Dubai가격의 Granger cause가 아니다	1	2.53	0.113
	Dubai가격이 주유소가격의 Granger cause가 아니다		11.85***	0.000

\*\*\* : 1% 수준에서 귀무가설을 기각함을 나타냄

- (휘발유 가격 함수 추정) 휘발유 가격함수를 ARDL(AutoRegressive Distributed Lags) model로 설정한 후, 이를 추정함
  - 위의 단위근 검정 및 인과성 검정 결과를 바탕으로 다음과 같은 휘발유 가격 함수를 설정함

$$\Delta Y_t = \kappa_0 + \sum_{k=0}^p \delta_k \Delta Y_{t-k} + \sum_{i=0}^q \zeta_i \Delta Z_{t-i}^+ + \sum_{i=0}^q \theta_i \Delta Z_{t-i}^- + \epsilon_t$$

$\Delta Y_t$  : t 시점 휘발유 가격,

$\Delta Y_t = Y_t - Y_{t-1}$ ,  $\delta_{j0} = 0$ ,

$\Delta Z_t$  : t 시점 Dubai 원유 가격,

$\Delta Z_t^+ : Z_t - Z_{t-1} \geq 0$ , otherwise 0,

$\Delta Z_{j,t}^- : Z_t - Z_{t-1} < 0$ , otherwise 0

< 휘발유 가격 함수 추정 결과 >

k=0		k=1		k=2	
추정계수	Estimate (t-value)	추정계수	Estimate (t-value)	추정계수	Estimate (t-value)
$\kappa_{w0}$	-1.626 (-1.40)	$\kappa_{w0}$	-1.260 (-1.07)	$\kappa_{w0}$	-1.180 (-1.00)
$\zeta_{w0}$	0.472 (3.45)	$\delta_{w1}$	0.188 (3.74)	$\delta_{w1}$	0.170 (3.29)
$\theta_{w0}$	-0.123 (-0.91)	$\zeta_{w0}$	0.411 (2.94)	$\delta_{w2}$	0.069 (1.35)
$\zeta_{w1}$	0.148 (1.05)	$\theta_{w0}$	-0.089 (-0.65)	$\zeta_{w0}$	0.427 (3.04)
$\theta_{w1}$	0.229 (1.63)	$\zeta_{w1}$	0.104 (0.74)	$\theta_{w0}$	-0.085 (-0.62)
$\zeta_{w2}$	0.534 (3.81)	$\theta_{w1}$	0.240 (1.71)	$\zeta_{w1}$	0.096 (0.67)
$\theta_{w2}$	0.200 (1.53)	$\zeta_{w2}$	0.489 (3.43)	$\theta_{w1}$	0.256 (1.82)
		$\theta_{w2}$	0.177 (1.26)	$\zeta_{w2}$	0.435 (3.04)
				$\theta_{w2}$	0.185 (1.32)

○ (비대칭성 검정) 휘발유 가격함수를 ARDL(Auto Regressive Distributed Lags) model로 설정한 후, 이를 바탕으로 비대칭성을 검정한 결과 휘발유 가격은 원유 가격에 대해 비대칭적임

- 반응 속도와 변동 폭 모두에서 휘발유 가격은 Dubai 원유 가격에 대해 비대칭적임

반응속도 검정 =>  $H_0: \zeta_{j0} = \gamma_{j0}, \beta_{j1} = \gamma_{j1}, \dots, \beta_{jq} = \gamma_{jq}$

변동 합 검정 =>  $H_0: \sum_{i=0}^q \beta_{ji} = \sum_{i=0}^q \gamma_{ji}$

< 원유 가격에 대한 휘발유 가격의 비대칭성 검정 결과 >

	반응 속도		변동 폭	
	귀무가설(H0)	F-value	귀무가설(H0)	F-value
k=0	$\zeta_{w0} = \theta_{w0}, \zeta_{w1} = \theta_{w1}, \zeta_{w2} = \theta_{w2}$	3.45**	$\zeta_{w0} + \zeta_{w1} + \zeta_{w2} = \theta_{w0} + \theta_{w1} + \theta_{w2}$	6.60**
k=1	$\zeta_{w0} = \theta_{w0}, \zeta_{w1} = \theta_{w1}, \zeta_{w2} = \theta_{w2}$	2.47***	$\zeta_{w0} + \zeta_{w1} + \zeta_{w2} = \theta_{w0} + \theta_{w1} + \theta_{w2}$	4.04**
k=2	$\zeta_{w0} = \theta_{w0}, \zeta_{w1} = \theta_{w1}, \zeta_{w2} = \theta_{w2}$	2.28***	$\zeta_{w0} + \zeta_{w1} + \zeta_{w2} = \theta_{w0} + \theta_{w1} + \theta_{w2}$	3.17***

\*\* : 95% 신뢰구간에서 귀무가설 기각

\*\*\* : 99% 신뢰구간에서 귀무가설 기각

참고 문헌

- 나인강(2002), “국내 휘발유 가격의 비대칭성”, 『에너지경제연구』, 제1권, 제1호
- 손양훈, 나인강(2002), “휘발유 가격결정과 유가 자유화정책에 관한 연구”, 『자원·환경경제연구』, 제11권, 제3호
- 오선아, 허은녕(2007), “국제시장가격변동에 따른 국내석유제품가격의 비대칭분석”, 『에너지경제연구』, 제6권 제1호
- 이상렬(2007), “유류세 인하 논쟁과 정책대안”, 국회산업자원위원회
- 이원우 외(2007), “유가 100달러 시대 : 그 영향과 시사점”, 에너지경제연구원
- 임상수(2007), “원유 가격에 대한 휘발유 가격의 비대칭성”, 『에너지경제연구』, 제7권 제2호
- 최승철, 정경수(1999), “육류가격의 비대칭성 검증”, 『한국축산경영학회지』, 제15권 제1호, 한국축산경영학회
- Asplund, M., Eriksson, R. and R. Friberg(2000), “Price Adjustment by a Gasoline Retail Chain”, *The Scandinavian Journal of Economics*, 102(1)
- Bacon(1991), “Rockets and Feathers : The Asymmetric Speed of Adjustment of UK Retail Gasoline Prices to Cost Changes”, *Energy Economics*, 13(3)
- Borenstein, S., Cameron, A.C. and R. Gilbert(1997), “Do Gasoline prices Respond Asymmetrically to Crude Oil Price Changes”, *The Quarterly Journal of Economics*, 112(1)
- Cesar L. Revoredo, Denis A. Nadolnyak, and Stanley M. Fletcher(2004), “Explaining price transmission asymmetry in the US peanut marketing chain”, Annual meetings of the AAEA
- DeeVon Bailey and B. Wade Brorsen(1989), “Price Asymmetry in spatial fed cattle markets”, *Western Journal of Agricultural Economics*, 14(2)
- DeeVon Bailey and B. Wade Brorsen(1985), “Dynamics of regional fed cattle prices”, *Western Journal of Agricultural Economics*, 10(1)

- David A. Bessler, Jon A. Brandt(1982), "Causality tests in livestock markets", American Journal of Agricultural Economics, 64(1)
- Duffy, D. and T. Kevin(1996), "Retail Price Asymmetries in Local Gasoline Markets", Energy Economics, 25(6)
- Gao(1993), "Analysis of the Pricing of Crude Oil and Petroleum Products", U.S. General Accounting Office, GAO/RCED-91-17
- Godby, R, Lintner, A.M. Stengos, T. and B. Wandschneider(2000), "Testing for Asymmetric Pricing in the Canadian Retail Gasoline Market", Energy Economics, 22(3)
- Henry W. Kinnucan and Olan D. Forker(1987), "Asymmetry in farm-retail price transmission for major dairy products", American Journal of Agricultural Economics, 69(2)
- Karrenbrock(1991), "the Behavior of retail Gasoline Prices : Symmetric or Not", mimeo, Federal Reserve Bank of St. Louis
- Manning, D.N.(1991), "Petrol Prices, Oil Price Rises and Oil Price Falls : Some Evidence for UK Since 1972", Applied Economics, 23(9)
- Milton S. Boyd, B. Wade Brorsen(1988), "Price asymmetry in the U.S. pork marketing channel", North Central Journal of Agricultural Economics, 10(1)
- Napaporn Girapunthong, John J. VanSickle, and Alan Renwick(2003), "Price Asymmetry in the United States Fresh Tomato Market", Journal of Food Distribution Research, 34(3)
- Sam Peltzman(2000), "Prices Rise Faster than They Fall", The Journal of Political Economy, 108(3)
- Summer, M.(1990), "Asymmetries in Petrol Pricing", mimeo, University of Sussex
- Ram N. Acharya(2000), "Market power and asymmetry in farm-retail price transmission", Annual meetings of the AAEA
- Reilly, B. and R. Witt(1998), "Petrol Price Asymmetries Revisited", Energy Economics, 20(3)
- Robert F. Engle, C.W.J. Granger (1987), "Co-integration and Error Correction : Representation, Estimation, and Testing", Econometrica, 55(2)

주간 경제 동향

□ 실물 동향 : 1월 생산자물가 5.9% 급등

○ 1월 생산자물가는 설 수요증가 및 국제원자재 가격상승의 영향으로 농림 수산물과 공산품이 올라 전월대비 0.8%, 전년동월대비 5.9% 상승하여 상승폭이 점차적으로 확대되는 모습을 띄고 있음

- 공산품은 달러화 약세, 중국 등의 수요증가에 따른 국제원자재 가격상승의 영향으로 음식료품 및 담배, 화학제품, 금속1차제품 등이 올라 전월대비 0.8% 상승하였음
- 농림수산품은 설 연휴를 앞두고 수요가 늘어나면서 곡물류, 과일류, 축산물 등이 올라 전월대비 2.9% 상승하였음
- 국제원자재 가격 상승분이 시차를 두고 공산품 가격 등에 반영되는 점을 감안하면 생산자물가 상승세는 금년 상반기까지는 지속될 것으로 예상되며, 이와 함께 소비자물가도 시차를 두고 그동안의 상승세를 이어갈 것으로 예상됨

< 주요 실물 경제 지표 >

(전년동기대비, %)

		2006		연간	2007					2008	
		연간	4/4		1/4	2/4	3/4	4/4	12월		1월
경기	수요	경제성장률	5.0	4.0(0.9)	4.9	4.0(0.9)	5.0(1.8)	5.2(1.3)	5.5(1.5)	-	-
		소비재판매	4.7	4.5	6.6	7.1	5.3	8.6	5.5	2.6	-
		설비투자추계	7.4	5.1	6.6	11.3	12.1	-1.9	5.0	7.4	-
		건설수주	9.0	27.1	19.3	26.3	26.3	-5.6	29.6	1.4	-
		수출	14.4	13.8	14.1	14.6	14.1	9.4	18.2	14.8	17.0
	공급	광공업생산	10.1	5.2	8.2	3.3	7.0	8.3	13.8	12.4	-
		취업자수 (만명)	2,315	2,330	2,343	2,284	2,370	2,361	2,358	2,326	-
		실업률 (%)	3.5	3.2	3.2	3.6	3.2	3.1	3.0	3.1	-
		수입	18.4	13.0	15.3	13.4	14.7	7.3	25.9	23.2	31.5
		대외 거래	경상수지 (억\$)	54	61	60	-17	0.3	44	32	-8
	무역수지 (억\$)	161	75	146	24	50	45	27	-9	-34	
물가	소비자물가	2.2	2.2	2.5	2.1	2.4	2.3	3.3	3.6	3.9	
	생산자물가	2.3	2.0	2.7	1.8	2.5	2.0	4.3	5.1	5.9	
	생산자재물가	4.8	1.8	4.7	2.1	3.3	2.5	11.1	13.5	-	
	최종재물가	0.5	0.4	1.1	0.3	1.1	0.6	2.5	3.2	-	

주 : 경제성장률의 ( )안은 계절조정 전기비 기준, 잔한 글자체는 최근 발표된 경제 지표임.

□ 금융 동향 : 국고채 금리 대폭 하락

○ (해외 금융 시장) 美 국채 금리 대폭 상승

- 금리: 워렌 버핏의 미 지방채 재보증 의사 표명에 따른 신용위험 완화 기대, 1월 소매판매의 예상치 상회, 등으로 대폭 상승 (국채 10년물 : 3.64→3.82%)
- 환율: 달러화는 유로지역 4/4분기 GDP성장률의 예상치 상회 및 독일 중앙은행 총재의 ECB금리 인하 가능성 부인 발언 등으로 유로화에 약세를 보였고, 미 1월 소매판매 증가 예상치 상회 등의 영향으로 엔화에 대해서는 소폭 강세를 보임 (\$/€ : 1.4507→1.4643, ¥/\$ : 107.3→107.9)

○ (국내 금융 시장) 원화 환율 945원대에서 횡보

- 주가: 설연휴기간중 글로벌 증시 급락의 영향으로 투자심리가 위축되면서 1,631p까지 하락하였으나, 미국 1월 소매판매가 예상보다 높은 수준을 보여 글로벌 증시가 동반 급등하면서 전주말 대비 약보합 시현 (1,696.6→1,694.7)
- 금리: 금통위의 콜금리 동결(5.0%)에도 불구하고 외국인의 국채선물 순매수 지속과 한은총재의 하반기 물가 안정 전망 발언 등의 영향으로 상반기중 콜금리 인하 기대감이 확산되면서 전주말 대비 크게 하락 (국고채 3년 수익률, 5.14→5.02%)
- 환율: 주초반 글로벌 증시 급락에 따른 영향으로 달러화에 대한 유동성 수요 증가하면서 945원대로 상승한 이후, 외국인투자자 주식 순매도에 따른 상승압력이 조선업계의 대규모 수주 소식 등에 의해 상쇄되면서 동 수준 유지 (941.7→945.1원)

○ (전망) 국채금리 급락에 따른 차익실현 매물 출회 등으로 상승 전망

< 주요 금융 지표 >

		2006		2007				2008	
		3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4	2.8 <sup>1)</sup>	2.15 <sup>2)</sup>
국내	거래소 주가	1,371.4	1,434.5	1,452.5	1,743.6	1,946.5	1,897.1	1,696.6	1,694.7
	국고채3년(%)	4.57	4.92	4.76	5.26	5.46	5.74	5.14	5.02
	원/달러	946.2	929.8	940.9	923.8	915.1	936.1	941.70	945.1
해외	DOW	11,679	12,463	12,354	13,409	13,896	13,265	12,182	12,377
	Nikkei	16,128	17,226	17,288	18,138	16,786	15,308	13,017	13,626
	미국채10년(%)	4.63	4.70	4.57	5.02	4.59	4.02	3.64	3.82
	일국채10년(%)	1.68	1.69	1.60	1.88	1.69	1.51	1.43	1.46
	달러/유로	1.2674	1.3199	1.3354	1.3542	1.4267	1.4593	1.4507	1.4643
	엔/달러	118.18	119.07	117.83	123.18	114.80	111.65	107.34	107.86
	두바이(\$/배럴)	57.33	56.71	63.12	66.42	76.64	89.06	84.31	89.35

주 : 1) 국내지표는 2월 5일 기준, 2) 해외지표는 전일(2.14) 기준