지식경제부 Ministry of Knowledge Economy	**보도자료**	함께하는 공정사회! 더 큰 희망 대한민국 http://www.mke.go.kr
2012년 6월 28일(목) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다.		
자료문의 : 자동차조선과 김정회 과장(02-2110-5631), 최은신 사무관(5658)		

OECD 그린카 워크샵 개최

- 그린카 시장확대를 위한 주요이슈 및 정부의 정책역할 재조명 -

□ 지식경제부(장관: 홍석우)는 6.28(목) 09:30~14:00 르네상스호텔에서 'OECD 그린카 워크샵'을 개최하였음

○ 이번 워크샵은 지경부 후원으로 OECD 사무국에서 추진중인 「그린카* 정책연구(Market Development for Green Cars)」 결과의 최종 발표회를 계기로 마련되었음

* 그린카 개념: 전기차, HEV, PHEV, 수소연료전지차 등을 포함하나, 동 연구에서는 전기차를 중점적으로 다루고 있음

○ 동 행사에는 김재홍 지식경제부 성장동력실장과 현대자동차를 비롯한 그린카 분야 산학연 관계자 250여명이 참석하여,

- 그린카 시장확대를 위한 주요이슈를 살펴보고 OECD 및 업계에서 바라보는 정부의 정책역할을 재조명하는 기회가 되었음

□ 김재홍 실장은 개회사를 통해, 현 시기가 그린카 시장 확대를 위한 새로운 관점의 전략이 필요한 시기임을 강조함

○ 그린카 산업은 녹색성장을 위한 핵심전략으로, 지구온난화에 따른 기후변화에 대한 대비책임과 동시에 미래 자동차산업의 판도를 바꿀 새로운 성장동력으로서 중요한 의미를 가짐을 언급함

- 그린카로 인해 배터리·모터 등 제조업 뿐만 아니라, 전력 충전 등 서비스업에 이르기까지 다양한 업종*에 기회가 열리는 한편,

* 전기차 배터리 리스·교체 사업, 충전사업, 전기차 쉐어링 등 새로운 사업모델 등장

- 단순히 신기술의 도입을 넘어서 소비자의 자동차문화와 산업 전반에도 근본적 변화를 불러올 수 있다는 점을 강조함

○ 그간 정부와 업계의 노력으로 국내외 시장에서 하이브리드 차량 시장은 점차 확대되어 왔으나 전기차는 아직 시장형성 초기* 단계로서, 본격적인 그린카 시대 도래를 위해서는 여전히 많은 과제가 남아있다고 말함

* (국내) 공공기관 대상 전기차 보조금 지급(환경부)를 통해 '11년 250대, '12년 약 2,500대 보급 예정
(해외) 미국, 일본 등을 중심으로 '11년 43,000여대 판매

○ 전기차의 기술경쟁력 제고, 충전인프라 구축, 소비자의 인식 제고 등 전기차 시장 형성을 위한 여러 과제를 풀어나감에 있어, 효율적인 정부와 업계의 역할분담에 대한 면밀한 검토가 필요함을 강조함

- 우리 그린카 산업의 경쟁력과 세계 시장의 흐름을 새로이 분석하여 보다 긴 안목에서 정책적 방향 수립이 필요하며,

- 앞으로 다가올 변화에 반걸음 앞서 새로운 비즈니스 가치를 창출할 수 있도록 정부와 업계의 전략도 재조정되어야 한다고 언급함

□ 한편, OECD 사무국은 그린카 시장의 확대를 위해서는 정부의 역할 뿐 아니라 민간의 적극적 참여가 중요하며, 정부의 정책도 신중한 접근이 필요하다는 연구결과를 발표함

○ 전기차를 중심으로 한 그린카 시장전망, 시장확대의 장벽과 이를 해소하기 위한 정부의 역할 등을 담은 이번 연구결과의 주요내용은 다음과 같음

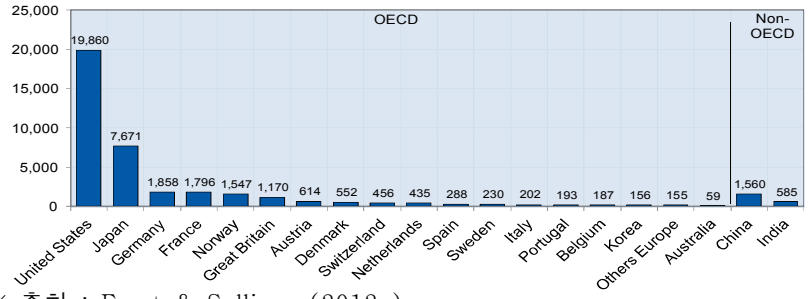
OECD 연구결과

[전기차 시장전망]

□ 세계적으로 전기차 시장의 성장속도는 당초 예상보다 늦게* 성장하고 있으며, 미국, 일본, 일부 유럽국가 및 중국 등을 중심으로 초기 보급이 이루어지고 있음

* '11년 14종의 전기차가 출시되었으나, 세계적으로 보급 대수는 약 43,000대에 그침

< 2011년 세계 전기차 판매 (단위:대) >



※ 출처 : Frost & Sullivan (2012a)

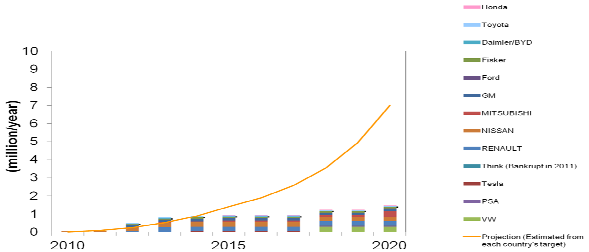
< 세계 전기차 판매 전망 시나리오 (단위:대) >

시나리오	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020 (시장점유율)
낙관적	43,200	248,400	816,200	1,373,200	2,094,800	2,865,200	3,531,500	10~12%
보수적	43,200	66,500	178,600	318,300	451,000	602,400	796,800	2~4%

※ 출처 : Frost & Sullivan (2012a)

○ 각국 정부는 의욕적으로 전기차 보급 목표를 설정하고 있으나, 업계에서의 생산계획은 이제 크게 못 미치는 수준임

< 정부 및 업계의 전기차/플러그인 하이브리드카 생산 목표 >



※ 출처 : Tali Trigg (2012)

□ 전기차의 친환경성에도 불구하고 현시점에서의 기술적 한계*로 인해 소비자의 구매를 크게 유도하지 못하는 반면, 클린디젤 차량과 하이브리드 차량의 등장으로 기존 내연기관차의 친환경성이 크게 개선되는 등 다양한 기술이 치열한 경쟁 중

* 높은 배터리 가격, 짧은 1회 충전 주행거리, 긴 충전시간 등

○ 세계의 완성차사들은 각자의 강점을 바탕으로 전략 그린카 차종을 육성하고 있는 한편, 특정기술에 집중 투자하기보다는 다양한 차종에 대한 분산투자 전략을 택하고 있음

< 세계 완성차사의 그린카 전략 우선순위 >

가스, 바이오연료	하이브리드	하이브리드 및 타 차종 병행	플러그인하이브리드 및 전기차	전기차
피아트, 크라이슬러, 볼보 등	도요타, 혼다, 포르쉐 등	포드, 폭스바겐, PSA, BMW, 현대 등	GM, 미쓰비시 등	르노닛산, 중국 및 인도 업계

※ 출처 : OECD 보고서

□ 자동차산업의 경우 환경적 영향 뿐 아니라, 산업구조변화, 충전 등 새로운 인프라의 구축, 수송체계 전반의 변화 등 경제·사회 전반에 영향을 미치기 때문에 향후 예측을 더욱 어렵게 함

[전기차 시장확대의 장벽]

□ 전기차의 기술적 한계, 기업의 높은 투자리스크, 낮은 소비자 인식, 부족한 충전인프라 등이 그린카 시장확대의 장벽

○ (수요) 친환경성에도 불구하고, 전기차의 높은 가격과 주행상의 불편함이 개별소비자가 전기차로 전환하는데 있어 장애요인으로 작용

- 현 시점에서 전기차는 배터리의 한계로 인한 긴 충전시간과 짧은 주행거리, 충전인프라 부족 등으로 기존 내연기관 차량과는 다른 주행패턴을 요구

- 아울러 최근 타 친환경차량(하이브리드차, 클린디젤차)의 연비와 환경성이 크게 개선되면서, 전기차 보급이 지연

○ (공급) 기술개발에 높은 초기 투자비용이 소요되는 반면, 시장 불확실성이 해소되지 않아 기업의 적극적 투자확대에 방해요인

- 여러 그린카 기술이 동시다발적으로 개발 중이고, 국가·지역별로도 선호 기술이 상이하여 시장규모가 매우 제한적이기 때문에, 양산 측면에서도 규모의 경제가 성립되기 어려운 상황

[정부의 역할]

□ 미국, 일본, 프랑스 등 많은 국가들이 추진 중인 다양한 정책은 다음과 같이 크게 3가지로 분류할 수 있으며, 이는 전기차와 관련된 시장실패와 기술적 문제를 해소하는 방안이 될 수 있음

○ (공급) R&D 지원을 통해 그린카의 기술적 한계 극복

○ (수요) 세금감면 등 가격보조, 공공기관 보급 등을 통해 초기 수요 창출

○ (인프라) 공공 및 민간차원의 충전 인프라 구축

□ 이처럼 전기차 시장확대 장벽을 해소하기 위해서는 정부의 역할이 중요하나, 정책적 수단과 시기의 선택에 신중할 필요

○ 기술발전 및 시장의 불확실성이 크므로 기술간 경쟁이 유도되고, 혁신적 비즈니스 모델이 창출될 수 있도록 중립적인 정책지원 필요

- 여러 그린카 기술이 경쟁적으로 개발되고 있는 현 시점에서 정부의 정책적 지원이 특정기술에 편중될 경우, 이러한 경쟁을 저해하거나 잘못된 대안을 선택할 위험성을 가지게 됨

* 가격 보조의 사례를 들어, 업계의 기술개발을 지원대상분야로 한정시킬 우려가 있으며, 기술적으로 충분히 성숙되지 않은 상태에서는 비용투입이 크다는 한계

○ 또한, 현재 각국의 그린카 정책이 차이점을 보이는 것은 자국의 상황*을 고려한 결과로,

* ① 자동차산업의 성숙도와 관련 인프라(전력망 등) 수준 ② 환경에 대한 정책적 우선순위 ③ 선진국과의 기술격차 및 시장규모

- 향후 정책도 환경적 요인 뿐 아니라 사회·경제적 영향과 자국의 여건 등을 종합적으로 고려하여 수립되어야 함

□ 한편, 그린카의 성장에 따른 새로운 가치사슬 구축을 위해서는 정부 뿐 아니라 민간의 '비즈니스 마인드'에 따른 노력이 중요

○ 정부가 그린카 시장에서의 장벽을 해결할 수 있는 유일한 주체가 아니며, 한정된 재원 또한 정부의 지원방안 선택에 있어 고려할 사항

* 예) (배터리 리스) 높은 전기차가격 문제를 해결하기 위해, 배터리제조사 또는 자동차제조사가 배터리를 리스 방식으로 공급하는 방안
(충전기 공급) 전기차에 전력공급이 중요한 바, 개인용 충전기 공급에 있어 자동차제조사가 적극적 역할 담당가능

○ 따라서, 공공 및 민간의 다양한 주체가 참여할 수 있기 위해서는 정부의 정책적 개입에 대한 적절성, 수준에 대한 평가가 요구됨

붙임 OECD 그린카 워크샵 세부계획

시 간	주요내용
09:35~09:40	**[개회사] 김재홍** 지식경제부 성장동력실장
세션 1 그린카 시장개발을 위한 정책방향	
09:40~10:05	**[주제발표 1]** 그린카 시장개발 OECD 연구결과 발표 **Andrea Beltramello** Structural Policy Division (OECD)
10:05~10:30	**[주제발표 2]** 글로벌 그린카 시장 전망 및 발전 방향 **Kavan Mukhtyar** Partner (Frost & Sullivan)
10:30~11:00	**[패널토의]** 좌장 : **선우명호** 교수 (한양대학교) 패널 : **허 경** 원장 (자동차부품연구원) **남 기 만** 주력산업정책관 (지식경제부) **Dirk Pilat** Head of Structural Policy Division (OECD) **Kavan Mukhtyar** Partner (Frost & Sullivan)
11:00~11:10	Coffee Break
세션 2 업계가 보는 그린카 시장전망 및 향후과제	
11:10~11:30	**[주제발표 1]** 현대자동차의 그린카 추진동향 및 과제 **유기호** 이사 (현대자동차)
11:30~11:50	**[주제발표 2]** 그린카용 배터리 시장전망 및 과제 **김진선** 본부장 (SK 이노베이션)
11:50~12:10	**[주제발표 3]** 전기차 충전인프라 구축 추진현황 및 고려사항 **심유종** 처장 (한국전력)
12:10~12:40	**[패널토의]** 좌장 : **한일송** 교수 (KAIST) 패널 : **송응석** 상무 (르노삼성자동차) 세션 2 주제발표자
12:40~14:00	Luncheon