

2025 상하이 모터쇼의 의미와 시사점

요약

2025년 상하이 모터쇼는 중국 시장에서 수많은 업체가 치열하게 경쟁한 결과를 잘 보여주었다고 여겨진다. 모터쇼를 통해 다양한 차종에서 수많은 업체들이 다양한 모델을 출시하여 치열한 경쟁 양상을 보여주었고, 높은 수준의 디자인과 품질 이지만 가격이 매우 저렴한 제품들을 선보이면서 중국 전기차의 경쟁력을 잘 드러냈다. 모터쇼에 출품한 중국 독자 브랜드들의 자동차는 단순 외관뿐만 아니라 내부 디자인이나 품질 차원에서도 글로벌기업에 비해 손색이 없었으며, 초대형 디스플레이를 장착하여 엔터테인먼트나 커넥티드 기능에서는 오히려 글로벌기업에 앞선 느낌을 주었다. 스마트 모빌리티로의 진화는 중국 기업들이 세계 시장을 선도하고 있음을 보여주었는데, 중국의 자동차업체뿐 아니라 자율주행 시스템, 소프트웨어, 반도체 및 관련 부품 등 강력한 관련 생태계 업체 모두 이번 모터쇼에 참여했다. 자동차업체들은 사업 영역을 로봇이나 UAM과 같은 다른 모빌리티 영역으로도 확장하고 있는 모습을 보여주었다. 전고체나 소듐 전지, 차세대 고집적 전지 등과 같은 차세대 전지가 출시되었고, 배터리의 효율적 차량 장착과 관련한 해결 방안도 제시되었다. 또한 화웨이는 핵심부품이나 자율주행 시스템 등 공급업체의 역할뿐 아니라 다양한 협력 모델을 통해 전기차 생산에서 영역을 확대하고 있는 모습도 보여주었다. 상하이 모터쇼에서 나타난 중국 전기차의 압도적인 가격경쟁력, 디자인 능력 및 품질 수준의 향상, 자율주행이나 스마트 모빌리티로의 이행 선도, 높은 차세대 전지 기술 등에 직면하여 우리 자동차산업은 이에 대응하는 전략이 필요한데, 이를 위해 중국 내에서 생산 및 판매를 지속해야 가능할 것으로 판단된다. 이는 현지에서 중국업체와의 경쟁을 통해 해결책을 찾아 나갈 수 있고 중국이 가진 강점을 활용하는 데 유리하기 때문이다.

2025년 상하이 국제 자동차공업 전시회가 2025년 4월 25일에서 5월 2일간 상하이국가전람센터에서 열렸다. 이번 전시회는 101만 명이 관람했고, 해외 관중만 해도 97개 국가 및 지역에서 6만 3,000명이 방문했다. 또한 1,366대의 차량이 전시되었고 163대 신차가 처음으로 선보였다. 이전 전시회에 비해 규모가 크게 늘었고, 전시 면적도 36만m²로 사상 최대치를 기록했다. 세계 주요 자동차 전시회가 위축되는 가운데 중국의 자동차 전시회만 수많은 기업이 참여하고, 주요 관계자들의 관심을 가장 많이 받는 전시회가 되었다. 이번 전시회는 전기차(BEV+PHEV)가 전체의 70%를 넘어서 지난 전시회의 40%대에 비해 크게 늘었는데, 세계적인 전기차 캐즘 이 유행어가 되고 있지만 적어도 중국은 전기차

로의 빠른 전환을 보여주는 것이라 하겠다. 이번 상하이 모터쇼는 단순히 전기차로의 전환뿐 아니라 자율운행차로의 전환과 더불어 다양한 업체들이 치열하게 경쟁하는 중국 시장에서 다양한 차종과 모델들이 끊임없이 생겨나고 있고, 각자 나름의 경쟁력을 확보하기 위해 독자적인 특색을 보여주기 위해 노력하고 있음을 알 수 있었다. 자동차업체뿐 아니라 부품업체들도 다수 참여했는데, 특히 자율주행 시스템이나 관련 부품업체들이 다수 참여하여 자동차업체와 협력관계 형성에 관심을 보였다. 특히 이들 분야에서 중국업체들의 부상이 크게 눈에 띠었다. 이번 모터쇼에는 우리의 현대기아차는 참여하지 않았지만, 참관단을 보내 주요 업체의 변화 양상을 관찰하도록 했다.

1. 다수의 브랜드가 치열하게 경쟁

중국 시장에는 다수의 자동차 브랜드 판매가 이루어지고 있다. 외자계 브랜드가 중국에서 생산 및 판매하고 있기도 하지만 브랜드 대부분은 중국 로컬기업이다. 전기차로 전환하면서 중국에서 새로운 브랜드들이 대폭 생겨났다. 벤처업체들이 생겨나기도 하고, 기존 자동차업체들이 전기차 브랜드들을 새로 만들기도 했다. 샤오미나 화웨이 등과 같은 IT업체들이 전기차에 뛰어들기도 하고 벤처업체를 대상으로 투자하기도 했다. 이렇게 중국 시장에서 많은 업체가 경쟁하다 보니 이번 모터쇼에도 수많은 업체가 참여했다. 대표적으로 상치

그룹만 해도 10개의 브랜드가 출품을 했다. 상치(上汽) GM의 뷰익(Buick)이나 캐딜락, 우링(五菱), 우링 산하의 바오쥔(宝骏), 상치아우디나 상치VW 등 외국계 합자 브랜드뿐 아니라 MAXUS(上海大通), ROEWE(荣威), MG(名爵), IM Motor(智己汽车) 등 중국 자본 계열의 업체들도 존재했다. 로위(ROEWE)와 MG는 영국의 MG 로버사를 인수하여 기술을 활용하거나 브랜드를 사용하는 경우이고, IM Motor는 상치그룹과 장쟝가오커(浙江高科), 알리바바그룹 등이 합자해서 만든 첨단 스마트 전기차 브랜드이다. 또 다른 대표적인 중국

〈그림 1〉 상치의 주요 브랜드



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

국영 자동차 그룹인 동평(东风)은 10개 브랜드(嵐图, 风神, 奕派, 纳米, 日产启辰, 风行, 小康, 风光, 富康, 猛士)를 보유하고 있는데, 다수의 브랜드가 모터쇼에 제품을 전시했다.

중국의 대표적인 전기차 업체인 비야디(BYD)는 산하에 비야디와 더불어 DENZA(腾势), 양왕(仰望), 팡청바오(方程豹) 등의 브랜드가 있고, 비야디 산하에는 왕조계열(한, 당, 원, 진, 송) 브랜드와 해양 계열(Dolphin, Seal, Seagull, 구축함, 호위함) 브랜드를 두고 있다. 덴자(DENZA)는 메르세데스 벤츠와 비야디가 합자로 만든 고급차 브랜드이고, 양왕은 비야디의 최고급 전기차 브랜드로

설립되었다. 팡청바오는 고급 전기차 SUV 브랜드로서 비야디의 경우 고급차는 독립된 브랜드로 시장에 진입하는 전략을 취하고 있다.

Sohu Auto(搜狐汽车)에 따르면, 2025년 4월 현재 중국에서 자동차를 판매하고 있는 브랜드들은 134개 브랜드에 달하고 있다. 이를 중 100대도 판매하지 못하는 브랜드가 31개나 되고, 한 대만 판매한 업체도 6개이며, 한 대도 팔지 못하는 업체도 다수 존재한다. 다수의 브랜드가 이번 모터쇼에 출품하여 수많은 브랜드들이 치열하게 경쟁하는 중국 시장의 현실을 잘 보여주었다.

〈표 1〉 BYD의 주요 브랜드 및 모델

브랜드	모델	비교
비야디(왕조)	한, 당, 원, 진, 송 등	전통 및 안정, 가정용 및 상업용
비야디(해양)	Dolphin(海豚), Seal(海豹), Seagull(海鸥), 구축함(驱逐舰), 호위함(护卫舰)	젊고 활력, 패션 및 컨트롤 성능 지향
DENZA(腾势)	D9, N8	중고급 브랜드, 메르세데스 벤츠와 합자 브랜드
Yangwang(仰望)	U7, U8(109.8만 위안), U9(168만 위안)	최고급 브랜드
方程豹	豹5, Super 9 컨셉카, 豹8, Super 3	신에너지 개성 브랜드

자료: 필자 정리.

〈표 2〉 2025년 4월 중국 자동차 시장의 주요 브랜드별 판매 순위 및 대수

순위	브랜드명	판매 대수	순위	브랜드명	판매 대수	순위	브랜드명	판매 대수	순위	브랜드명	판매 대수
1	比亚迪	235,213	35	MG	9,248	69	蓝电	1,674	102	思皓	137
2	大众	141,070	36	捷达	8,808	70	东风风行	1,507	103	仰望	131
3	丰田	120,179	37	北京越野	8,757	71	路虎	1,273	104	英菲尼迪	99
4	吉利	87,423	38	奔腾	8,651	72	几何汽车	1,225	105	猛士	94
5	五菱	71,808	39	沃尔沃	8,483	73	享界	1,205	106	东风富康	92
6	长安	48,641	40	ARCFOX极狐	8,459	74	北汽制造	1,193	107	灵悉	91
7	本田	48,400	41	福特	8,333	75	斯柯达	1,166	108	海马	61
8	奔驰	40,265	42	现代	8,166	76	昊铂	1,097	109	Polestar	59
9	奥迪	39,599	43	凯迪拉克	7,857	77	睿蓝汽车	1,094	110	天际	51
10	宝马	38,525	44	星途	6,469	78	MINI	1,071	111	合创汽车	45
11	奇瑞	37,846	45	岚图汽车	5,828	79	北京汽车	943	112	领途汽车	36
12	理想汽车	34,619	46	智界	5,665	80	江淮瑞风	925	113	昌河	27
13	零跑汽车	32,582	47	东风风神	5,598	81	知豆	834	114	斯威	27
14	别克	31,276	48	iCAR	5,384	82	萤火虫	752	115	五十铃	25
15	小鹏汽车	30,420	49	长安凯程	5,310	83	雪佛兰	690	116	雷丁	11
16	特斯拉	29,499	50	阿维塔	5,007	84	捷豹	633	117	电动屋	9
17	小米汽车	28,554	51	马自达	4,880	85	江淮钇为	579	118	大运	8
18	日产	27,335	52	魏牌	4,804	86	江铃集团新能源	479	119	高合汽车	8
19	哈弗	25,781	53	乐道	4,565	87	凌宝汽车	456	120	远航汽车	5
20	红旗	24,979	54	起亚	4,224	88	雪铁龙	375	121	云度	4
21	埃安	23,427	55	东风奕派	4,088	89	飞凡汽车	358	122	华梓汽车	4
22	AITO	21,138	56	奇瑞新能源	4,035	90	开瑞	355	123	中国重汽VGV	4
23	广汽传祺	20,787	57	智己汽车	3,844	91	莲花跑车	325	124	吉祥汽车	4
24	捷途	20,170	58	东风纳米	3,570	92	哪吒汽车	311	125	朋克汽车	3
25	深蓝汽车	19,750	59	林肯	2,718	93	金杯	302	126	未奥汽车	3
26	蔚来汽车	19,655	60	宝骏	2,491	94	东风小康	249	127	众泰	3
27	领克	19,610	61	长安欧尚	2,343	95	国金汽车	240	128	小虎	3
28	吉利银河	18,449	62	曹操汽车	2,013	96	江淮	232	129	恒驰	3
29	坦克	14,723	63	标致	1,998	97	极石	220	130	恒润汽车	1
30	腾势	13,711	64	凯翼	1,991	98	SRM鑫源	99	131	威马汽车	1
31	极氪	12,402	65	东风日产启辰	1,827	99	创维汽车	214	132	DS	1
32	荣威	11,877	66	欧拉	1,822	100	东风风光	211	133	华晨新日	1
33	长安启源	11,130	67	smart	1,722	101	福田	169	134	江南汽车	1
34	方程豹	9,298	68	上汽大通MAXUS	1,713						

자료: 搜狐汽车排行榜, <https://auto.sohu.com/rank/brand>(검색일: 2025년 5월 26일).

2. 고급화, 품질, 가격 등 중국 브랜드의 역량 강화

이번 모터쇼에서 중국 브랜드 자동차들이 단순 외관뿐만 아니라 내부 품질이나 디자인이 얼마나 잘 갖추어졌는지 주안점을 두고 보았는데, 중국 브랜드의 외관 디자인뿐 아니라 내장 디자인에서도 주요 글로벌 브랜드들에 비해 뒤지지 않는 것으로 나타났다. 상치(上汽)그룹 산하의 외자계 기업인 아우디, 캐딜락, 뷔익(Buick) 등에 비해 중국계 브랜드인 MG, 로위(Roewe), 즈지(智己) 등을 비교해 볼 때 중국계 브랜드가 오히려 보다 세련되어 보였고, 각종 기기 등의 배치에서도 효율적이라고 여겨졌다. 내장과 관련된 소재 등도 브랜드의 등급 차이에 따라 조금 다를 뿐 비슷한 등급에서는 큰 차이가 없었다. 과거 문제가 되었던

세부 품질에서도 문제를 찾아보기 쉽지 않았다.

특히 중국계 고급 전기차 브랜드의 내장은 고급스러우면서 세련된 느낌을 주고 있고, 글로벌 고급차 브랜드에 비해 뒤지지 않음을 알 수 있다. 이번 모터쇼에 출품한 치루이(奇瑞)의 고급 전기차 브랜드인 싱투(星途, EXEED)나 화웨이가 치루이(奇瑞), 세레스(賽力斯)와 협력해서 만든 즈제LUXEED(智界),AITO(问界), 화웨이, 창안(長安), CATL 등의 합자 브랜드인 아바타(AVATR, 阿維塔), 비야디의 고급 브랜드인 텐자(騰勢)나 양왕(YangWang, 仰望) 등은 세련된 내부 디자인뿐 아니라 사용 소재 등의 고급화가 눈에 띄었다.

〈그림 2〉 상치(上汽)그룹 산하 외자계 및 중국계 브랜드의 내장 비교



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

〈그림 3〉 중국계 고급 전기차 브랜드의 내장



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

중국 자동차에서 가장 주목할 만한 점은 가격 경쟁력이다. 전반적으로 중국의 가격경쟁력은 매우 높지만, 특히 경소형차에서의 경쟁력은 놀라울 정도이다. 이번 모터쇼에 전시한 제품들을 보면 가격이 싸면서도 품질, 디자인, 기능 등에서도 괜찮다고 느껴졌다. 값싸지만 값싸지 않게 느껴지는 것이 중국 전기차의 특색이라는 것이다. 치루이(奇瑞)의 시아오마이(小蚂蚁), 지리인허(吉利银河)의 시옹마오(熊猫) 미니나 비야디의 시걸(Seagull), 동평(东风)의 NAMI 01, Leap Auto의 T03 등은 가격대가 5만~6만 위안 수준이지만, 외관이나 내장 모두 저렴해 보이지 않는다. 〈그림 4〉의 가격은 지도 가격으로 실제 시장가격은 이보다 더 낮게 형성되고 있다. BYD 시걸(海鷗)의 경우

지도가격이 6.98만 위안이지만 5.38만 위안까지 팔리고 있다.

기본 사양이 2,775만 원에 팔리고 있는 기아 레이 EV(전장 3,595mm*축거 2,520mm*전폭 1,595mm*전고 1,710mm)는 시걸(Seagull)의 시장가격에 비해 두 배 이상 비싸지만, 크기는 시걸 (3,780mm*2,500mm*1,715mm*1,540mm)이 더 크다. 1회 충전으로 갈 수 있는 거리도 레이 EV 가 205km인 데 반해 시걸은 305km이다. 두 모델은 모두 LFP 배터리를 사용한다. 시기는 원격 잠금 및 시동장치, 10.1인치 디스플레이와 7인치 액정 계기판이 있고, OTA 업그레이드, 음성 컨트롤, 차량 인터넷, 자동 주차 등의 기능이 기본 장착되어 있다.

〈그림 4〉 5만~6만 위안대 가격의 중국 브랜드 전기차 외관 및 내부

치루이(奇瑞)의 시아오마이(小蚂蚁), 5.99만 위안



지리인허(吉利銀河) 시옹마오(熊猫) 미니(mini), 4.99만 위안



BYD 시길(Seagull), 6.98만 위안



동평(东风) NAMI 01, 6.58만 위안



립오토(Leap Auto, 零跑) T03, 5.99만 위안



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

3. 스마트 모빌리티로의 진화

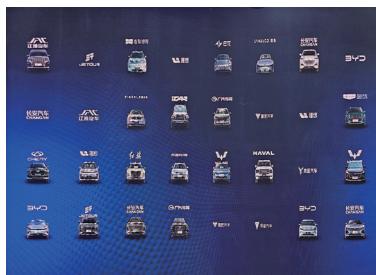
스마트 모빌리티의 핵심인 자율주행 등 스마트 운행과 관련한 사항은 자동차업체가 독자적인 노력으로 추진하기도 하지만, 중국에서는 다양한 업체들이 생태계를 구축하여 발전하고 있다. 이번 모터쇼에서 이와 관련한 다양한 업체들이 자체적 노력뿐 아니라 다양한 비즈니스 모델을 선보였다. 중국 스마트 운행과 관련하여 대표적인 업체로 모멘타(Momenta)를 들 수 있는데, 로보택시 자율주행 시범 운행뿐 아니라 출발주차부터 목적지주차까지의 운행 보조의 양산에까지 도달한 것으로 발표했다. 상하이모터쇼에서 상하이 GM은 뷰익(Buick) 모델에 모멘타(Monenta)의 도시지역 운행 보조 관련 협력을 추진하고 있음을 밝혔다.

자율주행 및 스마트 운행 보조와 관련된 대표적인 또 다른 중국 시스템업체로서 호라이즌 로보틱스(Horizon Robotics, 地平线)를 들 수 있는데, 다양한 완성차업체뿐 아니라 세계적인 부품업체인 덴소나 보쉬 등과도 협력관계를 맺고 있음을 보여주었다. 치루이는 호라이즌 로보틱스의 스마트 운행시스템을 장착한 프리미엄 전기차인 싱투(星途, EXEED)를 이번 모터쇼에서 선보였다. 호라이즌 로보틱스는 소프트웨어적 해결 방안뿐 아니라 자율주행에 필요한 각종 부품도 제공하고 있으며 관련 부품을 전시했다.

중국의 대표적인 자율주행 벤처업체인 포니AI (Pony.AI)도 다양한 업체와 협력관계를 맺고 있는

〈그림 5〉 호라이즌 로보틱스(Horizon Robotics, 地平线) 협력 네트워크

호라이즌 로보틱스 협력 네트워크



엑시드(EXEED)와 호라이즌 로보틱스 협력



덴소와 호라이즌 로보틱스 협력



보쉬와 호라이즌 로보틱스 협력



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

〈그림 6〉 포니AI와 주요 자동차업체의 협력 관계

도요타와 포니AI 협력 로봇 택시



광자(廣汽) 아이온(AION)과 포니AI 협력 로봇 택시



도요타와 포니AI L4 자율주행 협력



베이치와 포니AI 협력 로봇 택시



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

데, 앞서 두 업체와는 달리 레벨 4의 완전자율주행 시스템으로 로보택시를 운행하는 협력을 추진하고 있다. 이번 모터쇼에서 광자(广汽) AION이나 베이치(北汽) 등 중국 로컬업체들이 협력하여 출시한 로봇 택시를 선보였을 뿐만 아니라 글로벌 1위 자동차업체인 도요타도 포니AI와 협력하여 로보택시를 선보였다. 과거 현대자동차도 포니AI와 협력하여 미국 피닉스에서 로보택시를 시범 운행한 바 있다.

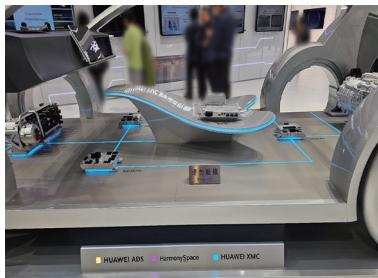
스마트 운행과 관련하여 가장 포괄적으로 시스템, 부품, 관련 생태계 등을 조성하고 있는 기업이 화웨이이다. 화웨이 치엔쿤(乾崑)은 ADS, 하모니 스페이스, 스마트 새시 등이 장착된 스마트 플랫폼을 선보였고, 각종 안전 제어, 현가 제어 등뿐 아니라 클라우드 응용, 각종 융합 센서 해결 방안을 제시했다. 지금까지 화웨이의 스마트 보조

운행 관련 실적을 보면, 누적 스마트 보조 운행 거리 25억km 이상, 3개월간 인당 평균 스마트 보조 주차 횟수 38회 이상, 3개월간 인당 평균 스마트 보조 운행 거리 527km 이상, 누적 충돌회피 횟수 200만 회 이상, 누적 스마트 보조 주차 횟수 1억 6,400만 회 이상, 3개월간 도시지역 스마트 보조 운행 시간/총 스마트 보조 운행 시간 비중 53% 등으로 나타났다. 이는 화웨이가 스마트 운행과 관련하여 매우 큰 규모의 데이터를 축적하고 있다는 것을 의미한다.

주요 자동차업체들도 자체적인 스마트화 역량을 강화하려는 노력을 보여주고 있는데, 샤오평은 자사 제품인 자동차, 로봇, UAM에 사용할 AI 반도체를 선보였고, 베이치는 콕핏(Cockpit)과 운행을 융합하는 AI 플랫폼을 선보였다. BYD는 자신의

〈그림 7〉 화웨이의 스마트 운행 보조와 관련한 시스템

화웨이 치엔쿤(乾崑)의 스마트 플랫폼



화웨이 치엔쿤(乾崑)의 스마트 안전 제어



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

화웨이 치엔쿤(乾崑)의 디지털 스마트 세시



화웨이 치엔쿤(乾崑)의 스마트 현가 제어



스마트운전 보조 시스템인 천신의 눈(天神之眼) A, B, C에 대해 작동원리뿐 아니라 관련 부품과 시스템도 자세히 보여주었다. 자율주행이나 스마트 운행 보조 등과 관련하여 많은 중국 AI나 소프트웨어업체가 선보였는데, 중국의 대표적인 소프트웨어업체인 뉴소프트(Neusoft)도 모빌리티 솔루션을 제시했고, AI와 소프트웨어를 통한 연계를 강조했다. 음성인식 AI업체인 아이플라이텍(iFlytek)의 자동차 분야 업체인 아이플라이오토(iFly Auto)에서도 자동차에 적용할 수 있는 각종 AI 기능을 선보였고, 다양한 자동차업체와 협력이 이루어지고 있음을 보여주었다. 자율주행이나 스마트 운행 보조를 위한 반도체나 각종 부품 중국 공급업체도 선보였는데, 대표적으로 블랙세서미(Black Sesame)와 하이크오토(HIKAUTO)를 들 수 있다. 블랙세

서미는 스마트 운행 보조의 진일보 향상을 위한 반도체 화산 A 2000 반도체를 선보였고, 다양한 기업들이 관련 반도체를 사용하고 있다는 것을 보여주었다. 하이크오토는 스마트 운행과 관련한 센서 공급업체로 관련 제품의 국산화 선두 주자로서의 위상을 자랑하고 있다.

이번 모터쇼는 자동차산업이 로봇이나 UAM 등 새로운 모빌리티로 확장하고 있음을 보여주었다. 특히 휴머노이드 로봇 블루가 중국에서 이루어짐에 따라 주요 자동차업체들도 휴머노이드 로봇을 선보였다. 휴머노이드 로봇은 샤오펑, 지리지커(ZEEKR), 창안 디팔(Deepal, 深藍), 상하이 롱웨이 등에서 선보였는데, 샤오펑의 로봇은 외관, 양손, 대화, 보행 등에서 인간과 유사하다는 점을 강조하고 있다. 지리지커는 인간 모양의

〈그림 8〉 자율주행 관련 대표 중국 반도체와 부품업체

블랙 세서미 화산 A 반도체의 개발 응용



하이크오토의 센서류 국산화

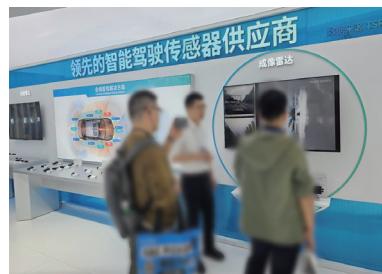


자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

다양한 사용 기업



자율주행 관련 센서류의 공급상 하이크오토



〈그림 9〉 주요 자동차기업의 휴머노이드 로봇

샤오펑(小鹏)



창안 디팔(Deepal, 深蓝)



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

지리 지커(ZEEKR)



상하이 롱웨이



〈그림 10〉 중국 주요 자동차업체들이 선보인 UAM

광치(广汽)



샤오펑(小鵬)



치루이(奇瑞)



이치홍치(一汽红旗)



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

로봇뿐 아니라 개 모양의 로봇도 선보였고, 아이토(AITO) 부스에서는 로봇 충전기도 선보였다.

주요 중국 자동차업체는 UAM도 선보였는데, 광치(广汽), 치루이(奇瑞), 샤오펑(小鵬), 이치홍치(一汽红旗) 등이다. 샤오펑은 2025년 1월 라스베이거스에서 열린 CES에서 UAM을 선보였는데,

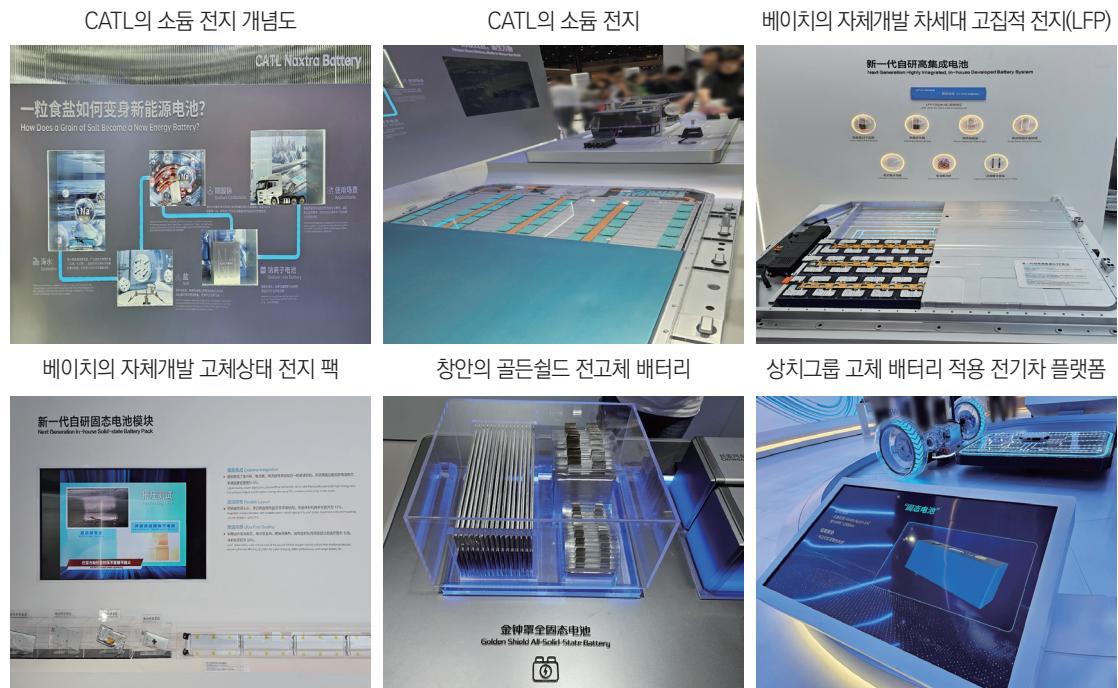
이번 모터쇼에서 다른 기업도 UAM을 선보이게 된 것이다. 샤오펑은 별도로 UAM을 운반하는 차량이 있는데, 다른 기업들은 운반 차량 위에 놓인 상태이다. 어쨌든 UAM 단독이 아니라 자동차업체로서 차량과 연계하는 방식으로 활용하도록 구상한 것이 기존의 UAM과 차이점이다.

4. 전지 기술과 커넥티드카의 미래

이번 모터쇼에서는 전지 부문의 기술 진보를 보여주는 점도 주목할 만하다. 배터리업체로는 대표적인 중국 배터리업체인 CATL뿐 아니라 EVE나 SEVB 등 업체들도 참여했다. CATL은 소듐 이온

전지를 선보였는데 부피나 무게 등의 문제가 있지만, 리튬 대신 쉽게 구할 수 있는 나트륨을 소재로 사용하기에 가격이 크게 저렴하다는 장점이 있다. 완성차업체들도 배터리에 대한 관심이 많은데, 창안

〈그림 11〉 주요 업체의 차세대 배터리 전시



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

(長安)자동차가 골든쉴드(Golden Shield, 金钟罩) 전고체 배터리를 선보였고, 상치(上汽)그룹도 전고체 배터리를 적용한 전기차 플랫폼을 선보였다. 베이치(北汽)는 자체개발 차세대 고집적 LFP 전지와 전고체 전지 팩을 전시했다.

전기차업체들은 전지를 효율적으로 차량에 장착하는 데 관심을 두고 있는데, 상치(上汽)그룹이 선보인 전지&바디 일체화 기술(Cell to Body), 비야디가 선보인 전지&섀시 일체화 기술(Cell to Chassis)이 대표적이다. 이는 배터리 셀과 차량의 바디나 섀시를 일체화하는 기술로서 배터리 무게를 차체 및 섀시의 무게와 공유하여 전체적인 중량을 줄이는 데 주안점을 둔다. 배터리 사업을 같이하는 비야디는 배터리를 전기차에 가장 효율적

으로 장착하는 강점이 있을 수밖에 없는데 그 대표적인 예가 브레이드형 배터리이다. 이번 모터쇼에서도 브레이드형 배터리를 전시했는데, 안전 및 효율 등이 높다는 점을 강조하고 있다.

자동차 운행의 자율화가 진행되고, 외부와의 커넥티드 기능이 강화되면서 차량에서 많은 정보를 공유하고, 영상과 음향을 즐기는 것이 중요해지면서 차량 내부에도 많은 변화가 발생하고 있다. 이의 가장 대표적인 것이 차량 모니터의 대형화이다. 상하이모터쇼에 출품한 대부분의 차량이 대형 모니터를 장착하고 있지만, 특히 상치즈지(上汽智己)나 창안디팔(長安深藍), 지리인허(吉利银河), 창청린산(长城蓝山) 등과 같은 기존 자동차업체의 전기차 브랜드들과 더불어 리 오토

〈그림 12〉 주요 기업이 전시한 배터리의 차량 장착 관련 기술

상치그룹 전지&바디 일체화 기술(CTB)



BYD 전지&섀시 일체화 기술(CTC)



BYD의 브레이드 전지와 차량 적용



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

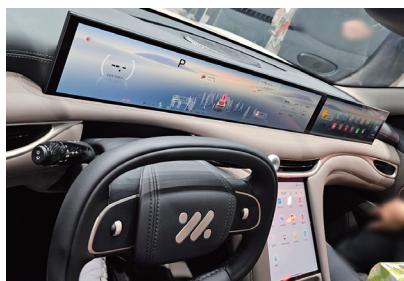
(Li Auto), 륙시드(LUXEED), 아이토(AITO) 등과 같은 전기차 전문 브랜드들의 모니터가 특히 커졌다. BMW와 같은 글로벌 업체도 중국에서 시작된 모니터의 대형화에 부응하여 대형 모니터를

장착한 차량을 선보이기도 했다.

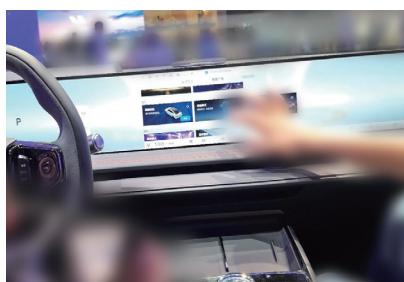
이러한 추세에 맞추어 화웨이는 차량 내 영상 및 오락 공간화 개념을 선보였다. 또한 이를 위해 디스플레이나 음향 등의 해결 방안도 제시했다.

〈그림 13〉 중국 주요 자동차업체의 전기차 브랜드가 전시한 대형 디스플레이

상치즈지(智己)



지리 인허(银河)



창안 디팔(深蓝)



창청 린산(蓝山)



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

〈그림 14〉 화웨이가 제시한 차량 내 영상 및 음향 관련 해결 방안



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

5. 자동차산업에서 영역을 확대해 나가고 있는 화웨이

화웨이는 직접 자동차를 만들고 있지 않다고 말하고 있지만, 중요 부품과 시스템, 소프트웨어 등의 생산 및 공급뿐 아니라 다양한 협력 모델을 통해 자동차 생산에 관여하고 있다. 먼저 가장 주목 받는 모델은 화웨이가 자동차의 개념 구성, 설계, 주요 시스템과 부품 공급, 판매까지 다 담당하고, 새로운 브랜드로 생산만 자동차 생산업체에 맡기는 것이다. 이러한 모델로 생산되고 있는 것이 아이토(AITO, 问界), 륙시드(LUXEED, 智界), 스텔라토(STELATO, 享界), 마에스트로(MAESTRO,

尊界) 등 4계(界) 브랜드이다. 이들은 각각 세레스(赛力斯), 치루이(奇瑞), 베이치(北汽), 장화이(江淮) 등이 생산을 담당한다. 최근 장화이에서 만든 마에스트로(MAESTRO)가 출시되면서 4계가 완성되었다. 가장 먼저 출시된 AITO는 2024년 38만 6,000대를 판매하여 중국 신에너지자동차 판매 브랜드 5위를 차지했다. 이번 모터쇼에서는 4계 브랜드가 화웨이 전시 공간에 다 전시가 되었을 뿐만 아니라 개별 업체 전시 공간에도 전시되었다. 중국의 대표적인 자동차그룹인 상하이자동차도

〈그림 15〉 상하이모터쇼에 전시된 화웨이 4계 브랜드 차량



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

〈그림 16〉 아바타(阿维塔) 브랜드에서 주요 기업의 역할



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

〈그림 17〉 상하이모터쇼에 출품한 화웨이와 협력한 자동차 모델

동평 랜투(嵐图)자동차



장안 디팔(Deepal, 深蓝)



BYD 팡청바오(方程豹)



광치 주안치(传祺)



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

화웨이의 동일한 협력 모델에 참여하기로 하고 브랜드명을 상지에(尚界)로 정했다. 이러한 화웨이의 협력 모델은 계속 확산되고 있음을 보여주고 있다.

또 하나의 화웨이 협력 모델은 다른 업체들과 협자 브랜드를 설립하여 이에 필요한 부품과 시스템을 제공하는 것이다. 화웨이, 장안, CATL 등이 협력하여 설립한 아바타(阿维塔)가 대표적인 사례이다. 화웨이는 지분을 투자하지 않았지만, 기술을 제공하는 등의 역할을 하고 있다. 특히 화웨이는 아바타의 동력 시스템이나 운전보조시스템 등을 제공하고 있고, CATL은 배터리 및 충전시스템을 제공한다.

중국의 주요 자동차업체들은 신모델 개발 등에

서 화웨이와 협력을 강화하고 있다. 동평(东风) 자동차만 하더라도 스마트 주행 보조, 스마트 콕핏(Cockpit), 스마트 차량제어, 스마트 네트워킹, 전기부품 등과 더불어 클라우드 컴퓨팅, AI, 빅데이터, 사물인터넷 등에서 화웨이와 협력하고 있는 것으로 나타났다. 상하이 모터쇼에서는 동평의 랜투(嵐图), BYD 팡청바오(方程豹), 장안 디팔(Deepal, 深蓝), 광치 주안치(传祺) 등이 화웨이와 협력하여 출시한 모델로 전시되었다.

화웨이의 자율주행시스템은 승용차뿐 아니라 광산, 청소, 물류, 항만, 농업 등의 상용 및 특수 차량에도 광범위하게 활용되고 있다. 전시회에서는 이를 분야에 대한 해결 방안을 제시하고 있다.

〈그림 18〉 화웨이가 제시하는 상업 전용 차량의 자율주행 방안



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

6. 발상의 전환이 필요한 중국 자동차산업에 대한 인식

이번 상하이모터쇼는 중국 자동차 시장에서 수 많은 브랜드가 치열하게 경쟁한 결과를 시연해 보여주는 장으로서 큰 의미가 있었다고 여겨진다. 치열한 경쟁으로 중국 전기차 가격은 끊임없이 하락하였고, 그 결과가 상하이모터쇼에서 잘 나타났다. 그렇지만 중국의 전기차 가격 인하 경쟁은 아직 끝나지 않았다. 5월에도 BYD는 가격 인하를 단행했는데 특정 차종은 인하 폭이 34%에 달하기도 했다. 우리 전기차도 중국 시장뿐 아니라 세계 및 국내 시장에서도 경쟁해야 하는데, 이런 가격의 중국차와 어떻게 경쟁할 것인가가 관건이 아닐 수 없다. 차량의 디자인이나 품질 등에서도 중국 브랜

드들이 빠르게 좋아지는 것을 확인해 알 수 있었다. 단순히 디자인이나 품질에서 차별화도 쉽지 않다는 의미가 된다. 자율주행 기술이나 커넥티드 등의 부문에서는 중국이 빠르게 앞서 나가고 있는 느낌이었다. 앞으로 어떻게 경쟁할 것인가가 막막한 상황에 직면하고 있다는 것을 알 수 있었다.

그렇지만 중국 기업과 경쟁하기 위해 노력하지 않을 수는 없다. 세계 최대 자동차 시장인 중국을 포기할 수도 없겠지만, 중국차와 경쟁할 수 있는 경쟁력을 기르는 것이 우선되어야 한다. 중국 전기차 가격경쟁력의 원천을 명확히 파악하여 이에 대응하는 전략을 만들어 낼 필요가 있다. 디자인이나

〈그림 19〉 상치(上汽)아우디가 출품한 신차 E5스포트백



자료: 2025 상하이 모터쇼 현장 촬영.

품질은 우리가 지금까지 축적되어온 우위를 더욱 강화하는 것이 필요하다. 차세대 자동차 경쟁력이라고 할 수 있는 자율주행과 커넥티드에서는 중국이 빠르게 앞서 나가고 있어서 우리 스스로의 힘만으로는 대응이 쉽지 않을 수 있다. 국내의 역량을 결집할 뿐 아니라 해외, 심지어는 중국의 역량도 활용해야 한다.

그리기 위해서는 당장 중국 시장에서 성공적이지 못하더라도 중국에서 생산과 판매를 포기해서는 안된다. 중국의 경쟁력을 파악하여 이에 대응하는 전략을 추진하는 것뿐 아니라 중국이 가지고 있는 혁신역량을 활용하는 것을 위해서 필요하기 때문이다. VW은 중국이 단순한 시장이 아니라 경쟁력을 키우는 휘트니스센터라고 정의하고 독일

외에 가장 큰 연구센터를 안후이성 허페이에 설치하고 전기차 등의 생산, 연구 및 혁신 중심으로 육성하고 있다. 상치(上汽)아우디가 출품한 E5스포트백(E5Sportback)은 중국을 활용하여 혁신한 대표적인 예라고 할 수 있는데, 중국과 독일의 기술이 융합된 전기차의 표준이라고 평가한다. 현대자동차도 중국 시장에서 판매가 매우 부진하지만, 생산을 포기하지 않고 오히려 투자를 늘려 중국 내 제품개발, 자율주행 및 SDV, 전기차 기술 등의 협력을 강화하겠다는 계획을 밝히고 있다. 

핵심 주제어: 상하이 모터쇼, 중국 전기차 경쟁력, 자동차산업
중국 전략



조철

디지털·AI전환생태계연구실 선임연구위원

chch@kiet.re.kr / 044-287-3046

「한국 자동차산업의 질적 성장 역사와 새로운 발전 방향 모색」(공저, 2023)

「한중 분업 및 경쟁구조 변화 전망과 우리 산업의 발전 방향」(공저, 2023)