



전기차 시대 광주·전남이 이끈다

인프라 탄탄...대표기업 잇단 등지 '녹색 시동'

광주·전남지역이 21세기 녹색교통 혁명의 총아인 전기자동차 시대를 선도할 전초기지로 주목받고 있다. 전기차 생산업체인 CT&T가 영광에 등지를 들고 오는 2012년부터 양산체제에 돌입할 예정이며, 광주첨단산단의 (주)탑알앤디는 레저용 수륙양용 전기차, 순천산단내 (주)파루는 농업용 전기차 개발에 성공하는 등 지역업체들이 한발 앞선 기술력으로 전기차 시장을 개척하고 있다. 영광군은 전국 최초로 전기차가 일반도로를 달릴 수 있도록 법규를 정비해 미쳤다.

지역업체 한 발 앞선 기술력으로 국내시장 선점 배터리 개발·충전 인프라 정비가 상용화 과제

◇전기차 시대 준비된 광주·전남=전기자동차 시대에 광주·전남지역이 주목받는 이유는 국내에서 손꼽히는 전기차 기술력을 보유한 CT&T와 탑알앤디 등 생산기반을 갖춘데다 전자부품연구원, 한국생산기술연구원 광주연구센터 등 풍부한 연구·개발 인프라를 보유한 때문이다. 또 가이차 협력업체 등 자동차 부품업체들이 다수 포진해 있어 지역에서 친환경 자동차 산업 시너지 효과를 증폭하는 직·간접적 효과가 있을 것으로 기대를 모으고 있다.

CT&T의 1천억원 규모 투자 유치에 이끌어낸 전남도는 호남광역경제권 선도산업으로 '친환경 하이브리드 자동차 부품소재 육성사업'을 본격 추진 중이다. 전남 지역을 국내 최대 전기자동차(EV·Electric Vehicle) 글로벌 거점으로 육성하는 게 골자다.

때맞춰 정부가 전기자동차 기술개발, 보급 지원 등을 주요 내용으로 한 '전기자동차 산업 활성화 방안'을 추진키로 해 광주·전남지역 전기자동차 육성 사업은 날개를 달게 됐다.

지역업체들의 기술력은 이미 국내 시장을 주도하고 있어 전기차 산업이 광주·전남 지역의 미래 성장동력으로 자리매김할 것으로 기대를 모으고 있다.

탑알앤디는 최근 국내 최초로 레저용 수륙양용차를 개발, 다음달 상용화를 추진한다. 호남 광역경제권 사업에 참여한 순천 산단내 (주)파루는 농업용 전기차 시제품이 호평받음에 따라 오는 2012년 양산을 목표로 내구성 테스트 등 상용화 작업을 진행 중이다. 이 제품은 농가 생산성을 높이고 친환경 농업인프라를 확충하는 전기가 될 것으로 주목받고 있다.

하남산단 내 대정이엠(주)는 전기차 핵심부품인 고효율, 고회전 동력모터 개발을 주도하고 있다.

자치단체의 인프라 확충사업도 활발하게 진행되고 있다. 전남도는 도내 22개 시·군 지방도 5개 노선 2천224km와 시군도 6천466개 노선 5천70km를 저속 전기자동차 운행도로로 지정하고 도

로안내 표지판 설치를 추진 중이다. 광주 광산구는 관내 모든 편도 2차선 이상 속도제한 60km/h 이하 도로를 전기차 운행도로로 지정하기로 하고, 오는 30일 고시할 방침이다.

◇선도 기술력 확보가 관건=광주·전남 지역이 전기차 시대를 주도하기 위해서는 고효율 배터리 개발, 충전인프라 정비 등 2대 과제를 풀어야 한다. 배터리의 고효율·경량화는 전기차 대중화의 최대 화두다. 전기자동차의 단점인 단거리 주행 한계를 극복하고 차량가격을 낮추기 위해서다.

현재 CT&T가 출시한 'e존'의 주행거리는 납축 배터리 탑재시 50km, 리튬이온 2차 전지는 100km까지 여저 장거리 이동에 한계가 있는 게 사실이다. 전기차 선도기업인 일본 닛산의 '리프'도 주행 가능 거리가 160km 대를 벗어나지 못하고 있을 정도여서 광주·전남지역으로선 배터리 기술시장은 무한 가능성이 열려있는 셈이다.

정부의 정책적인 지원도 아쉬운 부분이다. 정부가 전기차에 대한 취득세·등록세 감면에 나섰지만 보조금 지급에는 미온적이어서 대중화의 걸림돌이 되고 있다. 반면, 일본은 정부가 139만엔, 미국은 7천500달러, 중국도 5만위안을 전기차 구입 보조금으로 지급하는 등 대중화를 적극 지원하고 있다.

전기차 보급과 상용화의 과제인 충전 인프라 확충도 시급한 과제다. 영광은 지난해 런던 도심에 전기차 무료충전소 100개를 설치한 것을 포함해 1천개 설치를 추진하고 있다.

덴마크도 내년까지 전기차 충전소 2만개를 설치할 예정이며, 프랑스도 도심에 전기차 무료대여소인 '오토리브'를 설치 중이다. 지자체 재원으로 전기차 충전시설의 확충에는 무리가 따르기 때문에 정부의 전폭 지원이 절실하다는 것이다.

파루 경영관리본부 이종현 이사는 "전기차 시대를 광주·전남 지역이 선도하기 위해서는 첨단 기술력을 확보하는 것도 중요하지만, 지자체·정부의 전폭적인 지원이 이뤄져야 한다"고 말했다.

/윤영기기자 penfoot@kwangju.co.kr



전기자동차 시대 본격 개막을 앞둔 지난 14일 영광군 관용 전기차 'e-존'이 영광읍 외곽도로를 달리고 있다.

/영광=김진수기자 jeans@kwangju.co.kr

■ 전기차 영광 외곽도로 달려보니

시속 60km 가볍게 도달...오르막길도 가뿐

촌설이 내리던 지난 14일 영광에서 전기자동차를 직접 타고 달려봤다. 영광은 전국 최초로 저속 전기자동차가 도로를 달릴 수 있도록 운행규역을 지정했고, 차량도 3대 구입했다. 최고 속도 시속 60km가 넘는 서해안고속도로와 법성포~광주 22번 국도를 빼고 영광에서는 어디든 전기차가 달릴 수 있다.

영광군청 주차장에서 전기자동차 'e-존(e-ZONE)'을 처음 본 순간 '피마자자동차 붐'이 떠올랐다. 차량은 작고 아담했다. 2인승으로 '마티즈'(GM대우)나 '모닝'(기아차)보다 길이가 짧다. 작다보니 트렁크도 좁았다.

하지만 있을 건 다 있다. 일반차량과 달리 'e-존'은 계기판이 운전석과 조수석 사이 센터 페이스아(center fascia)에 있다. 그 아래 진행방향 버튼이 있고 오디오, 에어컨, 파워윈도 등 편의사양 장치들이 모여 있다. 인테리어는 심플했다.

운전석에 앉았다. 시동을 켰다. 아무 소리도 없었다. 시동이 걸린 건지 아닌지 어리둥절 했다. 영광군청 재무과 차량담당인 이은호(31) 씨가 계기판의 불을 가리키며

엔진음·진동 전혀 없어 버튼 하나로 전진·후진

"시동이 걸렸다"고 알려줬다. 엔진이 없으니 우렁찬 엔진음이나 진동이 전혀 없다.

계기판 아래 버튼이 하나 있는데 위로 누르면 전진(D)이고, 아래로 누르면 후진(R)이다. 버튼을 D로 누르고 가속페달을 밟았다. '위잉' 소리와 함께 차가 출발했다. 균형을 나와 백항로에서 가속페달에 힘을 가하니 속도가 붙었다. 시속 60km까지 가볍게 도달했다. 남천 사거리 오르막길도 가뿐히 올라갔다. 하정사거리를 지나 새로 뚫린 외곽도로를 질주했다. 가속페달을 꼭 밟았다. 하지만 시속 65km 이상은 나오지 않았다. 동승한 이 씨는 "전기차 제한속도가 60km로 정해져 그 이상은 밟을 수 없도록 속도제한을 걸어놨다"고 설명했다.

도동주공아파트 앞 가파른 길에서 멈췄다. 브레이크에서 발을 떼도 밀리지 않았다. 가속방지턱을 지나자 차가 심하게 흔들렸다. 실내체육관에서 코너링을 시험했다. 약간 솔림현상이 느껴졌다.

전기자동차는 달리는 데는 문제가 없었다. 하지만 파워핸들이 아닌 터라 핸들이 뻑뻑했다. 급브레이크를 밟으니 조금 밀린다는 느낌이 들었다. 특히 발을 장치가 없는 탓에 주행 내내 차량 뒤쪽에서 모터 돌아가는 소리가 귀에 거슬렸다. 브레이크를 밟을 때 '윙'하고 유압브레이크가 움직이는 소리도 들었다. 충전이 어려웠다. 1시간가량 달리면서 사용한 전기는 20% 정도였다. 충전기에 표시된 눈금이 2칸이나 내려갔다.

충전 방법은 간단했다. 일반차의 주유구 위치에 충전장치가 있고 충전 플러그를 연결해 220v 가정용 콘센트에 꽂기만 하면 됐다. 100% 충전하는데 걸리는 시간은 가정용 충전기의 경우 약 4시간 걸리고, 급속 충전기는 30분 정도 걸린다. /영광=박정욱기자 jwpark@kwangju.co.kr

HeartPlus

황금의 5분을 아십니까?

www.nanomtech.co.kr
대표번호 1577-8515

nanomtech