

# 수소·자율차 상용화 지지부진... 미래 모빌리티 전망 이견

혼다, 8월부터 수소차 양산 중단  
완성차 업계, 상용화 계획 없어  
기술적 난관·충전소 부족 등 문제

수소차와 자율주행 등 미래 모빌리티 기술이 완성 단계로 접어들고 있지만 좀처럼 상용화되지는 못하고 있다. 여전히 미래 모빌리티 시장 전망이 서로 다른 탓이다.

20일 업계에 따르면 혼다는 오는 8월부터 수소전기차(FCEV) 양산을 중단한다. 이유는 FCEV가 사업성이 낮은 것으로 알려졌다. 혼다는 이미 1980년대부터 수소차 개발을 시작해 2008년 미국에서 대량 사업도 했었다. 2016년에는 클라리티 퓨얼셀을 본격 상용해 현대차, 도요타와 경쟁한 바 있다. 그러나 그렇다할 실적을 올리지 못하며 결국 사업을 접게 됐다.

이에 따라 수소차 시장은 더 쪼그라들 가능성이 높아졌다. 연간 판매량이 1만대에도 못미치는 상황, 혼다가 빠지면 판매량도 더 줄어들 것으로 업계는 보고 있다.



BMW X5로 만든 i 하이드록젠 넥스트.

앞으로도 한동안 FCEV 시장은 지지부진할 것으로 예상된다. GM과 메르세데스-벤츠 등 주요 완성차 업체가 일찌감치 관련 기술을 개발해 보유하고 있지만, 여전히 상용화 계획은 없는 것으로 알려졌다. 혼다도 일단 GM과 함께 FCEV 기술 개발에만 집중한다는 방침이다.

수소차 상용화가 더딘 이유는 미래 활용에 대한 이견 때문이다. 현대차와 도요타가 FCEV가 궁극적으로 친환경차 대안으로 자리잡을 것으로 보는 반면, 다른 업체들은 상당수가 수소 생산과 운송, 충전소 설치 등 문제로 화물 운

송 등 일부에서만 쓰일 것으로 예상하고 있다.

전기차(BEV) 발전 전망도 FCEV 상용화와 관련이 깊다. 종전까지는 BEV가 느린 충전속도와 짧은 주행거리, 비싼 배터리 가격 문제로 한계를 드러냈지만, 최근 들어 다양한 충전 방식이 개발되고 배터리 성능도 크게 개선되면서 발전 기대감을 높였다.

자동차 업계 한 관계자는 “배터리 발전 속도가 예상보다 빠르게 진행되면서 BEV 성능은 더 높아지는 상황”이라며 “FCEV는 액화 수소 개발 등 여전히 기술적 난관이 많은데다가, 미래에도 충



중국 상하이 자동차가 개발한 수소전기차 EUNIQ7 /SAIC

전소를 늘리기 쉽지 않다고 보고 있다. 때문에 상용차 시장에 주로 쓰일 것으로 예상하고 있다”고 말했다.

단, FCEV 시장 공략에 새로 나서는 곳도 생겨났다. 중국 창청차와 상하이 자동차 등이 수소차 라인업 확대를 예고한 가운데, 랜드로버도 하반기 디펜더에 수소전기 파워트레인을 장착하고 시험 운행을 개시한다.

도요타와 기술 협력을 이어온 BMW도 FCEV 시장 공략 초읽기를 시작했다. 최근 유럽에서 X5 기반 FCEV 주행을 테스트했으며, 2022년 하반기 출시를 목표로 하겠다고 밝혔다. 성능이 6기

통 기술인 엔진과 같은 최고출력 374마력에 달한다.

수소차와 비슷한 기술로는 자율주행이 있다. 이미 여러 자동차 업체가 완전 자율주행에 준하는 기술을 보유하고 있지만, 사고 책임 등 문제로 상용화 계획이 없고, 일부 업체는 오히려 승용차 도입에 회의적이다.

제조사 사고 책임을 지기에는 부담이 크고, 운전자가 책임을 지겠다고 하면 자율주행 구매 선호도 적을 수밖에 없기 때문이다. 결국 자율주행 기술은 영업용 차량이나 운송용 상용차에서나 쓰일 수밖에 없다는 얘기다.

업계 관계자는 “일부 기술에 관심 많은 소비자들도 자율주행 기술 상용화를 기다리고 있지만, 정작 현실에 도입되면 책임 소재와 처벌 등 문제로 보급되기까지 오랜 시간이 걸리거나 시장에서 실패할 수밖에 없다고 보고 있다”며 “지금 추세라면 완성차 업체가 자율주행 기술을 공급하는 방식으로 시장이 형성될 것”이라고 말했다.

/김재용 기자 juk@metroseoul.co.kr

## “보릿고개 글로벌 車업계, 새 사업방식 필요” 세계적 오케스트라와 ‘시그니처’ 알린다

알릭스파트너스 車 산업 전망 보고서  
장단기 수익성 위해 많은 과제 존재  
공급 부족으로 판매 어려움 가능성

글로벌 완성차 업체가 전동화와 부품 부족 현상 등 예상밖 변수에 따른 대응을 위해 새로운 사업 방식을 도입해야 한다는 제언이 나왔다.

글로벌 컨설팅업체 알릭스파트너스는 ‘2021 글로벌 자동차 산업 전망 보고서’를 통해 자동차 업계가 직면한 가장 중요하고 기념비적인 과제는 ‘내연기관에서 전기차로의 전환’이며, 판매가 아닌 투자액 측면에서는 이미 변곡점에 지나 전기차가 투자를 주도하고 있다고 분석했다.

20일 보고서에 따르면 세계 자동차 산업은 부품 품귀 현상에도 불구하고 판매 차종 고급화와 가격 개선을 통해 예상보다 코로나19 팬데믹을 잘 견뎌내고 있다. 다만 장단기적 수익성을 확보를 위해 수많은 과제가 존재하며, 이는 시

간이 지나며 더욱 복잡해질 전망이다.

전기차에 대한 산업 투자는 지난 1년 동안 41% 급증했으며, 2025년까지 투자액은 총 3300억 달러(368조9000억원)에 달할 전망이다. 하지만 전기차 생산비는 기존 내연기관차 생산에 소모되는 비용에 비해 한대 당 8000달러에서 1만 1000달러(약 900만~1200만원) 더 높다.

배터리팩의 킬로와트-시간당 비용이 2025년까지 100달러 정도로 감소할 것으로 전망되지만 향후 10년 이내에 내연기관차 수준의 규모의 경제는 실현되기 어려울 것이라는 분석이다.

자본효율성을 측정하는 핵심 척도인 투자자본대비수익률(ROCE)은 지난해 팬데믹이 정점에 이른 때부터 연말까지 크게 개선됐다. 하지만 올 1분기 자동차 제조업체와 공급업체의 투자자본대비 수익률은 모두 급격히 하락해 원자재 가격과 전기차 관련 지출로 자동차 산업이 타격을 입고 있음을 시사했다.

전통적 완성차업체들의 시가총액이

최근 급등한 것 역시 수익성에 대한 압박을 가중시키고 있다. 올해 6월1일 글로벌 자동차 제조업체 9곳(BMW, BYD, 다임러, 포드, GM, 혼다, 현대자동차, 도요타, 폭스바겐 등)의 시가총액은 2019년 동기 대비 102% 성장했다.

알릭스파트너스는 올해 전 세계 자동차 판매량을 8300만대로 예상했다. 지난해(7700만대)보다는 많지만 코로나19 대유행 이전인 2019년(9000만대)보다는 낮은 수치다. 내년 역시 공급·재고 부족으로 판매에 어려움을 겪을 가능성이 있어 판매가 8800만대에 그칠 것으로 전망했다.

또 짧은 주문 주기, 낮은 공급망 가시성, 디자인·엔지니어링 유연성 부족으로 반도체뿐만 아니라 철강재, 포장재에 이르기까지 다양한 공급난에 시달릴 가능성도 제기됐다.

현재 자동차 원자재 가격은 북미 기준 차량당 3636달러로 사상 최고치를 기록하고 있다. /양성운 기자 ysw@

LG전자, RPO 창단 75주년 공연 후원

LG전자가 초프리미엄 시그니처 가치를 알리기 위해 세계적인 오케스트라와도 손잡았다.

LG전자는 최근 영국 로열 필하모닉 오케스트라(RPO)의 공식 파트너로 선정됐다고 20일 밝혔다.

LG전자는 LG 시그니처를 앞세워 올해 RPO 창단 75주년 기념 공연 시즌을 후원하게 된다.

LG 시그니처는 ‘기술에 영감 주는 예술, 예술을 완성하는 기술’이라는 슬로건과 함께 ▲기술 혁신 기반의 압도적인 성능 ▲본질에 충실한 정제된 디자인 ▲차원이 다른 혁신적인 사용성을 지향하는 LG전자의 프리미엄 가전 브랜드다.



로열 필하모닉 오케스트라 /LG전자

LG전자는 이번 파트너십을 통해 세계적인 오케스트라 공연을 즐기는 고객들에게 LG 시그니처의 브랜드 철학뿐 아니라 기술적, 예술적 가치를 보다 효과적으로 알릴 것으로 기대하고 있다.

또 LG전자는 올레드 TV, 나노셀 TV와 같은 LG 스마트 TV를 사용하는 고객들이 올 9월 영국 런던의 로열 알버트 홀에서 열리는 RPO 창단 75주년 기념 콘서트의 하이라이트 영상을 즐길 수 있도록 할 예정이다. /김재용 기자

## 전경련 “ESG 공시제도 간소·단일화 해야”

기업지배구조보고서 공시기업 분석

전국경제인연합회(전경련)가 2020 기업지배구조보고서 공시 기업 175개사 현황을 분석한 결과를 토대로 집중투표제 등 핵심지표에 문제를 제기했다. ESG 공시 제도의 간소화·단일화도 필요하고 주장했다.

20일 전경련에 따르면 이번 보고서는 기업지배구조보고서 의무공시가 시행된 2018년 이후 비금융기업 175개사(자율공시기업 12개사 제외)의 3년간 현황

을 분석한 내용을 담고 있다. 전체 15개 지표에 대한 평균 채택률은 꾸준히 상승하고 있는 것으로 나타났다.

첫 해인 2018년 평균 채택률은 52.9%였으며, 2019년 58.6%, 2020년 64.6%였다. 특히 높은 상승률을 보인 지표는 ‘정관에 전자투표 도입’ 지표이었으며 2018년 25.5%에서 2020년 72.0%로 높아졌다. 지난해 높은 채택·도입률을 보인 지표는 경영 관련 중요 정보에 내부감사기구가 접근할 수 있는 절차 마련 여부 100%, 내부감사기구에

대한 연 1회 이상 교육 제공 97.1%, 내부감사기구에 회계·재무전문가 존재 여부 94.9%, 6년 초과 장기 재직 사외이사 부존재 92.6%, 내부 통제 정책 마련 및 운영 88.0% 등이었다.

3년 연속 채택률 최하위인 지표는 ‘집중투표제 채택’이었다. 집중투표제의 경우 3년 모두 채택률 5% 내외로 평균 채택률 64.6%에 한참 밑돌고 있다. 도입 기업은 3개년 모두 한국전력, 한국가스공사, 지역난방공사, 강원랜드, 대우조선해양, 포스코, KT, KT&G, SK텔레콤 등 아홉 곳으로 상당수가 공기업 등이었다. 순수 민간기업으로는 SK텔레콤이 눈에 띄었다. /양성운 기자

## LG전자, 세계 최초 83형 올레드TV 출시

이달까지 캐시백 혜택

83인치 OLED TV도 나온다.

LG전자는 세계 최초로 83형 올레드 TV를 출시한다고 20일 밝혔다. 출하가격은 1090만원으로, 이달 말까지 구매 고객에 100만원 캐시백 혜택을 제공한다.

83형 올레드 TV는 4K 해상도 제품 중 가장 크다. 이번달 한국과 미국을 시작으로 글로벌 시장에서 판매를 시작할 예정이다.

83형 올레드 TV는 올 초 CES2021에서 게이밍과 영상디스플레이 부문 각각 혁신상을 받으며 2관왕에 성공한 바 있다.

미국 소비자기술협회(CTA)는 이 제



83형 LG올레드 TV /LG전자

품에 대해 “입력 지연을 줄이는 빠른 속도, 4K 해상도 HFR(High Frame Rate) 등 최고의 기능들로 가득해 게임을 즐기거나 스포츠를 시청할 때 놀라운 즐거움을 준다”라고 설명했다.

이에 따라 70인치 이상 LG 올레드 TV는 한국 출시 모델을 기준으로 지난해 7개에서 11개로 확대됐다. /김재용 기자