

LPG택시가 관건 ...에너지간 역할분담 유지돼야

CNG, 전기 등 경쟁연료 LPG영역 호시탐탐 노려
LPG 신차 출시 이뤄져야...차기 세제개편이 좌우



수송용 연료 간 경쟁이 심화되면서 LPG충전소의 앞날도 불투명해지고 있다.

가스신문 김재형기자

나름대로 탄탄대로를 걷던 LPG자동차시장에 심상치 않은 기운이 감지되고 있다. 그동안 꾸준히 증가하던 부탄소비량이 감소세로 돌아섰으며 LPG자동차의 점유율도 뒷걸음질치고 있기 때문이다.

중·소형 자동차시장은 그동안 휘발유와 경유, LPG로 대변됐지만 고유가와 새로운 기술의 등장으로 CNG차, 전기차 등의 진입이 더욱 빠르게 진행되고 있다.

LPG충전업계의 한 관계자는 “LPG업계가 방심하다가 LPG자동차시장이 붕괴될 수 있는 중요한 시점”이라며 “나는 괜찮겠지 하는 안일한 생각을 하면 급변하는 수송용 시장에서 LPG가 설자리가 없어질 수 있다”고 말했다.

이처럼 부탄자동차시장에 대해 우려 섞인 목소리를 하고 있는 실정에서 왜 이 같은 분위기가 형성되고 있는지 알아보기 위해 부탄소비량 현황, LPG자동차 등록대수, 위협요소, 향후 전망 등을 보다 면밀히 알아본다.

유종별 자동차 현황

유종별 자동차현황을 보면 LPG자동차는 2001년에 142만대 수준에서 2009년에는 240만대를 기록하는 등 가파른 성장곡선을 그렸다. 8년의 기간 동안 LPG자동차는 98만대가 늘어 69% 가량 시장개척을 이뤄냈다. 같은 기간동안 경유자동차는 2001년 402만대 수준이던 것이 2009년에는 628만대로 늘어났다.

2001년부터 2009년까지 경유자동차는 226만대가 늘어 56.2% 증가했다. 경유자동차의 증가세도 만만치 않았던 셈이다. 휘발유 자동차는 2009년 기준으로 855만6488대가 등록돼 2001년 741만7458대에 비해서는 113만9030대(15.3%) 늘어났다. 휘발유자동차는 종류도 다양하고 신규차종의 보급도 원활히 이뤄지다 보니 가장 무난하다는 평가가 나오고 있다.

올해 상반기의 경우 LPG자동차 보급대수와 점유율 등이 지난해 말과 비교해 하향세를 기록한 반면 휘발유와 경유자동차의 보급은 늘었다. 국토해양부의 유종별자동차 등록현황을 살펴보면 2011년 6월말 기준으로 LPG자동차 등록대수는 244만2073대로 2010년 12월말 244만3575대보다 1502대(▽0.06%) 줄었다. 반면 경유자동차는 12만6511대(△1.95%) 늘어 660만9934대가 운행되고 있으며 휘발유자동차의 경우 18만7367대(△2.1%) 증가한 909만4436대가 등록됐다.

운수용 부탄수요를 보면 2001년에는 334만2000톤이 소비됐으나 이후 꾸준히 늘어 2009년에는 447만9000톤을 기록했다. 이 기간 동안

111만7000톤이 늘어났다는 점에서 34%의 시장이 확대된 셈이다. 하지만 올해 상반기에는 수송용 소비가 무려 전년도 동기와 비교해 10만5000톤(▽4.8%) 줄어든 206만3000톤을 기록했다. 수송용부탄은 노후된 LPG자동차의 대체차 영향으로 소비가 줄어들 것이란 우려대로 올해부터 본격적으로 소비가 줄어드는 양상을 띠고 있다.

수송용 시장 경쟁 치열

클린디젤은 심도 깊은 기술개발을 통해 환경문제를 극복하고 있으며 정유업계의 대대적인 홍보를 앞세워 시장개척에 나서고 있다. 다만 많은 수의 전문가들이 '클린디젤'이란 용어에 대한 정의가 애매하다는 지적을 하고 있다.

클린디젤의 사전적 의미는 커먼레일, 터보차저 등의 신기술을 통해 디젤엔진의 연비효율을 높이고 지구 온난화를 유발하는 배기가스 배출저감에도 기여하여 동종의 일반적인 가솔린엔진 자동차보다 이산화탄소 배출량이 25% 적은 것을 칭한다. 이 같은 점을 내세워 클린디젤은 승용차부분에서는 LPG자동차는 위협하고 있으며 대형차의 경우 디젤하이브리드기술을 통해 CNG버스의 시장을 위협하고 있다.

특히 전기차의 등장은 LPG자동차의 입지를 크게 흔들 수 있는 존재로 부상하고 있다. 전기차가 화제로 떠오르는 게 이르다는 지적도 많지만 기아차는 박스형 경CUV '탐(TAM:프로젝트명)'의 전기차 버전을 올 연말 출시할 예정이다. 전기차가 보급되기 위해서는 충전소인프라 문제 등 풀어야 할 과제가 많은 것도 사실이지만 주변

여건만 형성될 경우 LPG자동차를 위협할 수 있는 존재로 지목되고 있다.

승용차 부문에서 CNG승용차의 약진이 눈에 띄고 있다. 올해 8월 기준으로 CNG승용차는 비사업용의 경우 2683대가 운행되고 있으며 사업용으로는 784대가 운행 중이다. 전년도 동기에 비사업용은 1653대, 사업용은 304대가 운행 중인 것을 감안하면 수치상으로는 크게 증가하고 있는 셈이다. 사업용은 택시 등으로 대변될 수 있는데 두 배 가까이 증가한 점을 미뤄 택시사업자의 CNG전환이 가속화되고 있는 것으로 보인다.

더욱이 일부 도시가스사에서는 신규시장 개척을 위해 수송용 CNG분야에서 택시시장이 우선돼야 한다는 주장을 하고 있다. 이들 도시가스사들은 법인택시 회사와 업무협약을 맺고 CNG자동차 보급에 적극 나서고 있다.

앞에서 살펴본 외부요소가 있다면 내부의 문제도 산적해 있다. 올해 상반기 LPG자동차의 판매실적을 살펴보면 택시용 LPG자동차의 판매는 꾸준한 반면 일반인이 선택할 수 있는 LPG자동차의 인기는 부진한 것으로 나타났다. 이는 신규 LPG자동차의 부재현상이 심각하기 때문이다.

LPG신차라고 부를 수 있는 것은 지난 7월경 선보인 한국GM의 올란도 LPG모델뿐이다. 아반떼 LPG하이브리드의 경우 이미 새로운 모델이 출시된데다 가격이 비싸다 보니 보급이 저조하다. 더욱 우려되는 것은 앞으로도 신규 LPG자동차 소식은 전무하다. 내년 하반기에나 기아차의 카렌스 후속모델이 나올 것으로 예상되고 있다.

LPG신차, 한줄기 희망도

지식경제부는 장애인·국가유공자 등이 5년 이상 사용한 LPG차량의 일반인 판매를 허용하도록 액화석유가스의 안전관리 및 사업법 시행규칙을 개정했다. 이번 조치는 최근 장애인의 LPG중고차 처분 시 재산상 손실에 대한 민원 및 제도개선건의 등이 제기됨에 따라 장애인의 복지증진과 함께 LPG수급안정, 안전관리 등을 종합적으로 검토하여 마련하게 된 것이다.

이에 11월부터는 일반인들도 중고 LPG자동차를 구입, 운행할 수 있는데 벌써부터 중고차시장에서 LPG자동차에 대한 소비자들의 관심이 나타나고 있는 것으로 알려졌다. 현재 장애인·국가유공자용 92만대의 LPG차량이 등록돼 있는 것으로 조사됐다.

이와 함께 자동차의 평균 에너지소비효율이 정해졌으며 LPG자동차의 경우 연료의 특성을 감안해 보정계수가 적용됐다. 환경부는 자동차 평균 에너지소비효율기준·온실가스 배출허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시를 발표했다. 평균 에너지소비효율 계산 시 LPG자동차의 에너지소비효율은 제7조에 따라 측정된 에너지소비효율의 1.26배로 적용했다. LPG업계에서는 그동안 연비기준 등으로 결정될 경우 가스는 기체인 만큼 상당히 불리하게 작용할 것으로 우려해 왔다.

소문으로만 무성하던 쉐보레 올란도 LPG모델의 출시도 LPG업계 입장에서는 한줄기 희망과 같았다. 최근 몇 년 간 경쟁력 있는 LPG자동차의 부재로 고민이 커지던 LPG충전업계에 큰 힘이 실리

고 있다. 다만 아쉬운 것은 웨보레가 LPG자동차의 부흥을 이끌었던 레조의 후속모델 느낌이 강한데 한국GM에서 세계시장을 대상으로 차를 출시하다 보니 경유용으로 판매가 많이 되고 있다.

또한 휘발유와 LPG의 바이퓨얼로 선보인 모닝 경차 판매가 호조를 띠고 있다는 것도 반가운 뉴스다. 기존에 판매되던 LPG경차는 휘발유와 비교해 100만원 가량 비싸서 소비자들의 원성이 잦았는데 바이퓨얼 모델은 여기에 30만원이 더 추가돼 130만원 고가를 형성했다. 때문에 LPG업계에서는 LPG경차의 인기가 시들해질 것으로 우려했으나 오히려 소비자 반응이 좋은 것으로 나타났다.

앞으로의 해결과제

현실적으로 LPG자동차의 생존은 주 소비처인 택시사업자들이 쥐고 있다 해도 과언이 아니다. 지금 당장은 아니라 하더라도 만약 택시가 정책적으로 새로운 연료를 사용하는 차량으로 옮겨갈 경우 LPG업계에는 말 그대로 직격탄을 맞게 되는 셈이다.

택시라는 고정시장이 없어지면 그나마 미약하게 이뤄지고 있는 자동차사의 기술개발은 기대하기 어려울 것이다. 특히 택시에 사용되는 LPG가 면세로 공급되고 있는 실정에서 CNG가 택시화되는 건 파괴력이 엄청날 것으로 우려되고 있다. 때문에 가스 간 균형발전 차원에서라도 현재처럼 LPG는 중소형 위주로, CNG는 대형 위주로 보급하는 정책을 유지시켜야 한다.

이와 함께 현재 CNG연료는 세계상의 혜택을

누리는 만큼 하루 빨리 다른 수송용 연료와 마찬가지로 과세를 통해 형평성을 맞춰야 한다는 의견에도 힘이 실리고 있다.

LPG자동차의 앞날을 가름하는 것은 무엇보다도 수송용 연료 세계개편이 가장 중요하다는 게 대다수 전문가들의 의견이다. 현재 정부에서는 다양한 연구용역을 통해 적절한 연료별 세금 비율을 고심 중이다. 에너지세계개편과 일맥상통하는 측면에서의 또 다른 요인은 세계상의 이점과 함께 진행되는 안정적인 LPG가격이다. 세계개편의 목표가 휘발유:경유:LPG 연료간의 비율을 100:85:50으로 정했다고 하지만 LPG의 국제가격이 올라가면서 실제 경쟁력은 경유자동차에 비해 뒤처지기도 했기 때문이다.

이와 더불어 LPG자동차의 기술개발도 뒤따라야 한다. 현재 가솔린엔진은 실린더 직접분사기술(GDi)을 적용하여 생산하고 있으며 기존 엔진 대비 효율 및 이산화탄소 배출량이 20% 정도 개선될 것으로 예측된다. 2005년 경 국내 LPG엔진 기술은 액상분사기술을 완성차에 적용하면서 소비자 만족도를 크게 향상시켰을 뿐만 아니라 세계적으로도 주목을 받았다. 현재는 다음 단계로 평가되는 LPG직접분사(LPDi)와 관련해 연구기관에서 초기 단계 수준에서 진행되고 있다.

하지만 현재 자동차 제작사들은 LPG자동차에 대한 기술개발을 상대적으로 미루고 있는 분위기다. 이런 상황에서 과거처럼 연료공급사들이 나서 새로운 기술개발을 장려하는 것이 수반돼야 한다는 것이다.