



[자동차]

2017/09/27

자동차

고태봉

(2122-9214)

coolbong@hi-ib.com

강동욱

(2122-9192)

dongwook.kang@hi-ib.com

Q. 바이두의 Apollo 1.5 공개에는 어떤 함의가 있나요?

A. 자율주행기술에 있어 지도 플랫폼을 가진 회사와 전략적 제휴가 중요함을 의미합니다.

자율주행을 둘러싼 미국, 중국, 유럽의 움직임이 더 빨라졌다. 미국이 실리콘밸리의 기술력을 필두로 크게 앞서가고 있는 가운데, 유럽이 L3 Pilot project 같은 국가주도형 테스트에 돌입했다. 수많은 완성차와 부품사, 테크기업들, 알리안츠, 스위스재보험 같은 보험사까지 함께 가세한 유럽의 입체적 프로젝트다. 그런 가운데 중국 자율주행 선두주자인 바이두는 오픈 소스 자율주행 플랫폼인 Apollo 1.5 를 출시했다고 발표했다. 총 71 개 회사가 파트너로 참여한 이 프로젝트에 바이두는 향후 3 년간 100 개 이상의 자율주행 프로젝트에 투자 할 100 억 위안(15 억 달러)의 아폴로 펀드까지 발표했다. Apollo 1.5 는 1.0 을 기초로 장애물 인식 기능, 주행계획, Cloud 기반 시뮬레이션, HD Map 및 Multi-Layer Deep Learning 을 포함하는 5 가지 핵심기능을 추가로 개방했다. 먼저 '장애물 인식 기능'을 통해 AV(Autonomous Vehicle)는 일반 카메라의 최대 단점이었던 야간까지 장애물을 정확하게 식별 할 수 있게 되었으며, '주행계획 기능'을 통해 올바른 주행경로 계획뿐 아니라, 최적의 주행결정을 내릴 수 있다. 특히 이번 Apollo 의 '클라우드 시뮬레이션 시스템'은 자율주행을 위해 설계된 개방형 Built-in HD 맵을 제공하는 중국 내 유일한 플랫폼으로 알려져있다. 이점이 바이두의 Apollo 프로젝트에 많은 업체들이 참여하게 된 결정적 요인이라 생각이다. Apollo 는 대규모 클라우드 컴퓨팅 용량을 기반으로 중국에서 방대한 양의 실트랙 데이터를 보유하고 있으며, 하루 100 만 킬로미터의 가상 실행 용량을 가지고 있다. 이 데이터가 HD Map 과 차량의 자율주행의 핵심기반을 제공해줄 수 있다. 또한 nVIDIA 의 GPU AI 를 이용한 'Multi-Layer Deep Learning 기술'까지 이번 Apollo 1.5 에 구현되었다. 글로벌 AV 기술의 최신 트렌드가 대부분 반영된 오픈소스 플랫폼이 아닐 수 없다.

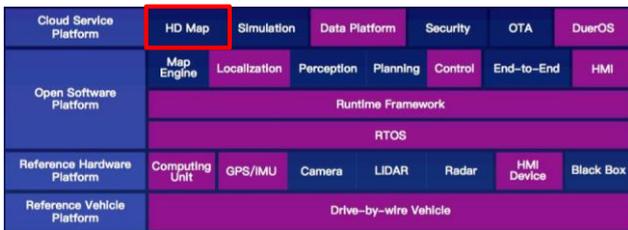
이번 바이두의 Apollo 1.5 공개로 미국-유럽-중국간 전략적 제휴 레벨과 기술수준에 대한 격차가 많이 좁혀졌음을 알 수 있다. 이런 강력한 전략적 제휴를 떠나서 방대한 지도 데이터와 주행정보를 완성차 업체가 자체적으로 장착하기란 쉽지 않다. 특히 지역에 특화된, 배타적 HD Map 업체가 빅데이터의 중심이 되고 있음은 기정 사실이 되어가고 있다. 이는 유럽/미국에서의 Here 와 Google Map 위상에서도 확인할 수 있다. 지도회사와 이를 둘러싼 제휴선들이 AV 알고리즘과 데이터를 소유하고 있는 상황에서 어떤 연합체와 제휴를 맺는지가 중요해질 수 밖에 없다. 현대차도 중국에서만큼은 바이두의 진영에 합류했다. 현대차는 이미 지난 6 월 CES 아시아에서 바이두와 공동 개발한 통신형 네비게이션 '바이두 맵오토'와 대화형 음성인식 서비스 '두어 OS 오토' 탑재 계획을 발표한바 있다. 한국 자동차 업체가 중국뿐 아니라 대형 시장인 미국과 유럽 그리고 안방인 국내에서 전략적 제휴의 속도를 높이길 기대한다.

<그림 1> 아폴로 프로젝트에 참여한 파트너 - 학계, ICT, 완성차, 부품사 등 총 71 개의 파트너 참여, 현대차의 참여는 긍정적



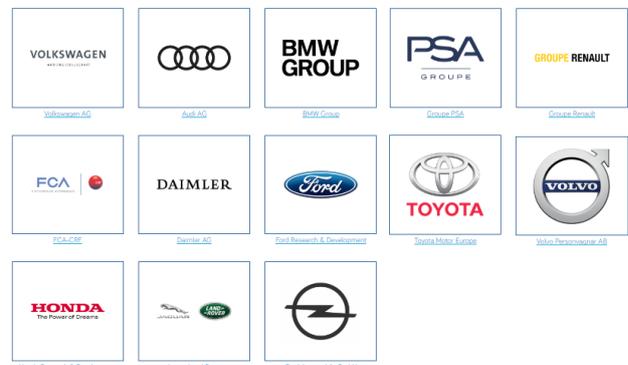
자료: Baidu, 하이투자증권

<그림 2> 아폴로 프로젝트의 기술적 프레임워크 - 클라우드 서비스 플랫폼, 소프트웨어 플랫폼, 하드웨어 플랫폼, 차량 플랫폼을 결합해 하나의 솔루션 패키지를 제공



자료: Baidu, 하이투자증권

<그림 3> 유럽 L3 Pilot 에 참여한 완성차 OEM - VW 의 코디로 진행 예정, 유럽에서 진행되는 프로젝트이지만 일본, 미국 브랜드는 있는 반면 한국 업체가 없는 것은 아쉬움



자료: L3 Pilot, 하이투자증권



Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- ▶ 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 당 보고서는 기관투자가 및 제 3자에게 E-mail 등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- ▶ 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- ▶ 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. [\(작성자 : 고태봉, 강동욱\)](#)

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 증가대비 3 등급) 종목투자자의견은 향후 12개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.(2014년 5월 12일부터 적용)
 - Buy(매수): 추천일 증가대비 +15%이상 - Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락 - Sell(매도): 추천일 증가대비 -15%이상
2. 산업추천 투자등급 (시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임)
 - Overweight(비중확대), - Neutral (중립), - Underweight (비중축소)

하이투자증권 투자비율 등급 공시 2017-06-30 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자의견 비율(%)	89.2 %	10.8 %	