

포스코모빌리티솔루션, 구동모터코어 중심 사업구조 재편

STS 이어 후관사업 정리 수순
구동모터코어 분야 투자 확대
모빌리티 소재·부품기업 전환

포스코모빌리티솔루션이 포스코그룹의 사업 효율화 기조와 발맞춰 스테인리스(STS) 사업을 떠난 데 이어 후관 사업 매각을 추진하며 구동모터코어 중심으로 사업구조를 재편하고 있다. 지난 2022년 사명 변경 당시 내세운 모빌리티 소재·부품 기업으로의 전환 방향이 가시화되는 모습이다.

23일 업계에 따르면 포스코 STS 전문 자회사 포스코SP는 지난 13일 공식 출범했다. 포스코모빌리티솔루션의 STS 정밀 재관재 가공 사업과 관련 자산 2465억원을 넘겨받아 독립 운영에 들어갔다. 지난해 결정된 사업 이관은 지난달 31일 영업



포스코인터내셔널 멕시코 구동모터코어 공장.

양수를 거쳐 마무리됐다.

STS에 이어 후관 사업도 정리 수순이다. 지난해 12월 IB업계에 따르면 포스코 모빌리티솔루션은 회계법인을 주관사로 선정해 포항·광양 생산설비와 사업권 매각에 착수했다. 예상 거래가는 600억~700억원이다.

두 사업 분리는 포스코모빌리티솔루션의 기존 사업 전환 방향과 맞닿아 있다. 포스코인터내셔널은 지난 2020년 STS·TMC(모터코어)·후관가공 사업을 떼어 포스코SPS를 설립해 제조·가공 기능을 한 데 모았다. 그러나 지난 2022년 철강가공 이미지를 벗고 미래 모빌리티 소재·부품

기업으로 확장하기 위해 현재의 사명으로 바꿨다.

STS·후관을 정리하는 한편 구동모터코어에는 투자를 집중하고 있다. 포스코모빌리티솔루션은 지난 1월 포스코DX·아스가 와전기코리아와 협약을 맺고 천안·포항과 멕시코·폴란드·인도 생산라인에 산업용 로봇 적용을 단계적으로 확대하기로 했다. 운반·품질 분류 공정을 자동화해 생산성과 원가 경쟁력을 높인다는 계획이다.

글로벌 생산능력도 늘리고 있다. 멕시코 2공장이 양산에 들어갔고 폴란드에도 생산거점을 구축했다. 오는 2035년 연 1000만대 생산능력과 글로벌 점유율 10% 이상을 목표로 희토류·영구자석 등 구동모터 핵심 소재까지 밸류체인을 확대한다.

사업 확대는 실적으로도 이어지고 있다. 지난해 모터코어 사업 매출은 3400억원으로 전년대비 5% 늘었고, 영업손익은

2024년 20억원 적자에서 190억원 흑자로 돌아섰다. 판매량도 216만대로 14.9% 증가했다. 회사는 전기차 수요 둔화에 대응한 하이브리드차(HEV) 중심의 판매 믹스 다변화와 원가·공정 개선을 배경으로 꼽았다. 올해 구동모터코어 판매량도 2분기 64만대로 전년 동기 58만대보다 약 10% 늘었다. 이 가운데 해외 판매량은 4만대에 9만대로 두 배 이상 증가했다.

업계 관계자는 “후관 사업 매각을 추진하고 있지만 아직 확정된 사항은 없다”며 “이번 재편은 그룹의 사업구조 개편 기조와 방향을 같이하며, 포스코모빌리티솔루션 차원에서는 구동모터코어 사업에 역량을 집중하고 미래 모빌리티 밸류체인을 확대하기 위한 움직임으로 볼 수 있다”고 말했다.

/유혜은 기자

dhalehdhale@metroseoul.co.kr



metro

“GV90 개발 과정 핵심가치는 ‘고객 최우선’”

현대차그룹 ‘GV90 테크 브리프’

플러그십에 걸맞는 완성도 초점
“제네시스 사상 가장 특별한 차량”

“단순히 새로운 SUV를 개발하는 일을 넘어 제네시스에게 럭셔리란 무엇인가를 스스로 묻는 과정이었다.”

만프레드 하러 현대자동차그룹 R&D 본부장(사장)은 지난 20일(현지시간) 미국 샌프란시스코에서 열린 초대형 플러그십 전동화 스포츠유틸리티차(SUV) ‘GV90’의 테크 브리프 행사에서 이같이 밝혔다. 이번 테크 브리프는 19일 같은 장소에서 열린 ‘GV90 월드 프리미어’에 이어 진행된 행사로 차량에 적용된 핵심 기술의 개발 과정을 연구개발 책임자가 직접 설명하는 방식으로 진행됐다.

특히 GV90은 공개 전부터 제네시스의 모든 기술 역량이 집약된 플러그십으로 기대를 모아온 만큼, 그 기술들이 어떤 철학 아래 만들어졌는지에 글로벌 미디어의 시선이 집중됐다.

발표는 개발 철학에 이어 제품 개요와 주요 상품성, 내외로 아치 게이트, 차량 안전, 주행 성능과 정숙성, 제조 기술 순으로 이뤄졌다.



지난 20일(현지시간) 미국 샌프란시스코에서 열린 제네시스 GV90 테크 브리프에서 현대차그룹 R&D본부장 만프레드 하러 사장이 발표하는 모습. /현대차그룹

제네시스 개발담당 허광훈 상무는 GV90을 ‘제네시스가 지금까지 만든 차 가운데 가장 어려운 차’라고 소개했다. 허 상무는 “플랫폼과 배터리, 전원 체계, 차체 구조, 인포테인먼트 시스템은 물론 차량을 생산할 공장까지 새로 만들었다”며 “거의 모든 것을 원점에서 다시 설계한 결과, 제네시스 사상 가장 특별한 차량이 완성됐다”고 말했다. 특히 허 상무는 ‘고객 최우선’이라는 핵심 가치를 바탕으로 플러그십에 걸맞는 완성도를 구현하는데 개발의 초점을 맞췄다고 강조했다.

이날 발표에서는 실제 GV90의 전복 시

험 영상도 함께 공개됐다. 시속 110km로 달리던 차량이 경사로를 타고 넘어가며 전복되는 순간, 루프 에어백을 포함한 12개 에어백이 빠르게 전개되며 탑승객을 보호하는 장면이 담겼다. 이는 실제 도로에서 발생하는 사고 3800만건을 돌아보며 얻은 결과다.

제네시스바디설계실 이대희 실장은 “각국 법규와 충돌 평가 기준을 충족하는 데 멈추지 않았다”며 “정해진 시험을 통과하는데 그치지 않고, 고객이 실제 맞닥뜨릴 수 있는 순간까지 대비하는 게 제네시스가 생각하는 안전”이라고 밝혔다.

이날 행사의 또 다른 축은 GV90이만 들어지는 제조 현장이다. 제네시스생기실 정재현 실장은 GV90의 생산을 위해 새롭게 지은 울산 EV공장을 소개하며, 현대차그룹이 그동안 쌓아온 제조 기술을 이곳에 집약했다고 소개했다.

마지막으로 허 상무는 “GV90에 담긴 기술은 연구개발뿐 아니라 상품기획과 생산, 품질, 판매까지 전사가 새로운 기준을 세우며 함께 완성한 결과”라며 “제네시스는 앞으로도 고객이 차를 마주하는 모든 순간을 특별한 경험으로 만들기 위한 도전을 이어갈 것”이라고 밝혔다.

/양성운 기자 ysw@



메르세데스-벤츠 S500 4MATIC Long.

/양성운 기자

더 빠르고 조용하게… 프리미엄 클래스 뽐내

YG의 CAR TALK

메르세데스-벤츠 ‘S-클래스’

‘달리는 차·이동하는 공간’ 가치 극대화

메르세데스-벤츠의 프리미엄 가치를 완벽하게 담아낸 S-클래스는 ‘회장님 차’로 불린다. 소유자가 직접 운전하는 오너 드라이버(Owner-driven)보다 뒷좌석에 앉아 목적지까지 이동하는 쇼퍼 드라이버(Chauffeur-driven)의 차로 국내 누적 판매량은 10만대가 넘는다. 5년 만에 국내에 새롭게 출시한 S-클래스의 시승을 통해 차량의 매력을 느꼈다. 강원도 횡성에서 영월 청령포까지 약 160km 구간에서 오너와 쇼퍼 드라이버 두 가지를 경험했다.

S500 4MATIC Long에 탑승하는 순간 S-클래스다운 안락함을 체감할 수 있다. 부드러운 가죽 시트가 허벅지부터 등까지 닿는 모든 곳을 부드럽게 감싼다. 움푹 패인 노면이나 과속방지턱을 지날 때에도 부드럽게 흘러간다. 이는 노면 상태에 맞게 각 바퀴의 댐퍼를 조절해 진동을 최소화하는 에어매틱 에어 서스펜션 덕분이다. 다만 노면 충격을 완벽하게 흡수하기 위한 부드러움은 개인의 성향에 따라 호불호가 갈릴 것으로 보인다. S580 4MATIC Long에만 적용된 각 휠의 감쇠력과 차고를 개별 제어하는 E-액티브 바디 컨트롤 기술이 공금해졌다.

또 정숙성을 높이기 위해 차량 곳곳에 적용된 흡음재와 이중 접합 차음 유리 덕분에 고속 주행에도 진동과 소음이 느껴지지 않았다. 고속 주행에도 계기판을 확인해야 속도를 알 수 있을 정도였다.

S500 4MATIC Long은 2999cc의 직렬

6기통 가솔린 엔진에서 뿜어져 나오는 최대 449마력의 출력과 61.2kgf·m 토크는 넉넉한 힘을 갖추고 있다. 신형 S500 4MATIC Long의 rpm(엔진의 분당 회전수) 기준 최고 출력은 엔진 개선 과정에서 전작 대비 줄었지만, 제로백(정지 상태에서 시속 100km에 도달하는 시간)은 0.2초 감소했다. 초기 가속은 이전보다 좋아졌다. 다만 이같은 성능 개선 영향인지 가속 페달을 밟으면 차가 빠르게 치고 나가는 데 과하다는 생각이 들기도 했다.

이번 신형 S-클래스에는 2023년 개발된 벤츠의 통합 운영체제 MB.OS가 처음 탑재됐다. MB.OS는 인포테인먼트와 주행 보조, 차체 및 편의 기능 등을 제공하고, 무선 소프트웨어 업데이트(OTA)도 지원한다.

다만 주행보조 기능은 기존 차선을 유지한 채 앞차의 궤적을 그대로 따라가는 기능에서 차선을 유지하는 방식으로 바뀌었다. 주행 중 운전자가 스티어링 휠에서 손을 놓지 않고 마지막까지 신경써야 한다. 메르세데스-벤츠는 향후 고속도로에서 운전자가 스티어링 휠을 잡지 않아도 되는 레벨 2 플러스 수준의 자율주행도 업데이트를 진행할 예정이다.

S-클래스는 ‘쇼퍼 드라이버(Chauffeur-driven·수행 기사가 운전하는) 자동차’의 대명사인 만큼 뒷좌석은 최고의 품격을 제공했다. 등받이를 최대 133.5도까지 젖히고, 1열을 최대 37mm 앞으로 당기면 마치 비행기 1등석에 탑승하는 듯한 편안함을 경험할 수 있다.

S500 4MATIC Long은 ‘달리는 차’와 ‘이동하는 공간’ 사이에서 타협하지 않고, 두 가지 가치를 모두 원하는 소비자에게 S-클래스만의 해답을 제시하고 있다.

/양성운 기자

‘통합 진에어’ 내년 3월 출범… LCC업계 판도변화 예고

진에어·에어부산·에어서울 합병계약

내년 3월 국내 저비용항공사(LCC) 시장에 항공기 58대 규모의 ‘통합 진에어’ 출범이 추진되면서 LCC 수송객 1위인 제주항공과의 경쟁에 관심이 쏠린다. 통합 대상 3사가 기존 여객 기반과 노선망을 결합하는 만큼 단순 기단 규모를 넘어 수송력과 거점 경쟁에서도 판도 변화가 예상된다.

23일 항공업계에 따르면 지난 21일 진에어·에어부산·에어서울은 합병계약을 체결하고 내년 3월 17일 통합 진에어 출범을 추진하기로 했다. 지난해 말 기준 3사의 항공기는 진에어 31대, 에어부산 21대, 에어서울 6대 등 총 58대로 같은 시점 제주

항공 45대를 웃돈다.

진에어와 에어부산 두 곳의 여객만 합쳐도 제주항공을 웃돈다. 국토교통부 항공정보포털시스템에 따르면 올해 1~7월 제주항공 수송객은 774만 5472명으로 개별 LCC 가운데 가장 많았다.

진에어는 637만 8177명, 에어부산은 443만 3525명을 수송했다. 두 회사를 합치면 1081만 1702명으로 제주항공보다 306만 6230명, 39.6% 많다. 여기에 통합 대상인 에어서울의 123만 7946명까지 더하면 통합 3사의 여객 규모는 1204만 9648명에 이른다.

부산 거점도 통합사의 강점으로 꼽힌다. 올해 상반기 김해공항 국제선 이용객

607만 1022명 가운데 에어부산이 157만여명, 진에어가 88만 8000여명을 수송했다.

두 회사를 합치면 전체의 약 40% 수준이다. 제주항공의 같은 기간 김해공항 국제선 수송객 86만 4000여명의 약 2.8배다. 통합 진에어는 인천발·부산발 노선을 연계해 수도권과 영남권 네트워크를 강화할 방침이다.

제주항공은 개별 LCC 기준 높은 수송 실적과 탑승률을 유지하고 있다. 지난 7월 114만 6672명을 수송하며 LCC 1위를 기록했고 올해 1~7월 매달 100만명 이상을 태운 유일한 LCC다. 7월 탑승률도 90.8%로 국적사 평균 86.3%를 웃돌았다.

/이승혁 수습기자 sh95@