

미래차 이끄는 'K-전장산업'

LG IVI·배터리 삼성 반도체·디지털 콕핏 현대차 플랫폼·자체생산

(인포테인먼트 시스템)

국내 산업계 높은 전장 기술력 축적
글로벌 완성차 업계 존재감 커져
미래차시대 새로운 전장기 기대

미래차 경쟁이 본격화하면서 발빠르게 기술력을 축적한 국내 산업계도 새로운 전장기를 맞이할 전망이다. 현대자동차그룹은 물론 LG전자와 삼성전자 등 전자업계도 수준 높은 전장 기술을 바탕으로 글로벌 완성차 업계에 존재감을 높일 것으로 기대된다.

24일 업계에 따르면 LG전자는 지난해 전장 부문 흑자 전환이 유력하다. 2013년 처음 사업을 시작한 후 10년 만이다.

LG그룹의 전장 부문 수주 잔고도 100조원 규모로 추정된다. LG마그나와 위트레인은 물론 LG이노텍, LG디스플레이 등 계열사들도 전장 비중을 높이는 모습이다.

LG는 일찌감치 전장 사업을 미래 먹거리로 보고 집중 육성해왔다. 구광모 회장이 취임한 후에는 그룹 차원에서 컨트론타워를 신설하며 속도를 높였다.

LG의 전장 사업은 전기차를 직접 만들 수 있는 수준이라는 평가다. LG전자가 오랫동안 시장을 주도했던 인포테인먼트 시스템(IVI)과 가전 사업을 통해 축적한 모터 기술에 LG에너지솔루션의 배터리까지 글로벌 완성차 업계 러브콜을 받고 있다. 역사 속으로 사라진 모바일 사업도 LG전자와 LG이노텍에서 통신과 센서 모듈 등으로 노하우를 계승 발전했다. 자동차 조명 기술이 중요시되면서 2018년 인수한 ZKW 역할도 커지는 분위기다.

다만 LG전자는 완성차 개발 가능성에는 단호하게 선을 긋고 있다. 완성차를 만들어 OEM으로 납품하는 방식에



LG 옴니팟.



LG전자 '레디케어' 솔루션

/하만

도 회의적인 입장이다. 스마트폰 시장을 예로 들면 완성품을 조립해 납품하는 폭스콘보다는 부품만 공급하는 LG이노텍에 가깝다. 고객과 경쟁하지 않는다는 이유, 애플카를 만들지 않을 것이라는 분석도 여기에서 나온다.

실제로 LG 전장 사업은 미래차 핵심 요소로 꼽히는 전동화 플랫폼과 IVI OS만은 배제하고 있다. 전기 모터 등과 위트레인 솔루션과 배터리를 제공하지만, 새시 등을 모아 구성하는 전기차 플랫폼은 포트폴리오에 없고 앞으로도 개발 계획이 없다. 완성차업계 미래 전략과 충돌하지 않으면서 효과적으로 시장을 확대하는 주요 요인으로 풀이된다.

미래차 준비도 진행 중이다. 일부 완성차업계가 자율주행 개발을 포기한 가운데, 최근 마그나와 자율주행 기술 개발을 협력하면서 새로운 시장을 준비하고 있다. 고도화된 자율주행차에 필수적인 6G 통신 기술 개발에도 앞장섰다.

삼성전자는 IVI를 포함한 '디지털 콕핏'에 집중하는 모습이다. 전장 기업인 하만과 함께 최첨단 기술을 구현해 시장을 확대하고 있다. 하만 역시 지난해 역대 최고 실적이 유력하게 점쳐진다.

삼성전자 전장 사업의 강점은 단연 반도체 기술이다. 고성능 SoC(시스템 온 칩)와 카메라 모듈, 메모리 등을 활

용해 다양한 편의 기능과 자율주행까지 구현할 수 있도록 했다.

퀵컴과 엔비디아 등 반도체 업계들도 전장 사업에 힘을 쏟는 상황, 삼성전자는 통합 솔루션을 경쟁력으로 내보이는 모습이다. 모바일 사업을 통해 축적한 노하우를 활용한 '텔레매틱스' 성능과 함께, 스마트싱스 플랫폼을 활용한 커

넥티드 서비스도 준비된 상태다. 필요에 따라 타이젠 OS를 전장 사업에서 활용할 수 있다는 전망도 나온다.

전자 업계가 전장 시장 비중을 높이는 가운데, 국내를 대표하는 완성차사 현대차그룹은 미래차 기술 대부분을 내재화하는데 성공하며 글로벌 시장에서 입지를 크게 강화하는데 성공했다.

현대차그룹은 원자재인 철강을 시작으로 모터와 새시, 물론 IVI와 OS까지 완성차에 필요한 부품 대부분을 직접 만들고 있다. 전동화 플랫폼 'E-GMP'는 이미 글로벌 시장에서 성능을 인정 받았고, IVI 시스템도 꾸준히 고도화한 덕분에 경쟁력을 높이는 핵심 역량으로 성장했다. 반도체와 디스플레이 등 일부 전자 부품만 공급받으면 된다.

현대차그룹은 완성차 역량을 바탕으로 전장 시장에서도 입지를 강화하는 모습이다. 현대모비스가 지난해 메르세데스-벤츠에 새시 모듈을 공급하는 계약을 맺으면서 오랜만에 해외 업체와 거래를 재개했다. 현대차 자율주행 기술도 올해 말 미국에서 '로보택시'로 상용화를 앞두고 있는 만큼 수준이 높아 경쟁력이 높다는 평가다.

/김재용 기자 juk@metroseoul.co.kr

금융위, '깜깜이 투자' 막는다
금융상품 위험등급 기준 통일

금융위 위험등급 가이드 라인 마련
1~6등급 구분... 4분기부터 시행

앞으로 금융회사별로 제각각이던 금융상품 위험등급 산정기준이 하나로 통일된다. 금융소비자는 원금손실 등 위험성이 있는 투자성 금융상품에 가입할 경우 통일된 기준에 따라 상품을 비교할 수 있게 된다.

금융위원회는 24일 투자성 금융상품의 위험등급을 산정할 수 있는 가이드 라인을 마련했다고 밝혔다.

가이드라인은 금융소비자보호법상 일부상품을 제외한 모든 투자성 상품이 적용되며, 변액보험, 특정금전신탁을 포함한다.

위험등급은 금융상품 판매업자가 산정하는 것이 원칙이지만 판매사는 제조사가 정한 위험등급을 사용하는 것이 적절하다고 판단할 경우 제조사의 위험등급을 사용할 수 있다.

등급은 1~6등급까지 나뉘며 1등급이 가장 위험한 상품 등급이다. 최종등급은 시장위험과 신용위험을 종합적으로 고려해 산정하며, 환율 위험이 있을 경우 이를 반영해 1~2등급을 상향할 수 있다.

또 유동성 위험에 따라 환매불가·비용발생·환매가능 등으로 분류해 별도로 기재한다. 원금손실 가능액이 원금의 100분의 20을 초과하는 고난도 상품은 2등급 이상을 부여한다.

등급산정은 상품을 권유·판매하는 시점에 산정하고, 수시로 판매되거나 환매가 가능한 상품은 결산시점에 맞춰 연 1회 재산정한다.

판매사는 위험등급 산정기준을 마련하고, 투자성 금융상품 판매 시 위험등급의 의미와 유의사항, 해당 위험등급 산정 사유 등 위험등급의 의미를 설명해야 한다.

/나유리 기자 yul115@



지구가 푸르게 바뀌는 건
녹색 마술사가 마술을 부려서래요!

푸른 지구를 향한 모두의 소망
더 이상 꿈으로만 남지 않도록,
LS ELECTRIC이 푸른 마술을 시작합니다.

스마트에너지 글로벌 리더 LS ELECTRIC이
ESG 경영으로 그 꿈을 앞당기겠습니다.

