

전기경제 | 전기차

위기에 빠진 한국 모빌리티 산업, 제한시간은 5년...공학한림원 미래모빌리티 포럼서 제언

김재웅 기자(juk@electimes.com) **제보**

입력 2025.12.16 12:46 호수 4482

한국 자동차 산업 뒤흔쳐지기 시작 대기업 독점으로 인한 생태계 구축에 어려움 원인 시장 정착하기까지 5년 제한시간, 정부 지원과 민관 협력 필수



한국공학한림원이 개최한 미래 모빌리티 포럼에서 발표자들이 Q&A 세션을 진행하고 있다. [사진=김재웅기자]

한국 자동차 산업이 아직 자율주행 산업에서 경쟁력을 확보할 수 있다는 희망적인 분석이 나왔다. 아직은 기술적으로 안전을 장담할 수 없는 상황, 5년이라는 구체적인 제한 시간도 제시됐다.

한국공학한림원은 15일 서울 워커히 호텔에서 미래모빌리티위원회 경과 보고와 함께 미래모빌리티 포럼을 개최했다.

미래모빌리티위원회는 올 초 출범한 자동차 전문 연구 단체로, 11개 부문에서 상황분석과 문제 해결 및 방법론을 제시한다는 목표로 활동하고 있다. 연 2회 포럼 개최와 연간 리포트 작성을 진행 중이다.

올해 두번째로 열린 이번 포럼에서 위원회는 SDV와 자율주행, 로보틱스까지 미래 모빌리티 산업에 대한 국내 현 주소를 진단했다.

가장 먼저 홍성수 서울대학교 교수는 한국 산업이 5년 안에 경쟁력을 확보하지 못하면 생존 자체가 무너질 수 있다고 경고했다. '전환기의 자동차 산업과 우리의 선택'을 주제로 한 발표를 통해서다.

홍 교수는 현대자동차그룹이 세계 최고 수준 자동차 기업으로 발돋움한 반면, 관련 생태계는 취약하다고 지적했다. 수많은 자동차 브랜드와 부품업체로 이뤄진 중국에 비해 극도로 불안정하다고 덧붙였다.

구체적으로는 센서를 비롯한 부품과 반도체부터 소프트웨어와 AI 및 개발 도구, 서비스 모델까지도 부재하다는 분석이다.

지능형 공정 제어
효율은 최대로, 가치는 즉각적으로
최신 E-book 다운로드

최신기사

하수처리수를 발전용수로 쓴다...중부발전-보령시 맞손



글로벌 종합에너지 발전 공기업 탄생을 기대한다



광주교통공사, 문석환 사장 취임...“안전 최우선, 일류 공기업



“석유 수요와 공급 간 불일치가 리스크...우리 정책도 변해



KEWIC
KEWIC logo and product image.

많이 본 기사

- 1 “혼자서는 갈 수 없는 길”...본지 해상풍력 보급
- 2 CHPS-용량시장-무탄소 최대 오리무중...손발 묶
- 3 공론화 심판대 오른 신규 원전...물건너 간 연내 부
- 4 AI 전력난 해결, 우주로 눈 돌려볼까...구글도 짬
- 5 [단독] 현대차그룹, 제주도 V2G 실증 참가자에

ELECS KOREA 2026
2026. 2. 4.(수) - 2. 6.(금)
COEX A. B홀

'중국의 로봇 골기와 한국의 대응 전략'을 주제로 발표한 백서인 한양대학교 교수도 중국이 생태계 전체를 고려한 정책을 통해 폭발적인 성장에 올라섰다고 평가했다. '제조기술 2025'를 통해 10년만이다. 한국은 이보다 먼저 로봇 산업을 육성했지만 결국 뒤처졌다고 평가했다.

다만 홍 교수는 신기술이 시장에 보편화되기까지 5년여가 걸릴 것이라며 SDV 개발은 물론 생태계를 구축하기 위한 전방위적 노력이 필요하다고 당부했다.

백 교수도 초기 시장 구축과 상용화 기틀을 만들면 충분히 추격이 가능하다고 기대했다.

특히 허건수 한양대학교 교수는 세계 자율주행 기술도 아직 충분한 개발 단계에 오르지 못했이라며 가능성을 높였다.

허 교수는 로보택시가 여전히 사람을 넘어서지 못했다고 봤다. 제조사가 대형 사고만 추려서 임의로 발표한 것이 아닌 미국 NHTSA 데이터를 보면, 구글 웨이모 조차 사고율이 5배 이상 많다는 것.

기술적으로도 한계가 많다고 설명했다. 아직까지 악천후나 역광 등 상황에서는 오작동을 일으킨다며, 고성능 센서를 비롯한 하드웨어는 물론 차대차를 이어주는 6G 통신과 '페일세이프' 및 보안 기술까지 완성되기 전에는 자율주행 완전 상용화는 쉽지 않을 것으로 전망했다.

테슬라 FSD도 레벨2를 벗어나지 못한다고 혹평했다. 유료 자율주행 서비스로 의미가 크다는 홍 교수 의견에 공감하면서도, 자율주행 측면으로는 50명 이상이 사망한 미완성 기술임을 강조했다.

한국 모빌리티 산업에는 기회라는 의미다. 이에 따라 모빌리티 위원회는 장기적인 발전 정책을 바탕으로 대기업이 주도하며 관련 생태계를 육성해야 한다고 제언했다. 산학연정 4 협력 체계가 필요하다는 얘기다.

개발 완성도보다는 상용화에 주력하고, 데이터를 공공재로 공유하며 시장을 만들어야 한다고도 당부했다. UAM이 추진되지 못하는 이유도 자율주행을 완성하지 못하면 시장성이 없기 때문이라며, 상품화가 바탕이 돼야 기술도 발전할 수 있다고 부연했다.

아울러 발표자들은 해외 전문 인력들이 기대 이상 임금과 대우를 받고 있다며, 국내에서도 우수 인력을 확보하기 위해서는 전폭적인 지원이 필요하다고도 덧붙였다.

뒤를 이어 진행된 Q&A 세션에서는 현대차그룹 전망에 대한 질문에 어려운 상황이지만 기회일 수 있다는 데에 공감대가 형성됐다.

- #테슬라 #자율주행 #SDV #현대차 #포티투닷 #위기 #로보틱스 #정부 #정책 #데이터 #공공 #연구 #생태계 #중소기업 #육성 #모빌리티 #산업

김재웅 기자 juk@electimes.com [기자의 다른기사 >](#)

저작권 © 전기신문 무단전재 및 재배포 금지



전기신문 TV

