



특장차저널



화물차 운행 안전 4가지를 조심하세요!



정비불량

등화장치, 후부반사판, 타이어 마모, 공기압 등
차량 운행 전 상태 점검 필수!



과적

적재 화물 높이 확인 및
고정은 철저하게!



과로

운전자 휴게시간 준수!
2시간 연속 운행 시 15분 이상 휴식!



과속

최고속도 제한 장치 무단해제 및
임의조작 금지!



Contents 2025 Vol.18

- 04 **협회장 신년사**
2025년은 변화를 넘어선 성장의 해로 - 이상열 협회장
- 07 **테마특집 - 2025년, 특장차 이렇게 바뀐다**
- 08 테마특집 1- 일률적 전장 제한 등 낡은 법률 바뀌어야 대형 사고 예방한다
- 11 테마특집 2- 한국자동차제작자협회, 2025년 특장차 산업 도약 계기 만들 것
- 14 테마특집 3- 시장에 맞춰 진화하는 PBV 자동차 현황과 전망
- 16 **정책브리핑**
국토부, 2월부터 배터리 안전성 인증제 시범사업 실시
국토부, 화물운송 플랫폼 제도화 통해 사업자 책임 강화·산업 육성 모색
2월부터 3.85톤 이하 승합·화물차 사고기록장치 의무 장착
전북 김제 특장차 산업 인력 육성 계획 추진 등
- 20 **이슈브리핑**
전기상용차 ST1, 특장 사업과 공동 발전 모색 중
- 인터뷰 현대차 국내SV사업실장 오기용 상무
- 26 **글로벌 핫이슈**
Euro NCAP, 새로운 평가 프로그램으로 대형 화물차 안전 점검 나서
- 28 **핫이슈**
올 상반기 경사각도 제한 완화로 크레인·냉동 탑차 적재량 늘어난다
미래 모빌리티의 새로운 장을 연다, CES 2025
- 32 **자동차제작자칼럼**
빠르게 발전하는 상용차 사이버보안, 알아야 막는다
- 34 **통계**
글로벌 전기 상용차, 2032년까지 연평균 8,489억 4천만 달러 성장 전망
- 36 **전시회**
친환경 늘어난 2024 하노버상용차박람회 / 협회 완성차 업계와 간담회 개최
군 트럭의 변신은 어디까지? 국제방위산업전시회(KADEX)
- 42 **함께합니다**
한국자동차제작자협회, 회원 기업 1백 개사 눈 앞에... / 신규회원사 소개
- 44 **협회 및 회원사 소식**
- 50 **회원사 현황**
- 52 **한국자동차제작자협회 소개 & 회원가입 안내**



2025년은 변화를 넘어선 성장의 해로



안녕하십니까,
존경하는 회원사 여러분!
새롭게 시작하는 한 해, 신년
인사드립니다.

지난해 여러분의 성원과 함
께 재선출된 후 이에 보답하
고자 전력을 다해 뚝 한 해가
어느새 지나가고 2025년을
맞이하는 시간이 되었습니다.

올해는 을사년(乙巳年)으로, 푸른 뱀의 해입니다.
파란색은 성실과 책임의 의미를 갖습니다. 뱀은 허물을 벗는 과정
에서 많은 우여곡절과 변화를 겪습니다. 그럼으로써 보다 성장하
는 계기를 만들어 갑니다.
회원사 여러분, 올해는 성실과 책임을 바탕으로 성장을 도모해야
할 시기입니다. 여러분의 적극적인 참여로 성장의 열매를 나눌 수
있는 한 해가 되기를 기원합니다.

지난해 협회는 특장업계 발전과 회원사 권익을 위해 불합리한 제
도개선은 물론 신기술 적용 등에도 업계의 목소리를 내는 데 주력
했습니다.
꾸준히 제도개선을 위해 나섰던 최대안전경사각도 완화와 관련,
2023년 일부 차종에 대한 개정을 이뤘으나 이에 만족하지 않고 더
욱 많은 차종 적용을 위해 최선을 다했습니다. 지난 2월 국토교통
부 관계자가 참여한 정책협의회는 물론 지속적으로 국토교통부,
자동차안전연구원 등 관계기관과 경사각도 완화를 위한 용역 내용
점검 회의 등에 참가, 규제 개선 방향에 의견을 적극 개진하여
2024년 연말 입법예고를 추진하였으나 급변하는 국내 정세에 지연

되어 2025년 1/4분기 내에 냉동탑, 크레인 부착 특장차의 경사각
도 완화에 대한 입법예고가 이루어질 것으로 예상합니다.

그뿐만 아니라 최근 해킹 등 사이버공격 및 위협으로부터 자동차
를 보호하기 위한 조치인 ‘자동차 사이버보안 관리체계’ 적용에 대
한 특장제작사 권익 보호에 나섰습니다.

자동차 제작사 및 수입사는 인증을 보유한 경우에만 국내에 자동
차를 판매할 수 있습니다. 신차의 경우 올 8월부터, 기존 차량의
경우 2027년 8월부터 적용되는 이 법령에 대해 적극적으로 소규
모제작자 회원사들의 입장을 대변하고 하위법령 개정 시 특장차
는 사이버보안 관리체계 적용을 받지 않도록 하는 방안을 모색,
국토교통부, 자동차안전연구원 커넥티드 관련 부서와 수시로 협의
하였으며 올해는 보다 가시적인 성과를 내도록 노력하겠습니다.

튜닝 유관기관 협의체 회의를 여러 번 개최하면서 튜닝활성화를
위한 신규 튜닝항목 발굴과 규제 개선방안을 모색하고, 각 기관별
로 문제점 도출 및 해결방안을 논의하는 시간을 가졌습니다. 이뿐
아니라 환경 규제로 운행이 어려운 경유차를 전기차로 튜닝하는
방안에 대한 협이가 진행 중에 있습니다. 이는 안전성 인증방안 확
보 후 정부 보조 지원사업을 통해 현재 운행 중인 경유차를 전기차
로 개조하는 방안으로, 기술개발은 산업통상자원부가, 안전성 인
증은 국토교통부가, 관련예산 확보는 환경부가 각각 맡아 진행됩
니다. 이중 안전성 인증과 관련하여 한국교통안전공단 튜닝안전기
술원이 올해 인증방안 용역을 진행할 예정이며, 여기에 특장업계
의 의견을 수렴하고 중소기업 중심의 튜닝산업 지원방안을 모색하
는 등 협의를 진행 중에 있습니다.

회원사가 제작하는 특장차에 대한 법률 개정안에도 적극 참여,
산업현장 활성화 지원 여건을 조성하는 데 앞장섰습니다.

한국형 청소차 개발을 위한 간담회를 개최, 환경차 전문 제작 회원
사와 함께 한국형 청소차 안전장치 표준화를 위한 활발한 논의를
했으며, 이후 중소형 한국형 청소차 개발 관련 환경부 자문회의, 제

작 현장 점검 실시에도 참여, 환경미화원 작업환경과 안전을 고려한
청소차 개발 관련 업무 협의와 제작 현장 점검, 자문에 나섰습니다.
또한 구급차 제작기준 관련 법률 개정안에 대해 운전석 구획 칸막
이와 간이침대 사이 간격 100cm 이상 확보하는 것과 관련하여 구
급차 제작기준과 시행일, 경과 조치 소급 적용에 대해 특장차업계
의 제작환경 반영이 미흡하다고 판단, 업계의 의견을 긴급 수렴,
협회 차원의 대응을 추진하여 지난 8월 관련 공문을 관련 부서에
제출하고 협의를 추진 중에 있습니다.

이러한 회원사 이익 대변을 위한 다양한 활동과 함께 협회의 중요
한 역할 중 하나인 대외협력체계 활성화를 위한 대내외 관계자 간
담회 등 각종 행사를 개최, 유대 및 인적 역량 강화, 다각적인 협력
체계 구축에 매진했습니다.

지난해 초 현대자동차 국내SV사업 관계자와 업계 전문지 상용차
정보 대표 및 관계자들을 초청, 특장차업계 활성화를 위한 간담회
를 통해 유대 강화는 물론 언론사와의 상호 교류, 특장 시장 최신
트렌드 등 정보교환, 그리고 국내 상용차시장과 특장 산업의 활성
화 및 발전 방향에 대해 논의했습니다.

이 밖에도 현대차, 타타대우 등 완성차업계 관계자들과 협회장 및
임원진들과 회원사들이 정기적으로 만나 업계 애로사항 해소를 위
한 지원방안 등에 대해 논의하고 단순한 비즈니스 파트너가 아닌
동반자로서 상생 발전을 위한 현장의 소리를 적극적으로 듣는 등
협력의 실효성을 높이는 노력이 이어졌습니다.

이 밖에도 특장차업계와 밀접한 관계인 자동차안전연구원과도 지
난해 말 간담회를 가지면서 꾸준히 협력 체계를 유지해 나가기로
하였습니다.

회원사들의 기술 경쟁력과 유대 강화를 위한 국내외 전시회 참여
도 이어 갔습니다.

요코하마 트럭 박람회에 회원사 여러분과 함께 참관, 전시된 최신
트럭 및 트레일러, 특장차 등 상용차 관련 부품, 통신기기 등을 보
며 일본 시장과 함께 최근 산업 동향을 파악하였으며, 전 세계 상
용차 관련 최신 기술과 트렌드를 살펴볼 수 있는 독일 하노버 상용

차 및 특장차 박람회(IAA2024)도 참관하여 동행한 현대차 관계
자들과 얘기를 나누는 한편 참관 결과를 토대로 추후 한국교통안
전공단과 협의하여 특장차업계 간담회 개최를 추진하기로 하였습
니다.

이후에도 ‘2024 H₂ MEET 수소 전시회’, ‘2024 대한민국 국제방위
산업전시회(KADEX)’ 등 국내 관련 전시회에도 회원사들과 참관
하며 업계 동향을 점검하는 시간을 가졌습니다.

또 새롭게 업계를 이끌어 갈 특장차업계 차세대 경영자를 초청,
업계 발전을 위한 상호 교류 및 대화를 통해 새로운 도약을 위한
의견 교환의 시간을 가지기도 했습니다.

회원사 여러분의 적극적인 협력으로 지난해에도 많은 성과를 이룰
수 있었습니다.

올해에도 협회는 회원사 여러분의 권익 보호를 위해 보다 많은
의견을 듣고 이를 반영하기 위해 더욱 바쁘게 뛰는 한 해가 되도록
노력하겠습니다.

회원사 여러분의 보다 폭 넓은 참여와 응원 부탁드립니다.

새해 복 많이 받으시고, 사업에는 큰 성공과 번영이, 개인적으로
건강과 행복이 가득한 해가 되길 진심으로 기원합니다.

2025년 1월
한국자동차제작자협회 회장 이상열 드림



준중형 특장차의 새로운 기준 타타대우 더센



더센은 고객의 모든 여정에 함께합니다.

고중량 화물 운송에 특화된 샤시

다양한 사업자를 위한 폭 넓은 휠베이스 선택지

동급 최고의 동력성과 강력한 제동능력

SPECIAL ISSUE 2025년 특장차 이렇게 바뀐다

- 테마특집1 일률적 전장 제한 등 낡은 법률 바꿔야 대형 사고 예방한다
- 테마특집2 한국자동차제작자협회, 2025년 특장차 산업 도약 계기 만들 것
- 테마특집3 시장에 맞춰 진화하는 PBV 자동차 현황과 전망



일률적 전장 제한 등 낡은 법률 바뀌야 대형 사고 예방한다

화물차 안전 운행에 대한 관심은 늘어나는 데 비해 아직도 오래전 만들어진 각종 제도와 기준을 개선하는 것보다 단순한 단속과 처벌에만 의존하고 있어 위험은 여전히 상존하고 있는 것으로 밝혀졌다.



28년 전 개정된 안전 기준이 여전히 적용

화물차 안전사고는 매년 큰 이슈가 한 번씩 생기면서 국민들의 관심이 집중되고 있는 반면 화물차 안전사고 예방에 대한 논의를 끊임없이 하고 있는 정부의 근본적인 예방책 마련은 아직도 요원한 상황이다. 화물차 안전 운행에 기본인 안전 기준은 무려 28년 전 개정된 법규가 아직도 적용되고 있기 때문이다.

이러한 이유로 늘어난 물류를 소화하려는 대형 트럭들은 여전히 안전에 대한 이슈보다는 돈벌이에 급급하고 대형 사고는 매년 꾸준히 일어나고 있다.

안전 대 돈벌이 이게 비교할 대상인가

국내 화물차 안전 기준은 발전하는 기술과 환경에 속도를 맞추지 못하고 있어 물류 산업의 혁신과 안전, 발전을 가로막고 있다는 지적이

나오고 있다.

강산이 거의 세 번 바뀔 시간 동안 법은 여전히 화물차의 전장(길이) 13m, 전고(높이) 4m, 전폭(너비) 2.5m 이하면 괜찮다는 얘기를 하고 있다. 이는 시대가 바뀌면서 빠르게 늘어나고 있는 물류 시장에 대한 이해와 관심이 없는 데 기인할 지도 모른다. 이제라도 이 규정을 현실적으로 바꾸지 않는다면 화물차 안전은 물론 국내 화물차의 글로벌 진출도 어려워 질수 있다는 자각이 필요한 시점이다.

업계 전문가들도 이대로라면 국내 화물차는 글로벌 상용차 시장에서 고립될 것이라고 경고하고 있으며, 특히 특장업계 전문가들은 단순한 제원 문제 뿐 아니라 그와 연관된 불합리한 면허제도, 현장을 반영하지 못하는 인증제도 및 안전 기준에 대한 개선이 시급하다고 입을 모으고 있다.

차급 불문 전장 13m 제작 허용은 '안정성 위협'

전폭 제한은 자국 환경 적용, 산업 보호를 위한 최소한의 장치라는 시각도 있다. 하지만 전장은 이와 다르다. 바로 안전과 직결되는 문제이기 때문이다.

현재 법규는 모든 차종에 일률적으로 13m라는 제한을 두고 있어 중형 화물차 임에도 사용자가 화물 적재량을 늘리기 위해 차체 프레임을 최대로 늘려 제작하는 사례가 늘고 있다. 이는 이미 고착화된 관행이 됐으며 이에 따라 특장 업체들의 주요 수익원이 되고는 있지만 차량 안정성을 심각하게 해치는 원인이 되고 있다고 업계 전문가들은 지적한다.

한국자동차제작자협회(이하 협회) 이상열 협회장은 최근 5년간 화물차 전복 사고의 30% 이상이 과도한 차체 연장과 관련이 있는 것으로 나타났다면 차량 크기를 규격화해야 한다고 제안했다.

대형트럭의 최대 전장은 현행대로 유지하되 중형 트럭은 12m 미만(기존 대비 -1m), 소형 트럭은 9m 미만(기존 대비 -4m)으로 제한하자는 것이다. 차급에 따라 전장 길이를 다시 정하고 제한함으로써 과적 방지와 안전 운행을 꾀해야 한다는 지적이다.

고속도로나 차량 전용 차선을 운행하는 화물차 중에 차체에 비해 전장을 늘리고 전고를 높혀 운행 시 다른 운전자들이 보기에 불안한 주행을 하는 것을 가끔 볼 수 있다. 더군다나 차의 균형을 위해 타이어 역시 개조해서 달리는 화물차는 언제 사고가 날지 모르는 위험 그 자체이다.



▲ 심지어 물류유통 대기업의 차량도 보기에 위태롭다

면허		운전가능차량
종별	구분	
1종	보통	2종 보통면허로 운전할 수 있는 모든 차량 ① 승용자동차 ② 승차정원 15인 이하의 승합자동차 ③ 삭제 ④ 적재중량 12톤 미만의 화물자동차(단, 위험물 운반 차량은 적재중량 3t 이하 또는 적재용량 3,000L 이하에 한정) ⑤ 건설기계(단, 도로를 운행하는 3t 미만의 지게차에 한정) ⑥ 총중량 10t 미만의 특수자동차(단, 견인형 특수자동차 및 구난형 특수자동차는 제외) ⑦ 원동기장치자전거

1종 보통	
취득 결격 사유	만 18세 미만인 자

〈표 1〉 1종보통 운전면허 관련 규정

면허제도 하점, 1종 보통이면 대형 트럭도 운전 가능하다?

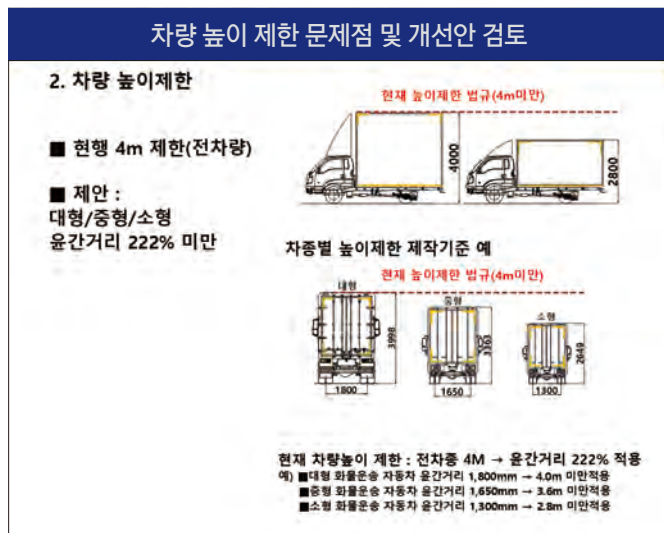
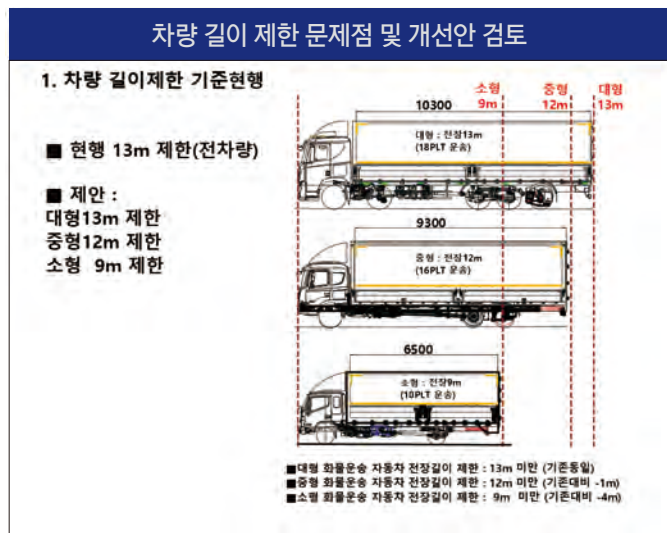
이상열 협회장이 지적하는 더 큰 문제는 운전면허 제도의 하점이다. 현행 면허제도에 따르면 1종 보통 면허만 가지고 있으면 적재중량 12톤 미만의 대형 화물차를 아무나 운전할 수 있다. 문제는 면허 시험 차량은 전장 5m도 안 되는 1톤 트럭이지만 일단 면허를 따고 나면 실제로는 전장이 12m에 달하는 3축 중대형 트럭까지 운전할 수 있다는 점이다.

더군다나 도로교통법 시행령에 따라 2종 면허를 받은 사람이 면허 신청일로부터 7년간 운전면허가 취소되거나 교통사고를 일으키지 않은 경우 1종 보통면허로 전환을 신청할 때 필기시험과 장내·도로주행 시험이 면제된다. 이에 2종 면허를 취득한 후 운전을 안 해도 7년간 면허를 유지하면 1종 면허로 갱신, 대형차를 운행할 수 있는 것이다. 이 대형차에 대해 간단한 예를 들자면 현대차의 구동축 6X2 ‘파비스’가 대표적이다.

이 차량은 적재중량 11.5톤이어서 대형 트럭 적재량과 맞먹지만 12톤 미만이기 때문에 1종 보통 면허만 있으면 누구나 운전이 가능하다. 전장이 1톤 트럭의 2배 이상 차이 나는 12M에 달하지만 어쨌든 운전하는 게 불법은 아니다. 도로 위에 대형사고 위험을 증폭시키고 있는 것이다.

반면, 유럽은 화물차 운전면허를 차량 총중량에 따라 세분화하고 있다.

독일의 경우 3.5톤 이상의 화물차는 별도의 B클래스 면허가, 7.5톤 이상을 운전할 수 있는 C클래스 면허는 추가 실기 시험까지 치러야



〈그림 1〉차량 전장 전고 제한 문제점 및 개선안



▲ 적재량을 늘리려 높이를 키워 균형 잡기 어려워지자 바퀴 간격을 벌린 차량.

받을 수 있다.
 관련 내용에 대해 이상열 협회장은 “국내의 경우 10톤 내외의 전장 11m 이상 화물차는 차량 특성이 1톤 포터와 완전히 다른데도 면허 구분이 없어 운전자들을 안전 사각지대로 내몰고 있다.”며 정부의 시급한 제도 개선을 촉구했다.

인증 기준 등 안전은 지키되 현실 반영 합리적인 기준 마련 시급

이러한 문제와 더불어 특장 업계는 과도한 인증 기준으로 이중고를 겪고 있다.

이미 반세기가 지난 1962년 만들어진 최대 안전경사각도(35도) 기준으로 인해 600~800kg짜리 특수 장치를 차량에 의무적으로 부착해야 한다. 이로 인한 인건비와 연료비 추가 부담은 모두 제작업체 몫이다.

그렇다고 자체적인 인증을 위한 시설 투자에 나서기엔 부담이 너무 크다.

경사각도 시험을 위한 시설 구축에만 최소 50억 원이 들고, 전체 시험장 구축비용은 200억 원을 웃돈다. 연간 생산량이 100대도 안 되는 중소기업들에겐 감당하기 힘든 수준이다.

그렇다고 인증 시설이 구비된 검사소로 가려니 차량의 이동비마저 녹록치 않다. 이는 그러나 다행히 일부 개선의 움직임이 있다.

지난해 말 암울 트럭 검사 제도가 개선돼 박스 장착 없이도 검사가 가능해졌고, 이를 통해 차량 1대당 약 50만 원의 비용이 절감됐다. 또 인증 시설을 보유한 제작사의 경우 최초 검사 이후 계속 검사는 자체적으로 할 수 있게 됐다.

하지만 아직 갈 길이 멀다는 게 업계의 평가다.

이상열 협회장은 “인증 제도의 근본적인 개선 없이는 중소기업들의 어려움이 계속될 것이기 때문에 안전은 지키되 현실을 반영한 합리적인 기준 마련이 시급하다”고 강조했다.



한국자동차제작자협회, 2025년 특장차 산업 도약 계기 만들 것



한국자동차제작자협회(이하 협회) 2025년 특장자동차(이하 특장차) 제작업의 산업계 역할 확대 추진을 비롯해 특장차 제작·인증 관련 제도 개선으로 제작과 경영효율 제고에 나선다.

또 국회, 정부 중앙부처 등과의 협력, 유대 강화, 완성자동차(이하 완성차) 제작업계와의 상호 협력활동 강화는 물론 한국교통안전공단 자동차안전연구원 등 유관기관과의 협력으로 제도개선 및 제작자 인증·튜닝인력 양성 등에 주력하기로 했다.

협회 내부적으로는 안정적 운영 기반 조성, 홍보 활동 강화 등 저변확대 등에 보다 적극적으로 나선다.

관련 제도 개선으로 제작·경영효율 제고

협회는 회원사를 위한 최우선 정책으로 특장차 제작·인증 관련 제도 개선을 통한 제작과 경영효율 제고에 나설 계획이다.

이를 위해 먼저 자동차 제작·인증제도 등의 관련 법령 개정을 통한 특장업계 현안 해소 및 경쟁력 강화와 협회의 역할·기능을 확대해 나간다.

그동안 협회가 꾸준히 노력한 결과 2023년 11월 관계 법규 개정이 시행된 특수자동차의 최대안전경사각도 기준 완화(35도→30도 이하)의 경우 이삿짐 운반차, 구난형 특수자동차는 기준 적용을 제외하는 1단계 규제 완화가 시행되었으며, 더 나아가 올해에는 냉동 탑

차, 크레인 부착 특장차의 최대안전경사각도 기준 적용을 제외하는 2단계 규제 완화가 시행될 예정이다.

이후에도 비중 등 물품적재장치 기준 완화, 인증제도 개선 관련 협회 기능 강화, 그리고 제작사 계속 안전검사제도 자체 시행 이후 제도의 건전한 정착을 유도한다는 방침이다.

이를 위해 국토교통부, 자동차안전연구원 합동 자체 안전검사를 통한 시행제작사 업무 지도와 점검을 시행, 자체 검사제도 정착 후 활성화 대책을 강구하는 한편 인증업무 적정성 현장점검 확대, 제작사 검사 관련 보유시설 감·교정 주기 관리, 제작사 대상 자기인증교육 의무화 추진 등에 나선다는 계획이다.



최근 이슈가 되고 있는 자동차 사이버보안 관리체계 도입에 따른 대응에도 적극 나설 예정이다.

자동차를 사이버 공격 및 위협으로부터 보호하기 위한 관리적·기술적·물리적 보호조치인 ‘자동차 사이버보안 관리체계’는 지난해 2월 법 개정이 시행되었으며, 이에 따라 올 8월부터(기존 자동차의 경우 2027년 8월부터) 자동차 제작사 및 수입사 사이버보안 관리체계 인증을 보유한 경우에만 국내에 자동차를 판매할 수 있다.

협회는 국토교통부, 자동차안전연구원 등 커넥티드 관련 담당부서와 협의를 거쳐 특장차의 경우 사이버보안 관리체계 적용 예외를 하위 법령에 반영하는 것을 추진 중에 있다.

법령 개정 등 제도개선에 따른 업계 애로사항 해소를 위해 국토교통부, 환경부, 보건복지부, 한국교통안전공단, 자동차안전연구원(KATRI), 한국자동차연구원(KATECH), 국립환경과학원, 한국폐기물협회 등 관계 기관 협의체 운영을 활성화하는 한편 세계적인 추세에 맞춰 친환경으로 제작된 특장차 관련 정부보조금 지원 방안을 국토교통부, 환경부, 자동차안전연구원, 한국환경공단 등과 협의해 추진할 예정이다.

장기적인 과제로는 안전한 차량 제작 및 제작업체 수익성 제고를 위한 대형·중형·소형 차종 분류기준 개선을 위한 법규 개정에 나선다. 이를 위해 차종별 제작기준 의견을 정부, 원제작사, 특장제작사가 참여하는 간담회 개최 등을 통해 수렴하고 공감대를 형성, 정부와 개선 방안을 협의·조율하는 한편 관련 법규 개정을 위한 전문학회에 연구용역을 의뢰, 개정 기준안을 마련하고 이를 바탕으로 정부에 개정을 건의할 계획이다.

이 밖에도 차종별 제작사 시설 및 인력기준 도입에 대한 근거를 마련

하기 위한 연구용역도 추진할 예정이다. 이를 통해 차종별 제작기준이 도입될 경우 품질 제고를 통한 부실차량 제작 및 특장업체의 난립을 방지할 수 있어 국민의 안전과 생명을 지키는 효과를 가져올 수 있다.

특장차 시장 활성화도 추진한다.

노후된 사업용 화물자동차에 대해 정기검사 미수검 시 운행 제한 및 미수검차량의 관리를 강화하는 등 검사제도 개선을 추진하고, 정부부처, 지방자치단체, 환경시민단체 등과 연계하여 환경을 저해하는 노후된 화물자동차의 수도권 등 대도시 통행기준을 확대, 강화도 추진할 예정이다.

고속도로 일반 카고 차량의 적재물 낙하에 따른 사고위험 예방을 위해 적재화물 이탈기준 도입, 단속 강화 등 운행차량 기준을 강화하고 일반 카고 차량의 적재물 낙하 예방을 위한 적재함 기준 강화 등 대형 화물차 운행기준 강화도 추진한다.

이밖에도 올해 한국교통안전공단 튜닝안전기술원 용역사업 진행을 추진하여 전기차 전환 튜닝 관련 업계 진입방안을 협의, 화물자동차 공급기준 관련 업계 현안 해소에도 나설 예정이다.

국회·정부 부처 등과 협력, 유대 강화

국회 국토교통위원회, 국토교통부, 환경부, 산업통상자원부, 과학기술정보통신부, 지방자치단체 등 유관기관과의 협력과 유대를 강화하기 위해 각종 세미나, 회의 등 업계 현안해소를 위한 활동을 강화하여 협회 인지도를 제고하는 한편, 특장차 제도개선을 위한 간담회 개최도 추진 중에 있다.

중소기업중앙회 미래혁신위원회 등 각종 협의체, 위원회 활동을 강

화하고 한국자동차모빌리티산업협회, 한국건설기계산업협회, 한국폐기물협회 등 관련 단체들과 정부 산하기관과의 활동에도 적극적으로 나서 제작, 시설, 환경 등 각종 기준 변경 시 업계 권익을 확보한다는 계획이다.

뿐만 아니라 국토교통과학기술진흥원, 자동차안전연구원, 한국자동차연구원 등 R&D기관과의 협력 및 유대 강화를 통해 연구과제 참여 지원 및 각종 심의활동 강화에 나서며, 지자체 공공 조달품 평가 및 검수 활동 참여, 유관기관에 대한 협회장 감사패 수여 등을 통한 유대도 강화해 나간다는 방침이다.

대·중소기업 간의 합리적 역할 기준을 마련, 특장자동차 제작업체가 중소기업으로서 경쟁력을 가질 수 있게 중소벤처기업부 옴부즈만 등과 유대 강화를 통한 업계 현안 및 애로사항 해소창구 활성화를 꾀하며 경쟁력 강화에 나선다.

중소기업중앙회와의 연계를 통한 회원사 활동 강화로 특장차 업계 위상 확보와 관련 제도개선 활동 협력을 추진하는 한편 중소기업활동에 필요한 노동, 규제, 세무, 정부 지원 등 업무 전 분야를 연계해 중요 정보를 입수, 전파할 계획이다.

완성차 업계·산·학·연, 협력 강화 및 인력 양성

현대·기아차, 타타대우, 수입차 업계의 임원진을 워크숍, 간담회, 설명회 등에 초청해 상호협력과 유대를 강화하는 한편 업계 운영에 도움이 되는 전시회에 현대차 등 완성차제작사와 연계해 전시회 공동개최 및 참여를 추진할 예정이다.

또 협회는 자동차안전학회 등 학회, 학교, 자동차안전연구원, 자동차튜닝처 등의 연구원 등 산·학·연 협력에도 적극 나선다.

먼저 학회에서는 특장차분야의 제도개선(자기인증, 안전기준 등)을 위한 학술지 발표, 정책 건의, 워크숍, 세미나 등 공동 개최, 제도개선 학술연구용역 추진 등 공동 활동을 전개하는 한편 특장인력 양성 및 산학협력을 위해 학교와도 협력, 특장인력 양성을 위한 장학금, 기자재, 강의 인력 지원은 물론 학교와 업계가 연계된 기술개발, 업계 애로사항 지원기반 조성 등을 추진한다.

현대차 버스앤트럭(BUS&TRUCK) 아카데미와 연계해 졸업생 인력유치, 강의 참여, 특장업체 종사자 기술 재교육 기회도 부여할 예정이다.

자동차안전연구원, 자동차튜닝처 등과 연계한 제작사 인증·튜닝인력 양성에도 적극 나선다.

이들 연구원과 특장차 제작 차종별 교육, 전기차 고전원전장장치 안



▲ 업계를 지원할 다양한 정보를 입수, 교육 및 전파에 나선다.

전성 전문화 교육을 실시하고, 연구원 인력과 회원사 인력의 유기적 연계(기회 부여), 튜닝 정기교육 과정 개설, 튜닝 현장(업체) 건설팅, 업종별 튜닝전문가 간담회도 개최한다.

안정적 운영 기반 조성과 홍보에도 전력

협회의 안정적 운영 기반 조성을 위해 협회 제휴카드 이용 등을 통해 신규 수익재원을 발굴하는 한편 유관기관 등과 연계하여 연구용역을 수탁하고 연계된 제작사는 특별회비를 협회에 납부하는 방식 등 각종 지원방안을 모색하고 있다.

기존 회원들의 적극적인 협조와 함께 정회원 및 준회원사 확충을 위한 신규 회원 확보에도 적극 나서고 있다.

각종 회의 운영 등의 활성화, 특히 협회 정보망을 적극 활용한 임원 정보공유 활성화를 통해 주요정보 및 현안을 수시로 공유하고 총회, 자사회 개최 시 협회 주요 활동 보고, 임원 워크숍도 꾸준히 개최, 협회 활성화에 나선다.

회원사 임직원이 참여하는 세미나 등 연 1회 이상 개최, 회원사 간 정보 교환을 위한 친목모임 결성, 업무 활동과 연계한 골프 등 친선운동 정례화를 통해 회원사 간 협력 및 친목 도모에도 노력을 기울인다는 계획이다.

한편 협회 홍보 활동 강화 등 저변 확대를 위해 협회지, 언론매체 등을 통한 지속적인 홍보 활동, 유력 일간지, 경제전문지 관계자 유대강화, 국내외 관련 전시회 등 공동 참관 및 주선, 홈페이지 및 E-mail, SMS 등을 통해 공문 시행과 법령 개정 사항 등의 신속 공지, 회원사의 기술 개발 및 영업활동 등의 홍보를 지원할 계획이다.



▲ 완성차업체와도 협력 강화에 나선다.



▲ 관련 기관 및 정부 부처와도 적극적인 소통에 나선다.



시장에 맞춰 진화하는 PBV 현황과 전망



2030년까지 수요 2천만 대가 예상되는 국내외 PBV 시장 선점을 위해 자동차 제조업체들이 빠르게 진화하고 있다.

기아·현대차를 비롯한 글로벌 제작업체 GM, 르노·볼보 등이 이미 공급을 시작하거나 양산에 나서고 있다. 국내에서는 기아차가 실물의 PBV 차량을 CES 2024에서 처음으로 선보이면서 광폭 행보에 나서고 있다.

기아 PV5, 2026년 일본에서 판매될 예정

목적 기반 모빌리티(Purpose-Built Vehicle, 이하 PBV)는 다양한 비즈니스 용도로 편리하게 개조가 가능해 미래자동차 시장을 이끌 제품으로 주목받고 있다.

여기에 코로나19 이후 온라인 쇼핑 급증으로 물류 수요가 크게 증가하고, 주요국의 탄소 중립화 노력에 따라 디젤 트럭 대신 친환경적인 전기 트럭과 수소트럭에 대한 수요가 급증함에 따라 꾸준한 상승세가 예상된다.

현대차그룹 비즈니스리서치센터가 발표한 글로벌 PBV 시장 예상은 2030년 2천만 대이다. 거기에 전 세계 승용차 수요의 25%를 차지할 것이라는 전망도 내놓았다. 이런 장점을 국내에서 가장 먼저 인지한 것은 기아의 송호성 사장이다.



송호성 기아 사장은 지난해 12월 4일 열린 ‘제33회 다산경영상 시상식’에서 전문경영인 부문을 수상하며, “미래 성장동력을 찾기 위해 고민하던 중 소형 상용차의 고비용, 반(反)

환경적인 문제점을 해결하기 위해 PBV 개발을 시작했다”며 “기아 화성공장 내에 1조 원 이상을 들여 신공장을 짓고 있다”고 소개했다. 기아차는 그동안 콘셉트 카 이미지만을 제공하며 베일에 쌓여있던 PBV5를 지난 CES 2024에서 처음 공개했으며, PBV의 원래 의미를 보다 마케팅에 맞게 바꾼 ‘Platform Beyond Vehicle’(차량 그 이상의 플랫폼)으로 바꾸며 본격적인 시장 공략에 나섰다. 또 ‘2024 CEO 인베스터 데이’에서 2030년까지 연간 PV5 15만 대, PV7 10만 대 등 총 25만 대를 판매하겠다는 목표를 제시했다.

올해 출시 예정인 PV5는 2026년 일본에서 판매할 예정이며, PBV 라인업 가운데 가장 넓은 공간을 가지고 있는 대형 PBV PV7도 2027년 출시한다는 계획이다.

일본 시장 진출은 기아차의 글로벌 PBV 전략의 핵심으로, 일본 상사 소지츠(Sojitz)와 전략적 제휴를 맺고 2026년 초 일본 판매 시작 전 모빌리티 쇼에서 고객이 PBV 기술을 직접 체험할 수 있는 오프라인 기회를 마련할 예정이다. 한편 가격에 대한 세부 정보는 올해 초 공개할 예정으로 알려졌다.

클라우드 기반 원격 차량 지원 시스템 등 기술 개발

기아는 본격적인 차량 출시에 앞서 효율적 운영 시스템 개발에 나서

고 있다.

현대자동차그룹의 소프트웨어 부문인 42dot이 캐나다 차량 데이터 제공업체인 지오탭(Geotab)과 협력, PBV용 차량관리시스템 공동개발에 나서는 것이다. 이를 위한 양해각서 체결식을 지난해 9월 가졌다. 차량 관리 시스템은 기업이 차량을 추적하고 모니터링하는 데 도움이 되는데 위치, 연료 사용량 및 차량 상태와 같은 데이터를 수집하기 위해 외부 하드웨어가 필요하다. 그러나 기아의 새로운 설비관리시스템(FMS)은 기존 제품과 달리 추가 장치에 의존하는 대신 클라우드 기반 기술을 사용, 실시간 데이터를 제공해 원격으로 차량을 보다 효율적으로 감독할 수 있다.

커넥티드 카 기술 및 텔레매틱스 분야의 특화된 지오탭은 이미 160 개국 이상의 기업에게 차량 성능 최적화, 운전자 안전 보장, 운영비용 절감에 도움이 되는 서비스를 제공하고 있다. 현대자동차그룹의 글로벌 소프트웨어 센터인 42dot은 기아의 PBV를 구동하는 핵심 소프트웨어를 개발하는 역할을 담당하고 있어 이번 협력을 통해 FMS가 기아 차량과 원활하게 통합되어 데이터 인프라와 고급 분석을 제공하게 만드는 것이다. 나아가 함께 다양한 모빌리티 애플리케이션에서 기업의 요구를 해결하는 포괄적이고 데이터 중심적인 시스템을 만드는 것을 목표로 한다고 기아차는 밝혔다.

또 지난해 11월에는 한국전력공사(KEPCO, 이하 한전)와 PBV를 기반으로 한 미래 전기화 및 전력 생태계 구축을 위한 양해각서(MOU)를 체결, 한전 운영에 최적화된 PBV모형을 개발 공급함으로써 업무 효율성을 높이는 한편 빠르게 진화하는 전기화 및 전력 생태계 대응에 나서고 있다.

전기 자동차 배터리의 초과 전기를 양방향 충전기를 사용, 전력망으로 다시 공급하는 차량 대 그리드(V2G) 충전과 전기 자동차 충전 시 비접촉 인증 및 결제를 가능케 해 실제 카드가 필요 없게 함으로써 사용자의 프로세스를 간소화하는 기술인 플러그 앤 차지(PnC)와 같은 미래 기술 개발을 위한 협업에 나선다.

양사는 한국전력 부산-울산 본사에서 PBV를 활용한 시범 사업을 수행하고 운영 효율성을 개선하기 위한 다양한 솔루션 개발에 협력할 계획이라고 밝혔다.

국내 대형 물류업체와 협력 시장 공략 본격

PBV가 가성비와 친환경적인 차량이다 보니 물류에서 라스트마일을 책임질 차량으로 급부상하고 있다. 이에 따라 기아차는 국내 물류업체를 책임지고 있는 대형 업체들, 쿠팡, CJ대한통운, 카카오토티티

에 이어 DHL코리아와도 지난 11월 파트너십을 맺었다.

이에 기아는 DHL의 특정 비즈니스 솔루션 요구 사항을 충족하는 최적화된 PBV 모델, 중형 PV5를 시작으로 2027년에 제조될 대형 PV7를 제공, 다양한 PBV 연계 솔루션을 통해 DHL코리아 전체 배송 차량의 전기화를 도울 것으로 보인다.

물류뿐 아니라 승합 서비스에도 특화되는 PBV 차량이기에 이미 미국 차량 공유 서비스 업체 우버에도 PV5를 공급할 예정이다.

특히 이동에 어려움을 겪는 장애인의 경우 개조가 가능한 PBV를 통해 휠체어와 함께 탑승할 수 있도록 할 수 있어 유럽 등에서도 주목받고 있다. 이에 지난해 12월 5일 기아 PV5는 밴으로는 영국 최초로 2025년 What Van? Awards에서 권위 있는 ‘One to Watch’ 상을 수상했다. 이는 올해 생산 디자인 공개와 최종 출시를 앞두고 받은 상이라는 점에서 유럽이 PV5 출시를 주목하고 있다는 점을 반증하는 것이라 하겠다.

현대차를 비롯 GM, 르노도 경쟁에 나서

글로벌 완성차 업체들이 이런 시장을 가만 놔둘리 없다. 국내 현대차를 비롯, 세계적 완성차 업체인 GM, 도요타, 르노도 경쟁에 나서고 있다.

현대차는 지난해 PBV 전기 상용차 ‘ST1’ 새시캡 모델을 선보이며, 특장업체들과 협력을 통해 물류용 차량뿐 아니라 경찰 작전차, 응급 구조차, 캠핑카, 스마트팜 등 다양한 활용이 가능하게 지원할 예정이다. 제너럴모터스(GM)는 이미 2022년 사내 벤처 브라이트드롭이 제작한 배송용 경량 전기차 PBV ‘제보600’(엡 EV600) 500대를 납품했고 2천대 규모의 우선 생산 계약을 추가로 진행했다. 또 유통기업 월마트에도 ‘제보600’, ‘제보 410’(EV410) 등을 납품했다.

르노, 볼보 등의 업체가 참여한 소프트웨어 리퍼블릭(Software Republic) 그룹은 플렉시이밴(FlexEVan) 플랫폼을 기반으로 한 이동식 건강 진료소 형태의 전기밴 ‘U1st 비전 콘셉트’를 공개했다. 이 차량은 의료 또는 자전거 수리 등 이동 가능한 서비스를 제공하는 바퀴달린 팝업 스토어 형태로 선보였으며, 2026년 양산을 시작할 예정이라고 이 그룹은 밝혔다.

기아차가 올해 본격적인 PBV 차량 생산에 나서면서 새로운 시장에 대한 관심이 증폭되고 있다. 친환경이면서 다양한 용도로 활용할 수 있는 PBV는 특장업체와 같이 갈 수 밖에 없기에 올해 과연 더 큰 시장 창출과 더 많은 산업간 협력으로 이어질 것인지 주목해볼 필요가 있다.

국토부, 2월부터 배터리 안전성 인증제 시범사업 실시

올 2월부터 국토교통부가 전기차 배터리 안전성을 직접 인증하는 배터리 안전성 인증제 시범사업이 실시된다. 정부는 최근 전기차 안전에 대한 국민 관심이 높아짐에 따라 지난해 9월 관계부처 합동으로 「전기차 화재 안전대책」을 발표했다. 이는 2003년 제작자 스스로 자동차가 안전기준에 적합하게 제작되었는지 여부를 확인 판매하는 자기인증 제도를 시행한 이후 20여 년 만인 지난해 8월에 개정된 「자동차관리법」에 따른 것이다.



배터리 안전성 정부가 사전에 직접 시험 후 인증

전기차 안전성 제고를 위해 정부가 사전에 전기차에 장착되는 배터리 안전성을 검증하는 배터리 인증제는 배터리 정보 공개, 배터리 관리 시스템(BMS) 안전기능 강화, 배터리 검사항목 확대 및 배터리 진단 기 등 검사 인프라 확충, 배터리 이력관리제 등을 직접 시험한 후 인증하게 된다. 이를 위해 정부는 지난해 9월부터 시범사업을 통해 배터리 인증제를 조기에 안착시키려 노력하고 있으며, 정부가 직접 나서

배터리 안전성을 확인하는 체계로 전면 전환을 추진한다는 점에서 그동안 전기차 운전자들이 불안해했던 전기차의 안전성 문제를 해결할 수 있을 것으로 보고 있다.

배터리 인증제 시범사업에는 승용차 배터리 부분 현대, 기아차가, 이륜차 배터리 부분에서는 그린모빌리티, 대동모빌리티, LG엔솔 등 5개 업체가 참여하며, 국토교통부(이하 국토부), 한국교통안전공단 자동차안전연구원 등도 참여, 시범사업 실시를 위한 상호 업무협약을



〈그림 1. 배터리 안전성 인증제도 절차〉

체결한 후 본격적인 배터리 안전성 시험에 착수하게 된다.

배터리 안전성 시험은 「자동차관리법」에 따른 성능시험 대행기관인 한국교통안전공단 자동차안전연구원에서 총 12개 시험 항목, 즉 열충격시험, 연소시험, 과열방지시험, 단락시험, 과충전시험, 과방전시험, 과전류시험, 진동시험, 기계적시험(충격시험, 압착시험), 낙하시

험, 침수시험 등에 대해 진행한다.

국토부 관계자는 “배터리 인증제는 전기차 안전을 강화하는 계기가 될 것”이라며, 이번 시범사업을 통해 배터리 인증제가 조기에 안착하여 국민들이 보다 안심하고 전기차를 이용할 수 있도록 하겠다”고 밝혔다.

국토부, 화물운송 플랫폼 제도화 통해 사업자 책임 강화·산업 육성 모색

국토부가 지난 12월 27일 서울역에서 다양한 분야의 화물 운송산업 관계자가 참여한 간담회를 개최했다고 밝혔다.

국토부 물류정책관이 주재한 이번 간담회에는 공공연구기관인 한국교통연구원과 함께 플랫폼 업계에서는 전국24시콜, 원콜, CJ, 카카오 등이 운수사 쪽에서는 전국운송사업연합회, 전국운송중선연합회 등이 참석했다.

이날 참석자들은 한국교통연구원이 그간 연구·마련한 화물운송 플랫폼(이하 플랫폼, 관련 내용 17호 특집 참조)의 제도화 방안을 발표하고, 업계 관계자들과 플랫폼의 제도적 관리 필요성 및 제도화 방안의 적절성에 대해 논의했다.

국토부는 플랫폼이 활성화되는 경우 화주-차주 직거래로 거래단계가 축소되고, 산업구성원의 합리적 의사결정을 지원하며, 운임 미지급·허위매물 등으로부터 차주를 보호하는 등 다양한 효과가 발생할 것으로 기대하고 있다.

또 화물운송 플랫폼 사업을 ‘화주, 운수사업자, 화물차주를 매개하여 자율적인 화물 운송거래가 이루어지도록 화물운송 플랫폼을 제공하는 사업’으로 정의하고, 업종을 새롭게 신설한다는 방침이다. 우선 플랫폼에 대한 최소한의 관리·감독 필요성과 민간서비스인 플랫폼에 대해 제한적으로 개입할 필요성을 고려해 플랫폼 사업을 신고제와 허가제의 중간인 등록제로 관리한다. 다만 신규업체의 진출, 무료 플랫폼에 대한 과도한 책임 부과 등을 감안해 유료로 서비스를 제공하는 플



▲ 화물운송 중개업자 중 하나인 ‘전국24시 콜 화물’ 홈페이지

랫폼에 등록 의무를 부과할 예정이다.

등록 권한 주체는 국토부 장관으로 정하고, 등록 시 사업계획서와 이용약관을 제출해, 등록기준에 맞는지 심사할 예정이다.

플랫폼 사업자는 스스로 정한 플랫폼 사업계획서와 이용약관을 준수해야 하며, 이를 위반하는 경우 과태료, 사업정지, 등록취소 등의 행정 제재를 받을 수 있다. 다만 플랫폼 이용자 또한 과적요구, 불법다단계, 불법주선 등 화물자동차법을 위반하는 경우 플랫폼 사의 이용이 제한될 수 있다.

국토부는 이용자 보호 및 운송시장 질서 확립 등을 위하여 필요한 경우 플랫폼 사업자에 대해 개선명령을 할 수 있으며, 플랫폼의 서비스 만족도, 요금 등에 대한 평가를 통해 우수플랫폼을 선정해 플랫폼 사업자가 자발적으로 서비스를 개선하도록 유도할 계획이다.

기대효과 예시

(사례1 : 거래단계 최소화) ‘A’ 화주는 ‘B’ 주선사를 통해 화물을 배송하나, 실제 차주를 알 수 없어 배송 품질 관리에 한계, 중간마진으로 인해 물류비 증가도 불가피

▶ 플랫폼의 제도적 관리가 이루어진 경우 ‘A’ 화주는 플랫폼을 통해 실시간 화물운송 현황 정보를 파악할 수 있고, 중간 수수료가 없어서 물류비도 절감

결과 : 차주는 플랫폼을 통해 화주로부터 직접 일감을 받게 되어 중간 마진 없이 제값을 받게 되었으며, 귀로영업도 많아져 소득 증가

(사례2 : 화물운송시장 선진화) ‘C’ 화주는 운수사와 물류비 협상 및 계약 체결 시 비교 가능한 정보가 부족하다고 생각, ‘D’ 차주는 타 차주 대비 적정운임인지 의문

▶ 플랫폼을 통해 정보가 보다 투명하게 공개됨에 따라, ‘C’ 화주와 ‘D’ 차주는 다양한 플랫폼의 운임·화물·차주 정보와 서비스 수준 등을 비교하여, 합리적 의사결정 가능

(사례3 : 운임 미지급 발생) ‘E’ 차주는 ‘F’사 플랫폼을 통해 ‘G’ 화주의 일감을 운송 완료하였으나, 운임을 지급받지 못한 경우 발생

▶ 등록된 플랫폼을 사용하는 경우 ‘E’ 차주는 ‘F’사에게 사업계획서 상의 이용자 보호조치를 요청할 수 있으며, 필요 시 정부의 관리·감독도 요청 가능

결과 : 정부는 플랫폼사의 보호조치가 부족하다고 판단될 경우 행정처분 및 개선명령 가능

(사례4 : 화물정보 오류) ‘H’ 차주가 ‘I’ 화주의 일감을 실으려 현장에 갔으나, ‘J’사 플랫폼에 고지된 화물정보와 달라 과적할 상황에 놓인 경우 발생

▶ 플랫폼을 통한 거래 중 허위물량, 과적 등 「화물자동차법」 위반 사항이 발생하지 않도록 ‘J’사에 모니터링 책임 부여

결과 : ‘J’사는 과적을 유발한 ‘I’ 화주에 대한 제재(플랫폼 이용제한 등) 조치 가능

한편 국토부는 플랫폼이 활성화될 경우 화주-차주 직거래로 거래단계가 축소되고, 산업구성원의 합리적 의사결정을 지원하며, 운임 미지급·허위매물 등으로부터 차주를 보호하는 등 다양한 효과가 발생할 것으로 기대한다면서, “화물운송 플랫폼의 이용이 증가하고 있는 지금 시점이 화물운송 플랫폼의 지속 가능한 성장을 지원하면서,

플랫폼을 이용하는 화주와 운수종사자 간의 공정한 거래환경이 조성할 수 있도록 제도화 방안을 검토하여야 할 적기라고 판단한다”며 “이번에 제도화를 위한 기틀을 마련한 만큼, 앞으로도 플랫폼 관련 업계와 이용자의 의견에 귀 기울이며, 다양한 장점을 지닌 화물운송 플랫폼이 물류산업 발전에 기여할 수 있도록 노력해 나가겠다”고 밝혔다.

2월부터 3.85톤 이하 승합·화물차 사고기록장치 의무 장착



최근 들어 자동차 급발진 추정 사고 증가로 인한 사회적 불안감이 커지고 있는 가운데 지난 8월 제417회 국회 본회의에서 사고기록장치 의무 장착 신설안을 담고 있는 ‘자동차관리법 일부개정법률안’(이하 자동차관리법)이 통과됐다. 그동안 자동차제작자 등이 사고기록장치에 저장된 정보를 추출할 수 있는 장치를 독점적으로 운영하고 있어 기록정보 확인이 사실상 차단된 실정イ어서 급발진 피해자들이 어려움을 겪었다. 그러나 이

번 자동차관리법이 개정됨에 따라 자동차제작자 등이 사고기록추출장치를 시중에 공급 판매를 의무화하고, 페달 블랙박스 설치를 활성화할 수 있는 근거가 마련됐다. 이에 따라 무엇보다 기록정보의 활용성을 증진하는 한편 사고원인을 신속하고 명확하게 규명해 책임소재를 분명히 가려낼 수 있을 것으로 기대된다. 또한 관련해 65세 이상인 운전자가 자신 차량에 기록장치를 장착할 경우 국가 또는 지자체가 비용 일부 지원을 할 수 있도록 했다. 자동차관리법 개정안이 통과됨에 따라 국토부도 ‘자동차 및 자동차 부품의 성능과 기준에 관한 규칙’(이하 자동차부품성능규칙), ‘자동차관리법 시행규칙’ 일부개정령안을 입법 예고했다. 자동차관리법 시행규칙 개정안에는 자동차제작자 및 판매자 등이 차주에게 제공해야 하는 자동차 사고기록장치 관련 정보 결과보고서의 제공 방법, 작성 기준 등을 구체화했다. 다만 자동차제작자 및 판매자 등이 개정 규정의 시행 당시에 제작·조립 또는 수입해 판매하는 자동차에 대해서는 시행일부터 2년이 경과

한 날을 기준으로 적용토록 했다.

자동차부품성능규칙 개정안에는 사고기록장치 의무 장착 대상 자동차를 승용차를 비롯해 차량 총중량 3.85톤 승합차 및 화물차를

규정했다.

입법 예고된 자동차부품성능규칙과 자동차관리법 시행규칙은 오는 2월 14일부터 시행에 들어간다.

전북 김제 특장차 산업 인력 육성 계획 추진 등

전북자치도 김제시가 지난 11월 8일 ‘특장차산업 육성계획 수립 용역 최종 보고회’를 개최하면서 ‘김제시 특장차산업 육성 및 지원 조례’에 따라 특장차 산업 발전 가능성을 극대화하고 산업 전반의 경쟁력강화에 적극나선다고 밝혔다.

김제시는 ‘첨단 특장차 car세대 선도도시 김제’라는 비전을 바탕으로 친환경 모빌리티, AI 기반 자율주행 기술, 디지털 전환 등 급변하는 산업 트렌드에 대응하기 위한 3대 중점분야와 9개 세부 전략 그리고 미래 모빌리티산업으로 확장을 위한 7개 추가 전략을 제시했다. 또 3대 중점분야로 차세대 특수목적기반 모빌리티(Purpose-Built Mobility, 이하 PBM) 상용화 기술개발과 생산·실증(인증, 평가) 기반 구축, 그리고 산업 육성을 위한 정책·제도 지원을 꼽았다.

이를 위해 EV, HEV(전기, 하이브리드)범용 전동화 핵심 부품 기술, 특수목적용 차체 구조 기술, 중대형(3.5~8t) 특장차 다목적 공용 플랫폼·모듈 기술개발에 나선다.

생산 기반에서는 미래 PBM 공동협업센터 구축 사업을, 실증기반으로는 차세대 PBM 인증 및 성능 시험시설 기반 구축 사업과 지역대표 특화산업 육성을 위한 지방정부 주도 사업화 지원, 미래 모빌리티 전환 대응 지능형 기술전환 전문·고급인력 양성, 지방정부 주도 김제시 모빌리티 기업 판로지원, 김제 특장차 상단 생활 인프라 확대 및 정주여건 조성 등을 제안했다.

추가 전략으로 무공해지역(ZEZ) 대응을 위한 스마트 능동 파워모듈 시스템과 팀 전술 운용 미래형 전기 소방차, 수요 기반 근거리 외곽지역 연계형 교통 공공서비스를 개발하는 한편 특수목적 다중 차량 자율작업을 위한 개방형 어플리케이션 SW 개발·실증, 친환경 다목적 특장키트 모듈화 및 생활폐기물 자율 공공서비스 실증, 특수목적 기반 모빌리티 전기기반 연료(E-Fuel) 적용을 위한 전주기 기술개발 및 생태계 구축, 특수목적 기반 모빌리티 초거대 AI 자율제조 혁신플랫폼 조성 등을 내세웠다.

시는 전문가의 의견 반영해 특장차산업 육성계획을 최종 확정할 예정이라고 밝혔는데, 지난 12월 26일 정부의 지방소멸 위기 극복과 지



역경제 활성화를 위한 지방소멸대응기금 활용 ‘시군구 연고산업 육성사업’에 김제시가 최종 선정되며 사업은 더욱 탄력을 받게 됐다. 전북특별자치도는 이와 관련, 김제시 특장차산업의 지속적인 성장과 인력 부족 문제 해결을 위해 특장 전문인력양성 거점 공간 조성사업과 시군구 연고 산업육성사업 두 가지 핵심 과제를 본격적으로 추진할 계획이라고 밝혔다.

특장 인력 양성에 본격 나설 것

‘특장 전문인력양성 거점공간 조성사업’은 총사업비 50억 원을 투입해 특장차 전문교육 공간과 현장 맞춤형 프로그램을 운영할 수 있는 3층 규모의 교육센터를 백구 제2특장 전문단지 인근에 조성한다는 계획이다.

이 센터는 안전교육 및 맞춤형 직무교육을 통해 지역 인재를 양성하고 특장차 기업의 인력 수급 문제 해결에 중점을 두고 있다. 또한 ‘시군구연고산업육성사업’의 총 사업비 14억 3천만 원을 들여 교육센터와 연계해 재직자 및 교육생을 위한 전문교육 프로그램을 제공하고, 특장차 인증지원, 디자인 기반 실차개발 등 근로자 역량 강화와 제품화 기술 향상에 기여할 예정이다.

전북특별자치도는 특장차산업을 주력산업으로 육성하기 위해 관련 조례를 제정하고, 김제시를 기회발전특구로 지정, 법인세 및 재산세 감면, 지방투자촉진보조금 추가지원 등의 다양한 혜택을 제공하며 기업 유치에 더욱 힘쓰겠다는 각오를 밝혔다.

전기상용차 ST1, 특장 사업과 공동 발전 모색 중



현대자동차가 전기상용차 ST1의 샤시캡 모델을 출시하며 PBV 사업에 본격 진출한다.

업피터스데이(Upfitter's day), 특장업계 관심 최고조

현대차는 ST1 개발을 통해 국내 최초 소형상용 차급의 EV 샤시캡을 출시하며 새로운 전동화 비즈니스 플랫폼을 지향하고 있다. 특히 기존 상용차와 달리 차량의 뼈대에 해당하는 샤시캡을 기반으로 사용 목적에 따라 최적화된 형태로 개조, 확장시킬 수 있어 많은 특장차업계 관계자들의 주목을 끌었다. 이후 지난 11월 20일 충남 천안에서 샤시캡 출시 기념 업피터스데이(Upfitter's day) 행사를 개최했을 때 이러한 관심이 최고조에 이르렀다.

생각보다 훨씬 많은 관계자들이 참석, 행사장을 가득 채웠으며, 설명회 중간중간 개인 촬영을하는 것은 물론 질문 시간에는 보다 현실적인 질문들이 끊임없이 이어졌다. 이러한 관심과 더불어 행사장 내외부에는 샤시캡 실물과 더불어 경찰 작전차, 응급 구조차, 푸드트럭, 냉동 하이탑차, 저장탑차,



▲ST1에 대한 관심은 이후 많은 질문으로 이어졌다.

이동형 충전차, 애완동물 펫앰블런스 등 다채로운 특장을 제작 장착한 ST1이 전시되어 실물 기반으로 디테일한 부분을 챙겨볼 수 있게 했다. 현대차는 이날 행사를 통해 ST1 특장점에 대한 설명을 이어갔는데, 기존 특장 시 완성차를 구매 후 적재함을 탈거하고 재작업해야 했던



▲ 다양한 콘셉트의 ST1 샤시캡 모델.



▲ 행사엔 많은 특장차업체 관계자들이 참석, 뜨거운 관심을 보였다.

것과 달리, 바로 원하는 솔루션을 설치할 수 있어 불편함이 절감된다. 또한, 전기차이기 때문에 전기를 사용하는 다양한 장비를 탑재해 사용하는 시나리오도 구상 가능하다고 밝혔다. 또 실내는 직관적인 전자식 변속 버튼을 비롯해 12.3인치 컬러 LCD 디지털 클러스터와 10.25인치 전용 내비게이션 화면 탑재는 물론 대용량 센터 콘솔, 크래쉬패드 및 1열 상단 수납함을 마련해 사용성을 한층 높였다.

편리한 특장을 가능케 하는 Plug&Play 커넥터

ST1에는 Plug n Play 커넥터 및 브라켓과 같이 편리한 특장 작업을 위한 요소 또한 포함되어 있다. Plug&Play 통칭 PnP 기능은 특장 빈도가 높은 기능들을 중점으로 별도의 배선 작업 없이 비교적 쉽게 특장이 가능하도록 제공된다. 커넥터는 실내/실외 2개 소에 제공되는데 예비 전원부, 실내조명, 카고 룸램프, 도어제어신호로 구성이 되어 있고 실외 측에 후방 모니터와 보조제동 등이 추가되어 있다.

대용량 배터리 탑재, 1회 충전 주행거리 약 300km 장점

모터의 경우 최고 출력 160kW, 최대토크 350Nm이며, 76.1kWh 배터리를 탑재해 샤시캡 기준 1회 충전 주행 가능 거리는 327km 수준이다. 또 초고속 충전 시스템을 적용해 배터리 용량의 80%까지 20분 만에 충전을 가능케 해 특장 차량을 운영하는 고객 관점에서 큰 강점을 지니고 있다고 할 수 있다. 배터리 안정성 측면에서도 사이드 실과 사이드 멤버 두께가 강화되었고 후방 충돌과 측면 폴 충돌에서 배터리 안전성능을 확보하였다. 현대차는 이번 행사에서 미완성 차량인 EV 샤시캡을 기반으로 특장 차량을 제작 후 인증까지 진행한 경험이 부족한 업체를 위해 국토교통부, 환경부, 산업통상자원부 등의 인증에 필요한 프로세스를 설명하고 이를 지원하기 위한 기술자료 포털 관련 상세한 내용을 안내하였다. 또한 실제로 ST1 기반의 특장차 개발 및 인증을 진행하고 있는 업체가 자사의 사례를 직접 공유하여 많은 관심을 자아내기도 했다.

특히 현대차는 기술 자료 포털을 운영해 특장 차량 개발에 필요한 기술적 참고사항이 수록된 차량 제작 매뉴얼을 제공하고 있으며, ST1 샤시캡의 경우 미완성차 인증 상태로 특장사에 판매하기 때문에 인증이 필요하므로 이에 관련된 각종 정보와 서류 지원은 물론 업체의 다양한 문의에도 답변을 제공(기술자료포털 : bbm.hyundai.com)하고 있다.

현대차는 이를 계기로 앞으로도 다양한 형태의 ST1 특장 제작을 도울 예정이며, 이에대한 결과를 올해에도 업피터스데이 행사 다시 개최해 공유할 예정이다.

우수한 후방 공간 활용성 및 저상형 차체

ST1은 기획 당시 가장 중점에 둔 것은 차량 저상화로, 어떤 용도로 차량이 기획되어도 이용자가 편하게 쓸 수 있길 바라는 고객 친화적 컨셉에 중점을 두며 개발되었다. 동급 차량 대비 최저의 495mm의 상면고는 승하차 편의성을 제공할 뿐만 아니라 후방 특장 영역에서 공간 활용성이 최대화되며 더 높은 특장 자유도가 제공된다.



현대자동차 국내SV사업실장 오기용 상무

ST1을 통한 특장업계 고부가가치 창조 목표

“기존 특장업계 틀을 깨고 보다 큰 시장 진출 지원에 나설 것”

Q. 업피터스데이 행사가 많은 관심을 끌었습니다. 기획했던 대로 진행됐나요?

A. 기존에는 시장 조사 결과에 의존해 상품 기획이 진행되었고, 출시가 완료된 이후에나 고객 반응을 수집하고 대응해 왔습니다. 그러다 보니 기획 안의 실패 확률이 꽤 존재 했고 소비자 피드백의 수집과 반영 또한 신속히 진행되지 못했습니다. 이에 반해 PBV 차량은 초기 단계에서부터 타겟 고객을 선정해 고객이 사업을 하는 데에 있어 어떤 문제가 있으며, 기존 차량 및 솔루션으로는 왜 문제가 해결되지 않았는 지 확인하며 구체적 요구사항을 도출해 냈습니다. 따라서 고객의 문제를 정확히 해결할 수 있는 솔루션을 제공할 수 있게 됩니다.

또한 중간 개발 과정에서 고객의 경험을 유도하며 피드백을 지속 수집하고 반영해 개선을 반복하는데, 시행착오를 미리 겪어보며 성공 가능성을 높일 수 있습니다. 이러한 접근 방식을 특장사와 공유하고, 업체들이 ST1 샤시캡을 기반으로 다양한 제품을 만들어 나가시길 바라는 마음에 이번 행사를 기획하게 되었습니다. 생각과 달리 많은 업체에서 와 주셨고, 열정적인 참여 모습에 놀랐습니다. 그만큼 기대가 크다고 생각했습니다.

Q. 특장업계에서는 많은 관심과 함께 가격에 대한 질문이 많았는데요?

A. 아무래도 대용량 배터리와 더불어 다양한 최신 기술이 적용되

어 초기 출시가에 대한 부담이 있으실 수 있습니다. 그러나 각종 보조금 및 부가세 환급 등을 고려하면 실제 구매가는 훨씬 더 낮아지게 됩니다.

또한 상용차 특성상 오랜 기간 사용하는 경우가 많은데 매년 유류비 및 요소수 등 구입비용이나 유지 정비에 드는 비용을 모두 합친 총 소유비용 (Total Cost of Ownership, 이하 TCO)을 고려하면 수백 만원에서 1천만 원 까지도 절감이 되는 측면도 고려해 주시면 좋을 것 같습니다.

또한 많은 특장업체들의 생각의 전환이 동반되면 좋을 것이라는 생각도 듭니다. 기존 탑차 중심의 특장 관점 외에도 앞에서 설명드린 ST1의 장점들을 활용하여 고객들이 가지고 있는 문제를 해결하면 더 큰 부가가치 창출이 가능할 것으로 봅니다. 어떻게 하면 더 저렴한 차량을 만들어 낼 것인가가 아니라, 고객들이 더 많은 비용을 지불 하더라도 사고 싶은 차량을 어떻게 만들어 낼 것인가의 문제인거죠.

기존 차가 못하는 부분, 예를 들면 동일하게 TCO가 낮지만 포터 EV 같은 경우 1회 충전 주행거리가 ST1 대비 거의 한 절반 가량 밖에 안 나옵니다. 그런 것들을 활용한다든지 아니면 자체 배터리가 충분하기 때문에 주행을 하면서도 전기를 충분히 쓸 수 있다는 점을 활용한 콘셉트를 좀 자유롭게 내신다든지 해 주시면 좋지 않을까 싶습니다.

이런 것도 있지만 사실 초기 ST1 고객 니즈를 파악해 보니까 물론 저희가 예상한 건 아니었지만 젊고 그다음에 수익이 좀 높으신 분들 대부분 구매하시더군요. 이런 분들은 지금으로도 충분히 가격 경쟁력이 있다고 생각하시는 거죠. 그런데 이를 바탕으로 색다른, 하지만 수요가 있는 그런 콘셉트의 특장을 제조해 붙인다면 충분한 니치 마켓 공략이 가능하리라 봅니다.

여기엔 특장업계도 이제 단순한 가격 경쟁에서 벗어나 고부가가치를 생산하면서 사업을 확대할 수 있는 방향으로 가야 하는 게 아닌가 하는 생각이 있고 그래서 그걸 저희가 도와드리겠다는 것이죠. 아이디어를 가지고 저희와 협업하면 저희의 기술력과 정보망, 판매 채널 등을 활용하실 수 있는 겁니다.

Q. 아이디어만 있으면 협업과 지원이 가능할까요?

A. 저희가 협업할 때 중요하게 생각하는 부분 중 하나가 품질 확보 및 A/S입니다.

특장자 자체적으로 장기적인 관점에서 개발 및 양산 시 품질을 확보 가능하도록 노력이 수반되면 좋을 것이라 생각하고 있습니다.

또한 PBV 프로세스 자체가 고객을 만나서 기회 영역을 탐색하는 측면이 있기 때문에 자체적인 영업력을 갖추게 되신다면 기획력 측면에서의 부가적인 경쟁력도 창출될 것이라 생각합니다. 판매 채널도 저희가 할 수 있는 것들은 최대한 도와드리지만 특장업체가 독립적으로 살아남으려면 영업망을 구축, 운영하면서 효율적으로 저희 채널도 활용하는 것이 좋을 것 같습니다.



▲ 업피터스데이 행사에선 단순한 설명 뿐 아니라 다양한 차종 관람, 그리고 업체 관계자들의 정보 교환의 시간이 되기도 했다.

MOTHER TRUCKER

tool & storage boxes



Vertigo



Mother Trucker



Wheelmate & Saràka



Fiteasy



LAGO 한국총판 - (주)제이원CST
경기도 용인시 기흥구 동백중앙로 16번길 16-4
에이스동백타워 1동 403호
Tel: 070-4739-9006 - E mail: info@jwoncst.com
Homepage: www.jwoncst.com

ORIGINALLY YOURS | **LAGO**

lagoaccessori.it

SAFETY

MORE - BETTER - BEST

고객의 행복이 시작되는 곳, 미래의 꿈을 향해가는 곳,
더욱 안전한 차로 한국토미가 고객님의 희망이 되겠습니다.

SINCE 1988
TOMY
AIR-SUS
38th
ANNIVERSARY



12 X4 초대형사시 GVW 50톤용 (해외수출용)

SAFETY

MORE - BETTER - BEST

고객의 행복이 시작되는 곳, 미래의 꿈을 향해가는 곳,
더욱 안전한 차로 한국토미가 고객님의 희망이 되겠습니다.



파비스(WB3,900mm) 6x2 테그 GVW21.5kg/14.5톤 카고

SINCE 1988
TOMY
AIR-SUS

특장차 미래의 선두주자 한국토미
AIR SUSPENSION MECHANISM

KakaoTalk
-Plus친구 한국토미 플러스 채널 친구신청

Euro NCAP, 새로운 평가 프로그램으로 대형 화물차 안전 점검 나서

유럽에서는 대형 트럭의 충돌 사고를 심각하게 여겨 이에 대한 예방책 마련에 항상 고심하고 있다. 트럭은 유럽 교통의 3% 미만을 차지하지만 사고 사망자는 15%를 차지하고 있으며, 대형 차량과 관련된 사고 사상자의 11%가 트럭 탑승자이다. 이러한 현실을 반영해 유럽 신차 평가 프로그램(Euro NCAP)이 완전히 새로운 트럭 안전 평가 프로그램을 출시하면서 대형 화물차 안전이 주목받고 있다.



교통 사고 사망자·중상자 모두 근절, 비전 제로 달성 위해

대형 트럭은 유럽 대륙 전역에서 소비되는 상품의 95%를 유통하는 필수적인 역할을 한다. 따라서 안전하고 다른 도로 이용자에게 불균형한 위협을 계속 가하지 않도록 지원하는 것이 중요하다.

이에 따라 안전 성과를 객관적으로 측정하면 운송 부문에 의존하는 모든 이해 관계자가 가장 안전한 트럭을 선택하고 도로 운송의 사회적 비용을 줄이는 데 기여할 수 있으며, 동시에 더 나은 상업적 성과를 창출하는 데 도움이 될 것이다.

트럭세이프(TRUCK SAFE) 프로그램은 도로 당국, 운송업체, 운전자, 보험사, 트럭 제조업체와 자사 상품을 공통적이고 조화로운 모범 사례에 따라 안전하게 배송하려는 브랜드와 회사를 하나로 묶는 것이다.

유로 NCAP는 약 30년 동안 승용차의 능동적, 수동적 안전 성능을 평가하고 등급을 매겨 안전 기준을 높이는 데 기여해 왔으며, 2020년



▲ 볼보 트럭은 회전 시 자전거 타는 사람 보호를 위한 자동 제동 장치가 좋은 점수를 받았다.

에는 경상용차를 대상으로 유사한 평가 제도를 시작했다. 그러다 교통사고 사망자와 중상자 모두 근절하자는 ‘비전 제로’ 달성 사명의 일환으로 대형 차량에 대한 테스트와 안전 성능에 주목하기 시작했다.

그리고 마침내 지난해 11월 새로운 트럭 안전 평가 프로그램에 대한 첫 번째 결과를 공개하면서 트럭 시장에서 주목받고 있다.

트럭세이프는 사고, 수명 주기 전반에 걸쳐 차량 안전을 측정하는 새로운 프레임워크를 채택한 유로 NCAP의 첫 번째 테스트 프로토콜이다. 이에 따라 테스트된 첫 번째 집단은 장거리 차량 부문의 9대 트럭으로, 현재 유럽 도로에 흔히 볼 수 있는 트럭이 선정됐다.

이 특정 평가의 경우 장거리 대형 차량에 대한 평가 방법론인 '안전 단계'는 세 단계와 일반적인 사고 시나리오의 타임라인에 초점을 맞추고 있다. 즉, 안전 운전에 중점을 둔 사고 전 몇 시간과 몇 분, 사고 전 또는 충돌 회피 전의 능동적 안전 시스템 개입, 충돌 사고 후 ‘황금 시간’으로 나눈다.

각 단계의 성과에 대해 백분율 점수가 부여되며, 이후 점수를 정리해 별 5개 만점 중 별의 개수에 따라 전체 등급을 결정하게 된다.

평가 범주는 다음과 같다.

①안전 운전, ②승객 모니터링·운전자 참여·비전 및 차량 지원, ③충돌 방지, ④정면충돌, 차선 변경, 저속 기동 충돌을 방지하는 ADAS 성능, ⑤충돌 후 안전, ⑥‘황금 시간’ 동안 구조 정보 및 구출 용이성 등이다.

(이러한 접근 방식은 유로 NCAP의 모든 차량 카테고리 테스트 프로토콜에 점진적으로 채택될 것이라고 테스트 사는 밝혔다.)

유로 NCAP은 각 트럭에 5점 만점의 등급을 부여하는 것 외에도, 일반적으로 도시나 도시 환경에서 발생하는 사고를 예방할 수 있는 기술이나 우수한 디자인을 갖춘 트럭에 수여하는 추가적인 도시 안전(City Safe) 인증도 도입했다. 여기에는 교차로에서 회전하는 차량 옆에 보이지 않는 자전거가 감지되면 자동으로 비상 브레이크가 작동하는 기능도 포함됐다.

볼보의 FH 에어로(Aero)와 FM, DAF XF, Iveco S-WAY, MAN TGX, Mercedes-Benz Actros L, 르노 트럭 T, 스카니아 R/G 시리즈 등의 트럭이 스웨덴의 AstaZero, 프랑스의 UTAC, 독일의 BAST, 영국의 HORIBA MIRA, 스페인의 Applus+ IDIADA, 독일의 DEKRA, 이탈리아의 CSI 등 유럽 전역의 다양한 인증 테스트 시설에서 평가를 받았다.

보다 더 안전한 트럭 만드는 영감 줄 것

대형 차량의 안전성 테스트는 이번이 처음으로, 평가된 9대의 트럭 중 볼보의 FH 에어로(Aero)와 FM 모델은 모두 최대 별 다섯개 등급을 받았고, IVECO의 S-WAY 모델은 별 한 개로 가장 안 좋은 평가를 받았다. 평가된 2대가 별 4개, 나머지 4대는 별 3개 등급을 받았다. 그리고 9대 중 4대의 트럭-별 5개 만점을 받은 볼보의 FM과 FH 에어로를 포함한-은 도시 안전(CitySafe) 인증도 받았다.

이 중 별 5개의 볼보 트럭과 별 1개를 받은 이베코 트럭의 평가를 살펴보면, 볼보의 FM(안전 운전 : 87%, 충돌 회피 : 89%, 구조 : 80%)과 FH 에어로(안전 운전 : 80%, 충돌 회피 : 89%, 구조 : 80%)는 각각 직접 시야가 매우 좋으며 CMS의 가용성이 도움이 되며, 트럭이 경로를 가로질러 회전할 때 자전거 타는 사람을 보호하기 위한 자동 제동 포함, 충돌 회피에서 매우 우수한 점수를 얻었다.

반면 Iveco의 S-WAY(충돌 회피 : 32%, 구조 : 19% - 80%)는 테스트용 차량 제공 기회를 거부해 안전 운전 테스트는 등급이 없으며, 대신 유로 NCAP은 최신 사양이지만 아직 판매되지 않은 차량을 테스트하고 등급을 매겼다. 테스트 결과, 직접 시야가 제한적이고 유로 NCAP이 등급에서 고려하는 ADAS 기능이 거의 없어서 별 한 개를 받았다.

(나머지 테스트 결과는 유로 NCAP의 홈페이지 관련 자료 내용(<https://www.euroncap.com/en/press-media/press-releases/heavy-goods-vehicle-safety-in-the-spotlight-as-euro-ncap-launches-brand-new-truck-safe-assessment-programme/>)에 자세하게 나와 있다.)



▲ 유럽은 화물차 등 차량 사고 제로를 만들기 위한 비전 제로 정책에 나서고 있다.

한편 유로 NCAP 사무총장을 맡고 있는 미하일 판 라팅엘(Michiel van Ratingen) 박사는 “트럭 안전 평가 프로그램의 출시는 차량 안전에 있어 획기적인 순간이며, 차량의 기업 구매로의 여정의 시작을 알립니다. 이는 비전 제로를 달성하기 위한 필수적인 단계입니다.”라며, “첫 번째 트럭 안전 테스트 프로토콜 세트는 역량을 평가하고 어떤 제조업체가 좋은 성과를 내고 있는지 파악하는 데 매우 효과적입니다. 적절한 시기에 2030년까지 수동 안전(충돌 보호)을 추가하여 트럭 대 자동차 충돌 문제를 더욱 해결할 것입니다. 또 제조업체가 더 안전한 트럭을 만들도록 영감을 주는 것 외에도 HGV 안전 생태계 내의 모든 사람을 처음으로 하나로 모을 것입니다. 이러한 이해 관계자들은 유럽 도로에서 더 안전한 트럭을 보유함으로써 많은 이점을 얻을 수 있습니다. 도로 당국이 도로 운송의 사회적 비용을 줄이고 성장하는 경제를 지원하거나, 화물 운송업체가 평판 위험을 최소화하고 브랜드를 보호하거나, 제조업체가 시장에 더 매력적인 더 안전한 트럭을 만들도록 돕는 것입니다.”라고 말했다.

평가 내용과 관련해서는 전략 개발 이사인 매튜 에이버리(Matthew Avery)가 말문을 열었다.

“결과에 따르면 시중에는 많은 안전 기능이 있으며 반드시 비싼 모델에만 있는 것은 아닙니다. 예를 들어, 4개의 별을 받은 르노는 시장에서 저렴한 쪽에 위치합니다. 마찬가지로, 누가 가장 안전한 트럭을 만드는지에 대한 큰 의문이 있습니다. 저는 볼보가 테스트 없이도 정말 잘 해내고 유럽 도로에서 진정한 안전 향상을 보여주는 트럭을 생산했다는 점이 흥미롭다고 생각합니다. 볼보는 유럽 도로에서 매년 약 3천 명의 사람들이 사망하는 대부분의 충돌 사고를 해결할 기술을 보유하고 있습니다.”라고 밝혔다.

올 상반기 경사각도 제한 완화로 크레인·냉동 탑차 적재량 늘어난다

마침내 그동안 불합리했던 최대안전경사각도 관련 규제가 하나씩 풀리고 있다.

한국자동차제작자협회(이하 협회)를 비롯한 업계가 꾸준히 규제 완화에 대한 목소리를 내자 점차 정부에서도 규제를 완화하는 방향으로 선회하고 있는 모습이다.

최대안전경사각도 완화, 언론은 물론 현장의 목소리 높아

정부는 매년 경제 발전을 위한 규제 혁신에 관해 언급해 왔으며, 중견 기업계와 벤처기업계 역시 올해 초 재도약을 위해 혁신을 가로막는 제도 개선이 우선이라고 입을 모았다. 이러한 일련의 목소리들이 중요한 까닭은 특히 기술규제에서 뚜렷하게 나타난다.

이는 정부 법령, 고시, 기술 수준, 요령, 지침 등 기술 규정이 있는 관련 제도에 따라 개발이나 제품생산, 판매 등의 활동에 의무 혹은 요건을 부여하는 것을 말하는데, 새롭게 변화하는 산업 환경에 맞춘 신기술이 시장에 진출하는 데 있어 제품의 안전과 신뢰도를 높이고 개발을 촉진하는 역할을 한다. 그러나 이에 대한 규제가 과도하거나 현실적인 환경과 변화를 반영하지 못한다면 오히려 기업에 부담으로 작용한다. 심지어 글로벌 시대엔 국제 무역 문제로 번지기도 하는 까닭에 기술규제를 적용하는 데 있어 산업 현장의 목소리는 매우 중요하다.

이에 협회에서는 해마다 빠르게 발전하는 상용차 기술에 발맞춰 날이 갈수록 그 범위가 넓어지고 있는 특장차 업계의 현장 목소리를 신중하게 듣고 이를 반영한 기술규제 완화를 정부에 꾸준히 건의하고 있다. 현재 적용되고 있는 법령이나 규정은 만들어질 당시의 제작 기술 및 성능, 그리고 도로 상황을 반영한 것으로 지금과는 현저하게 열악한 상황에서 만들어진 것이다.

환경은 빠르게 변하고 있는데 이를 반영, 개정하는 조치 없이 이를 지금의 현실에 적용할 시 과도한 규제가 될 수 밖에 없다. 특히 이미 선진국 수준으로 올라선 국내 도로 사정이나 세계가 주목하는 기술력을 보유하고 있음에도 불구하고 도로 사정과 밀접한 관계가 있는 법령에서는 여전히 제정 당시 규제가 그대로 적용되고 있다는 점은 사실상 현실을 무시한 조치라고 할 수 있다.

최대안전경사각도 완화와 관련한 관련 법 규정이 가장 대표적이다. 현재 자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제8조에는 전복사고 방지를 위해 승용자동차, 화물자동차, 특수자동차 및 승차 정원 10명 이하의 승합자동차 제작의 경우 공차 상태에서 최대안전 경사각도 35도를 유지해야 한다. 단, 승차 정원 11명 이상인 승합차



동차의 경우 적차 상태에서 28도로 규정되어 있다. 이는 안전사고를 예방하기 위한 것이지만 현 국내 도로 상황에서 차량 총중량 3.5톤 초과 화물자동차 및 특수자동차는 이미 속도 제한 장치를 부착하고 있어 전복사고 위험이 거의 없다. 하지만 법령은 여전히 경사각도 35도를 맞춰야 하므로 실생활에 적용되는 다양한 특장차 제작에 많은 어려움이 있다. 이는 현실에 맞지도 않을 뿐더러 전형적인 옛날 규제로 반드시 공론을 거쳐 재론되어야 할 필요가 있다. 이에 한국경제 등 언론은 물론 중소기업중앙회에서도 규제 완화에 대한 기사와 의견을 여러 번 게재하며 현장의 목소리 반영에 나서기도 했다.

2023년 마침내 규제 완화 차증 생겨

이러한 업계의 바람을 꾸준히 정부에 제기한 협회와 업계의 노력은 지난 2023년 마침내 첫걸음을 내딛기 시작했다. 2023년 6월 마침내 국토교통부(이하 국토부) 관계자들이 전라북도 완주군에 위치한 한국토미 전주공장 현장을 찾아 직접 경사각도 시험을 관찰하고 현장의 목소리를 들었다. 이 자리에는



▲ 최대안전경사각도 시험 시연 모습

자동차안전연구원 인증처장, 부장, 그리고 협회의 이상열 협회장을 비롯한 관계자 등도 참여해 최대안전경사각도 시험 시연을 참관, 안정성을 확인했다. 국토부에서 직접 현장 시찰에 나선 점은 고무적이었다. 그동안 꾸준히 노력해 온 규제개선이 더욱 현실로 다가왔기 때문이다. 하지만 단순한 개선 사항이 아닌 관련 법 규정 개정이니만큼 시간이 걸리는 것도 감수해야 할 사항이었다. 그리고 마침내 2023년 11월 23일 법 개정이 이뤄졌다. 이를 통해 진공흡입 청소용을 위한 구조·장치를 갖춘 특수용도형 화물자동차와 고소작업·방송중계·교량점검·이삿짐 운반을 위한 구조·장치를 갖춘 특수 용도형 특수자동차 및 구난형 특수자동차의 경우 최대안전경사각도 기준 예외를 적용받게 됐다. 하지만 아직 다른 많은 특장차종이 여전히 규제 완화를 기다리고 있다.

현실 맞춘 규제 완화 반드시 필요

안전을 최우선으로 하는 선진국의 최대안전경사각도에 대한



▲ 정부 및 업체 관계자들이 직접 최대안전경사각도 시험 시연 모습을 지켜보고 있다.

접근방법은 한국과는 다르다. 영국의 버스, 트럭은 차량의 안정성과 무게 중심 위치를 결정하기 위해 경사각 틸트 테이블 테스트(tilt table test)를 하고 있으며, 특히 밀브룩(MILLBROOK : 내구성) 틸트 테이블 테스트는 승용차, 버스, 비포장도로 및 군용 차량, 크레인, 지게차 등을 포함한 다양한 차량에 적용하고 있다. 이를 통해 영국을 대표하는 빨간색 2층 버스도 도로 주행 시 완전히 적재된 상태를 유지하고 28도 이상에서 넘어지지 않고 기울일 수 있으면 아무런 문제가 되지 않는다. 이는 홍콩의 2층 버스에서도 똑같이 적용되고 있다. 한국의 자동차 개발 기술 및 성능, 그리고 도로 사정은 이제 거의 세계 최고 수준으로 보아도 무방할 정도의 수준에 올라와 있다. 그런데 경사각도에 대한 규제는 여전히 현실 반영에 대한 걸음마 수준에 머물러 있다. 다만 고무적인 것은 올해 상반기 내에 특장차에 대한 완화가 더 이뤄질 것이라는 점이다. 협회는 올 상반기 경사각도 제한 완화, 즉 예외 적용을 크레인·냉동 탑차 등이 받을 것으로 예상하고 있다. 이 규제 완화가 성사된다면 중형 크레인 차량의 적재량은 상당히 늘어나 경제적 효과가 클 것으로 예상된다. 냉동탑차 역시 안전하게 적재량을 늘릴 수 있어 보다 경쟁력을 갖출 수 있게 될 것이다. 이러한 상황을 살펴보다라도 현실에 맞춘 규제 완화가 반드시 있어야 하며, 이는 단순한 규제 완화에서 나아가 다양한 특장자동차 제작으로 이어져 물류 운송이나 기타 서비스 효율성 강화에 기여할 것이다. 또한 사용자의 만족도를 높이고, 국제 경쟁력 강화를 통한 수출 촉진의 계기가 될 것으로 전망된다.

미래 모빌리티의 새로운 장을 연다, CES 2025

글로벌 IT업계 트렌드를 이끄는 CES 2025의 새로운 주인공으로 모빌리티(Mobility) 산업이 선정됐다.

CES 2025 주최기관인 미국소비자기술협회(CTA)는 ‘차량용 기술과 첨단 모빌리티(Vehicle Tech and Advanced Mobility)’를 CES 2025의 핵심 전시 주제 중 하나로 제시했다.



특히 이번 전시회에서 모빌리티는 인공지능(AI)을 활용한 차량용 신기술과 미래 모빌리티 시대 청사진을 제시하는 경연장이 될 전망이다. AI 기술이 자동차 산업과 융합되면서 이동 수단을 넘어 인간의 삶을 변화시키는 모빌리티 혁신 솔루션이 공개된다. 이러한 추세에 힘입어 이번 CES에서는 모빌리티 스테이지(Mobility Stage)가 전시회장 서쪽에 자리잡게 됐다. 이 웨스트홀은 자율주행 자동차, 건설, 농업, 선박, 항공 등 다양한 이동 수단 솔루션을 선보이는 대표적인 모빌리티 전시관으로 모빌리티의 미래와 더욱 지속가능하며 연결된 세상을 열어가는 방법에 대해 소개한다.

올해 가장 주목할 키워드는 모빌리티 최대 화두로 부상한 ‘소프트웨어 중심 자동차(SDV)’다. SDV(Software Defined Vehicle)는 소프트웨어가 자동차의 주행 성능은 물론 안전·편의 기능, 차량의 감성 품질 및 브랜드의 아이덴티티까지 규정하는 시스템으로 크게 OTA 업데이트와 통합 ECU, 차량용 소프트웨어 및 클라우드 등으로 구성된다. 이와 관련 전자 아키텍처, 모빌리티 및 커넥티비티 서비스를 통합하고 서



▲ CES 2025 모빌리티 관련 컨퍼런스.

드파티 사업자까지 고려한 서비스 플랫폼 등이 나오고 있어 다양한 업체들이 미래차 시대에 빼놓을 수 없는 차세대 인포테인먼트를 비롯해 자율주행 솔루션, 전기차 등 모빌리티 혁신을 이끌 전략을 참관객에게 선보인다. 특히 최근 주목을 끌고 있는 친환경 관련 차세대 전기차업체, 혼다, 폭스바겐, BMW 북미법인, 스즈키, 지커 등이 미래 비전을 발표하는 자리를 만들어 관계자들의 주목을 이끌었다.

완성차 업체 비롯, 부품사, 빅테크, 스타트업 등 글로벌기업 총출동
전시회에는 미국 특수차량 제조사 오시코시 코퍼레이션(Oshkosh Corporation)이 처음으로 참여, 소방관, 군인, 우편배달원, 건설 노동자, 공항 활주로에서 힘든 일을 하는 사람들과 그들이 봉사하는 지역 사회를 돕기 위한 전기화, AI, 자율주행 및 연결성 솔루션을 발표했다. 이 회사는 동종 업계 최초 특수 제작된 순수 전기 쓰레기 및 재활용 프론트 로더 차량과 AI 및 전기 기술을 통해 주문형 쓰레기 수거, 화재 및 응급 차량을 위한 AI 지원 시스템인 CAMS(Collision Avoidance Mitigation System), 자율주행 차량과 공항 및 작업 현장의 운영 개선을 위한 iOPS® 및 클리어스카이 스마트플릿(ClearSky Smart Fleet™)기술과 같은 커넥티드 솔루션을 선보였다.

글로벌 완성차 제조업체 뿐 아니라 미래차 고객을 확보하려는 전장 부품사도 대거 참여했다. 한국의 대표적인 자동차 부품업체인 현대모비스와 HIL만도, 하만, 콘티넨탈, 보쉬, 마그마, 일렉트로모비트 등이다.

현대차그룹에서 유일하게 부스를 차린 현대모비스는 사람과 기술 경계를 허무는 휴먼테크를 주제로 신기술을 선보였으며, 빅테크 중에서는 고도의 자율주행 기술을 확보한 웨이모, 차량용 AI 솔루션을 갖춘 아마존 오토모티브가 혁신 제품을 전시했다.

삼성전자 자회사 하만은 완성차를 위한 디지털 콕핏과 첨단운전자보조시스템(ADAS) 등을 전시했다. 전통 전자 기업인 삼성전자와 LG전자, LG이노텍, 파나소닉 등도 시대의 흐름에 따라 모빌리티 전시회의 중심에서 신기술을 뽐냈다. LG이노텍은 자율주행(AD)과 첨단운전자보조시스템(ADAS) 등 센싱 부품 사업을 주도할 혁신적인 제품들을 다수 선보였는데, 특히 RGB-IR 인카빈 카메라 모듈을 최초로 공개했다. 이 제품은 5메가 픽셀 RGB(적색, 녹색, 청색) 및 IR(적외선) 센서가 장착되어있어 운전자의 상태를 실시간으로 감지하여 졸음 운전을 방지할 수 있게 했다. 또한 단일 컴팩트 카메라 모듈로 앞좌와 뒷좌석 모두에 안전벨트가 매겨 있는지 여부와 같은 승객의 상태를 모니터링, 공간 효율성과 설계 유연성을 향상시켰다. 세계 최초로 무선 배터리 관리 시스템(BMS)과 배터리 정션 박스(BJB)를 결합한 B-Link(Battery Link)과 함께 독자적인 무선통신 기술을 접목해 개발한 차량 통신 부품인 5G-V2X 통신 모듈, CES 2025 혁신상을 수상한 차량 조명 모듈인 넥슬라이드 A+를 차량 목업과 특별 설계된 넥슬라이드 존(Nexlide Zone) 등도 선보이며 관람객들의 발걸음을 멈추게 했다.

가전업체인 LG전자도 모빌리티 부스에 ‘라이프스타일 솔루션 포 모빌리티(Lifestyle Solution for Mobility)’ 콘셉트카를 전시하며 눈길을 끌었다. LG 모빌리티 익스피리언스(MX) 플랫폼을 장착한 이 획기적인 모빌리티 공간 솔루션은 LG전자의 AI 홈 솔루션인 씽큐 온(ThinQ ON)을 기반으로 사용자가 차량 내부 상태를 맞춤 조정하고 일일 일정 관리, 정보 브리핑 등 유용한 라이프스타일 서비스를 이용하는 것은 물론 식음료 주문, 세탁, 호텔 예약을 포함한 외부 제공업체의 추가 서비스를 통합, 사용자의 경험을 더욱 확장시키는 모습을 선보였다.

모빌리티 혁명을 이야기하는 풍부한 컨퍼런스

웨스트 홀 모빌리티 스테이지의 컨퍼런스 트랙도 풍부하게 준비됐다. 소프트웨어 정의 현실(Software Defined Reality): SDV에 대한 소비자 기대 달성(Software Defined Reality: Achieving Consumer Expectations for SDV)은 미래 자동차에 사용되는 앱 및 서비스에 대해 토론하며, 차세대 전고체 배터리 기술에 대한 토론, 전기화, 자율성, 연결성 및 지속 가능성이 첨단 재료 및 시뮬레이션을 통해 혁신을 추진하여 자동차 산업을 어떻게 변화시키고 있는



▲ LG전자는 모빌리티 플랫폼 콘셉트 카까지 만들어 전시하며 자사의 기술력을 뽐냈다.

지 트렌드를 얘기한다. 또 사용자 커뮤니티에 의해 구동되는 소프트웨어 정의 시대(SDV 혁명 관련), 시장 변화에 따라 소비자를 위한 전기화 옵션 활성화(Enabling Electrification Options for Consumers for the Market Shifts), AI와 산업의 협업에 대한 ‘자동차 산업의 신뢰성: 소프트웨어 중심 접근 방식(Reliability in the Auto Industry: A Software-Centric Approach)’ , 데이터와 머신러닝을 활용, 공급망을 혁신한다는 ‘AI 시대의 공급망 혁신(Supply Chain Transformation in the Age of AI)’에 관해서도 토론한다. 커넥티드 카로의 전환은 소비자의 편의성과 접근성을 재정의한다는 ‘모빌리티 혁명: 커넥티드 차량 시대의 리더십(The Mobility Revolution: Leadership in the Age of Connected Vehicles)’ , AI가 미래 차량 설계에 미치는 기술적 영향을 얘기하는 ‘운전의 미래 혁명 - AI의 힘 발휘’ , 오픈 소스 및 AI를 통한 차량 내 경험 재구상(Reimagining the In-Vehicle Experience with Open Source and AI), 첨단 에너지 저장 솔루션에 대한 ‘차세대 배터리 제조(Empowering the Future - Next Generation Battery Manufacturing)’ , AI/ML 및 확장 가능한 모듈식 솔루션이 소프트웨어 정의 차량에서 안전한 보안 혁신을 주도할 거라는 ‘AI/ML 및 SDV의 미래: 차세대 자동차 혁신의 잠금을 풀다(Unlocking Next-Generation Auto Innovation) 등과 더불어 원격 서비스, 핫스팟, 정교한 내비게이션, 그리고 이를 넘어선 다음 단계에 관한 ‘앞으로의 전망: 소프트웨어 정의 차량(SDV)’ 등 미래 모빌리티 산업에 대한 다양한 토론들이 이어졌다.



이제 해킹은 단순히 컴퓨터에서 개인 정보나 돈을 탈취하는 것을 넘어서 다양한 분야에 사용되는 시스템도 노리고 있어 국제적인 문제가 되고 있다. 최근 일반 자동차는 물론 상용 특수 차량에서도 전자제어장치(Electronic Control Unit, 이하 ECU)를 많이 사용하고 있다. 상용 차량의 경우도 예외는 아니어서 특히 차량의 엔진과 연관된 곳에 각종 센서를 설치해 수집된 정보를 토대로 운전자의 편의는 물론 차량의 주행상태에 따른 온도, 속도 등을 컴퓨터로 제어, 성능 향상에 도움을 받고 있다. 이러한 이유로 기술이 발달하면서 ECU의 수는 점차 증가하게 될 것이 확실시되는 데 문제는 ECU가 통신과 연결되면서 자동차 불법 제어 및 프라이버시 침해 등의 우려가 커지고 있다는 것이다. 국제 사회에서는 이에 대한 예방책을 이미 마련, 적용하고 있으나 국내의 경우 지난해 2월 관련법이 개정되었다.

사이버보안 중요성 공감, 다만 기준은 권고만

일반 해킹도 문제지만 차량 시스템 해킹이 특히 심각한 문제가 될 수 있다는 점은 최근 영화에서 보여지는 다양한 사례에서도 찾아볼 수 있다. 자동차를 불법으로 해킹해 제어한다면 일반 차량은 물론이거니와 특히 차체가 큰 상용차의 경우 해커에 의도에 따라 단순한 사고뿐 아니라 최악의 경우 인명 살상 무기가 될 수도 있다는 점에서 큰 우려를 낳고 있다. 이를 단순히 영화적 상상력으로 치부하기에는 위험성이 너무 크기 때문에 국제사회에서는 이미 자동차 사이버보안의 중요성에 대한 공감대를 형성하고 UNECE(유엔 유럽경제위원회) 산하 UNECE WP.29(국제 자동차기준 조화 회의체)에서 이미 2020년 6월 자동차 사이버보안에 관한 최초의 국제기준을 공식적으로 채택한 후 2021년 1월부터 발효했다. 반면 한국의 경우 주무 부서인 국토교통부(이하 국토부)가 자동차 사이버보안 관련 국내 기준이 마련되기 전까지 자동차 제조사들이 참조할 수 있도록 자동차 사이버보안 권고안과 기준 마련 및 인프라 계획 등을 담은 ‘자동차 사이버보안 가이드라인’을 마련해 지난 2020년 12월 발표한 바 있다.

이는 아직 국제기준에 부합하는 승인기관이 지정되지 않은 한국의 현실을 반영해 자동차 사이버보안의 유일한 기준이자 세계 기준인 ‘UN Regulation No.155’를 바탕으로 마련됐으며, 총칙(범위·정의 등), 사이버보안의 요건(자동차 형식의 보안 요건, CSMS) 등 일부 규정은 세계 기준과 동일하게 적용, 향후 제정될 국내 기준에 대비해 제조사의 권고 사항과 승인·시험기관 등의 역할을 제시하고 있다. ‘UN Regulation No.155’는 해당 기준을 채택하지 않은 국가에 배타적인 조항이 적용되고 있어 정부는 이 세계 기준에 대한 충분한 검토를 거친 후 향후 법제화가 추진될 경우 국내 기준 반영 여부를 결정할 예정이다. 다만 국제기준은 채택 시 필수로 지켜야 하는 의무 규정이지만, 권고안은 의무와 강제성이 없는 권고에 그친다. 또한, 국제기준 기반은 형식승인이지만, 국내 권고안은 자기인증과 형식승인 등 체계와 무관하게 제시될 수 있는 내용만 포함됐으며, 국제기준은 제조사 보고 의무를 규정하지만, 권고안은 제조사 정보공유에 대한 권고만을 제시하는 것도 다르다. 이밖에도 절차·서류·별칙·부칙 등 행정사항과 함께 형식승인 특성이 반영된 사항(CSMS 인증서, DETA 정보공유) 등은 권고안에는 포함되지 않았다.

주요국가	사이버보안 기준 관련 동향	비 고
한 국	■ ’ 22.7 기준시행 목표로, 다음의 단계적 조치를 거칠 예정 ·(1단계) 가이드라인 발간 (2단계) 관련 법규/안전기준 제정	자기인증
미 국	■ 사이버보안전문가기술그룹에 참여하여 GTR 개발 중 ·2016. 10 첨단자동차를 위한 사이버보안 모범사례 발행	자기인증
유 럽	■ UNR No.155를 채택, ’ 22.7부터 기준 시행 예정 ·(적용대상) 새로운 차량형식 : ’ 22.7 ~ / 모든 차량형식 : ’ 24.7 ~	형식승인
일 본	■ UNR No.155를 채택 ·(적용대상) 자율주행자동차 : ’ 21.1 ~ / 새로운 차량형식 : ’ 22.7 ~ / 모든 차량형식 : ’ 24.7 ~	형식승인

〈표1〉 주요 국가들의 사이버보안 기준 관련 동향

구 분	자기인증 방식의 개정	형식승인 방식의 개정
내 용	· CSMS를 자기인증능력 요건으로 규정, 제작사가 차량 보안성 자기인증	· 자동차보안전담기관이 CSMS 및 차량의 보안성을 직접 검증
장 점	· 자동차 및 자동차부품의 안전성과 관련한 기존 규제방식과 제도적 일관성 유지	· 국내 인증 획득 시 국제기준 채택국에 대해 동일한 효력 발생
단 점	· 국내 제작사의 자동차 수출 시 수출 대상국의 규제 현황에 따른 별도 대응이 필요	· 규제방식의 급격한 변화에 따른 업계의 저항

〈표2〉 사이버보안 인증방식 결정

한편 국제 기준은 자동차 제조사의 보안을 평가하고 CSMS 인증서를 발행하는 승인 기관인 자동차보안전담기관을 별도로 지정하도록 권고하고 있다. 지난해 12월 LG전자는 국제 공인 시험 인증기관인 TUV라인란드로부터 차량 사이버 보안 CSMS 레벨3 인증을 획득하며 글로벌 규제에 선제 대응하고 있으나 국내에는 아직 국제기준에 부합하는 승인기관이 지정돼 있지 않아 이와 관련된 관심과 논의가 필요한 현실이다.

관련 법 개정, 금년 8월 신차부터 사이버보안 관리체계 인증 및 SW업데이트 안전관리 시행

가이드라인 발표 이후 다양한 의견교환과 기술검토를 거쳐 2024년 2월 국회는 자동차관리법을 개정하여 자동차 사이버보안 가이드라인 및 국제기준 조화를 반영할 수 있는 제도적 기반을 준비하고 자동차 사이버보안체계가 의무화될 수 있는 근거를 마련하였다. 이는 2025년 8월 14일부터 신차에 먼저 시행되며 법 시행 후 2년 이내에 국내의 모든 자동차에 사이버보안 체계가 적용될 예정이다. 주요 개정내용은 커넥티드자동차, 자동차 사이버공격·위협, 자동차 사이버보안 관리체계 등에 대한 정의를 규정하고, 자동차제작자 등이 자동차의 종류·생산수량·기능 등을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 자동차(이하 “인증 적용 자동차”라 한다)에 대하여 자동차 자기

인증을 하려는 경우 자동차 사이버보안 관리체계를 수립하여 국토교통부장관의 인증을 받도록 하였다. 또한 국토교통부장관이 자동차 사이버보안 관리체계의 안전성·신뢰성 확보를 위하여 필요하다고 인정하는 경우 자동차 사이버보안 관리체계 인증을 받은 자에게 자동차 사이버보안 관리체계 수립 및 운영에 관한 자료의 제출을 요구할 수 있도록 하고, 자동차 사이버보안 관리체계 인증을 받지 않거나, 인증이 취소 또는 효력이 정지된 경우 자동차제작자 등에게 제작·조립·수입 또는 판매의 중지 명령을 내릴 수 있도록 했다. 그리고 자동차제작자 등이 소프트웨어 업데이트를 실시하는 경우의 준수사항을 규정하고, 국토교통부장관 등이 소프트웨어 업데이트의 적정성을 조사할 수 있도록 하며, 누구든지 자동차의 안전한 운행에 지장을 줄 수 있는 소프트웨어의 임의 변경, 설치, 추가 또는 삭제 금지하는 것을 규정했다. 커넥티드자동차의 운행과 관리에 대한 지원 규정도 신설되어 “자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률”에 따라 구축된 자율협력주행시스템이나 정밀도로지도, 자율협력주행 인증관리센터 및 인증서비스 등을 사용할 수 있게 되었다. 협회는 앞으로 진행될 하위법령의 개정에 대비하여 특장차는 사이버보안 관리체계 적용의 예외대상이 될 수 있도록 추진 중이며 관련 사항을 반영하기 위해 국토부, 자동차안전연구원 등 커넥티드 관련 담당 부서와 협의를 진행 중이다.



글로벌 전기상용차, 2030년까지 연평균 8,489억 4천만 달러 성장 전망

글로벌 전기 상용차 시장이 2030년까지 연평균 8,489억 4천만 달러 혹은 2032년까지 4,447억 6천만 달러에 도달할 것이라는 전망이 나왔다.

물류 회사, 전기 상용차 배치 확산이 성장세 견인

글로벌 시장조사업체 스트레이트리서치(Straits research)사는 빠르게 성장하고 있는 전기 상용차 시장이 2032년까지 4,447억 6천만 달러에 도달하고 2024년부터 2032년까지 연평균 약 23.3%의 성장률을 보일 것으로 전망했다. 또 다른 국제 시장 조사업체인 스피리컬 인사이트 앤 컨설팅(Spherical Insights & Consulting) 사는 글로벌 전기 상용차 시장 규모가 2021년 563억 4천만 달러에서 2030년까지 8,489억 4천만 달러로 예상 기간동안 연평균 복합 성장률(CAGR) 34.4%로 보다 더 성장할 것으로 예상했다.

이러한 전망은 물류 분야의 경우 많은 기업들이 향후 5~10년 내 친환경 공급망 구축을 위해 꾸준히 전기 상용차 배치를 시작하고 있으며, 개발도상국도 물류 및 공급망 조직과 같은 산업의 상당한 성장으로 인해 정부가 충전 인프라 제공을 위한 조치를 취하고 있어 앞으로 많은 곳에서 전기 상용차 채택이 분명해지고 있는 데 기여한 것으로 보인다.

또 배터리 팩으로 추진력을 얻는 전기 상용차의 경우 소음과 배출가스가 없으며, 경제적이다 선호도가 높고 수많은 국가 정부가 엄격한 배출 규정을 제정하여 차량 소유주로 하여금 전기 트럭과 버스를 채택하도록 장려하고 있다.

여기에 세계 최대의 자동차 시장인 미국의 도로교통안전(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)과 환경보호

청(Environmental Protection Agency, EPA)은 자동차 연비 규정과 관련된 SAFE(Safer Affordable Fuel-Efficient)를 2026년 안에 시행할 예정이어서 주문자상표부착생산자(OEM)는 무공해 차량(Zero-emission Vehicles, ZEV) 프로그램(전기, 하이브리드, 연료전지 상용차 및 승용차)에 따라 무공해 차량을 판매해야 하는 것도 시장 전망에 한 몫을 했다.

전기 상용차와 더불어 전기 버스 역시 성장세에 나타나고 있는데, 스트레이트리서치 사의 데이터에 따르면 전기 버스가 여전히 디젤 구동 버스보다 비싸기는 하지만 총소유 비용이 낮고, 12년 동안 수명 비용을 비교했을 때 디젤 버스와 비슷한데다 구동계가 단순해 효율이 높고 유지 관리가 덜 필요하기 때문인 것으로 전망됐다.

연평균 북미 25.2%, 아·태 25.0% 성장

스트레이트리서치 사는 아시아 태평양 지역 전기 상용차 산업 규모는 예측 기간 동안 연평균 25.3%로 성장할 것으로 예상했다. 특히 석유 매장량이 적은 인도는 세계 최대의 석유 수입국 중 하나가 되면서 정부 차원에서 친환경 에너지 자동차의 구매와 사용을 장려하고 있으며, 이 문제에 대한 잠재적인 답으로 전기 자동차를 고려하고 있다. 충전 인프라 부족, 수입 배터리, 부품 및 구성 요소에 대한 의존, EV의 높은 비용 등 전기 자동차 도입에 대한 여러 가지 장애물이 있지만, 인도 정부는 공유, 연결 및 전기 이동성 옵션을 만들기 위해 노력

하고 있다고 밝혔다.

세계적인 자동차 시장인 북미는 예측 기간 동안 25.2%로 성장할 것으로 예상했는데, 특히 교통 부문에서 전기 버스를 도입, 상당한 연료 비용 절감에 나설 것으로 내다봤다.

미국의 전기 상용차 시장은 전기 버스를 비롯한 다양한 부문에서 수많은 투자에 의해 주도될 것으로 보이며, 캐나다는 지역 제조업체와 정부의 탄탄한 지원과 증가하는 투자로 인해 전기 버스를 가장 빠르게 설치한 북미 국가 중 하나로 나타났다.

유럽도 예외는 아니어서 독일 대중교통 산업에서 전기 버스는 2020년에 2019년 대비 거의 두 배로 증가했으며, 2025년까지 지역 교통 제공업체와 정부 기관에서 3,000대 이상의 전기 버스를 추가할 예정이라고 전망했다.

차량 판매가 저조한 우루과이, 에콰도르, 과테말라, 푸에르토리코, 볼리비아 등 남미 지역의 다른 국가들도 완만한 성장을 보일 것으로 예상했다.

특히 볼리비아, 에콰도르, 페루는 자동차 시장이 확대되고 있는 3개국이며, 남미 지역은 지난 몇 년 동안 전기 트럭에 대한 수요가 증가했다. 이 시장은 배출 감소를 통한 에너지 효율성 달성, 미래 에너지 요구 사항 해결 필요성, 물류 및 정부 용도의 전기 트럭 채택 증가 예상, OEM이 이 지역에서 전기 자동차 생산을 시작하기 위해 투자가 이뤄지고 있는 등의 요소에 의해 주도되고 있다고 밝혔다.

전기 버스, 전기 배터리 시장 주도, 하이브리드도 수요 확대 전망

글로벌 전기 상용차 시장은 차량 유형에 따라 버스, 트럭, 픽업트럭, 밴으로 구분된다.

버스 부문은 업계에 가장 큰 기여를 하며 예측 기간 동안 연평균 17.8%로 성장할 것이라고 스트레이트리서치 사는 밝혔다.

연료 비용은 모든 차량의 운영 비용에서 상당한 부분을 차지하는 데 대중교통에 전기 버스를 활용하면 연료 비용 상승 외에도 총소유 비용과 기타 비용이 절감되는 효과가 있다. 또 수요가 많아지면 가격도



낮아져 2030년까지 디젤 버스 가격과 동일해 질 것으로 예상했다.

가솔린이나 디젤로 구동되는 버스에 비해 전기 버스는 NVH(Noise, Vibration and Harshness) 수준이 낮아 승객에게 더욱 편안함을 줄 수 있으며, 유지관리 및 운영 비용을 81~83% 절감하는 데 도움이 되기 때문에 수요는 점차 늘어날 것으로 전망했다.

또 각국 정부는 전자상거래 확산으로 인한 물류 활동이 확대됨에 따라 시장 참여자들이 시장 지위를 확보하기 위해 협력하도록 장려하고 있다. 이러한 요소들은 전기 픽업트럭에 대한 수요를 증가시킬 것으로 예상했다. 경상용차에 대한 수요는 시장 및 물류 부문에서 비교적 높으며, 특히 유럽과 북미 국가에서 개인용 전기 픽업트럭에 대한 수요가 눈에 띄게 증가했다.

스트레이트리서치 사는 추진력을 기준으로 볼 때, 글로벌 전기 상용차 시장은 전기 배터리, 플러그인 하이브리드, 연료 전지 등으로 구분된다면서 전기 배터리 부문은 시장에 가장 크게 기여하면서 예측 기간 동안 연평균 23.8%의 성장할 것으로 예상했다. 이는 전 세계적으로 전기 상용차 사용이 빠르게 확대됨에 따라 물류 운송 기업도 현재 차량을 전기 추진력으로 구동되는 차량으로 교체하고 있으며, 각국의 정부는 전기 상용차 운영 촉진 법을 개발하기 위해 나서고 있기 때문이다. 여기에 2040년 이전에 중국, 인도, 프랑스, 영국은 가솔린 및 디젤 차 생산을 단계적으로 폐지할 계획이라고 밝힌 바 있는것도 한 몫을 하고 있다.

일반적으로 플러그인 하이브리드 전기 차는 비슷한 기존 차보다 가솔린을 적게 사용하고 배출량이 적고 효율성이 높으며 유지관리 비용이 낮기 때문에 마일리지에 관심이 있는 고객은 화물과 도로 상황에 따라 배터리에서 가솔린, 디젤 또는 그 반대로 전환할 수 있는 차량에 끌린다. 대부분 국가는 적절한 충전 인프라가 부족하고 상당 부분 기존 사용자가 차지하고 있어 전 세계적으로 플러그인 하이브리드 상용차 수요가 늘 것으로 예상돼 주요 제조업체는 향후 몇 년 동안 이 차종의 생산 및 확장을 발표했다.

수소를 주요 에너지로 사용하는 연료 전지 전기 자동차(FCEV)는 높은 비용, 인프라 요구 사항 등 아직 어려움이 존재하지만 몇몇 국가들은 최근 수소 에너지 개발 장기 계획과 전략적 목표를 공개하고 있어 주목을 끌고 있다.

수소 위원회에 따르면, 2050년까지 수소는 세계 에너지의 18%를 생산하는 데 사용될 것이며, 2030년까지 35만 대 이상의 트럭과 최소 200만 대의 신차에 연료 전지 기술이 포함될 것으로 알려져 다양한 용도로 연료 전지와 배터리 전기 자동차는 공존할 것으로 보인다.



친환경 늘어난 2024 하노버상용차박람회

지난해 9월 17일부터 22일까지 독일 하노버에서 120여 년 전통의 세계 최대 자동차 전시회(이하 전시회) 'IAA Transportation 2024'가 개최됐다. 2년마다 열리는 이 세계 최대 규모의 상용차 전문 전시회는 지난해 총 41개국에서 약 1,700개의 업체가 참여해 2022년 대비 약 10% 증가했으며, 방문객 수도 약 14만5천여 명으로 집계돼 역시 21% 증가한 것으로 나타났다.

환경 이슈에 더해 미래 지향적인 그리드 확장

환경 친화적인 전시회답게 다양한 자동차 메이커들이 전기·수소 트럭들을 선보이며 자사의 기술력을 뽐낸 자리였다. 여기에 전시회 주최 측인 독일자동차산업협회(VDA) 회장 힐데가르트 뮐러(Hildegard Müller)는 “이번 전시회는 우리 업계가 투자와 혁신을 통해 기후 중립 솔루션으로의 전환을 적극적으로 주도하고 있음을 강력하게 입증했다.”면서 “기후 중립 드라이브의 신속하고 성공적이며 광범위한 채택을 가로막는 가장 큰 장애물은 수소 충전소뿐만 아니라 미래 지향적인 그리드 확장 측면에서 필요한 인프라라는 것이 분명해졌다. 여기서 중요한 진전을 이루기 위해 베를린과 브뤼셀은 인프라 이니셔티브를 수립하고 가능한 한 빨리 구현해야 한다.”라고 말하며 새로운 화두를 던졌다. 이렇게 급변하는 상황 속에 열린 전시회답게 인상적인 존재감을 뽐내며 국제적 관심이 집중됐다. 주최 측에 따르면 이번 전시회에는 총 52개국에서 온 1,400명 이상의 언론인이 참석, 전시업체는 80회 이상의 기자회견을 개최했으며, 최신 개발 및 혁신에 대해 보도한 자료는 총 116개국의 국제 언론 매체, 그 중 개최국인 독일 외에도 미국, 중국, 터키가 가장 집중적인 보도를 했다고 밝혔다. 또 국제 비즈니스 방문객 비율은 45%를 넘어섰으며, 네덜란드, 중국, 스웨덴이 가장 많이 참석한 것으로 집계됐다. 특히 리더 위치에 있는 방문자 수가 2022년에 비해 30% 이상 증가했으며, 전체 비즈니스 방문객 절반 이상이 임원직을 맡고 있었으며, 4분의 3 이상이 주요 의사 결정권자였다. 방문객들 만족도가 90% 이상으로 집계됐다는 점도 눈에 띈다.

기후 중립 모빌리티로 전환에 필요한 기술·솔루션 입증

한편 전시회에 참가한 글로벌 트럭제조업체인 만트럭버스그룹은 MAN eTGX, MAN eTGS로 구성된 전기 트럭 2종, MAN hTGX 수소 트럭, 최신 디젤 엔진을 탑재한 트럭 라인업을 공개했다. MAN e트럭은 고객의 요구에 따라 배터리 구성을 다양하게 제공하며, 모듈식 배터리 시스템, 동력 장치의 하중 분배 및 운전자 친화적인 설계 등을 통해 3.75m라는 짧은 휠베이스를 구현하는 한편 캡 아래 설치된 2개의 표준 배터리와 트럭 측면에 최대 4개까지 추가 설치가 가능해 최대 480kWh급의 여유로운 배터리 용량을 제공하며, 하루 최대 800km까지 주행할 수 있다고 업체는 밝혔다. 이베코그룹 산하 상용차 브랜드 ‘이베코(IVECO)’도 전시회에 대형 전기 샤시캡 ‘에스-e웨이 리지드’와 현대차와 협업으로 개발한 전기 상용차 ‘e무비’를 세계 최초로 공개했다. 탄소중립 정책에 맞춘 대형 전기 샤시캡 ‘에스-e웨이 리지드’와 전기



▲ 이베코그룹 산하 상용차 브랜드 ‘이베코(IVECO)’의 대형 전기 샤시캡



▲ 세계적인 상용차 전시회답게 대형 트럭들이 많이 전시됐으며, 운전 체험도 할 수 있게 해 관람객들의 호응을 얻었다.



▲ 이번 전시회엔 다양한 트럭 전시 모델이 다수 전시됐다.



▲ 기아의 PBV 모델도 전시회에 참가, 실물을 뵈냈다.



▲ 전시회장 안과 밖에 많은 상용차들이 전시됐다.

상용차 ‘e무비’는 친환경이라는 이베코의 전략을 기반으로 탄생한 대표 모델이다. 이베코는 이외에도 수소전기, 천연가스, 배터리 전기 및 수소 추진 등 다양한 동력원을 탑재한 차량과 자율주행 기술 ‘플러스드라이브(PlusDrive)’ 탑재 모델, 아티스트 및 보디빌더 협업 차량 등 20여 대의 차량 전시 및 13대의 시승 차량을 운영하며 관람객들의 관심을 끌었다. 한국업체인 삼성SDI는 전시회에 ‘PRiMX로 구현하는 지속가능한 미래(A Sustainable Future Driven by PRiMX)’라는 주제로 전기 상용차에 최적화된 LFP+ 배터리를 비롯해 전고체 배터리, 46파이 원통형 배터리 등 차세대 배터리 라인업을 공개했다. LFP+ 배터리는 신규 극판 기술 적용으로 LFP 배터리 대비 에너지 밀도를 10% 이상 향상시켜 하노버와 프랑크푸르트를 1,400번 이상 왕복할 수 있는 긴 수명 성능을 확보하고 있으며, 20분에 80%까지 충전이 가능한 급속 충전 기술이 적용돼 장거리 운행이 필수인 상용차에 적합하다. 또한 인접 셀로의 열 확산을 방지하는 독자적인 열 전파 차단 기술을 적용해 안전성은 더욱 강화됐다고 업체는 밝혔다.

가족을 위한 다양한 행사와 컨퍼런스도 주목 끌어

올해 새로 추가된 행사는 9월 21일과 22일에 열린 운전자와 가족을 위한 주말(IAA Driver and Family Weekend)이다. 이 기간 동안 FIA 레이싱 시리즈의 공식 트럭 레이싱, 트럭 운전 학교, 모든 연령대를 위한 콘서트와 엔터테인먼트가 있는 야외 무대 등 운전자와 그 가족을 위한 특별한 볼거리가 제공됐다. 방문객은 또한 IAA 운송에 대한 독특한 관점을 제공하는 Solar Ferris Wheel을 무료로 즐길 수 있었다.



▲ 전시회장은 많은 관람객들로 항상 만원을 이뤘다.

VDA 전무 이사인 위르겐 민텔은 “운전자는 물류 산업의 핵심입니다. 그들의 헌신과 전문성은 원활한 물품 교통에 없어서는 안 될 요소입니다. IAA Driver and Family Weekend는 그들의 업적을 인정하고 그들과 그 가족에게 특별한 경험을 제공할 수 있는 독특한 기회를 제공합니다.”라고 강조했다. 차량 전문 전시회답게 파빌리온 11에는 오토메니아를 위한 모델 카 박람회도 열려 애호가들의 큰 호응을 이끌어냈다. 이곳에는 향수를 불러일으키는 빈티지 카에서 현대 상업용 차량 모델에 이르기까지 인상적인 미니어처가 전시되어 있어 수집가들은 희귀한 작품을 발견하고, 거래하거나 판매하는 등 소형 모델에 대한 열정을 채울 수 있는 자리를 마련했다. 뿐만 아니라 전문가들이 참여, 모델 카의 유지 관리, 복원 및 수집에 대한 팁을 제공하는 워크숍을 제공해 관람객들의 호평을 받았다.

전시회장을 찾는 이유 중 또 다른 핵심 요소는 컨퍼런스이다.

컨퍼런스에는 Martin Daum(Daimler Truck Holding AG 이사회 의장), Arnd Franz(Mahle CEO), Stefan Hartung 박사(Robert Bosch GmbH 이사회 의장), Holger Klein 박사(ZF 그룹 이사회 의장), Kim Kohlmeyer(E-Mobility, Transport & Environment 관리자), Olof Persson(Iveco 그룹 CEO), Dan Priestley(Tesla Semi Truck Engineering 수석 관리자), Karin Rådström(Mercedes-Benz Trucks CEO), Peter Schäfer(Infineon Technologies 자동차 부문 EVP 겸 CSO), Harald Seidel(DAF Trucks NV 사장), Sara Schiffer(hylane 총괄 관리자), Andreas Schmitz(Schmitz Cargobull CEO) 등 다수의 업계 및 사상적 리더가 메인 스테이지에 참석, 교통의 미래에 대한 시급한 문제를 논의했다.

현장 간담회 개최 주최



하노버 현지, 특장차제작 관련 현장 간담회 개최

협회, 전시회 참관 후 회원사, 완성차업체 등과 간담회 개최

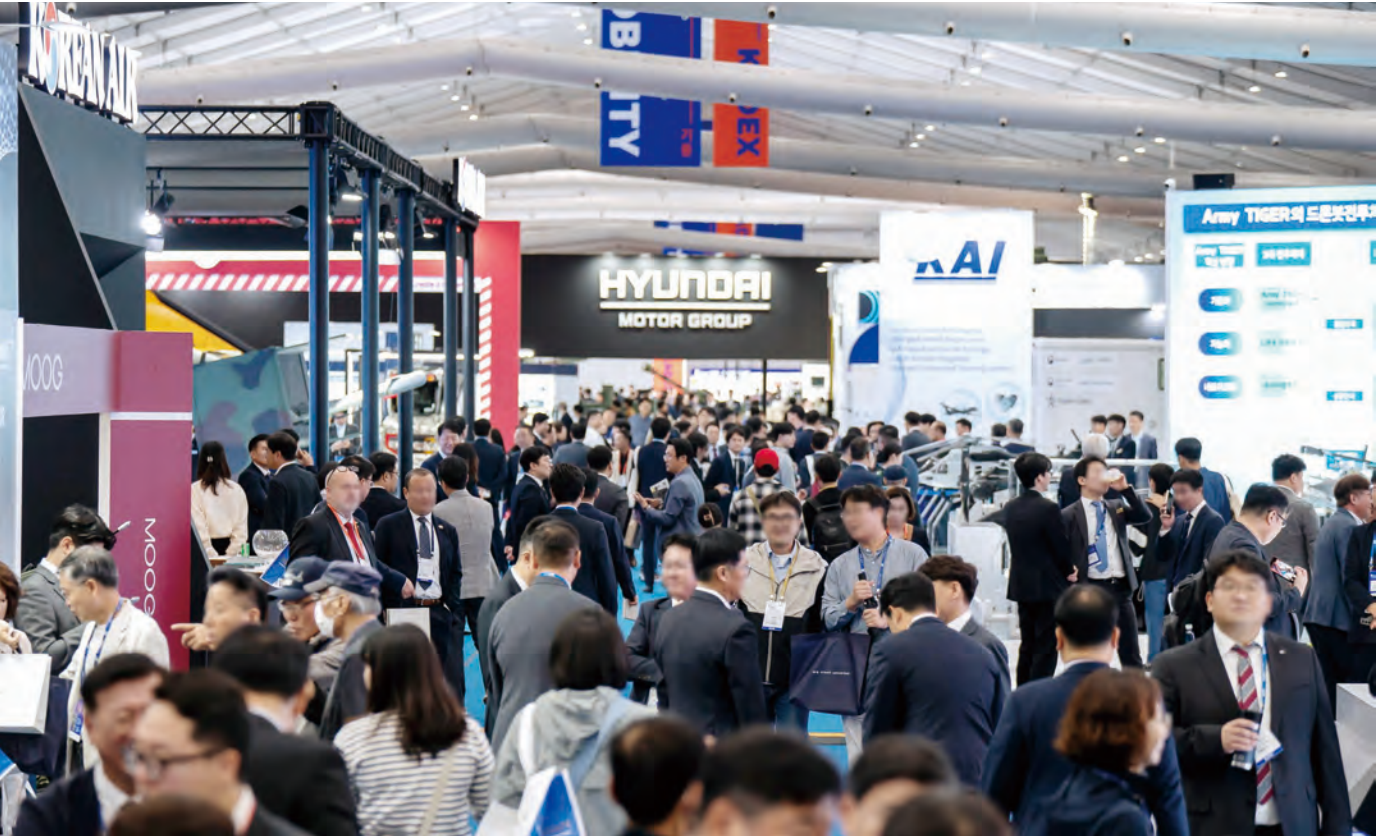
협회에서는 한국토미, 창림모아즈, 골드밴 등 31개 사 60여 명이 전시회 참관을 통해 선진 기술 습득에 나섰다.

이들은 매일 아침부터 전시장 곳곳을 돌며 새로운 기술에 대한 관람과 토의, 체험 등에 나서며 때로 진지한 토의 시간을 가지기도 했다. 이후 19일에는 같이 참관한 완성차업체인 현대자동차가 주관한 ‘특장차제작 관련 현장 간담회’ 자리에 참석, 선진 기술의 흐름과 현대차와 특장차업계 파트너십 강화를 위한 다양한 시스템 구축 등에 대한 긴밀한 담화를 나눴다.

이 자리에는 현대차 임직원, 특장사 대표, 현대커머셜 임직원 등 총 39명이 참석했다. 협회는 현장 간담회에서 논의된 내용을 바탕으로

로 귀국 후 자동차안전연구원 등 유관기관도 초청하여 후속 간담회 개최를 추진 중에 있다.





군 트럭의 변신은 어디까지? 국제방위산업전시회 (KADEX)

(사)대한민국육군발전협회가 주최하고, (주)메세이상이 주관한 국제방위산업전시회(KADEX 이하 카덱스)가 지난해 10월 2일 충남 계룡대에서 6일까지 5일 동안 개최됐다.

카덱스는 지난 10년간 고양 킨텍스에서 열렸는데, 이번에 국내외 많은 기업이 참여, 역대 최대 규모로 몸집을 키우며 충남으로 자리를 바꾸는 한편 계룡군 문화축제·지상군 페스티벌과 연계해 방문객에게 풍성한 볼거리와 즐길 거리를 제공했다.



전 세계 14개국 방산기업 400개 사 참여

전시회는 2일에서 4일까지 비즈니스데이를 따로 운영, 현역 군인들과 방산 관계자들이 차분하게 전시된 제품들과 계약 등 관련 내용을 확인할 수 있게 했으며, 이 기간 국방부, 육군본부, 방위사업청 초청으로 전 세계 26개국 44개 대표단이 방문했다. 참여 기업은 한화 에어로스페이스, 한화시스템, 현대로템, 현대위아, 기아현대차 그룹을 비롯해 해외 록히드마틴, 사브, 샤프란 등이며, 역대 최대인 14개국 방산기업 400개 사가 총 1,431개 부스를 운영했다. 이들 기업은 정보, 지휘통제·통신, 기동, 화력, 방호, 항공 등 무기체계

부터 전투력 방호를 지원하는 전력지원 체계(비무기체계)까지 각 분야 첨단 방산 제품을 선보였다. 이와 함께 육군의 현재와 미래를 만나볼 수 있는 다양한 프로그램도 마련했는데, 주요 프로그램으로는 해외 공식 대표단과 참가기업 매칭 프로그램, 글로벌 방산기업과 국내 기업간 수출상담회, 방위산업 진출 희망기업과 방산기관과의 1대 1 컨설팅, 스타트업 기술 시연 및 투자설명회 등이다. 그리고 전시회를 유치하게 된 충청남도도 행사 기간 전시회장 내 충남 국방 특별관을 운영했다.



특별관은 충청남도와 논산·계룡시, 한국자동차연구원, 충남테크노파크, 진양대, 충남국방벤처센터 등 7개 기관이 참여했으며, 극동통신, 풍산, 코리아디펜스인더스트리(KDI), 베셀에어로스페이스 등 관내 방산기업도 모여 기술 품목을 전시했다.

기아·롯데렌탈, 트럭 등 특수차량 선보여

대표적인 차량제조업체인 기아도 전시회에 참가, 여러 혁신 기술이 적용된 다양한 특수차량을 선보였다.

특히 ‘중형표준차 5톤(KMTV, Kia Medium Tactical Vehicle 6×6)’과 ‘수소 경전술차량(ATV, All Terrain Vehicle)’의 실물을 세계 최초로 공개해 주목받았다.

중형표준차 5톤은 수심 1m 하천 도섭, 60% 중경사(전·후진을 통해 경사로를 오르내리는 것) 및 40% 횡경사(옆으로 기울인 채 주행하는 것) 주행은 물론 병력 22명(운전실 3명 제외) 또는 화물 5~10톤 수송이 가능해 험난한 주행 환경에서도 뛰어난 기동성과 수송 능력을 발휘한다.

또한 플랫폼 기반 사시 구조로 개발돼 사용 목적에 따라 다양한 형태로 제작이 가능하다. 기아는 올해부터 해당 차량을 국군에 공급할 예정이다.

수소 ATV는 수소연료전지를 동력원으로 하는 친환경 경전술 차량으로, 기존 내연기관 차량과 비교해 발열과 소음이 적어 적에게 노출될 위험을 줄이면서 보다 신속하고 안전한 군의 이동을 돕는다. 특히 루프와 도어를 제거한 경량화 차체로 항공 수송이 가능해, 뛰어난 기동성과 작전 수행 능력을 토대로 적지 중심 침투 작전 등 군의 원활한 임무 수행과 이동을 도울 것으로 기대된다.

또 ‘소형전술차(KLTV, Kia Light Tactical Vehicle)’ 3종도 함께 전시했는데, 강력한 동력 성능을 바탕으로 다양한 환경에서 군의 안전한 이동을 돕는 차량으로, 베어사시 플랫폼 구조로 개발되어 특화된

사용 목적에 맞게 다양한 계열차를 제작할 수 있다는 특징이 있다. 기아의 소형전술차는 한국 뿐 아니라 동남아, 중동, 중남미 등의 다양한 국가에 수출되고 있으며, 최근 폴란드 군용차량 교체 사업에서 신규 차량으로 선정된 바 있다.

기아는 이번 전시회에서 소형전술차를 바탕으로 제작된 협지 화재 대응을 위한 ‘산불 진화차’, 협지 인명 구조를 위한 ‘개선형 구급차’, 장병 생존성 향상을 위한 ‘AI융합통합 경계시스템’ 등도 전시했다. 기아 관계자는 “앞으로도 안전한 이동을 위한 군 맞춤형 특수차량 개발을 통해 군용 모빌리티의 미래 비전을 지속적으로 제시해 나갈 것”이라고 말했다.

한편 제조업체가 아닌 롯데렌탈도 전시회에 참가해 눈길을 끌었다. 산업재 렌탈 전문 브랜드인 ‘롯데비즈렌탈’ 홍보를 위해 행사 부스를 차린 롯데렌탈은 육군·해군 콘셉트로 꾸미고 세계 3대 산업장비 제조사인 영국 JCB의 산업장비 텔레 핸들러와 텔레트럭, 측정기 장비를 전시했다.

텔레핸들러는 크레인과 지게차의 장점을 결합한 다목적 장비로 건설, 농업, 조경, 물류, 군사 등 다양한 분야에서 활용 중이다. 해군군수사령부 텔레핸들러 도입 적합성 평가에서 쌀·음료·조미료 등 급식품 적재에 드는 시간과 인력을 크게 줄여 긍정적인 반응을 끌어낸 바 있다. 텔레트럭은 지게차의 일종으로 자재를 먼 거리에서 적재할 수 있어 공간 효율성이 높은 장점이 있다.

한편 전시회 기간 중 5일과 6일은 퍼블릭데이로 일반인들 역시 전시회를 관람할 수 있었으며, 이에 지방에서 열린 전시회임에도 불구하고 약 3만 명이 넘는 관람객이 다녀간 것으로 집계됐다.

전시회가 개최된 계룡시 관계자는 해외 27개국 대표단이 참여해 방산기업 계약추진 및 상담액이 약 22조원에 달하는 등 글로벌 축제로써의 발판을 다졌다고 평가했다.

한국자동차제작자협회, 회원 기업 1백 개사 눈 앞에...



회원사 증감 현황		
2022년 5월~ 12월 신규 가입	제작사(4개사)	성우모터스, 에스모터스, 대진정공, 한중특장
	부품사(4개사)	토신, 와이케이안전환경, 케이비, 와브코코리아
소계	8개사	
2023년 1월~ 12월 신규 가입	제작사(3개사)	한국차체, 에스원자동차, 상전정공
	부품사(7개사)	HSK, 엘리슨트랜스미션코리아, 엔자인, 피노비앤디, 콘티테크대원에어스프링, 오토텍앤티레이드, 태길
소계	10개사	
2024년 1월~ 12월 신규 가입	제작사(6개사)	서광특장차, 나르미모터스, 코리아특장자동차, 경인모터스, 집가, 엠티알
	부품사(4개사)	태영테크, 탑물류시스템, 비엠아이, 송학산업
소계	10개사	
총계	28개사	

<표 1> 2022년부터 회원사 증감현황



한국자동차제작자협회

한국자동차제작자협회(이하 협회) 회원 기업이 2024년 말 현재 97개 사로 집계돼 1백 개사 가입을 목전에 두고 있는 것으로 나타났다.

협회는 지난 2022년 5월부터 회원사 가입이 증가하면서 2022년 8개 사, 2023년 10개 사가 새로이 가입을 했으며, 지난해에는 10개 사가 더 신규로 가입했다.

이에 따라 지난해 말 총 회원 수는 97개 사에 달하는 것으로 집계됐다.

특히 신규 회원사의 경우 2022년 제작사와 부품사가 각각 4개 사씩 균형있게 가입하였으며, 이후에도 2023년 제작사 3개, 부품사 7개로 부품사가 많이 가입하나 했으나 지난해 제작사 6개, 부품사 4개 신규 가입함으로써 균형을 맞췄다.

한편 협회는 특장자동차를 제작하는 업체와 관련 부품을 생산하는 업체로 구성되어 있으며, 회원사들은 각종 탑차, 환경관련 자동차, 소방차, 구급차, 장애인 자동차, 캠핑용 자동차, 트레일러, 가변축 장착차, 사다리차, 고소작업차, 방송차 등 국민의 일상과 산업의 근간이 되는 다양한 차량을 생산하고 있다.

올해로 창립 22주년을 맞은 협회는 특장자동차 산업의 지속적인 발전을 위하여 정부 및 자동차 관련 기관·업계·학과와 협력을 강화하고, 첨단기술 개발 및 융합에 전력을 다하는 한편 안전하고 편리한 특장자동차를 제작, 국민들의 편의 증진과 국가산업 발전에 기여한다는 다짐을 되새겼다.

한국자동차제작자협회와 함께하는 신규회원사를 소개합니다

주식회사 집가



대표자명 : 조재승 전화번호 : 031-319-2448
주 소 : 경기도 시흥시 서울대로264번길 35, 5층
531호(배곧동, 시흥배곧 아브뉴프랑 센트럴 그린)
홈페이지 : <https://www.zibcar.co.kr/>

주요 생산품목
집게차



엠티알(주)

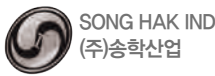


대표자명 : 천성재 전화번호 : 070-4892-6133
주 소 : 경기도 화성시 팔탄면 주석로778번길 18
홈페이지 : <http://www.motrain.co.kr/>

주요 생산품목
경찰차, 경찰지휘차



(주)송학산업



대표자명 : 이종익 전화번호 : 053-383-9144
주 소 : 대구광역시 북구 검단공단로17길 6
홈페이지 : <http://songhaklamp.com/>

주요 생산품목
대형차량용 램프류 및 백미러 등



KVMA NEWS

Korea Vehicle Manufacturers Association

협회·업계 소식

협회, 자기인증 제도개선, 특장차산업 활성화 기여로
한국교통안전공단 이사장 표창 수상



협회는 지난해 12월 26일 KTX서울역 대회의실에서 소규모제작자 간담회 및 4분기 거버넌스 회의가 개최됐다. 이날 행사에서 협회는 자기인증 제도개선 활동과 특장차산업 활성화에 기여한 공로를 인정받아 한국교통안전공단 이사장 표창(단체표창)을 수여했다.



뒤이어 열린 거버넌스 회의와 소규모제작자 간담회에서는 2024년 활동실적 보고 및 2025년도 계획 수립, 그리고 직접 안전검사 시행 제작사 점검 현황 및 중소형 한국형 청소차 개발과제 결과에 대한 공유가 있었다. 협회는 이후 열린 간담회에도 참석, 제작사들의 의견 개진 및 수렴하는 시간을 가졌다.

2025년 사업계획 및 예산 심의 등을 위한 이사회 개최



지난 11월 26일 기흥CC 중회의실에서 협회의 2025년 사업계획 및 예산 심의 등을 위한 이사회가 개최됐다. 이날 회의에서는 각종 제도개선 추진사항과 장학사업 재개 등이 논의되었으며, 참석자 전원의 만장일치로 2025년 사업계획 및 예산(안)이 의결되었다. 한편 2025년도 정기총회는 서면의결로 진행하고 자사회 등 다른 행사들과 연계하여 회원사 간 친목도모 및 신규회원사 소개를 추진시키기로 했다.

자동차안전연구원장 초청, 협회 임원진 간담회 개최



한국교통안전공단 자동차안전연구원장 초청으로 지난 12월 4일 자동차안전연구원에서 협회 이상열 협회장, 박성권 명예회장, 김수덕 명예회장이 참석한 가운데 간담회가 개최됐다. 이날 간담회에서는 엄성복 자동차안전연구원장과 연구기획실장, 본부장 등 관계자들이 참석한 가운데 자율주행시험도시 등 현장 견학과 함께 자동차 안전기준 등 업계 현안 등에 대한 의견 교환의 시간을 가졌다.

한국형 청소차 개발 관련 환경부 자문회의 및 제작현장 점검



중소형 한국형 청소차 개발 관련 환경부 자문회의가 지난해 7월 27일 김제 에이엠특장에서 개최됐으며, 이와 관련 지난 8월 27일에는 남양주 세화자동차에서 제작현장 점검이 실시됐다. 이날 점검에는 환경부와 자동차안전연구원, 협회 관계자가 참석해 환경미화원 작업환경과 안전을 고려한 청소차 개발 관련 업무 협의와 제작 현장점검, 자문 등의 시간을 가졌다.

‘2024 H₂ MEET 수소전시회’ 참관



협회장을 비롯한 회원사 임직원들이 지난해 9월 25일부터 27일 일산 킨텍스에서 개최된 H₂ MEET 수소전시회에 참관했다. 이번 전시회는 아시아 최대의 수소 이벤트로 24개국 317개의 기업 및 기관이 참석해 수소 생산, 저장, 운송, 활용 등에 대한 제품을 전시는 물론 국제컨퍼런스 및 포럼, 세미나, 학술대회 등이 함께 개최됐다. 협회 관계자들은 “이번 참관을 통해 수소와 관련된 최신 기술과 트렌드를 습득할 수 있는 좋은 기회가 되었다”고 평했다.

소규모제작자 거버넌스 3분기 회의 개최



협회는 지난해 9월 5일 서울역 회의실에서 연린 소규모제작자 거버넌스 3분기 회의에 참여했다. 이날 회의는 국토교통부, 자동차안전연구원 관계자 및 협회 등 특장차 관련 관계자들이 모두 참석한 가운데 약 3시간에 걸쳐 진행됐다. 2024년 하반기 거버넌스 활동 추진 방향에 대해 점검하고 계속안전검사를 시행하는 제작사들의 현장점검 현황 공유와 더불어 리콜 관련 사항 안내, 그리고 업계 의견을 수렴하며 마무리됐다.

전기차 튜닝 인증방안 용역 관련 회의 개최



협회는 지난해 10월 8일 협회 회의실에서 전기차 튜닝 인증 관련 용역 실시 관련 회의를 개최했다. 한국교통안전공단 튜닝안전기술원과 협회 회원사 및 관계자들이 참석한 가운데 경유차에서 전기차로 전환하는 방안에 대한 통합 안전기술 개발 및 튜닝검사 실증에 대한 과제 소개가 있었다. 이후 용역에 대한 특장차 업계 의견을 수렴하는 자리와 함께 중소기업 중심의 튜닝산업 지원방안에 대한 의견을 교환하는 자리를 가졌다.

KVMA NEWS

Korea Vehicle Manufacturers Association

회원사 소식

창림모아츠, 창립 30주년 기념행사 성료



창림모아츠가 지난 12월 5일 푸르미르호텔에서 창립 30주년 기념행사를 성대하게 개최했다.

이번 행사에는 배정수 화성시의회 의장, 김기용 기업투자실장, 이택구 소통행정국장, 안상교 화성상공회의소 회장, 복지티비 최규옥 회장 등 기업인 100여 명과 창림모아츠 대표 및 임직원 90명이 참석해 성황을 이뤘다.

박성권 공동대표는 인사말을 통해 “우리의 목표는 장애인의 이동권 보장을 위한 지속적인 노력”이라고 강조하며, 과거 많은 아픔 속에서 현재의 성과를 이루어냈음을 상기시켰다.

김기용 기업투자실장은 축사를 통해 “30년 동안 창림모아츠의 여정은 결코 쉽지 않았을 것인데, 수많은 도전과 난관 속에 성장해 온 것을 축하한다.”라며 “100년의 회사를 위해 앞으로도 끊임없는 노력과 헌신으로 발전하며 지역사회에 역할을 함께하는 더 큰 목표를 향해 나아가기를 바란다.”라고 축하의 말을 건넸다.

행사에서는 창림모아츠의 지난 30년간 성과를 돌아보는 특별 프로그램과 5년 및 10년 장기근로자와 모범직원에게 대한 시상도 진행됐으며, 박운영 공동대표는 앞으로의 정책을 발표하고 직원들과 함께할 것을 당부했다.

배정수 화성시의회 의장은 “장애인을 위한 이동 차량을 대한민국 최초로 만든 것은 사회적 가치와 포용의 중요성을 보여주는 훌륭한 업적”이라며 “30년 동안의 여정을 통해 창림모아츠가 장애인들의 삶의 질을 향상시키고 사회의 일원으로서 더 나은 기회를 제공하기 위해 노력해 온 만큼, 앞으로도 지속적으로 발전하여 더 나은 사회를 만드는 데 기여해 달라”라고 말했다.

(주)골드밴, 전주대학교 친환경자동차학과, (주)팀경영컨설팅과 업무 협약 체결

(주)골드밴은 전주대학교 미래융합대학 친환경자동차학과, (주)팀경영컨설팅과 전라북도 혁신성장산업 동반성장을 위한 현장 전문가 양성 및 산학협력을 위한 업무 협약을 지난 11월 27일 체결했다고 밝혔다. 이번 협약을 통해 전주대학교 미래융합대학 친환경자동차학과는 성인 재직자들이 친환경미래모빌리티 분야의 자동차 부품 전반에 걸친 4차 산업 전문 기술 인재 양성을 위한 산업체 연계 현장 교육을 받을 수 있게 됐다.



리텍, ‘다목적도로관리차’, ‘제설기’ 등 조달청 우수제품 지정 증서 받아



리텍은 지난 8월 1일 서울지방조달청 대강당에서 조달청으로부터 우수조달물품으로 지정받은 ‘다목적도로관리차’에 대한 증서를 수여



받은 뒤 10월 31일에도 자사 제설기에 대한 조달청 우수제품 지정 증서를 받았다. 리텍의 ‘다목적도로관리차’는 각종 작업 장치를 차량 전방과 후방에 장착하여 동절기에는 제설작업 등의 용도로 사용하고, 하절기에는 도로청소 및 도로주변 관리의 용도로 할 수

있어 활용성이 높다. 또한 ‘제설기’는 제설 상황에 맞는 듀얼 샵날 자동 전환 기술로 신속하고 완벽한 제설작업이 가능하여 제설 효율성을 극대화한 제품이다. 김태경 리텍 대표는 “이번 우수제품은 스왑 및 가변유압 시스템 등 다양한 혁신 기술로 도로유지관리에 극대화한 제품이다”며, “다목적도로관리차와 제설기가 제품성능 및 가격경쟁력을 갖추었으며, 우수제품으로 지정된 만큼 많은 지자체에서 제품 문의가 이어질 것으로 기대된다”고 말했다. 한편, 조달청 우수제품 제도는 중소·벤처기업이 생산한 제품 중 기술 및 품질이 우수한 제품을 대상으로 엄정한 평가를 통해 우수제품으로 지정하는 제도다. 우수제품으로 지정된 제품은 국가계약법령에 따라 수익계약이 가능하다.

타타대우모빌리티, 신정개발특장차와 전기노면청소차 연구개발 업무협약 체결



지난 1월 7일 신정개발특장차가 타타대우모빌리티와 함께 준중형트럭

전기노면청소차 개발을 위한 업무협약(MOU)을 체결했다. 업무협약식은 신정개발특장차 본사(울산광역시 울주군)에서 타타대우모빌리티 서명식 연구소장, 신정개발특장차 박인준 대표를 비롯한 양사 주요 관계자들이 참석한 가운데 진행됐다.

이번 협약은 타타대우모빌리티가 국내 최초의 준중형급 전기트럭의 선두주자로 자리매김하기 위한 전략의 일환으로, 신정개발특장차와 전기 노면청소차 개발 및 생산에 필요한 기술과 자원을 공유하며 친환경차 수요에 적극적으로 대응할 계획이다.

(주)한국쓰리축, 전북은행과 업무 협약



(주)한국쓰리축은 지난 9월 6일 JB금융그룹 전북은행과 상호 협력을 통한 공동 성장을 모색하기 위해 포괄적 마케팅 및 금융업무 제휴 협약을 맺었다. 전남 장성군 한국쓰리축 공장 현지에서 진행된 이날 협약식에는 한국쓰리축 김창도 부사장, 전북은행 언택트영업본부 정동필 부행장 및 관계자들이 참석했다. 양사는 이번 협약을 통해 매출 및 상호 이익 증대를 위한 공동 마케팅과 프로모션 활성화를 물론 지속적인 시너지 발굴을 통한 고객 확대 및 경쟁력 강화를 추진할 계획이다. 이번 제휴로 한국쓰리축 고객들은 전북은행의 JB 스마트오토론을 이용할 때 보다 유리한 금융 상품을 이용할 수 있게 됐다. 또한 유구현 (주)한국쓰리축 대표이사는 지난해 11월 20일 광주상공회의소 대회의실에서 열린 ‘창립 제88주년 기념 제12회 광주상공대상 시상식’에서 지역 경제발전에 기여한 공로로 기술혁신부문에서 수상의 영예를 가졌다.

한국자동차제작자협회 임원사



장애인차, 복지차, 특수차량, 2층버스



윙바디, 냉동탑, 내장탑



소방차, 구급차, 장애인차



보조차축, 에어서스펜션, 소형롱바디트럭, 특수차량



보조차축, 에어서스펜션, 소형롱바디트럭, 특수차량



보조차축, 에어서스펜션, 4륜구동, 소형버스

한국자동차제작자협회 임원사



환경차, 암롤트럭, 압착트럭, 특수트럭 제작



보조차축, 에어서스펜션



윙바디, 냉동탑, 내장탑



탱크로리 (경질류, 화공약품, 특정폐수 운반트럭)



탱크로리 (경질류, 화공약품, 특정폐수 운반트럭)



보조차축, 에어서스펜션, 소형롱바디트럭, 특수차량



차량용 수입부품 공급 (현대, 타타대우, 특장사)



너클크레인, 스틱크레인 특수장비 제작

한국자동차제작자협회 회원명단(총97개사)

회사명	대표자명	전화번호	팩스	주소	주요 생산품목
1 ㈜한국도미	이상열	1588-7167	031-905-5902	경기도 고양시 일산동구 정항로 313-18	트럭, 버스 에어서스펜션
2 ㈜에이엠특장	윤홍식	062-951-2090	062-972-2091	광주광역시 북구 추암로 225	환경청소차
3 ㈜한국쓰리축	유구현	061-390-8700	061-390-8710	전라남도 장성군 동하면 완남평길 15-21	가변축
4 탱크코리아㈜	오동현	063-263-3402	063-263-3405	전북특별자치도 완주군 봉동읍 첨단산업1로 128	이동탱크로리 등
5 ㈜오텍	강성희	02-2628-0660	02-2628-0665	서울특별시 영등포구 선유로 146, 11층	구급차, 물류차, 장애인차 등
6 창림모아츠㈜	박성권	031-359-8323	031-359-8324	경기도 화성시 향남읍 서해로 529-12	복지차량
7 ㈜골드벤	김수덕	031-354-3530	031-354-4611	경기도 화성시 양감면 용소금각로36번길 125	탐
8 ㈜함코	공춘기	031-359-9851	031-359-9855	경기도 화성시 향남읍 우등길 10	가변축
9 케이에이치특장㈜	이형섭	031-358-7657	031-358-7659	경기도 화성시 장안면 31만세로 519-52	크레인, 가변축
10 주식회사 케이피아이	권학배	031-674-4194	031-672-7681	경기도 안성시 양성면 한내로 545	샌드위치판넬
11 한국상용트럭㈜	조용균	062-946-0075	062-946-7775	광주광역시 광산구 평동산단로 67	가변축, 크레인트럭, 무빙워크
12 ㈜한성특장	이상우	032-858-4450	032-858-4451	인천광역시 중구 축항대로 296번길 142	가변축,무진동에어써스
13 ㈜삼성특장	이승용	031-366-3667	031-366-3668	경기도 화성시 양감면 정문회화로 183-50	냉동탑, 왕바디
14 ㈜제이원CST	김동중	070-4739-9006	02-6280-3796	경기도 용인시 기흥구 동백중앙로16번길 16-4, 1동 403호	에어서스펜션, 엑슬 부품판매
15 동양자동차공업㈜	김용수	031-989-8171	031-989-8501	경기도 화성시 우정읍 매바위로237번길 106-14	탱크로리
16 리텍주식회사	김태경	044-715-7201	044-715-7205	세종특별자치시 연동면 명학산단남로 62	제설장비차, 다목적도관리차 등
17 주식회사 광림	송태영	043-260-9111	043-260-9125	충청북도 청주시 서원구 현도면 청남로 484	카고트레인, 고소작업차, 소방차
18 HREEL	김동열	063-540-5555	063-543-2429	전라북도 김제시 만경읍 만경공단2길 73	고가차대리
19 씨제이대한통운㈜서울지사	서울	031-963-3474	031-963-5763	경기도 고양시 일산동구 성현로 615	특장차
20 신정개발특장차㈜	박인준	062-263-9647	062-263-9646	울산광역시 울주군 언양읍 공재길 169	노면청소,살수차
21 태양아트	노종태	031-963-1161	031-963-8429	경기도 김포시 승기로76번길 104-25	탐, 왕바디
22 ㈜케이비고려골든박스	정을호	062-943-2123	062-943-2423	광주광역시 광산구 평동로913번길 42	왕바디, 탐,파워게이트
23 ㈜성일특장	염승식	032-564-2796	032-563-7170	인천광역시 서구 거월로 1-1	압축,음식물수거차량
24 ㈜화인특장	최종석	062-943-2370	062-943-2372	광주광역시 광산구 평동산단2번로 108	환경차량, 탱크로리
25 건양공업㈜	이경목	070-7014-9316	031-354-7854	경기도 화성시 향남읍 발안공단로4길 71-28	탐차
26 주식회사 다북특장	손광덕	043-883-5081	043-883-5083	충청북도 진천군 광혜원면 선수촌로 13	왕바디, 냉동탑, 냉동왕바디
27 현대휴먼텍㈜	김명수	031-354-2100	031-354-2012	경기도 화성시 우정읍 화곡로 51-15	특장리프트
28 정우중공업 주식회사	이상민	031-677-9535	031-677-9538	경기도 용인시 처안구 원삼면 이원로1072번길 16	탱크로리, 트레일러
29 주식회사 씨엔에스티	신형수	031-682-5802	031-682-5805	경기도 평택시 포승읍 평택항로268번길 179	카라게리어, 트레일러
30 케이크레인㈜	조성환	031-359-9938	031-359-9937	경기도 화성시 양감면 은행나무로 230-4	집게차
31 유한회사 삼능기계	박상국	062-571-7701	062-571-1992	광주광역시 광산구 진곡산단중앙로 152	환경특장차량
32 주식회사 신두리특장	안길수	031-686-8731	031-686-8730	경기도 평택시 청북읍 한곡길 97	왕바디, 내장탑, 냉동탑
33 자먼코리아㈜	최찬	031-366-8808	031-366-8809	경기도 화성시 남양읍 화성로 1444-12	자동차인증 및 평가
34 주식회사 압록코리아	김태옥	043-838-5992	043-838-2766	충청북도 진천군 조평면 중부로 1731-9	압축, 덩프
35 진성냉기산업㈜	인문진	031-682-2984	031-682-2985	경기도 평택시 포승읍 석정로 283-6	축생탑
36 대흥중공업㈜	서흥구	041-333-2244	041-333-3773	충청남도 홍성군 금마면 총서로 2176	트레일러
37 ㈜도아텍	고진성	031-354-3280	031-354-3285	경기도 화성시 향남읍 발안공단로5길 71	왕바디, 냉동탑, 냉장탑
38 정통특장㈜	하영선	061-395-2777	061-395-2779	전라남도 장성군 동하면 삼동로 831	왕바디, 내장탑, 냉동탑
39 신영특장업엔씨㈜	이상훈	031-433-4235	031-433-4236	경기도 시흥시 마유로10번길 76, 1002호	압축, 잔개폐식, 가변축
40 ㈜성우모터스	원상연	043-883-7671	043-883-7675	충청북도 음성군 대소면 한삼로251번길 73	구급차, 캠핑카, 리무진
41 ㈜한중특장	이길호	031-672-4301~2	031-672-4304	경기도 안성시 마양면 양변길 157-17	왕바디, 컨테이너
42 주식회사 에스모터스	손주원	1599-2223	063-716-9567	전라북도 완주군 봉동읍 테크노밸리2로 120	리무진, 캠핑카, 구급차 등
43 주식회사 대진정공	이주영	063-262-3117	063-262-9361	전라북도 완주군 봉동읍 완주산단2로 273	소방차
44 ㈜상진정공	이인숙	031-354-5110	0505-365-5057	경기도 화성시 양감면 용소금각로 75	탐차
45 주식회사 에스원자동차	신철균	031-296-0424	031-296-0425	경기도 화성시 봉담읍 남내길 58, 2층	탐차, 축
46 한국처제㈜	박홍권	063-717-5261	063-717-5260	전라북도 완주군 봉동읍 완주산단7로 27	왕바디, 적재함
47 서광특장차 주식회사	나정엽 나승엽	062-945-4936	062-945-4937	광주광역시 광산구 평동산단3번로 126	왕바디, 가변축, 카고
48 나리모터스㈜	김재희	02-793-5500	02-794-3300	경기도 화성시 송산면 화성로 580-73	왕바디,캠핑카, 탐
49 코리이특장자동차㈜	오한몽	043-731-8161	043-731-8164	충청북도 옥천군 옥천읍 서부로 38-16	왕바디, 탐

회사명	대표자명	전화번호	팩스	주소	주요 생산품목
50 경인모터스㈜	정춘윤	032-563-0303	032-563-0342	인천광역시 서구 도림로 140-1	냉동탑, 왕바디, 특수탐
51 주식회사 집카	조재승	031-319-2448	031-431-2448	경기도 시흥시 서울대로264번길 35, 5층 531호	집게차
52 엠티알 주식회사	찬상재	070-4892-6133	070-4626-8241	경기도 화성시 팔탄면 주석로778번길 18	경찰차, 경찰지휘차
53 건양특장㈜	강인근	031-217-8782	031-217-8785	경기도 수원시 영통구 신원로276번길 10	왕바디,냉동탑
54 ㈜제일특장차	김재춘	031-764-1730	031-764-1740	경기도 광주시 초월읍 경충대로963번길 37	왕바디,탐
55 ㈜대양탐텍	강화수	031-997-5123	031-997-5124	경기도 김포시 대곶면 울마로 31-11	도어, ALGATE외
56 ㈜진보아이앤디	이윤기	031-446-0031	031-446-0032	경기도 화성시 장안면 석포로 49	왕바디,탐부품
57 유원스엔지니어코리아	박종용	031-434-1730	031-434-1790	경기도 안산시 단원구 별망로 105	현가장치
58 영진냉동㈜	김광지	031-618-1270	031-618-1290	경기도 평택시 청북읍 청북로 418-3	차량냉동기
59 대광냉동공업	강승택	031-427-8774	031-427-8776	경기도 군포시 공단로36번길 24	냉동기기
60 트럭타임즈	최영두	02-861-6300	02-861-6301	서울특별시 구로구 시흥대로 525, 태천대빌딩 1009호	출판
61 ㈜소리	장성필	053-615-4400	053-615-4460	대구광역시 달성군 옥포읍 본리로20길 12-9	차량용,ED램프
62 ㈜삼원정공	장동한	055-343-9865	055-343-9822	경상남도 김해시 진영읍 서부로 396번길 62-16	Trailer Axle
63 ㈜대덕아이엠티	오한웅	042-936-2390	042-936-2392	대전광역시 유성구 테크노1로 42	파워게이트, 특장차부품 및 골조
64 동해라인테크	고진강	031-366-5728	031-366-5730	경기도 화성시 양감면 양소고개로 88	Door kls
65 ㈜뉴텍	김명호, 유영우	063-262-4870	063-262-4871	전라북도 완주군 봉동읍 테크노밸리4로 42	Leer 기공,제관,MCT및CNC기공
66 ㈜화성써모	고지연	031-665-7972	031-665-7970	경기도 평택시 산단로197번길 40	트럭용냉동기
67 주식회사 제이엠	이종선	031-944-7670	031-947-7671	경기도 파주시 제두루미길 312-15(신촌동)	상용차부품
68 주식회사 엘메이드	최득남	031-494-5466	031-494-5477	경기도 안산시 단원구 산단로 163번길 44	차량용 냉동기
69 조양메탈㈜	오철운	031-353-5234	031-8059-3023	경기도 화성시 향남읍 발안공단로 92-55	일루마늄 제품
70 주식회사 파코	강세완	032-812-8081	032-714-3611	인천광역시 남동구 호곡로로 44번길 74(고잔동, 남동공단 163B-11L)	타이어, 휠, 에어서스펜션 등
71 주식회사 오토비전	김창율	031-404-5836	031-404-1288	경기도 시흥시 서울대로 59-21, 607호	ADAS 등
72 ㈜한국탐	조원철	031-765-2934	031-765-2945	경기도 광주시 봉골길134번길 7	롤업도어, 이동식막막이, 받침봉 등
73 주식회사 한국특수스틸	황수백	02-2632-8033	02-855-8132	서울특별시 강서구 허준로 217, 1009호	특수 스테인레스강 등 스텝, 제강
74 오토아이티㈜	장명환	02-839-6300	02-839-0839	서울특별시 구로구 가산디지털1로 212, 301호	어라운드뷰(AVM), ADAS
75 ㈜디유하이텍	이상섭	031-402-6061	031-402-7054	경기도 화성시 향남읍 은행나무로 596	특장차 부품 (알루미늄)
76 미래노테크글로벌 주식회사	이재성	043-710-1600	043-710-1601	충청북도 청주시 흥덕구 옥산면 과학산업1로 16	재구반사시트, 피판시트, 후부반사지 등
77 ㈜준비엘	임준병	031-433-0147	031-433-4591	경기도 안산시 단원구 엘티브이4로48번길 31, 1층	자동차용 배기부품
78 에이텍엘써모 주식회사	전성현	031-677-1230	031-677-9981	경기도 안성시 서운면 안성맞춤대로 108	차량용 냉동장비
79 성우에스파㈜	정성미	031-981-2964	031-646-1300	경기도 김포시 월곶면 오리정로 21-1	특장용 샌드위치 판넬
80 ㈜이알인터내셔널	김문섭	031-940-2525	031-940-2559	경기도 파주시 탄현면 방촌로 1144-26	가변축
81 태원에이피	윤창용	053-384-1058	053-384-1057	대구광역시 북구 검단로 135, 팩토리밸리 106동 112호	특장차,ED램프, 와이어링 하네스 배선류 등
82 ㈜한국에어브레이크	남영애	031-353-4641~2	031-353-4643	경기도 화성시 팔탄면 푸른들편로 720-12	특장차 부품
83 주식회사 토신	김일곤	031-996-4760	031-996-0486	경기도 김포시 양촌읍 황금6로 17	에어서스펜션
84 케이비 주식회사	강세철	031-357-4250	031-357-7250	경기도 화성시 마도면 청원로 136-18, 3동	트럭, 트레일러, 탱크로리 부품
85 와브코코리아유한회사(ZF Korea CVs)	지형근	031-680-3707	031-680-3719	경기도 평택시 청북읍 청북산단로 23	상용차 브레이크
86 HSK Inc.	허홍	02-1516-9097	02-516-9098	경기도 과천시 관문로92, 힐스테이트 과천중앙 101동 2018호	유압실린더
87 엘리스트랜스이션코리아(유)	하이디 셔트	02-6273-0401	02-6273-0420	서울특별시 서초구 마방로 10길 5, 태석빌딩 8층	자동차부품, 미션
88 주식회사 엔지니어인	류정일	031-426-9450	031-426-9452	경기도 안양시 동안구 엘메스로116번길 118, 601호,602호	에너지저장단
89 ㈜피노비엔디	이주영	02-558-0680	02-558-0683	서울특별시 마포구 신촌로12길 65, 6층	기업브랜드 디자인 및 개발, 마케팅 등
90 콘티테크대일메어스프링시스템즈 유한회사	유성삼	041-582-2800	041-582-2473	충청남도 천안시 동남구 성남면 5산단2로 114	에어스프링
91 오토텍엔트레이드	이상호	031-281-2718	031-281-2719	경기도 용인시 기흥구 자삼로 299-1	동력인출장치, pump, cylinder, 유압밸브 등
92 주식회사 태길	장기봉	031-433-8226	031-433-8336	경기도 시흥시 옥구천서로 249, 2층	DEAD AXLE
93 주식회사 태영테크	박정희	062-945-2912	062-945-2913	광주광역시 광산구 평동산단2번로 123	스틸카고적재함, 왕바디, 덤프트럭, 워킹카
94 ㈜탑물류시스템	이영민	031-631-4064	031-631-4065	경기도 이천시 장성마로 2229-12	이동식막막이, 차량용 롤업 도어 등
95 주식회사 비엠티아이	이동훈	062-959-9855	062-959-9858	광주광역시 광산구 시암로 766	타이어/휠
96 송학산업	이종익	053-383-9144	053-383-9143	대구광역시 북구 검단공단로17길 6	대형트럭 램프, 백미러 등
97 와이케이 안전환경	이영호	031-382-7465	x	경기도 의왕시 전주남이2길 25, 4층	위험상황/유수사업장/인정컨설팅등

안전하고 편리한 특장자동차로 밝은 미래사회를 열겠습니다!

한국자동차제작자협회는 특장자동차제작업의 지속 성장과 회원사 간의 정보공유, 나아가서는 국가 경제 발전에 기여함을 목적으로 2003년 4월에 발족하였습니다.

우리 협회는 특장자동차를 제작하는 업체와 관련 부품을 생산하는 업체로 구성되어 있습니다. 회원사들은 각종 탑차, 환경관련 자동차, 소방차, 구급차, 장애인 자동차, 캠핑용 자동차, 트레일러, 가변축 장착차, 사다리차, 고소작업차, 방송차 등 국민의 일상과 산업의 근간이 되는 다양한 차량을 생산하고 있습니다.

앞으로도 협회는 특장자동차 산업의 지속적인 발전을 위하여 정부 및 자동차 관련 기관·업계·학계와 협력을 강화하고, 첨단기술 개발 및 융합에 전력을 다하겠습니다. 또한, 안전하고 편리한 특장자동차를 제작하여 국민들의 편의 증진과 국가 산업 발전에 기여토록 하겠습니다.

한국자동차제작자협회 연혁

- 2003. 04. 10 발기인 창립총회
- 2003. 04. 21 협회 사무소 입주
- 2003. 05. 07 국토해양부 법인설립 허가
- 2003. 05. 27 법인설립등기
- 2003. 06. 05 협회 현판식
- 2014. 03. 08 제7기 집행부 구성 박성권 협회장 취임
- 2018. 03. 14 제9기 집행부 구성 김수덕 협회장 취임
- 2019. 01. 01 김수덕 협회장 취임
- 2022. 04. 28 제11기 집행부 구성 이상열 협회장 취임
- 2024. 04. 27 이상열 협회장 연임

한국자동차제작자협회 주요사업

- 자동차제작업의 진흥·발전과 국제 경쟁력 향상을 위한 조사·연구·개발
- 자동차제작 기술개발 촉진을 위한 상호협력사업
- 자동차제작 기술인력의 양성 및 자질향상을 위한 교육·연구
- 회원의 권익증진과 업계의 건전한 발전을 위한 건의·홍보
- 국내·외 자동차전시회 개최 및 참가주선사업
- 자동차제작업의 통계, 정보수집 및 간행물 발간
- 국토교통부 자동차 제작자 등록 지원 업무
- 자동차인증, 튜닝검사 등 회원사 지원 업무
- 위 각호의 부대사업 및 기타 협회 목적달성에 필요한 사업

Since 2003,
한국자동차제작자협회는
미래한국을 지향합니다

한국자동차제작자협회에 가입하시려면?

회원가입 자격

- 국토교통부장관으로부터 자동차제작자등 등록증을 교부받은 자
- 자동차제작업 발전에 기여한 공로가 인정되는 자
- 자동차제작자 등에게 자동차제작에 필요한 부품 등을 납품하는 자로서 정회원이 추천하는 자

가입 절차

1

협회가입 안내장 발송
(협회 → 업체)

2

신청서 작성 후 발송
(업체 → 협회)
홈페이지에서 다운로드

3

회비납부서 통보
(협회 → 업체)

4

지로 또는 계좌 입금
(업체 → 협회)

5

계좌 송금 시 영수증 발급
(협회 → 업체)

가입비 & 년(월)회비

• 사무국과 협의하여 결정

기타 문의

• 협회 가입 관련 문의: 02)783-5005

2025년

화물복지재단
복지사업 안내

사업용 화물자동차 운전자라면 누구든지 화물가족 복지증진을 위해 재단이 추진하고 있는 다양한 복지사업에 신청하실 수 있습니다. 많은 참여 바랍니다.

생활지원

생활지원 신청
기본자격

- 화물운송종사자격(한국교통안전공단)취득
- 6개월 이상의 사업용 화물자동차 운송업무 경력 보유
- 복지사업 신청일 기준 최근 6개월 이상(매월 1건 이상)의 유류복지카드 유류구매실적(유가보조금 내역)이 있는 운전자

구 분	사업명	선발인원	지원내용	접수방법	일 정	비 고
학업지원	장학사업	6,000명	중학생 50만원 고등학생 70만원 대학생 100만원	화물복지재단 홈페이지	'25년 4월경	• 한 가정 당 한 명의 자녀만 신청 가능 • 장학생 선발 시 이후 3년간 신청 제한
	희망바퀴 장학사업	115명	고등학생 70만원 대학생 100만원	화물복지재단 홈페이지	'25년 4월경	• HD현대1%나눔재단 후원 • 일반장학사업과 연계 시행
의료지원	건강검진사업	6,000명	종합건강검진비용 45만원까지	화물복지재단 홈페이지	'25년 1월경	• 출생년도가 짝수인 화물운전자 • 배우자 동반 신청 가능
	4대중증질환자 치료비 지원사업	800명	전문의 심사·판정시 150만원	우편등기 신청	'25.12 ~수시	• 진단 후 1년 이내 신청 가능 • 진단서상 '진단년월일' 기재 필수
	예방접종 지원사업	예산 소진시까지	예방접종비용 일부 지원 * 독감, 대상포진, 폐렴, 파상풍, 간염, 자궁경부암	지정 의료기관 방문 * 경기도립안성 휴게소의원	'25.12 ~12.19	• 지정 의료기관 추후 확대 예정 • 방문 전 지정 의료기관 접종 가능여부 사전 문의 요망 (031-662-2402)
생계지원	교통사고 생계지원사업	60명	심사후 사고유형별 200/500만원	우편등기 신청	'25.12 ~수시	• 사고 후 1년 이내 유가족이 신청 가능 • 음주운전·무면허 등 사고내용이 위법한 경우 지원 불가
	에쓰-오일 장학사업	후원금 범위내	최대 1,000만원	우편등기 신청	'25.12 ~수시	• ㈜에쓰-오일 후원 • 교통사고 피해 화물운전자 자녀 장학금

※ 신청방법 : 화물복지재단 홈페이지(www.fordrivers.or.kr) 각 사업별 공고내용 참고

사업운영·교통안전 지원

구 분	내 용	비 고
차량구입지원사업	• 화물차 구매대금 카드(할부) 결제, 구매 비용 일부 지원	• 문의 : 02-761-0270
법률구조지원사업	• 법률상담 및 법률구조비용 지원	• 대한법률구조공단☎ : 132) 기초 상담 후 신청 가능 • 지원사건 범위 : 승소가액 3억원 이하의 화물운송업무 관련 법률분쟁(민사) 사건 • 대상사건 : 운임(운송료)체불, 사고피해 분쟁, 계약 미이행
화물정보망사업(화물나누리)	• 실시간 화물정보 서비스 제공(무료)	• 문의 : 1661-5115
국토교통부 물류신고센터 신고접수처	• 물류시장 내 불공정한 관행 관련 상담 및 신고	• 문의 : 1661-6115
화물차힐링센터 (화물운전자 전용 휴게시설)	• 화물운전자 복지·안전 특화 서비스 플랫폼 • 휴식공간 / 복지사업 상담 및 신청 / 리프्रेस 시설 지원	• 매송휴게소 목포방향 2층

※ 사업일정이 확정된 후, 홈페이지 공고 및 재단회원 대상 문자메시지 발송을 통해 상세히 안내해 드리겠습니다.
※ 추진내용 및 일정은 재단과 후원사 사정에 따라 변동될 수 있습니다. ※ 자세한 내용은 해당 사업 공고문을 참고해 주시기 바랍니다.

특장자동차가 국가경제 발전과 함께해 온 반세기, 이제 특장자동차는 산업 현장뿐만 아니라 생활 속 곳곳에서 만날 수 있게 되었습니다. 특장자동차 산업 발전에 기여한 당신들이 있었기에 오늘 우리의 삶이 더욱 풍요로운 것입니다. 당신들 옆에서 함께 웃고 울며, 응원하는 한국자동차제작자협회가 되겠습니다.



한국자동차제작자협회