

인도 연료보조금 개혁논의와 배경

이 순철 (부산외국어대학교 러-인 통상학부, 조교수)

작성일: 2012년 8월 28일

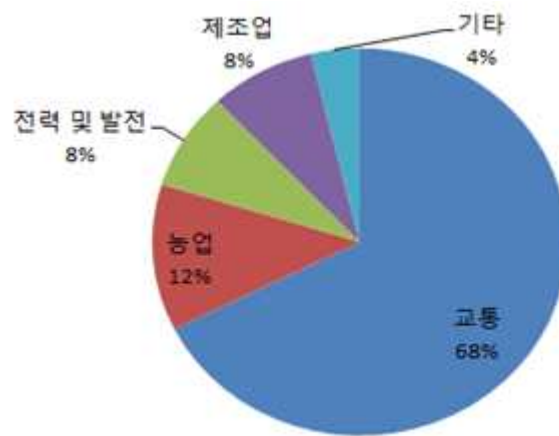
- 인도 연료보조금 지급액이 최근 원유가격 인상으로 2012/13. 7월 4,358억 루피로 크게 증가하면서 재정수지 적자가 확대됨에 따라 인도정부는 다음 달에 연료가격은 올리고, 연료보조금은 단계적으로 축소한다는 계획임.
 - 하지만, 저소득층과 서민들로부터 강력한 반발이 예상되는 것은 물론 물가 상승에도 크게 영향을 줄 가능성이 있다는 분석이 나오는 등 연료가격 및 보조금 개혁에 대한 이견이 높아지고 있음.
- 인도정부는 3개월 연속 원유가격의 상승, 문순부족, 부족한 전력 공급으로 인하여 연료 소비량의 증가 등으로 급증하는 연료보조금 지급에 한계를 느끼면서 다음 달에 디젤과 석유가격을 올리고 보조금은 삭감한다는 구체적인 계획을 제시하고 있음.
 - 인도정부는 디젤 가격은 리터당 4-5루피, 원유가격은 리터당 3루피를 인상할 계획임.
 - 구체적으로 9월 7일에 문순이 끝나면, 문순의 결과에 따라 연료 가격을 인상하고 보조금 정책을 개혁한다는 계획임.
 - 특히 디젤가격은 파급효과를 고려하여 다음 달에 두 단계에 걸쳐 25%정도 인상한다는 계획임.
- 문제는 최근에 보조금이 지급되는 디젤 사용이 급격하게 증가하면서 인도 경제가 디젤화되고 있다는 평가를 받을 정도로 디젤 사용이 보편화되고 있다는 점임.
 - 디젤가격이 휘발유보다 상대적으로 평균 42% 낮은 가격으로 공급되면서 발전기, 통신타워, 자동차들이 휘발유에서 디젤로 대체해 나가고 있음.
 - 자동차, 발전기, 산업 및 통신 타워 등에 사용되는 디젤이 2008/09년에 30%에서 현재 40%로 증가하였음.
 - 전체 자동차 판매 중에서 디젤자동차 비중이 2-3년 전의 20%에서 현재 40%로 증가함. 특히 SUV와 지프는 물론 Aud와 BMW의 고급승용차들도 디젤엔진을 장착하고 있어, 디젤소비는 더욱 증가하고 있음.
 - 더욱이 최근에 인도 북부지역을 중심으로 대규모 정전 사태 이후에 각종 사무실, 호텔, 주택을 중심으로 디젤 보조 및 응급용 발전기 사용이 증대됨.

- 이와 같이 최근에 디젤소비가 증가하면서 이제는 디젤가격의 변화는 단순히 저소득층 및 서민들에게만 영향을 주는 것이 아니라 광범위한 계층까지 영향을 줌.

■ 한편, 디젤보조금을 가장 많이 받는 부문은 수송부문으로 전체 보조금 1/3을 차지하고 있음.

- 연료보조금 중에서 트럭에 대한 보조금이 38%로 가장 많고, 철도의 전철화와 공공수송부문의 천연가스의 전환으로 각각 10%대에 그치고 있는 반면, 최근에 디젤자동차 판매가 급증하면서 승용차 부문의 보조금이 7%로 증가함. 농업부문의 보조금은 12.3%임.

그림1. 보조금 혜택의 비중



■ 경제학자들과 정책입안자들은 정부에게 디젤가격의 규제를 완화하여 공기업의 손실을 막는 것은 물론 정부의 재정악화를 완화하여야 한다고 주장하고 있음.

- 디젤보조금은 2012/12년 GDP의 0.7%인 4,110억 루피(약 73.9억 달러)에 달하고 있으며, 이러한 보조금은 디젤공급 공기업들에게 리터당 11.25루피의 손실을 가져오고 있는 것으로 추정되고 있음. 정부의 추정에 따르면 디젤은 전체 연료 소비의 거의 44%를 차지하면서, 인도는 아시아에서 3번째 디젤 소비국으로 부상함.
- 국영석유회사들도 최근에 원유가격이 인상됨에도 불구하고 가격을 인상하지 못하여 발생한 손실이 4,000억 루피에 달하고 있음.
- 더욱이 만약에 인도정부가 재정적자를 축소시키지 못한다면 인도의 신용등급이 정크 수준으로 강등될 수도 있다는 점에서 정부는 연료 보조금을 축소시켜야 한다는 압박을 받고 있음.

■ 연료보조금은 경상수지 및 재정수지 적자를 확대시키는 주요 요인으로 평가되고 있음.

- 디젤과 천연가스에 대한 보조금의 지급은 해외로부터 원료 수입을 더욱 확대시키면서 무역수지와 재정수지 적자의 주요 원인이 되고 있음. 문제는 경기가 침체되고 있는 시점에서 이러한 적자의 확대는 인도정부에게 상당한 부담으로 작용하고 있다는 점임.
- 현재 인도 재정적자는 6월말 현재 예산의 37.1%에 달하고 있으며, 전체 수입에서 연료수입은 40%를 차지함.

■ **연료 보조금에 대한 수혜자가 빈민농가가 아닌 부농에 한정되고 있다는 비판도 연료 보조금 개혁에 힘을 실어주고 있음.**

- 디젤 펌프를 사용할 수 있는 농가는 상대적으로 부유한 농가들이기 때문에 실질적으로 가난한 농민들은 보조금의 혜택을 누리지 못하고 있음.
- 5헥타르 이상을 개간하고 있는 농민의 절반 정도가 디젤 또는 전기 펌프를 가지고 있는 반면 1/4헥타르 이하 규모의 농지를 갖고 있는 농민들의 8%만이 펌프를 갖고 있는 것으로 추정되고 있음.
- 또한 인도 전체 농민의 4%만이 트랙터를 가지고 있고 나머지는 기계농업을 하지 못하고 있음.

■ **하지만 디젤가격을 인상하고 보조금을 삭감한다면, 보조금으로 값싸게 디젤을 사용하고 있는 저소득층 및 서민들로부터 상당한 반발이 예상됨.**

- 정부의 부패, 경기침체, 연정의 불안정한 상태에서 LPG와 같은 가정용 가스, 등유, 디젤 등 저소득층이 주로 사용하고 있는 연료 가격을 인상할 경우, 지난 5월에 석유가격을 올렸을 때 강력한 반발에 부딪혔던 것처럼 저소득층과 서민들로부터 강력한 반발이 발생할 것으로 예상되고 있음.

■ **한편, 만약에 인도중앙정부가 연료 가격을 인상하고 연료보조금을 축소할 경우 인플레이션을 2.6% 증가시키게 될 것이라는 전망도 연료보조금 개혁에 장애요인이 되고 있음.**

- 디젤과 가정용 가스에 대한 보조금 지급으로 현재 산업전반에서 값싸게 연료를 활용하고 있으나, 만약에 연료 보조금을 축소하여 연료 가격을 올리게 된다면, 전체 물가의 2.6%를 상승시키게 될 것으로 전망이 나옴.
- 디젤가격을 10% 인상할 경우 일반 물가 수준은 0.47% 증가시키고, 만약에 디젤가격을 25% 인상할 경우 물가는 1.2% 증가할 것으로 전망됨.
- 만약에 디젤 1리터당 5루피를 인상할 경우, 도매물가는 0.5-0.8% 증가할 것으로 예상되고 있음.

■ **인도 연료 가격 및 보조금에 대한 개혁은 정부가 필수적으로 추진해야 할 정책으로 인도정부는 인식하고 있기 때문에 개혁은 추진될 것으로 판단됨.**

- 인도정부는 개혁에 대한 반발을 최소화하기 위해 다양한 방법으로 개혁을 추진할 것임.
- 이러한 방법 중에서 연료 보조금의 삭감으로 치명적인 영향을 받는 소비자들에게는 현금 보조금을 지급하는 방식도 논의되고 있음.
- 연료보조금을 갑자기 삭감할 경우 일부 디젤사용자 중에서 가장 크게 영향을 받는 트럭수송부문이나 농업부문에는 연료보조금 대신 현금을 지급하는 것이 비효율성 및 불법적 보조금 활용을 축소시킬 수 있는 것으로 분석됨.
- 또한 급속한 삭감보다는 향후 1,2달 동안 2단계에 거쳐 리터당 평균 1루피 정도 디젤가격을 인상시키는 것을 고려하고 있음.
- 더욱이 몬순불순에 따라 관개용 펌프 사용에 대한 디젤비용을 절반까지 지원하겠다는 의지를 밝히고 있음.

■ 연료보조금을 삭감하고 연료가격을 인상할 경우, 물가 상승은 불가피할 것이며, 소비도 위축될 가능성이 높은 것으로 평가됨.

- 현재 연료 보조금이 수송부문에 집중되어 있다는 점에서 보면, 앞으로 디젤자동차에 대한 수요도 감소할 것으로 판단됨.
- 무엇보다도 장기적으로 인도정부가 디젤가격을 시장가격까지 개혁할 것으로 전망되기 때문에 디젤관련 제품 생산에 많은 영향을 미칠 것으로 판단됨.
- 결국 최근에 하락하고 있는 물가를 다시 상승시키는 요인으로 작용할 가능성도 있다는 점에서 연료 가격 인상 및 보조금 개혁은 우려됨.
- 다만 연료가격을 상승시키고 보조금을 삭감할 경우 재정수지 및 무역수지 적자 폭이 감소되어 대외신뢰도는 개선될 것으로 전망됨.