

“충전 기반의 LPG업계 발전 방안 모색”



손병헌 부회장
한국LPG가스공업협회

LPG가격 낮추기 위한 정부 정책협력 유도

“충전업계의 변화를 기반으로 LPG산업의 발전을 이끌어 낼 수 있도록 노력해 나갈 생각입니다”

손병헌 한국LPG가스공업협회 부회장은 협회 부회장으로 부임한 지 100일이 못 됐지만 LPG업계와 관련된 100대 과제를 발굴해 올해 하반기부터 계획한 스케줄에 따라 차근차근 진행시켜 나갈 방침이라고 말했다.

손병헌 부회장은 현재 부탄 수요는 늘고 프로판은 줄어드는 모습을 보이는 LPG산업을 균형있고 조화롭게 성장하기 위해 국회와 정부, 유관기관 및 LPG업계와 협력을 강화해 나가야 된다고 강조했다.

특히 정체 수준에 머물고 있는 프로판 부문의 활성화를 위해 배송센터 도입 등 다양한 방안이 검토돼야 한다고 지적했다.

충전 LPG유통구조로는 프로판이 타 연료와 가격 경쟁력을 가질 수 없다고 전제한 뒤 경쟁력 상실은 충전업계는 물론 판매업계, LPG종사자들이 모두 공멸할 위험성을 낳게 된다고 우려했다.

LPG업계가 먼저 협력해야 하겠지만 무엇보다 중요한 것은 정부의 정책 추진 의지라고 지적했다.

이해 당사자들의 반대는 있을 수 있지만 LPG산업이 올바른 방향으로 나갈 수 있도록 하기 위해 정부의 일관성 있는 추진력이 뒷받침해야 된다고 강조했다.

이와 함께 LPG산업은 LPG운송비, 관리비, 인건비 등 각종 비용 인상분을 제대로 반영하지 않았는데도 도시가스 대비 LPG가격이 비싼 것이 현실이라고 설명했다.

물론 LPG업계에서도 용기재검사기간 연장 등 각종 비용을 줄여 프로판산업의 경쟁력 강화를 위해 협회를 중심으로 다양한 노력을 펼쳐왔지만 이런 환경을 바꾸기 위한 LPG업계 스스로의 노력도 부족했던 것이 사실이라고 털어놨다.

하지만 도시가스가격 인상 억제를 위한 손실분 보전 등과 같은

“LPG용기 재검사 기간 연장을 비롯해 LPG경차 보급 활성화 등 LPG산업이 성장해 나갈 수 있도록 노력해 나갈 것”

정책만 펼칠 것이 아니라 LPG에 대한 관심과 지원 정책이 필요하다고 강조했다.

손병헌 부회장은 “도시가스가 공급되지 않는 지역에서 취사·난방용 연료로 사용되는 LPG에 대한 개별소비세 폐지를 비롯해 부가세 감면 또는 면세 등을 통해 에너지간 적정 가격이 유지될 수 있도록 하는 것이 바람직하다”고 언급했다.

에너지의 97%를 해외에 의존하는 우리나라 현실을 고려할 때 에너지원별 비율을 적정화하고 균형있게 발전할 수 있도록 하는 것이 위기 대응능력을 키우고 소비자들의 에너지가격 부담이 적정하게 분산될 수 있을 것이라고 내다봤다.

손 부회장은 “부임 이후 3개월을 보내면서 유수륜 회장이 가스안전촉진대회에서 동탑산업훈장을 수훈하는 경사가 있어서 보람된 일로 기억된다”라며 “LPG용기 재검사 기간 연장을 비롯해 LPG경차 보급 활성화 등 LPG산업이 성장해 나갈 수 있도록 노력해 나갈 것”이라고 다짐했다.

그러면서도 정부 지원을 받는 LNG와 달리 시장 자율기능에 맡겨진 LPG가격이 최근 급등해 서민계층인 LPG소비자들의 부담이 가중되는 등 우려스러운 측면이 많다고 강조했다.

손 부회장은 사업 다각화 차원에서 협회 프로판발전특별위원회로 하여금 DME-LPG 혼합연료 시범사업 추진위원회를 구성해 충전업계에 접목할 수 있는 사업형태인지 등에 대한 방안도 검토중이라고 설명했다.

정부와 가스공사가 중심이 돼서 진행하고 있는 DME-LPG 연료혼합이 중장기적으로 고유가 상황에서 LPG소비자와 사업자에게 도움이 될 수 있는 좋은 결과가 나오길 기대하면서 오는 28일부터 31일까지 중국 산업시찰을 다녀올 계획이라고 언급했다.

특히 회원사의 권익을 보호하고 회원들이 관심을 갖고 직간접적으로 참여할 수 있도록 협회의 기능과 역할도 강화해 나가는데 역점을 둘 생각이라고 밝혔다.

이를 위해 협회에서 운영중인 가스사고배상책임보험에 충전소의 참여율을 높이기 위해 지난 5월부터 공제료를 소급 인하하는 등 많은 혜택을 누릴 수 있도록 노력하고 있다고 강조했다. 손병헌 부회장은 1951년 경북 의성 출신으로 영천고, 방송통신대 행정학과를 졸업했다. 검찰에서 첫 공직생활을 시작한 손병헌 부회장은 상공부 수송기계과, 중소기업정책과, 산자부 원자력산업과, 산업표준품질과 서기관, 일본 경제산업성 파견과장 등을 거쳐 지식경제부 안전대책팀장으로 공직을 마무리하고 지난 6월 한국LP가스공업협회 부회장으로 부임했다.

[투데이에너지]



한국LPG가스공업협회
권 순 영 전무

천연가스자동차 과연 고유가시대 대안인가?

최근 국제유가 급등과 환율상승으로 수송용에너지 가격도 동반 상승하며 한때 휘발유와 경유의 리터당 소비자가격이 2,000원에 육박하고, LPG가격도 1,000원대를 돌파 1,070원까지 치솟았다. 현재는 일부 가격이 인하되긴 하였으나 여전히 자동차 운전자들은 연료비 부담으로 큰 어려움을 겪고 있다.

반면 최근 고유가시대에도 불구하고 저렴한 연료가격에 청정성까지 내세워 천연가스(CNG)자동차에 대한 관심은 높아지고 있다. '08.8월 현재 수송용 연료의 소비자가격은 휘발유 1,725원/ℓ, 경유 1,689원/, LPG 1,067원/, CNG 700원/m³으로 단연 CNG가격이 가장 저렴하다.

이런 이유로 '04년 11대, '05년 28대에 그쳤던 CNG승용차개조 누적대수가 금년 상반기 기준으로 324대를 넘어섰다. '04년대비 약30배나 증가해 연증가율 200%를 상회하고 있다.

또한, 최근들어 CNG택시 출현문제가 대두되고 있으며, 일부지역에서는 택시를 CNG로 개조하여 시범운행까지 하고 있다. 또 다른 지역에서는 국회의원이 LPG택시를 CNG로 전환시 개조 및 교체비용을 정부가 예산범위 내에서 지원하도록 하는 법안을 추진하는 등 택시업계가 CNG연료에 대해 많은 관심을 보이고 있다.

최근 가파른 CNG승용차개조 증가세와 택시업계의 CNG연료에 대한 관심에는 다음과 같은 이유가 있다.

국내 수송용연료인 휘발유, 경유, LPG에는 교통에너지환경세 및 개별소비세, 교육세 등의 명목으로 리터당 737원, 523원, 226원의 세금이 각각 부과되어 소비자가격을 형성하고 있다.



그렇지만 CNG의 경우는 상황이 조금 다르다. 아직까지는 버스이외에 수송용연료로의 CNG수요가 미미하기 때문에 별도로 개별소비세 외에는 별도의 세금이 없고, 단지 산업용 도시가스 요금에 준해서 시도지사의 승인을 거쳐 가격이 형성되고 있기 때문에 결과적으로 타 연료에 비해서 가격이 저렴할 수밖에 없는 구조를 가지고 있다.

이런 상황에서는 당분간 CNG승용차 개조대수는 지속적으로 급증할 것으로 예상되며, 이로 인해 휘발유, 경유, LPG자동차 운전자와 CNG자동차 운전자간의 형평성 문제는 물론 나아가 세금이 없는 수송용 CNG수요 증가로 세수감소 문제까지도 야기될 수 있을 것이다.

하지만 향후 CNG자동차가 계속해서 증가하게 된다면 당연히 CNG도 수송용연료로서 그에 합당한 세금을 부과해야 하며, 그렇게 되면 현재의 가격 메리트도 사라져 차량개조 붐의 기현상도 사라질 것으로 예상된다.

그리고 LPG택시의 CNG택시로 전환시 개조비용을 정부가 지원하는 방안에 대해서는 대기환경보전법 취지에도 맞지 않을 뿐더러 LPG택시와 CNG택시의 경제성을 내부적으로 검토해 본 바로는 CNG택시의 경제성이 LPG택시보다 그렇게 낙관적이지만은 않은 것으로 나타났다.

실제로 택시연료로 사용되는 LPG는 '08.5.1부터 전면 면세로 공급되고 있기 때문에 CNG와의 가격차가 크지 않고, 대당 소요되는 개조비용(약400~600만원)과 충전인프라가 충분하지 못한 점, 그리고 택시의 1일 이동거리가 많음에도 불구하고 1회충전시 주행거리가 짧다는 점

특히, 현재 CNG가격은 정부의 가격인상 억제 정책으로 소비자가격이 적정 가격보다 낮은 선에 형성되어있으나 곧 정부가 국제가격 인상분을 반영해 향후 단계적으로 인상할 예정이란 점을 감안하면 안전성 및 편리성은 제쳐두고 경제성만을 놓고 보더라도 그다지 매력적이지는 않아 보인다.

여기서 LPG업계 아니 가스업계에 종사하는 한 사람으로서 LPG와 CNG가 공존 상호 발전하기 위한 몇 가지 방안을 제안코자 한다.

'06.2.16 개최된 과학기술장관회의에서 '저공해 LPG버스 실용화사업'은 추진하



지 않는 대신 중소형 차량은 LPG로, 대형차량은 CNG로 역할분담을 구분한바 있다. 우리 LPG업계로서는 아쉬움은 컸지만 정부 방침을 받아들였다.

이제는 정부가 당초 계획대로 연료간 역할분담을 명확히 해서 대형은 CNG 또는 LNG, 중소형은 LPG라는 기본 방침아래 양 업계가 중복투자나 쓸데없는 출혈 없이 기존 인프라를 충분히 활용하면서 상호 발전적인 방향으로 성장해 갈 수 있도록 역할을 해주어야 한다.

또한 휘발유, 경유, LPG와 함께 천연가스 즉 CNG에도 에너지간 공정경쟁이 이루어질 수 있도록 조속한 시일 내에 적절한 세금을 부과토록하여 아직 CNG개조 차량이 많지 않은 시점에 조치가 취해지는 것이 차후 CNG개조차량 소유자의 반발 등 부작용을 최소화 할 수 있을 것이다.

CNG세금을 추가로 부과하는 것이 어렵다면 형평성차원에서 LPG세금을 CNG와 동등하게 대폭 인하해 줄것을 제안한다.

아울러 LPG와의 형평성을 고려, 관련법을 개정하여 CNG차량의 경우 사용자를 대형차 등으로 제한하는 규정도 마련되는 것이 바람직할 것이다.

현재와 같은 고유가시대에 연비에 따른 소비 쏠림현상은 당연한 것이다. 다만 정부는 일관된 정책과 에너지간 균형발전을 염두에 두고 미래지향적인 한발 앞선 정책이 필요할 것이다.



노인 가스충전원 파견사업 협약식 체결

한국LPG가스공업협회

‘08.9.12 우리협회와 보건복지가족부는 LPG충전소의 충전업무에도 노인 인력을 활용하는 업무 협약을 체결했다.

이번 협약식을 통해 매년 300명씩 노인 가스충전원을 채용해 2012년에는 전체 종사자의 약 30%(1,500명)를 목표로 하고 있다.

이날 협약식에서 우리협회 유수문회장은 “노인들에게는 건강한 노년을 보낼 수 있는 일자리를 제공하고, 충전소는 안정적인 인력운영이 가능하므로 앞으로 적극 시행할 예정”이라고 언급했고, 보건복지가족부 이봉화 차관은 “정부의 재정 지원만으로는 일자리를 희망하는 어르신들의 욕구를 충족하기 어려우므로, 정부에서는 가스충전원 등 민간분야에서 노인들

노인가스충전원 파견사업



에게 적합한 일자리를 계속 창출하여 더 많은 어르신들에게 일할 기회를 제공할 예정”이라고 말했다.

이번 업무 협약은 그간 노인일자리 사업으로 추진해 왔던 주유원 파견사업이 주유소와 참여 노인들의 호응에 힘입어 지속적으로 확대됨에 따라, 보다 많은 노인들에게 일자리를 제공하기 위해 가스충전원 업무까지 노인일자리 영역을 확대하

게 된 것이다.

지난해 하반기 3개월간에 걸쳐 우리협회와 한국노인인력개발원이 시범사업을 실시한 결과, 주유소에서 발생할 수 있는 혼유 사고가 전혀 없고, 대부분 월급제(4대 보험 적용)이기 때문에 근무조건이 매우 안정적인 것으로 나타났다.

가스 충전원으로 참여하는 노인들에게는 1일 8시간 근무로 월 80~90만원의 임금을 지급하게 돼 생계유지를 목적으로 일자리를 찾는 노인들에게 좋은 소득원이 될 것으로 예상된다.

앞으로 우리협회는 전국 14개 지회와 더불어 가스충전원 전문교육 및 실습충전소 제공, 가스충전소간 구인·구직 DB 연계, 노인가스충전원 채용 확대 및 수요처 개발을 위한 다각적 활동 등을 적극 펼칠 예정이다.

아울러 한국노인인력개발원은 사업 수행기관을 통하여 가스충전원을 희망하는 노인들을 모집하고 업무에 필요한 기본지식과 예절교육 등을 실시한 후 충전원으로 파견하고 사후 관리까지 담당할 예정이다.

문의 : 보건복지가족부 노인지원과 02-2023-8161, 8168,
한국노인인력개발원 02-6007-9140 ~ 4