

테 마 진 단

◆ 유가급등(Oil-Shock)이 자동차보험산업에 미치는 영향과 시사점

기승도 전문연구위원

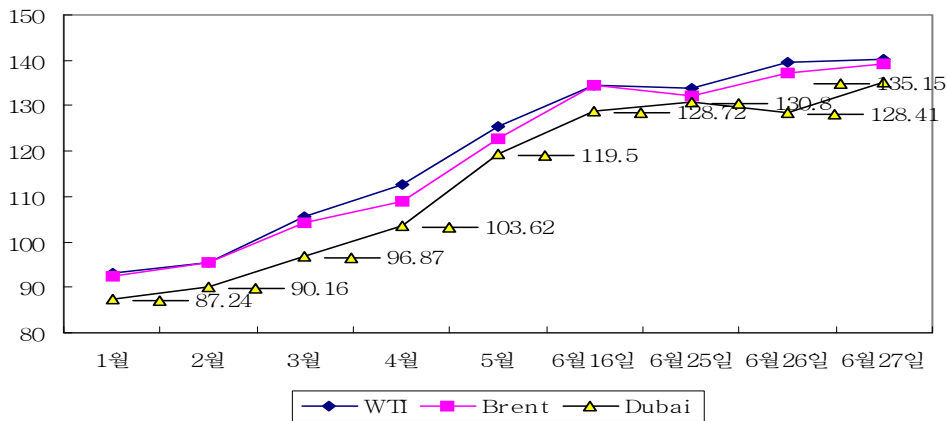
1. 머리말

제1차(1973) 및 제2차(1979) 오일쇼크 직후 세계 경제는 경기침체를 경험하였고, 이후 세계는 유가 급등 현상이 나타날 때마다 유가가 경제에 어떤 영향을 줄 지 예의 주시하고 있음. 이에 본 자료에서도 유가급등으로 경제와 자동차보험에 나타날 수 있는 현상들을 살펴보고 유가급등이 자동차보험 산업에 미치는 영향과 시사점을 도출하고자 함.

□ 최근 국제유가는 미국 달러화 약세, 세계 원유수급 불균형 등의 영향으로 상승세가 지속되고 있음.

○ 최근 유가는 두바이유 기준으로 2008년 1월에 87.24 달러에서 2008년 6월 27일에 135.15달러로 54.9% 인상되어 세계경제가 유가상승의 영향을 받기 시작함.

〈그림 1〉 세계 기준원유 현물가격 최근 추이



자료 : Korea Energy Economics Institute, 주간 국제유가 및 시장 동향(171호), p8

보험동향 2008년 여름호

- 세계는 1차(1973) 및 2차(1979) 오일쇼크(Oil-Shock)의 영향으로 세계 경제가 침체된 현상을 경험한 이후로 유가 급등이 세계경제에 어떤 영향을 줄지 예의 주시하고 있음.
- 실제 2000년 이전에는 유가 급등이 세계 경제침체에 영향을 준 것으로 나타났으나, 2000년 이후에는 실질유가 기준으로 인상효과가 낮은 점, 기술의 발달로 기계의 효율성 증가 등의 이유로 유가급등의 영향을 받지 않음.
- 최근 유가는 인플레이션을 감안한 실질 가격 기준으로도 큰 폭으로 상승하여, 최근 유가 급등이 향후 경제의 여러 분야에 영향을 줄 것으로 예상됨.
 - 과거 오일쇼크 때와 같이 급격히 증가하고 있다는 측면에서 최근 유가 상승은 과거와 유사한 점이 있음.
 - 반면에 과거에는 중동 산유국의 정치적 불안이었던데 반해 최근에는 중국 등 신흥공업국의 석유사용량 증가, 달러가치의 하락 및 석유에 대한 헤지펀드 투자 등이라는 점에서 차이가 있음.
- 따라서 본 자료에서는 유가가 급등하면 경제가 어떻게 영향을 받고, 자동차보험과 관련된 사회적 현상이 어떻게 나타나며, 자동차보험 산업에 어떤 영향이 있을 것인지를 분석하여 시사점을 도출하고자 함.

2. 유가급등 연혁 및 경기상황과 연관성

1956년 Suez Crisis 이후 유가불안이 세계 경제에 지속적으로 영향을 주고 있음. 이 중 제1차 및 제2차 오일쇼크는 세계 경제 침체를 불렀으나, 2000년 이후는 에너지효율성 증가 등 여러 이유로 유가급등으로 경기침체가 발생하지 않음.

선행연구들에 따르면 유가급등은 경기침체의 선행요인인 것으로 나타났으나, 유가 급등으로 경기가 침체할지 여부는 정부의 대응책에도 영향을 받는 것으로 나타남.

가. 유가급등의 연혁

- 유가의 급격한 상승이 경제의 변동성 증가에 중요한 요인이라는 인식은 1차(1973) 및 2차(1979) 오일쇼크(Oil-Shock)의 영향 때문임.

- 1940년대부터 1970년대까지 유가는 안정된 상태였으나, 1970년대 초부터 1980년대 초까지는 유가가 급격하게 변동한 시기였음.
- 1차 오일쇼크는 Yom Kippur전쟁*으로 1973년 OPEC가 정치적 목적으로 오일공급을 중단(약 7% 감산)하면서 6개월간 유가가 400%상승하면서 나타남.
 - * Yom Kippur War : 1973년 10월 6일 유대교의 속죄일에 이집트 시리아가 이스라엘을 공격하면서 발생한 제4차 중동전쟁
- 2차 오일쇼크는 1979년과 1980년에 이란혁명 및 이란-이라크 전쟁으로 오일생산이 줄어(약10%)들면서 유가가 단기간에 급등(\$14에서 \$35로 증가)하면서 나타남.
- 이후 1990년 걸프전쟁, 2003년 미국의 이라크 공격 등으로 유가불안요인이 있었음.

나. 유가급등과 경기의 관계

- 과거(2000년 이전)에는 중동지역의 정치적 불안정의 영향으로 유가가 급등하였고, 유가급등으로 세계적 경기침체가 발생함.
- 유가 급등으로 경기침체를 경험한 경우는 1차(1973)와 2차(1979) 오일쇼크 때로 한정됨.
- 2000년 이후에는 중동지역의 불안에도 불구하고 유가 급등에 의한 경기침체 현상이 발생하지 않음.
- 2003년 미국의 이라크 공격으로 세계 오일생산 감소로 과거와 같은 오일쇼크에 의한 경기침체가 발생할 것이라는 예상이 빗나감.
- 2000년 이후 유가 급등이 세계경제에 큰 영향을 주지 못한 이유는 다음1)과 같음.
 - ① 실질유가(인플레이션효과를 제외한 실제가격)수준이 1970년대 보다 낮음.
 - ② 기술의 발달로 생산성 증가, 자동차 등 석유가 사용되는 기계의 연료 효율성 증가
 - ③ 기존 OPEC 이외에 석유공급 국가의 다양화

1) Olivier J. Blanchard, Jordi Gali, "The Macroeconomic Effects of Oil Price Shocks : Why are the 2000s so different from the 1970s?", MIT Department of Economics Working Paper No. 07-21, 2007, pp.9~10

④ 국가 생산에서 석유가 차지하는 비중 축소

⑤ 금융 및 통화정책 수행능력의 개선

□ 유가상승은 경기침체를 유발한다는 것이 정설²⁾이나, 정부가 유가상승에 대한 적절한 대응책을 할 경우 경기침체를 조절할 수 있다는 최근의 연구결과도 있음.

○ Gisser and Goodwin(1986)과 Hickman, Huntington and Sweeney (1987)는 미국의 자료를 실증 분석하여 유가가 오르면 경기가 침체된다고 주장함.

○ Hamilton(1983)³⁾은 2차 세계대전 이후 모든 미국의 경기불황에서 한 번을 제외하고 유가상승이 불경기에 선행하였다고 주장함.

○ Bernanke, Gertler and Watson(1997)⁴⁾는 유가상승의 충격 이후에 금융정책이 경제에 대한 충격을 확대시킬 수 있다고 주장함.

- 즉, 미국 FRB가 유가상승으로 인한 인플레이션을 통제하기 위하여 이자율을 올리면, 경제주체는 보유통화량을 늘리면서 통화량 감소에 따른 경기침체로 이어짐.

○ Olivier 및 Jordi(2007)⁵⁾도 2000년 이후 유가급등이 경기침체에 영향을 주지 않은 이유 중 하나가 정부의 금융 및 통화정책 능력의 개선이었다고 지적함.

○ 이러한 연구결과를 볼 때, 앞으로 급격히 그리고 지속적으로 유가가 상승되면 우리나라도 경기침체로 빠질 가능성이 있음.

2) 우리나라에서는 유가급등이 경기에 영향을 준다는 연구가 없고, 유가급등이 경기침체에 영향을 준다는 전제하에서 유가급등이 경기침체를 일으키는 경로에 대한 연구 등이 이루어지고 있음(김영덕, "유가변동 충격의 파급경로에 관한 연구", 에너지경제연구원, 2002). 따라서 본 자료에서는 외국에서 연구한 결과를 중심으로 기술하였음.

3) Hamilton, James D., "Oil and the Macroeconomy Since World War II", Journal of Political Economy, 1983, pp.228~248

4) Bernanke, Ben S., Mark Gertler, and Mark Watson, "Systematic Monetary Policy and the Effects of Oil Price Shocks", Brookings Papers on Economic Activity, 1997, pp. 91~142

5) Olivier J. Blanchard, Jordi Gali, "The Macroeconomic Effects of Oil Price Shocks : Why are the 2000s so different from the 1970s?", MIT Department of Economics Working Paper No. 07-21, 2007, pp.56~62

- 우리나라는 개방경제이면서 대외 의존형 국가이므로, 유가급등의 영향이 우리나라 경제에도 미칠 것⁶⁾으로 예상됨.
- 그러나 “통화정책 등 정부의 정책이 경기침체 여부를 결정하는 중요한 역할을 한다.”는 연구결과를 볼 때, 향후 유가급등 추이 및 정부정책의 적정성 등을 보고 유가급등이 경기침체로 이어질지 여부를 판단해야할 것임.

□ 유가 급등 직후부터 경기침체가 발생한 때까지의 기간은 미국의 예로 보면, 2000년 이전에는 약 0개월에서 13개월이었음.

- Hamilton(2003)에 따르면, 유가급등 정점일로부터 경기 침체일 까지 걸리는 기간은 1차오일 쇼크(1973)때에는 약 0개월, 1979년 이란 혁명으로 오일쇼크가 발생한때는 약 13개월의 기간이 소요되었음.

- 이후 1980년에는 오일쇼크발생일로부터 경기 침체일까지 8개월이 걸렸음.

- 또한 Kilian(2005)⁷⁾이 G7국가를 대상으로 유가급등과 경기의 영향을 분석한 결과를 보면, 오일공급에 10% 변동이 있는 경우 유가급등일로부터 1년 내지 2년 이내에 성장률이 2% 감소함.

- 따라서 통상적으로 유가급등 정점일로부터 경기침체일 까지 기간은 8개월 내지 13개월로 볼 수 있음.

- 1차 오일쇼크(Oil-Shock)가 최초의 충격적인 사건이었기 때문에 그 영향이 즉시적으로 나타났다는 점을 감안하고 그 이후의 오일쇼크 영향을 살펴볼 때, 오일쇼크 정점일로부터 경기침체가 발생하는 날까지 기간은 통상적으로 8개월 내지 13개월이라고 볼 수 있음.

- 유가급등으로부터 경기침체까지 걸리는 기간은 유가 증가속도, 심리적 충격 등 여러 요인에 따라 다소 변동이 있는 것으로 판단됨.

- 우리나라 및 관련 주 교역국인 중국의 주요 무역상대국이 미국인 점을 감안할 때, 유가 급등으로 경기침체에 이르는 기간은 우리나라의 경우도 미국과 유사할 것으로 판단됨.

6) Kilian(2005)은 유가급등이 경기에 영향을 주는 것이 일반적인 현상인지 여부를 파악하기 위하여 G7국가를 대상으로 분석한 결과, G7국가 중 미국, 영국 및 이탈리아는 경기가 유가의 영향을 받은 것으로 나타났으나, 독일, 일본 및 캐나다에서는 그런 관계가 유의하지 않은 것으로 나타났음. 그리고 미국에서 나타난 유가와 경기의 관계는 이들 G7국가 이외의 다른 산업국가에도 유사하게 나타날 것이라고 언급함.

7) Kilian, Lutz. "The Effect of Exogenous Oil Supply Shocks on Output and Inflation : Evidence from the G7 Countries", Working Paper, University of Michigan, 2005

<표 1> 중동분쟁과 오일공급, 경기침체(미국)⁴⁾

날짜	사건	오일공급 감소율	경기침체 시작일	경기침체 일까지 기간
1956.11	Suez Crisis	10.1%	1957.8	8개월
1973.11	Yom Kippur War	7.8%	1973.11	0개월
1979.11	이란혁명	8.9%	1980.1	13개월
1980.10	이란-이라크 전쟁	7.2%	1981.7	8개월
1990.8	걸프 전쟁	8.8%	1990.7	-1개월

주 : Suez Crisis : 1956년에 영국, 프랑스, 이스라엘이 이집트를 공격한 전쟁
 자료 : Hamilton(2003)

□ 과거 유가 급등이 경기침체로 이르는 경로는 다음과 같음^{8) 9)}.

○ 실질잔고효과(The Real Balance Effect)

- Brookings Panel이 주장한 "oil price as tax increase" 효과에 따르면, 오일수입에 사용되는 자금이 해외로 유출되므로 소비자는 가처분소득이 줄어들어 소비를 하지 않게 되고, 이는 상품생산 감소로 이어짐.

○ 에너지를 많이 소비하는 산업의 생산성이 낮아지고, 산업은 수익을 보충하기 위하여 상품가격을 올림에 따라 소비자는 상품가격이 비싸 수요를 줄이는 일련의 과정에서 불황이 발생

○ 운송과 관련된 부분의 영향을 받을 것이며, 관련 산업 종사자의 재배치가 이루어짐.

- 현재 우리나라의 경우에도 다음과 같은 현상이 나타나고 있음.

- ① 경유값 급증으로 경유를 사용하는 SUV자동차의 판매 감소
- ② 출퇴근용으로 승용차를 덜 사용하는 경향
- ③ 화물자동차 운전자들의 운송비인상 요구 등의 현상이 나타남.

○ 소비자와 기업은 경제 불확실성으로 소비와 투자를 줄임.

8) 김영덕, "유가충격이 산업 활동에 미치는 영향", 에너지경제연구원, 2003

9) Keith Sill, "The Macroeconomics of Oil Shocks", Business Review, 2007

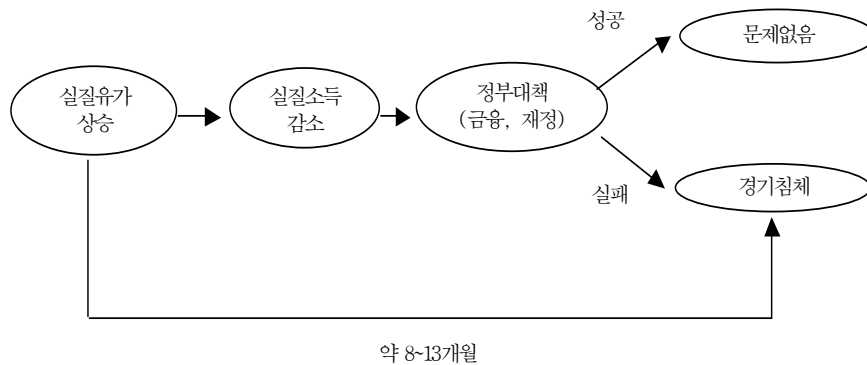
- 예를 들면,

- ① SUV 차를 선호하는 고객이 유가가 급등하자 유가급등 현상이 단기적일 것으로 예상하고 차량구입을 연기하는 경우
- ② 유가급등으로 인한 불확실성을 느낀 기업이 유가 불확실성이 사라질 때까지 투자를 연기하는 것 등임.

□ 이상에서 살펴본 유가급등(Oil-Shock)이 경기침체에 영향을 주는 전 과정을 그림으로 표시하면 아래 그림과 같음.

- 즉 실질유가가 상승하여 오일쇼크가 발생하면 정부정책의 적정성 여부에 따라 경기침체가 발생하거나, 경기침체를 피할 수 있는 여지가 있음.
- 실질유가 급등의 정점일로부터 약 8~13개월 이후 경기침체가 나타날 개연성이 있으므로, 이 기간 동안 적절한 정책이 집행되어야 함.

〈그림 2〉 유가급등이 경기침체에 영향을 주는 경로



3. 유가급등과 자동차보험의 연관성

유가가 급등하면 자동차보험산업에서 자동차운행거리 감소, 자동차등록대수 증가율 둔화에 따른 자동차보험시장 성장 둔화, 자동차보험사고발생률 증가추이 둔화, 자동차손해액 원가상승 및 소비자의 자동차보험 도덕적 해이 등의 현상이 발생할 것으로 예상된다.

가. 유가 급등이 자동차보험 관련 분야에 미치는 영향

- 유가 급등으로 소비자는 자기 자동차로 여행하는 것을 줄이고, 대중교통 등 대체 교통수단을 활용할 것으로 예상됨.
- Lutz(2007)¹⁰⁾의 연구에 따르면, 유가가 급등하자 미국에서는 도시간 이동시 비행기를 이용하는 경우가 0.52% 줄어들었고, 대신에 철도를 이용하는 비율이 0.33% 증가하였음.
 - 도시간 및 도시내 이동을 모두 합하여 18개월 이후 약 0.34%의 운송비 감소효과가 있었음(통계적으로 유의함).
 - Lutz(2007)는 여행이 줄어든 이유를 다음과 같이 제시함.
 - ① 레크레이션과 휴가가 사치스러운 것이라고 인식하기 때문에 가정주부는 음식, 옷, 교육 등에 사용하는 비용을 줄이기 전에 여행경비부터 줄였음.
 - ② 자동차로 여행하는 것은 비용을 많이 사용하는 것이라는 인식이 있음.
- 자동차판매대수가 줄어들 것으로 예상됨.
 - Lutz(2007)¹¹⁾의 연구에 따르면, 석유가격이 1%증가하면 자동차 판매 및 관련 부품소비가 0.76%감소하고, 특히 신규자동차 판매는 0.71%감소하는 것으로 나타남.
 - 특히 에너지 효율이 낮은 픽업트럭(pick-up truck)이나 SUV가 소비자에게 매력적이지 않은 차종이 됨.
 - 자동차 타이어 및 관련 부품은 약 0.20%감소하고, 자동차 수선비도 약 0.37%감소하는 것으로 나타남.
 - 장석진 외 11인(2004)¹²⁾에 따르면, 유가상승이 제조원가에 미치는 영향은 크지 않지만 수요 감소로 생산이 위축될 것으로 예상함.
 - 채산성 측면에서 보면, 유가상승이 우리나라 자동차산업의 채산성에 미치는 영향이 적지만 수요 감소, 철강 등 타 원자재 가격 상승의 영향으로 자동차산업의 채산성이 악화될 것으로 예상함.

10) Lutz Kilian, "The Economic Effects of Energy Price Shocks", 2007, pp. 16~17

11) Lutz Kilian, "The Economic Effects of Energy Price Shocks", 2007, p13

12) 장석진 외 11인, 『유가상승에 따른 산업별 영향 및 증장기 대응전략』, 산업연구원, 2004, pp.31~32

□ 원유가 상승 및 철광석 등 원자재 가격이 상승할 경우, 철강 등 원자재가격 인상으로 자동차가격도 인상될 것으로 예상됨.

○ Rache and Tatom(1977, 1981), Kim and Loungani(1992), Rotemberg and Woodford(1996), Finn(1997)¹³⁾는 유가상승으로 생산성이 하락한 다는 것이 밝혀냄.

○ 따라서, 기업은 생산성 하락으로 인한 손실을 만회하기 위하여 생산품 가격을 인상할 것임.

□ 자동차 운행거리가 줄어들 것으로 예상됨.

○ 우리나라도 한국석유공사의 주유소종합정보시스템(오피넷)에 따르면 2008년 5월 21일 기준 전국의 평균 휘발유가격은 리터당 1,801.44원으로 1,800원을 초과함.

<표 2> 2008.05.19 ~ 2008.05.23의 연료가격

(단위 : 원/ℓ)

구분	휘발유	실내등유	경유
판매가격	1816.98	1369.73	1785.23

자료 : 석유공사(<http://www.knoc.co.kr/>)

- 이에 따라 자가용 자동차를 운행하지 않고 대중교통을 이용하는 현상이 나타나기 시작하였음.

- 이와 더불어 경유가격이 휘발유가격에 육박하는 수준이 되자 화물자동차들이 운행을 중단*하고 운임을 올리려는 현상이 나타나고 있음.

* 한국경제신문, 2008.5.28일자 기사

○ 따라서, 운행거리 감소는 승용차(개인용자동차보험에 가입하여야 하는 차종), 특히 연료효율이 낮은 대형 승용차 및 화물자동차(특히, 영업용 자동차보험을 가입하는 차종 중 1인사업자가 운행하는 소형 화물자동차)에 집중적으로 나타날 것으로 예상됨.

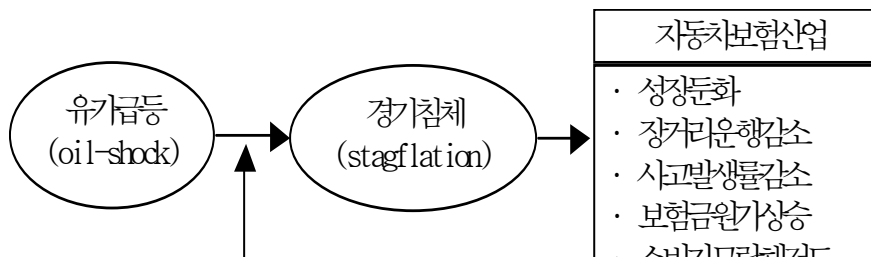
- 반면에 버스 등 대중교통수단은 운임이 증가하지만 연료단위당 운송능력이 승용차보다 크기 때문에 승객증가, 운행거리 증가 등의 현상이 예상됨.

13) 김영덕, “유가충격이 산업 활동에 미치는 영향”, 에너지경제연구원, 2003, 재인용

나. 유가 급등이 자동차보험산업에 미치는 영향

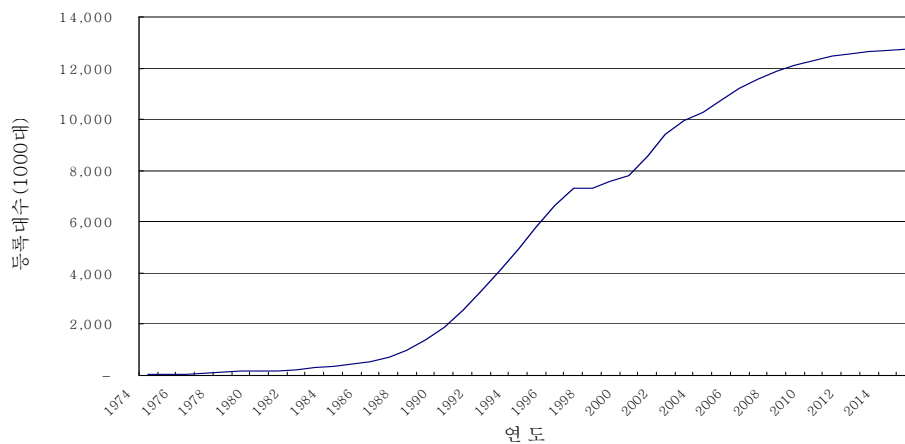
- 유가급등으로 경기가 침체되면서 자동차보험 산업에는 “자동차보험 시장 성장둔화”, “장거리운행감소”, “사고발생률감소”, “보험금원가상승”, “소비자-모랄해저드” 등의 현상들이 점진적으로 나타날 것으로 예상됨.

<그림 3> 유가급등이 자동차보험산업에 미치는 영향



- 자동차등록대수 증가율 둔화로 “자동차보험시장의 성장이 정체”될 것으로 예상됨.
- 자동차보험 시장규모는 자동차등록대수 증가에 비례하므로 자동차가격인상, 유가상승 등의 영향으로 자동차판매가 줄어들면 자동차등록대수 증가율 둔화가 예상됨.

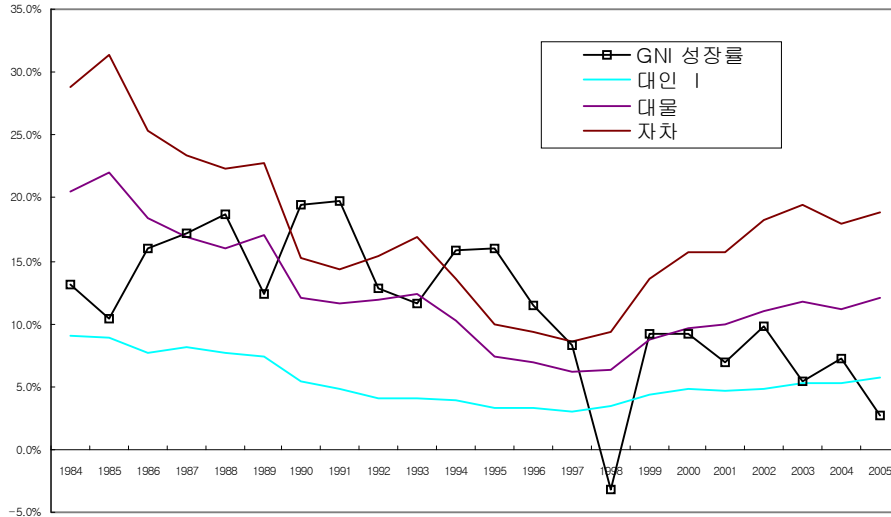
<그림 4> 승용차(개인용자동차보험 포함) 증가대수 추이에측



자료 : 안철경, 기승도, 이경희, “방카슈랑스가 보험산업에 미치는 영향분석”, 보험연구소, 2007.4, p50

- 1997년 12월 외환위기로 경기침체가 있었던 시기인 1998년 이후 약 3년간(1998년~2000년) 자동차 대수증가가 둔화됨.
- 특히 대형승용차 및 SUV자동차의 대수 증가율이 크게 낮아질 것으로 예상된 반면, 경승용차 및 소형차는 다소 성장할 것으로 예상되는 등 차종별로 성장률 차이는 있으나 전체적으로는 성장률 둔화가 예상됨.
- 정부에서 인플레이션을 방지하기 위해 콜금리 인상 및 통화량 긴축을 하지 않을 경우 유가 상승으로 인한 인플레이션이 반영되어 “임금 및 공임 등 보험금 지급과 관련된 원가의 상승”이 예상됨.
- 인건비 상승효과가 자동차보험 대인사고의 지급기준에 반영되면, 대인보험 등 인적담보 사고심도 증가의 원인이 될 것이나 인건비 증가는 경기상황 및 임금협상의 어려움 등을 감안할 때 중·장기적으로 나타날 것으로 예상됨.
- 물적담보의 원가 중에서 공임은 매년 손해보험회사와 정비업체간 협상으로 결정되므로 인건비 증가는 물적담보 공임 증가로 이어져 짧은 기간 안에 물적담보 사고심도 증가의 원인이 될 것임.
- 원가상승(유가 및 철강 등 원자재 가격 상승)을 이유로 자동차제작 회사가 자동차가격 및 부품가격을 인상할 경우 유가 상승은 “자동차보험 물적담보 원가증가”의 원인이 될 것으로 예상됨.
- Rache and Tatom(1977, 1981)의 연구이론에 따르면 자동차 제작회사들이 자동차 가격을 인상할 개연성이 큼.
- 자동차보험 “사고 발생률 증가 추이가 둔화”될 것으로 예상됨.
- 1997년 12월 외환위기로 인한 경기침체기의 영향을 받은 전반기에는 사고발생률이 감소하였으나, 이후 경기가 회복되면서 사고발생률은 지속적으로 증가하였음.
 - 이를 통해 자동차사고발생률은 경기상황과 밀접한 관계가 있다는 것을 알 수 있음.
- 자동차사고는 기존의 경기상황이라면 청구를 포기했었을 소액사고와 보유불명사고는 다소 증가할 것으로 예상되나, 기타 사고는 줄어들 것으로 예상됨.

<그림 5> 연도별/담보별 사고발생률 추이



- “장거리운행 감소”로 사고빈도 및 사고심도가 줄어들 것으로 예상됨.
 - 유가가 인상됨에 따라 장거리 운행은 대중교통을 활용할 가능성이 큼.
 - 따라서, 개인용자동차 보험은 장거리 운행이 감소하고 이에 따른 사고빈도 및 사고심도가 줄어들 것으로 예상됨.
 - 특히, 자가운전을 하는 대형승용차 및 SUV의 장거리 운행 감소가 클 것으로 예상됨.
- 소비자들의 자동차보험에 대한 “도덕적 해이가 다소 증가”할 것으로 예상됨.
 - 예를 들면, 긴급출동 서비스 내용에는 운행 중 연료가 소비되어 시동이 걸리지 않을 경우 약 3ℓ의 연료를 공급하는 서비스¹⁴⁾가 있음.
 - 연료공급 최대한도가 1년에 5회 수준인데 사고발생률이 90%를 넘으므로, 유가가 상승하면 동 서비스를 이용하려는 니즈가 증가할 수 있음(이론적인 최대 사고발생률은 500%임).

14) 손해보험회사별로 주유 양 및 제공 횟수에 차이를 두는 등 상품별로 제공 서비스에 차이가 있음.

4. 시사점

보험회사는 유가급등 추이 및 정부정책을 예의 주시하고 경기침체로 발생할 수 있는 자동차보험산업의 위험에 대비하여야 할 것임.

- 유가급등으로 우리나라가 경기침체에 진입하게 된다면, 자동차보험시장 성장 둔화, 사고발생률 감소, 손해액 원가 증가 및 소비자의 모럴해저드 증가 등이 예상되므로, 아래와 같은 경영상 시사점이 있을 것으로 예상됨.
- 유가 상승은 경기침체로 연결될 가능성이 있으며, 정부의 역할이 중요하므로 정부의 정책과 그 영향을 면밀히 주시할 필요가 있음.
- 경기 침체기에는 마케팅 방향, 효율수준 결정, 사고시 보상관리 등 자동차보험의 운영에 필요한 여러 요소들이 영향을 받으므로 정부의 정책과 그 효과가 어떻게 나타나는지 지속적으로 모니터링하여 선제적으로 가격, 손해사정 및 마케팅 활동에 반영을 검토해야할 시점임.
- 유가급등일로부터 경기침체가 발생하는 시점까지 약 8~13개월의 여유가 있는 것으로 예상되므로, 이 기간에 경기 침체시 나타날 수 있는 역기능을 분석하고 대비책을 마련할 필요가 있음.
- 미국의 과거 예를 보면, 유가 정점일로부터 경기침체 일까지 약 8~13개월의 시차가 존재함.
- 따라서 이기간 동안 유가 변화의 추이를 지속적으로 관찰하여, 경기침체 가능성을 점검하고 1997년 12월 외환위기 직후 경기 침체시 나타난 현상을 분석하여 대비할 필요가 있음.
- 유가급등이 진행되는 상황에서의 효율인하 경쟁은 신중히 하여야 할 것으로 판단됨.
- 유가급등으로 자동차운행이 줄어들면 손해율이 개선될 수 있으나, 효율조정은 손해율에 영향을 줄 수 있는 여러 요소의 영향 정도를 파악한 이후 이루어져야 할 것임.

- 예를 들면, 최근 자동차 손해율에 영향을 줄 수 있는 사회적 요인으로 교통법규 위반자에 대한 사면과 유가급등에 편승한 공임 및 부품가격 인상 요인, FY'07과 같은 영업수지 적자 가능성 등이 종합적으로 고려되어야 함.
- 유가급등으로 경기침체가 확실한 경우에는 경기침체 지속기간이 장기라고 예상되고 손해율이 개선되었다면 요율을 인하하여야 하며, 1997년 12월 외환위기 이후와 같이 단기간에 그친다면 신중한 요율조정이 필요함.
- 경기침체로 인한 손해율 개선 효과를 요율조정에 반영하는 경우는 경기침체 지속기간과 연관성이 있으므로, 경기침체 지속기간에 대한 지속적인 관심이 필요함.
- 경기침체가 장기화될 경우 현행 보험료 대비 위험도가 낮아져 손해율이 개선될 수 있으나, 경기침체가 1997년 12월 외환위기 때처럼 단기간에 그칠 경우 손해율 개선효과가 일시적으로 발생하고 이후 손해율이 악화될 수 있는 개연성도 있음.
- 유가급등은 전 세계경제 특히, 미국 등 우리나라 경제와 밀접한 관계를 맺고 있는 국가에 영향을 주고 있으므로 경기침체 지속기간을 판단하기 위해서는 전세계의 경기상황과 우리나라 정부의 정책을 모두 주시하여야 할 것임.
- 유가급등으로 경기침체가 확실할 경우 자동차등록대수 성장률이 낮아질 것이므로 경영목표는 자동차시장 성장이 아닌 수익극대화가 되어야 할 것임.
- 1997.12월 외환위기 이후 경기침체기에 약 3년간 자동차보험 등록대수 성장률이 둔화되었으며, Lutz(2007)의 연구결과도 미국에서 경기침체기에 자동차 판매대수가 줄어든 것으로 나타남.
- 따라서, 보험회사는 경영목표로 대수증가를 동반한 성장보다는 손해율이 좋은 우량계층에 대한 영업 강화(우량계층에 대한 MS확대), 고정사업비의 하방경직성으로 인한 사업비율 상승가능성 대비 등 수익성 위주营业을 검토하여야 할 것임
- 유가 상승이 보험종목/차종별로 달리 영향을 미칠 것으로 예상되므로 위험도에 부합된 요율적용이라는 측면에서 보험종목 및 차종간 요율적용의 형평성을 반영하여야 할 것임.
- 현재 예상되는 현상은 개인용자동차보험(플러스 개인용 포함) 중 연료효율이 낮은 대형승용차, 다인승 1종 및 2종 그리고 영업용 자동차중 소형화물자동차 등의

운행감소와 경·소형승용차의 운행증가임.

- 또한 물적 담보는 원가상승효과가 단기간에, 인적담보는 장기간에 나타날 개연성이 있으므로 물적담보와 인적담보 요율수준은 각 담보의 원가상승 동향을 잘 판단하여 결정하여야 할 것임.
- 긴급출동서비스와 같은 유류보조상품, 보유불명자동차에 대한 자기차량손해담보 및 보험사기 등 경기상황에 따라 도덕적해이가 발생할 수 있는 부분에 대한 점검이 필요함.
- 손해사정을 강화하여 보험사기를 사전에 예방할 수 있도록 시스템을 재점검할 필요가 있으며, 기타 도덕적 해이를 유발할 수 있는 제도를 점검하여야 할 것임.