i-KIET 산업경제이슈

제232호 2026-32

발행일 2026년 10월 26일 | **발행인** 권남훈 | **편집인** 이두희 | **발행처** 산업연구원

석유 최고가격제의 효과와 정책 대응

한국·미국·중국·일본 등 주요국 사례 비교

김수동 선임연구위원

- **최고가격제는 비상시 가격 충격의 확산을 완충하고 경제활동의 연속성을 확보하는 정책 수단**
  - 기대인플레이션 안정과 가수요·사재기 유인 완화, 기업·공공부문의 비용 예측가능성 제고에 기여하고, 대체 공급선 확보와 재정대책 마련을 위한 골든타임을 제공하는 효과 기대
- **주요국 비교에서는 직접 가격관리와 보조금형 정책의 가격상승 완충 양상이 관측**
  - 2026년 3~8월 에너지 가격의 전년동월 대비 평균 상승률은 한국·중국·태국이 15.0%로 미국·독일의 24.9%보다 9.9%포인트 낮았으며, 보조금형 가격안정 정책을 시행한 일본은 -4.5%를 기록
- **한국은 가격상승을 제거하기보다 상승률의 추가 확대를 억제하는 측면에서 상대적으로 양호한 성과**
  - 8~9월 한국의 휘발유가격 상승률은 11.8%에서 11.9%로 거의 유지된 반면, 태국·미국·독일은 같은 기간 상승률이 재확대
  - 다만 환율·세금·가격 반영 시차 등이 함께 작용하므로, 관측된 국가 간 격차를 최고가격제의 순효과로 단정하는 데 유의
- **향후 대응은 가격상한의 일률적 확대보다 한시적 완충·선별지원·공급 안정·조건부 정상화를 결합하는 방향으로 추진**
  - 국제가격과 수급 여건을 반영한 상한 조정, 투명한 손실 정산, 취약계층·피해 업종 선별지원, 공급 다변화와 효율 개선을 병행
  - 정책 성과는 물가안정뿐 아니라 가계의 순부담, 산업의 실질 생산·수출, 공급 안정과 재정 부담을 종합적으로 고려하여 평가할 필요

핵심 주제어: 최고가격제, 에너지, 국제 비교

최고가격제의 도입 배경과 연구 개요

- 미·이란 전쟁 발발 이후 국제유가 상승과 에너지 공급 불안이 확대되면서 가계의 연료비 부담과 기업의 생산·물류비 증가에 대한 우려 고조
  - 이에 한국은 정유사 공급가격에 상한을 설정하고, 주요국도 가격관리·보조금·감세 등 다양한 대응책을 시행
  - 최고가격제는 가격 급등을 완충하는 비상 수단이지만, 국제 조달 비용 자체를 낮추지는 못하며 장기화할 경우 공급 유인 약화와 재정 부담을 초래할 가능성
- 본 연구에서는 석유 최고가격제의 기대효과와 한계를 검토하고, 한국·중국·태국의 직접 가격관리와 일본·싱가포르·미국·독일의 대안적 대응방식을 비교하고 효과를 분석
  - 특히 소비자가격 억제와 가계·기업의 실질 부담 경감을 구분하고, 물가안정·산업경쟁력·공급 안정·재정 지속 가능성을 종합적으로 고려하여 한국의 제도 운용 개선과 단계적 정상화를 위한 정책적 시사점을 도출

최고가격제[1]는 국제 에너지가격 급등이 국내 가계·기업에 전가되는 속도와 폭을 완충하는 비상 수단

- 거시경제 충격의 전이 완충과 경제주체의 예측가능성을 제고
  - 국제 에너지가격 급등 → 국내 연료비·물류비 상승 → 제품·서비스 가격 인상 → 가계 구매력 감소와 기업 수익성 악화 → 소비·생산·투자 위축의 경로로 전파
  - 이때 연료가격 상승의 제한은 소비자의 비용을 보조하는 것을 넘어 물류·생산 네트워크의 연속성을 유지해 가계에는 지출 조정의 여유를, 기업에는 자금조달과 계약 변경의 여유를 제공
- 가격상한의 설정은 기대인플레이션 안정과 임금·물가의 연쇄 상승 위험을 완화
  - 에너지가격 급등 → 향후 물가상승 예상 확대 → 가격·임금 결정에 예상 인플레이션 반영 → 실제 물가상승 지속 → 기대인플레이션 재상승으로 이어짐.
  - 에너지 소비가격을 낮추는 조치는 단기 물가 압력을 완화하고, 임금 조정을 통해 에너지가격 상승의 2차 파급 효과를 제한할 가능성
- 패닉바잉·가수요·투기적 재고 축적을 억제하는 효과
  - 에너지가격 급등 예상 → (소비자) 선구매 수요 증가, (기업) 출하 지연 → 미래 높은 가격 회피를 위한 가수요와 선매입, 재고 축적에 대한 유인 증가
  - 가격상한 유지에 대한 신뢰는 불필요한 선매입을 줄이고 평상시 구매 주기가 유지돼, 단기적인 재고 소진과 주문 집중을 완화하는 데 도움
- 기업·공공부문의 경영 예측가능성을 제고하고 필수 서비스의 연속성 확보에 기여
  - 높은 에너지비용, 수익성 압박, 불확실성과 금융제약은 투자 위축으로 연결될 수 있으며, 에너지 집약적이고 자금제약이 있는 기업의 영향이 더 크게 나타남.
  - 경영의 예측가능성을 높이려면 소비자가격의 상한과 공급자의 자금조달 가능성이 함께 확보되어야 경제활동의 연속성이 유지됨.

---

1 산업통상부(2026), "정부, 최고가격제 시행 계기 석유업계에 석유 가격 안정화 재차 당부", 보도자료, 3월 13일.

- 대체 공급·재정·산업 대응을 위한 골든타임 확보
  - 공급 측면에서는 대체 도입선과 운송 경로를 검토하고, 구매계약·선박·보험·재고 운영을 조정하는 데 활용
  - 재정 측면에서는 피해 규모와 지원 대상을 확인하고, 추경·기금·정책금융 등 필요한 재원을 마련하는 데 사용
  - 기업 측면에서는 조달계약과 운송계획을 변경하고, 공정·운행 효율을 개선하거나 대체 연료·원료 사용 가능성을 검토할 시간을 확보

〈표 1〉 최고가격제의 장점과 단점

평가 영역	장점과 기대효과	단점· 비용 및 성립 조건
가계 부담·소비자물가	필수 연료비 급등을 완충해 가계의 실질구매력 감소와 단기 소비자물가 상승을 억제	국제 조달비용 자체는 감소하지 않으며, 부담이 소비자에서 정유사·정부 등으로 이전
기업 비용·유동성	운송·배송·농어업 등의 연료비 충격을 완화하고 현금흐름과 비용 예측 가능성을 개선	나프타·가스·전력 중심 업종에는 효과가 제한적이며, 손실 보전 없는 상한은 공급기업의 부담을 확대
가격 변동성·기대	가격조정을 분산해 물가 불안을 완화하고 계약·운영계획 변경에 필요한 시간 확보	장기 고정 시 국제·국내 가격 격차가 누적되고, 상한 해제 때 가격이 급등할 위험
공급 안정성	적정한 보전과 비축·수입 대책을 병행하면 충격기에 생산·유통을 유지하는 데 기여	조달비용을 보상하지 못하면 수입·생산·판매 유인이 약화되어 재고 감소나 품귀 가능
소비·에너지 효율	단기적으로 대체하기 어려운 필수 연료 소비와 취약 부문의 경제활동을 보호	정책 부재 시보다 절약·대체에너지 전환 유인을 약화할 수 있으며, 소비 증가 여부는 별도 검증 필요
분배·재정	별도 신청 없이 폭넓은 이용자에게 신속히 혜택을 전달하고 정책 체감도를 높임	연료 다소비 고소득층에도 혜택이 돌아가며, 보조금·손실 보전 장기화 시 재정 부담과 종료 비용 확대

국가별로 정책 수단은 상이하나, 에너지 비용 부담을 완충·분산하는 목적은 공통

- 국가별 정책 수단은 다르지만 공통적으로 에너지 비용 충격이 가계와 기업에 급격히 전가되는 것을 완화하려는 목적을 갖고 있으며, 다만 부담을 조정하는 방식이 다름.
  - 한국은 3월 13일 휘발유 1,724원/L(리터), 경유 1,713원/L에서 가격상한을 설정했고, 3월 27일 각각 1,934원·1,923원/L로 상향[2]
  - 이후 6월 27일부터 각각 1,784원·1,773원/L로 다시 낮췄으며, 9월 19일부터 시작된 제10차 상한[3]에서도 같은 수준을 유지해 10월 17일까지 연장
- 중국은 기존에 국제유가를 반영해 10영업일마다 가격을 조정하는 제도를 운영했고, 전쟁 이후 처음으로 가격 상승폭을 직접 제한
  - 다만 국제유가 상승세가 지속되면서 중국의 휘발유와 경유 가격은 9월 25일 기준으로 전쟁 직전보다 각각 약 24%, 26% 높은 수준을 기록
  - 즉, 중국의 제도도 가격상승 자체를 막기보다 상승폭을 완충하는 형태로 운영
- 태국은 'Oil Fuel Fund'를 이용해 경유 가격을 억제했고, 3월 18일부터 B7 경유의 상한을 기존 약 30바트/L에서 33바트/L로 인상
  - 그러나 국제가격 상승이 지속되자 8월 말 B20 경유가 33.39바트/L, 9월 3일에는 34.14바트/L, 일반 경유는 39.14바트/L 수준까지 올라가면서 가격상한을 고정적으로 유지하지 못함.

2 한국은 주유소 소매가격이 아니라 정유사의 공급가격을 규제하는 형태로 제도를 도입.
3 산업통상부(2026), "10차 최고가격 동결", 보도자료, 9월 18일.

- 일본은 법적 판매가격 상한은 설정하지 않고, 정유업체에 보조금을 지급해 전국 평균 휘발유 가격을 약 170엔/L로 유도
  - 3월 19일부터 정책을 시행하면서 경유·등유·중유도 지원, 시행 효과는 크게 나타났는데 일본 평균 휘발유 가격은 정책 직전인 3월 16일 190.8엔/L → 6월 1일 169.5엔/L까지 하락
  - 따라서 일본은 엄밀한 의미의 미시행국은 아니며 '법적 가격상한 미시행·보조금형 가격안정국'으로 분류하는 것이 정확
- 싱가포르는 훨씬 시장친화적이며 석유가격을 직접 통제하거나 유류세를 인하하기보다는 약 10억 싱가포르달러 규모 가계·기업 지원과 'U-Save', 'CDC Voucher' 등을 이용
  - 싱가포르는 가격을 지불할 수 있는 소득·재정 여력을 지원하고, 고정적인 연료가격 상한은 두지 않음.
- 독일도 석유제품에 한국식 최고가격을 도입하지 않았고 시장가격 변동을 기본적으로 허용했는데, 그 결과 에너지 가격의 물가 전가가 상대적으로 빠르게 나타남.
  - 독일의 경우 유류세 인하와 가격 인상 횟수 제한 같은 소극적 방식을 활용

〈표 2〉 국가별 제도 운영 현황

국가·주요 시기	시행 방법	정책 유형·비교	비용의 형태 및 성격
한국 3.13 도입 9.19 10차 적용	정유사 공급가격에 상한 설정. 10차 일반제품 상한은 휘발유 1,784원/L, 경유 1,773원/L, 등유 1,380원/L이며, 9월 19일부터 4주 적용	**공급가격 상한형**. 주유소 소매가격은 직접 규제 대상이 아님. 상한 수준과 적용 기간은 단계별 변경	**기업 부담·사후 재정보전형**. 상한이 조달·정제비용을 충분히 반영하지 못하면 정유사 수익성·유동성 악화. 정부 보전 시 재정지출로 전환되며, 정산 지연 시 금융비용 발생 가능
중국 3.23 임시조정	기존 국제유가 연동 관리가격제의 인상폭을 축소. 휘발유·경유의 산식상 인상분 2,205·2,120위안/톤을 실제로는 각각 1,160·1,115위안/톤 수준으로 제한	**관리가격·인상폭 제한형**. 신규 고정가격제가 아니라 기존 소매 최고가격 체계에 임시 완충을 추가	**공급기업 부담·가격조정 이연형**. 비용 상승분의 판매가격 반영이 제한돼 기업의 마진·현금흐름 압박 가능. 향후 가격조정 과정에서 소비자 부담이 뒤늦게 확대될 위험
태국 3.18 가격조정 4.7 추가 결정	'Oil Fuel Fund'로 경유가격을 완충하고 초기 33바트/L 목표를 운용. 4월에는 정유사 경유 출하가격 인하를 결정하여 기금 부담과 소비자 부담을 경감	**기금·가격개입 혼합형**. 33바트/L는 초기 관리 목표이며 전 기간의 실제 가격 또는 불변 상한이 아님	**기금 지출·기업 부담 혼합형**. 보조금 확대에 따른 기금 재원 부족과 차입 시 이자·상환 부담 발생 가능. 출하가격 인하 부담은 정유사 마진 축소로 연결될 수 있음
일본 3.19 긴급지원	정유사·수입업자 보조금으로 전국 평균 휘발유 소매가격을 170엔/L 안팎으로 억제. 경유·등유·중유 등에도 연료비 지원 실시	**보조금형 가격 억제**. 법적 소매 최고가격은 아니지만, 경제적으로 가격을 낮추는 정책이므로 무정책 비교군이 아님	**명시적 재정지출형**. 가격 억제에 필요한 보조금을 정부가 부담. 국제가격과 목표가격의 격차, 지원 물량·기간이 커질수록 재정 부담 확대 가능
싱가포르 4월 지원대책 항목별 시행	연료가격 상한보다 가계·기업 지원에 중점. 운전자 현금지원, 생활비 특별지원, CDC 바우처, 법인세 환급 및 에너지효율 보조를 활용	**소득·세제·효율 지원형**. 소비자가격을 낮추지 않아도 순부담 경감 가능. 전기요금의 별도 규제 체계와 구분	**이전지출·세입 감소형**. 현금·바우처·효율 보조에 따른 예산지출과 세제지원에 따른 세입 감소. 지원 대상 선정·심사·지급 등의 행정비용 수반
미국 3.11 방출 승인 3.25 규격 발표	전략비축유 1억 7,200만 배럴 방출 승인. EPA는 에탄올 혼합 휘발유와 연료 규격의 긴급 면제를 발표했으며, 최초 적용은 5월 1일 시작	**공급 확대·유연화형**. 전국 소매가격 상한 대신 공급측 대응. 승인 물량과 실제 누적 인도량은 구분	**비축자산 사용·기회비용형**. 실제 방출 시 잔여 비축여력 감소와 운송·향후 재확충 비용 발생 가능. 판매 방식의 방출은 매각 수입도 발생하므로 방출액 전체가 순 재정 비용은 아님
독일 4.1 인상 제한 5~6월 감세	주유소 가격 인상을 정오 하루 1회로 제한하고 인하는 수시 허용. 5월 1일~6월 30일 유류세를 인하해 부가세 포함 최대 약 17유로센트/L 경감	**한시 감세·거래규칙형**. 가격 수준의 상한과는 다름. 9월 발표한 후속 감세·상한 검토는 해당 기간 시행 실적에서 제외	**세입 감소·규제 이행비용형**. 유류세 감면에 따른 조세수입 감소, 가격조정 규칙의 감독·업체 준수 비용 발생. 감세 종료 시 소비자 부담 재확대 가능

주: 가격관리·보조금·감세·공급정책이 혼재하므로 '최고가격제 시행국 대 무정책 국가'로 단순 이분화하지 않음.

최고가격제 등 적극적인 정책 시행국의 에너지가격 상승률이 소극적 또는 미시행 국가보다 낮게 유지되는 효과 관측

- 한국은 상승률 확대 억제에서 양호, 일본은 오히려 가격 상승률이 하락, 중국은 낮은 상승률에도 큰 월별 진폭, 태국·독일은 일시적 완화 이후 재상승, 미국은 높은 상승률 지속
  - 한국은 가격상승 압력의 완충과 추가 확대 억제 측면에서 비교적 양호한 성과가 나타났으며, 특히 최근 수개월 미국·독일·태국의 상승률이 확대된 것과 대조적
  - 중국은 인상폭 제한이 가격 충격을 완화했을 가능성을 보여주지만 월별 상승률의 진폭이 커, 낮은 평균 상승률과 지속적인 가격안정은 구분할 필요
  - 태국은 기금 지원과 가격 개입에도 지속적인 상승 억제에는 한계가 나타났으며, 중간 시기의 부담 완화 양상은 확인되지만, 이후 충격에 대한 완충력은 한국보다 약하게 관측
  - 일본은 전년 대비 소비자가격 억제 측면에서는 가장 양호한 결과를 보여주며, 법적 최고가격제 없이도 보조금 등으로 가격을 안정시킬 수 있음을 시사
  - 미국은 비축유 등 공급 대응에도 관측된 소비자가격 상승 억제는 제한적이었고, 특히 경유 부담이 크게 확대됐으며 정책이 없었다면 가격이 더 상승했을 가능성
  - 독일은 한시적 감세 기간에는 부담이 완화되고 종료 이후 상승압력이 다시 커지는 양상을 보였고, 단기 완충뿐 아니라 정책 종료 이후의 안정성도 중요함을 보여줌.

〈표 3〉 주요국 에너지 가격의 변화 추이(전년동월 대비 증감률)

단위: %

국가·에너지 지표	2026년 3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월
국제: 두바이유	78.0	56.5	61.9	14.8	8.4	28.0	62.4
한국: 휘발유 소매가격	**8.7**	**20.6**	**22.9**	**22.1**	**12.9**	**11.8**	**11.9**
중국: 교통수단용 에너지 CPI	3.4	17.4	21.1	15.3	0.8	8.3	-
태국: 차량용 연료 CPI	-2.1	30.2	29.5	22.4	10.8	14.1	20.7
일본: 휘발유 CPI	-5.4	-9.7	-7.0	-0.7	-1.8	-2.6	-
미국: 일반 휘발유 소매가격	17.5	29.4	42.2	28.6	25.8	29.5	37.6
미국: 경유 소매가격	37.3	54.2	60.0	39.6	31.1	45.9	67.8
독일: 차량용 연료 CPI	20.0	26.2	18.0	11.3	23.0	27.7	37.1

자료: 한국 휘발유는 한국석유공사 자료를 수록한 에너지경제연구원 통계 사용, 미국 휘발유와 경유는 EIA의 동일한 월평균 소매가격을 사용, 중국은 국가통계국의 교통수단용 에너지(Energy for transport facilities) 항목 사용, 태국은 상무부 무역정책전략실의 CPI 중 차량용 연료 항목을 사용, 일본은 총무성 통계국의 전국 CPI 중 휘발유(ガソリン) 항목 사용, 독일은 연방통계청의 차량용 연료(Kraftstoffe) 항목 자료를 사용.

직접 가격을 관리한 3국의 평균 상승률은 15.0%, 미시행 2국의 상승률은 24.9%

- 한국·중국·태국은 직접 가격관리 국가, 일본은 보조금 지급형 국가, 사실상 정책 미시행국인 미국·독일의 평균 상승률은 24.9%로 직접 가격을 관리한 3국 평균보다 9.9%포인트 높음.
  - 중국의 평균은 11.1%로 한국의 16.5%보다 낮지만, 변동 폭은 중국이 20.3%포인트로 한국의 14.2%포인트보다 큼.
  - 중국은 평균 상승률이 낮고, 한국은 상승률의 변동 폭이 상대적으로 작게 나타나 상승률 수준의 억제와 상승률의 안정성이라는 평가 기준에 따라 판단이 달라짐.

- 태국은 직접 가격관리 국가 중 안정성이 상대적으로 낮게 나타났는데 평균 상승률은 17.5%로 한국과 큰 차이가 없지만, 월별 변동폭은 32.3%포인트로 비교 대상 중 가장 큼.
- 이는 차량용 연료 항목에서는 가격개입이 가격상승을 충분히 평탄화하지 못했다는 결과이며, 다만 정책이 없었다면 가격이 더 크게 상승했을 가능성을 의미
- 일본의 경우 정책의 효과는 가장 컸으나 목표가격 수준을 유지하기 위해 막대한 재정 투입이 필요하고, 특히 지원 물량·기간이 커질수록 재정 부담이 확대되는 문제가 발생

〈표 4〉 정책 시행의 가격안정 효과(전년동월 대비 상승률)

	주요 대응수단	3~8월 평균 상승률 (%)	월별 상승률의 최저~최고 (%)	상승률 변동 폭 (%포인트)	9월 상승률 (%)
한국	**정유사 공급가격 상한**	**16.5**	**8.7~22.9**	**14.2**	**11.9**
중국	관리가격·인상폭 제한	11.1	0.8~21.1	20.3	—
태국	기금 지원·가격개입	17.5	-2.1~30.2	32.3	20.7
일본	연료 보조금 등	-4.5	-9.7~-0.7	9.0	—
미국	비축유 등 공급 대응	28.8	17.5~42.2	24.7	37.6
독일	한시 감세·가격조정 규칙	21.0	11.3~27.7	16.4	37.1

주: 1) 중국·일본의 9월 값은 제외하고, 국가 간 평균은 3~8월의 공통 6개월로 계산하고 9월은 별도로 검토.
2) 변동 폭은 월별 전년동월 대비 상승률의 최고치와 최저치 차이이며, 실제 가격 수준의 변동성이나 일별 가격 변동성은 아님. 일본은 원표에 기준연도 개편 전후 발표치가 혼재하므로 잠정 비교로 해석.

- 9월 통계가 발표된 4개국의 8~9월 자료를 보면 한국의 상승률은 거의 유지된 반면, 나머지 국가에서는 상승률이 확대
  - 이 양상은 한국의 가격 상한제가 추가적인 가격 전가를 완충했다는 해석과 부합
  - 다만 원/달러 환율이 3월 넷째 주 1,505원에서 9월 셋째 주 1,358원으로 하락한 점을 고려하여 원화 강세와 가격 반영 시차 등을 반영하면 그 차이를 전부 최고가격제의 효과로 보기는 무리

〈표 5〉 2026년 8~9월 국가별 상승률 비교(전년동월 대비 상승률)

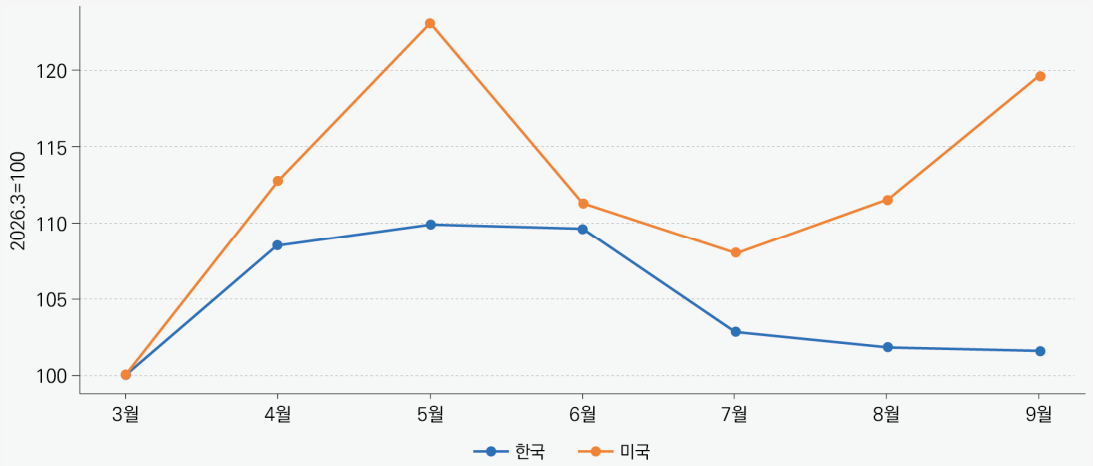
단위: %

국가·지표	2026년 8월	2026년 9월	상승률 변화(%포인트)
한국 휘발유	**11.8**	**11.9**	**+0.1**
태국 차량용 연료	14.1	20.7	+6.6
미국 휘발유	29.5	37.6	+8.1
독일 차량용 연료	27.7	37.1	+9.4

- 아래 〈그림 1〉은 최고가격제를 통한 가격관리 정책을 시행한 한국과 비축유 방출 등을 통해 공급 확대 정책을 시행한 미국의 3~9월 기간 휘발유 가격을 비교
  - 3월 대비 9월 가격 변화를 보면 한국의 휘발유 가격은 1.6% 상승한 반면, 미국 휘발유 가격은 19.7% 상승하여 큰 차이를 보임.[4]

4 서로 다른 세금·환율·가격조정 시차 등을 통제하지 않은 변화이므로 정책의 순효과로 해석하는 데는 유의.

〈그림 1〉 한국과 미국의 휘발유 가격 비교



자료: 한국석유공사의 월별 휘발유 가격 통계, 미국은 EIA의 세금 포함 소매가격.

- 종합하면, 한국의 정책시행 성과는 “가격상승을 없앴다”기보다 주요 비교 국가에 비해 상승률의 확대를 억제하고 추가 충격을 완충했다”고 평가하는 것이 타당
  - 산업통상부에 따르면 정책 시행 이후 3월 둘째 주~8월 주유소 판매량은 전년동기 대비 휘발유 2.1%, 경유 8.4% 감소
  - 정부는 실제로 가격상한이 소비자물가 급등과 가격 변동성을 줄였다고 평가
  - 한편, KDI에 따르면 최고가격제가 3월 소비자물가 상승률을 약 0.8%포인트 낮춘 효과가 있는 것으로 분석

광범위한 가격 억제를 장기간 유지하기보다는 한시적·선별적 지원과 지원 대상과 종료 조건의 설계가 중요

- 가격상한의 설정은 가격 전가를 완충하지만 경제 전체의 에너지 충격을 제거하는 데 한계가 있으므로 정책을 보다 정교하게 설계하는 방향이 타당
  - 첫째, 현재처럼 소매가격이 아니라 정유사 공급가격을 규제하는 방식은 유지하되 국제유가 상승분을 일정 비율 반영하는 “밴드형 상한”으로 운용하는 것이 바람직
    - 예를 들어, 국제유가가 10% 오르면 국내 가격은 3~5%만 반영하는 식으로 충격을 분산시키는 방식(중국 사례 참고)
  - 둘째, 정유사 손실 보상은 반드시 실제 원유 도입가격+운송비+정제비+정상마진을 기준으로 투명한 사후 정산이 필요하며, 그렇지 않으면 가격상한이 사실상 정유산업에 대한 강제 부담으로 전환
  - 셋째, 가격통제 범위를 확대하기보다 화물운송·농어업·중소제조업·석유화학 등 에너지 집약 부문에 선별 지원하는 것이 재정 효율성을 높임(일본과 싱가포르 사례 참고)
  - 넷째, 단순 물가 관리보다 생산자물가지수(PPI)와 제조업 경쟁력을 정책 판단의 핵심 지표로 상정
    - 특히 석유화학, 철강, 자동차, 조선, 물류산업의 에너지비용/매출액, 단위 생산비, 수출단가, 수출 물량을 월별로 추적할 필요

- 다섯째, 가장 중요한 것은 공급 측 대응으로 한국은 가격상한과 함께 비축유, UAE·사우디·카자흐스탄·오만 등으로 수입선을 다변화
  - 대체 공급원 확대를 통해 가격통제보다 실물 공급 확대가 장기적으로 훨씬 중요

- **향후 대응은 가격상한의 일률적 확대보다 한시적 완충, 취약계층·피해 업종 선별지원, 공급 안정과 효율 개선의 결합에 집중할 필요**
  - 정부는 한시적 가격 완충 → 검증가능한 손실 정산 → 취약계층·피해 업종 선별지원 → 공급 안정·효율 개선 → 조건부 정상화를 결합하는 정책 방향을 설정하는 것이 타당
  - 정책 시행의 성패는 단순 물가 또는 에너지 가격 변동이 아니라 가계의 순부담, 산업의 실질 생산·수출, 공급 안정과 재정 부담 등을 고려하여 종합적으로 판단할 필요

〈표 6〉 향후 대응 방안과 정책 제안

대응 과제	구체적인 설계 방향	확인할 핵심 지표
① 한시적 가격 완충과 종료 규칙을 함께 설계	국제 제품가격·환율·국내 재고·가격 격차에 따라 상한을 조정하고, 충격 완화 시 단계적으로 정상화	국제·국내 제품가격 격차, 가격 변동성, 정상화 이후 CPI
② 손실 보전과 재정 부담을 투명하게 공개	실제 조달비용·운임·보험료·재고 평가 등을 확인하고 규제 대상 거래의 추가 부담을 검증. 지급액뿐 아니라 미지급 정산액도 관리	실제 지급액, 미지급 보전액, 정유사 현금흐름, 공급량
③ 보편적 가격 억제에서 선별지원으로 점진 전환	저소득 가구, 필수 운송, 농어업 등 불가피한 연료 사용 부문을 지원하되 소비 증가 자체를 보상하는 구조는 지양	소득 계층별 순부담, 지원 누락, 연료 소비, 재정 효율
④ 제조업 지원은 유종·업종별로 구분	석유화학·철강 등 에너지 집약 업종의 원료 조달과 유동성을 지원하고, 생산·수출물량 감소가 실제로 나타나는 부문을 우선 점검	에너지비용/매출액, 가동률, 단위 생산비, 실질 수출 물량
⑤ 공급 확대·다변화·효율 개선 병행	비축과 상업 재고, 대체 도입선, 운송·보험 제약 완화, 에너지 효율 투자에 정책자원 배분	재고 일수, 도입선 집중도, 공급 차질, 에너지원단위
⑥ 정례 평가와 공개를 제도화	가격·가계·산업·공급·재정 지표를 함께 공개하고 상한 연장 여부에 반영	정책 비용 대비 부담 완화, 생산 유지, 공급 안정 성과

저자
김수동 경제안보·통상연구실 선임연구위원 | sdkim@kiet.re.kr | 044-287-3263

KIET 산업연구원
30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
TEL 044-287-3114 | FAX 044-287-3333 | 홈페이지 www.kiet.re.kr

이 글은 산업연구원 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.
이 글의 내용은 저자 개인의 견해로서 산업연구원의 공식 견해와 다를 수 있습니다.