

모빌리티 산업 활기

현대차·기아, ‘NUMA’ 출범… AI 모빌리티 확산 등 활동

국토부 등 민·관 31개 주체 참여
미래 모빌리티 분야 협력 고도화
“기술 기반 포용적 이동권 실현”

현대자동차와 기아가 다자간 협력을 바탕으로 미래 모빌리티 생태계 조성에 나선다.

현대차·기아는 그랜드 워커히 서울에서 민·관이 경계 없이 협력하는 협의체, ‘NUMA(Next Urban Mobility Alliance, 누마)’의 출범식을 개최했다고 1일 밝혔다. 지난 3월 소프트웨어 비전 행사 ‘Pleos 25’에서 NUMA 구축 계획을 발표한 뒤 처음으로 갖는 공식 행사다.

NUMA는 지역 간 교통 격차, 사회적·신체적 교통 약자의 이동 등 실질적인 사회 문제의 해결을 기업의 혁신과 정부의 정책, 학계의 전문성이 조화롭게 맞물려 해결해야 한다는 공감대에서 시작됐다.



현대차·기아는 1일 그랜드 워커히 서울에서 ‘NUMA’ 출범식을 개최했다.

/현대차그룹

해당 협의체는 단계별 활동 방향성을 설정하고 이를 실현하기 위해 각 참여 주체들 간의 긴밀한 상호 협력을 이어간다.

구체적으로 ▲1단계: 지역 교통의 AI 전환 및 기술 기반 교통 문제 해결 ▲2단계: 자율주행 기술 및 미래 모빌리티 디바이스 기반의 자율주행-Ma

aS 실현 ▲3단계: 스마트시티 전환을 위한 AI 모빌리티의 확산 등으로 향후 활동을 이어갈 예정이다.

NUMA의 가장 큰 특징은 개방형 협의체 모델이라는 점이다. 이번 출범식을 시작으로 향후에도 참여사를 지속적으로 받아들여 경계 없는 협력을 가속할 방침이다.

현재까지 ▲정부 기관으로 국토교통부, 행정안전부, 경기도, 한국교통안전공단 ▲민간기업은 현대차·기아, 현대카드, KT, CJ대한통운, 네이버클라우드, 티맵모빌리티, 한화손해보험 ▲연구기관은 서울대학교, 연세대학교, 국립한국교통대학교, 한국교통연구원 등 총 31개 주체가 참여하고 있다.

현대차·기아는 참여하는 기관 및 기업들과 협력해 협의체를 운영, 참여사 간 활발한 네트워킹과 실질적인 과제 발굴이 이뤄지도록 지원할 방침이다.

송창현 현대차·기아 AVP 본부장은 “자율주행과 AI는 일상을 새롭게 설계하는 거대한 변화의 흐름”이라며 “현대차·기아는 주관사이자 파트너로서 교통약자와 지역사회를 아우르는 기술 기반의 포용적 이동권을 실현하고, 세계 도시들과 연결되는 글로벌 모빌리티 전환을 만들겠다”고 말했다.

국토교통부 강희업 2차관은 “교통은 이제 단순 인프라가 아닌 국민의 일상이자 삶을 연결하는 필수 서비스로서 국민은 누구나 원하는 시간에 원하는 곳으로 이동할 수 있어야 한다”며 “민·관이 힘을 합쳐 교통 격차 없는 대한민국, 모두가 자유롭고 안전하게 이동하는 사회를 위해 나아가길 기대한다”고 밝혔다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

현대위아, 모바일 로봇시장 본격 진출

지난달 물류로봇 신제품 공개
차상장치 다양화… 효율성 제고

현대위아가 물류로봇 신제품을 공개하고 모바일(이동) 로봇 시장 진출을 본격화했다.

현대위아는 지난달 28~29일 이틀간 경기도 의왕시 현대위아 의왕연구소에서 ‘물류로봇 신제품 런칭 및 고객 초청 시연회’를 열고 가반하중(로봇이 들 수 있는 최대 무게) 300~1500kg의 물류로봇 플랫폼을 국내 고객들에게 처음으로 선보였다고 1일 밝혔다.

물류로봇은 산업 현장에서 각종 제조 물류를 이송할 때 사용하는 로봇이다. 현대위아는 이번 신제품 출시로 가반하중 300kg, 600kg, 1000kg, 1500kg의 물류로봇 라인업을 갖추게 됐다.



지난달 28일 현대위아 ‘물류로봇 신제품 런칭 및 고객 초청 시연회’에 관람객들이 모여 있다.

이를 통해 다양한 산업 환경에서 있을 제조 물류 자동화에 대응한다는 방침이다.

현대위아는 라이더를 이용해 실

시간 지도와 위치를 확인해 자율주행하는 방식과 바닥의 QR코드나 자속을 인지하고 사전 설정 경로로 이동하는 AGV(Automated Guided Vehicle) 방식 등 다양한 방식으로 주행할 수 있도록 물류로봇을 개발했다.

현대위아는 물품을 싣는 차상장치(Top Module)를 다양화해 물류로봇의 효율성도 크게 높였다. 물품을 쉽게 움직일 수 있는 ‘컨베이어’와 물품 높낮이를 조절할 수 있는 ‘리프트’, 물건의 방향을 돌리는 ‘턴테이블’ 등 맞춤형 솔루션을 제공한다.

현대위아는 또한 물류로봇에 기존보다 더 큰 바퀴를 장착해 엘리베이터 탑승하거나 바닥의 고저 차와 틈새가 있더라도 안정적으로 주행할 수 있도록 했다.

/양성운 기자 ysw@

현대오토에버, 건설기계 보안사업 수주

모빌리티 보안 사업 영역 확장

현대오토에버가 모빌리티 보안 기술 역량을 건설기계 영역으로 확대한다.

현대오토에버는 HD현대인프라코어와 HD현대건설기계 사이버복원력법(Cyber Resilience Act, 이하 CRA) 대응을 위한 사이버 보안 위협평가 사업을 수주했다고 1일 밝혔다.

CRA는 사이버 보안을 강화하기 위한 유럽연합(EU) 규제 2027년 12월 전면적으로 적용될 예정이다. 유럽에 판매 및 유통되는 모든 디지털 관련 제품들은 CRA를 준수해야 한다. EU는 CRA를 통해 산업용 로봇, 스마트 기기, 제조 설비 등 디지털 기능이 있는 제품의 보안을 의무화하고 있다.

이번 수주로 현대오토에버는 모빌

리티 보안 사업을 일반 차량에서 건설기계까지 확장했다. 건설기계는 구동장치부터 통신 인터페이스 등 일반 차량과 비슷한 형태를 가지고 있다.

현대오토에버가 추진하는 사이버보안 위협평가 사업의 골자는 건설기계의 주요 시스템과 네트워크가 직면할 수 있는 보안 위협을 체계적으로 분석하는 것이다. 현대오토에버는 잠재적인 위협요인을 사전에 진단한다. 이를 통해 HD현대가 글로벌 수준의 사이버 보안 품질을 갖춘 건설기계를 최종 고객(End-User)에게 제공할 수 있도록 지원한다.

현대오토에버사이버시큐리티사업부장 최원혁 상무는 “모빌리티 사이버 보안 사업 역량을 더욱 강화하고, 고객 중심의 보안 서비스를 제공할 것”이라고 말했다.

/양성운 기자

당정, 금융위 조직개편 본격화… 정책기능 이관 등 논의

25일 정부조직법 개정안 처리 전망

당정이 1일 금융위 조직개편 논의를 본격화하고 오는 25일 정부조직법 개정안 처리를 노린다.

강준현 정무위 여당 간사는 이날 오전 서울 여의도 국회 의원회관에서 정부·대통령실 관계자와 비공개 당정협의회를 가진 후 “국정기획위원회에서 금융위원회, 기획재정부 조직개편안이 나왔다”며 “금융위가 정무위원회 소관이어서 관련해 정부와 대통령실 측에서 정무위원 의견을 듣고자 온 자리”라고 말했다.

그러면서 “국정기획위에서 수차례 논의해서 나온 안에 대해선 어느 정도



강준현(오른쪽) 국회 정무위원회 더불어민주당 간사와 우상호(왼쪽) 대통령실 정무수석, 김병욱(가운데) 대통령실 정무비서관이 1일 오전 서울 여의도 국회 의원회관에서 정무위 비공개 당정협의를 마치고 이동하고 있다. /뉴시스

공감이 됐다”며 “다만, 내부적으로 하나 하나 보면 보완사항이 있다. 말씀은 못

드리지만, 그걸 논의하느라 시간이 좀 오래 걸렸다”고 말했다.

강 간사는 기획재정부의 예산 기능을 기획예산처로, 금융위원회의 정책기능을 기획재정부로 이관하는 내용과 금융위 산하 금융정보분석원(FIU)을 재배치, 금융감독원에서 소비자보호처(소보처) 분리 문제를 들여다본 것으로 알려졌다.

그는 “정부조직 개편, 금융위 설치법, 은행법 등 고쳐야 할 법안이 많아서 숙제가 많다”며 “국회에서 이 안이 통과되면 여야 합의와 공론화 절차가 필요할 것이다. 앞으로 논의하는 내용과 절차가 많이 있어야 할 듯하다”고 말했다.

/박태홍 기자 pth7285@

“K-메모리기업, HBM 기술개발 지속해야”

>> 1면 ‘메모리 패권 노린…’서 계속

삼성전자와 마이크론의 기술력이 따라오면서 엔비디아가 특정 공급사에 종속되지 않고 납품사 다변화를 통해 단가를 낮추고 협상력을 높인다는 전략이 본격화되고 있다는 분석이다.

우리나라는 현재 SK하이닉스가 HBM 시장을 주도하고 있으나 단일 고객 의존 리스크가 부각되고 있다. 이에 따라 다양한 GPU 기업과의 공급 계약을 확대하고 HBM 외 메모리 솔루션 다각화를 해야 한다는 관측이 제기되고 있다.

일각에서는 SK하이닉스의 경우 메모리 역할을 하는 코어다이 분야에서 기여도가 크기에 반도체 생태계 전반의

변화를 주기는 어렵다는 지적도 있다.

이종환 상명대 시스템반도체학과 교수는 “HBM과 AI 반도체 간 인터페이스 설계는 메모리 기업인 GPU 기업인 어느 쪽이 맡아도 무방하다”라며 “엔비디아가 베이스다이를 직접 설계하려는 것은 성능 최적화를 위한 조치일 뿐 우리 기업에 치명적인 변수가 되지는 않을 것”이라고 말했다.

그러면서 “엔비디아 입장에서는 SK하이닉스뿐만 아니라 복수의 공급사를 확보하려는 것은 리스크를 줄이고 원가를 낮추려는 의도”라며 “국내 기업들도 이에 대응해 긴장을 늦추지 말고 HBM4 이후 세대까지 지속적인 기술개발에 힘써야 한다”고 덧붙였다.

/차현정 기자 hyeon@