

‘불황 터널’ 석화업계, 설비 매각하고 고부가 사업 재편

중국발 공급과잉·글로벌 경기 침체
자회사·공장매각 등 사업구조 재편
LG화학, 여수 NCC 2.6억 투자 단행
업황 불황에 공장 가동 중지 상태

국내 석유화학 업계가 글로벌 경기 침체와 중국발 공급과잉으로 인해 불황을 겪고 있다. 이에 업계는 자회사 매각, 공장 매각을 통한 한계사업 정리, 나서는 등 사업 구조를 재편하는 등 실질적 반등 지구책 마련에 나서고 있다.

13일 석화업계에 따르면 LG화학이 이달 말 여수 스티렌모노머(SM) 공장의 가동을 중단하는 방안을 검토 중이다. SM은 합성수지, 합성고무 등에 쓰이는 원료다.

LG화학 관계자는 “중국의 공장 증설과 공급 과잉으로 인해 상황이 악화되어 공장 가동 중단을 검토 중”이라 밝혔다.

앞서 LG화학은 지난 2023년에도 IT 소재 사업부의 필름 사업 중편광판 및 편광판 소재 사업을 중국 업체에 매각한 바 있다. 지난 2021년에는 여수 NCC(나프타분해설비) 2공장 증설을 포함해 2조6000억원의 투자를 단행했으나, 업황 불황에 따라 매각을 통한 신규 투자금 확보에 나설 것으로 분석된다. 현재 LG화학 NCC 공장은 업계 상황이 좋지 않아 가동을 중지한 상태인 것으로 알려졌다.

롯데케미칼 또한 지난 2023년 중국 내 범용 제품 공장을 모두 매각한 데 이어 1조5051억원에 인수했던 말레이시아 법인 ‘롯데케미칼타이탄(LC타이탄)’의 매각을 추진 중인 것으로 알려



LG화학 여수 NCC 공장 전경.

/LG화학

졌다. 이미 롯데케미칼은 LC타이탄을 매각예정자산으로 분류한 상태다.

석화업계는 사업 중단 및 축소 단행의 요인으로 중국 내 시장 변화 영향을 꼽고 있다. 중국 내에서도 공급 과잉으로 인해 경쟁이 심화되고 제조가 이윤을 남기지 못하는 상황이 이어져 자 기초소재 공장의 매각과 구조조정에 나서는 상황이다. 이에 국내 석화업계 또한 기초소재 공장을 정리하고 스파텍스 등의 합성수지, 이차전지 소재 등으로 사업을 재편하는 방안을 꾀하고 있다.

업계 관계자들은 NCC 매각이 이어질 것이라고 보는 동시에 이를 통한 사업 체질 변화에 나설 것으로 분석한다. 이는 매각을 통해 자금을 확보한 뒤 신성장동력 마련에 투자하겠다는 전략이다.

중국발 공급 과잉이 지속될 것으로 보이는 가운데 매수자를 찾기는 쉽지 않을 것이라는 관측도 제기되고 있다. 하지만 석화업계는 체질 개선을 위해

적자를 감당하더라도 매각을 진행할 것으로 전망된다.

아울러 업계 관계자들은 에틸렌 등 석유화학 제품의 기초 원료와 범용 제품에서 불순물을 걸러내 순도를 높이는 기술은 중국 대비 국내 기술이 월등하다고 자신감을 보였다. 이를 통해 기술력에서 우세를 보일 것으로 분석된다.

신학철 LG화학 부회장 겸 한국석유화학협회장은 올해 초 ‘세계경제포럼(WEF)’ 홈페이지에 게시한 기고문을 통해 “중국의 석유화학 기초유분 자급률이 100%를 달성할 것으로 예상된다”라며 “(국내)석화기업들은 파트너십 구축이나 현지화를 통한 위기 회피 등 공급망 전략을 재검토해야 한다”고 밝힌 바 있다.

업계 관계자는 “중국의 경우 친환경 사업 분야와 관련된 설비가 많이 없는 상황”이라며 “중국이 시장 입지를 아직 확보하지 못한 고부가가치 분야에서 경쟁력 강화에 나설 것”이라 말했다.

/차현정 기자 hyeon@metroseoul.co.kr

현대모비스, 전비·디자인 등 솔루션 공개

‘프론트 페이스 통합 모듈’ 개발
고속 주행시 공기저항 낮춰 개선

현대모비스가 전기차의 전비(전기 소비효율)를 개선하면서 디자인 다양성을 확보하고, 이용자의 편의성까지 끌어올릴 수 있는 전기차용 솔루션을 공개했다.

현대모비스는 기존 내연차에 있는 차량 앞부분 그릴 형태를 유지하면서도 공기 저항을 줄이고, 디자인 다양성을 확보한 ‘프론트 페이스 통합 모듈’을 개발했다고 14일 밝혔다. 프론트 페이스는 램프, 그릴, 후드 등이 위치한 차량 전면부를 의미한다.

현대모비스는 이 통합 모듈에 공기 저항을 줄여 전비를 개선해주는 공력 시스템 외에도 다양한 신기술을 함께 적용했다. 디자인과 센서 보호를 위해 주행 중에만 외부로 돌출되어 작동하는 라이더, 충전 시작 단계에서 충전기를 쫓기만 하면 충전 완료 후 자동으로 충전기를 회수해주는 기능이 대표적이다.

전기차를 겨냥한 차세대 요소기술들을 융복합 적용해 성능과 디자인, 편의

성을 향상시키고, 차량 전면부를 토질 패키지로 형태로 구축한 선도적 사례로 평가된다.

우선 그릴과 후드 등의 일부가 자동으로 열고 닫히는 시스템을 적용해 고속 주행 시 공기 저항을 낮추고 전비를 개선시킨 게 가장 큰 특징이다. 외부 공기를 유입시키고 열 교환을 거친 공기 배출을 유도하는 시스템으로, 배터리 냉각효율을 높이는 동시에 공기 흐름을 제어한다. 이 융복합 공력 시스템만으로 전기차의 항속거리가 약 20km 늘어나게 된다.

전기차는 통상 라디에이터 그릴을 없애고 공기 저항 감소에 초점을 맞춘 유선형 디자인을 채택하고 있다. 흔히 떠올리는 승용 전기차들이 다소 획일화된 모습인 이유다. 반면 현대모비스는 이 기술을 통해 기존 그릴 형태를 유지하면서도 공력 성능을 개선하도록 차별화했다. 여기에 LED 라이팅 등 디자인 요소를 융합해 상품성도 높였다. 승용차처럼 차량 높이를 낮추기 어려운 SUV와 CUV 전기차에 특히 유용한 기술이다.

/양성운 기자

한국타이어, 전기차용 타이어 ‘아이온’ 선보

美 ‘일렉트리카이 엑스포’ 참가
롱비치 등 4개 지역서 부스 운영

한국타이어엔테크놀로지(한국타이어)가 16일(현지시간) 미국 올랜도에서 열리는 ‘일렉트리카이 엑스포’에 참가해 전기차 전용 타이어 등 기술력을 선보인다.

일렉트리카이 엑스포는 북미 최대 전기차 박람회로 2021년 첫 개최 이후 글로벌 최신 기술 동향을 공유하는 행사로 자리매김하고 있다. 한국타이어는 올랜도를 시작으로 롱비치, 샌프란시스코, 뉴욕, 오스틴 등 미국 내 8개

지역에서 열리는 모든 행사에서 체험 공간 ‘데모 디스트릭트’를 후원하고 롱비치 등 주요 4개 지역 행사에서 전시 부스를 운영한다.

한국타이어는 최상위 전기차 전용 타이어인 ‘아이온(iON)’ 브랜드의 퍼포먼스 타이어 ‘아이온 에보’, 사계절용 타이어 ‘아이온 에보 AS’, 겨울용 타이어 ‘아이온 아이셉트’ 등을 선보인다. 또 전기차 레이싱 대회인 ‘ABB FIA 포뮬러 E 월드 챔피언십’의 공식 전기차 레이싱 타이어를 함께 내세워 혁신 기술력과 프리미엄 브랜드 이미지를 구축할 계획이다.

/양성운 기자

더 똑똑하게 돌아온 ‘소형 CUV 절대강자’

한국지엠, 트랙스 크로스오버

연식변경·레드라인 특별트림 추가
커넥티비티서비스 온스타 최초 적용
디지털 활성화로 쉽고 빠르게 연결



한국지엠 쉐보레가 새롭게 선보인 2025년형 트랙스 크로스오버 REDLINE.

한국지엠 쉐보레가 소형 크로스오버 유틸리티차량(CUV) 트랙스 크로스오버의 연식변경 모델 출시로 국내 시장 공략에 고삐를 친다.

쉐보레는 14일 2025년형 트랙스 크로스오버를 출시하고, 판매에 나선다고 밝혔다. 2025년 트랙스 크로스오버는 기존 운영 트림인 LS와 RS, 액티브(ACTIV)에 레드라인(REDLINE) 트림을 추가했다. 레드라인은 쉐보레 전 제품에 있는 특별 트림으로, 2015년 북미 최대 자동차 부품 전시회 세마쇼(SEMA Show)에서 선보인 컨셉트에 기반한다.

트랙스 크로스오버 레드라인의 외관은 그릴과 그릴바, 아웃사이드 미러, 스키드 플레이트 인서트에 글로스 블랙 외장이 적용되며, 레드 스트라이프 그릴 및 아웃사이드 미러를 포함, 레드라인 전용 17인치 글로스 블랙 레드라인 알로이 휠 및 블랙 휠캡, 레드 아웃라인 블랙 트랙스 레터링, 루프랙 등 강렬한 레드 컬러와 블랙 컬러를 조

합했다. 실내도 요소 곳곳을 검은색으로 꾸며 시크한 분위기를 연출한다.

편의 사양은 앞좌석 3단 열선시트, 열선 스티어링휠(운전대), 풀오토 에어컨, 뒷좌석 에어벤트(통풍구), 버튼 시동&스마트키, 2열 일루미네이팅 듀얼 USB 포트(충전 전용), 러기지 보드 등을 적용했다.

2025년형 트랙스 크로스오버는 GM 커넥티비티 서비스 온스타가 최초 적용된다. 온스타는 모바일 애플리케이션(앱)을 통해 차를 원격제어(시동, 잠금, 경적, 비상등)하고, 자동차 상태 정보(주행기록, 타이어 공기압, 연료량, 엔진오일수명, 연료효율) 등을 볼 수 있다. 또 자동차 진단 기능 등 다양한 디지털 경험을 제공한다.

국내 적용되는 온스타는 자동차와

모바일 기기를 보다 쉽고 빠르게 연결하는 디지털 활성화(디지털 액티베이션) 기능을 GM 글로벌 시장 중 처음 도입한다. 기존에는 상담사를 통해 서비스에 가입해야 했다면, 이 과정 없이 온스타 서비스에 가입할 수 있어 시간과 노력을 절약할 수 있다.

온스타는 액티브와 RS 트림부터 기본 적용된다. 올해 상반기 서비스를 시작해 2년 무상 제공된다. 2025년형 쉐보레 트랙스 크로스오버의 가격은 LS 2188만원, 레드라인 2595만원, 액티브 2821만원, RS 2880만원이다.

한편 트랙스 크로스오버는 지난해 국내 소형 CUV 세그먼트 1위를 기록했을 뿐 아니라 가장 많은 수출 실적을 기록한 쉐보레의 대표 모델이다.

/양성운 기자 ysw@

현대차, 상용 모델로 전동화 확장 나선다

전기상용차 플랫폼인 ‘ST1’ 공개
외장 디자인, 안전성·실용성 고려

현대자동차가 14일 첫 전기상용차 플랫폼인 ‘ST1’의 디자인을 공개했다.

ST1은 사시캡(차량의 뼈대와 승객실만으로 구성된 차량)에 기반해 사용 목적에 따른 다양한 형태로 확장할 수 있는 비즈니스 플랫폼이다. 플랫폼의 명칭인 ST1은 ‘Service Type1’(서비스 타입1)의 약자로, 숫자 1은 플랫폼의 첫 번째 모델임을 의미한다.

현대차는 ST1 개발로 승용에 이어 상용 모델까지 전동화 라인업을 확장하면서 시장에서의 입지를 더욱 공고히 한다는 방침이다.

ST1의 외장 디자인은 상용 차량인 만큼 안전성과 실용성을 고려해 완성됐다. 전면부를 보닛의 절반 정도가 캡(승객실)보다 앞으로 돌출된 형태로 디자인했다. 충돌 시 차체가 충격을 흡수해 안정성을 높이기 위함이다. 또 전면 범퍼, 측면 사이드 장식, 후면 도어 테두리 등 굽힘이 자주 발생하는 부위에 검은 색상의 보호장치를 적용했다.

이와 함께 적재함 용량을 극대화하는 동시에 지하 주차장으로 쉽게 진입할 수 있도록 지상(노면과 차밀바닥의 틈새 크기)을 낮췄다. 덕분에 작업자는 적재함에 편하게 오르내릴 수 있게 됐다고 현대차는 설명했다.

/양성운 기자