

산업분석 특별호

상하이 모터쇼로 본 중국 자동차 산업의 현주소

이서현 산업분석실
선임연구원

KATECH Insight

- ◆ '25년 상하이 모터쇼를 통해 中 자동차 산업이 기술, 구조 양면에서 전환기에 진입했음을 확인
- ◆ 이번 모터쇼의 주요 트렌드는 ①전동화 기술 고도화, ②자율주행·SDV 경쟁 본격화, ③중국 제조사의 가격대·차종·파워트레인별 제품 전략 다변화, ④자동차 산업의 주요 플레이어로 부상하는 기술기업, ⑤글로벌 제조사의 중국 현지화 강화 및 글로벌 시장과의 이원화 전략
- ◆ 중국은 글로벌 자동차 기술 경쟁의 기승자로 볼 수 있는데, 중국 내 격화 중인 자율주행·SDV 경쟁의 글로벌 확산 및 글로벌 제조사의 對中 전략 변화가 산업 전반에도 영향을 미칠 가능성에 주목 필요

【 요약 - '25년 상하이 모터쇼에서 확인한 5가지 트렌드 및 시사점 】

- » (전동화) 전기차 경쟁은 급속충전과 차세대 배터리 기술 중심으로 전환
 - 중국 제조사의 800V 고전압 아키텍처(배터리 시스템)와 MW급 충전기 도입이 확산 중
 - CATL, BYD, Geely 등 주요 기업은 LFP·나트륨·전고체 등 차세대 배터리 양산 계획 발표
- » (자율주행·SDV) 제품 차별화 경쟁이 전동화 성능에서 자율주행·SDV 구현으로 이동
 - 자율주행은 L2+ 기술에서 L3·L4 상용화 준비 단계로 진입, 차량용 AI 경쟁 본격화
 - 디지털 콕핏, by-Wire, 몰입형 UX 등 SW 중심 설계가 브랜드 차별화의 핵심으로 부상
- » (중국 제조사) 가격·차종·파워트레인 등 전방위 라인업 확대
 - 가격대·차종(픽업트럭·MPV) 라인업 확대, EREV·대체연료·내연기관을 아우르는 복합 전략 전개
- » (산업생태계) 자동차 산업 생태계 내 ICT 기술기업 위상 증대
 - 자율주행, SDV의 중요성이 확대되는 가운데 Huawei, Horizon Robotics 등이 주도권 확보
- » (글로벌 제조사) 중국-현지화 강화, 글로벌-본사 중심 전략으로 이원화
 - VW, Toyota, Honda 등은 중국 현지 기술을 활용해 중국 전용 모델을 개발하고, 글로벌 모델에는 본사 주도로 개발한 기술을 적용하여 이원화
- » (시사점) 中 자동차 산업의 변화는 글로벌 변화를 선행할 수 있어 주목 필요
 - 제품 차별화 경쟁의 축이 자율주행·SDV 중심으로 바뀌고 있으며 자동차 개발 과정에서의 인공지능 활용 확대, 개방형 혁신 등을 통한 효율화 방식이 확산될 가능성이 있음

1. '25년 상하이 모터쇼 개요

» '25년 상하이 모터쇼는 중국 자동차 산업의 위상 변화를 보여주는 행사일 뿐만 아니라, 자동차 산업의 패러다임 전환을 압축적으로 보여준 무대

- 상하이 모터쇼는 아시아 최대, 세계 5대 모터쇼 중 하나로 글로벌 자동차 업계의 주요 행사
 - 올해 행사는 전시 면적 36만㎡, 참가기업 1,000여 개, 신차 100종 이상 공개, 참가자 100만 명 이상 등 역대 최대 규모로 개최되어 중국 자동차 산업의 높아진 위상을 상징적으로 보여준 것으로 평가
- 중국 자동차 시장은 잠재력 높은 초기 시장에서 세계 최대 시장이자 첨단 기술의 테스트 베드로 전환되었으며, 중국 자동차 산업은 외국계 합작사 중심에서 자국 완성차사·부품사 중심으로 변모
 - 전시 내용도 중국 시장 전략 모델의 공개 등을 넘어 첨단 기술의 개발 및 도입 노력·성과 중심으로 구성, 참여 기업 상당수가 중국계이며 산업생태계의 진전으로 부품사, 기술기업 등의 참여도 크게 확대된 것이 특징

» 중국 업계의 전통적 기술 과시 성향은 완화되고 기술의 실현 가능성이 강조된 점이 특징

- 과거에 비해 콘셉트카 비중이 줄었으며, 전시된 콘셉트카 중 상당수도 1년 이내 양산이 가능한 차량
 - 예컨대 VW의 콘셉트카 ID.ERA, 'AUDI'의 콘셉트카 E5 Sportback 등은 이미 양산 계획이 정해져 있으며 해당 차량에 적용된 기술 요소 또한 상용화 단계에 근접(亿欧智库)

• 소비자 성향*을 반영해 첨단 기술 홍보에 적극적인 것이 中 업계 특징인데, 이번 모터쇼에서는 실제 기술 수준을 전보다 객관적으로 설명하고 사용자 관점에서 유용성을 강조하는 등 일부 변화도 관찰

* 현지 소비자 조사·언론보도 등에 따르면 중국 소비자 상당수는 최신 기술의 '유용성'보다 '적용 여부' 자체에 높은 가치를 부여하는 경향이 있으며, 따라서 차량 구매 시 첨단 기술 탑재 여부가 결정적 요소로 작용

- 기간 자율주행 홍보에서 '안전 자율', 'Zero Takeover' 등 실제 구현 수준을 넘어선 과장된 표현이 업계 관행처럼 사용되었으나, '25.4월 발표된 정부 방침 등의 영향으로 이번 모터쇼에서 L2 기술은 '주행보조'로 표현 통일
- 한편으로 AI 음성비서, AR HUD 등 HMI·UX 분야의 첨단 기술 탑재 자체를 강조하는 동시에, 사용자 관점에서의 실질적 유용성을 부각하여 이를 제품 차별화 요소로 활용하려는 시도도 나타남

* HMI·UX 동향은 [「자동차 경쟁의 새로운 장, HMI·UX」](#), [모빌리티 인사이트 2025년 4월호](#), [한국자동차연구원](#) 참조

• 그러나 일부 기업은 중장기 과제라 할 수 있는 휴머노이드 로봇, eVTOL 등 SW, AI, 전동화 기술 등을 활용한 외연 확장 가능성을 제시하는 등 기존의 과시적 경향성도 병존

» 본 보고서는 상하이 모터쇼에서 확인한 5대 트렌드를 정리하고, 이에 대한 시사점을 도출

- ①전동화 기술 및 ②자율주행·SDV 기술 동향을 시작으로 ③중국 주요 자동차 제조사의 전략, ④중국 산업생태계 변화, ⑤글로벌 제조사의 對中 전략 변화 등을 조망

Ⅰ 본 보고서 전개 구조 요약도 Ⅰ



2. '25년 상하이 모터쇼를 통해 확인한 기술·제품 변화

① 전동화 기술 고도화를 위한 급속충전·차세대 배터리 기술 상용화 시도 부각

| 배경 | 중국은 가치사슬의 내재화를 기반으로 조기에 전기차 가격 경쟁력*을 확보했으며, 최근에는 충전 속도 개선과 배터리 기술 고도화 등을 중심으로 질적 경쟁력 강화에 주력

* SUV 모델에서 동급 내연기관차 대비 전기차 가격은 美·獨 등에서는 BEV 기준 20~30% 이상 높으나, 중국에서는 BEV는 동등한 수준이며 PHEV는 저렴한 수준(IEA, Global EV Outlook 2025)

• (급속충전) 충전기 출력향상과 고전압 배터리 시스템(아키텍처) 확산을 통한 충전 시간 단축이 본격화

- * 전기차 충전 속도는 충전기 출력(전력; Power)과 차량 배터리 시스템 수용 능력, 온도 등에 의해 결정됨
- Huawei, Zeekr 등은 MW급 고출력 충전기 시제품을 선보이며 중국 내 인프라 기술 전환 가능성을 시사
- 주요 車 제조사는 800V 고전압 아키텍처를 도입하여 충전 시간 단축, 전력 손실 저감 등을 추구
- * 과거 800V 고전압 아키텍처는 일부 고급 모델(현대차 IONIQ5, Audi E-tron, Porsche Taycan 등)에만 적용되었음. 그러나 이번 모터쇼에서는 Zeekr, NIO, Xpeng의 고가 모델뿐 아니라 Leapmotor C10, Changan NEVO C390, Chery QQ 콘셉트카 등 10만 위안대 중저가 모델까지 확산되는 모습이 확인됨

• (차세대 배터리) 나트륨, 전고체 등 차세대 배터리 기술의 양산 계획이 일부 제시되며 주목

- (LFP 배터리) CATL은 2세대 LFP 배터리 Shenxing을 공개하며 최대 충전 속도 12C, 1.3MW 피크 충전 전력 제공, 5분 충전 시 520km 주행이 가능하다고 설명
- (나트륨 배터리) 또한 CATL은 '25년 내 차량용 나트륨 배터리 양산 계획을 발표해 업계에서 큰 반향
- * 나트륨 배터리는 리튬 이온 배터리보다 비용이 적고 안전성이 높다는 장점이 있으나 에너지밀도가 낮음. CATL은 자사 나트륨 배터리 Naxtra의 에너지밀도가 175wh/kg이며 실험실 수준에서는 LFP 수준에 도달했다고 발표
- (전고체 배터리) BYD는 전고체 배터리(에너지밀도 500wh/kg라고 주장)를 탑재한 Sealion 7(BEV)을 전시했으며 Geely는 전고체 배터리에 200억 달러를 투자할 것이라 밝힘
- * 단 일부 중국 기업은 '반고체' 배터리를 '전고체'로 기술 수준을 과장해서 표기했을 가능성이 있음. '25.4월 CATL이 '전고체 배터리는 아직 (상용화 단계가) 아니다'라고 밝힌 점을 고려할 때 중국 내 상용화는 단기적으로 제한적일 수 있음

② 업체 간 경쟁 요소로 강조되는 자율주행 및 SDV 관련 노력·성과 소개 활발

| 배경 | 中 업계 경쟁이 전동화를 넘어 자율주행 기능과 SDV, HMI(차량-사용자 인터페이스) 혁신 등으로 전이

* SDV(Software-Defined Vehicle)는 차량 주요 기능을 SW로 구현하고 이를 동적으로 추가·수정할 수 있는 차량을 의미

• L2 자율주행 기술은 정부 규제에도 주요 경쟁 수단으로 부각되었으며 L3·L4 상용화 계획도 적극 제시

- 이번에 도심NOA 등 L2 자율주행 기술은 중국 정부 지침*에 따라 '주행보조'로 표기되었으나, 여전히 주요 전시 포인트로 부각되었으며 일부 제조사**들은 기술의 안전성을 부각하고 지속적 성능 개선 노력도 강조함
- * '25년 상반기 Xiaomi SU7의 NOA 기능 작동 중 사망사고가 발생한 후 과도한 마케팅 표현 사용을 금지하는 규제를 도입. 자율주행 기술에 대한 중국 소비자 신뢰를 제고하고 시장 혼선을 줄이기 위한 목적으로 판단됨
- ** BYD, Mercedes-Benz 등은 자사 NOA 기술의 한계를 밝히는 동시에 정밀 안전 대응 알고리즘 및 대규모 주행 데이터에 기반한 기술 개선 노력을 강조하여 소비자 신뢰 확보를 시도
- 한편, Huawei 등은 '25~'26년 내 L3 자율주행차 양산을 목표로하며 구체적 양산 일정 등을 앞다투어 공개
- * Huawei는 자율주행 시스템 'ADS 4.0'를 발표하고 '25년 내 고속도로 내 L3 자율주행 상용화를 목표로 제시함. BYD, GAC, Zeekr, Li Auto, Chery, Xpeng 등도 '25~'26년 내 L3 자율주행차 양산 목표를 제시
- * 일부 전문기업은 L4 수준 솔루션을 제시함. 예를 들어 Pony.ai는 7세대 로보택시 솔루션을 발표하고 GAC-Aion, GAC-Toyota 등과 함께 도심 지역 시범 운행 및 사업자 라이선스 확보를 통해 상용화 기반을 조성 중

- SDV 구현 기반으로 사용자 인터페이스(UI) 기술이 빠르게 진화하고 있으며, 특히 디스플레이 통합과 AI 기반 상호작용 등이 주요 흐름으로 부상
 - 디스플레이 기반 인터페이스가 SDV 구현에 유리하다는 점이 부각, 업계에서 최근 물리 버튼을 최소화하고 클러스터·인포테인먼트 등 다양한 정보를 대형 고해상도 디스플레이에 통합하는 흐름이 가속
 - * 특히 중국 업계는 이와 같은 트렌드에 적극 동참하고 있으며 글로벌 자동차 제조사 또한 경쟁적으로 대응 중
 - * 예: Geely 산하 브랜드 Link&Co는 플래그십 모델 Link&Co 900에 ▲30인치 파노라마 디스플레이, ▲30인치 6K 뒷좌석 엔터테인먼트 스크린, ▲AR-HUD, ▲풀 LCD 계기판(인스트루먼트 클러스터) 등을 탑재
 - * Audi, BMW, Mercedes-Benz, VW 등도 대형 디스플레이 중심의 차량 인터페이스를 전면 배치
 - 한편, 대화형 음성 인터페이스와 감성 UX 기술 등 AI SW에 기반한 시도들이 함께 주목받고 있음
 - * 디스플레이 중심 인터페이스가 시각 정보를 효율적으로 제공하는 한편, AI 음성비서 등은 운전 중 상호작용을 보완
 - * Li Auto 등은 AI 에이전트 기반 인터페이스를 고도화하고 있음. 또한 iFlytek은 사용자 맞춤 음향설계, Neusoft는 자율주행 기능과 사용자 인터페이스의 통합 솔루션을 제시하며 몰입형 경험 및 브랜드 차별화를 시도
- 한편, 자율주행차·SDV의 공통 기반 기술 중 하나인 by-Wire 기술도 주목
 - 두 기술은 구현 방식과 처리 흐름에는 차이가 있지만 고도 자율주행 기능을 구현하기 위해서는 SDV 개념의 채택이 사실상 필수적임. 이에 따라 핵심 기반 기술의 상당 부분이 공통으로 활용됨
 - by-Wire 기술은 구동·제동 등 주요 조작에서 기계식 연결을 전자신호 기반으로 전환하는 방식으로, SW 중심의 정밀 제어의 시스템 통합을 가능케 하는 SDV 고도화의 핵심 기술이자, 정밀 제어가 요구되는 L3 이상 자율주행 기능 구현에도 필수적인 기술로 평가됨
 - 이번 모터쇼에서는 brake·steering·axle 등 개별 부품 단위 기술은 물론, 새시 전체를 통합 제어하는 Chassis by-wire 기술도 함께 전시되며 차량 제어 아키텍처 전환 흐름을 보여주는 대표 사례로 주목

③ 중국 업계의 강점인 가격대·차형·파워트레인 등의 다양성은 더욱 강화 중

| 배경 | 글로벌 자동차 제조사가 중·고가, 중형(C세그먼트) 이상 라인업에 집중하는 반면 중국 자동차 제조사는 모든 가격대와 세그먼트를 포괄하는 점이 장점임. 이번 모터쇼에서는 이러한 가격·차형 다양화 전략이 더욱 강화되는 양상이 나타남
 * (중국 업계 가격대 구분) 엔트리급 10만 위안(약 1,900만원) 이하, 중급 10~20만 위안(1,900~3,800만원) 이하, 중고급 20~30만 위안(3,800~5,700만원) 이하, 고급 30만 위안(5,700만원) 이상

- 중국 업계는 BEV·PHEV에서 엔트리급부터 플래그십까지 가격대별 라인업을 이미 폭넓게 갖추고 있으며, 이번 모터쇼에서는 제조사 단위에서의 세부 가격대별 라인업 확장 시도가 확인됨
 - (프리미엄 라인업) BYD는 Denza·Yangwang 등 브랜드에서 고급 차량을 출시하는 한편 메인 브랜드 BYD에서도 고급 콘셉트카 'Dynasty-D'(40만 위안 이상) 전시, Geely는 Zeekr 브랜드에서 'Zeekr 9X'(30만 위안대) 전시
 - (중저가 라인업) 고가 차량이 중심인 NIO는 Onvo, Firefly 브랜드를 신설하여 엔트리-중급 라인업 확장 시도
- 최근 자국 시장 내 수요가 높은 SUV를 중심으로 다양한 차종이 전시되었는데, 이중 특히 픽업트럭이 아시아·중남미·오세아니아 등 시장 수출 전략 차종으로서 주목받음
 - * 총 104종의 신차 승용차 중 SUV는 54종, 세단은 37종, MPV는 8종, 스포츠카는 5종(谈思汽车)
 - Geely, GWM는 이미 아시아 시장에 픽업트럭을 판매하고 있으며 Chery, GAC, Nissan-Dongfeng 등은 신형 픽업트럭 신차 모델을 전시하며 글로벌 수출 계획을 제시
 - 한편, Chery 및 SAIC는 1단계(제품 수출, 해외 판매 채널 구축), 2단계(해외 생산시설 확보)를 넘어 해외 R&D센터를 통한 글로벌 표준 대응 라인업을 구축한다는 3단계 수출 전략을 발표하기도 함

- BEV의 단점으로 지목되는 충전 불편 및 짧은 주행거리 등에 따른 대안으로 PHEV가 주목받고 있는데, 특히 BEV와 유사성이 높은 EREV에 대한 中 업계의 관심도가 높았음
 - AITO, Li Auto, BYD 등이 상품성이 높은 차량을 출시하여 PHEV(EREV 포함)에 대한 중국 소비자 선호도가 증가했으며 이에 Geely, Chery와 Nissan, VW 등도 PHEV 모델을 다수 전시
 - * 총 104종의 신차 승용차 중 BEV는 59종, PHEV(非 EREV)가 25종, EREV가 16종(谈思汽车)
- 한편, 전반적인 전동화 흐름 속에서도 일부 기업은 내연기관 및 대체연료 기술에 대한 노력도 소개
 - BYD, GWM, Geely 등은 수평대향엔진, V8 엔진 등 고성능 내연기관차에 주로 적용되던 내연기관 기술 성과를 전시하여 자사 내연기관 부문의 경쟁력을 지속적으로 부각
 - * (수평대향엔진) BYD('25.3월)에 이어 Chery, GWM도 이번 모터쇼에서 수평대향엔진을 전시했는데 특히 Chery는 고성능차가 아닌 소형 EREV 차량에 적용할 예정임
 - * (V8 엔진) GWM은 자체 개발한 4.0T V8 엔진, 이를 탑재한 TANK 300 모델을 전시
 - Geely는 가솔린과 메탄올을 함께 연료로 사용할 수 있는 EREV 시스템과 e-Fuel 생태계 구상을 공개하였고 Chery는 수소 엔진을 전시하며 전방위 전략을 시도

| keyword - EREV | 엔진이 구동에 직접 관여하지 않는 직렬형 PHEV를 Extended Range EV로 부름. EREV 외 PHEV는 엔진이 구동에 직접 관여하며 HEV의 연장선에 있다면 EREV는 BEV의 연장선에 있어 운용 철학에 차이가 있음

| keyword - 수평대향엔진 | 수평대향엔진은 실린더를 수평으로 배치하여 높이가 낮고 폭이 넓은 구조. 낮은 무게 중심 및 공기저항·진동 저감에 장점이 있으나 엔진 효율이 낮고 정비가 어려운 단점이 있어 소수 고성능 내연기관차 등에 한정적으로 적용되어 왔음. 최근 일부 中 자동차 제조사는 PHEV의 상품성 개선을 위한 수단 중 하나로써 수평대향엔진에 주목. 이를 중국 업계의 보편적 추세라고 보기는 어려우나 Chery가 과거와 달리 고성능 내연기관차가 아닌 소형 EREV 차량에 수평대향엔진을 탑재할 예정이라는 점은 특기할 만함

Ⅰ '25년 상하이 모터쇼에서 관찰된 기술·제품 트렌드 요약 Ⅰ

트렌드	핵심 기술 요약	주요 기업 사례
①전동화 기술 고도화	MW급 초고속 충전기	Huawei, Zeekr
	800V 고전압 아키텍처(배터리 시스템): (고급 전기차→중저가 전기차 확산)	NIO, Xpeng, Zeekr 및 Leapmotor, Changan, GAC-Aion, Chery 등
	차세대 배터리(LFP, 나트륨, 전고체)	CATL(LFP, 나트륨), BYD·Geely(전고체)
②자율주행·SDV 기술 경쟁 대두	L2+ 자율주행은 여전히 차별화 핵심 요소로 작용, 기업들은 안전성 강조	대부분의 자동차 제조사, Audi는 내연기관차에 Huawei 자율주행 시스템 탑재
	L3·L4 자율주행 상용화 로드맵 발표	(L3) Huawei, BYD, Zeekr, Li Auto, Xpeng 등 (L4) Pony.ai, Momenta 등
	디지털 콕핏 확산	Intel, Banma, iFlytek, Neusoft, Autolink 등
	by-wire 기술 전시 확산	BYD, NIO, Continental, Schaeffler 등
③중국 제조사 제품 전략 다변화	전 가격대, 전 차종 라인업 확대	BYD, Geely, NIO
	픽업트럭(수출 염두), MPV 등 라인업 강화	(MPV) Xpeng, Li Auto, FAW, GWM 등 (픽업트럭) Chery, GAC, Nissan-Dongfeng
	PHEV(EREV 등) 라인업 확대, 내연기관 기술 개발 병행(수평대향엔진, V8 엔진 등) 등 전방위 전략	(PHEV·EREV) BYD, Li Auto, AITO 등 (수평대향엔진) BYD, Chery·GWM (대체연료) Geely

자료: 저자 작성

3. 중국 자동차 산업·기술 생태계 구조 변화

④ 중국 자동차 산업·기술 생태계에서 ICT 기술기업의 위상 증대 중

| 배경 | 중국 자동차 시장에서는 자율주행, SDV 등이 새로운 제품 차별화 요소로 부상하면서 ICT 기술기업 등 비전통적인 플레이어의 영향력이 확대되고 있음. 특히, 자율주행·SDV 구현의 핵심 요소인 반도체 등 첨단 기술 영역에서 미국의 對중국 기술 제재를 극복하려는 중국 자국 기업의 노력이 본격화되며 이들의 성장이 가속되고 있음. Tier 0.5~1로의 전환을 시도하는 Huawei가 대표 사례임. 한편, 주요 자동차 제조사는 ICT 기술기업 의존도를 낮추기 위해 자체 자율주행 시스템, 차량용 반도체 등의 개발에 나서고 있음

- **中 업계 경쟁 중심이 기존 성능 지표에서 자율주행·SDV 기술력으로 이동하고 있고, 對중국 기술 제재로 기술 자립 필요성이 부각되며 중국 현지 ICT 기술기업의 생태계 내 영향력이 빠르게 확대**
 - 중국 ICT 기술기업 중 특히 Huawei(자율주행·콕핏 등 전반), Horizon Robotics와 Black Sesame(AI칩 등), SemiDrive(디지털 콕핏), Momenta(L4 자율주행) 등의 생태계 내 위상이 확대 중
 - * Huawei는 중국 내 자동차 제조사 80%가 자사 자율주행 시스템(ADS)을 채택했다고 주장하며 지배력을 과시
 - * Horizon은 Chery, Bosch, Continental 등과 협력해 자율주행 시스템용 반도체(SoC)를 개발 중
 - * SemiDrive는 中 스마트 콕핏용 칩 점유율 1위로 최근 獨 완성차사와 납품 계약을 체결한 것으로 알려짐
 - 이번 모터쇼에서 ICT·SW·부품 기업 전시 면적은 10만㎡(전시장 약 1/3)에 달했는데, 이는 중국 자동차 부품 생태계의 성장과 함께 기술기업의 생태계 내 위상 강화를 상징적으로 보여줌
- **그러나 일부 자동차 제조사는 기술기업과의 협업을 추진하면서도 의존도 증가 우려를 해소하기 위해 자율주행 시스템 및 차량용 반도체의 내재화를 추진 중**
 - BYD는 프리미엄 브랜드 Fangchengbao에 Huawei 자율주행 시스템을 도입하면서도, 독자 시스템인 Di Pilot (God's eye)를 개발해 전 차종에 적용할 계획이며 '25~'26년 내 L3 자율주행차를 출시할 예정임
 - BYD, Xpeng, NIO 등은 고성능 자율주행 구현을 위해 Nvidia 칩셋 등을 채택하고 있으며, 동시에 차량용 반도체 내재화를 위한 독자 설계 및 기술 확보 노력을 병행 중
 - * Xpeng은 자체 개발한 AI칩 Turing을 자사 차량 G7에 탑재해 '25.6월 출시했으며 '25년형 G9에도 탑재할 예정임. 또한 VW의 중국 전용 모델에도 '26년에 자사 AI칩 Turing을 납품할 계획이라고 밝힘

⑤ 글로벌 자동차 제조사, 對중국 전략을 '현지화' 중심으로 전환

| 배경 | 글로벌 제조사의 중국 시장 점유율은 하락 추세임. 이는 중국 시장의 빠른 전동화 전환, 각종 첨단 기능에 대한 중국 소비자 수요에 중국 브랜드가 기민하게 대응한 결과임. 글로벌 제조사는 중국 시장 점유율을 제고하기 위해 디자인에 현지 수요를 반영하고 현지 기술기업과의 협력 및 현지 자원 활용을 확대 중임. 그러나 이러한 전략은 주로 중국 시장 공략을 위한 것으로 글로벌 시장에는 본사 주도로 개발한 디자인·기술 활용 등이 우선시되고 있음

- **독일·일본계 자동차 제조사는 이번 모터쇼에서 중국 전용 차량 플랫폼 개발, 현지 기술 채택 및 현지 지사 역량 활용 등을 중심으로 한 현지화 전략 강화 방향성을 명확히 제시**
 - (VW) ①중국 전용 플랫폼 CEP와 아키텍처 CEA에 기반한 차량 3종 공개, ②'30년까지 중국용 전기차 30종 출시 계획 발표, ③EREV 차량 최초 공개, ④中 Horizon Robotics와의 합작사 Carizon을 통해 중국 맞춤형 자율주행 시스템 자체 개발, 향후 VW 차량에 탑재할 계획
 - (Audi) ①중국 전용 전기차 브랜드 'AUDI'를 선보이고 ②'25.下 출시 예정인 내연기관차 모델 A5L에 Huawei의 L2+ 자율주행 시스템 ADS 3.0을 탑재할 계획
 - (BMW·Honda 등) 중국산 AI인 Deepseek를 탑재한 차량을 전시하며 현지 기술 수용범위를 확대
 - (Toyota) ①중국 전용 모델 개발 권한을 일본 본사에서 중국 지사로 이관, ②Huawei 스마트 콕핏을 자사 차량에 최초 탑재, ③GAC-Toyota 브랜드 전략 모델 bZ7와 Lexus 브랜드 신형 ES 전시

- (현대차그룹) 이번 모터쇼에는 불참했으나 '25.4월 ①중국 전용 전기차 Elexio 발표, ②'27년까지 중국 전용 전기차 6종 출시 계획, ③중국 생산 차량 年 10만대 수출(아시아·중남미 등 대상) 목표 등을 발표
- 또한, 현지 전용 모델을 중심으로 제품 디자인 등에 중국 소비자 수요를 적극 반영
 - Toyota bZ7, Nissan N7, Audi E5, VW ID.ERA 등은 다음과 같은 중국 소비자 수요 특화 디자인 적용
 - * ▲전장 길이와 휠 베이스 확장, ▲냉장고·대형 좌석 탑재를 통한 공간 활용성 제고, ▲조명·향기·음악 연동 등 개인화된 승차 경험, ▲대형 디스플레이 중심의 디지털 인터페이스 제공 등
- 그러나 글로벌 제조사는 중국 현지 기술 적용 등 현지화 전략을 강화하고 있으나, 글로벌 시장 전략은 이원화하고 있으며 전면적인 기술 통합은 지양하는 흐름
 - Honda는 중국 전용 모델과 글로벌 모델 간 기술 체계를 분리 적용하겠다고 밝혔으며, VW은 글로벌 SW 플랫폼은 독일 본사가 개발을 주도하되 중국 시장은 합작사 Carizon을 통해 별도 대응한다는 전략을 제시

Ⅰ '25년 상하이 모터쇼에서 관찰된 산업·기술 생태계 구조 변화 트렌드 요약 Ⅰ

트렌드	핵심 기술 요약	주요 기업 사례
④기술기업 중심 생태계 재편	생태계 내 ICT 기술기업 위상 확대, 자동차사의 자율주행 시스템·반도체 등 내재화 노력	Huawei, Horizon Robotics, SemiDrive, Neusoft, Banma, Black Sesame
⑤글로벌 제조사 중국 전략	중국 전용 플랫폼·모델 개발, 중국 현지 기술기업과 협업 확대, 중국·글로벌 시장향 제품에 대한 기술 이원화	VW, Audi, BMW, Toyota, Honda, Nissan 등

자료: 저자 작성

4. 시사점

- » '25년 상하이 모터쇼는 中 자동차 산업 변화가 복합적으로 드러난 사례로, 중국이 첨단 기술 테스트 베드로 진화 중이란 점에서 글로벌 기술 경쟁 방향의 가늠자로도 볼 수 있음
- 이번 모터쇼는 中 자동차 산업이 기술·구조 양면에서 전환기에 진입했음을 확연하게 보여준 것으로 평가
 - 전동화, 자율주행·SDV, 차종·파워트레인 다변화 등 복합적인 트렌드가 동시에 전개되며 개별 기술 발전을 넘어 산업 구조와 경쟁 방식 전반의 전환이 본격화되고 있음
- 중국 자동차 업계 경쟁 축은 전동화 성능에서 자율주행·SDV 관련 기능으로 옮겨가고 있음
 - 자율주행 기능과 디지털 콕핏 간 실시간 연동, 영역(Zonal) 기반 및 중앙집중형 전기·전자 아키텍처의 구현, OTA 기반 기능 개선 등이 차별화 요소로 부상
- 글로벌 제조사들도 중국 시장 대응 차원에서 현지 기술·디자인 채택을 늘리고 있으며, 이 과정에서 중국 산업의 일부 강점이 글로벌 자동차 산업 전반에도 영향을 미칠 가능성이 있음
 - 예를 들어 中 현지 업체는 AI 기반 차량 개발, 유사 개방형 혁신 시스템 도입 등을 통해 개발 주기를 단축하고 있으며, 글로벌 제조사도 중국 시장에서 中 기술기업 등과 협력해 점진적인 체계 전환을 시도
 - * '25.2월 Bain&Company에 따르면 레거시 제조사의 차량 개발주기가 48~54개월인 반면 신형 제조사는 24~30개월임. 나아가서 Li Auto·Xpeng 등 중국 신형 제조사는 18개월 이하로 보고됨(亿欧汽车)
 - 이는 중국이라는 특정 지역의 기술·시장 전략 변화가 글로벌 자동차 제조사의 가치사슬과 제품 설계 전략, 개발 체계 등에 직·간접적인 영향을 미칠 수 있다는 점에서 주목할 만함
 - * 다만 중국 자동차 산업은 거대 내수시장, 상대적으로 유연한 정책 환경 등 고유 구조에 기반하고 있어 타국에 동일 모델을 적용하는데 한계가 존재하며, 기술 실현성·안전성·규제 등과의 정합성도 함께 고려되어야 함

*본 원고는 한국자동차연구원의 공식적인 입장이 아닌 저자 개인의 견해를 반영하고 있습니다.

I '25년 상하이 모터쇼에서 관찰된 주요 중국 자동차 제조사 동향 I

기업	전동화 기술	자율주행·SDV 기술	제품 전략 다변화
BYD	- (급속충전) 1000V 고전압 아키텍처, MW 플래시 충전 기술 - (배터리) 전고체 배터리(에너지밀도 500wh/kg)를 Sealion 7에 탑재	- (자율주행) 자체 자율주행 시스템 Di Pilot(God's eye) 개발. '25~'26년 내 자체 개발한 L3 기술을 적용한 차량을 출시 예정 - (바이와이어) Chassis-by-wire	- (가격) 프리미엄 브랜드 창설, 메인 브랜드 BYD에도 고급 라인업 확대 - (파워트레인) ①자국 PHEV 시장 주도, ②'25.3월 Yangwang U7에 中 제조사 최초 수평대향엔진 탑재
Geely	- (급속충전) Zeekr 브랜드 1.2MW 충전기 발표, 900V 고전압 아키텍처 - (배터리) 전고체 배터리에 200억 달러 투자 계획 발표	- (자율주행) Zeekr 9X('25년 내 양산 예정)에 L3 기술 일부 적용·시연 - (콕핏) 스마트 콕핏 전시, Link&Co·Zeekr 등 브랜드 플래그십 모델에 초대형 디스플레이 탑재	- (파워트레인) ①메탄올 기반 중형 트럭용 EREV 시스템 전시, ②e-Fuel 생태계 구상 공개, ③0.02mm 초박형 전기강판
Changan	- (배터리) 전고체 배터리(에너지밀도 400wh/kg)를 발표, 전기차와 플라잉카에 탑재할 예정	- (자율주행) '26년 L3, '28년 L4 달성 목표	- (파워트레인) ①분사압 500bar EREV 엔진 전시, ②내연기관 포함, 다양한 파워트레인 라인업 지속 강화
Chery	- (급속충전) 800V 고전압 아키텍처 (중저가 차량에 적용) - (배터리) 전고체 배터리 개발 중 (에너지밀도 400wh/kg, '27년 양산 목표)	- (자율주행) '26년 L3 기술 양산 목표 - (콕핏) AI 스마트 콕핏 적용 차량 전시(자율주행 기능을 포함하여 OTA 가능)	- (차종) Jetour 브랜드 픽업트럭 捷想者(2.3T 디젤엔진+8AT) 전시 - (파워트레인) ①EREV 수평대향엔진 ('26.上 소형차 QQ 적용 예정), ②하이브리드 전용엔진, ③수소 엔진(최대 출력 124kW) 전시 - (수출) 해외진출 3.0 전략 발표
GAC	- (배터리) '26년 전고체 배터리 양산 목표	- (자율주행) ①Huawei ADS 4.0 활용, ②Didi와 L4 로보택시 개발	- (차종) 콘셉트 픽업트럭 Pickup 01 - (파워트레인) EREV 확대
GWM	- (급속충전) Starcharge와 제휴해 급속충전 인프라 및 가상 발전소 플랫폼 등 공동개발 추진	- (자율주행) L2+ NOA 기술 전시 및 향후 L3로의 고도화 계획 제시	- (파워트레인) ①이륜차용 수평대향 엔진 전시, ②4.0T V8 엔진 전시 (P2 하이브리드 시스템, 9AT)
SAIC	- (배터리) ①MG 브랜드 콘셉트카 Cyber X 전시: Cell-to-Body 구조로 반고체 배터리도 적용 가능 ②전고체 배터리 양산 계획 발표 ('25년 말 고체 배터리 양산, 신형 MG4에 탑재하고 '27년 전고체 배터리 Guangqi 출시 예정)	- (콕핏) IM 브랜드 AI 콘셉트 콕핏 전시 - (바이와이어) IM 브랜드 Chassis-by-wire 기술 전시	- (수출) Glocal 3.0 전략 발표 * 해외 생태계 활용, 글로벌 기준에 부합하는 L2 자율주행 기술 적용, 3년간 17개 신모델 수출 목표 - (기타) Huawei와 Shangjie 브랜드 신설('25년 가을 발매 예정)
NIO	- (급속충전) 900V 고전압 아키텍처 (급속충전 및 배터리 교환 가능) - (배터리) 반고체 배터리(에너지밀도 360wh/kg)를 ET9에 탑재, 전시	- (자율주행) Nvidia 칩 대체를 위한 자체 개발 5nm칩 Shenji NX9031 - (콕핏) 자체 개발한 인텔리전트 차량 OS, 새시 등	- (가격) Onvo·Firefly 브랜드 신설, 엔트리-중급 라인업 확장 시도
Xpeng	- (급속충전) 800V 고전압 아키텍처	- (자율주행) ①자체 개발 AI칩 Turing 자사 신차 및 '26년 VW 中 모델에 탑재할 계획, ②차량용 LLM 고도화 - (콕핏) Huawei와 빛 추적 파노라마 AR-HUD 공동개발	- (차종) MPV Xpeng X9 - (기타) ①휴머노이드 로봇 Iron(자사 공장 내 실증 중, '26년 대규모 양산 목표), ②모듈형 플라잉카 Land Air Carrier 전시 ('26년 양산·인도 목표, 가격 약 3.8억원 미만 예정)
Li Auto	- (급속충전) 800V 고전압 아키텍처	- (자율주행) 완전한 E2E 자율주행 구조로 전환 발표(MindVLA) - (콕핏) 멀티모달 AI 에이전트 기반 인터페이스 고도화	- (파워트레인) 자국 EREV 시장 주도 - (차종) 고급 MPV MEGA Ultra

주: 1) 단 일부 중국 기업은 '반고체' 배터리를 '전고체'로 명명하여 기술 수준을 과장했을 가능성이 있음

2) 화색 음영으로 표시한 기업은 중국 신형 제조사

자료: 저자 정리

Ⅰ '25년 상하이 모터쇼에서 관찰된 주요 중국 자동차 부품, 기술기업 동향 Ⅰ

기업명	주요 기술, 제품 동향
CATL	<ul style="list-style-type: none"> - (LFP 배터리) 2세대 LFP 배터리 Shenxing을 발표, 최대 충전 속도 12C, 출력은 최대 1.3MW - (나트륨 배터리) 고전압·저전압 배터리 Naxtra를 발표. 에너지밀도는 175Wh/kg이며 '25.12월 양산 예정으로, 나트륨을 사용해 공급망 리스크를 낮추고 저온 성능과 안전성을 확보할 수 있음. - (Dual-power 배터리 팩) 2개의 배터리를 하나의 팩에 병렬형으로 통합한 Freevoy를 발표. 운전자의 주행 습관이나 주행 환경에 따라 맞게 각기 다른 배터리를 선택적으로 활용
Huawei	<ul style="list-style-type: none"> - (전동화①) 대형 상용차용 MW급 초고속 충전 솔루션을 발표. 액체냉각식으로 출력은 최대 1.44MW. 충전 케이블 무게는 기존의 3분의 1 수준(2.5kg)으로 경량화함 - (전동화②) 기존 구동 시스템 Drive One을 개선, '25년 내 BEV·EREV 1kWh 당 10km 이상 주행효율 목표 - (자율주행) 자율주행 시스템 ADS(Qiankun) 4.0 버전 공개, 고속도로 내 L3 주행 '25년 내 상용화 예정 - (콕핏) 최신 디지털 콕핏 Harmony Space 5 공개, LLM 등 AI 기술을 활용해 음성제어 정밀도 개선 - (생태계 전략) Harmony OS, 자체 AI칩 Ascend, 자율주행 SW ADS를 통합한 All in 1 생태계 구축 중. 이는 차량 SW 및 HW 전 영역을 수직 통합하는 전략으로, 직접 자동차 제조는 하지 않되 과거 PC 산업의 Windows+Intel 구조처럼 'Huawei Inside' 프리미엄 생태계를 지향
Banma	<ul style="list-style-type: none"> - (콕핏) 스마트 캐빈 E2E 프레임워크와 시나리오별 대화형 인터페이스를 구현 * 내장·배선 변경 없이 기존 차량 시스템과 연동해 컴퓨팅 성능, OS 등을 업그레이드할 수 있는 AI Box 전시
Neusoft	<ul style="list-style-type: none"> - (SDV①) A³ 航行泊 플랫폼 전시: 콕핏, 계기판, 주행, 자동주차 기능을 SoC에 통합 - (SDV②) AI 통합 솔루션 NeuMind: 차량의 인지, 판단, 제어 등에 필요한 AI를 통합 - (SDV③) 글로벌 인포테인먼트 솔루션 OneCoreGo 6.0 전시: 기존 내비게이션, AR 내비게이션, 차량 앱스토어에 더해 In-car 결제 시스템, AI 기반 인터렉션(대화형 UX)을 통합한 플랫폼 출시
Horizon Robotics	<ul style="list-style-type: none"> - (자율주행①) 도심 지역 자율주행 시스템 Horizon Super Drive 발표 * 자체 개발한 Journey 6P 칩을 활용, E2E 기술을 적용한 L2 자율주행 기능을 구현 * Chery가 Horizon Super Drive를 탑재한 양산차를 '25년 9월 발매할 예정 - (자율주행②) 글로벌 Tier1(Bosh, Denso, Continental)과 협업 상황 발표 * Bosch는 Horizon Robotics의 칩을 활용해 E2E 자율주행 개발, Continental과 Horizon Robotics 합작사 智驾大陆는 3종류의 ADAS 시스템 발표
SemiDrive	<ul style="list-style-type: none"> - (콕핏) Deepseek, Alibaba Qianwen 등 오픈소스 LLM을 연동해 차량 AI 서비스 강화, 또한 Google Android OS를 사용한 콕핏 데모를 공개하여 글로벌 진출도 모색 * 중국 내 스마트 콕핏 칩 점유율 1위(중국 자동차 제조사 90% 이상이 제품을 채택한 것으로 알려짐), Nikkei에 따르면 SemiDrive는 한 獨 자동차사에 SoC 납품을 확정하며 글로벌 진출을 시작했다 함
Black Sesame Intelligence	<ul style="list-style-type: none"> - (콕핏, 자율주행①) Intel과 디지털 콕핏, 자율주행 기술 플랫폼을 공동개발 * 양사는 Black Sesame의 자율주행칩 华山 A2000과 컴퓨팅칩 SoC 武当 C1200, 그리고 Intel의 SDV SoC와 Arc GPU에 기반하여 플랫폼을 개발 - (콕핏, 자율주행②) Dongfeng, Joynext(宁波均联智行)과 디지털 콕핏, 자율주행 시스템 공동개발 합의 * Black Sesame 武当 C1296칩(7nm)을 사용, '25년 내 양산을 시작해 Dongfeng의 양산차에 탑재
Pony.ai	<ul style="list-style-type: none"> - (L4 자율주행) 자체 개발한 7세대 로보택시 솔루션을 발표, 해당 시스템을 적용한 로보택시 3종 공개 * 로보택시 3종은 Toyota bZ4X, BAIC Arcfox αT5, GAC Aion의 霸王龙기반. '25년 양산 예정
Kargo Power	<ul style="list-style-type: none"> - (L4 로보트럭) 중장비 운송용 KargoBot Space 전시 (차량 25만 위안, 배터리 교환 서비스 5만 위안) * 상용차 최초로 Hesai Technology LiDAR AT1440과 Horizon Robotics 자율주행칩 Journey 6p (1120 TOPS 이상)을 탑재하여 L4 대응(조종석을 없애 화물 탑재량 25% ↑, 적재하중 10% ↑) * 또한 CATL의 대형 트럭용 배터리 교환 솔루션 Qiji 적용, CATL 배터리 교환 네트워크 이용 가능
Zhuoyu (卓驭; 구 DJI Car)	<ul style="list-style-type: none"> - (자율주행) 자체 솔루션 ClixPilot을 통해 업역 확대 시도 중, '25년 파트너사 확대가 순조롭게 진행 * '25년 BYD 자율주행 시스템 Di Pilot(God's eye)에 스테레오 비전 알고리즘을 제공하며 활기 - (드론) BYD와 차량 내 드론 탑재·제어 시스템 Spirit Kite(Lingyuan) 개발, 파트너사 8개 추가 * Spirit Kite 옵션가격은 1.6만 위안(약 300만원)임 * 파트너사: BYD, VW, Chery, GWM, SAIC-GM-Wuling, FAW, Dongfeng, Audi, BAIC

자료: 저자 정리

Ⅰ '25년 상하이 모터쇼에서 관찰된 글로벌 자동차 제조사 중국 전략 동향 Ⅰ

기업명	전략 내용	중국 내 협력 기업
VW	<ul style="list-style-type: none"> - (판매 전략 등) 향후 3년 내 내연기관차·신에너지차를 포함한 20종 이상의 신차를 출시해 중국 시장 점유율 확대 목표 - (전동화) 중국 현지 전용 전동화 플랫폼 CEP 개발 및 EREV 모델 최초 공개 - (자율주행·SDV) Horizon Robotics와의 합작사 Carizon이 개발한 중국 전용 ADAS 시스템을 발표, '26년 도심NOA(L2+ 수준의 자율주행 기능)를 양산차에 적용할 계획 * 단 글로벌 SW 플랫폼은 독일 본사 개발을 주도하고 중국 시장 대응은 Carizon 기술로 이원화 	Horizon Robotics 등
Audi	<ul style="list-style-type: none"> - (판매 전략 등) 중국 전용 브랜드 'AUDI' 신설 * 디자인, 설계 전반에서 기존 Audi 차량의 패밀리룩을 배제하고 중국 제조사 차량 스타일과의 유사성을 높여 중국 젊은 소비자층 공략 및 이미지 쇄신을 추진 - (자율주행·SDV) Huawei의 L2+ 자율주행 시스템 ADS 3.0을 일부 내연기관차에 탑재 	Huawei 등
BMW	<ul style="list-style-type: none"> - (판매 전략 등) 미래 전략 모델 시리즈(Neue Klasse)의 중국 버전 차량 출시(iX3, '26년 생산) - (자율주행·SDV) ①Alibaba Tongyu Qianwen LLM 모델과 Banma 스마트 콕핏 플랫폼을 통합한 차세대 AI 기반 사용자 경험(UX) 시스템 공동개발, ②중국 시장 전용 인포테인먼트 시스템 iDrive X를 공개, Deepseek의 LLM을 활용해 어시스턴트 기능 및 음성 인터페이스 정밀도 향상 	Alibaba, Banma, Deepseek 등
Toyota	<ul style="list-style-type: none"> - (판매 전략 등) ①중국 시장용 제품 개발 권한을 본사에서 중국 지사로 이관하고 GAC와 협력 강화, ②단독 출자로 상하이에 Lexus 브랜드 전기차·배터리 공장 신설('27년 생산 개시, 연 생산 10만대), ③중국 전략 모델 Toyota bZ7, Lexus ES 페이스 리프트 모델 전시 - (자율주행·SDV) ①Huawei Harmony OS 기반 스마트 콕핏을 탑재하고 차세대 AI 음성비서 공동개발 중, ②Momenta의 고정밀 지도 비의존 자율주행 시스템(L2+) 탑재, ③Xiaomi의 AI+IoT 생태계(Miot 플랫폼)와 글로벌 자동차 제조사 중 최초로 전략적 파트너십 체결 	Huawei, Momenta, Xiaomi, GAC 등
Honda	<ul style="list-style-type: none"> - (판매 전략 등) 중국 전용 모델 Ye GT: 중국 내 연구개발 및 생산 중심의 현지화 BEV 전략 제시 - (전동화) CATL과 Cell-to-Body 플랫폼 및 LFP 배터리 공동개발 진행 - (자율주행·SDV) ①Momenta와 고정밀 지도 비의존 ADAS 시스템 공동개발, ②Huawei의 3D 곡면 디스플레이 Xscene 탑재, ③Deepseek의 AI를 활용해 인터페이스, 사용자 대화형 UX 고도화 	Momenta, Huawei, Deepseek, CATL 등
Nissan	<ul style="list-style-type: none"> - (전동화·판매 전략 등) ①Nissan 최초의 PHEV 픽업트럭 Frontier Pro 공개('25. 下 양산 예정, Nissan 최초로 중국에서 설계·개발한 전략 모델), ②'27년까지 총 10개의 신에너지차 출시 계획 - (자율주행·SDV) '안락함'을 강조한 Dongfeng-Nissan의 BEV 세단 N7 출시 * Dongfeng-Nissan이 개발한 Tianan 아키텍처 기반으로 AI 서스펜션, Nissan OS 등 활용 * 참고로 모터쇼에서 Dongfeng은 자체 E/E 아키텍처, LLM, OS 등 SDV 기술력을 집중 홍보 	Dongfeng, Momenta 등
현대차 그룹	<ul style="list-style-type: none"> - (판매 전략 등) ①이번 모터쇼에는 공식 참가하지 않았으나, 개최 직전 중국 BEV 신모델 Elexio를 발표하고 중국 시장 전용 라인업 전략을 공개하며 중국 시장에 대한 적극적 재공략 의지를 표명함 ②'25년부터 중국 생산 차량을 연간 10만대 중남미·아시아·중동·아프리카 등 시장에 수출할 계획이며, 상하이 R&D 센터에서 개발한 일부 기술도 수출 차량에 적용될 계획 - (전동화) 향후 BEV, PHEV, EREV를 포함한 신에너지차를 매년 출시하여 현지 전동화 라인업 강화 - (SDV) 현지 SDV 수요에 대응하기 위해 상하이에 첫 해외 디지털 R&D 센터를 설립 * 중국 Thundersoft(인포테인먼트), Jianzhi Robotics(자율주행 부품)와의 협력하여 중국 시장 맞춤형 SDV 플랫폼·E/E 아키텍처 등의 개발을 추진 중 	BAIC, Thundersoft, Jianzhi Robotics 등

주: 글로벌 제조사는 중국 SW 기술은 중국 시장용 모델에만 적용하고, 글로벌 모델에는 본사에서 개발하는 SW 기술을 적용해 기술 전략을 이원화
 자료: 저자 정리