



물류비 불안에
GMO 규제까지
식품업계 산 넘어 산
L1

metro®

Life

한 번 주사로
연골 재생
세포치유제 출격
L2



中 자동차 제조 마진 한계… 자율주행 기술서 수익원 찾는다

중국 첨단산업지도

④ 로봇택시

중국 자동차 업계에서 자율주행 기술·서비스가 새로운 수익원으로 부각되고 있다. 전기차 가격 경쟁으로 완성차 제조 수익성이 낮아진 가운데 로봇택시 운임과 ADAS 칩·솔루션 공급, 라이다 등 후방 부품 사업에서 매출 증가와 흑자 전환 사례가 나오고 있어서다.

◆로봇택시 상업화 속도 내는 중국

중국은 현재 20개 이상의 도시에서 로봇택시 운행 서비스를 하고 있다. 제한된 구역의 시험 운행에 머물렀던 자율주행 서비스가 주요 도시의 유료 운행 단계로 넘어가면서 로봇택시 서비스 업체들도 발 빠르게 움직이고 있다.

바이두의 로봇택시 서비스 '아폴로고(Apollo Go)'는 지난해 11월 기준 22개 도시에서 로봇택시를 운영 중이다. 올해 1월 기준 누적 주문은 1700만 건, 자율주행 누적 거리는 2억4000만km를 넘어섰다. 이 가운데 운전자 없이 달린 완전무인 구간만 1억4000만km 이상으로 집계됐다.

포니AI(Pony.ai)는 지난해 11월 나스닥에 상장하며 홍콩 증시에도 동시 입성했다. 운행 차량은 1446대 이상으로, 연말까지 3000대 이상 확대하겠다는 목표를 제시했다. 베이징·상하이·광저우·선전 등 중국 1선 도시 4곳에서 모두 완전무인 상업 허가를 받았다는 점도 강조하고 있다.

위라이드(WeRide)는 1200대 이상의 차량으로 30개 도시와 10개국에서 테스트와 영업을 병행하고 있다. 우버와 협력해 우버 앱으로 차량을 호출하고 현지에서 운영하는 방식도 확대하고 있다. 베이징에서는 완전무인 유료 운행 허가를 받았다.

中 20여개 도시에서 로봇택시 운행 허가
바이두 '아폴로고' 자율주행 2.4억km
포니AI·위라이드 등 무인 상업화 속도

자율주행, 수익구조 변화로 이어져
완성차 부진 속 자율주행 기술기업 성장

◆완성차 수익성 악화에 커지는 자율주행 매출

중국 증시에서는 자율주행을 단순한 기술 진보가 아니라 수익 구조 변화로 받아들이고 있다. 자동차 관련 종목이 전반적으로 부진한 상황에서도 로봇택시와 자율주행 기술 기업 주가가 따로 움직이는 사례가 나오고 있다. 완성차 판매에서 발생하는 제조 마진과 자율주행 기술에서 발생하는 반복 수익을 다른 기준으로 평가하기 시작한 것이다.

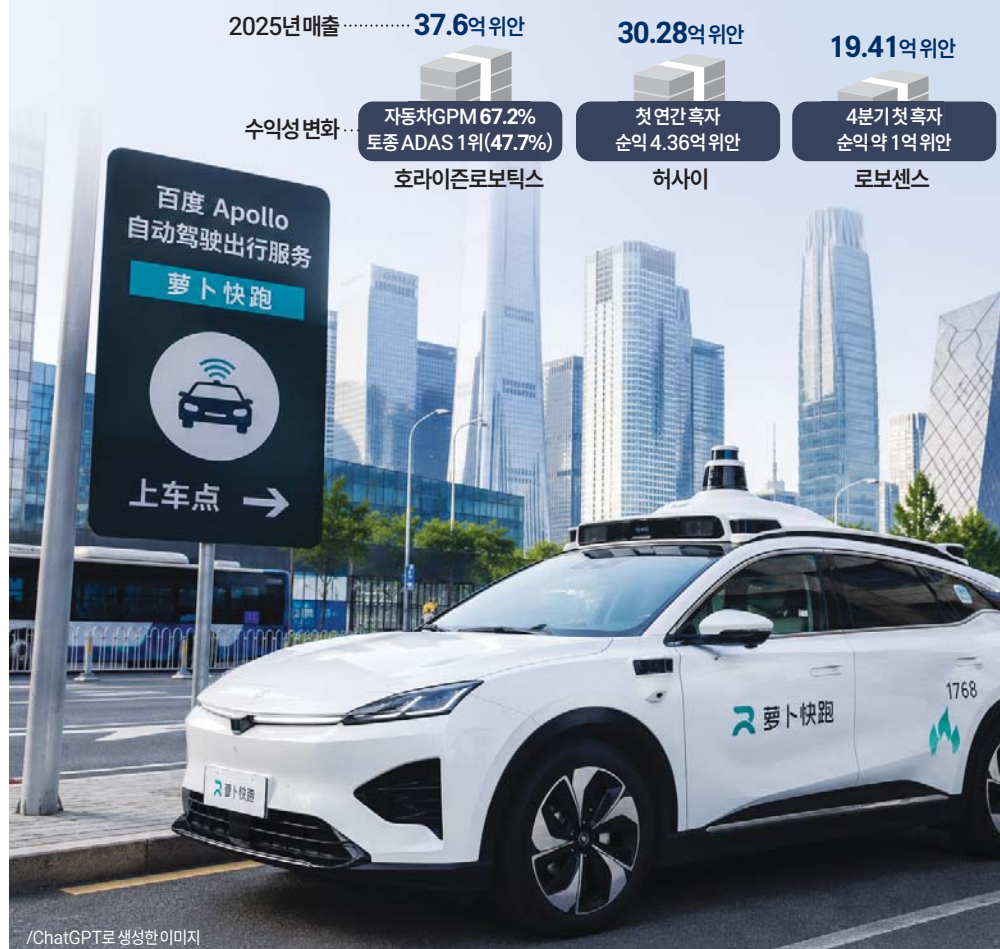
배경에는 완성차 제조 수익성 악화가 있다. 중국 자동차 업계 판매이익률은 지난해 12월 2.9%, 1분기 전체로도 3.2%에 그쳤다. 규모 이상 공업기업 평균인 약 5.8%의 절반 수준이다. 매출 역시 전년 동기보다 0.9% 줄었고 이익은 30% 감소했다. 판매량을 늘려도 이익이 따라오

중국 주요 로봇택시 기업 실적과 계획

	2025 로봇택시 실적	차량·확장
바이두 아폴로고 (홍콩)	-2026년 1분기 완전무인 운행 320만 건 -3월 주간 운행 35만 건 이상	-두바이 진출 추진 -27개 도시 운영
포니AI (나스닥)	-총매출 전년 대비 20% 증가 -로봇택시 서비스 매출 128.6% 증가 -운임 매출 약 400% 증가	-2026년 5월 기준 1700대 이상 -연말 3500대 이상 목표
위라이드 (나스닥)	-로봇택시 관련 매출 1억4800만 위안 -전년대비 209.6% 증가	-전체 자율주행차 2,113대 -로봇택시 1,125대
차오차오추싱 (홍콩)	-2030년 로봇택시 사업 매출 약 150억 위안 추정	-2030년 전용 로봇택시 10만 대 배치 목표

자료/시드원커뮤니케이션스

중국 자율주행 부품·칩 기업 실적



지 않는 구조가 심화된 셈이다.

중국 전기차 1위 BYD도 가격 경쟁의 영향을 피하지 못했다. BYD의 2025년 매출은 8040억 위안(약 179조2840억원)으로 3.5% 늘었지만 순이익은 326억 위안(약 7조2695억원)으로 19% 줄었다. 연간 순이익이 감소한 것은 2021년 이후 처음이다. 전기차 판매 확대에도 원가 부담과 가격 인하 경쟁이 수익성을 낮추고 있다는 분석이 나온다.

반면 자율주행 분야에서는 구체적인 수익 숫자가 불기 시작했다. 바이두 아폴로고는 2026년 1분기 완전무인 운행 320만 건을 처리했다. 3월 주간 운행은 35만 건을 넘겼고, 4월 기준 누적 대중 운행은 2200만 건을 돌파했다. 6세대 로봇택시 차량 RT6는 대당 가격을 약 20만 위안 수준까지 낮춘 것으로 알려져 단위경제 개선의 핵심으로 꼽힌다.

포니AI의 지난해 총매출은 9000만 달러(약 1364억4000만원)로 전년보다 20% 증가했다. 이 가운데 로봇택시 서비스 매출은 128.6%, 운임 매출은 약 400% 늘었다. 운행 차량은 2025년 말 1000대를 넘겼고, 2026년 5월 기준 1700대 이상

으로 확대됐다. 연말 차량 목표도 기존 3000대에서 3500대 이상으로 높였다.

위라이드도 2025년 총매출 6억8500만 위안(약 1525억8375만원)으로 전년보다 89.6% 증가했다. 로봇택시 관련 매출은 1억4800만 위안(약 329억6700만원)으로 209.6% 늘었다.

플랫폼 사업자도 가세하고 있다. 지리 계열 차오차오추싱은 2030년까지 전용 로봇택시 10만 대 배치를 목표로 제시했다. 중국 증권가에서는 이 계획이 현실화될 경우 2030년 로봇택시 사업 매출이 약 150억 위안(약 3조3417억원)에 이를 수 있다는 추정도 나온다.

◆ADAS·라이다·해외사업으로 넓어지는 기술 마진

로봇택시보다 먼저 매출이 커지는 분야는 완성차에 공급되는 ADAS 칩과 자율주행 솔루션이다. 차량 판매 대수에 따라 공급 규모가 늘어나는 구조라 상용화 속도도 빠르다.

화웨이는 차를 직접 생산하지 않으면서도 헨 쿨(乾崮) 등 지능형 주행 솔루션을 세레스, 상하이GM우링, FAW홍치 등에 공급하고 있다. 화웨이 발표 기준으로 관련 솔루션은 25개 브랜

드, 50여 차종, 약 170만 대에 탑재됐다. 완성차 판매가 늘어날수록 기술 공급 매출도 함께 쌓이는 구조다.

ADAS 반도체 기업인 호라이즌로보틱스도 성장세가 뚜렷하다. 2025년 매출은 37억6000만 위안(약 8377억2800만원)으로 57.7% 증가했고 자동차 부문 매출총이익률은 67.2%에 달했다. 중국 토종 브랜드 기본 ADAS 솔루션 시장에서는 47.7% 점유율로 1위를 기록했다. 20만 위안 이하 차량의 중·고급 지능주행 솔루션 시장에서도 44.2% 점유율을 보였다.

ADAS칩·자율주행 솔루션 매출 증가
완성차에 공급… 상용화 속도 빨라
라이다 업체 흑자 진입… 부품 매출처

시험운행 확대 등 해외시장 기회 넓혀
운행허가·보험 등 수익화까지 시간 필요

라이다 업체들은 흑자 구간에 진입했다. 허사이는 2025년 매출 30억2800만 위안(약 6747억2924만원)으로 전년보다 45.8% 증가했고, 순이익 4억3600만 위안(약 971억5388만원)을 기록해 첫 연간 흑자를 달성했다. 라이다 출하량은 162만 대로 세 배 늘었고 매출총이익률은 41.8%를 기록했다.

후발주자 로보센스도 지난해 4분기 창사 이후 첫 분기 흑자를 냈다. 자동차용 라이다뿐 아니라 로봇용 라이다 출하가 30만 대를 넘기며 1년 새 11배 이상 증가한 점이 실적 개선에 영향을 줬다. 자율주행 기술이 승용차를 넘어 로봇과 물류 장비로 확산되면서 부품업체의 매출처도 넓어지는 모습이다.

중국 자율주행 기업들은 해외 시장에서도 사업 기회를 넓히고 있다. 바이두 아폴로고는 두바이 도로교통청과 협약을 맺고 초기 시험운행 이후 차량을 1000대 이상으로 확대하는 계획을 추진하고 있다. 아부다비에서는 위라이드가 우버와 무인 로봇택시 서비스를 운영하고 있다. 포니AI도 2026년 말까지 20개 이상 도시로 서비스를 확대하겠다고 밝혔다.

다만 사업 확대가 곧바로 산업 전반의 안정적인 흑자 전환을 의미하는 것은 아니다. 업계에서는 차량 투입이 늘어날수록 연구개발과 원격관제, 보험, 정비 비용도 함께 커지는 만큼 대규모 수익성 확보까지는 시간이 필요하다고 보고 있다. 해외 진출 과정에서도 도시별 운행 허가과 보험 체계, 데이터 이전 규제, 현지 운영 파트너 확보가 수익화를 가를 변수로 남아 있다.

업계 한 관계자는 “중국 자율주행 기업들이 로봇택시와 ADAS, 라이다에서 실제 매출을 만들기 시작한 것은 분명한 변화”라며 “다만 차량 확대에 따른 비용과 해외 규제 변수를 감안하면 자율주행이 완성차 제조 부진을 단기간에 모두 대체하기보다는 새로운 수익 원으로 검증받는 단계로 봐야 한다”고 말했다.

/원래 기자 wkh@metroseoul.co.kr



metro

메트로 한줄뉴스



▲아틀레티코 마드리드 이적 앞둔 이강인, 국내서
메디컬 체크 진행
▲‘첫 8강 캐거’ 노르웨이 월드컵대표팀 금의환향
…9만 인파 운집
/사진 뉴스시스

▲경찰, ‘홍명보 선임’ 수사 박차…축협 전력강화
위원 잇달아 소환
▲류정환 제작 ‘맥 앤 베스’ 2028년 초연…프랭크
와일드혼 작곡

▲‘스파이더맨4’, 꿈수 사전 예매…“등급 심의 없
이 예매 오픈”
▲“그때 그 시절 LCK가 돌아온다”…‘레전드 매
치’ 8월 개최