

자동차/모빌리티

汝矣島通信使의 中国 e-Mobility 見聞錄:

千品牌，百新车，争一客户

- 천개의 브랜드, 백개의 신차, 그리고 하나의 고객 -

자동차/모빌리티 장문수

02) 3787-2639

joseph@hmsec.com



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Executive Summary

1. 2025 Auto Shanghai 참관: 千品牌, 百新车, 争一客户 (천개의 브랜드, 백개의 신차, 그리고 하나의 고객)

- 지난 2025년 4월 25일 - 4월 29일 상해에서 개최된 2025 Auto Shanghai(상해 모터쇼) 및 중국 주요 EV OEM 딜러십 7개소를 방문. 이번 상해 모터쇼는 1,000여개의 브랜드가 출전해 100개 이상의 신차를 선보이며 중국 소비자 니즈를 대응하기 위한 차종을 전시
- 중국 OEM 주도로 소비자가 선호하는 자율주행 기능과 스마트 카핏, SDV 기능이 브랜드 간 포지셔닝에 무차별하게 표준화 된 형태로 고객에 설득 재무 성과나 점유율 등 브랜드가 처한 조건에 따라 민첩한 대응(예. 자체 개발 혹은 선도 기술업체 생태계 편입)의 결과이며, 글로벌 OEM은 상대적으로 도태

2. Key Insight: 중국 브랜드의 인해전술(人海戰術)은 합종연횡(合從連橫) 이후 글로벌 시장에서 교란, 선도 전망

- 중국 자동차 시장은 수요자의 특성과 공급자의 대응을 위한 전략의 매치로 중국 OEM과 글로벌 OEM 간 격차가 더욱 벌어지고 있으며, 정부 정책은 이를 촉진
 - ① 수요자: 높은 요구 명확성으로 빠른 브랜드 전환에 대해 소비 선호 (높은 기술 수용도, SDV/자율주행 요구, 가용 소득을 고려한 경제성, 프리미엄 선호)
 - ② 공급자: 빠른 브랜드 턴오버를 통해 고객의 명확한 요구 수용도를 높임 (브랜드 생존을 위한 빠른 기술 적용, 전략적 민첩성, 강한 공급망 기반 낮은 생산원가)
 - ③ 정부: 풍부한 자원과 전략적 구조조정을 통해 브랜드간 격차를 더욱 벌임 (부양책/보호책, 기술 기업 육성 및 지원, 브랜드간 구조조정)
- 중국 OEM의 글로벌 시장 경쟁 시 시장을 교란, 선도 전망: 구조조정 후 생존한 중국 OEM이 단점 보완을 통해 글로벌 시장 개척 시 1) 규모의 경제 확대를 통한 원가 경쟁력 추가 개선으로 가격 혹은 수익성 측면 차별화 확대, 2) 내구성/품질 보완 후 고도화된 기술의 확산 주도, 3) 조기 확보된 생태계 install base를 바탕으로 자동차 시장의 진입장벽 높일 것으로 판단하기 때문
 - ① 원가 경쟁력: 규모의 경제 조기 확보와 공급망 강화, 공정 기술 혁신, 구조조정 후 공급망 내 협상력 강화
 - ② 기술 경쟁력: AI, 자율주행, SDV, 전동화 조기 투자 집행 후 빠른 진보, 투자 자원의 확대 적용 (AI, 자율주행, 전동화 → 로보틱스)
 - ③ 생태계 경쟁력: 화웨이 생태계로 대표되는 China One-team 전략, 수요자/서비스 업체/기술 자립 어려운 OEM 등 Lock-in을 통한 생태계 조기 육성

3. Legacy OEM의 Leading OEM과 격차를 축소하기 위한 전략적 방향성에 관심

- 중국 OEM은 전동화 공급망과 자율주행, AI, SDV 기술 고도화로 자국 시장을 선점한 이후, 글로벌 시장 표준의 요구를 빠르게 메우며 원가, 기술 경쟁력을 바탕으로 신흥 시장과 선진 시장을 교란할 전망. 이를 대응하기 위한 구체적인 명확한 Legacy의 전략 방향성이 선도 업체와 벌어진 격차를 메우는 역할을 할 것
- 자본 시장에서 전략적 명확성과 가시적 성과를 근거로 선도 업체에 높은 Valuation을 부과하고 있으며, 반대로 Legacy OEM은 낮은 Valuation을 부과. 1) 이익 창출 능력과 2) 풍부한 유동성, 3) 전략적 의지가 경쟁 시장에서 경쟁 우위를 유지, 달성할 가시성을 높이고 Valuation 격차를 줄일 것으로 판단

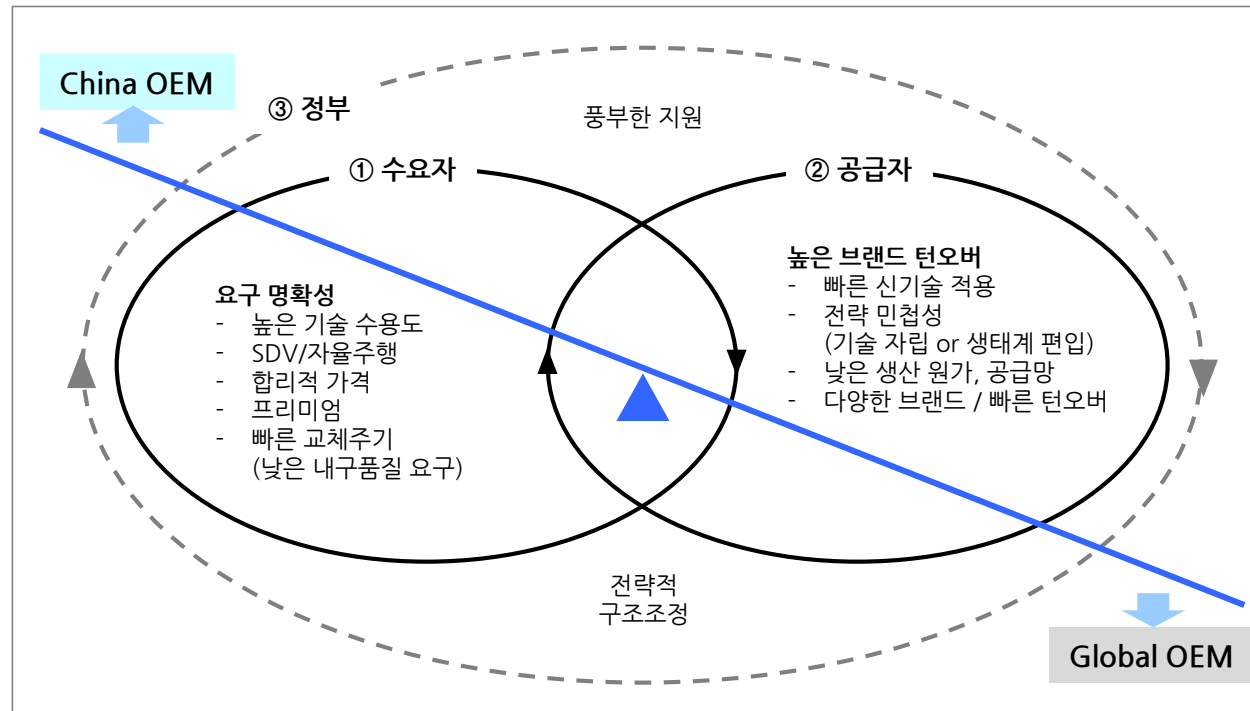


Key Insight

폐쇄적 시장 특성과 브랜드(OEM) 태생적 전략 차이, 정부 지원이 업체간 격차를 더욱 확대

- 중국 자동차 시장은 수요자의 특성과 공급자의 대응을 위한 전략의 매치로 중국 OEM과 글로벌 OEM 간 격차가 더욱 벌어지고 있으며, 정부 정책은 이를 촉진
- ① 수요자: 높은 요구 명확성으로 빠른 브랜드 전환에 대해 소비 선호 (높은 기술 수용도, SDV/자율주행 요구, 가용 소득을 고려한 경제성, 프리미엄 선호)
- ② 공급자: 빠른 브랜드 턴오버를 통해 고객의 명확한 요구 수용도를 높임 (브랜드 생존을 위한 빠른 기술 적용, 전략적 민첩성, 강한 공급망 기반 낮은 생산원가)
- ③ 정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정을 통해 브랜드간 격차를 더욱 벌임 (부양책/보호책, 기술 기업 육성 및 지원, 브랜드간 구조조정)

중국 시장 내 중국 OEM과 글로벌 OEM의 격차 확대 요인



자료: 현대차증권

Key Insight

중국의 브랜드 인해전술(人海戰術), 합종연횡(合從連橫) 이후 글로벌 시장에서 교란, 선도 전망

- 중국 OEM의 글로벌 시장 경쟁 시 시장을 교란, 선도 전망: 구조조정 후 생존한 중국 OEM이 단점 보완을 통해 글로벌 시장 개척 시 1) 규모의 경제 확대를 통한 원가 경쟁력 추가 개선으로 가격 혹은 수익성 측면 차별화 확대, 2) 내구성/품질 보완 후 고도화된 기술의 확산 주도, 3) 조기 확보된 생태계 install base를 바탕으로 자동차 시장의 진입장벽 높일 것으로 판단하기 때문
- ① 원가 경쟁력: 규모의 경제 조기 확보와 공급망 강화, 공정 기술 혁신, 구조조정 후 공급망 내 협상력 강화
- ② 기술 경쟁력: AI, 자율주행, SDV, 전동화 조기 투자 집행 후 빠른 진보, 투자 자원의 확대 적용 (AI, 자율주행, 전동화 → 로봇틱스)
- ③ 생태계 경쟁력: 화웨이 생태계로 대표되는 China One-team 전략, 수요자/서비스 업체/기술 자립 어려운 OEM 등 Lock-in을 통한 생태계 조기 육성

글로벌 OEM의 경쟁력 회복 방안

China OEM

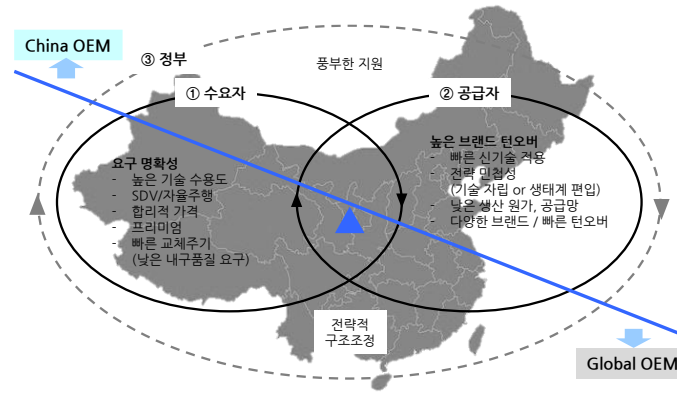
글로벌 시장 표준의 요구를 빠르게 메우며
원가, 기술 경쟁력을 바탕으로
신흥 시장과 선진 시장을 교란 전망

Legacy OEM

이를 대응하기 위한 구체적이고 명확한 전략 방향성 필요
선도 업체와 벌어진 격차를 메우는 역할을 할 것
자본 시장에서 전략적 명확성과 가시적 성과를 근거로 Legacy OEM은 낮은 Valuation을 부과

경쟁 시장에서 경쟁 우위를 유지 조건

- 1) 이익 창출 능력
 - 2) 풍부한 유동성
 - 3) 전략적 의지
- 충족 시 전략적 우위 달성 가시성 향상
Valuation 할인 축소 기대



자료: 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



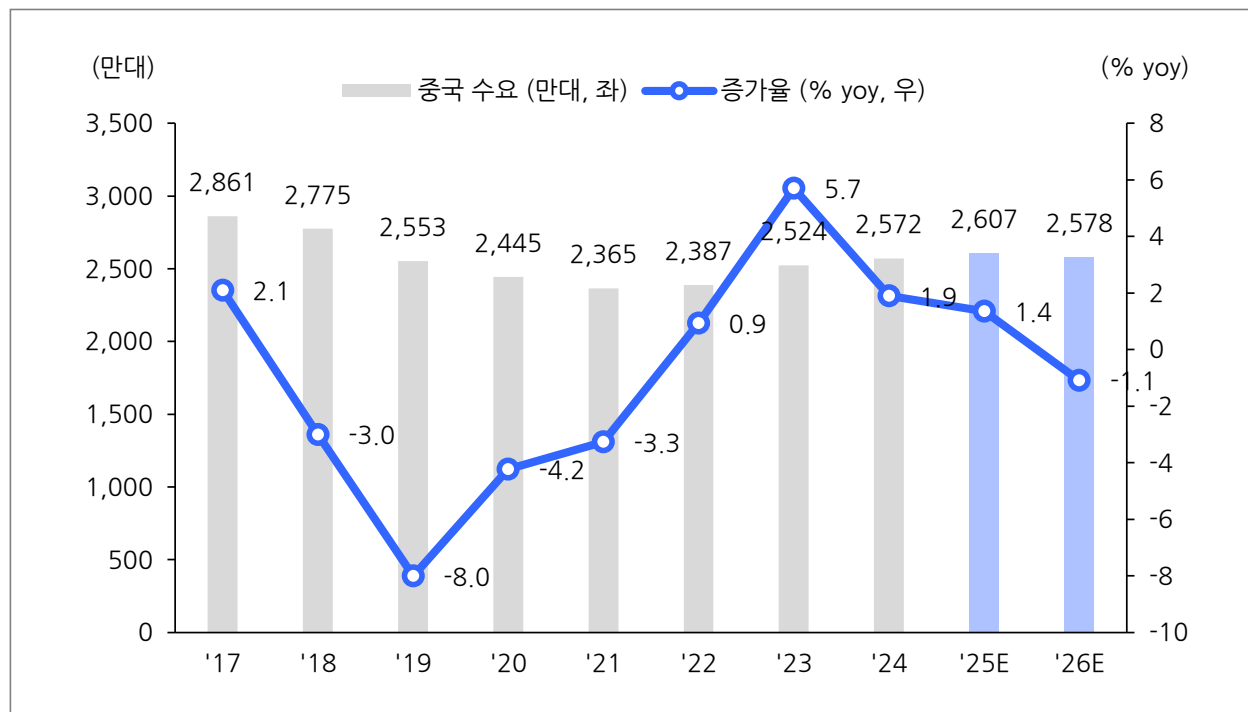
GLOBALITY

수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

중국 자동차 수요: 지속된 정부 부양책과 판촉 확대로 피로도 증가, 소비심리 회복 지연 지속

- 2024년: 지속된 정부의 적극적인 정책과 업체간 경쟁 심화, 판촉 확대에도 경기 불안과 소비 심리 회복이 지연되며 수요 증가세 둔화 [2,572만 대(1.9%)]
- 2025년: 정부 지원 지속, 판촉 강화에 대한 소비자 피로도가 높아지며 소비 심리 회복 지연 지속되어 저성장 기조 유지 전망 [2,607만 대(1.4%)]
14번째 5개년 계획의 마지막 해를 마무리 하기 위한 정부 부양책 강화가 전망되며, OEM도 다음 단계인 스마트화 준비 위해 기존 차량 재고 소진 주력할 전망
- 2026년: 지속되는 경기부진 속 정부의 부양책 강화와 업체들의 스마트화 하방 전개로 수요 지지 [2,578만 대(-1.1%)]

중국 자동차 수요 추이 및 전망



자료: Globaldata(4Q24), 현대차증권

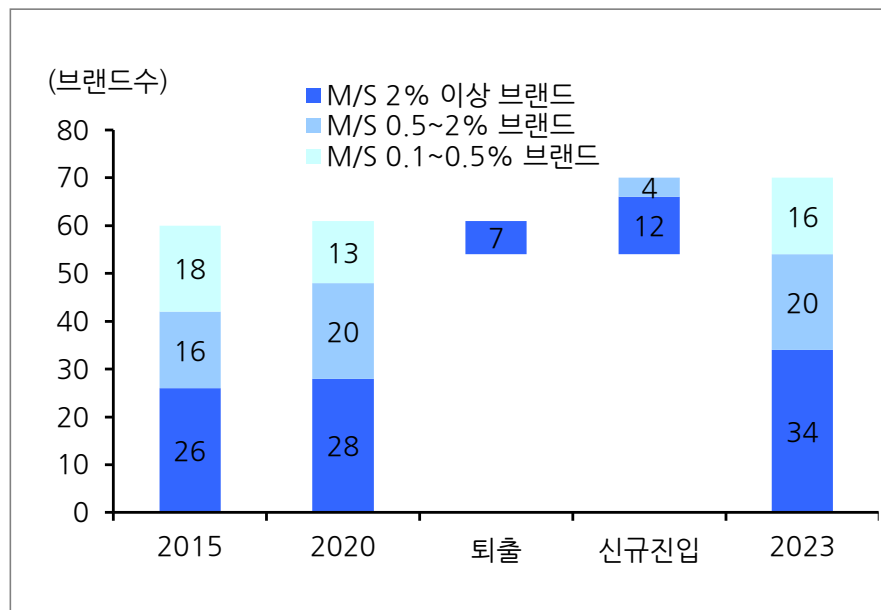


수요자/공급자: 인해전술, 약육강식, 자연도태

중국, 수요자 선택을 받기 위한 치열한 경쟁 시장: 약육강식과 자연도태

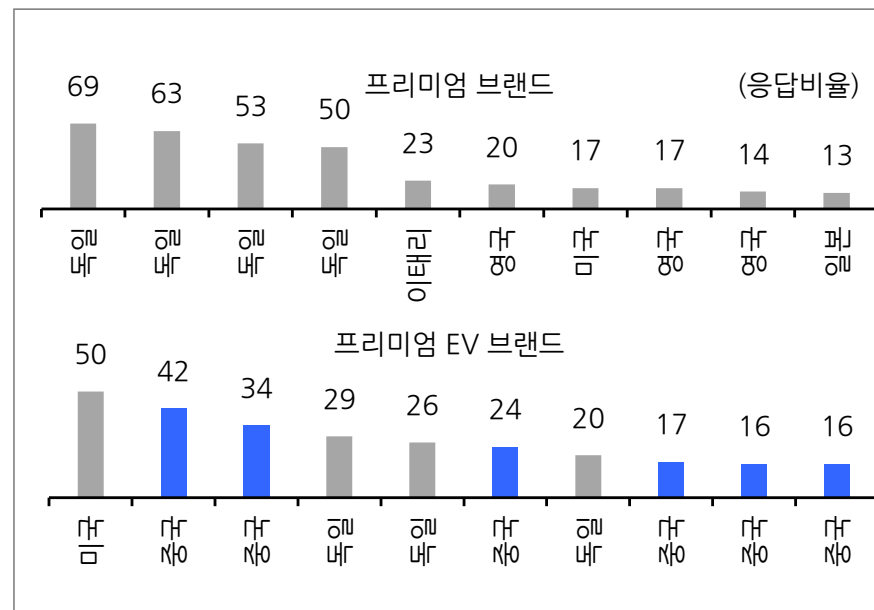
- 넘치는 브랜드 속 냉혹한 수요자의 선택: 수요자의 요구 대응 가능한 브랜드와 미흡한 브랜드 격차는 더욱 커지는 상황. 특히, 선도 신규 전기차 브랜드가 상당한 주목을 받는 반면, 시장 트렌드에 빗겨간 비선호 브랜드는 단계적 퇴출
- 치열한 브랜드 경쟁 속 소비자 선택 받는 신규 브랜드 진입과 자연 도태되는 브랜드 퇴출이 활발히 진행: 2020~2023년 사이 점유율 2% 이상의 브랜드 7개가 퇴출된 반면, 점유율 2% 이상을 확보한 12개 브랜드, 0.5~2.0% 사이의 4개의 브랜드가 시장에 신규 진입. 2% 이상 점유율 차지한 기업 수는 2020년 28개 대비 2023년 34개로 증가
- 중국 EV 수요자에게 기존의 헤리티지가 프리미엄을 설명하는 논리가 작동하지 않음: 중국 소비자들은 전반적으로 유럽계 브랜드에 대한 프리미엄 이미지를 강하게 가지고 있으나, EV OEM으로 한정 시 수요자 요구를 적극 수용하는 중국계 브랜드를 선택. 상위 10개 프리미엄 EV 브랜드 중 5개 중국계 OEM이 6개 차지한 반면, 독일 프리미엄 브랜드 3개사만 10위 안에 포함

중국 내 비선호 브랜드의 자연 도태와 신흥 강자 진입 활발



자료: McKinsey(2024), 현대차증권

중국 소비자가 응답한 프리미엄 vs 프리미엄 EV 브랜드



자료: McKinsey(2024), 현대차증권

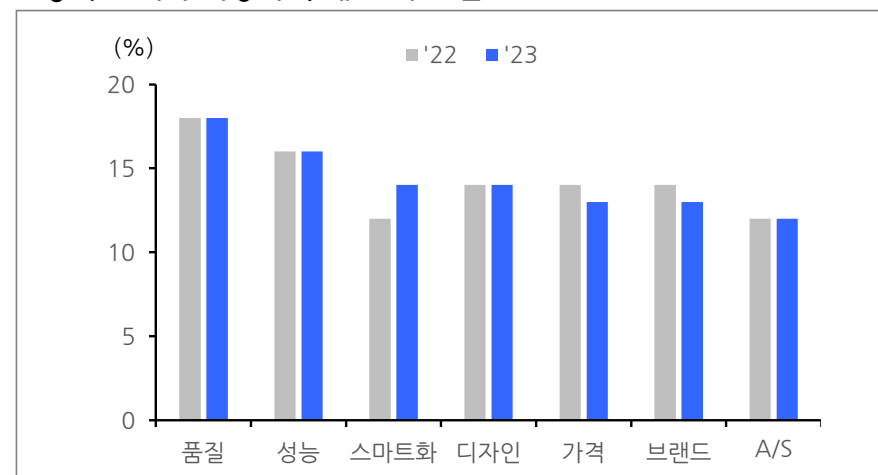


수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

명확한 중국 소비자 요구 (1)

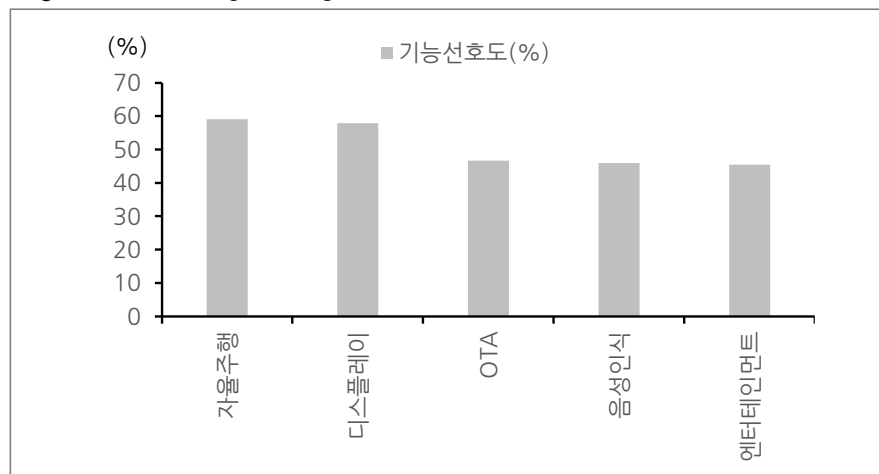
- 중국 소비자들은 차량 구매 시 품질, 성능을 가장 중요하게 여김.
그러나 가격, 브랜드에 대한 요구는 줄어드는 반면, 스마트화에 대한 기능적 요인을 더욱 중요하게 고려
- 기능적으로 자율주행, 디스플레이, OTA 등 AD/SDV 기능에 대한 도입 수준에 따라 브랜드 로열티가 높아지는 경향이 명확하게 나타남
- 주요 자동차 시장과 비교해도 인도와 함께 중국이 커넥티드 차량 기능에 대한 추가 비용 지불 의사가 타 지역에 비해 높게 나타남

중국 소비자 자동차 구매 고려 요인



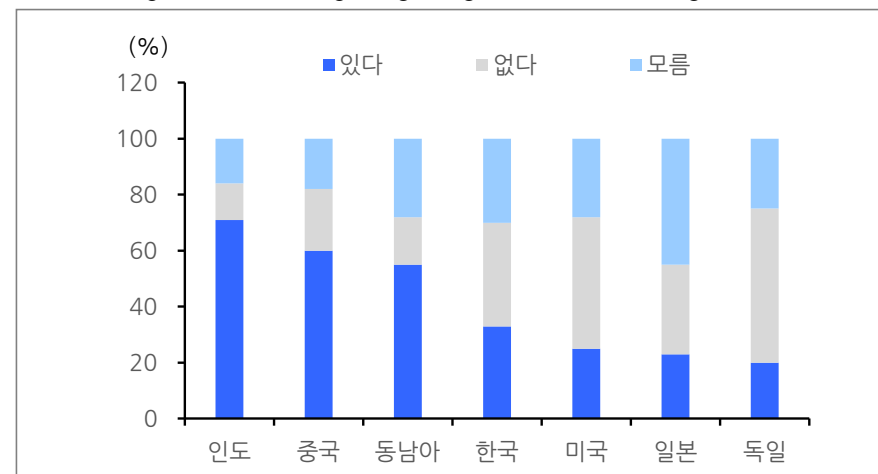
자료: PwC, 현대차증권

중국 소비자 자동차 기능별 선호도



자료: J.D.Power, 현대차증권

주요 시장 커넥티드 차량 기능 활용을 위한 추가 비용 지불 의사



표본수: 중국=817, 독일=1,273, 인도=864, 일본=667, 한국=912, 동남아=4,985, 미국=969 / 중복 선택

자료: Deloitte(2024), 현대차증권

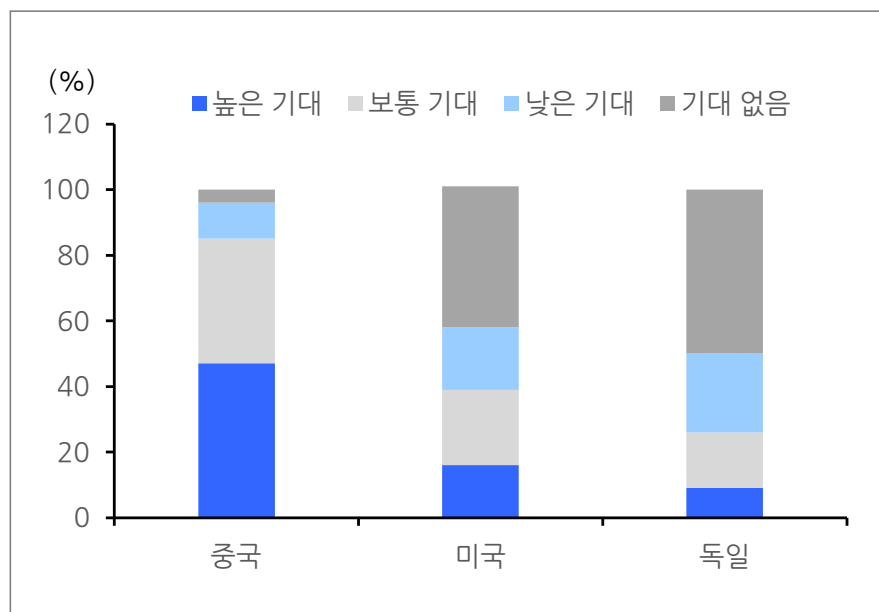


수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

명확한 중국 소비자 요구 (2)

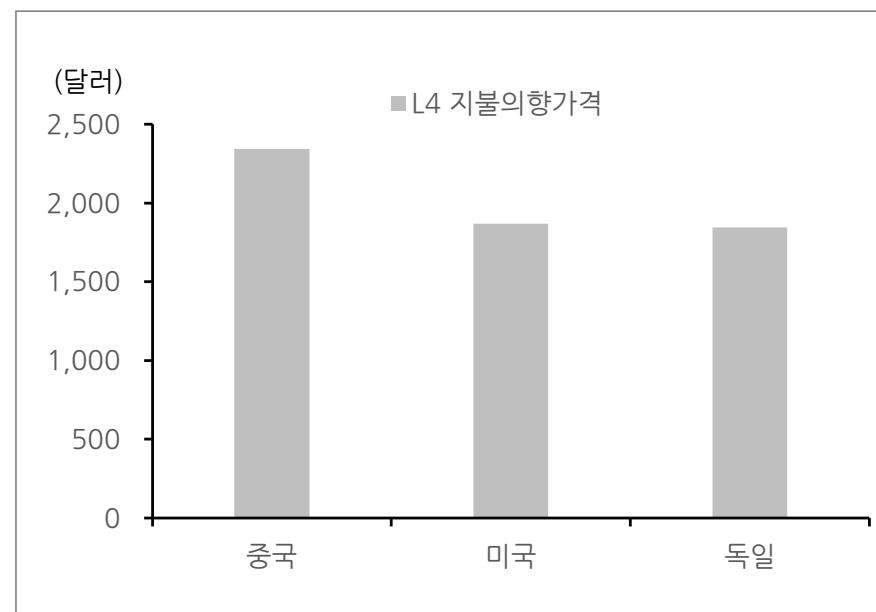
- 중국 소비자들은 주요 시장 대비 높은 자율주행 기능에 대한 수용도를 보임
- 중국 소비자들은 미국, 독일 소비자에 비해 월등하게 자율주행에 대한 선호가 높음 (높은/보통 기대 중국 85% vs. 미국 39%, 독일 26%)
- 뿐만 아니라 중국 소비자들은 자율주행에 대한 지불 의향이 높은 것으로 파악 (중국 \$2,343 vs. 미국 \$1,868, 독일 \$1,844)
- 차량 구매 시 자율주행을 포함한 스마트 기능에 대한 소비 성향은 중국 소비자 선택의 중요한 척도이며 점유율 흡수 요인

주요 시장별 자율주행 L4 선호도 비교



자료: J.D.Power(2023), 현대차증권

주요 시장별 자율주행 L4 지불의향가격



자료: J.D.Power(2023), 현대차증권



수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

명확한 중국 소비자 요구 (3)

- 중국 시장은 다른 시장과 달리 전기차 선택에 있어서 주행 경험 개선이 가장 중요한 사유로 꼽음. 자율주행, SDV 등 주요 사양이 전기차에 가장 먼저 탑재되어 소비자 요구를 가장 잘 반영한 타입의 차량이기 때문. 이는 주요국이 낮은 연료비나 유지비, 환경에 대한 부분을 우선시하는 것과 비교
- 또한 중국 소비자는 커넥티드 차량의 기능에 대한 관심이 인도를 제외한 다른 지역에 비해 월등히 높은 편. 차량 유지/보수 업데이트, 교통 체증 우회 및 안전한 경로 제안, 도로 주행 안정성 및 충돌방지 보완, 운전 습관 분석, 개인 맞춤형 서비스 비용 절감과 보험 분석, 주행 경험 제고와 운행 오류 개선 등 대부분의 기능에 대해 70% 이상의 관심도를 보임
- 중국 소비자에 맞춤으로 전략적 공략하는 중국 OEM의 전략은 소비자들의 요구에 맞게 규격화 된 기능과 콘텐츠를 제공

지역별 소비자들이 다음 차량 구매 시 전기차 선택 사유

	중국	독일	인도	일본	한국	동남아	미국
낮은 연료비	50	50	63	62	64	68	66
환경 우려	46	45	68	36	43	61	53
낮은 유지/관리비	36	27	56	15	48	47	35
주행경험 개선	60	29	53	31	39	47	34
정부 보조금	47	30	48	34	51	39	31
개인 건강	45	18	50	12	20	44	19
비축전력 활용	33	17	43	30	24	35	17
ICE 추가과세 기대	26	21	30	12	24	29	16
ICE 판매금지 기대	17	24	24	13	14	19	14
주변 압력	7	6	10	4	6	11	3
기타	0	2	0	1	0	0	3

표본수: 중국=520, 독일=427, 인도=318, 일본=667, 한국=452, 동남아=2,094, 미국=270 / 중복 선택
자료: Deloitte(2024), 현대차증권

지역별 소비자들이 관심 가지는 커넥티드 차량 기능

	중국	독일	인도	일본	한국	동남아	미국
차량 유지/보수 업데이트	80	54	88	57	70	82	60
교통 체증 해소, 경로 대안	80	56	86	59	74	80	59
안전한 주행경로	80	46	84	57	71	78	58
도로 주행 안정성, 충돌방지	81	52	88	61	72	81	58
운전 습관 분석	78	48	84	48	60	76	53
개인 맞춤 서비스 비용 절감	77	44	84	51	74	77	52
주행 경험 제고, 운행 오류 개선	77	46	83	51	70	75	51
주차장 검색	75	49	86	49	71	75	46
개인 맞춤 보험	70	41	82	40	65	72	44

표본수: 중국=817, 독일=1,273, 인도=864, 일본=667, 한국=912, 동남아=4,985, 미국=969 / 중복 선택
자료: Deloitte(2024), 현대차증권

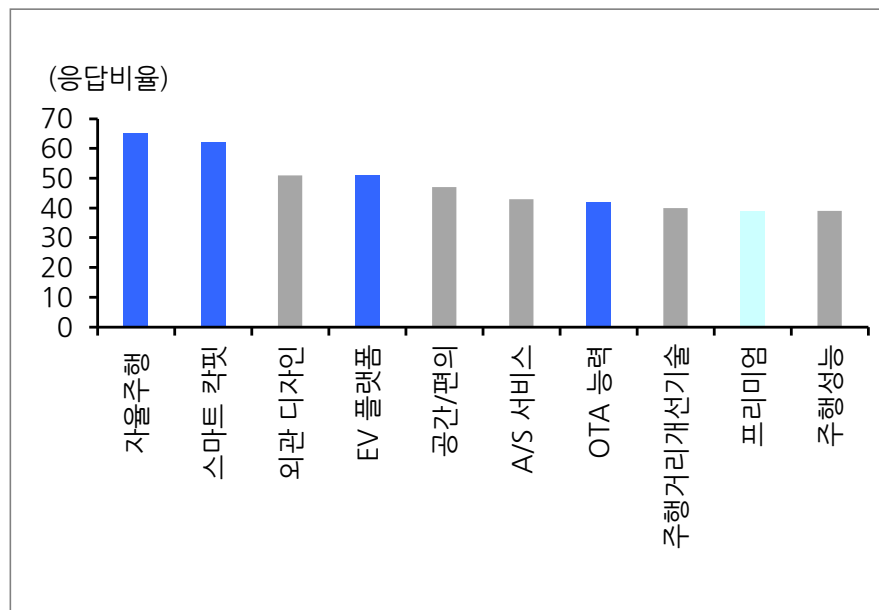


수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

중국 소비자 요구의 규격화: 스마트 기술 요소에 빠른 적용 (1)

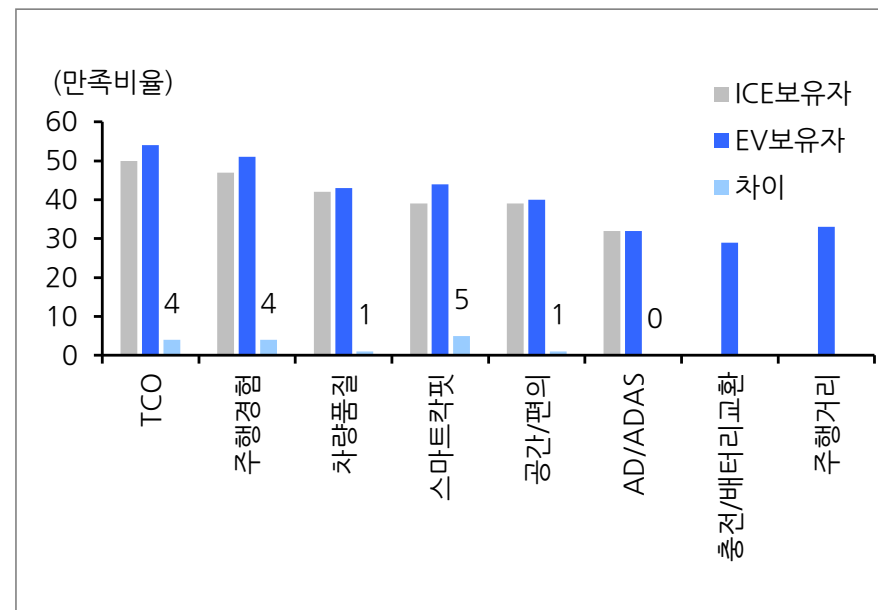
- 중국 소비자들이 기존 프리미엄 OEM이 아닌 중국 프리미엄 EV OEM을 선택하는 이유는 자율주행, 스마트 카핏 등 스마트 기능에 대한 요구를 명확히 하기 때문. 이 외 EV 플랫폼, OTA 능력 등 스마트 기능이 기존 내연기관 선택에 중요한 영향을 주었던 프리미엄 브랜드나 주행 성능을 압도
- 이에 중국 시장을 대응하기 위한 완성차 업체는 1) 자율주행 기술의 현실화, 2) SDV 기반의 스마트 카핏 적용으로 집중
- 특히 중국 OEM은 글로벌 OEM 대비 낮은 내구 품질에도 낮은 인건비와 전동화 공급망에서 비롯한 경제성을 보유. 자율주행, 스마트 카핏 등 중국 소비자들이 선호하는 스마트 기능에 대한 수용성이 높은 중국 OEM은 다양한 가격대와 기능별로 파생 브랜드를 런칭해 가용 소득이 낮아 낮은 가격대의 차량을 소비하지만 강한 기술적 열망을 가진 소비자의 욕구를 빠르게 대응

기존 프리미엄 OEM 대비 중국 프리미엄 EV OEM 선택 이유



주: 진청색은 스마트와 관련 요소, 연청색은 브랜드 요소
자료: McKinsey(2024), 현대차증권

중국 ICE 보유자 vs. EV 보유자 간 만족 요소의 차이



자료: McKinsey(2024), 현대차증권



수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

중국 소비자 요구의 규격화: 스마트 기술 요소에 빠른 적용 (2)

- 프리미엄 중국산 전기차를 소유자는 주로 프리미엄 중국산 전기차 브랜드가 AD, 스마트 콕핏, 오리지널 전기차 플랫폼에서 기술적 우위를 점하고 있다고 판단
- 상해 모터쇼를 통해 살펴본 기존 유럽 프리미엄 OEM을 비롯한 레거시 OEM의 스마트 기술은
 - 1) 자율주행 기능적 측면에서 선도하는 중국 OEM (자체 개발 or Huawei 생태계 편입)의 기능에 미치지 못했으며,
 - 2) 스마트 콕핏의 경우도 중앙 대형 디스플레이와 운전석 헤드업 디스플레이 + 소형 디스플레이 등으로 규격화된 중국 OEM과 달리 과도기적 형태

Huawei Harmony Cockpit이 장착된 Stelato S9



자료: 현대차증권

전기차 전용 브랜드로 Re-brand한 AUDI ES의 Cockpit



자료: 현대차증권

수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

NIO의 Smart Cockpit



자료: 현대차증권

Li Auto의 Smart Cockpit



자료: 현대차증권

Intel Automotive의 Smart Cockpit



자료: 현대차증권

Honda의 Smart Cockpit



자료: 현대차증권

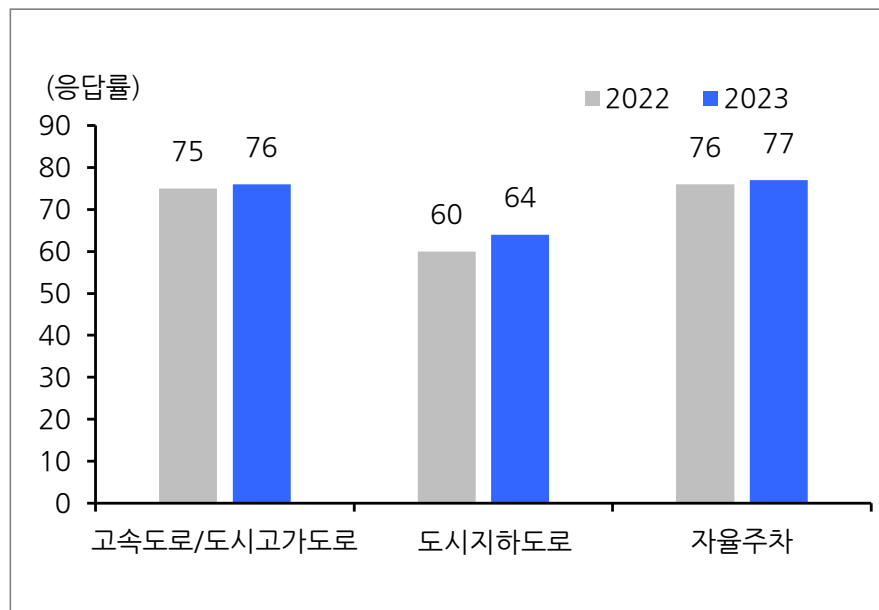


수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

중국 소비자 요구의 규격화: 스마트 기술 요소에 빠른 적용 (3)

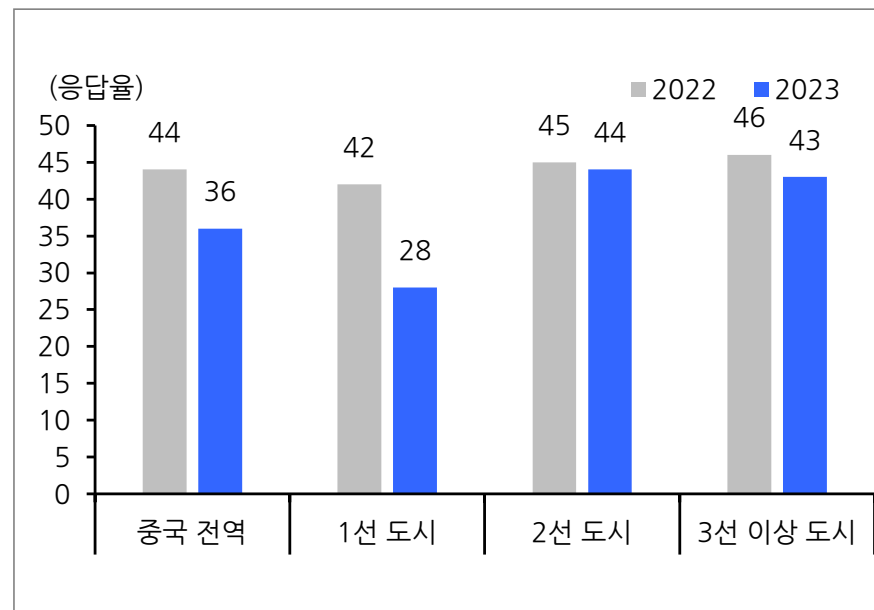
- 중국 선도 EV OEM은 NOA(Navigation on Autopilot)를 이용한 고속도로 내비게이션이 오랫동안 표준 사양. OEM들은 도시 NOA도 빠르게 배포 중이며 이와 함께 다양한 프로모션 채널(예: 라이브 스트리밍, 숏 폼 영상, 시승 영상)을 통해 기술에 대한 소비자 인식 개선에 노력
- 중국 OEM의 공격적인 가격 전략에 영향을 받은 중국 소비자들은 자율 주행의 중요성을 인식하고 있지만, 이러한 기능에 대한 지불 의사는 감소하는 트렌드
- 결국 자율주행 기능의 기본 장착으로 규격화: 2022년에 비해 중국 소비자들은 이제 고속도로/도시 NOA, 자동차 주차 등 다양한 시나리오에서 AD 기능에 더 많은 관심을 보이지만 응답자들이 AD 기능에 대해 별도로 지불할 의향이 있다고 답한 금액은 8% 감소

중국 소비자의 자율주행 기능의 중요성 응답



자료: McKinsey(2024), 현대차증권

신차 가격과 별도로 자율주행 기능에 지불할 의향이 있는지 여부



자료: McKinsey(2024), 현대차증권



수요자: 명확한 요구, 수용 가능성에 따른 신규 진입/도태 활발

NIO의 Full Domain Vehicle OS / AI Driving



자료: 현대차증권

Momenta와 자율주행 협업 중인 OEM



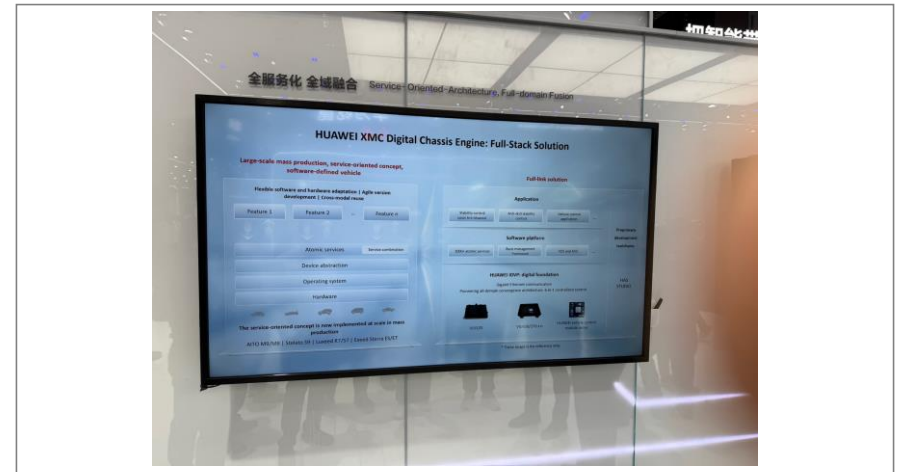
자료: 현대차증권

Huawei ADS



자료: 현대차증권

Huawei Digital Chassis Engine (Full-stack solution)



자료: 현대차증권



공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

인해전술에서 자연도태까지, 중국 수요자 눈높이에 맞춘 중국 OEM의 약진

- Local for Local: 중국 OEM은 정부 지원과 중국 시장 수요에 초점 맞춘 사업 특성화 전략으로 전동화/자율주행 부문에서 글로벌 경쟁자 대비 약진
- 정부 정책: '09~'23년 약 2,310억달러(300조원) 규모 보조금 투입
- 경제성: 배터리, 반도체, 모터 등 기술 내재화 및 중국 내 공급망 구축 → 가격 경쟁력, 강한 공급망과 원가 경쟁력
- 기술 우위: LFP 기반 배터리 선도, 자율주행(E2E) 및 S/W 기반 기술 우위
- 모델 다양성: 다양한 가격대, 차급의 모델, 브랜드 다변화 → 소비자 선택 폭 다양
- 충전 인프라: '24년 기준 중국 내 충전기수 1,000만기 + 동부 대도시(베이징, 상하이, 장쑤, 저장, 광둥) 충전 인프라 집중
- 생산 다변화: 중국 외 동유럽, 중남미, 동남아 등 생산 거점 다변화

글로벌 OEM, 국가별 EV 점유율 현황 ('23 vs. '24)

2023			2024		
순위	OEM	M/S	순위	OEM	M/S
1	BYD	20.6	1	BYD	23.5
2	Tesla	12.9	2	Tesla	10.1
3	VW	7.1	3	Geely	7.9
4	Geely	6.2	4	SAIC	5.8
5	SAIC	5.5	5	VW	5.7
6	HMG	4.0	6	Changan	3.9
7	BMW	3.8	7	HMG	3.1
8	Changan	3.4	8	BMW	3.0
9	Li auto	2.7	9	Chery	2.9
10	Chery	1.1	10	Li auto	2.8
순위	국가	M/S	순위	국가	M/S
1	중국	66.8	1	중국	64.0
2	미국	11.1	2	미국	8.0
3	독일	5.2	3	독일	3.5
4	영국	3.1	4	영국	2.2
5	프랑스	3.0	5	프랑스	1.7
6	한국	1.6	6	캐나다	1.0
7	캐나다	1.4	7	한국	0.8

자료: Marklines, IEA, 현대차증권

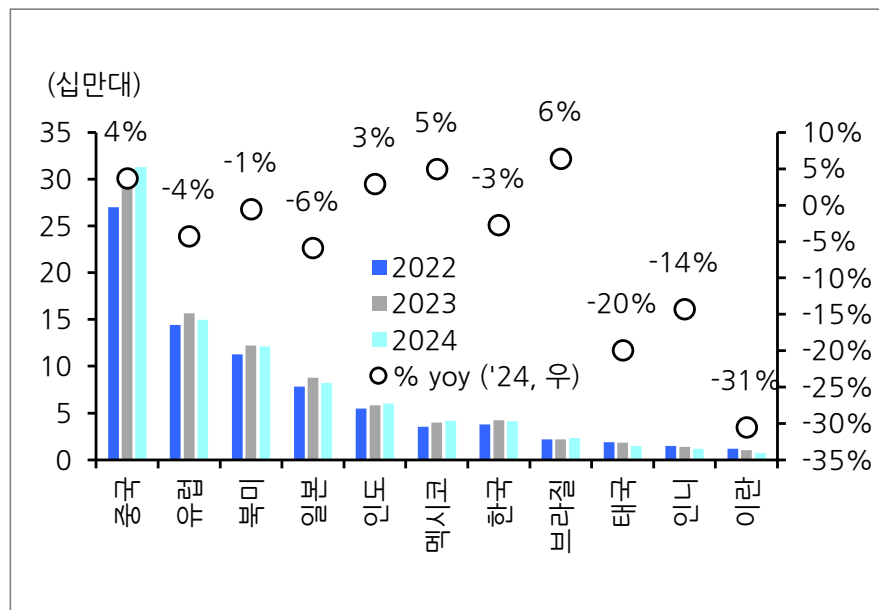


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

전동화 선도와 브랜드 통합 과정

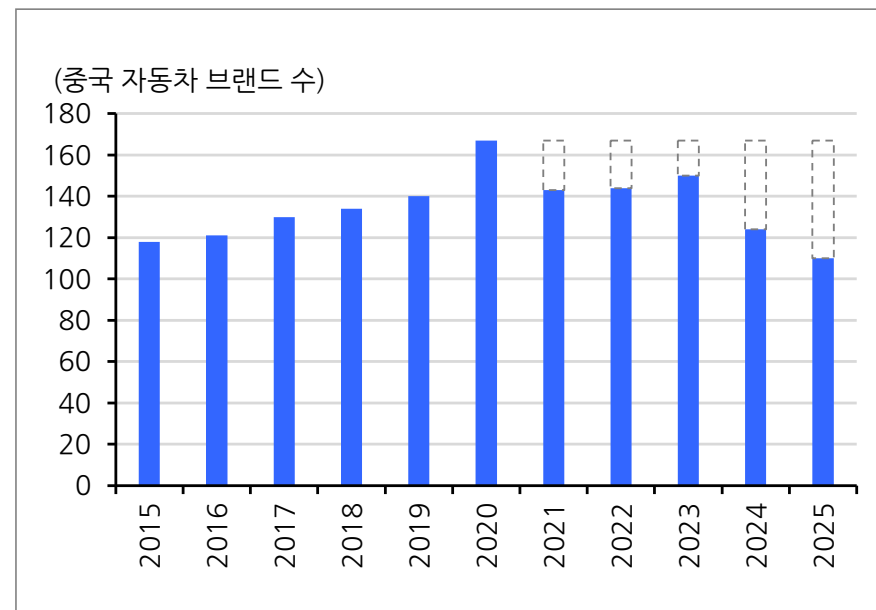
- 중국은 2024년까지 16년 연속 승용 판매 1위를 기록, 전세계 생산량의 31%를 차지. NEV 생산 및 판매는 9년 연속 1위를 기록
- 단일국 기준 가장 큰 내수 시장을 가지고 있음에도 자동차 주도국 미국, 독일, 일본 등과 내연기관 기술 격차를 극복하지 못하고 수출산업 육성 실패
→ 기술적 표준과 선도 업체가 없던 분야인 NEV(신에너지차) 시장에서 정책적 지원과 규모의 경제 조기 확보로 기술적 자립, 전동화 분야 선도
- 5개년 경제기획(2021년) 전기차 연구 프로젝트 선정 이후 중장기 과학기술발전계획(2006) 대체에너지 자동차 선도기술 확정.
2010년 7대 전략적 신흥사업에 전기차 포함, 제조 2025년 전략(2015) 전략 육성 사업 선정, 신에너지차 산업발전계획(~'35년, 2020년) 발표
- 내연기관 시장을 선도했던 43개의 JV 브랜드 외에 127개까지 로컬브랜드가 늘어나며 2020년 170개 수준에 육박할 정도로 중국 내 EV 브랜드 난립
- 이후 수익성에 한계에 부딪힌 중국 브랜드는 팬데믹 후기로 접어들며 2021년 이후 빠르게 구조조정, 경쟁력 부족한 브랜드 퇴출 지속 중 (2024~)

글로벌 주요 지역별 생산 추이 ('22~'24)



자료: Marklines, 현대차증권

중국 내 자동차 브랜드 수



자료: Just-Auto, 현대차증권

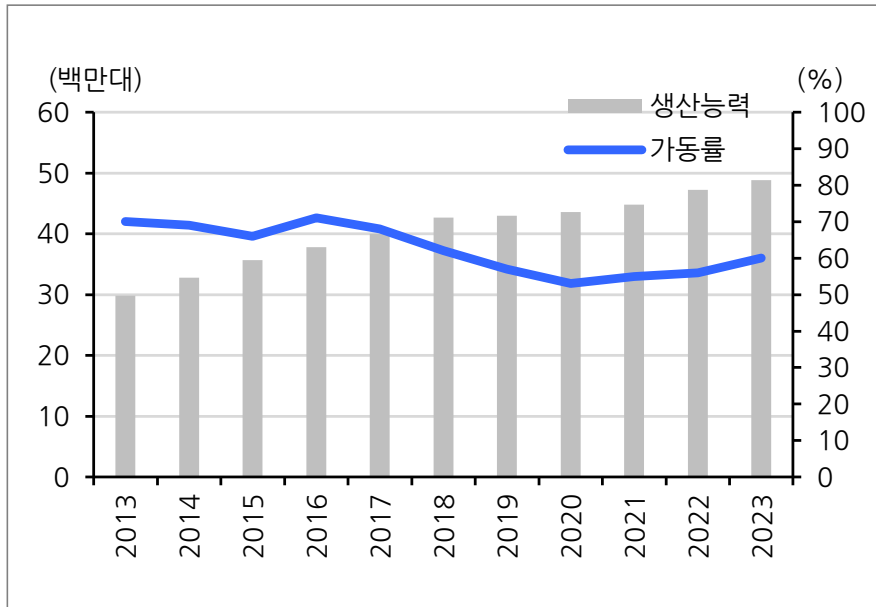


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

이합집산과 승자의 독식... 이제는 중국 밖으로

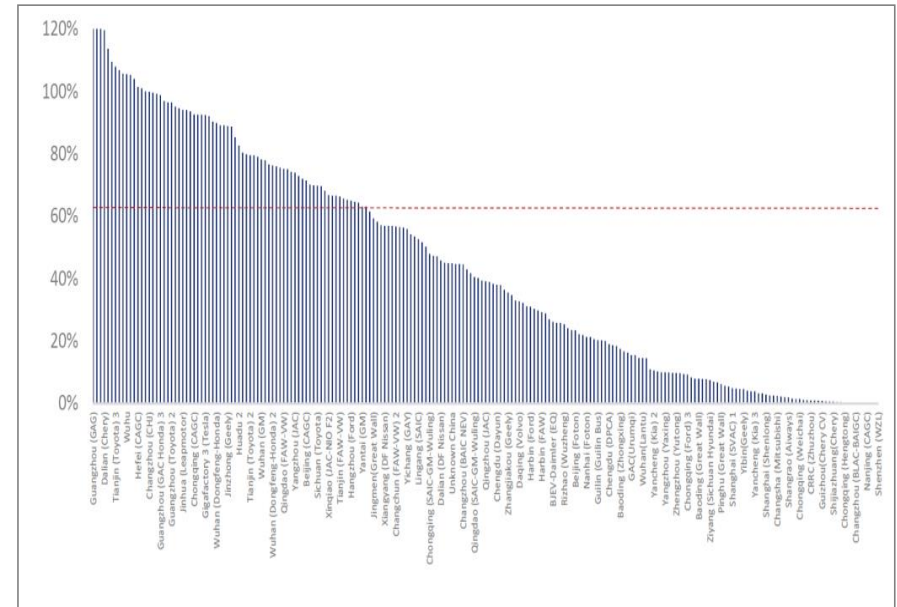
- 중국 EV 확산 추세에 맞춘 브랜드 증가로 시장 성장 대비 생산능력이 급격히 증가. 브랜드 수가 정점에 달한 2020년에는 시장 가동률은 50% 소폭 상회
- 이후 브랜드 퇴출 등 구조 조정과 승자 기업의 생산 능력과 수출 확대 등 외연 확대로 시장 전체 생산능력이 증가함에도 시장 가동률은 60% 수준 회복
- 2023년 기준 시장 가동률 60%에 미치지 못한 브랜드는 여전히 2/3에 육박하며 브랜드 퇴출이 가속화될 것으로 전망. 브랜드간 이합집산과 승자 기업의 독식이 지속되며 확보한 원가 경쟁력을 바탕으로 해외 진출을 가속화 할 것으로 판단

중국 내 자동차 생산 능력 및 가동률 추이



자료: Just-Auto, 현대차증권

브랜드별 가동률 현황 (2023년 기준)



자료: Just-Auto, 현대차증권

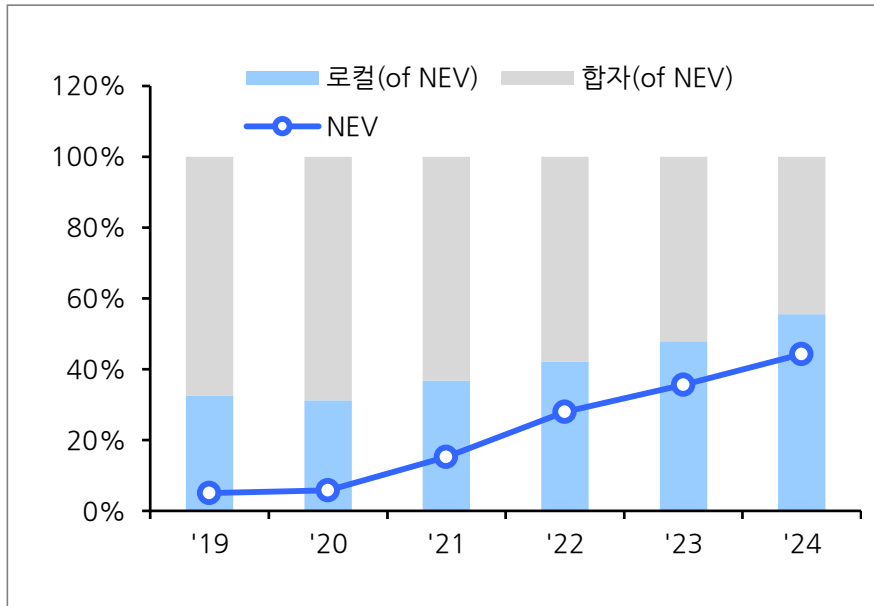


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

중국 OEM의 자국내, 대외 입지 강화

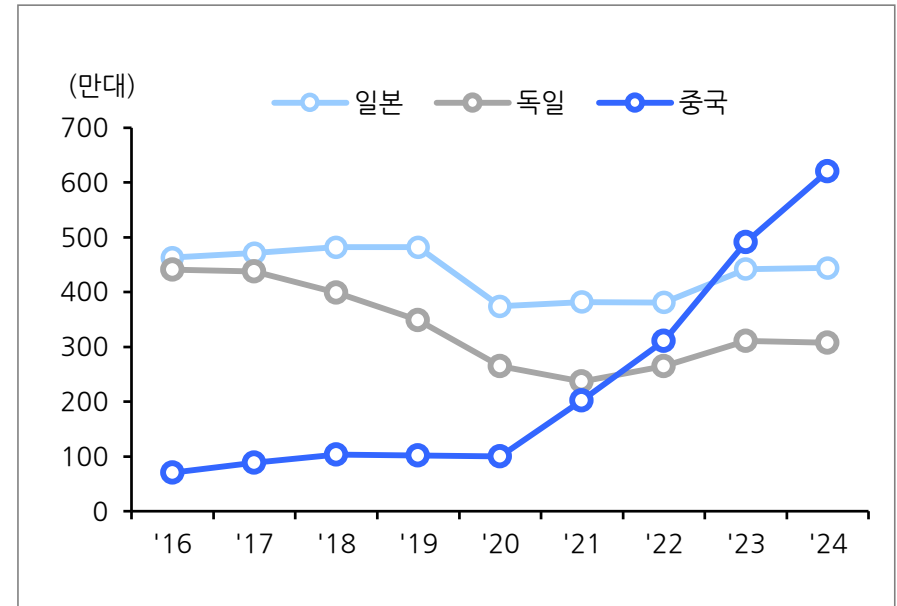
- 중국 내 ICE 수준의 BEV 모델 출시 이후 시장 침투율 확대. 이구환신, NEV 세금 혜택 등 로컬 OEM을 목적인 정책 보조가 입지 확대를 지지
화웨이, 샤오미 등 신흥 NEV 브랜드의 S/W 기반 스마트 BEV 출시가 시장 내 호평을 받으며 강화된 상품성에 기반한 점유율 확대 기여
- 중국 수요 성장 둔화와 투자 확대, 업체간 경쟁 심화를 극복하기 위해 주요 중국 OEM의 수출 확대를 통한 외연 확대 전략이 가시화
유럽, 미국 등 선진 시장 관세 등 지정학적 불확실성이 확대됨에도 동유럽, 아세안, 중남미 등 신흥국 거점의 생산 확대로 시장 침투율 확대

중국 내수 NEV 침투율과 로컬/합자 OEM 점유율 추이



자료: CAAM, GBIC 재인용, 현대차증권

주요국 완성차 수출 추이



자료: Marklines, GBIC 재인용, 현대차증권



공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

중국 ADAS 개발의 높은 진입 장벽

- 중국 ADAS 시장에 대한 깊은 이해와 R&D 역량을 갖춘 Tier 1 기업이 시장 내 입지가 강해짐에 따라 시장 내 경쟁이 치열. 1) 시장 수요에 대응하는 전략적 민첩성, 2) 효율적이고 경제적인 솔루션 제공 능력, 3) 뛰어난 AI 알고리즘 기술을 보유 → 지능형 공급망 패턴 재정의, 시장 전환 가속화, 가격 경쟁 심화
- Canalys 추정에 따르면 2023년 중국 L2/L2+ ADAS 보급률은 50%을 초과, 통합 드라이빙-주차 솔루션은 100% 성장을 달성. 주행 기능 향상과 원가 절감으로 10만원~15만원대 중저가 차량으로 L2/L2+ 기능 이동하며 가격 경쟁은 더욱 치열. 이에 통합 솔루션 대응 능진 Tier 1 부품사는 전략 조정이 불가피
- 주요 플레이어는 1) Desay SV, Jingwei Hengren과 같은 전통 공급사와 2) Momenta, WeRide, Pony.ai, Baidu 등 L4 기술을 일반화 해 L2++ 기술을 구현하는 알고리즘 업체, 3) Huawei와 같이 국경과 업/다운스트림 리소스를 초월한 거대 기업, 4) NIO, Tesla 등 풀스택 내재화를 통한 지능형 주행 기술 보유 업체, 5) Maxeye, Hongjing Zhijia, iMotion 등 신생 기업도 유연한 제품 전략과 기술 혁신을 통해 시장 점유율을 빠르게 확대 중

주요 중국 자율주행 기업 분류

구분	기업
전통 공급업체	Desay SV, Jingwei Hengren
알고리즘 기술 업체	Momenta, WeRide, Pony.ai, Baidu
업/다운스트림 리소스 통합 기업	Huawei
풀스택 내재화 OEM	NIO, Tesla
신생 기술 업체	Maxeye, Hongjing Zhijia, iMotion

자료: 현대차증권

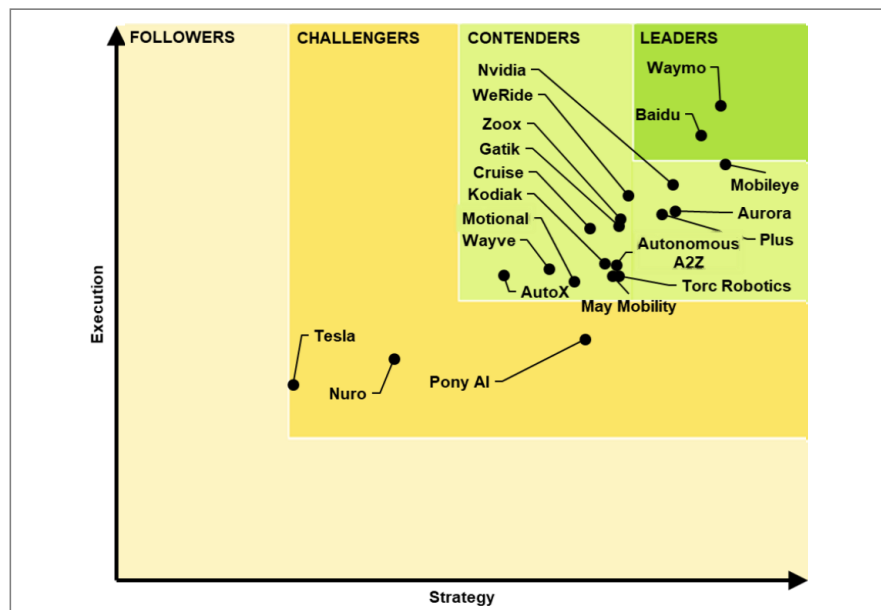


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

중국의 자율주행 리더십 확보

- 자율주행 기술은 북미 업체와 중국 업체 주도로 자국 시장 중심으로 개화에 확산 중
- Guidehouse insights에서 평가한 2024년 자율주행 순위(Autonomous Driving Leaderboard)에서 1위는 구글의 Waymo가 차지. 20위권 내에 미국 기업이 15개, 중국이 4개(Baidu, WeRide, Pony.ai, AutoX) 이름을 올림. 한국계는 Autonomous A2Z와 Motional이 차지
- Waymo는 2018년 글로벌 최초 로보택시 서비스 유료 이후 애리조나주 피닉스를 시작으로 샌프란시스코, 오스틴, LA까지 서비스를 확대했으며, 캘리포니아주에서는 778대 자율주행차의 운행 허가 완료. 2024년 8월, 업계 최초 무인 자율주행 주간 유료 승차 10만 건 달성
- 바이두는 중국 정부의 지원에 힘입으며 2013년 자율주행 개발 이후 로보택시 운행 600만 회, 누적 주행거리 1억km 돌파. 현재 중국 내 11개 도시 서비스 운영 중이며 우한에서만 500대의 로보택시 운영 중
- 반면 Legacy 투자를 받고 있는 Cruise(GM)과 Motional(현대차그룹)은 기존 4위와 5위에서 각각 6계단, 10계단 하락하며 10위와 16위를 기록

2024년 자율주행 리더보드 (1)



자료: Guidehouse insights, 현대차증권

2024년 자율주행 리더보드 (2)

순위	기업명	전략	실행	총점
1	Waymo	87.6	85.3	86.5
2	Baidu	84.7	79.9	82.3
3	Mobileye	88.3	74.7	81.8
4	Nvidia	80.7	71.0	76.0
5	Aurora	81.1	66.3	74.0
6	Plus	79.1	35.7	72.7
7	WeRide	74.3	69.1	71.7
8	Zoox	73.1	64.8	69.0
9	Gatik	72.8	63.5	68.3
10	Cruise	68.7	63.1	65.9
11	Autonomous A2Z	72.6	56.5	65.0
12	Torc Robotics	72.9	54.5	64.3
13	Kodiak	70.9	56.8	64.2
14	May Mobility	72.0	54.5	63.8
15	Motional	66.4	53.5	60.3
16	Wayve	62.8	55.8	59.4
17	Pony AI	68.0	43.0	56.9
18	AutoX	56.3	54.6	55.4
19	Nuro	40.3	39.5	39.9
20	Tesla	25.8	34.9	30.6

자료: Guidehouse insights, 현대차증권



공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

중국 자율주행 현황

- 1) 자율주행제도 및 보급율: 베이징과 우한 등 주요 도시, L3급 이상 자율주행차의 제도적 기준 마련, 특히 베이징은 개인 승용차를 포함한 폭넓은 적용 범위와 함께 인프라 구축 계획. 현재 중국 승용차의 L2급 이상 자율주행 보급률 55.7%이며 순수 비전 방식에서 라이다 센서 활용으로 전환 중. 중국전동차백인회 장웨이 부이사장은 2025년에는 이 수치가 65%에 근접할 것으로 전망
* L3급(조건부 자율주행) 이상 자율주행차 대상: 베이징(北京) 자율주행차 조례 2025년 4월 1일 시행, 우한(武汉) 지능형 커넥티드카 발전 촉진 조례 2025년 3월 1일 시행, 관리법규 인 선전(深圳)경제특구 지능형 커넥티드카 관리조례 2022년 8월 1일 시행
- 2) L3 개발 현황: 화웨이(Huawei) 합작 브랜드 준지에(尊界)는 L3 자율주행 아키텍처로 설계된 첫 모델 S800을 2025년 출시 계획, 샤오미(小米汽车)는 2024년 9월 '감지'와 '규제제어' 부서를 '엔드투엔드 알고리즘 및 기능부'로 통합, 비야디(BYD)는 10월 엔드투엔드 기술 구현에 집중, 1~2년 내 10만 위안(약 1,989만 원) 이하 가격대 차종에 자율주행 기능 탑재 계획, 지커(Zeekr)는 1400 TOPS에 이르는 Thor 칩 2개를 활용해 레벨 3 2025년 하반기 런칭 목표
- 3) 자체 칩 개발 현황: 샤오펑자동차(小鹏汽车)는 2024년 11월 엔비디아(NVIDIA) 오린 X 칩 3개에 맞먹는 AI 연산능력을 갖춘 40코어 프로세서 '튜링(图灵) AI 칩' 공개. 리상자동차는 자율주행 능력 향상 위한 자체 칩 개발 추진 중, 비야디와 동펑자동차(东风汽车)도 칩 자체 개발 및 투자 추진. 동펑자동차는 2026년 까지 7나노 공정 칩을 광범위하게 적용 계획

화웨이 자율주행 솔루션 ADS 4.0 발표

지커, 엔비디아 Thor 칩 활용한 레벨 3 2025년 하반기 인도



자료: 화웨이, 현대차증권

자료: 지커, 현대차증권

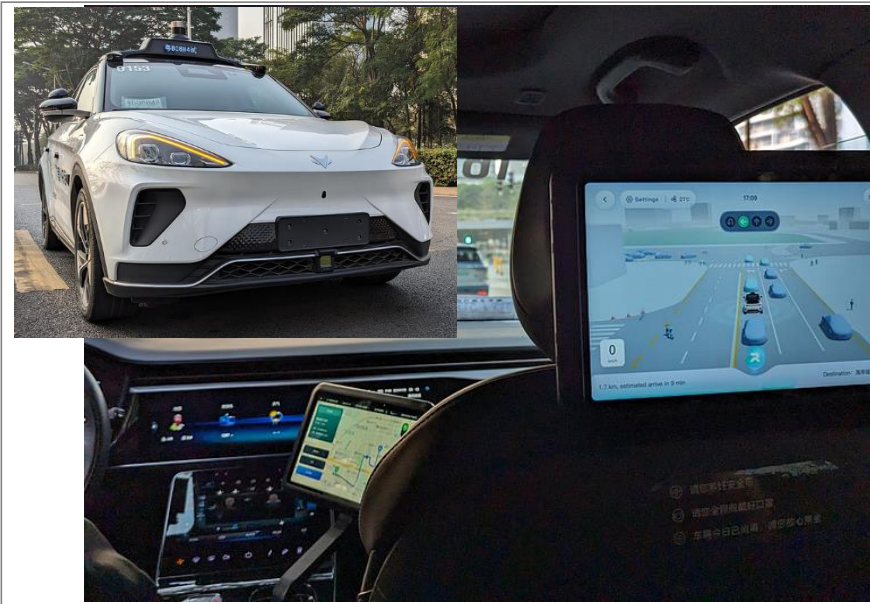


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

이미 자율주행 활용한 로보택시/셔틀 서비스 상용화

- 중국 광저우, 선전 등 지역에서는 Baidu Apollo, WeRide 및 Pony.ai 등 회사의 자율주행 택시와 버스가 운행 중이며, L2+ 혹은 L2++ 탑재된 EV 판매 중
- 로보택시/버스: 미국 Waymo, Cruise와 달리 안전 운전자가 탑승한 승객 호출 서비스
- 1) Baidu Apollo – 오픈 소스 이니셔티브, 중국 전역 10개 이상 지역에서 운영 중이며 BAIC Arcfox EV 기반의 L4 차량을 48만위안(약 9,600만원)에 제공
- 2) WeRide – 2020년 중국 최초 완전자율주행차량 도로 주행 테스트 승인 받은 광저우에 본사를 둔 자율주행 개발사. 택시, 버스 외에 청소차에 자율주행 탑재
- 3) Pony.ai – 2016년 Baidu 출신 직원들이 설립한 캘리포니아/광저우 본사를 둔 자율주행 기업
- L2+/L2++ 탑재 EV: Nio (ES시리즈, NVIDIA Drive ORIN 시스템 온칩, 8MP 카메라/LiDAR 탑재), Li Auto(L7 등, HESAI LiDAR 장착), Huawei(Luxeed S7 등, Harmony OS 기반 네비게이션 활용한 ADAS 구현, LiDAR 장착), Xpeng, AION, Aito 등

Baidu Apollo가 장착된 BAIC ArcFox Robotaxi



자료: TierIV, 현대차증권

Pony.ai의 자율주행 기술을 활용한 ON TIME 앱 호출 서비스



자료: TierIV, 현대차증권



공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

전략은 이제 전기차(제조)에서 자율주행(기술)으로, 중국 업체들의 약진

- 테슬라, 중국 OEM 등 신흥/혁신기업으로 대표되는 OEM의 자율주행 방식인 End-to-End 방식의 자율주행이 시장의 주목. 특히 중국 로컬 OEM은 4월 상해 모터쇼 전후로 상품성 강화해 테슬라, 리비안 등 서방의 경쟁자들과 기술적 경쟁을 더욱 촉발하고 있어 흥미
- 대다수의 Legacy가 선택한 Rule base 방식의 자율주행이 완성차 업체의 재무부담, 투자회수 가능성 약화 등을 사유로 가시성에 떨어짐
- 1) OEM 자체 개발 모델 NIO, Xpeng, Li Auto, Xiaomi, Geely, Jiyue 등과 2) 협업 모델 BYD(Huawei, Momena, 호라이즌 로보틱스), 3) 기술 기업 Momena, 호라이즌 로보틱스, 4) 기술 자립도 떨어지는 OEM은 화웨이 생태계로 편입하는 모습
- 참고) Huawei는 슈퍼컴퓨터 연산 성능은 7.5 EFLOPS로 중국 기업 중 최고 수준이며 경쟁자도 개발 속도 내며 격차 축소 중. LiAuto는 `24.7월 2.4 EFLOPS→`24.8월 5.39 EFLOPS 달성, Xpeng은 `24년 2.51 EFLOPS →`25년 10 EFLOPS 목표로 단기 거액 투자, 한편 Tesla는 `24년 말 100 EFLOPS 달성 예정

주요 OEM의 E2E 자율주행 전략

제조사	활용 시기	실행 현황	솔루션 특징
BYD	2024	`24.12 자체 스마트드라이빙 시스템 DiPilot 출시 예정	스마트드라이빙 자체 개발 시간 벌기 위해 Huawei 등과 협업
NIO	1H24	2023년 하반기 R&D 시작, 2024년 양산 예상	-
Xpeng	2024	차량 솔루션 도입 계획 2024년 1월 발표	훈련을 위한 600 플롭스(PFlops) GPU 구축
Li Auto	1H24	2024년 상반기 파운데이션 모델 출시, E2E 솔루션 L3 달성 계획	전체 프로세스 모델링
Xiaomi	2024	2023년 하반기 E2E 인식 및 결정 모델 발표. 2024년 3월 Xiaomi SU7에 모델 탑재	실시간 도로 토폴로지(Topology) 생성. 정적 에이전트(Static Agent) 실시간 인식
Geely	2024	PhiGent Robotics와 협력. 2024년 생산 시작 예상	동적 장면 그래프(Scene Graph) 이용하여 에이전트의 충돌 가능성 예측
Jiyue	2024	VTA 파운데이션 모델 반복(iteration). BEV E2E 인식 모델 개발 및 훈련	모든 도로 요소 커버리지 실현. 실시간으로 도로 토폴로지 생성

자료: 현대NGV, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

전략은 이제 전기차(제조)에서 자율주행(기술)으로, 중국 업체들의 약진

- Huawei, '24.8 'D2D 스마트 주행' 발표 후, Li Auto, XPeng, Xiaomi 등도 고급 스마트 주행 기능을 D2D 스마트 주행으로 확장하는 움직임
 - 1) Xpeng: XPeng AI 스마트 주행 시스템 기반, 스마트 주행 소프트웨어와 E2E 대형 모델을 사용한 D2D 스마트 주행 구현. 해당 솔루션은 하나의 소프트웨어 로직을 기반으로 지하 주차장, 출입구, 도심 도로 등 다양한 시나리오를 연결. 또한 가벼운 지도와 레이더를 활용, 사용자 감지 없이 경로를 자동 생성
 - 2) Li Auto: 판하오위(范浩宇) 제품 부문 수석 부사장은 E2E + VLM 기반의 D2D 스마트 주행 기능을 기반으로 이미 만 명 규모의 테스트 그룹과 전국 매장에 시험 주행 차량을 제공 중이라 밝히며, 11월 말부터 AD Max 사용자 모두 D2D 스마트 주행 기능 경험을 계획
 - 3) Xiaomi: D2D 스마트 주행 기능인 '전방위 스마트 주행'은 차량 탑승 시 즉시 사용 가능하며, D2D 주행 보조 기능 제공. 전방위 스마트 주행은 HAD Xiaomi 슈퍼 스마트 주행 시스템에 탑재될 예정이고, Xiaomi SU7 Pro, SU7 Max, SU7 Ultra 모델에서 업그레이드가 가능
 - 4) Zeekr: '24.11 하오한 스마트 주행 2.0 발표, D2D 스마트 주행을 구현할 준비 완료. 전체 속도 범위에서의 활성화, 차단기 전면 통과, 전방위의 스마트 주차 기능 등 핵심 기능 보유. 사전 경로 메모리 없이 차량이 스스로 빈 자리를 찾아 주차 가능, '25.1 순차 출시 예정이고, 2Q25부터 하오한 스마트 주행 2.0이 탑재된 모든 Zeekr 제품 적용 예정

주요 OEM의 E2E 자율주행 조직 변화

제조사	대응 전략
NIO	'24.6 자율주행팀 조정 (기존 감지-계획-제어 → E2E 자율주행) 대형모델팀(E2E 모델 개발), 아키텍처/솔루션팀(차량 전반 알고리즘, 아키텍처 설계), 시공간정보팀(차량-클라우드 간 지도정보 알고리즘, 모델 개발, 서비스) 신설, 기존 감지팀, 계획 및 제어팀, 환경 정보팀, 솔루션 제공팀 폐지
XPeng	2024년 기술 개발팀 조정 기존 감지, 계획, 제어, 위치 알고리즘 개발 → AI E2E, AI 응용, AI 에너지 효율 등 3개 팀
Xiaomi	2024년 8월, 자동차의 스마트 주행팀 조직 개편 완료 '감지'와 '계획 및 제어' 두 개 부서를 통합해 'E2E 알고리즘 및 기능팀'으로 재편
BYD	2024년 6월, 자사 고급 스마트 주행 솔루션 개발을 위한 '천선(天璇) 개발팀' 설립 동시에 '천량(天狼) 개발팀'을 꾸려 낮은 단계의 스마트 주행 솔루션 개발에도 주력 2024년 하반기에는 조직 구조를 재편성해 기존의 '천선' 팀 핵심 멤버가 '천량' 자율주행 개발팀으로 이동
Huawei	2024년 8월 'D2D 스마트 주행'을 발표 이후, Li Auto, XPeng, Xiaomi 등도 고급 스마트 주행 기능을 D2D 스마트 주행으로 확장하는 움직임

자료: Zousi, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

주요 완성차 업체의 ADAS 채택 현황

													
Name	Drive Pilot	Personal Pilot	T-Mate	HDA/HDP	Blue Cruise	Super Cruise	Autopilot / FSD (Beta)	Pilot 3.0	XNGP	AD Max / City NOA (planned)	Nio Pilot / NOP+	City NCA	Xiaomi Pilot
SAE Level	Up to L3	L2+ / L3 in 2024	L2 & L2+	L2 / L3 planned	L2+	L2+	L2+	L2	L2+	L2+	L2+	L2+	L2+
ODD	selected highways	selected highways	selected cities & highways	Highways	selected highways	selected highways	All over the U.S.	Highways	200+ cities all over China	selected cities & highways	All over China	selected cities & highways	selected cities & highways
Lidar	 LUMINAR	 INNOVIZ			N/A	N/A	N/A						
Compute unit	 BOSCH soon! 	 mobileye soon! 		 mobileye soon! 		 mobileye soon! 		 NVIDIA soon! 	 NVIDIA	 NVIDIA	 NVIDIA soon! 		 NVIDIA
Models	S-Class EQS	BMW i7 BMW i5	Bozhi 3X	Genesis G90 KIA EV9 (planned)	Mach-E F-150 Expedition F-150 Lightning	Most Cadillac and Chevrolet models	Model S Model X Model 3 Model Y	C10 C11 C16	P5 P7 G9 G6	L6 to L9 MEGA	ES/EC6 ES8 ET7 ET5	Alpha S HI	SU7
Region	 	 		 selected markets	 								

자료: Augustin Friedel(2024), 현대차증권



공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

치열한 신에너지차 시장 속 중국 업체들의 기술적 해자 구축

- 도시 수준 NOA(Navigate on Autopilot)의 성공적 구현은 자율주행 기술 선도라는 기술적 강점을 갖출 수 있게 되며, 대규모 기능의 출시를 통해 방대하고 다양한 실질 데이터를 획득하며 데이터와 알고리즘 반복을 통한 선순환을 확립하기에 이룸
* NOA(Navigate on Autopilot)는 차량이 도로에서 스스로 조향·정지·가속 등을 할 수 있게 하는 기능이며 NOA 중 도심NOA는 실시간으로 복잡하게 변화하는 시내도로 환경을 반영해야 하므로 고속도로NOA에 비해 처리해야 하는 정보가 복잡·다양하여 난이도가 수 배 이상이라고 평가됨
- 중국 젊은 세대 소비자들의 중요한 세그먼트로 지능형 차량에 대한 요구와 기대가 높아지고 있어, 지능형 기능의 하나인 도심 NOA는 점진 소비자 구매 경험의 중요한 핵심 요소로 자리 잡음
- 이에 외자계 ADAS Tier 1 업체들은 전략적 혁신과 지능형 주행 솔루션 입지 강화를 위해 ‘Local for Local’ 전략 목표로 전환

중국 자율주행 관련 기업의 도심 NOA 개발 현황

기업명	서비스명	개발 주체	적용차종	연산능력	기준목표	'23년말 기준 목표	진척현황	서비스 비용
Tesla	FSD	자체	Model 3, S, Y, X	144 TOPS	-	중국 예고	북미 한정	\$1.2만/ \$99-199/월
Huawei	NCA	자체	Aito M7, AVATR 11, Arcfox AlphaS	400 TOPS	'23.3Q 15개, '23.4Q 45개 도시에 적용	'23년 말 전국 사용	베이징, 충칭, 상하이, 선전, 광저우, 항저우	ADS 2.0 3.6만원/월 720위안/월
Xpeng	XNGP	자체	G9/P7i/G6 Max 버전	최고 508 TOPS	'23년 말까지 50개 도시	'23년 말 50개+ 도시	25개 도시	무료
LiAuto	NOA	자체	L 시리즈 Max 버전	L7,8: 128 L9: 508	'23년 말 도심→통근 100개 도시	'23년 말 도심 경식	통근NOA 10개 도시	무료
NIO	NOP+	자체	ET, ES, EC 시리즈	1,016 TOPS	'23.4Q 6만km 노선	노선 확대	-	380위안/월
IM (智己, SAIC)	IM AD	벤더	IM L7, LS7 등	불명	'22년 말 출시	'23.4Q 시범운행	상하이, 광저우 시범	-
Wey (魏牌, GWM)	NOH	Hao mo. AI	-	불명	'22년 내 10개, '23년 말 100개+ 도시	-	시범 운영 ('24년 내 100개+ 목표)	-

자료: KATECH(2023), 현대차증권

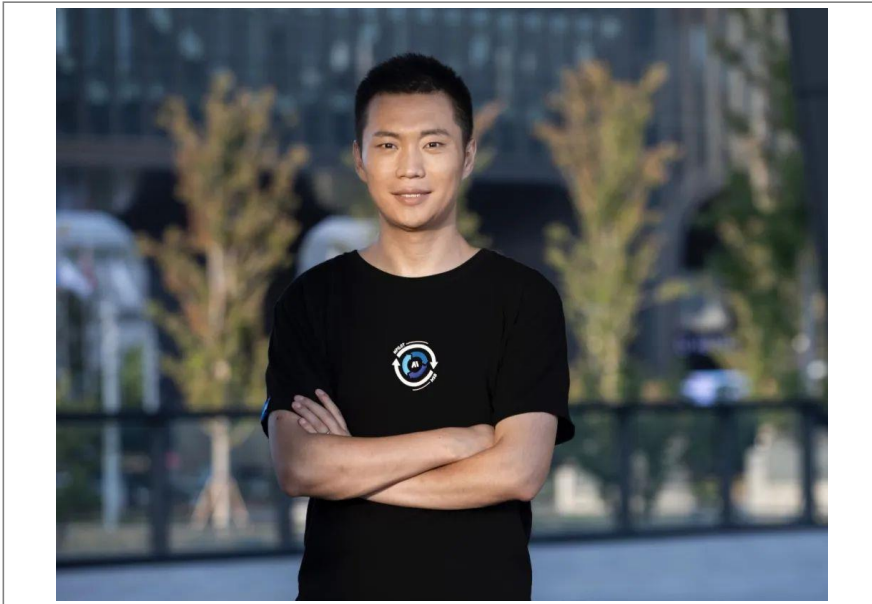


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

Tier 1 기술 기업의 협업 모델

- 모멘타(Momenta)는 2016년 베이징에서 설립된 중국 기반의 자율주행 기술 전문 기업, AI와 빅데이터를 활용해 고도화된 자율주행 솔루션 개발. L4 수준(완전 자율주행)에 가까운 기술 상용화 추진. 주요 투자자로는 SAIC(상하이 자동차), GM, 도요타, 텐센트 등이며 Bosch, 콘티넨탈등과 협업하는 Tier 1 기술 업체
- 핵심 기술: 1) Flywheel Approach(플라이휠 접근법, 데이터 중심의 자율주행 기술 개발. 대규모 주행 데이터를 수집 · 분석해 AI 모델을 개선."데이터 → 학습 → 성능 향상 → 더 많은 데이터 수집"의 선순환 구조로 기술 고도화 속도 빠름) 2) 비전 기반 AI(카메라 중심의 센서 융합 기술. 라이다(LiDAR)에 비해 비용 효율적이며, 고해상도 이미지 처리로 복잡한 도로 환경 대응.딥러닝 기반 객체 인식, 경로 예측, 장애물 회피 기술 포함) 3) Mpilot 및 MSDK(Mpilot은 고속도로 및 도시 환경에서의 L2+/L3 자율주행 솔루션이며 적응형 크루즈 컨트롤(ACC), 차선 유지, 자동 주차 등 기능 제공. MSDK, Momenta Software Development Kit은 자동차 제조사 및 Tier-1 공급업체를 위한 모듈형 소프트웨어 개발 키트로, 맞춤형 자율주행 기능 통합 가능)
- 주요 제품 및 서비스는 1) Mpilot 1.0 및 2.0(소비자 차량에 탑재 가능한 자율주행 시스템. Mpilot 2.0은 도시 내 복잡한 교통 상황 대응 강화. SAIC의 Roewe 및 MG 브랜드 차량에 적용)과, 2) Momenta Autonomous Driving Platform(클라우드 기반 데이터 처리 및 AI 모델 학습 플랫폼. 실시간 맵 업데이트(HD Map)와 OTA(Over-the-Air) 소프트웨어 업데이트 지원) 3) 로보택시 및 로지스틱스(상하이, 쑤저우 등에서 로보택시 시범 운영 중. 물류 및 배송용 자율주행 차량 개발)

Momenta CEO Cau Xudong



자료: 360Kr, 현대차증권

협력 업체 현황. '22년 1개, '23년 8개, '24년 20개 차종 탑재



자료: 현대차증권

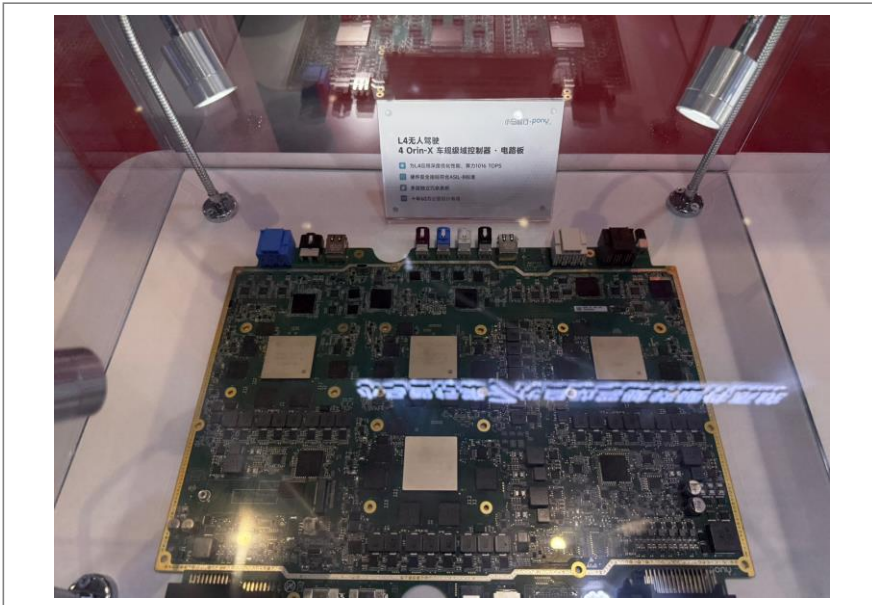


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

One team Huawei, 미국의 중국 제재에도 중국 내수 시장 중심으로 상대적 우위 강화 전망

- Huawei는 스마트드라이빙 기술을 바탕으로 One-team 전략 기대. 우선적으로 중국 내수시장을 선점한 이후 장기적으로 신흥, 선진국 확대하는 전략을 취할 것. 특히 Huawei는 자체 칩 개발, 제조 역량을 갖추고 있어 미국의 대중국 반도체 제재 영향에서 자유로워, 중국 시장 내 상대적 경쟁 우위 기대
- 다만 제재 장기화 시 Huawei는 미국이나 유럽 등 선진 시장에서 직접적 진출이 어려울 수 있으며, 신흥 시장 진출의 경우 자국 시장에서 투자 회수 진행 이후 낮은 한계 비용을 통한 확장 시 낮은 구매력을 설명할 수 있는 경제성 확보가 가능할 전망
- 또한 주요 중국 OEM과 기술 기업들은 Nvidia의 고성능 AI칩을 주로 사용하고 있어 Huawei 중심의 사업 재편과 One-team 전략은 더욱 강화될 전망

Pony.ai, NVIDIA Orin X 탑재 1016 TOPS로 L4 구현



자료: 현대차증권

Huawei, 자체 칩 개발로 대중국 반도체 제재 영향 제한적



자료: 현대차증권



공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

One team Huawei, 미국의 중국 제재에도 중국 내수 시장 중심으로 상대적 우위 강화 전망

- 중국 자동차 기술은 주요 경쟁 축인 스마트드라이빙(L3 이하 자율주행)을 통해 고부가가치화 전략에 나서는 가운데 Huawei는 해당 분야에서 선도 업체들과 협업 중. 특히 자체 SW 역량 부족으로 소비자 수요에 적시 대응이 어렵다고 판단한 Changan, BYD 등이 협업 대상
- 특히 신흥 업체인 Xpeng, LiAuto 대비 낮은 SW 개발 능력을 인식한 기존 중국 OEM이 생태계 중속을 감안하고도 빠른 문제 해결을 위해 Huawei와의 협업을 결정. 2023년 이후 Seres, AITO M7 등 Huawei Car 판매 성과가 두드러짐에 따라 2024년 접어들며 빠른 의사결정 이뤄짐

최근 중국과 주요 완성차 제조사들과의 합작투자 및 협력 사례

구분	Huawei 역할	협업 구조
'21.4월 ADS 1.0	LiDAR 3개, 카메라 13개, 레이더 6개 서비스 구매가 3.2만원 (할인 최저가 3천만원)	Arcfox αS, AVATR11
'23.4월 ADS 2.0	LiDAR 1개, 카메라 11개, 레이더 3개 서비스 구매가 3.6만원 (할인 최저가 6천만원)	AITO M5, AITO M7, Luxeed S7, Changan AVATR 11 Hi버전, AVATR12
'24.4월 Qiankun ADS 3.0	12개 고정밀 센서 장착(LiDAR, 레이더, HD카메라) 서비스 구매가 3.6만원 (할인 최저가 1만원)	STELATO S9, AITO M9, Dongfeng Voyah Dream, Deepal L07
일반 부품 공급 (Tier1)	스마트콕핏, 컴퓨팅 플랫폼, 디스플레이, LiDAR·레이더·카메라, 모터, 텔레매틱스 박스 등 부품 공급	BYD, Geely, FAW, GAC, SAIC, GWM, BMW, Benz, Changan 등
Huawei Inside (HI)	자율주행·스마트카 시스템 SW·HW (파워트레인 부품, 하이엔드 스마트드라이빙 패키지 ADS, Huawei 통합 OS Harmony OS 등) 공급	Changan+CATL : AVATR(阿维塔) BAIC : Arcfox(极狐, 일부 트림 한정) Dongfeng : Voyah(岚图) Changan : Deepal(深蓝)
Harmony Intelligent Mobility Alliance (鸿蒙智行; HIMA; Tier 0.5)	①스마트드라이빙 기술 제공 (하이엔드 스마트드라이빙 패키지 ADS, 스마트콕핏, Qiankun 클라우드, 스마트 제어 등) ②디자인·브랜딩·차량판매까지 OEM과 공동 수행	Seres : AITO(问界) Chery : Luxeed(智界) BAIC : STELATO(享界) JAC : MAXETRO(尊界) ('25년 발매)

자료: KATECH, 현대차증권

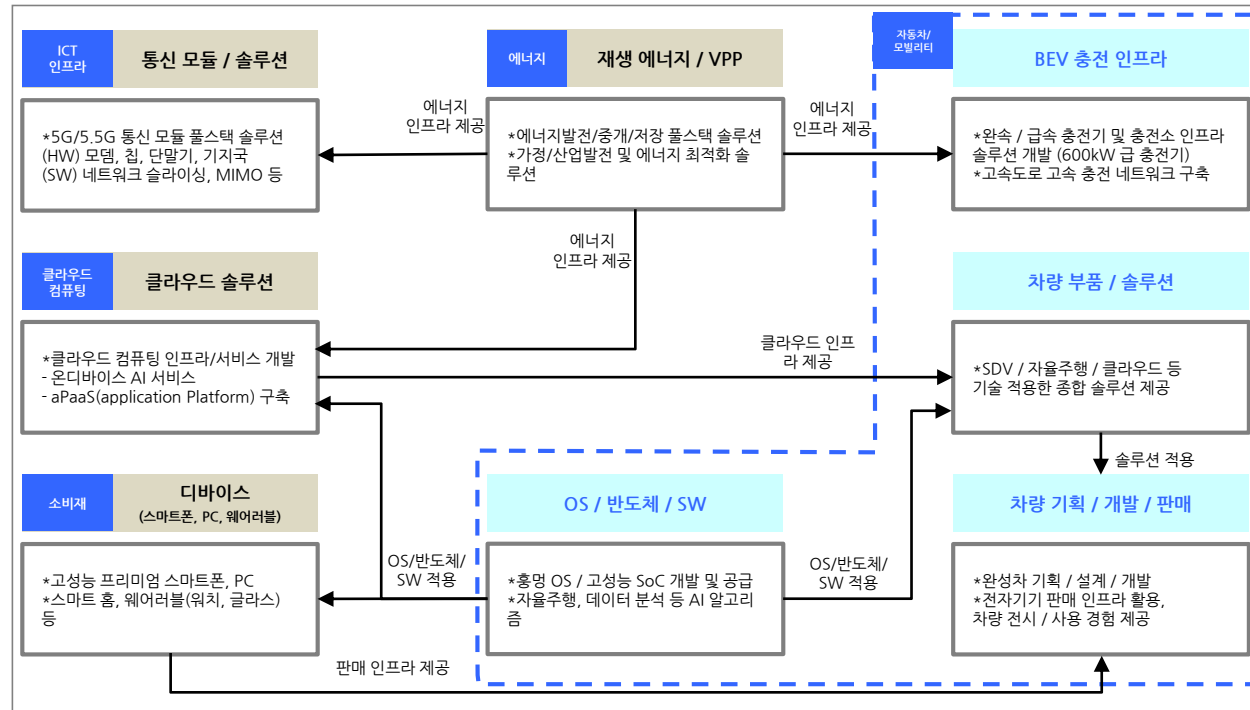


공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

Huawei, 보유 자산(투자)를 활용한 생태계 구축, 솔루션 제공해 고객 Lock-in

- 보유 기술 활용한 부품, 솔루션 역량 확보, 해당 기반 산업 표준 선점과 자동차 산업 내 레퍼런스 확보.
동시에 자동차를 자사 생태계에 편입, 타 부문 솔루션과 연계 추진
- 차량 요소 기술 및 솔루션 개발: ICT 인프라, 스마트폰 통해 확보한 OS/반도체 기술 활용
산업 내 표준 선점: 확보한 차량 기술/솔루션을 중국 내 차세대 SDV 표준으로 정립
산업 내 레퍼런스 확보: 관영 기업과 차량 기획, 개발, 판매 협업을 통해 자사 솔루션을 시장에 출시
화웨이 생태계 편입: 집, 차량 등 스마트폰 중심鸿蒙 OS 생태계 편입해 화웨이만의 생태계를 확장
타 사업 솔루션 연계: 클라우드, 에너지 부문 연계로 B2B 사업도 확대

Huawei의 사업 모델



자료: GBIC, 현대차증권



공급자: 인해전술, 빠른 브랜드 턴오버, 그리고 One Team

60%의 가격과 내구 품질로 90%의 고객 만족을 주는 중국 OEM vs. 100%의 가격과 내구 품질로 60%의 고객 만족을 주는 글로벌 OEM

- 중국 OEM은 중국 시장 내에서 글로벌 OEM에 비해 유리한 사업 전략 중. 또한 탄탄한 공급망과 기술 기반 위에 다양한 브랜드가 난립해 있어 시장 선택에 의해 자연 도태되고 신규 진입할 수 있는 시장 성격. 중국 소비자는 1) 낮은 가용 소득에 맞춘 가격대에 2) 자율주행, 스마트 카핏 등 명확한 요구 사항이 있어 OEM은 기술 적용을 표준화, 규격화 가능. 또한 중국 OEM은 낮은 인건비, 탄탄한 공급망을 바탕으로 원가 경쟁력과 경제성을 확보해 소비자 니즈에 부합한 제품 제공
- 중국 제품의 단점은 짧은 수명 주기이지만, 소비자 특성 상 빠른 교체 주기와 높은 기술 수용도를 가지고 있어 내구 품질에 대한 요구가 낮다는 점도 장점으로 작용. 빠른 브랜드 턴오버를 대응하지 못하면 생존이 어렵기 때문에 중국 OEM은 빠른 전략적 의사 결정이 불가피. 다양한 기술 기업이 있어 기술 자립이 어려운 조건에서는 최고 생태계 편입 또한 고려가 가능
- 생존한 기업은 강력한 정부 지원 하에 우수한 기술과 가격 경쟁력을 바탕으로 글로벌 시장 눈높이에 맞춘 단점을 보완 시 글로벌 OEM과 직접 경쟁할 것

시장 요구 대응에 강점 가진 중국 OEM

	시장 요구	China OEM	Global OEM	특징
가격	저렴	저가-고가	고가	낮은 가용소득, 원가 경쟁력
내구 품질	낮음	낮음	높음	빠른 교체주기
기술 요구	높음	빠른 대응	늦은 대응	주요 시장 포트폴리오 차이
프리미엄	높음	EV 프리미엄	ICE 프리미엄	EV 전환에서 새로운 프리미엄 표준
SDV/스마트카핏	높음	빠른 대응	늦은 대응	대형 디스플레이 표준화, SDV 도입
자율주행	높음	빠른 대응	늦은 대응	자체개발, 기술 업체 협업
전동화	높음	강	약	공급망 구축, 원가 경쟁력
전략적 의사결정	빠른변화요구	민첩	느림	미진한 브랜드 자연 도태

자료: 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

중국 정부의 전기차 육성 정책은 초기 정책 주도에서 시장 주도로 변화

- 중국 정부의 전기차 육성책은 1990년대 전기차 발전을 위한 정책 방향 제시에서 2000년대 정책의 구체화, 2010년 정책의 본격화를 넘어 현재 시장 주도 전환
- 지방정부 또한 자동차의 전동화 전환을 미래 성장을 위한 핵심 산업으로 선정해 별도의 지원책(세제 혜택, 보조금 지급, 번호판 혹은 연비 등 내연기관 규제 강화)과 육성책(중앙정부와 충전 인프라 공동 구축)을 시행
- 내연기관 기반 중국 자동차 수출 산업 육성책은 중국 OEM과 글로벌 OEM간 기술 격차를 좁히지 못하고 실패했으나, 중국 OEM의 전기차 내수 장악을 발판 삼아 확보한 원가, 기술 역량을 통해 해외 진출과 수출 육성을 위한 정책 지원 강화 중 (2023년 12월 중국 상무부 및 9개 부처가 발표한 전기차 무역 협력 및 발전을 위한 의견 발표를 통해 해외 R&D 협력 장려, 해외 규정 준수, 전기차 수출 절차 최소화, 해운-철도 운송 및 공급망 관련 금융 지원, 위안화 결제, 전기차 무역 시범사업 등 18개 조치 시행을 밝힘)

중국 전기차 산업 육성 단계

단계	기간	주요 내용
정책 방향 제시	1991 -2000	▪ 신에너지차 발전 방향 제시 및 정부 핵심과제에 전기차 산업 육성 포함 - 제 8차 5개년 계획(1991-1995년) 전기차 개념 제시, 주요 과학기술 과제 전기차 포함 - 국책연구과제 및 국가 주요 과학기술산업공학사업에 전기차(신에너지차) 포함 - 전기차 및 핵심부품 연구기관 설립, 신에너지차 정책을 국가 중점연구항목에 정식 포함
정책 구체화	2001 -2010	▪ 신에너지차 기술 개발노선 확정 - 중국 과기부 '863' 계획에 신에너지차 정책을 주요 항목 포함, '3종3횡' 기술 개발 전략 확정 * 863 계획: '86.3.3. 건의된 국가첨단기술연구개발계획 * 3종3횡(三纵三横): BEV, PHEV, FCEV 차량 3종, 배터리, 모터/전기전자, 차량통신/스마트 기술 3횡 - 전기차 산업 표준 제정, 핵심부품 자체 개발 등 전기차 공급망 생태계 조성 노력 - 중국 발전개혁위원회 신에너지차관리규칙계획 발표
정책 본격화	2010 -2015	▪ 중국 전기차 산업 육성 정책 본격화로 자동차 산업의 급격한 성장 국면 진입 - 12.5규획을 통해 7대 전략적 신흥사업에 전기차 포함 - 2014년 중국 신에너지차 정책 원년, - 2015년 중국제조 2025의 10대 중점 분야 중 하나로 전기차 선정
시장 주도	2017 -현재	▪ 신에너지차 정부 보조금 감소로 '정책' 주도에서 '시장' 주도 단계로 전환

자료: 한국무역협회, 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

초기 대규모 투자는 시장 경쟁 하에서 기술/생산 혁신으로 변화해 국가 의존도를 낮추는 역할

- 보조금 규모 축소: 중국 신에너지차 재정 지원은 국가 보조와 지방 보조로 구분. 보조금 지원 규모를 점진 축소시키고, 주행거리 성능에 따라 보조금을 차별화 해 업계 경쟁력 제고를 유도했으며, 기존 국가/지방 보조금 비율을 기존 1:1에서 '16년 이후 1:0.5로 변경, '19년 이후 지방 보조금 정책 폐지
- '18년 기점으로 배터리 용량, 연비, 주행거리 등 기반 구매 보조금을 차등 지원했으나 '21년부터 BEV 가격 인하를 위해 차량가격 기준으로 구매 보조금을 차등
- '25년 이후 중국 전기차 가격경쟁력 유지를 위해 글로벌 산업동향과 자국 내 보급 추이를 고려해 보조금 지속여부를 결정할 방침
- Bloomberg는 중국 BYD가 최소 34억유로(약 5조원) 직접 보조금을 정부로부터 수령한 것으로 추정, CSIS(미국 전략국제문제연구소)는 중국이 '09~'22년 까지 신에너지차 정책 지원 자금이 2,309억달러(약 321조원)로 분석 → 이후 중국 OEM는 기술 혁신, 최적 생산/공급망, 시장 경쟁으로 보조금 의존도 낮춤

중국 신에너지차 연도별 주요 정책 내용

	설명	비고
-2013년	단순한 보조금 정책 소비자/공공기관 신에너지차 초기구매비용 절감 정책	-
2013년	보조금 범위, 대상, 기준 확정 지원 규모에 따른 효과와 기술 발전 고려해 점진 축소	기업 기술 개선 유도, 보조금 의존도 점진 낮춤 신에너지차 라인업을 중상위 모델로 업그레이드 유도
2014년	'13년 결정한 '14, '15년 보조금 지원 축소 정책을 기준대비 '14년 5%, '15년 10%로 상향 조정	'13년 결정 기준 보조금 축소율: '14년 10%, '15년 20%
2015년	'16년 보조금 기준 명확화 '16년 대비 '17~'18년 20%, '19~'20년 40% 인하	-
2016년	에너지 소비조건 증대, 주행거리 기준 제고, 배터리 요건 명확화 '19, '20년 수소차 제외 전차 중앙/지방정부 보조금 감소 확정	중앙/지방 보조금 기준, 상한액 현행기준 20% 감소
2017-19년	자동차 주행거리 확대, 전원 배터리 에너지 밀도 제고 방향으로 지속적인 정책 조정 및 최적화 과정 진행	-
2020년	연말 종료 예정 보조금 지원책 연장 확정 '20~'22년까지 정책 삭감 확정	정책 삭감 규모는 매년 전년대비 10%, 20%, 30%
2021-22년	'20년 확정된 정책 지원 축소 유지 신에너지차 기술 지표에 대한 향상 및 안정 유지	기술 지표 대상: 전원 배터리 에너지 밀도 제고, 주행거리 확대 등
2023년	13년간 자동차 구매보조금 지원책 공식 종료 중국 신에너지차, 정부 정책 중심에서 시장 중심으로 본격 전환	'23년 내연기관 기반 HEV 판매 감소 PHEV 및 BEV 판매 각각 98%, 30% 증가
2024년	향후 4년간 2년 단위 구매세 면제 정책으로 소비자 구매 제고 * 구매세 기준: [자동차영수액+(자동차영수액*증치세13%)]의 10%	'24.1.1~'25.12.31 구매시 최대 3만원안 면세 '26.1.1~'27.12.31 최대 1.5만원안 면세(50% 축소)

자료: 중국국무원, 중국발개위, 한국무역협회 재인용, 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

중국의 우수 개발 인력이 향하는 산업에는 유행이 있다

- 중국 규제기관인 국가신문출판서는 '18년 게임서비스허가관인 '판호' 발급 관리를 엄격히함에 따라 연 평균 7천~8천 건 발급되던 판호는 2017년 9,368건에서 2018년 2,064건으로 급감. 이어서 '21년 8월에는 미성년자 온라인 게임 이용시간을 주 3시간으로 제한하는 내용을 골자로 한 신규 정책을 발표
- Politico는 지난 4/15 미국의 중국 기업 상장 중단 카드가 고려 중이라는 분석 보도. 미·중 경제안보검토회(USCC)는 2025년 3월 기준 미국 증시에 상장된 중국 기업 286개이며 총 1조1000억달러 규모의 시가총액을 보유. 대통령 행정명령을 통한 중국 기업 상장 중단이나 중국 기업이 미국 증시에 상장할 때 사용하는 수단인 가변이익실체(Variable Interest Entities)를 금지하는 방법 등이 언급
- 중국 게임기업은 자유로운 서비스 환경에 제공되는 해외 진출로 전략 변경을 했으나 중국 정부의 '빅테크 때리기'와 최근 트럼프 정부의 미국 내 상장된 중국 기업 퇴출 조짐에 이르기 까지 우수한 개발 인력이 다른 산업으로의 이동을 모색

게임을 '정신적 아편'으로 비유한 '경제참고보' 기사



자료: 언론, 현대차증권

미국 내 중국 상장 기업의 상장 폐지 카드 고려 중이란 분석 보도

POLITICO

'Everything's on the table': Wall Street may be next battle in Trump v. China war

Such a move could come at a precarious moment. The markets have already been rattled by the trade war, and mass delistings could shock investors even more.



President Donald Trump's allies are beginning to open the door to kicking Chinese companies off U.S. stock exchanges. | Ken Cedeno/UPI

By DECLAN HARTY
04/15/2025 01:28 PM EDT



자료: Politico, 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

AI를 활용한 자율주행(자동차), 로봇지능(휴머노이드) 성장에 기여

- 2025 양회, 과학기술 강조: 전인대 정부 업무보고에서 '과학' 언급 횟수는 12회(2024년 6회), 1) 체화지능(실제 환경과 상호 작용하는 AI 탑재 로봇) 2) 6세대 이동통신(6G) 3) 휴머노이드 로봇 4) AI 스마트폰 · PC가 2025년 업무보고 최초 등장. 자율주행이나 플라잉카 등 자동차 신기술 관련 정책 다수 제안
- 전 바이두 총재인 장야친(张亚勤) 칭화대 AIR(AI Industry Research, AI산업연구원) 원장 겸 중국공정원 원사(최고 과학자)는 '25.3.26 BOAO 아시아 포럼 연차총회에서 '1년 전 같은 장소에서 회의에 참석했을 때 인공지능 분야에서 1년 내에 이렇게 큰 변화가 있을 줄은 예상하지 못했다' 밝히며, 'DeepSeek가 업계에 충격'을 주었으며, '생성형 AI에서 지능체로, 사전 훈련에서 추리로, 정보 지능에서 자율주행, 로봇 등으로 대표되는 물리적 지능, 인간 뇌 인터페이스 등으로 대표되는 생물 지능'으로 나아가고 있다고 언급
- 중국 내 우수 개발 인력이 AI로 유입되며, AI를 통해 모바일 디바이스에서 자동차(자율주행), 휴머노이드(로봇지능) 성장에 기여
이는 수익 악화를 근거로 투자를 축소하는 레거시 완성차 업체와는 대조되는 부분

장야친 AIR원장, 제 2의 덩시크 혁명은 '자율주행차'에서



자료: BOAO, 현대차증권

'25. 3월 양회 전후로 中 테크 수장들의 AI 강조 발언



자료: 매일경제, 현대차증권

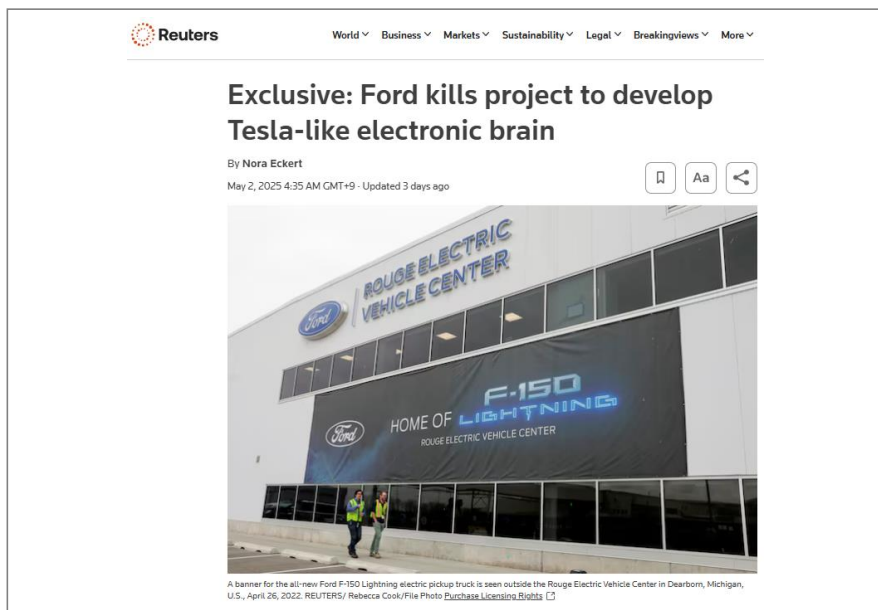


정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

미래 전략 지연되는 Global OEM과 빨라지는 China OEM으로 경쟁 격차는 더욱 확대

- 자율주행, 전동화, 로봇틱스 등 미래 성장 전략에 있어 중국 OEM의 대응은 수익 악화를 근거로 투자를 축소하는 레거시 완성차 업체와는 대조되는 부분
중국 정부는 장안기차와 동풍기차의 통합 논의와 같이 시장 논리에 의한 구조조정으로 주요 기업을 중심으로 역량을 집중시켜 경쟁력 강화하는 전략
- 글로벌 OEM은 기술적 한계와 규제, 경제성 등의 문제로 투자 회수 지연된 주요 성장 기술을 투자 중단하거나 속도 조절. 고가의 개발 비용과 자율주행 기술의 안정성 확보 부족에 따른 완성도 문제 등 기술적 한계는 명확하지 않은 관련 법규나 사고 발생 시 책임 소재 등 규제 이슈와 함께 높은 원가 등 경제성 이슈로 투자를 축소하고 있음. 반면 중국 OEM은 기술 도입에 유리한 규제 환경, 기술 자립을 위한 선도 기업과 정부 지원의 기술 전문 기업의 생태계 조성에 힘입어 강화
- 로이터는 지난 5/2, Ford는 개발 지연, 비용 급증 사유로 차세대 E/E 아키텍처 구축 위한 '완전 네트워크 차량(FNV4, for fully-networked vehicle)' 프로젝트 포기 보도. 본 프로젝트는 CEO 짐 팔리와 애플/테슬라 임원 출신 더그 필드 수석 부사장의 비용 절감, 품질 향상, S/W 지원 구독 제공 목적 최우선 과제
- 이는 2014년부터 준비한 애플의 타이탄 프로젝트가 자율주행 출시 시점을 2025년에서 2026년, 2028년으로 연기 후 해산한 사례나, GM의 Cruise 직원 구조 조정과 로보택시 사고 지속 이후 전략 변경 및 서비스 출시 지연, VW/Ford의 아르고 AI 상용화 실패 이후 투자 중단한 사례와 연장선 상에서 논의

Ford의 SDV 개발 전략 후퇴



자료: Reuters, 현대차증권

동풍과 장안의 합병 논의



자료: Reuters, 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

중국 정부의 정책적 보조와 전략적 구조조정은 중국 산업 밸류체인 전반의 경쟁력을 강화

- 전동화 → 자율주행 → AI/로보틱스로 이어지는 정책 지원과 전동화 밸류체인 구조조정 및 화웨이로 대표되는 기술 기업 육성과 생태계 조성 지원은 수요자의 효용 증대와 글로벌 수요자로의 확산 전개 가능성, 공급자의 공급망 및 기술/제조/원가 경쟁력 강화의 선순환을 구축
- 중국의 전기차 산업 밸류체인은 상단의 핵심 부품 개발, 중단의 자동차 제조 및 생산, 하단의 전기차 충전 인프라 및 판매 후 서비스로 분류
- 상단에는 배터리 기업인 CATL(宁德时代)과 원자재 기업인 Ganfeng Lithium(赣锋锂业) 등이, 중단에는 BYD(比亚迪), SAIC Motor(上汽集团), 테슬라 등 제조업체가, 하단에는 충전 인프라 및 판매 후 서비스를 제공하는 각 제조업체가 존재
- 중국 구조조정 확산과 전동화 선도 기조가 강화되면서 배터리, 부품 등 Upstream의 경쟁력 또한 더욱 강화되며 로보틱스 등 연계 사업과의 시너지

중국 전동화 밸류체인

구분	주요 내용
Upstream	▪ 배터리, 모터, 전자제어 등 핵심 부품 제조 및 관련 원자재 공급 - 원자재 공급 업체: Ganfeng Lithium, Huayou Cobalt 등 - 핵심 부품 공급업체: CATL, Dayang Electric 등
Midstream	▪ 신에너지차 생산 및 제조단계, 승용차와 상용차로 구분 - 중국 토종업체: BYD, SAIC Motor 등 - 글로벌 전기차 업체: TESLA, BMW 등
Downstream	▪ 차량 충전 인프라 구축 및 판매 후 서비스 - 차량 충전업체: BYD, SAIC Motor 등 - 판매후 서비스 업체: 각 전기차 제조기업 및 전문 서비스 업체

자료: 한국무역협회, 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

BYD 사례로 보는 원가 절감과 수직 계열화 이후 해외 거점 확대 전략

- 중국 OEM은 1) 생산공정 혁신 및 2) 밸류체인 수직 통합을 통한 원가 경쟁력을 확보한 이후 3) 해외로 확대하는 전략을 추진
- BYD는 ‘인해 전술’과 ‘모방 혁신전략’으로 생산 원가절감 실현, 산업의 관행인 하도급 생산이 아닌 전기차 부품을 직접 생산하는 내재화 방식을 채택
- 전기차 개발, 생산, 판매, 해외 운송 선박 건조까지 수직 통합 모델을 자체적으로 구성해 제품의 품질과 성능 향상과 동시에 원가 절감을 달성
- BYD는 내수를 넘어 동남아와 유럽, 일본 등 시장에 전기차 출시 확대 중이며, 태국, 인도네시아, 브라질, 헝가리에 자동차 생산거점 현지화
- BYD는 동남아 최대 생산국인 태국을 타겟해 Seal, ATO3, Dolphin 등 4종 모델을 출시, 2024년 7월부터 연 15만대 생산 가능한 라용(Rayong) 공장 가동. 2024년 하반기 브라질 전기차 공장 완공과, 헝가리, 우즈베키스탄, 파키스탄 등으로 해외거점을 확대 중

BYD 해외 진출 사례

시기	지역	주요 내용
2020	아시아	캄보디아에 최초 승용차 판매센터 설립
2021	유럽	노르웨이에 1,000대 신에너지차 인도
2022	아시아	'22.7 일본 자회사 설립
		'22.8 태국 시장 진출, 180억 바트 규모 공장 설립
		'22.12 말레이시아 진출
2023	남미	'22.12 브라질 승용차 시장 진출
	호주	'22.6 Yuan Plus 모델 호주에서 예약 판매
	북미	'23.3 멕시코 승용차 시장 진출
2024		'23.7 멕시코 대형 생산기지 투자 계약 체결
	남미	'23.7 브라질 30억 헤알화 규모 대형 생산기지 설립 발표
	유럽	'24.1 헝가리 승용차 공장부지 매입 계약 체결
	아시아	'24.1 우즈베키스탄 공장 투자
		'24.7 비야디 태국공장 완공
	남미	'24 하반기 비야디 브라질 공장 완공 예정

자료: KAICA, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

부품 기업의 영역 확대를 통한 공급망 강화 기여

- CATL은 차량용 배터리 전문 기업이지만 기술적 혁신을 통해 제품을 차별화하고 OEM과의 협업을 강화하고 있음
- CATL Integrated Intelligent Chassis는 전기차 에너지 밀도 향상을 위해 Cell-to-Vehicle 을 선제적으로 도입해 전기차 플랫폼을 위한 샤시 시스템 통합을 강조. 이를 통해 차량 생산 시간을 단축하고 차량 내 공간을 효율적으로 활용할 수 있음. 이에 베트남 Vinfast나 Neta Auto 등 파트너십을 구축하고 배터리 기술과 차량 제조 기술을 융합하는 전략을 취함
- 기술 보유 부품사는 브랜드 간 이합집산 속 공급망의 협상력 약화를 극복하기 위한 영역 확대

CATL의 Integrated Intelligent Chassis (CIIC)



자료: CATL, 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

글로벌 OEM의 전략적 협력 모델 변화 촉진

- 글로벌 OEM의 중국 진입 시 과거 합작사 형태로 진입할 수 밖에 없었으나 현재 100% 자기 지분으로 진출 가능. 다만 주정부/지방정부 보유 지분에 대한 양도가 이뤄지지 않아 사실상 정부 허가가 되지 않는 상황
- 현재 내연기관, 제조 기반의 합작사 형태의 협력 구도는 전기차, 서비스 기반 사업 구조로 변화하면서 협력의 형태가 변화.
 - 1) 중국 스타트업 기반 기업과의 차량 공동 개발, S/W 및 전기차 플랫폼 역량 활용에 글로벌 OEM 경쟁력 회복 수단으로 활용
 - 2) 공동 소싱, 개발을 통한 원가 절감과 차량 개발 단축 효과 기대
 - 3) 글로벌 OEM의 영업망, 공급망을 활용한 중국 기업의 해외 진출 전략 활용

최근 중국과 주요 완성차 제조사들과의 합작투자 및 협력 사례

구분	내용
샤오펑(Xpeng) 폭스바겐 파트너십 (2023년 7월)	• 폭스바겐은 샤오펑 주식 4.99%를 인수 • 샤오펑의 전기차 플랫폼 G9, 고급 자율주행 시스템 등을 기반으로 중형 전기차 2종 공동개발 → 폭스바겐 브랜드로 중국 시장에서 판매 예정
GAC 도요타 도요타 차이나 포니닷컴에이아이 (2023년 8월)	• GAC도요타(합작사)-도요타 차이나-포니닷컴에이아이 합작사 설립(1억 4천만 달러, 10억 위안 규모 투자) • 수 천대의 도요타 bZ4X 차량에 포니닷컴에이아이 로보택시 플랫폼을 통합 중국전역에 공유서비스 제공, 현재 포니닷컴에이아이 200대 플리트에 1,000대 규모 로보택시 추가 예정 • 현재 레벨4 자율주행차 개발과 생산, 생태계 구성을 계획, 진행 중
립모터(Leapmotor) 스텔란티스 (2023년 10월)	• 스텔란티스는 Cell-to-Chassis 기술을 보유한 세계 최초 순수전기차 회사 립모터 지분 21%를 인수 • 상호 기술과 대표 브랜드 포트폴리오를 보완 스텔란티스 중기전략인 Dare Forward 2030 달성 활용할 예정 • 2024년 5월, JV 립모터 인터내셔널을 설립, 2024년 내 유럽에 200개 매장, 4분기부터 인도, 아시아 태평양, 중동, 아프리카, 남미로 확장할 계획
도요타 텐센트 (2024년 4월)	• Baidu와 인공지능, 빅데이터, 클라우드 컴퓨팅 분야 전략적 제휴 • 2024년 내 공동개발 소프트웨어 탑재 차량 출시 목표 • AI/Smart Car 공동연구 및 Generative AI 기술 활용(2024년 4월)
닛산 바이두 (2024년 4월)	• AI/Smart Car 공동연구 및 Generative AI 기술 활용, 닛산 중국 판매 차량에 바이두 AI 솔루션 활용 예정
현대차 바이두 (2024년 4월)	• 중국 커넥티드카 전략적 협력 양해각서 체결 • 커넥티비티, 자율주행, 지능형교통시스템, 클라우드 컴퓨팅 등 포괄적 영역에서 비즈니스 생태계 구성 예정 • 미래 핵심 키워드인 인공지능을 활용한 신제품과 신사업, 새로운 비즈니스 모델 발굴 계획

자료: KATECH, 현대차증권



정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

기술 기업들의 기반 강화 및 생태계 구축으로 선순환 구축의 촉매

- 화웨이는 2019년 스마트카 솔루션 유닛 설립 이후 7천여명 수준의 연구 개발 인력과 300억 위안의 누적 투자를 통해 2023년 300만개 이상의 스마트카 부품 출하 및 7개 전략 협력 모델을 통해 성과. 스마트 자동차 솔루션 ADS 3.0을 통해 독자 OS 홍명(鸿蒙)이 탑재된 스마트 카빳을 통한 생태계 육성. 등평, 창안, 장화이, 광저우, 베이징, 사이러스 등 10개 이상 신차에 50만개 이상 솔루션 탑재 목표
- 바이두는 2013년 중국 최초 자율주행 라이선스 취득 업체로 1억 Km 이상 레벨4 자율주행 누적 주행거리 확보, 미국의 웨이모와 경쟁. 2024년 6세대 로보택시 출시를 통해 베이징 아크폭스(Arcfox)와 공동 개발한 Apollo Moon을 48만위안에 출시. 이는 전세대 대비 60% 비용 절감된 20만 위안 수준으로 자체 Foundation Model을 적용해 수익성 확보. 자율주행 운영 네트워크 구축 시 운영비 30% 절감, 서비스 최적화로 비용 80% 추가 절감 가능
- BYD는 4천명 개발자를 보유한 Vehicle Intelligence 부문에 1,000억위안 투자 계획

중국의 첨단운전자시스템 개발 주요 레벨4 자율주행 기업 및 특성

제조사	활용 시기
포니닷컴에이아이 (Pony.ai)	• 베이징, 상하이, 광저우, 선전 4개 도시에서 Robotaxi 서비스를 제공 • 2023년 6월 운전자 없이 10시간 연속 주행 완료, 누적거리 462.032km / 최고 속도 70km/h • PonyClassic, PonyPro, PonyUltra 세가지 첨단운전자보조시스템 라인업 발표 (2023. 1) • 메모리 파킹, NoA 기능 지원 • Stone 01 (록스 모터스와 베이징자동차그룹 공동 개발 SUV) 최초 적용 (2023. 8)
위라이드 (WeRide)	• 보쉬(Bosch)와 L2+/L3 대응을 위한 WePilot 개발 중
딥루트 (DeepRoute)	• 고정밀지도가 필요 없는 차세대 첨단 지능형 주행 솔루션 Driver 3.0을 D-PRO와 D-AIR 두 가지 버전 출시 • D-PRO : 솔리드 스테이트 라이다 1개, 카메라 7개 등 활용 고속, 도심, 주차 등 모든 시나리오에서 주행 가능 (하드웨어 비용 14,000위안) • D-AIR : 기본 L2 및 자동 주차를 위한 카메라 7개를 사용하는 카메라 기반 솔루션, 이후 고급 지능형 주행 기능으로 OTA 업그레이드를 지원 (하드웨어 비용 7,000위안) • 항저우, 상하이, 선전, 충칭 등 16개 도시에서 시험 중
큐크래프트 (QCRAFT)	• L2 수준 라이트 라이드(Light Ride)는 도심/고속도로 NOA 기능을 제공 (고정밀지도 사용) • City NOA version : 1개 LIDAR, 11개 카메라, 5개 중파장 레이더, L2, 고속 NOA 및 도시 NOA 기능을 제공 • Highway NOA version (L2+) : 카메라 기반 솔루션으로 11개 카메라, 5개 중파장 레이더 사용
리드젠텍 (LeadGentech)	• 도심 지역용 맵-라이트, 11개 카메라 기반 NOA 솔루션 개발
하오모 (Haomo.ai)	• HPilot은 자동 주차 및 고속 주행이 가능한 HPilot 2.0과 도심 주행이 가능한 HPilot 3.0 개발 • Hpilot 2.0은 자동주차와 고속도로 NOH(Pilot Assisted Driving)를 구현 / HPilot3.0은 도심지에서 NOH(Pilot Assisted Driving)를 구현 • 센서는 카메라 5개, 레이더 2개(또는 레이더 5개), 초음파 레이더 12개로 구성 • 2024년 대량 생산 예정

자료: KATECH, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

전동화 기술과 자율주행/AI 기반 기술은 로봇틱스까지 영역을 확장

- End-to-End 자율주행에서 로봇틱스 까지 글로벌 자동차 업체들은 노동력 부족 해소와 효율성 향상을 목적으로 로봇틱스와 AI에 대한 투자를 강화
- 주요 자동차 제조업체는 제조와 생산 혁명을 위한 휴머노이드 로봇 투자를 집중하며, 조립 및 품질 검사 등 가능한 영역에 적극적으로 도입을 고려
- 자동차 회사는 강력한 재무 구조와 대리점과 같은 강력한 유통망, 자율주행이나 인공지능, 전동화 등 통합된 미래 기술 등 보유 자산을 통해 로봇을 투자, 개발하고 판매 가능
- 이를 통해 구현한 휴머노이드 로봇은 자동차 업체의 주요 제품인 자동차의 대량 양산 시 원가 경쟁력을 높여 혁신적으로 가격을 낮출 수 있을 것으로 전망
- 중국 업체들은 전동화 기술과 자율주행/AI 기술의 강점을 활용해 경제성까지 갖춘 로봇틱스 분야에서도 두각

주요 OEM의 로봇 투자 현황

OEM	로봇 제조사	AI 파트너	로봇명	추정/목표판가 (USD)	제원	배터리 지속	자유도 (DoF)	기반 하중	차량 공장 내 작업 내용
현대차 그룹	보스턴 다이내믹스	NVIDIA	Atlas (전동식)	15만+ 추정	-	-	-	25kg	부품선택, 운반
Tesla	Tesla	자체개발	Optimus Gen2	2-3만 목표	178cm, 59kg	12시간	42 (손11)	20kg (한손9kg)	부품운반, 색분류 가능
BMW	Figure AI	NVIDIA, Open AI	Figure 02	13만 추정	170cm, 70kg	20시간	손16	25kg	부품조립 운반, 판금검사
Benz	Appo-tronik	NVIDIA, DeepMind	Appollo	불명 (4만 추정)	173cm, 72kg	4시간	71	25kg	부품운반
중국 OEM	UBTech Robotics	NVIDA, Baidu	Walker S	82만 추정 현재 불명	172cm, 65kg	2-2.5시간	41	15kg	
NIO	Unitree	NVIDIA	H1	약 9만	180cm, 47kg	-	19	7-21kg	부품조립 운반

자료: 한국자동차연구원, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

정부: 풍부한 지원과 전략적 구조조정으로 산업 선순환 구축

중국 전동화, 자율주행, AI 기술을 로봇틱스 사업 확장 수단으로 활용

- 현재 중국 자동차는 자율주행 기술을 활용한 휴머노이드 로봇 개발 집중. 일부 기업은 보유한 자율주행 기술을 로봇 개발에 접목해 큰 진전을 이룸
- 중국 자동차 기업들의 휴머노이드 로봇 개발 방식은 자체 개발과 투자를 통한 방법으로 진행 중.
1) 자체 개발의 경우 Xpeng, Xiaomi, GAC 등이 있으며, 2) SAIC와 BAIC은 투자를 통해 휴머노이드 시장 진출
- 중국 OEM은 전동화 분야에서 보유한 Actuator 등 공급망 관리 능력과 자율주행 분야에서 축적한 알고리즘 기술을 바탕으로 휴머노이드 로봇 개발에 적극적
- Xpeng, GAC 등이 자체 개발 휴머노이드 로봇 발표를 통해 기업 보유한 기술력 과시 수단으로 활용. GAC의 GoMate 휴머노이드 로봇은 자사의 브랜드의 자동차 공장 생산라인에 적용할 계획
- 중국 내 휴머노이드 시장은 UBTECH, Unitree, AgiBot 등이 선도. SAIC와 BAIC은 이들 기업에 전략적 투자를 진행하며 해당 시장 진출 모색 중. BAIC은 Galbot과 PaXini 투자를 통해 기술 내재화를 도모

GAC의 휴머노이드로봇 GoMate



자료: GAC, 현대차증권

BAIC이 투자한 Galbot의 휴머노이드로봇 G1



자료: Galbot, 현대차증권

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (1) (Car-A, B, C)

OEM	Geely Auto Group	GM	JAC Motors	Zotye Auto	BYD	Dongfeng Motor	BYD
브랜드	Geely	Wuling	JAC iEV	Zotye	BYD-Ocean	Dongfeng	BYD
모델명	Geely Panda Mini BEV	Wuling Bingo BEV	JAC Yiwei 3 BEV	Zotye Jiangnan E2 / U2 BEV	BYD Seagull / Dolphin Mini BEV	Dongfeng Nammi 01 BEV	BYD E2 HB BEV
							
차급	Car-A	Car-B	Car-B	Car-B	Car-B	Car-B	Car-C
출시시점	Jan-23	Feb-23	Mar-23	Mar-23	Apr-23	Jan-24	Apr-23
가격	¥ 55,800	¥ 38,000	¥ 89,900	¥ 56,800	¥ 73,800	¥ 74,800	¥ 102,800
판매량(2023년)	109,640	169,157	0	18	8	0	20,584
구동	RWD	FWD	FWD	FWD	FWD	FWD	FWD
출력	30 kW	30 kW	70 kW	55 kW	55 kW	70 kW	70 kW
제로백	tba	tba	7.8 sec	tba	tba	tba	tba
최대속력	100 km/h	100 km/h	150 km/h	135 km/h	130 km/h	140 km/h	130 km/h
전장(mm)	3,065	3,950	4,025	3,840	3,780	4,030	4,260
전폭(mm)	1,522	1,708	1,770	1,742	1,715	1,810	1,760
전고(mm)	1,610	1,580	1,560	1,545	1,540	1,570	1,530
축거(mm)	2,015	2,560	2,620	2,521	2,500	2,660	2,610
공차중량(kg)	797 kg	1125 kg	1365 kg	tba	1240 kg	1235 kg	1340 kg
배터리용량(kWh)	9.6 / 17.03 kWh	17.3 / 31.9 kWh	41 / 51.5 kWh	30 kWh	30.08 / 38.88 kWh	31.45 / 42.3 kWh	43.2 kWh
배터리타입	LFP	LFP	LFP	LFP	LFP	LFP	LFP
배터리제조사	Gotion	Hefei Guoxuan +REPT+Sunwoda	Gotion	tba	BYD	tba	BYD

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (2) (Car-D)

OEM	Toyota Motor Corp.	Geely Auto Group	GAC	GAC	SAIC	VW Group	SAIC	SAIC	GAC	BYD
브랜드	Toyota	Geely	Aion	Aion	Roewe	VW	IM (Zhiji Motor)	IM (Zhiji Motor)	Aion	BYD-Ocean
모델명	Toyota bZ3 BEV	Geely Cao Cao 60 BEV	Aion Hyper GT BEV	Aion Hyper GT BEV	Roewe D7 BEV	VW ID.7 Vizzion BEV	IM L6 BEV	IM L6 BEV	Aion RT BEV	BYD Seal 06 GT BEV
										
차급	Car-D	Car-D	Car-D	Car-D	Car-D	Car-D	Car-D	Car-D	Car-D	Car-D
출시시점	Mar-23	May-23	Jun-23	Jun-23	Sep-23	Nov-23	Apr-24	Apr-24	Oct-24	Oct-24
가격	¥ 169,800	¥ 119,800	¥ 219,900	¥ 339,900	¥ 149,800	¥ 227,777	¥ 230,000	¥ 246,900	¥ 119,800	¥ 136,800
판매량(2023년)	26,276	0	4891*	4891*	2186*	0	0	0	0	0
구동	FWD	RWD	RWD	AWD	RWD	RWD	RWD	RWD	RWD	RWD
출력	135 kW	120 kW	180 kW	250 kW	145 kW	150 kW	216 kW	248 kW	150 kW	160 kW
제로백	tba	tba	6,5 sec	4,9 sec	6,5 sec	tba	5,6 sec	4,6 sec	7,7 sec	7,5 sec
최대속력	160 km/h	150 km/h	180 km/h	180 km/h	170 km/h	155 km/h	268 km/h	268 km/h	tba	200 km/h
전장(mm)	4,725	4,640	4,886	4,886	4,890	4,956	4,904	4,904	4,865	4,630
전폭(mm)	1,835	1,870	1,885	1,885	1,872	1,862	1,988	1,988	1,875	1,880
전고(mm)	1,480	1,600	1,449	1,449	1,510	1,537	1,669	1,669	1,520	1,490
축거(mm)	2,880	2,760	2,920	2,920	2,810	2,965	2,950	2,950	2,775	2,820
공차중량(kg)	tba	tba	tba	tba	tba	2122 kg	1731 kg	1731 kg	tba	1850 kg
배터리용량(kWh)	49,9 / 65,3 kWh	65 kWh	59,9 kWh	80,1 kWh	59,2 kWh	85 kWh	75 kWh	83 / 100 / 133 kWh	55,1 / 68,1 kWh	60 / 73
배터리타입	LFP	LFP	NMC	NMC	LFP	NMC	LFP	NMC	LFP	LFP
배터리제조사	BYD	tba	EVE Energy Co	Farasis Energy	CATL	CATL	tba	tba	CATL	BYD

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (3) (Car-E)

OEM	SAIC	Dongfeng Motor	Changan Auto Group	Changan Auto Group	GM	Chery Automobile	Geely Auto Group	Geely Auto Group	Dongfeng Motor	Geely Auto Group
브랜드	Feifan	Voyah	Avatr	Qiyuan	Wuling	Exeed	Zeekr	Zeekr	Dongfeng	Galaxy
모델명	Feifan F7 BEV	Voyah Light chaser BEV	Avatr 12 BEV	Qiyuan A07 BEV	Wuling Xingguang / Starlight BEV	Exeed Exlantix ES / Sterra ES BEV	Zeekr 007 BEV	Zeekr 007 BEV	Dongfeng eπ 007 BEV	Galaxy E8 BEV
										
차급	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E
출시시점	Mar-23	Mar-23	Sep-23	Sep-23	Oct-23	Dec-23	Dec-23	Dec-23	Jan-24	Jan-24
가격	¥ 229,900	¥ 322,900	¥ 400,800	¥ 166,900	¥ 150,000	¥ 225,800	¥ 209,900	¥ 209,900	¥ 159,900	¥ 188,000
판매량(2023년)	13,428	3,781	3416*	836	104	400	457	457	0	0
구동	RWD	AWD	AWD	RWD	FWD	RWD	RWD	RWD	RWD	RWD
출력	250 kW	375 kW	425 kW	190 kW	75 kW	185 kW	310 kW	475 kW	160 kW	200 kW
제로백	5,7 sec	3,8 sec	3,9 sec	5,9 sec	tba	tba	5,6 sec	2,84 sec	tba	tba
최대속력	200 km/h	210 km/h	220 km/h	172 km/h	150 km/h	210 km/h	210 km/h	210 km/h	165 km/h	180 km/h
전장(mm)	5,000	5,088	5,020	4,905	4,835	4,945	4,865	4,880	4,880	5,010
전폭(mm)	1,953	1,970	1,999	1,910	1,860	1,978	1,900	1,900	1,895	1,920
전고(mm)	1,494	1,515	1,450	1,480	1,515	1,467	1,450	1,448	1,460	1,465
축거(mm)	3,000	3,000	3,020	2,900	2,800	3,000	2,928	2,928	2,915	2,925
공차중량(kg)	2162 kg	2266 kg	2300 kg	tba	1600 kg	2050 kg	2290 kg	2290 kg	1767 kg	1905 kg
배터리용량(kWh)	77 / 90 kWh	82,1 / 108,7 kWh	116,8 kWh	58,1 / 80 kWh	65 kWh	60,5 / 66,4 kWh	75,6 kWh	100 kWh	56,83 / 70,26 kWh	62 / 76 kWh
배터리타입	NMC	NMC	NMC	NMC	LFP	LFP	LFP	NMC	LFP	LFP
배터리제조사	CATL	Farasis Energy	CATL	CATL	REPT	CATL	QJEVT	CATL	tba	CATL

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (4) (Car-E)

OEM	Xiaomi	FAW	GAC	BYD	BYD	Dongfeng Motor	Geely Auto Group	Geely Auto Group	Mazda Motor Corp.	Xiaopeng
브랜드	Xiaomi	Hongqi	Aion	BYD-Dynasty	Denza	Forthing	Jidu Auto	Lynk & Co	Mazda	Xpeng
모델명	Xiaomi SU7 BEV	Hongqi E-H7 BEV	Aion S Max BEV	BYD Han BEV	Denza Z9 / Z9 GT BEV	Forthing Xinghai S7 BEV	Ji Yue 07 BEV	Lynk & Co Z10 BEV	Mazda EZ-6 / 6e BEV	Xpeng P7+ BEV
										
차급	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-E	Car-F
출시시점	Jan-24	Feb-24	Mar-24	Mar-24	Sep-24	Sep-24	Sep-24	Sep-24	Oct-24	Oct-24
가격	¥ 215,900	¥ 250,000	¥ 149,900	¥ 229,800	¥ 354,800	¥ 109,900	¥ 229,900	¥ 229,800	¥ 119,800	¥ 186,800
판매량(2023년)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
구동	RWD	RWD	RWD	FWD	AWD	RWD	RWD	AWD	RWD	RWD
출력	220 kW	253 kW	180 kW	120 kW	710 kW	160 kW	200 kW	580 kW	190 kW	180 kW
제로백	5,3 sec	3,9 sec	7,5 sec	tba	3,4 sec	6,7 sec	6,5 sec	3,5 sec	NA	6,9 sec
최대속력	210 km/h	190 km/h	163 km/h	185 km/h	240 km/h	165 km/h	200 km/h	250 km/h	170 km/h	200 km/h
전장(mm)	4,997	5,380	4,863	4,800	5,180	4,935	4,953	5,028	4,921	5,056
전폭(mm)	1,963	1,915	1,890	1,875	1,990	1,915	1,989	1,966	1,890	1,937
전고(mm)	1,455	1,490	1,515	1,460	1,480	1,495	1,480	1,468	1,485	1,512
축거(mm)	3,000	3,000	2,760	2,920	3,125	2,915	3,013	3,005	2,895	3,000
공차중량(kg)	1980 kg	2254 kg	1665 kg	2185 kg	2875 kg	1730 kg	2175 kg	2098kg	tba	1967 kg
배터리용량(kWh)	73,6 kWh	100 kWh	69,7 kWh	100 kWh	100 kWh	57 kWh	100 kWh	71 / 95 kWh	56.1 / 66.8 kWh	60.7 / 76.3
배터리타입	LFP	NMC	NMC	LFP	LFP	LFP	NMC	LFP	LFP	LFP
배터리제조사	BYD	CATL	tba	BYD	BYD	Sunwoda	CATL	QJEVT	CATL	EVE Energy Co

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (5) (MPV)

OEM	GM	BAIC	GM	Geely Auto Group	SAIC	BYD	GAC	Xiaopeng	Geely NECV Group	Li Auto (CHJ Automotive)
브랜드	Baojun	Arcfox	Wuling	Zeekr	Maxus	Denza	Hycan	Xpeng	LEVC	Li Xiang
모델명	Baojun Yunduo/ Wuling Cloud	Arcfox Kaola BEV	Wuling HongGuang BEV	Zeekr Mix BEV	Maxus Mifa 7 BEV	Denza D9 BEV	Hycan V09 BEV	Xpeng X9 BEV	LEVC XSpace BEV	Li Xiang Mega BEV
										
차급	MPV-C	MPV-C	MPV-C	MPV-C	MPV-D	MPV-E	MPV-E	MPV-E	MPV-E	MPV-F
출시시점	Jul-23	Aug-23	Sep-24	Sep-24	Sep-23	Feb-23	Sep-23	Jan-24	May-24	Jan-24
가격	¥ 89,800	¥ 133,800	¥ 69,800	¥ 279,900	¥ 379,900	¥ 390,000	¥ 318,800	¥ 359,800	¥ 379,900	¥ 559,800
판매량(2023년)	17,039	7,286	0	0	133	7,156	933*	0	0	0
구동	FWD	FWD	RWD	RWD	FWD	AWD	FWD	AWD	FWD	AWD
출력	100 kW	120 kW	75 kW	310 kW	180 kW	275 kW	202 kW	235 kW	200 kW	400 kW
제로백	tba	tba	NA	6,8 sec	9,1 sec	6,9 sec	tba	7,7 sec	tba	5,5 sec
최대속력	150 km/h	160 km/h	135 km/h	180 km/h	180 km/h	180 km/h	190 km/h	200 km/h	170 km/h	180 km/h
전장(mm)	4,295	4,500	4,515	4,688	4,907	5,250	5,215	5,293	5,318	5,350
전폭(mm)	1,850	1,870	1,725	1,995	1,885	1,960	1,967	1,988	1,998	1,965
전고(mm)	1,652	1,650	1,790	1,755	1,768	1,920	1,910	1,785	1,940	1,850
축거(mm)	2,700	2,820	2,850	3,008	2,975	3,110	3,170	3,160	3,185	3,300
공차중량(kg)	1495 kg	1800 kg	1275 kg	2739 kg	2220 kg	2785 kg	2590 kg	2560 kg	2805 kg	2785 kg
배터리용량(kWh)	37,9 kWh	58,86 kWh	32.6 kWh	76 kWh	77 / 93 kWh	103,36 kWh	92 / 114,19 kWh	84,5 kWh	73 / 102 / 120 kWh	102,7 kWh
배터리타입	LFP	LFP	LFP	LFP	NMC	LFP	NMC	LFP	NMC	NMC
배터리제조사	Liuzhou Huating New Energy	CATL	Gotion	QJEVT	CATL	BYD	CALB	EVE Energy Co	CATL	CATL

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (6) (PUP, SS, SUV-B)

OEM	Geely Auto Group	Changan Auto Group	Neta Auto	SAIC	Neta Auto	Neta Auto	GM	BYD	GM	Geely Auto Group
브랜드	Radar	Changan	Neta	MG	Neta	Neta	Wuling	BYD-Dynasty	Baojun	Geely
모델명	Radar RD6 BEV	Changan Pioneer BEV	Neta GT BEV	MG Cyberster BEV	Neta AYA BEV	Neta AYA BEV	Wuling Bingo Plus BEV	BYD Yuan UP / Atto-2 BEV	Baojun Yep Plus BEV	Geely Geome Xingyuan BEV
										
차급	PUP-D	PUP-E	SS	SS	SUV-B	SUV-B	SUV-B	SUV-B	SUV-B	SUV-B
출시시점	Jan-23	Oct-23	May-23	Aug-23	Aug-23	Aug-23	Feb-24	Mar-24	Apr-24	Sep-24
가격	¥ 178,800	¥ 99,900	¥ 226,800	¥ 300,000	¥ 73,800	¥ 84,800	¥ 89,800	¥ 100,000	¥ 93,800	¥ 69,800
판매량(2023년)	4,736	16	8,920	625	20,296	13,062	0	0	0	0
구동	RWD	AWD	AWD	RWD	FWD	FWD	FWD	FWD	FWD	RWD
출력	200 kW	130 kW	340 kW	231 kW	40 kW	70 kW	75 kW	70 kW	75 kW	58 kW
제로백	6,9 sec	tba	3,7 sec	3,2 sec	5,9 sec	4,1 sec	tba	tba	tba	NA
최대속력	185 km/h	tba	190 km/h	193 km/h	101 km/h	101 km/h	140 km/h	160 km/h	150 km/h	125 km/h
전장(mm)	5,260	5,350	4,715	4,535	4,070	4,070	4,090	4,310	3,996	4,135
전폭(mm)	1,900	1,930	1,979	1,913	1,690	1,690	1,720	1,830	1,760	1,805
전고(mm)	1,830	1,865	1,415	1,329	1,540	1,540	1,575	1,675	1,726	1,570
축거(mm)	3,120	3,180	2,770	1,985	2,420	2,420	2,610	2,620	2,560	2,650
공차중량(kg)	tba	2030 kg	1950 kg	1850 kg	1151 kg	tba	1235 kg	1430 kg	1325 kg	1215 kg
배터리용량(kWh)	63 kWh	65,17 kWh	80 kWh	64 / 77 kWh	31,2 kWh	31,8 / 38,5 kWh	50,6 kWh	32 / 45,1 kWh	41,9 kWh	30,12 / 40,16 kWh
배터리타입	LFP	LFP	NMC	NMC	LFP	NMC	LFP	LFP	LFP	LFP
배터리제조사	CATL	CATL	CATL	CATL	CATL	Gotion	REPT	BYD	Gotion	CATL

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (7) (SUV-C)

OEM	Geely Auto Group	Geely Auto Group	Neta Auto	Hyundai Motor	Dongfeng Motor	Chery Automobile	Geely Auto Group	Hyundai Motor	SAIC	Geely Auto Group
브랜드	Zeekr	Ruilan	Neta	Kia	Venucia	Chery	Galaxy	Kia	MG	Lynk & Co
모델명	Zeekr X BEV	Livan L7 BEV	Neta X BEV	Kia EV5 BEV	Venucia vx6 BEV	Chery iCar 03 BEV	Galaxy E5 / EX5 BEV	Kia EV3 BEV	MG ES5 BEV	Lynk & Co Z20 / 02 BEV
										
차급	SUV-C	SUV-C	SUV-C	SUV-C	SUV-C	SUV-C	SUV-C	SUV-C	SUV-C	SUV-C
출시시점	May-23	Sep-23	Oct-23	Oct-23	Oct-23	Dec-23	Jul-24	Jul-24	Oct-24	Nov-24
가격	¥ 189,900	¥ 117,700	¥ 126,800	¥ 149,800	¥ 118,900	¥ 109,800	¥ 109,800	¥ -	¥ 116,900	¥ 135,900
판매량(2023년)	16	3018*	2,106	383	2,062	1,446	0	0	0	0
구동	FWD	RWD	FWD	FWD	FWD	FWD	FWD	RWD	RWD	RWD
출력	200 kW	120 kW	120 kW	160 kW	160 kW	136 kW	160 kW	150 kW	125 kW	250 kW
제로백	5,8 sec	tba	3,8 sec	tba	8,0 sec	tba	6,9 sec	7,5 sec	7,7 sec	5,3 sec
최대속력	180 km/h	150 km/h	200 km/h	185 km/h	165 km/h	150 km/h	180 km/h	170 km/h	tba	190 km/h
전장(mm)	4,432	4,690	4,619	4,615	4,658	4,406	4,615	4,300	4,476	4,460
전폭(mm)	1,836	1,892	1,860	1,875	1,890	1,910	1,901	1,850	1,849	1,845
전고(mm)	1,566	1,650	1,628	1,715	1,656	1,715	1,670	1,560	1,621	1,573
축거(mm)	2,750	2,775	2,770	2,750	2,850	2,715	2,750	2,680	2,730	2,755
공차중량(kg)	1855 kg	1715 kg	1740 kg	1870 kg	1821 kg	1854 kg	1615 kg	1800 kg	tba	1899 kg
배터리용량(kWh)	66,1 kWh	50,4 kWh	51,8 / 62 kWh	64 / 88,1 kWh	62 kWh	65 / 69 kWh	49,5 / 60,2 kWh	58,3 / 81,4 kWh	40,1 / 62,2 kWh	66 kWh
배터리타입	NMC	LFP	LFP	LFP	LFP	LFP	LFP	NMC	LFP	LFP
배터리제조사	CATL	Gotion	EVE Energy Co	BYD	CATL	CATL	SVOLT	LG Energy Solution	CATL	REPT

자료: EV-Volumes, 현대차증권



Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (8) (SUV-D)

OEM	Toyota Motor Corp.	Changan Auto Group	BYD	Xiaopeng	Chery Automobile	SAIC	BYD	BAIC	Geely-Volvo Car Group	Leapmotor
브랜드	Lexus	Deepal	Denza	Xpeng	Chery	IM (Zhiji Motor)	BYD-Dynasty	Arcfox	Polestar	Leapmotor
모델명	Lexus RZ BEV	Deepal S7 BEV	Denza N7 BEV	Xpeng G6 BEV	Chery eQ7 BEV	IM LS6 BEV	BYD Song L BEV	ArcFox Alpha-T5 BEV	Polestar 4 BEV	Leapmotor C10 BEV
										
차급	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D
출시시점	Feb-23	Jun-23	Jun-23	Jun-23	Aug-23	Sep-23	Nov-23	Dec-23	Dec-23	Jan-24
가격	¥ 369,900	¥ 189,900	¥ 301,800	¥ 209,900	¥ 143,900	¥ 214,900	¥ 189,800	¥ 155,800	¥ 299,900	¥ 155,800
판매량(2023년)	10,324	6,505	6,437	44,408	4,295	22,883	0	1,000	41	0
구동	AWD	RWD	RWD	RWD	RWD	AWD	RWD	FWD	AWD	RWD
출력	230 kW	190 kW	230 kW	218 kW	155 kW	231 kW	150 kW	200 kW	200 kW	170 kW
제로백	5,4 sec	6,7 sec	6,8 sec	6,6 sec	8,0 sec	5,9 sec	8,5 sec	7,5 sec	7,4 sec	7,29 sec
최대속력	160 km/h	180 km/h	180 km/h	203 km/h	180 km/h	200 km/h	199 km/h	180 km/h	200 km/h	170 km/h
전장(mm)	4,805	4,750	4,860	4,752	4,675	4,904	4,840	4,690	4,839	4,739
전폭(mm)	1,895	1,930	1,935	1,920	1,910	1,988	1,950	1,936	2,008	1,900
전고(mm)	1,635	1,625	1,602	1,651	1,660	1,669	1,560	1,650	1,544	1,680
축거(mm)	2,850	2,900	2,940	2,890	2,830	2,950	2,930	2,845	2,999	2,825
공차중량(kg)	2070 kg	tba	2508 kg	2095 kg	tba	2150 kg	2158 kg	1980 kg	2351 kg	1845 kg
배터리용량(kWh)	71,4 kWh	66,8 / 80 kWh	91,4 kWh	66 kWh	67,12 kWh	71 / 90 / 100 kWh	71,8 / 87,04 kWh	79,2 / 85,8 kWh	104 kWh	69,9 kWh
배터리타입	NMC	NMC	LFP	LFP	LFP	NMC	LFP	NMC	NMC	LFP
배터리제조사	Panasonic	CALB	BYD	CALB	Ningfu New Energy	CATL	BYD	CATL	CATL	CALB

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (9) (SUV-D)

OEM	Neta Auto	SAIC	Other	BYD	Honda Motor	Changan Auto Group	GM	NIO Inc.	Dongfeng Motor	Dongfeng Motor
브랜드	Neta	Maxus	Baidu	BYD-Ocean	Honda	Avatr	Wuling	Onvo	Voyah	Voyah
모델명	Neta L BEV	Maxus Mifa / Dajia 6 BEV	Baidu Apollo RT6 BEV	BYD Sea Lion 07 BEV	Honda e:NP2 BEV	Avatr 07 BEV	Xingguang S / Starlight S BEV	Onvo L60 BEV	Voyah Zhiyin / Courage BEV	Voyah Zhiyin / Courage BEV
										
차급	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D	SUV-D
출시시점	Jan-24	Mar-24	May-24	May-24	May-24	Aug-24	Aug-24	Sep-24	Oct-24	Oct-24
가격	¥ 139,900	¥ 226,800	¥ 204,600	¥ 189,800	¥ 175,000	¥ 229,900	¥ 119,800	¥ 149,900	¥ 196,900	¥ 196,900
판매량(2023년)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
구동	RWD	FWD	tba	RWD	FWD	RWD	FWD	AWD	RWD	RWD
출력	170 kW	130 kW	110 kW	170 kW	150 kW	252 kW	150 kW	240 kW	215 kW	215 kW
제로백	7,9 sec	tba	tba	7,3 sec	6 sec	6,3 sec	7,7 sec	5,9 sec	6,8 sec	6,8 sec
최대속력	180 km/h	170 km/h	135 km/h	210 km/h	160 km/h	200 km/h	175 km/h	200 km/h	204 km/h	204 km/h
전장(mm)	4,770	4,720	4,765	4,830	4,787	4,825	4,745	4,828	4,725	4,725
전폭(mm)	1,900	1,860	1,885	1,925	1,838	1,980	1,890	1,930	1,900	1,900
전고(mm)	1,660	1,736	1,715	1,620	1,570	1,620	1,680	1,616	1,636	1,636
축거(mm)	2,810	2,760	2,830	2,930	2,735	2,940	2,800	2,950	2,900	2,900
공차중량(kg)	1935 kg	1900 kg	tba	2155 kg	1758 kg	2315 kg	1735 kg	1885 kg	2099 kg	2099 kg
배터리용량(kWh)	72,08 kWh	61,1 / 70 kWh	70 kWh	71,8 / 80,64 / 91,3 kWh	68,8 kWh	82,16 Kwh	60 kWh	61 kWh	77 / 79 kWh	77 / 79 kWh
배터리타입	LFP	NMC	LFP	LFP	NMC	LFP	LFP	LFP	LFP	LFP
배터리제조사	CATL	CATL	tba	BYD	CATL	CATL	Jiangsu Zenergy Battery Tech	BYD	CATL	CATL

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY

Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (10) (SUV-E)

OEM	SAIC	GM	NIO Inc.	Human Horizon	Human Horizon	Dongfeng Motor	Geely Auto Group	Geely Auto Group	GAC	GAC
브랜드	IM (Zhiji Motor)	Buick	NIO	HiPhi	HiPhi	Mengshi	Jidu Auto	Jidu Auto	Aion	Aion
모델명	IM LS7 BEV	Buick Electra E5	NIO ec7 BEV	Hiphi Y BEV	Hiphi Y BEV	Mengshi M-Hero 917	Ji Yue 01	Ji Yue 01	Aion Hyper HT	Aion Hyper HT
										
차급	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E
출시시점	Jan-23	Apr-23	Apr-23	May-23	May-23	Aug-23	Oct-23	Oct-23	Nov-23	Nov-23
가격	¥ 329,800	¥ 208,900	¥ 488,000	¥ 339,000	¥ 449,000	¥ 697,700	¥ 249,900	¥ 339,900	¥ 213,900	¥ 213,900
판매량(2023년)	14,065	30,399	18	4174*	4174*	129	1641*	1641*	952	952
구동	RWD	RWD	AWD	RWD	AWD	AWD	FWD	AWD	RWD	RWD
출력	250 kW	150 kW	480 kW	247 kW	371 kW	800 kW	200 kW	400 kW	180 kW	250 kW
제로백	6,5 sec	8,6 sec	3,8 sec	tba	tba	4,2 sec	7,2 sec	3,8 sec	6,8 sec	5,8 sec
최대속력	200 km/h	180 km/h	200 km/h	190 km/h	190 km/h	160 km/h	200 km/h	200 km/h	183 km/h	183 km/h
전장(mm)	5,049	4,892	4,968	4,938	4,938	4,987	4,853	4,853	4,935	4,935
전폭(mm)	2,002	1,905	1,974	1,958	1,958	2,080	1,990	1,990	1,920	1,920
전고(mm)	1,731	1,684	1,714	1,658	1,658	1,935	1,611	1,611	1,700	1,700
축거(mm)	3,060	2,954	2,960	2,950	2,950	2,950	3,000	3,000	2,935	2,935
공차중량(kg)	2630 kg	2210 kg	tba	2340 kg	tba	3130 kg	2210 kg	2380 kg	2200 kg	2200 kg
배터리용량(kWh)	90 / 100 kWh	68,4 / 79,7 kWh	75 / 100 kWh	76,6 kWh	115 kWh	142,8 kWh	71,4 kWh	100 kWh	70 / 72,7 kWh	80 / 93 kWh
배터리타입	NMC	NMC	NMC	LFP	NMC	NMC	LFP	NMC	LFP	NMC
배터리제조사	CATL	CATL	CATL	BYD	CATL	CATL	SVOLT	CATL	CALB	Farasis Energy

자료: EV-Volumes, 현대차증권



Appendix. 중국 BEV Line-up

2023년 이후 출시 중국 BEV 비교 (11) (SUV-E)

OEM	GAC	GM	Dayun	Dayun	Geely-Volvo Car Group	Chery Automobile	Chery Automobile	Geely Auto Group	Other	Seres Group
브랜드	Aion	Cadillac	Yuanhang	Yuanhang	Polestar	Exeed	Exeed	Lotus	Faraday Future	AITO
모델명	Aion Hyper HT	Cadillac Optiq	Yuanhang H8	Yuanhang H8	Polestar 3	Exeed Exlantix ET / Sterra ET	Exeed Exlantix ET / Sterra ET	Lotus Eletre	Faraday FF91	Aito M9
										
차급	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-E	SUV-F	SUV-F	SUV-F
출시시점	Nov-23	Jan-24	Jan-24	Jan-24	Mar-24	May-24	May-24	Jan-23	Aug-23	Dec-23
가격	¥ 213,900	¥ 239,700	¥ 349,800	¥ 349,800	¥ 698,000	¥ 229,800	¥ 279,800	¥ 728,000	¥ 2,200,000	¥ 509,800
판매량(2023년)	952	0	0	0	0	0	0	0	1	25
구동	RWD	AWD	RWD	RWD	AWD	RWD	RWD	AWD	AWD	AWD
출력	250 kW	150 kW	250 kW	500 kW	360 kW	230 kW	230 kW	450 kW	772 kW	390 kW
제로백	5,8 sec	tba	6,5 sec	3,8 sec	5 sec	6,6 sec	6,4 sec	4,5 sec	2,27 sec	tba
최대속력	183 km/h	180 km/h	210 km/h	210 km/h	210 km/h	200 km/h	200 km/h	258 km/h	250 km/h	200 km/h
전장(mm)	4,935	4,820	5,230	5,230	4,900	4,955	4,955	5,103	5,250	5,230
전폭(mm)	1,920	1,910	2,015	2,015	1,968	1,975	1,975	2,019	2,283	1,999
전고(mm)	1,700	1,640	1,760	1,760	1,627	1,698	1,698	1,630	1,598	1,800
축거(mm)	2,935	2,950	3,126	3,126	2,985	3,000	3,000	3,019	3,200	3,110
공차중량(kg)	2200 kg	2355 kg	2360 kg	tba	2584 kg	2070 kg	2165 kg	2565 kg	tba	tba
배터리용량(kWh)	80 / 93 kWh	102 kWh	82,48 kWh	100 kWh	111 kWh	77 kWh	100 kWh	112 kWh	142 kWh	97 kWh
배터리타입	NMC	NMC	NMC	NMC	NMC	LFP	NMC	NMC	NMC	NMC
배터리제조사	Farasis Energy	CATL	EVE Energy Co	EVE Energy Co	CATL	CATL	CATL	CATL	tba	CATL

자료: EV-Volumes, 현대차증권



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



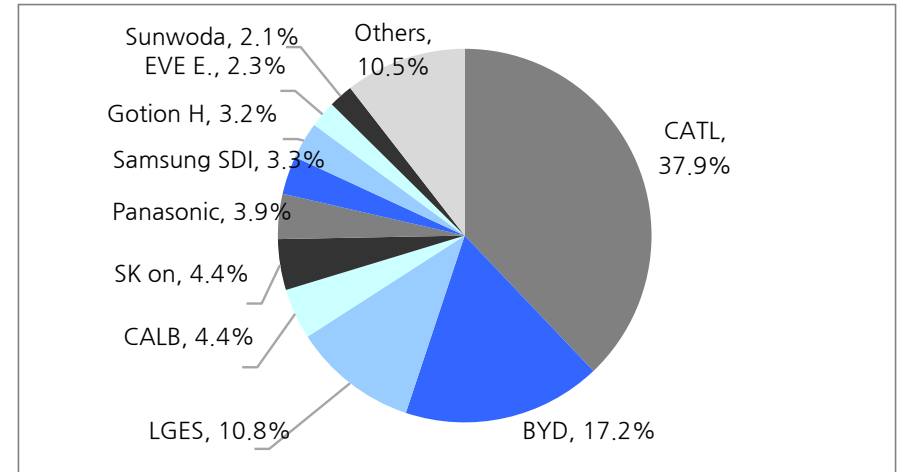
GLOBALITY

Appendix. 2025 Auto Shanghai Overview

2025 Auto Shanghai 개요

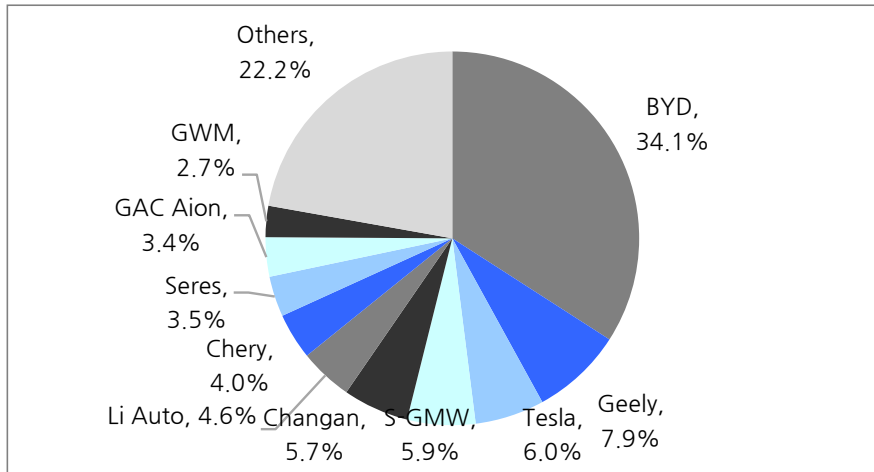
- 일시 2025년 4월 25일 ~2025년 5월 2일
- 장소 상해 NECC(National Expo Convention Center)
- 면적 36만 평방미터
- 참여국 20여개국 ('23년 기준)
- 참여기업 1,000개 이상 ('23년 기준)
- 공개차종 1,413개 모델 ('23년 기준)
- 월드 프리미어 신차 공개 93종 ('23년 기준)

2024년 글로벌 EV 배터리 제조사 점유율



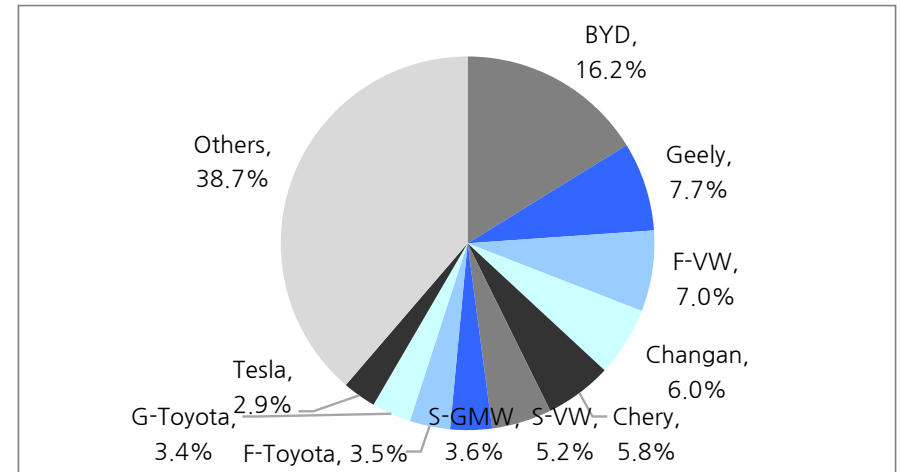
자료: SNE Research, 현대차증권

2024년 중국 신에너지차 점유율



자료: CPCA, 현대차증권

2024년 중국 승용 소매 점유율



자료: CPCA, 현대차증권



BYD 개요

- 당사는 1995년 설립되어 중국 광둥성 선전에 본사가 위치한 민영(Xiang Yang Lu 18.45% 보유) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 427.2만대를 판매해 점유율 13.6%인 자동차 1위 브랜드
- 주요 사업 모델: 자동차, 충전식 배터리, 태양광 제품, 휴대폰 부품 및 기타 전자 제품 설계, 제조 및 판매, 완제품 조립 서비스
- 주요 브랜드: Yangwang, BYD Auto, Denza, FangChengBao
- 주요 차종: Seagull/Dolphin Mini (47.9만대 판매)
- 특징: 배터리 개발, 일본 경차시장 진출, Seagull의 유럽진출, R&D 비용 10조원 돌파, 순수 EV 판매량 전세계 1위 전망

BYD SEAL



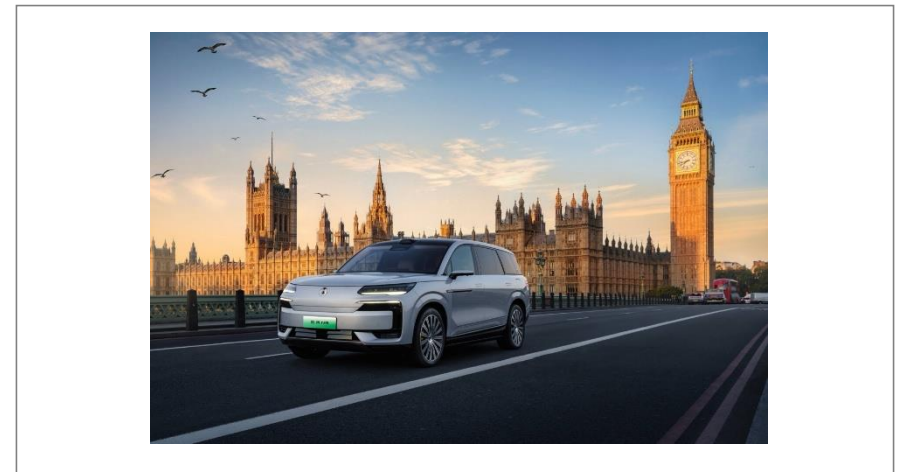
자료: BYD, 현대차증권

BYD Denza Z



자료: BYD, 현대차증권

BYD Denza Z



자료: BYD, 현대차증권

BYD New Ocean-series



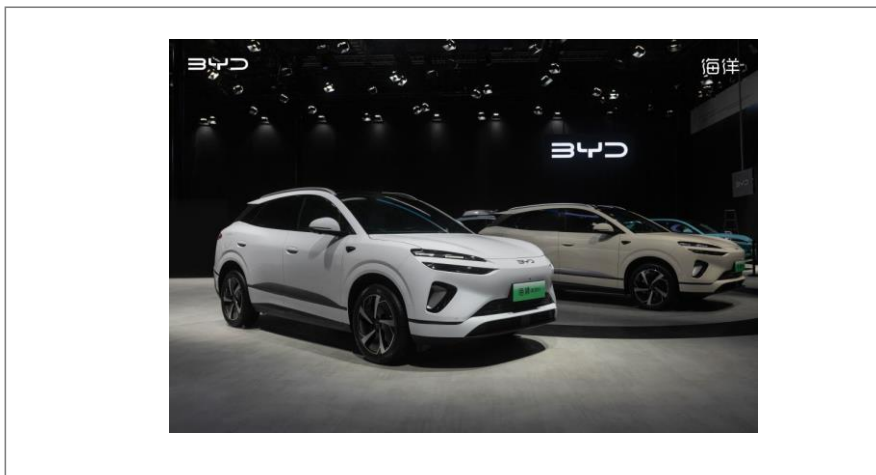
자료: BYD, 현대차증권

BYD New Ocean-series



자료: BYD, 현대차증권

BYD New Ocean-series



자료: BYD, 현대차증권

BYD New Ocean-series



자료: BYD, 현대차증권

Geely 개요

- 당사는 1986년 설립되어 중국 저장성 항저우에 본사가 위치한 민영(Shu Fu Li 41.38% 보유) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 256.1만대를 판매해 점유율 8.1%인 자동차 2위 브랜드
- 주요 사업 모델: 엔진, 승용차, 상용차
- 주요 브랜드: Geely, ZEEKR, Emgrand, Polestar, Geely Galaxy, Jiyue, LYNK & CO, LEVC, Geometry, Livan Automotive, Maple, Volvo Cars
- 주요 차종: Xing Yue/Tugella/Monjaro(26.7만대)
- 특징: 배터리라이선스 수익 확보 전략, 커넥티드카, AI 기술 개발에 DeepSeek 적용 예정

Geely Galaxy L7



자료: Geely, 현대차증권

Zeekr 9X and Lynk&Co 900



자료: Geely, 현대차증권

Auto Shanghai 2025 GEELY 부스



자료: Geely, 현대차증권

Lynk & Co 900



자료: 현대차증권

Geely Galaxy 8



자료: 현대차증권

Zeekr 007 GT



자료: 현대차증권

Geely Galaxy 8



자료: 현대차증권

Chery Automobile 개요

- 당사는 1997년 설립되어 중국 안후이성 우후에 본사가 위치한 국영(안후이성 우후 지방정부)기업으로, 2024년 기준 중국 내 251.6만대를 판매해 점유율 8.0%인 자동차 5위 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차
- 주요 브랜드: Chery, EXEED, JETOUR, iCAR, Karry
- 주요 차종: Tiggo 8(31.4만대)
- 특징: ICE/NEV 병행 전략, 베트남 기업과의 합작 투자를 통한 현지 공략, 한국 KGM과의 협업

Chery LEPAS brand



자료: Chery Automobile, 현대차증권

Zongheng G700



자료: Chery Automobile, 현대차증권

HIMLA pickup truck



자료: Chery Automobile, 현대차증권

Great Wall Motor 개요

- 당사는 1984년 설립되어 중국 허베이성 바오딩에 본사가 위치한 민영(Jian Jun Wei 82.58% 보유) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 123.2만대를 판매해 점유율 3.9%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차
- 주요 브랜드: ORA, Haval, Tank, WEY
- 주요 차종: H6(18.3만대)
- 특징: 픽업트럭, SUV 집중, 고성능의 슈퍼카 개발 진행 중, 판매 부진으로 인한 유럽 시장 철수

GWM F7x crossover



자료: Great Wall Motor, 현대차증권

GWM H6 SUV



자료: Great Wall Motor, 현대차증권

GWM Tank 300



자료: Great Wall Motor, 현대차증권

FAW 개요

- 당사는 1953년 설립되어 중국 지린성 창춘에 본사가 위치한 국영(중앙정부) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 81.9만대를 판매해 점유율 2.6%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, 트랙터, 덤프트럭
- 주요 브랜드: Hongqi, Bestune/Besturn, FAW Jilin Automobile, China FAW Group Corp
- 주요 차종: Hongqi H5 (15.0만대)
- 특징: Hongqi 비행 자동차 공개, 폭스바겐과 11개 모델 공개 예정, 휴머노이드 로봇 旗小智 공개, 모빌아이와의 자율주행 분야 전략적 제휴 체결

Audi FAW NEV humanoid robot



자료: FAW, 현대차증권

FAW Yueyi 03



자료: FAW, 현대차증권

FAW Tiangong 05



자료: FAW, 현대차증권

Dongfeng 개요

- 동사는 1968년 설립되어 중국 후베이성 우한에 본사가 위치한 국영(중앙정부)기업으로, 2024년 기준 중국 내 76.7만대를 판매해 점유율 2.4%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, 상용차
- 주요 브랜드: Dongfeng Motor, Aeolus, VOYAH, Mengshi Automobile Technology Company, eπ, Dongfeng NAMMI
- 주요 차종: NAMMI 01(5.6만대)
- 특징: Changan과의 합병설, MCU 개발 후 '26년 부터 자율주행 차량 탑재 예정, 제조 공정에 산업용 휴머노이드 로봇 UBTECH 배치

Dongfeng Tianyuan Intelligence technology



자료: Dongfeng, 현대차증권

Auto Shanghai 2025 Dongfeng 부스



자료: Dongfeng, 현대차증권

Dongfeng Voyah Free SUV



자료: Dongfeng, 현대차증권

Changan 개요

- 동사는 1862년 설립되어 중국 충칭에 본사가 위치한 국영(충칭 지방정부)기업으로, 2024년 기준 중국 내 202.0만대를 판매해 점유율 6.4%인 자동차 4위 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, 상용차
- 주요 브랜드: Changan/Chana, Deepal, Avatr Technology, Qiyuan
- 주요 차종: CS75(22.5만대)
- 특징: Dongfeng과의 합병설, EREV 픽업트럭 세계 최초로 출시

Changan strategic action plans 발표



자료: Changan, 현대차증권

Avatr 12



자료: 현대차증권

Changan Deepal S05



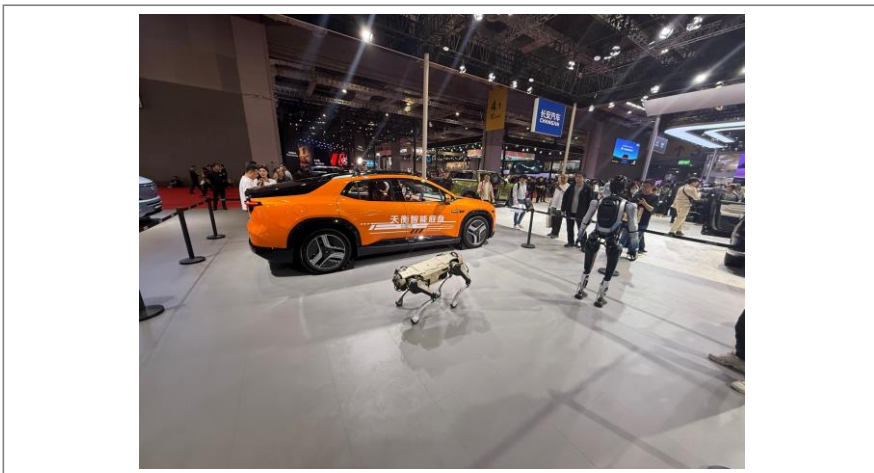
자료: Changan, 현대차증권

AVATR 12 Smart Cockpit



자료: 현대차증권

로봇 개, 휴머노이드 로봇



자료: 현대차증권

Changan NEVO E07



자료: 현대차증권

Changan Smart Cockpit



자료: 현대차증권

BAIC 개요

- 당사는 1958년 설립되어 중국 베이징에 본사가 위치한 국영(베이징 지방정부)기업으로, 2024년 기준 중국 내 88.6만대를 판매해 점유율 2.8%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, 자동차 부품
- 주요 브랜드: BUS(Beiqi Foton)
- 주요 차종: ARCFOX α T(3.8만대)
- 특징: 베이징현대 투자, Pony.ai와의 협업을 통해 '25년까지 무인 로봇택시 개발 계획

BAIC Arcfox T1



자료: BAIC, 현대차증권

BAIC BJ60 SUV



자료: BAIC, 현대차증권

BAIC BEIJING X55 PLUS



자료: BAIC, 현대차증권

BAIC의 프리미엄 친환경차 브랜드 Stelato S9



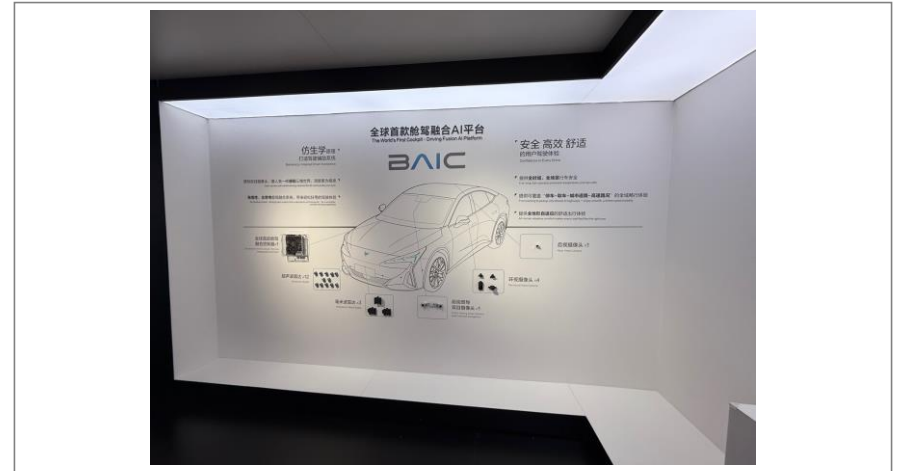
자료: 현대차증권

Stelato S9에 장착된 HIMA



자료: 현대차증권

BAIC의 드라이빙 퓨전 AI 플랫폼 개요



자료: 현대차증권

HIMA 부스



자료: 현대차증권

SAIC 개요

- 당사는 1951년 설립되어 중국 상하이에 본사가 위치한 국영(상하이 지방정부)기업으로, 2024년 기준 중국 내 98.0만대를 판매해 점유율 3.1%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, 상용차, 자동차 부품
- 주요 브랜드: MG, Roewe, IM Motors, Maxus, Rising, SAIC-Hongyan Automobile
- 주요 차종: MG ZS SUV(16.7만대)
- 특징: 화웨이와 전기차 브랜드 공동 런칭, '25 반도체 배터리 전기차 출시 예정, DeepSeek 도입

SAIC MG S5 EV



자료: SAIC, 현대차증권

SAIC MG IM6 e-SUV coupe



자료: SAIC, 현대차증권

SAIC 화웨이 협업



자료: SAIC, 현대차증권

ROEWE R7



자료: 현대차증권

ROEWE F7



자료: 현대차증권

휴머노이드 로봇 Agibot



자료: 현대차증권

ROEWE Smart Cockpit



자료: 현대차증권

GAC 개요

- 당사는 1954년 설립되어 중국 광둥성 광저우에 본사가 위치한 국영(광저우 지방정부)기업으로, 2024년 기준 중국 내 78.9만대를 판매해 점유율 2.5%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, 상용차, 자동차 부품
- 주요 브랜드: GAC Aion, GAC
- 주요 차종: AionY(14.5만대)
- 특징: '25년 내 L3 자율주행차 출시 예정, 3세대 휴머노이드 로봇 Gomate '26년 부터 적용 예정

GAC Aion L4 로보택시



자료: GAC, 현대차증권

GAC Honda P7



자료: GAC, 현대차증권

GAC Xiangwang S9 SUV



자료: GAC, 현대차증권

NIO 개요

- 당사는 2014년 설립되어 중국 상하이에 본사가 위치한 민영(CYVN 27.13% 보유) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 22.2만대를 판매해 점유율 0.7%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, 배터리
- 주요 브랜드: NIO, ONVO
- 주요 차종: NIO ET5(7.7만대)
- 특징: 자사 자율주행 칩을 사용하는 차량 개발, 중동 및 북아프리카 진출 예정

NIO Firefly electric hatchback



자료: NIO, 현대차증권

NIO Power Swap Station



자료: NIO, 현대차증권

NIO ET9 flagship



자료: NIO, 현대차증권

NIO ET9



자료: 현대차증권

NIO Smart Cockpit



자료: 현대차증권

NIO의 배터리 교체 시스템 시범



자료: 현대차증권

NIO 스마트 드라이빙 Demo



자료: 현대차증권

Li Auto 개요

- 당사는 2014년 설립되어 중국 베이징에 본사가 위치한 민영(Xing Wang 21.86% 보유) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 50.1만대를 판매해 점유율 1.6%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차
- 주요 브랜드: Li Auto
- 주요 차종: Li L6(19.2만대)
- 특징: 자사 자율주행 칩을 사용하는 차량 개발, 독일 뮌헨에 R&D 센터 오픈하는 등 해외 진출에 적극적인 모습

Li Auto Li L8



자료: Li Auto, 현대차증권

Li Auto Li L9 MAX



자료: Li Auto, 현대차증권

Li Auto Li ONE



자료: Li Auto, 현대차증권

Li Auto L6



자료: 현대차증권

Li Auto Smart Cockpit



자료: 현대차증권

Li Auto L7



자료: 현대차증권

Li Auto HUD



자료: 현대차증권

Leapmotor 개요

- 당사는 2015년 설립되어 중국 저장성 항저우에 본사가 위치한 민영 (STELLANTIS N.V. 21.43% 보유) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 29.1 만대를 판매해 점유율 0.9%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차
- 주요 브랜드: Leapmotor
- 주요 차종: T03(6.7만대)
- 특징: 스텔란티스와의 협업, DeepSeek 탑재 모델 출시계획 발표

Leapmotor B10 SUV



자료: Leapmotor, 현대차증권

Leapmotor C10



자료: Leapmotor, 현대차증권

Leapmotor T03 mini EV



자료: Leapmotor, 현대차증권

Xpeng 개요

- 당사는 2014년 설립되어 중국 광둥성 광저우에 본사가 위치한 민영(He Xiaopeng 23%, Alibaba 12%, VOLKSWAGEN AG 6.83% 보유) 기업으로, 2024년 기준 중국 내 19.0만대를 판매해 점유율 0.6%인 자동차 브랜드
- 주요 사업 모델: 승용차, UAM
- 주요 브랜드: Xpeng
- 주요 차종: XPeng G6(5.4만대)
- 특징: 휴머노이드 로봇 투자 검토, '25년 60개국 진출 계획 밝히는 등 해외 시장 진출에 적극적인 모습

Xpeng OTA software update



자료: Xpeng, 현대차증권

Xpeng G9



자료: Xpeng, 현대차증권

Xpeng G6



자료: Xpeng, 현대차증권

Xpeng 휴머노이드 로봇



자료: 현대차증권

Xpeng 부스



자료: 현대차증권

Xpeng AeroHT 컨셉



자료: 현대차증권

Xpeng Smart Cockpit



자료: 현대차증권

Compliance Note

▶ Compliance Note

- 동 자료는 기관투자가 또는 제3자에게 사전제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료에 언급된 종목의 지분율 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료에 언급된 종목의 유가증권(DR, CB, IPO, 시장조성) 발행과 관련하여 지난 6개월간 주간사로 참여하지 않았습니다.
- 조사분석 담당자는 해당종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
- 이 자료에 게재된 내용들은 자료작성자 장문수의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

▶ 투자의견 분류

- ▶ 업종 투자의견 분류 현대차증권의 업종투자의견은 3등급으로 구분되며 향후 6개월간 업종 펀더멘털과 업종주가의 전망을 의미함.
 - OVERWEIGHT : 업종 펀더멘털의 개선과 함께 업종주가의 상승 기대
 - NEUTRAL : 업종 펀더멘털상의 유의미한 변화가 예상되지 않음
 - UNDERWEIGHT : 업종 펀더멘털의 악화와 함께 업종주가의 하락 기대
- ▶ 현대차증권의 종목투자의견은 3등급으로 구분되며 향후 6개월간 추천기준일 종가대비 추천종목의 예상 상대수익률을 의미함.
 - BUY : 추천일 종가대비 초과수익률 +15%P 이상
 - MARKETPERFORM : 추천일 종가대비 초과수익률 -15% ~ +15%P 이내
 - SELL : 추천일 종가대비 초과수익률 -15%P 이하

▶ 투자등급 통계 (2024.04.01~2025.03.31)

투자등급	건수	비율(%)
매수	166건	92.7%
보유	13건	7.3%
매도	0건	0%

- 본 조사자료는 투자자들에게 도움이 될 만한 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 당사의 사전 동의 없이 무단복제 및 배포할 수 없습니다.
- 본 자료에 수록된 내용은 당사가 신뢰할 만한 자료 및 정보로 얻어진 것이나, 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종 결정을 하시기 바랍니다.
- 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용 될 수 없습니다.



CUSTOMER



CHALLENGE



COLLABORATION



PEOPLE



GLOBALITY