



차세대 자동차의 자율주행 기능이 2025년까지 기하급수적으로 성장 전망 “OEM 기존 모델에 카셰어링 및 자율주행을 도입하는 전략이 재고될 것으로 보인다”



출처 : Piloted Driving Features in Level 2 and Level 2+ ... 2025, Jun 23, 2021

- OEM(Original Equipment Manufacturer)과 가치 사슬 파트너는 지역이나 부문의 필요를 반영한 부분 자동화 차량 또는 고도로 자동화된 차량을 개발, 배포하기 위해 전략, 자본 투자, 제품 로드맵을 간소화하고 있음
- 2025년까지 선진국의 자동차 5대 중 1대는 치열한 경쟁으로 인해 하나 이상의 2단계(L2) 기능을 갖추지만, 개발도상국의 OEM은 1단계(L1)의 안전 관련 기능을 제공할 것임
- 국제 규정은 테스트와 배포에 대해 우호적인 편이며, 소비자 시장의 도입 시기를 결정해 줄 것임
- 중국은 미리 정해진 지역 내에서 대중을 상대로 유료 서비스를 운영함으로써 4단계 로보택시(자율주행 택시)로 구성되는 사용권(usership) 모델을 주도할 것임
- 2021년에는 수많은 주요 OEM이 L2 또는 L2+ 단계의 부분적 자동화 주행 시스템을 가장 판매량이 많은 모델에 우선 배치하고, 일부 프리미엄 모델에는 L3 조건부 자동화를 도입할 것으로 전망

- 규제용 구조의 부재, 높은 가치 제안 및 낮은 비용을 감안할 때 OEM은 향후 5년간 L2, L3보다 L2+ 기능에 집중할 가능성이 큼
 - L2+ 기능을 갖춘 차량은 2020년에 11만 5,450대였으며 2025년까지 1,100만 대 이상으로 늘어날 것임
- 재정적인 부담과 이동수단에 대한 선호도의 변화를 감안할 때, OEM은 기존의 소유 중심 모델에서 카셰어링이나 로보택시 (사용권 모델)을 도입하는 쪽으로 장기적인 전략을 변경하게 될 것임
- 기업의 최대관심사는 자본 투자 경로를 재설정하고 차량의 복잡성과 비용을 줄이고 사내 역량 및 협업에 투자하여 단기 수익을 최대화하는 것임

시장 참가자들은 다음과 같은 부문에 주력해야 함

- L2 및 L3 자동주행(piloted driving) 시장
 - 유럽과 영국에서는 어댑티브 크루즈 컨트롤(adaptive cruise control, 차량의 자동주행 속도 유지 장치, 이하 ACC)과 차선 변경 보조장치(lane change assist, 이하 LCA)에 대한 규정을 만들자는 의견이 나오고 있음
 - 관련 규정이 만들어지면 유럽과 영국의 대중 시장에 도입 속도가 훨씬 빨라질 것

• 환경 인식 시장의 라이다(LiDAR) 센서

※ 라이다(LiDAR) 센서 : 감지 및 거리 측정 센서

- 라이다 센서 개발업체는 업체 기술의 허가를 받은 다음 Tier 1 또는 2 공급업체와 협업하거나, 대량생산을 통해 라이더 가격을 낮추는 방향으로 제조업체와 계약을 맺고 L2 및 L3 시장 부문에서 치솟는 수요를 충족시키는 것을 원함
- 자율주행 소프트웨어 스택
 - OEM은 소프트웨어 회사와의 협업이나 회사 인수를 통해 자율주행 소프트웨어 스택 개발을 전략화하거나, 사내에서 OS 소프트웨어 스택을 생성하는 역량을 키우고 있음

(결론) OEM은 기존의 소유 중심 모델에서 카셰어링이나 로보택시 (사용권 모델)을 도입하는 쪽으로 장기적인 전략을 변경하게 될 것임

- OEM은 향후 5년간 L2, L3보다 L2+ 기능에 집중할 가능성이 큼
- 2021년에는 수많은 주요 OEM이 L2 또는 L2+ 단계의 부분적 자동화 주행 시스템을 가장 판매량이 많은 모델에 우선적으로 배치하고, 일부 프리미엄 모델에는 L3 조건부 자동화를 도입할 것으로 전망

- 기술사업화 이슈&마켓 보고서는 해외시장정보 전문업체(Frost & Sullivan, Lexisnexis 등)에서 분석한 내용을 기반으로 작성한 보고서로 연구개발특구진흥재단의 공식적 견해는 아님을 알려드립니다.
- 본 보고서는 연구개발특구진흥재단 홈페이지(<https://www.innopolis.or.kr>)에서 다운로드 가능합니다.
- 무단 전재 및 복제를 금하며, 내용을 인용할 경우 출처를 명시하여 주시기 바랍니다.