



5일(현지시간)부터 7일까지 미국 라스베이거스에서 열린 CES2022 웨스트홀에 전시된 완전 자율주행 레이싱 카

/김재웅기자

눈앞에 펼쳐진 완전 자율주행시대 글로벌 기업들 앞다퉀 상용화 레이싱 국내선 규제 방지턱으로 거북이 주행

자율주행은 이제 현실이다. 글로벌 자동차 제조사들이 자율주행차 상용화를 목전에 뒀고, 전장 및 반도체 업계도 완성차 업계와 협업을 통해 자율주행 기술을 실현해내고 있다. 올해 CES2022 안팎에서도 이같은 움직임이 활발하게 이뤄졌다. 반면 국내에서는 자율주행 상용화 소식이 상대적으로 뜸한 분위기다. 기술적으로는 충분히 높은 수준이지만, 도로 환경과 규제 등이 걸림돌로 꼽힌다.

◆ 완전 자율주행 시대

11월 업계에 따르면 GM은 내년 3단계 자율주행인 '울트라 크루즈'를 탑재한 캐딜락 쉐레틱을 출시할 예정이다.

3단계 자율주행은 특정 구간에서 완전히 조작을 하지 않아도 되는 수준을 뜻한다. 울트라 크루즈는 쉐컴이 개발한 5나노 공정의 스텝드래곤 라이드 플랫폼으로 구동된다.

GM 3단계 자율주행 캐딜락 출시 예정
인텔 2024년 4단계 전기차 상용화
엔비디아 트럭 자율주행 '투심플' 소개

인텔 모빌아이는 중국 지커자동차와 손잡고 2024년 4단계 수준 전기차를 상용화하겠다고 CES2022를 통해 발표했다. 지커자동차는 중국 지리자동차 자회사로, 앞서 웨이모에 미니밴을 조달하기로 계획했었다.

이미 미국과 중국 등 일부 국가에서는 자율주행 택시가 빠르게 서비스를 확대하는 중이다. 웨이모가 이미 미국 일부 지역에서 서비스를 제공하는 가운데, 현대차가 애플과 만든 자회사 모셔널이 내년 로보택시 운영을 본격적으로 시작할 계획이다. 우버 등 서비스 업체들이 자율주행 택시를 유료로 서비스하고 있다.

물류용으로도 자율주행 기술은 상용화를 목전에 뒀다. 엔비디아는 CES2022에서



지난 5일(현지시간)부터 7일까지 미국 라스베이거스에서 열린 CES2022의 쉐컴부스에 전시된 스텝드래곤 디지털 새시. 쉐컴은 GM과 협력해 3단계 자율주행 기술인 울트라 크루즈를 구현하게 된다.



빈패스트가 자사 자율주행 개발 현황을 소개하고 있다.

/김재웅 기자

트럭 자율주행을 개발하는 '투심플'을 소개하며 온라인 쇼핑 비중 증가로 인한 '트럭커'의 부족 현상 심화, 그리고 자율주행 확대를 예상했다. GM의 자회사 '브라이트 드림'도 추후 전화회뿐 아니라 자율주행 솔루션도 함께 공급할 계획이라고 알려졌다.

◆ 우리나라에는 'No'

그러나 이들 기업들이 국내에도 자율주행 차량이나 서비스를 도입하지는 않을 전망이다. 아직 구체적인 계획을 밝히지는 않았지만, 미국과 중국을 중심으로 일본 등 일부 국가에서만 출시할 가능성이 높다.

원인은 복잡하다. 일단 시장 규모가 작고 자율주행에 대한 수요가 많지 않아

수준 높은 자율주행 모델을 도입하기에는 위험 부담이 크다는 주장이 있다. 3단계 자율주행을 구현하기 위해서는 GM '온스타'와 같은 텔레매틱스 서비스 인프라를 구축해야 하는데, 이 비용도 적지 않다는 것. 도로 환경도 초기 단계 자율주행차를 운행하기에는 지나치게 복잡하다는 지적이 있다. 자율주행차가 사고시 누가 책임을 지냐에 대해서도 정해진 바가 없다. 자칫 자율주행차를 출시했다가 첫 사고를 일으켰다가는 사업에 큰 문제가 생길 수 있다는 우려가 큰 것으로 전해졌다.

특히 규제는 자율주행차를 막는 가장 큰 걸림돌이라는 데 업계는 입을 모은다. 자율주행에는 필수적인 무선 업데이트(OTA) 기능조차 규제 샌드박스로 임시 허용한 상태고, 정밀 지도도 함부

러 확보하지 못한다. 일부 지역에서 데이터 확보나 테스트 등을 위해 자율주행차를 운행할 수 있지만, 한산한 지역이 대부분이라 데이터 확보도 한정적이다. 고속도로는 올라서지도 못한다. 도로에 신호등을 비롯한 커넥티드 시스템 구축도 느린 편. 제작 안전 기준도 자율주행 3단계에 머물러 있다.

◆ 기술만은 최고 수준

이런 열악한 상황에서도 국내 자동차 업계는 충분히 높은 자율주행 기술을 확보한 상태다. 특히 현대차는 올 하반기 제네시스 G90에 3단계 수준 자율주행을 적용할 계획을 밝힌 바, 실현하면 GM을 앞서 '세계 최초' 타이틀을 선점할 수 있다. 포티투닷 등이 최근 마포를 시작으로 자율주행 택시를 상용화하기도 했다. 운송 부문에서도 자율주행을 활용하려는 다양한 시도가 이어지고 있으며, 특히 로봇 분야에서 LG전자와 배달의민족 등이 고군분투 중이다.

국내기업도 높은 자율주행기술 보유
정밀지도·테스트 데이터 확보 한계
사고시 책임소재 등 문제 발생 우려도

정부도 규제를 혁파한다는 방침이다. 올해 국토교통부 등이 '자율차 규제혁신 로드맵 2.0'을 통해 올해 자율주행 3단계, 2027년 4단계 목표 40개 규제를 혁신하기로 했다. O-TA 허용과 안전 기준 마련, 그리고 레벨 4 보험 체계 수립 등이다. 다만 이같은 규제 완화 방침이 계획대로 실시될 수 있을지에는 여전히 의문이 적지 않다. 일찌감치 '규제 샌드박스'도 제대로 지켜지지 않아 적지 않은 스타트업이 고통을 받은 사례가 있기 때문이다.

한 업계 관계자는 "국내 소비자들이 얼리어답터 성향이 많긴 하지만 자율주행에 만큼은 불신이 큰 편이라고 보고 있다"며 "규제나 법안도 활발하게 논의되고 만들어지는 분위기라 자칫 사고가 나면 위험 부담이 훨씬 크다는 문제도 있다"고 말했다.

/김재웅 기자 juk@metroseoul.co.kr



아이오닉5 로보택시(왼쪽부터), 두 번째 전용 전기차 아이오닉6의 컨셉카인 '프로페시(Prophecy)'