

# 엇갈리는 국내 전기차 시장점유율... '1강3약' 뚜렷

## 전기차 10만대 시대

### 올해 전기차 판매 97% 차지한 현대차그룹 적자 계속되는데...기여금 부담 커진 '르쌍쉐'

전기차 내수 판매가 연간 10만대를 돌파하며 국내 완성차 업체들 사이에 희비가 엇갈린다. 특정 전기차종은 출시되자마자 국내외에서 인기를 끌며 효자 역할을 톡톡히 하는 반면 일부 차종은 판매 실적이 저조해 애물단지로 전락하기도 한다.

이런 엇갈린 성적표 사이에서 국내 완성차 업체의 '말형' 격인 현대차그룹은 전기차 전성시대를 앞두고 탄탄한 입지를 구축하고 있다.

4일 한국자동차산업협회 등에 따르면 올해 1월부터 10월까지 국내 완성차 5개사의 전기차 판매량은 10만7783대로 사상 처음 연간 판매량 10만대를 돌파했다. 이 중 현대차는 6만573대, 기아는 4만4088대를 각각 판매하며 전체 판매량의 97%를 차지했다. 사실상 국내 전기차 시장은 현대차그룹이 독식하고 있다고 해도 과언이 아닐 정도다.

#### ◆국내 전기차 시장, '1강 3약' 뚜렷

현대차그룹의 전기차 신차들은 출시할 때마다 뜨거운 관심을 받고 있다. 올해 현대차가 첫 선을 보인 아이오닉 6는 사전계약 첫날 국내 완성차 모델 중 역대 최대치 3만7446대 사전계약 건수를 기록했다. 이에 앞서 사전계약 첫 날 2만 3760대 계약을 올린 2위 전기차도 다름 아닌 아이오닉 5였다.

현대차그룹은 전기차 신차를 꾸준히 내놓으며 시장 수요에 적극 대응하고 있다. 기아는 올해 9월 전용 전기차 EV6 연식 변경 모델을 내놓았고, 내년 상반기에는 EV9까지 선보일 방침이다.

반면 르노코리아와 쌍용자동차, 한국GM 등 이른바 '르쌍쉐'는 고민이 깊어지고 있다. 이들은 전기차 판매가 부진을 거듭하며 정부가 정한 '무공해차 목표 달성' 미달로 수십억 원에 달하는 기여금을 내야할 위기에 처했다.

현재 한국GM과 르노코리아는 그마저도 전기차를 전량 수입하고 있다.

GM은 오는 2025년까지 한국에서 전기차 10종을 선보일 계획이지만 국내에서 자체 생산할 계획은 없다는 입장이다. 르노코리아는 국내 전기차 시장의 후발주



자로 2026년이나 국내에서 전기차를 생산·판매할 계획이다. 쌍용차는 올해 전기차 SUV인 코란도 이모션을 출시했지만 판매량은 극히 미미한 수준이다.

#### ◆정부 '무공해차' 정책으로 내년부터 환경 기여금 늘듯

문제는 정부의 무공해차 보급 정책으로 국내 완성차 업체들은 총 판매 대수 중 일정 비율을 반드시 전기차 같은 친환경차로 채워야 한다. 이 무공해차 보급 정책 기준에 맞춰 판매량을 채우지 못하면 해당 완성차 업체는 기여금을 내야한다.

기여금 규모는 2029년까지 단계적으로 확대된다. 내년부터 2025년까지는 목표 판매에서 부족할 경우 1대당 60만원, 2026~2028년에는 150만원, 2029년부터는 300만원을 내야한다. 정부의 이 같은 정책대로라면 현대차그룹을 제외한 완

성차 업체들은 연간 수십 억원대 벌금을 낼 수 있다는 관측이다.

르쌍쉐로 불리는 완성차 3개사가 녹록치 않은 경영 환경에 직면해 있기 때문에, 시장에서 인기를 끌만한 전기차 신제품을 내놓기는 쉽지 않다. 결과적으로 3개사들은 환경 기여금을 내며 전기차 시장에서 버틸 것이라는 지적이다.

지난해까지 한국GM은 8년 연속 적자를 기록했고, 르노코리아도 2020년에 이어 지난해에도 적자를 보였다. 2020년 12월 회생절차를 개시한 쌍용차는 지난해 23개월만에 회생 절차가 끝났지만 아직까지 전기차 시장에선 눈에 띄는 성과는 없는 상황이다.

전기차 판매 10만대 돌파 시대를 맞아, 국내 전기차 시장의 '부익부 빈익빈' 현상이 내년이후 더 본격화할 수 있다는 관측이 나오는 것도 이 때문이다.

뉴스

## 전기차 중흥, 앞으로 넘어야 할 산은?

### 비용·충전 문제 더 쉬워져야...비싼 가격도 관건

국내 완성차 업체의 전기차 내수 판매량이 올해 10만대를 넘는 등 전기차 보급이 크게 늘었지만 앞으로 전기차 전성시대를 맞이하는 넘어야 할 산이 한 둘이 아니다.

탄소중립을 위해 세계 각국이 전기차 전환을 서두르는 가운데 이 추세에 부응하려면 국내에서 전기차 보급을 위한 숙제들을 속속 풀어야 한다는 지적이다.

당장 전기차 확대를 위해서는 비용이나 충전 문제가 더 쉬워져야 한다. 특히 내연기관차에 비해 여전히 비싼 전기차 가격 인하가 관건이다.

전기차 가격은 내연기관차보다 1.8~4.1배 비싼 상황이다. 한국자동차산업협회(KAMA)에 따르면 정부보조금이 없을 경우 전기차인 코나 EV는 4900만원, 수소전기차인 넥쏘는 7000만원인 반면 내연기관차인 코나 가솔린 모델은 단돈 2700만원에 그친다.

특히 수소전기차의 실제 생산비용은 1억1000만원으로 내연기관차의 4배가 넘는다. 내연기관차보다 높게 판매가를 설정하기 힘든 만큼 업체들이 손해를 보면서 생산·판매하는 실정이라는 설명이다. 이에 따라 영업 혁신과 생산비용 절감

을 통해 가격경쟁력을 확보하는 대책이 시급하다.

전기차 생산을 위한 비용이 내연기관차보다 높다는 것도 문제다. 전기동력차의 동력계 비용은 내연기관차의 2.6~3.7배에 달한다. 동력계 생산에 투입되는 비용이 전기차는 2600만원, 수소차는 3600만원인 데 비해 내연기관차는 900만원 수준이다. 이 때문에 동력계 생산비용의 감축 여부가 전기차 경쟁력을 좌우한다는 목소리도 나온다.

세계 각국은 보조금을 통해 전기차 보급을 적극 지원 중이다. 국내 전기차 확대도 정부 보조금 지원에 영향을 받는 모습이다. 특히 중국의 경우 배터리 리튬 용 전동차 보조금 지급 등에 대해 전폭적인 지원에 나서고 있다. 이 때문에 장기적으로 보조금이 지급되지 않으면 국산 전기차가 가격경쟁력을 가질 수 없다.

전기차 확산에 있어 또 다른 장애물은 충전 문제다. 내연기관차의 대당 주유시간은 3분 정도인 데 반해 전기차 충전에는 1시간까지 걸린다.

2025년 전기차 보급 목표가 113만대인 가운데 급속충전기가 1만5000기에 이를 것을 감안하면 급속충전기 1기당 차량은 지난해 2월 16대에서 2025년에는 최대 76대에 이를 전망이다. 충전소 구축이 차량 보급속도보다 느려 충전여건이 악화될 수밖에 없다.

중국에서는 교체식 배터리도 활성화하고 있다. 배터리 교환소에서 충전된 배터리와 사용한 배터리를 교체하고 이를 다시 충전하는 배터리 스와핑을 통해 배터리 충전의 맹점을 해소하고 있다. 이에 국내에도 전기차 배터리 스와핑 시스템

을 도입하는 것이 돌파구라는 주장이다.

권은경 KAMA 실장은 "전기동력차 보조금 등 구제지원 정책 유지 및 보완과 동력계 비용 완화 지원, 규모의 경제 실현을 위한 정책 지원을 통해 가격경쟁력을 높여야 한다"며 "내연기관차와 동등한 충전 편의성도 확보해야 한다"고 말했다.

김필수 대림대 미래자동차학부 교수는 "정부가 보조금을 유지해 전기차가 내연기관차 대비 얼마나 저렴한가가 중요하다"며 "아파트 지하 주차장에서 심야 충전을 편하게 할 수 있도록 충전 인프라도 확대해야 한다"고 밝혔다.

<b>호남신문</b> i-honam.com	<b>대표전화 (062) 229-6000</b> 광주서구운천로213스카이랜드 309호
회장·발행인·편집인 <b>김 평 호</b> 편집국장 <b>직무대리 서 선 옥</b>	
동부취재본부	전남 순천시 <b>충효로 63 가동 2호</b> (061) 905-2011
서울취재본부	서울시 노원구 <b>공릉로 62가길 16-1</b> (02) 2238-0003
기사제보 (062) 222-2580	광고직통 (062) 228-2580 팩스 (062) 222-5547
등록번호 광주가 00021 (연간) / 1946년 4월 창간 / 구독료 월 10,000원 1부 500원 인 쇄 mpn	
본지는 신문 윤리강령 및 그 실천 요강을 준수합니다.	

## 호남신문 후원 및 회원제 시행합니다

결코 쉽지 않은 길이지만 저희가 개척하겠습니다.  
지금보다 건전해질 수만 있다면 어렵지만 마다하지 않겠습니다.  
외부로부터의 어떠한 압력이나 간섭에서도 자유롭기 위해서라면 당장의 손익에 급급해 하지 않겠습니다.

호남신문의 후원 및 회원제를 시행합니다.  
액수의 많고 적음을 떠나 회원 여러분의 피와 땀이 배인 후원금을 소중히 접수하겠습니다.  
후원금으로 광고의 일부를 대체해 광고주의 유무형 압력 등 편견된 침묵으로부터 탈피해 자유로운 제작이 이뤄질 수 있도록 할 것 입니다.  
호남신문은 후원 및 회원제의 시행으로 왜곡되지 않은 정론을 펼치는데 지역언론의 선봉장 역할을 자임합니다.

전국 일간지 최초로 복지면을 할애해 사회적 약자와 취약계층의 권익향상에 힘쓰고 있는 호남신문은 후원회원제를 통해 보다 더 굳건하게 뿌리를 내릴 수 있도록 노력하겠습니다.  
당장 눈에 띄는 획기적인 성과를 기대하겠습니까마는 한 걸음 한 걸음 내딛다보면 작은 내가 모여서 강을 이루듯 우리가 지향하는 목표점에 다다를 수 있지 않을까 합니다.  
호남신문은 후원 회원들의 자발적 후원으로 운영되는 시스템을 차차 정착시켜 나갈 것입니다.  
호남신문의 작지만 큰 변화의 몸부림에 시도된 여러분의 적극적인 동참을 기대합니다.

