

2011년 그린카 발전방안

- '넥스트 그린카의 대안, 클린디젤'



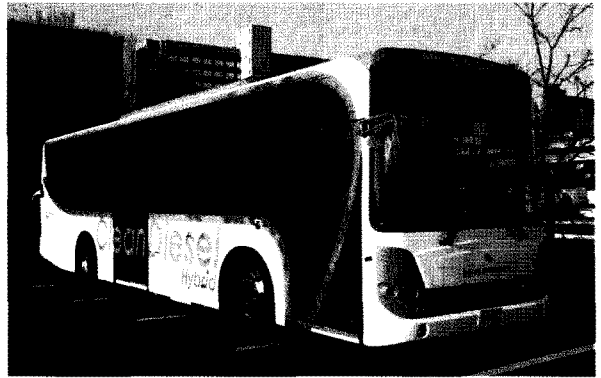
지난 2010년 8월 9일, 서울 행당동에서 발생한 천연가스(CNG) 시내버스의 가스통이 폭발하는 사고가 일어났다. 20대 여자승객의 발목이 절단되고 행인 17명이 부상당한 악몽과 같은 사고였다. 서민의 발인 대중교통에서, 그것도 천연가스를 내뿜지 않는 '깨끗한' 이미지의 CNG 버스 폭발사고는 모든 이에게 경악을 안겨주기에 충분했고, 아직까지도 대부분의 시민의 뇌리에는 시내버스 이용에 대한 불안감이 남아 있다.

하지만 환경친화적인 대중교통의 필요성은 무시할 수만은 없는 노릇이다. 실제로 CNG버스 도입이후 서울의 미세먼지 농도는 2006년 74 μ g에서 2010년 상반기 54 μ g로 감소했다. CNG의 친환경성은 살리고, 안전성을 높이기 위한 대책이 필요하다. 그렇다면, 선진국은 어떻게? 환경에 둘째가라면 서러울 유럽은 클린디젤 자동차에서 그 답을 찾고 있다.

디젤자동차보다 배출가스는 현저히 줄이면서 동급 가솔린차 대비 효율이 높은 고효율시스템이 장착된 클린디젤 자동차는 연비와 CO₂ 배출량, 모두 가솔린차보다 우수해 에너지와

환경이라는 두 마리 토끼를 잡을 수 있는 대안으로 각광을 받고 있다.

과거 디젤차는 매연발생이 많아 환경오염의 주범으로 지목받기도 했지만, 세계 각국의 배출가스 저감기술 발전 노력으로 미세먼지 발생량이 획기적으로 감소하였고, 최근에는 질소산화물 배출기준을 매 5년마다 2배씩 강화해 마침내 배출가스 기준을 2014년부터 가솔린 엔진과 동등한 EURO-6으로 격상하는 계획을 발표하였다.



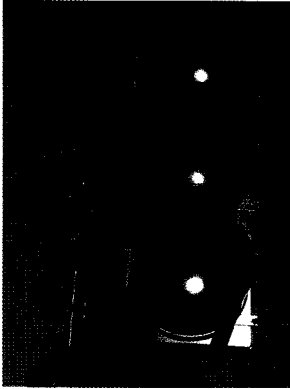
클린디젤차가 가장 현실적인 '넥스트 그린카'

1990년대 초반만 해도 유럽의 디젤차량 비중은 10%안팎에 머물렀으나 이같은 노력에 힘입어 디젤차량 보급은 급속도로 진행되고 있다. 프랑스와 벨기에의 경우 이미 70%가 넘고 이탈리아는 50%, 독일과 영국도 40%를 웃돌고 있다.

이렇게 디젤차량의 출력연비 및 유해배출 저감기능이 비약적으로 향상하면서 불확실성이 큰 친환경차 시장에서 클린디젤차는 인프라 구축과 배터리 가격으로 실용화에 10년 이상이 걸리는 '퓨처 그린카'인 전기자동차나 수소연료전지차와 달리, 별도의 인프라가 필요하지 않은 가장 가까운 '넥스트 그린카'로 자리잡았다.

하지만 국내실정은 아직 갈길이 멀다고 하겠다. 국내 클린디젤 주요부품의 대부분을 수입에 의존하는 등 기술수준이 취약하고, 디젤차는 가솔린차에 비해 진동과 소음이 크고, 배출가스 등으로 지저분하다는 고정관념이 여전히 존재하는데다가, 디젤차에 부과되는 환경개선부담금도 소비자의 구매를 망설이게 하는 요인으로 작용하고 있다.

정부는 이러한 문제점을 개선하기 위해 지난해 12월 제10차 녹색성장위원회 보고대회에서 2015년 그린카 120만대 생산을 목표로 하는 '세계 4강 도약을 위한 그린카산업



선진국에 비해 아직은 미비한 클린디젤 차량의 개발과 보급은 정부 혼자만의 힘으로는 할수 없는 일이다. 산·학·연·관 모두가 힘을 합해서 노력해야만 현재 자동차산업이 직면하고 있는 불확실성을 도약의 발판으로 바꿀수 있을 것이다. 다행히 최근 정유업계가 기계연구원과 공동으로 개발한 '클린디젤 하이브리드버스'를 출시하고, 클린디젤자동차의 부품개발과 조기양산을 위한 '클린디젤자동차 핵심부품산업 육성사업'이 예비타당성조사를 통과하며 국내 클린디젤차 산업발전을 위한 기반이 점차 마련되고 있다.

발전전략 및 과제'를 발표하고 클린디젤차를 포함하는 그린카 전 차종에 대한 지원을 체계적으로 추진하고 있다. 그동안 수입에 의존해왔던 클린디젤 커먼레일 핵심부품과 후처리시스템을 100% 국산화해 2015년 클린디젤버스를 양산하는 한편, 클린디젤차의 보급을 앞당기기 위해 EURO-3 기준을 미충족하는 차량이 후처리장치를 장착할 경우 보조금을 지원하고 있으며, EURO-6 기준을 만족하는 중소형버스 등을 구입할 경우에는 동급 가솔린차와 가격차이를 보조하는 방안을 검토 중에 있다.

다만, 선진국에 비해 아직은 미비한 클린디젤 차량의 개발과 보급은 정부 혼자만의 힘으로는 할수 없는 일이다. 산·학·연·관 모두가 힘을 합해서 노력해야만 현재 자동차산업이 직면하고 있는 불확실성을 도약의 발판으로 바꿀수 있을 것이다. 다행히 최근 정유업계가 기계연구원과 공동으로 개발한 '클린디젤 하이브리드버스'를 출시하고, 클린디젤자동차의 부품개발과 조기양산을 위한 '클린디젤자동차 핵심부품산업 육성사업'이 예비타당성조사를 통과하며 국내 클린디젤차 산업발전을 위한 기반이 점차 마련되고 있다.

최근 자동차산업은 그 어느 때보다 큰 변혁의 시대를 맞고 있는 것이 현실이다. 기후변화협약 등 각국의 환경규제는 지속적으로 강화되고 있고, 세계 각국은 이러한 위기를 극복하기 위하여 치열한 친환경차 개발경쟁을 벌이고 있지만, 아직까지 시장을 선도할 차종은 결정되지 않은 상황이다. 이러한 변혁의 시기에서 현실적인 그린카로 대두하고 있는 클린디젤차 산업발전을 위한 정부와 각계의 노력이 더해진다면 연비와 환경성, 모두에서 뛰어난 국산 클린디젤차량이 세계를 누빌 날이 멀지 않았으리라 확신한다. ◆