

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 6 월 1 일 (월) · Week 22

Weekly Review 는 한 주간 로보택시·자율주행·모빌리티 플랫폼 분야에서 발생한 개별 사건들을 비즈니스 모델·규제·노동 전환·도시 거버넌스라는 네 개의 렌즈로 재조명합니다. 뉴스 자체보다 뉴스와 뉴스 사이의 연결선, 사건의 표면보다 사건을 작동시키는 구조에 주목합니다.

본 호는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료입니다. 산업과 정책의 흐름을 하나의 서사로 엮어, 의사결정자가 다음 한 주의 좌표를 잡을 수 있도록 돕습니다. 매주 월요일 발행됩니다.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

경쟁의 축은 '누가 더 똑똑한 차를 만드는가'에서 '누가 더 안정적으로 도시를 운영하는가'로 옮겨갔다 – 그리고 한국에서는 제도가 그 속도를 정한다.

지난 주(W21) 우리는 '무인은 마케팅 언어이며, 진짜 운영자는 자본·원격관제·규제 설계'라고 진단했다. 이번 주의 사건들은 그 진단을 양방향에서 검증했다. Waymo는 6세대 'Ojai' 로보택시 정식 운영을 시작하며 센서 수를 42% 줄인 새 하드웨어로 한계비용 절감의 가능성을 입증했고, Zeekr 위탁생산을 공식화하며 '소프트웨어·운영자 ↔ 하드웨어 OEM'의 수평 분업을 산업 표준으로 굳혔다. 반면 Tesla의 무감독 플릿은 33대에서 20대로 오히려 줄며 '비전 온리' 노선의 운영 안정성에 다시 의문이 제기됐다.

중국 Pony.ai는 선전·광저우에서 '도시 단위경제 흑자 전환'을 보고했다. 올해는 로보택시 산업에서 처음으로 도시별 흑자가 본격 보고되는 해이며, 이는 산업이 R&D 적자 단계에서 '운영 손익 단계'로 진입했음을 뜻한다. Uber·Lyft는 자체 자율주행 개발을 사실상 포기하고 바이두·Waymo·Pony.ai를 자사 앱에 얹는 '플릿 애그리게이터'로 변신 중이다. 산업의 마진은 차량 보유가 아니라 운영·관제·데이터 층으로 이동하고 있다.

그러나 한국은 이 흐름에서 한 박자 늦은 좌표에 있다. 카카오모빌리티의 강남 심야 자율차는 기술적으로 안정적 데이터를 쌓고 있지만, 택시 면허(시세 약 7~9천만 원 추정)와 여객운수법이 만든 진입 비용이 산업화 속도를 결정짓는 '제도 비용'으로 작용한다. UK는 봄 2026 상업 파일럿을 앞당겼고 EU는 형식승인 체계를 개편 중이며 미국은 SELF DRIVE Act를 진전시켰다. 정책이 '기술을 쫓는' 단계를 지나 '산업의 형태를 결정하는' 단계로 이동한 지금, 한국의 가장 큰 비용은 기술 격차가 아니라 '제도 공백'이다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스·플랫폼 경쟁** 경쟁의 차별점이 '하드웨어 통합도'에서 '운영 신뢰도'로 이동했다. Waymo-Zeekr 위탁생산이 '소프트웨어·운영 ↔ 제조' 분업의 표준이 된다.
- 02 규제·정책** UK·EU·US의 입법이 동시 진행되며 '규제가 산업의 형태를 결정하는' 단계에 들어섰다. 한국의 가장 큰 비용은 면허·책임·관제 세 영역의 '제도 공백'이다.

- 03 노동 전환** '무인' 시대일수록 사람의 비중은 역설적으로 커진다. 택시 면허는 '자본화된 노동권'이며, 진입 허용과 보상·전환이 결합된 사회계약이 필요하다.
- 04 도시 거버넌스** 서울·런던·도쿄가 동시에 본격 도입을 시작하는 드문 시점이다. 자율주행을 '대중교통의 보완재'로 명확히 위치 짓는 도시가 표준을 세운다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

이번 주 모빌리티 지형을 바꾼 여섯 가지 사건.

01 Waymo, 6 세대 'Ojai' 로보택시 정식 운행 개시 (5/28)

Zeekr 제작, 센서 42% 감축, SF·LA·피닉스 운행. 첫 목적기반 로보택시이자 위탁생산 표준화의 신호.

02 Tesla 무감독 플릿, 33 대 → 20 대로 축소 (5/26)

인간 운전자 대비 약 4 배 사고율 보도. '저비용 대량 배치' 가정 자체가 흔들린다.

03 Pony.ai, 선전에서 도시 단위경제 흑자 전환

1 분기 로보택시 매출 전년比 5 배, 5 월 주간 유료 주문 1 월 대비 +119%. '이익 나는 자율주행'의 첫 사례.

04 카카오모빌리티 강남 심야 자율차 '성장통' 보도

'낮엔 베테랑, 저녁엔 초보' — 면허·운수업과의 제도 충돌이 부각.

05 UK, 봄 2026 상업 파일럿 일정 확정 — VCA 인증 주도

Automated Passenger Services 권한 조기 가동, 지방정부 동의 요건. 유럽 최초 상업 시장 선점 전략.

06 Uber·Lyft, 런던에서 바이두 아폴로고와 본격 협업 가시화

'플랫폼 위에 다수 AV 운영자 결합' 애그리게이터 모델이 표준으로 굳어지는 신호.

SECTION 01

'운영 신뢰도'로 이동한 경쟁축, 그리고 가치사슬의 재편

경쟁의 축은 '누가 더 똑똑한 차를 만드는가'에서 '누가 더 안정적으로 도시를 운영하는가'로 옮겨갔다.

핵심 판단

글로벌 로보택시 시장은 Waymo-Tesla-중국(바이두·Pony.ai)의 3 극 구도로 굳어지는 중이며, 차별점은 '하드웨어 통합도'가 아니라 '운영 신뢰도'로 이동했다.

Waymo의 Zeekr 위탁생산 공식화는 '소프트웨어·운영자 ↔ 하드웨어 OEM'의 수평 분업을 산업 표준으로 굳히는 신호이고, Uber·Lyft의 애그리게이터 변신은 마진이 차량 보유가 아니라 운영·관제·데이터 층으로 이동했음을 확정한다.

분석

이번 주 글로벌 로보택시 시장은 '수렴'과 '분기'가 동시에 진행됐다. 기술은 한 점으로 수렴하는데, 사업 모델은 여러 갈래로 갈라진다.

센서 42% 감축의 두 얼굴

Waymo 6세대 'Ojai'는 단순한 신차가 아니라, 첫 목적기반(purpose-built) 로보택시이자 Zeekr 위탁생산 체제를 표준으로 굳히는 신호다. 카메라 29→13, 라이다 5→4로 센서를 약 42% 줄이면서 동등 이상의 성능을 표방한다. 이는 차량 원가(BOM) 직접 감소에 그치지 않고 정비·교체·캘리브레이션 등 생애주기비용(LCC) 절감으로 이어진다. 다만 센서 다중성(redundancy) 감소는 보험·재인증 비용을 끌어올릴 수 있어, 순효과 평가에는 시간이 더 필요하다.

테슬라의 후퇴가 잠정 결론을 내리다

무감독 플릿이 33대에서 20대로 줄고 사고율이 인간 대비 약 4배로 보도된 것은 단순 수치 이상이다. v15 FSD 재작성이 늦어지는 가운데 운영 가용성(operational availability)이 떨어지면 '저비용 대량 배치'라는 테슬라 모델의 핵심 가정이 흔들린다. 테슬라의 후퇴와 Waymo의 확장이 동시에 일어난 이번 주의 그림은, 적어도 도심 무감독 운영이라는 도메인에서 '비전 온리 vs 멀티

센서' 논쟁의 잠정적 결론 — 비용 절감보다 안정성 확보가 산업화의 1 차 관문이라는 것 — 을 시사한다.

플랫폼은 애그리게이터로, 마진은 운영층으로

Pony.ai 의 선전·광저우 흑자 전환은 '기술이 되느냐'를 넘어 '돈이 되느냐'의 단계로 넘어갔다는 신호다. 정부·도시·OEM 공동 투자 모델이 미국형 사적 자본 모델보다 빠른 흑자 곡선을 그리고 있다. 한편 Uber·Lyft 는 자체 자율주행 개발을 포기하고 바이두·Waymo·Pony.ai 를 자사 앱에 얹는 애그리게이터로 재포지셔닝하면서, 플랫폼 마진의 원천이 '차량 보유'가 아니라 '수요 집계와 가격 형성'으로 명확히 이동했다. 지난 호에서 본 Uber 의 100 억 달러 수직계열화와 이번 주의 애그리게이터 변신은 모순이 아니라, '자산은 갖되 운영은 분업한다'는 한 전략의 두 얼굴이다.

배경

- Waymo Ojai: 5/28 SF·LA·피닉스에서 일반 라이더 운행 개시. 6 세대 Driver 카메라 13·라이다 4. Zeekr 가 Ningbo에서 제작 후 애리조나 메사에서 자율주행 시스템 통합. 연 '수만 대' 생산능력 목표.
- Tesla: 5 월 Electrek Robotaxi Tracker 기준 무감독 플릿 33 대(5 월 초)→20 대. 사고율 인간 대비 약 4 배 보도.
- Pony.ai: SEC 제출 6-K — 1 분기 운임 매출 전년比 5 배 이상, 5 월 주간 유료 주문 1 월 대비 +119%, 광저우·선전 도시 단위경제 흑자. 2026 년 말 3,500 대·20 개 도시 목표.
- 플랫폼: Uber·Lyft 가 바이두·Waymo·Pony.ai 를 앱에 결합하는 애그리게이터로 변신. 런던에서 아폴로고 협업 가시화.

SECTION 02

규제가 산업의 형태를 결정하는 단계 — 한국의 '제도 공백' 비용

프레임 법은 끝났다 — 다음 5 년의 지형은 시행령·고시·표준의 디테일이 가른다.

핵심 판단

미·영·EU 에서 동시에 진행된 입법·행정 조치는, '규제가 산업을 따라가는' 단계에서 '규제가 산업의 형태를 결정하는' 단계로의 전환을 시사한다. 동일 기술이라도 어느 국가에서 어떤 형식으로 허가받느냐가 향후 5 년의 시장 점유율을 좌우한다.

한국은 자율주행자동차법의 큰 틀은 마련했지만 면허·책임 분배·관제 거버넌스 세 영역 모두에서 결단이 지연되고 있으며, 이 '제도 공백'이 어느 비용보다 산업 성장을 직접 제약한다.

분석

차세대 산업의 핵심 변수가 '기술'에서 '제도 설계 속도'로 옮겨가고 있다. 누가 더 똑똑한 차를 만드느냐가 아니라, 누가 더 빨리 규칙을 정하느냐의 싸움이다.

세 나라, 세 가지 규제 방식

UK 는 AV Act 2024 라는 단일 프레임 아래 '파일럿 → 상업 운행 → 완전 상용화'의 단계별 권한을 행정청(VCA)에 위임해, 의회 입법 부담을 줄이고 산업 속도에 맞춰 권한을 풀어주는 모델이다(봄 2026 상업 파일럿 조기 가동, 지방정부 동의 요건). EU 는 안전·정합성을 최우선으로 한 '무한정 연속 생산(unlimited series production)' 형식승인 체계로 회원국 간 조각난 허가를 통합하되 위험 기반으로 신중히 확대한다. 미국은 주별 난립을 연방 '안전사례(safety case)' 표준으로 흡수하려는 시도다(통과 시 NHTSA 권한 확대, 글로벌 표준 협상력 강화).

프레임 법은 끝났고, 디테일이 산업을 가른다

자율주행 입법은 '프레임 법(Framework Act)' 단계를 거의 마쳤다. 다음 5 년의 지형은 프레임 법이 아니라 그 아래 깔리는 시행령·고시·표준 수준의 세부 설계에서 결정된다. 한국은 자율주행자동차법(2020)·여객운수법·도로교통법이 서로 다른 시기·다른 패러다임에서 만들어진

채 '제도 적층'돼 있다. 이번 주 부각된 면허 문제는 단순한 업계 이해 충돌이 아니라, 법 체계 간 정합성 부재가 산업 진입 비용을 비정상적으로 끌어올리는 '구조적 비용'의 사례다.

한국형 흑자 곡선을 낮추는 제도 비용

한국에서 로보택시는 기존 택시 면허(시세 약 7~9 천만 원 추정)와 여객운수법의 운송사업 허가를 사실상 우회하기 어렵다. 차량당 면허 비용이 단위 변동비에 얹히면, 동일 기술·동일 가동률이라도 흑자 도달이 6~12 개월 이상 늦어질 수 있다 — 이것이 '제도형 적자'다. 지난 호(W21)에서 우리는 '표준이 굳기 전이 후발 주자의 기회'라고 했다. 한국의 입법 우선순위는 분명하다. ① 로보택시 전용 허가 체계 신설(여객운수법·자율차법 충돌 해소), ② 사고 책임 분배 세부 기준(제조사-운영사-RAO-보험사 4 각 구도), ③ 원격관제 거버넌스 표준화.

배경

- UK: DfT 가 Automated Passenger Services 권한을 2026 년 봄으로 앞당김. VCA(차량인증청)가 인증 주도, 운영사는 지방정부 동의 필요. AV Act 2024 본격 발효는 2027 년 말 예정.
- EU: 2026 년 초 조화된 ADAS/ADS 형식승인 절차 제안, 허브-허브 화물 등 신규 유즈케이스를 무한정 연속 생산 단계에 포함, 규제 샌드박스·자율주행 코리도어 도입.
- 미국: 하원 에너지·상업위 SELF DRIVE Act 2026(H.R.7390) 12-11 통과. DOT/NHTSA 규칙 제정 시한 2027 년 9 월 30 일.
- 한국: 한국경제 5/25 '택시업계 자율주행 업체도 면허 갖추게 해야' — 면허 비용이 사업성 자체를 가로막는 구조라는 업계 인식.

SECTION 03

'무인'일수록 커지는 사람의 자리 — 면허라는 자본화된 노동권

택시 면허는 '평생 노동권의 자본화된 가치'다 — 진입 허용과 보상 전환은 함께 설계되어야 한다.

핵심 판단

산업이 '무인'으로 갈수록 역설적으로 사람의 비중은 다시 커진다. 운전석은 비었지만 RAO와 플릿 관제실이 사실상의 '새로운 운전석'이 됐다.

동시에 한국 택시 면허는 수천만~수억 원에 거래되는 '자본화된 노동권'이며, 자율주행 도입은 단순 시장경쟁이 아니라 '정책 변경에 따른 자산 손실' 문제다. 진입 허용과 보상 전환은 하나의 사회계약으로 묶여야 한다.

분석

기술이 사람을 지운 자리를, 다시 사람이 채운다. 다만 그 사람은 운전석이 아니라 콜센터에, 그리고 면허라는 자산의 형태로 존재한다.

새로운 운전석은 콜센터에 있다

차량 안의 운전자는 사라졌지만, 도시 어딘가의 콜센터에서 원격 보조하는 RAO와 원격 개입·정지 권한을 가진 플릿 관제실이 새로운 운전석이 됐다. 지난 호(W21)에서 본 마키 조사는 이 영역이 향후 18개월 글로벌 규제 핵심 격전지가 될 것임을 예고했다. 쟁점은 RAO의 ① 인적 자격 요건, ② 지연시간 기준, ③ 해외 위치 제한, ④ 사고 보고 의무다. 특히 Waymo의 센서 감축처럼 하드웨어 변경이 RAO 의존도와 위험 분포를 바꾸므로, '하드웨어 변경 신고·재평가' 의무화가 운영안전 규제의 한 축이 되어야 한다.

면허제는 이익 다툼이 아니라 사회계약

한국 택시 면허 가치는 '공급 제한'과 '진입 규제'가 만든 정책 잉여이며, 자율주행이 정책으로 도입되면 그 자산 가치가 급락한다. 미국·중국도 기존 면허와 별개의 '로보택시 전용 허가'를 신설해 진입을 풀었지만, 한국이 그대로 모방하면 면허 보유자의 정치적 저항이 불가피하다. 진입 허용과

동시에 보상·전환 패키지가 결합돼야 한다. '로보택시 전용 허가 + 기존 면허 가치 보전 기금'의 결합형이 한국형 절충안이 될 수 있다 — 진입 비용 일부를 면허제 외부로 떼어내되, 그 일부를 기존 기사 전환·은퇴 지원에 환류시키는 구조다.

1 조 원 투자에 '사람'을 명시하라

정부의 2027 년 레벨 4 상용화 기반 마련 7 년간 1 조 974 억 원 투자 계획에 '기사 전환·재교육·은퇴 지원' 항목을 명시적으로 포함시켜야 한다. 차량·인프라 투자에만 집중하면 노동 보호는 사후적·소극적으로 다뤄질 위험이 크다. 기존 택시기사의 일부를 재교육으로 RAO·플릿 관제 인력으로 흡수하는 '운전석 → 관제석' 전환 경로 설계가 필요하다. 이것이 W20 에서 제안한 '전환의 공정성'을 예산으로 옮기는 일이다.

배경

- 한국경제 5/25 사설: '로보택시 업체가 차량 가격에 택시 면허 비용까지 떠안아야 한다면 사업성 자체가 나오지 않는다'.
- 마키 조사(2026.05): 미국 AV 7 개사의 RAO 활용 실태 정보 비공개. RAO 위치·지연시간·자격·사고 보고 의무 미비가 핵심 문제로 식별.
- 서울 강남 심야 자율차: 평일 22 시~익일 05 시 운영, 카카오 T 앱 호출, 2026 년 4 월 이후 유상 전환. 운전석 무인(Level 4) 시범은 하반기 예정.
- 정부: 2027 년 융합형 레벨 4 상용화 기반 마련을 위해 7 년간 1 조 974 억 원 투자 계획.

SECTION 04

서울·런던·도쿄가 동시에 시작되는 시점의 거버넌스

보완재 설계를 명확히 못 하면, 비용은 더 내면서 전체 효율은 떨어지는 역설이 온다.

핵심 판단

자율주행을 기존 대중교통의 '대체재'로 볼지 '보완재'로 볼지는 정책이 결정한다. 보완재 설계를 명확히 하지 못하면, 사람들은 자율주행에 비용을 '추가로' 지불하면서도 전체 교통 시스템 효율은 떨어지는 역설에 빠진다.

서울·런던·도쿄가 2026 년 한 해 동시에 본격 도입을 시작하는 매우 드문 시점이다. 이때 '대중교통 + 자율주행 + 라이드헤일링'을 통합 설계하는 도시가, 향후 10 년의 사실상 표준을 세운다.

분석

지난 세 호에서 우리는 도시가 보완재냐 대체재냐를 정해야 한다고 거듭 말했다. 이번 주, 그 결정의 시계가 가장 빠르게 돌아가는 도시들이 동시에 출발선에 섰다.

심야·외곽·취약지부터 — 보완재 접근

강남 심야 자율차 모델은 기존 대중교통 사각지대(심야·외곽·고령자)부터 도입하는 보완재 접근의 사례다. '버스·지하철 vs 자율주행'이 아니라 '대중교통 + 자율주행'의 결합 설계다. 다만 '낮엔 베테랑, 저녁엔 초보'라는 시간대별 운영 격차 보다는, ODD(운영 설계 영역)별 안전 평가가 시간대·기상·교통량 단위로 더 세분화돼야 함을 보여준다. 보완재로 시작하더라도, 그 보완의 품질은 ODD 설계의 정밀도에 달려 있다.

런던·도쿄라는 실험장

Waymo + Uber·Lyft + 바이두 아폴로고가 같은 도시에서 경쟁하는 첫 사례가 런던에서 나올 것이다. 이는 도시 거버넌스 측면에서 '다중 사업자 통합 관리체계(MaaS-AV)'의 실험장이 된다. 한국에서도 카카오 T·우타가 '플랫폼 위에 다수 AV 운영자 결합' 모델로 작동할 수 있으나, 한국은 플랫폼-운수업의 제도적 분리가 더 엄격해 플랫폼 진입과 운수사업 허가의 정합성 정비가 선결 과제다.

데이터 권한을 면허 조건으로

AV 운영의 핵심 가치 중 하나는 '도시 교통 데이터'다. 이를 운영 사업자가 독점하는 것이 아니라 도시 정부와 공유하도록 의무를 면허 조건에 포함시키는 거버넌스가 필요하다(EU·UK 에 선례). 서울 외 부산·인천·세종 등 '제 2 시범지구'를 동시 지정하고, 심야·외곽·고령자 ODD 부터 단계 확장하는 '보완재형 도입' 가이드라인을 제정할 시점이다.

배경

- Waymo: 2026 년 런던·도쿄 상업 운영을 목표로 100 대 규모 테스트. 도쿄는 좌측통행·도로 설계·교통 패턴 적응 단계.
- Uber·Lyft: 바이두 아폴로고 런던 2026 도입 예정. '플랫폼 + 다중 AV 운영자' 모델 본격화.
- 서울시: 자율주행 시범운행지구 강남 외 추가 지정 검토 중. 정부는 2027 년까지 세종·상암·판교·제주 등 실증도시 사업 확대 계획.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 의사결정자가 추적할 네 가지 관전 포인트.

01 '운영 가용성 리스크'를 투자·리스크 지표로 재평가

Tesla 비중이 높은 자율주행 ETF·펀드는 운영 가용성 리스크를 재평가할 필요가 있다. 사고율 4 배 보도가 시리즈 보험료에 미치는 영향을 모니터링하고, 글로벌 OEM·플랫폼은 'Waymo-Zeekr 모델'을 가치사슬 재편의 표준으로 가정할 것.

02 면허제 개편을 더는 미룰 수 없다

'기존 면허제 + 자율주행 부가 허가'의 한국형 절충안과 면허 가치 보전 기금을 패키지로 설계할 것.
'자율주행 산업 진흥 및 노동 전환 특별법'으로 묶어 발의하는 방안을 검토.

03 RAO 인프라의 국내 의무화를 검토

관제 시설·인력·교육을 국내에 두도록 하는 방향의 정책 검토. 해외 RAO 의존은 산업 보안·노동 모두에서 부정적이다. 국토부·산자부·고용부·과기정통부·금융위·개인정보위가 참여하는 '자율주행 정책 협의체' 상설화가 필요하다.

04 제 2 시범지구와 데이터 공유 의무를 동시에

서울 외 부산·인천·세종 등 제 2 시범지구를 심야·외곽·고령자 ODD 부터 지정하고, AV 운영자의 도시 정부 대상 익명화 데이터 공유를 허가 조건으로 명시할 것.

SOURCES

참고 출처

-
- [01] **Electrek.** Waymo Ojai 6th-gen Driver rides (2026.05.28) *electrek.co*
- [02] **TechCrunch.** Waymo's newest robotaxi is Chinese-made, built to make money (2026.05.28) *techcrunch.com*
- [03] **Electrek.** Tesla Robotaxi fleet shrinking, not growing (2026.05.26) *electrek.co*
- [04] **SEC.** Pony AI Inc. Form 6-K (FY2026) *sec.gov*
- [05] **서울신문.** 낮엔 베테랑, 저녁엔 초보 (2026.05.29) *seoul.co.kr*
- [06] **한국경제.** 택시업계 자율주행 업체도 면허 갖추게 해야 (2026.05.25) *hankyung.com*
- [07] **HSF Kramer.** UK self-driving pilot scheme guidance (2026.04) *hsfkramer.com*
- [08] **Sen. Markey.** AV Remote Assistance Operators investigation (2026) *markey.senate.gov*
- [09] **ACT News.** SELF DRIVE Act 2026 framework *act-news.com*
- [10] **European Commission.** Automotive Action Plan COM(2025) 95 final *transport.ec.europa.eu*
- [11] **The Tech Portal.** Apollo Go London via Uber·Lyft (2025.12) *thetechportal.com*
- [12] **카카오모빌리티.** 서울 자율차 본격 개시 (2026.03) *kakaomobility.com*
-

DISCLAIMER · 면책 조항

본 Weekly Review 는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료이며, 인용된 모든 수치·주장·기업 전략은 공개된 언론 보도 및 보고서를 바탕으로 재해석한 것입니다. 특정 투자·정책 결정의 근거로 단독 사용될 수 없으며, 오류가 발견될 경우 정책연구실로 피드백 부탁드립니다.