

# 중대형 전기화물차 보조금 확대에도... 가격 장벽에 확산 한계

## M-커버스토리

### 탄소저감 정책 실효성 논란

미국-이스라엘과 이란 간 전쟁 장기화 여파로 글로벌 에너지 대란이 현실화되고 있다. 특히 자동차 시장은 유가가 급등하면서 지난 3년 여간 침체된 세계 전기차 시장 수요가 급증하고 있다. 올해부터는 정부가 친환경 상용차 전환을 위해 '전기 상용차 보조금 지원'을 시작했다. 다만 일각에서 보조금 폭탄이라는 표현이 등장하는 반면 실수요자들이나 전문가들 사이에서는 탄소저감 정책의 실효성 등을 위해 적극적 정책지원을 요구하는 등 논란이 일고 있다.

#### ◆전기화물차 보조금 첫 제도화... 현장은 '글썸'

중대형 전기화물차가 2026년부터 국가 보조금 지원 대상에 포함되며 제도적 틀은 처음 마련됐다. 그러나 현장에서는 제도 도입의 의미와 실제 시장에서 체감되는 변화 사이에 적지 않은 간극이 존재한다는 평가가 나온다. 보조금이 책정됐지만, 실질적인 전환을 이끌기에는 부족하다는 인식이 확산되고 있다.

기후에너지환경부는 '2026년 전기차 동차 보급사업 보조금 업무처리지침'을 확정하고, 국토부 차급 기준 중형(적재 중량 1.5~5톤)과 대형(5톤 이상) 전기화물차를 보조금 지원 대상에 포함시켰다. 이에 따라 중형급에는 최대 4000만원, 대형급에는 최대 6000만원의 국비 보조금이 책정됐다. 소형 전기화물차 중심이던 상용차 전동화 정책이 중대형 영역으로 확대됐다는 점에서 제도적 변화는 분명하다.

하지만 중대형 전기화물차 시장의 가장 큰 장벽은 여전히 가격 구조다. 중대형 전기화물차는 차량 가격이 수억 원대에 이르며, 최대 보조금을 적용하더라도 기존 내연기관 화물차와의 가격 격차를 해소하기 어렵다. 중대형급 전기 화물차



구글 제미니AI 생성 이미지.

를 기준으로 보면, 5톤 적재 카고 내연기관 차량은 약 8000만~9000만원 수준인 반면, 최대 보조금 적용 요건을 충족하기 위해 삼원계 배터리를 적용한 전기화물차는 차량 가격이 3억 1000만 원을 웃돈다.

#### 2026년 중대형도 보조금 대상 중형 4000만원·대형 6000만원 지원 수억 원대 차값에 가격 격차 여전히 실구매 이끌기엔 여전히 역부족

여기에 중앙정부 보조금 최대 6000만원과 지자체 보조금 최대 6000만원을 모두 적용하더라도 1억 원 이상의 가격 차이가 남는다. 이 같은 구조에서는 시장에서의 선택이 제한될 수밖에 없다.

#### ◆대기업·물류기업 도입 증가

CJ대한통운, 한진, 롯데글로벌로지스 등 국내 주요 물류 업체들은 중동 전쟁으로 인한 유류비 증가로 비용 부담이 확대되고 있다. 화물차와 같은 영업용 차량은 내연기관 의존도가 높기 때문이다. 과거 요소수 품귀 현상으로 물류 대란을 겪은 물류 업체들은 유가 상승 등의 리스크를 떨쳐내기 위해 전기차 도입에 적극적인 모습이다. 그러나 실제 구

매 단계에서는 비용 부담이 걸림돌로 작용하고 있다. 전동화에 대한 관심과 구매 수요는 존재하지만, 현행 보조금 체계만으로는 전환을 결정하기 어려운 구조라는 점이 공통적으로 지적된다.

타타대우모빌리티는 이러한 구조 속에서 전동화 투자 부담을 직접적으로 떠안고 있는 제조사다. 타타대우는 정부의 2050 넷제로 목표에 맞춰 자체적인 2045 넷제로 로드맵을 수립하고, 수천억 원 규모의 개발비를 투입해 중대형 전기화물차 개발을 진행해 왔다. 그러나 보조금 정책과 시장 현실 간 괴리로 친환경차의 판매가 제한되는 상황에서, 평균 온실가스 배출 기준 초과에 따른 과징금 리스크까지 동시에 안게 됐다. 전동화 보급 정책과 규제 리스크가 맞물리며, 선제적 전환 노력이 오히려 경영 전반의 부담으로 작용하는 구조가 형성되고 있다.

수입차 업체 중 유일하게 국내 시장에 대형 전기 트럭을 공급하고 있는 볼보트럭코리아도 보조금 문제에 대한 부담을 안고 있는 모습이다. 볼보트럭코리아는 지난해 대형 전기트럭 '볼보 FH 일렉트릭'을 출시했다. FH 일렉트릭은 세계 최초로 양산된 대형 전기트럭이자 글로벌 판매 1위 모델이다. 저소음·무배

출 전기구동 시스템에 최대 출력 490kW의 힘을 뽐내 44t 운송이 가능하다. 국내에서 생산된 삼성SDI 고성능 리튬이온 배터리가 투입됐는데, 1회 충전에 최대 300km를 달릴 수 있다. 볼보트럭코리아의 경우 기업과 일반 소비자 층을 공략한다는 점에서 대형 전기트럭 확산을 위해서는 정부 정책에 직접적인 영향을 받는다.

#### 유가 상승에 전기트럭 관심 확대 높은 구매 부담에 도입은 제한적 제조사, 투자·규제 이중 부담 보조금 확대·규제 완화 요구

#### ◆친환경 중대형 트럭 보조금 구조 개선 필요

수소전기트럭은 초기 시장 형성과 인프라 구축을 고려한 지원 구조가 적용되는 반면, 중대형 전기화물차는 상대적으로 낮은 보조금 비율이 적용된다. 동일한 무공해범주안에서도 기술 방식에 따라 정책 효과와 시장 진입 여건에 차이가 발생하는 구조다.

제도의 강제력 역시 제한적이다. 공공기관 친환경차 의무구매제도가 시행되고 있지만, 중대형 화물차 영역에서는

실질적인 제약이나 강한 페널티가 작동하지 않는다. 제도적 요구는 존재하지만, 이를 뒷받침할 수 있는 현실적인 구매 여건이 마련되지 않은 상황이다.

결국 중대형 전기화물차 보조금 정책은 제도적 틀을 갖춘 것처럼 보이지만, 실제 시장과는 여전히 상당한 괴리를 안고 있다. 보조금이 존재한다는 사실보다 중요한 것은, 그 보조금이 실제 구매와 전환으로 이어질 수 있는 수준이라는 점이다. 현행 대당 보조금 규모로는 내연기관 화물차와의 가격 격차를 해소하기 어렵고, 최소한 현재 수준의 두 배 이상은 돼야 실질적인 구매 결정이 가능하다는 분석이 나온다.

이 같은 상황에서 평균 온실가스 배출 기준 초과에 대한 규제 페널티까지 동시에 적용될 경우, 중대형 화물차 전동화는 더욱 속도를 내기 어렵다. 업계에서는 전환 초기 단계에 있는 중대형 전기화물차 시장의 특성을 감안해, 최소한 중대형 화물차에 한해서는 전동화 전환이 일정 수준 궤도에 오를 때까지 규제 페널티를 유예하는 정책적 조정이 필요하다는 목소리가 커지고 있다. 보조금 확대와 규제 완화가 함께 작동하지 않는 한, 중대형 전기화물차 전환은 본격적인 시장 단계가 아닌 제한적인 시범 단계에 머물 가능성이 크다.

김필수 한국전기자동차협회는 "정부가 중대형 전기트럭에 대한 보조금 지원에 나선점은 반가운 부분이다"면서도 "차량 대수와 지원 금액 등은 다시 점검할 필요가 있다"고 말했다. 이어 "전국 지자체에서 운영하는 청소차는 총 1만 5000여대에 육박하는데 90%가량이 경유와 휘발유를 사용하는 내연기관 차량"이라며 "노후 디젤 화물차 1대를 전기차로 전환할 경우 승용차 100대를 대체하는 수준의 탄소 저감 효과가 있는 만큼 정책적 검토가 필요하다"고 강조했다.

/양성문 기자

ysw@metroseoul.co.kr

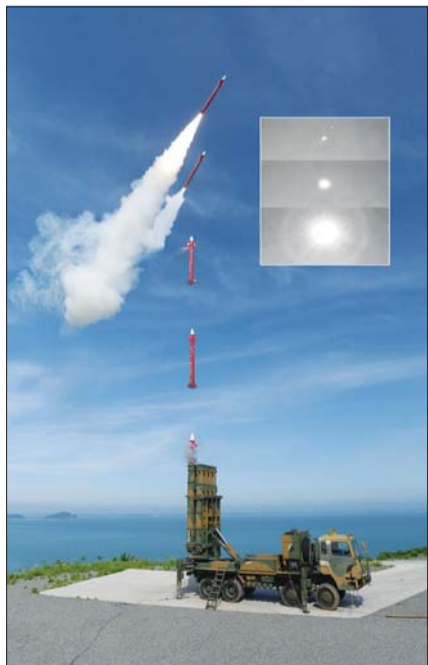


# 방산 4사, 호실적 지속... 중동 방위력 강화에 추가수주 기대

## 1분기 합산 영업익 1조2034억 전망 전년비 30% 증가, 분기 호조세 지속 폴란드·노르웨이·UAE향 납품 본격화 유럽·중동발 발주 확대 가능성 주목

국내 방산 4사가 대규모 수주잔고를 바탕으로 올해도 견조한 실적을 이어갈 것으로 예상된다. 여기에 미국과 이란 간 무력 충돌을 계기로 중동 국가들의 방위력 강화 수요까지 커질 것이라는 전망이 나오면서 추가 수주 기대도 높아지고 있다. 전쟁이 일단락되더라도 이번 분쟁 과정에서 드러난 군 전력의 취약점을 보완하기 위한 군비 지출 확대 압력이 이어질 가능성이 크기 때문이다.

19일 업계에 따르면 한화에어로스페이스와 LIG디펜스앤에어로스페이스(D&A, LIG넥스원), 현대로템, 한국항공우주산업(KAI) 등 국내 방산 4사의 올해 1분기 합산 영업이익 전망치는 1조 2034억원 수준으로 집계됐다. 지난해 1



LIG넥스원의 천궁II 사격 이미지.

분기 실적 9241억원과 비교하면 약 30.2% 증가한 규모다. 지난해 2분기 이후 분기 기준 1조원대 영업이익이 이어

지며 실적 호조세가 지속되고 있다.

지난해 말 기준 이들 4사의 합산 수주 잔고는 120조원에 달한다. 국내 주요 방산업체들이 향후 4~5년간 생산·납품할 물량을 상당 부분 확보한 것으로 평가된다. 확보한 수주 물량이 본격적으로 매출로 이어지면서 견조한 실적 흐름도 이어질 것으로 예상된다.

현대로템은 폴란드와 체결한 K2 전자 2차 계약 물량이 본격적으로 매출에 반영되면서 성장세를 이어갈 것이라는 전망이 나온다. 폴란드향 수출이 이어지는 만큼 하반기로 갈수록 매출 인식 확대와 함께 수익성 개선 폭도 커질 것이라는 관측이다.

한화에어로스페이스는 올해 1분기에도 대형 해외 수주를 잇달아 확보하며 수주 모멘텀을 이어갔다. 노르웨이 천무 1조 3000억원, 폴란드 천무 유도탄 3차 후속 이행계약 2조 4000억원 등 1분기에만 약 3조 7000억원 규모의 수주 성과가 확

인됐다. 여기에 스페인 K9 수출도 지난 3월 업무협약(MOU) 체결을 마치면서 추가 성과에 대한 기대를 키우고 있다.

LIG D&A는 중동을 중심으로 수출 확대 기대가 이어지고 있다. 천궁-II를 도입한 UAE와 사우디아라비아, 이라크 등의 추가 발주 가능성이 거론되는 가운데 올해 UAE향 양산 납품이 시작되고 향후 관련 물량이 순차적으로 반영되면서 실적 흐름을 뒷받침할 것으로 전망된다.

KAI는 완제기 인도 확대와 KF-21 등 주요 사업의 납품 본격화에 힘입어 하반기로 갈수록 수익성 높은 매출 비중이 커질 것으로 예상된다. KF-21의 수출 기대도 점차 높아지고 있다. 중동에서는 UAE와 사우디아라비아의 관심이 이어지고 있고, 인도네시아에서도 추가 도입 검토가 진행되는 것으로 알려졌다. 업계에서는 KF-21의 경쟁력을 감안할 때 향후 수출 가능성이 적지 않다는 평가를 내

놓고 있다.

업계에서는 국내 방산업체들이 단순한 수주 확대를 넘어 수익성과 사업 안정성을 함께 끌어올리는 단계에 들어섰다는 분석이 나온다. 안정적인 수주잔고를 바탕으로 실적 가시성이 높아진 데다 추가 수주 여건도 우호적으로 전개되면서 성장세가 이어질 가능성이 크다는 것이다.

업계 한 관계자는 "전쟁 종료 이후에도 각국이 방위력 강화와 군 전력 재정비, 군비 증강에 나서면서 방산 발주가 이어질 가능성이 크다"며 "유럽과 NATO 국가들은 안보 환경 변화에 따라 군비 지출을 확대할 수밖에 없는 상황이고 중동 역시 단순한 방공 전력 보강을 넘어 보다 폭넓은 무기 수요가 늘어날 수 있어 국내 업체들의 추가 수주 기대를 높이는 요인"이라고 말했다.

/원관희 기자

wkh@metroseoul.co.kr

