

삼성 KPMG

ISSUE MONITOR

제113호

August 2019

삼성KPMG 경제연구원

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

Contacts

삼성KPMG 경제연구원

엄이슬
선임연구원

Tel: +82 2 2112 3918
yeom@kr.kpm.com

장진영
책임연구원

Tel: +82 2 2112 7095
jinyoungchang@kr.kpmg.com

임두빈
수석연구원

Tel: +82 2 2112 7469
doobeenyim@kr.kpmg.com



Contents

	Page
Executive Summary	3
서론: 왜 차량공유에 투자하는가?	4
모빌리티 비즈니스의 미래, TaaS(Transportation as a Service)	4
[참고] 차량공유의 개념	6
[참고] 글로벌 차량공유 주요 업체	7
차량공유 시장전망과 주요 투자 통계	8
차량공유 시장전망	8
투자액 및 투자건수	9
투자유형별 투자동향	10
투자회수 동향	11
지역별·국가별 투자동향	12
차량공유로 눈을 돌리는 완성차 기업들	14
불가피한 변화, 완성차 기업의 새로운 투자전략	14
완성차 기업의 차량공유 투자사례	16
차량공유에 뛰어드는 ICT 기업들	19
모빌리티 데이터, ICT 기업이 생각하는 차세대 자원	19
ICT 기업의 차량공유 투자사례	20
차량공유 투자의 확장	22
다양한 On-demand 서비스로의 투자 확대	22
결론 및 시사점	24
팽창하는 TaaS 비즈니스와 새로운 투자방향	24
모빌리티 플랫폼의 진화와 새로운 가치 발굴	25

본 보고서는 삼정KPMG 경제연구원과 KPMG member firm 전문가들이 수집한 자료를 바탕으로 일반적인 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 보고서에 포함된 자료의 완전성, 정확성 및 신뢰성을 확인하기 위한 절차를 밟은 것은 아닙니다. 본 보고서는 특정 기업이나 개인의 개별 사안에 대한 조언을 제공할 목적으로 작성된 것이 아니므로, 구체적인 의사결정이 필요한 경우에는 당 법인의 전문가와 상의하여 주시기 바랍니다. 삼정KPMG의 사전 동의 없이 본 보고서의 전체 또는 일부를 무단 배포, 인용, 발간 복제할 수 없습니다.

Executive Summary

‘운전자가 따로 없는 자율주행차를 휴대폰 앱으로 호출하면 어느 곳이든 목적지까지 데려다 준다. 미래의 자동차는 더 이상 개인소유의 자산이 아니라 호출해서 활용하는 이동수단이 된다.’ 단순한 차량공유를 넘어서 수송 자체가 서비스로 인식되며 제공되는 ‘TaaS(Transportation as a Service)’가 미래 모빌리티 비즈니스의 핵심으로 떠오르고 있다. 본 보고서는 차량공유 산업에 대한 투자 현황을 살펴보고 TaaS 생태계로 진화하기 위한 새로운 투자 방향을 모색해본다.

Executive Summary

■ 차량공유 시장전망과 주요 투자 통계

- 재무적 투자자뿐 아니라 거대 완성차 기업, IT 공룡 기업들도 앞다투어 차량공유에 투자하는 추세. 이러한 자본의 흐름은 결국 자동차 산업이 전기차, 커넥티드카, 자율주행차라는 미래 스마트카를 기반으로 수송 자체를 서비스로 제공하는 TaaS 비즈니스로 발전해 나갈 것임을 가리킴
- 2018년 기준 글로벌 차량공유 투자금액은 425억 달러, 투자건수는 202건으로 전년도 대비 각각 200%, 37.4% 증가. 투자유형별로 살펴보면 투자금액을 기준으로 2018년 VC 투자(176억 달러)가 가장 많고, 세컨더리, 소수지분 투자 순서임
- 국가별로 살펴보면 투자규모가 가장 큰 기업은 단연 미국 기업들로 2018년 연간 238억 달러를 기록함. 그 다음 중국, 스페인 등의 순서이며 한국 기업은 7,800만 달러로 15위

■ 차량공유로 눈을 돌리는 완성차 기업들

- 완성차 기업들이 차량공유에 투자하는 이유는 자동차 산업의 매출에서 차량판매가 차지하는 비중은 줄고, 차량공유 비중이 확대될 전망에 따른 피할 수 없는 생존전략임
- 차량공유와 자율주행이 만나게 되면 자동차를 판매할 곳은 더 이상 일반 소비자가 아님. 자동차 업계 스스로 생산한 자동차를 공유하고 사용료를 받거나, 플랫폼을 장악한 사업자에게 자동차를 납품하는 방식으로 변해갈 것
- GM, 포드, BMW, 다임러, 폭스바겐, 볼보, 도요타, 혼다, 현대자동차 등 다양한 완성차 기업들이 차량공유 사업에 활발히 투자해왔음. 완성차 기업의 차량공유 산업에 대한 투자 전략은 ①전략적 제휴, ②VC, 지분 투자 및 M&A, ③자체적인 플랫폼 개발 및 서비스 제공

■ 차량공유에 뛰어드는 ICT 기업들

- ICT 기업이 차량공유에 투자하는 이유는 자율주행차를 실제로 운행하고 상용화시키기 위해서 차량공유 기업들이 축적한 이동 관련 종합 데이터가 필요하기 때문
- 단순한 제휴를 넘어 차량공유 산업에 적극적인 투자를 단행하고 있는 대표적인 ICT 기업은 소프트뱅크로 글로벌 차량공유 네트워크의 90%를 장악함. 또한, 일본의 라쿠텐, 중국의 바이두, 알리바바, 텐센트, 그리고 미국의 애플, 마이크로소프트, 알파벳 등도 차량공유 산업에 적극적으로 뛰어 들고 있음

■ 차량공유 투자의 확장

- 차량공유 산업은 자전거, 전기스쿠터 등 이동의 라스트 마일부터 식품 배달, 화물 운송 중계 등 물류에도 활용되어 라이프 스타일을 바꾸고 새로운 비즈니스 가치를 창출하고 있음

■ 결론 및 시사점

- 앞으로 투자의 흐름은 TaaS 시스템 구축과 서비스의 지리적 확장을 넘어서 소비자의 감성적 만족이 중요해지는 ‘TaaF(Transportation as a Fun)’로 이동할 것임. 이제 TaaS 생태계의 기업들은 어떻게 차별화된 서비스를 제공할지 고민해야 하며, 이에 대한 투자를 더욱 활성화해야 함
- 전략적 제휴부터 VC, 지분 투자 및 M&A까지 모빌리티 시장의 주도권을 선점하고, TaaS 사업 다각화를 통해 모빌리티 플랫폼의 끊임없는 진화방향을 모색해야 함

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

서론: 왜 차량공유에 투자하는가

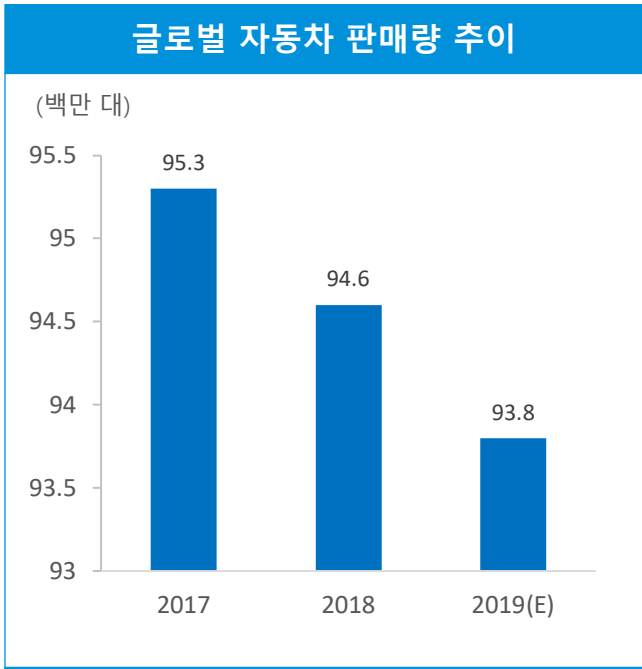
모빌리티 비즈니스의 미래, TaaS(Transportation as a Service)

“ 모빌리티 기업의 등장은 자동차 기업에게는 위기의 신호

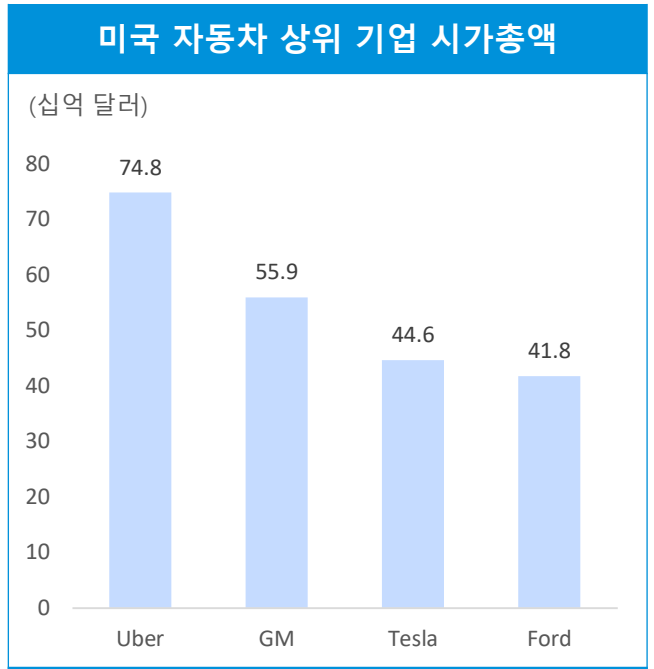
2019년 3월과 5월, 글로벌 차량공유 기업 리프트(Lyft)와 우버(Uber)가 화려하게 나스닥에 각각 상장했다. 리프트의 경우 차량공유 업계 최초의 상장이며, 우버는 2014년 알리바바(Alibaba) 그룹의 뉴욕증권거래소 상장 이후 최대 규모의 기업 공개인 만큼 업계의 주목과 기대가 집중되었다. 기업공개(IPO) 이후 2019년 7월 기준 우버의 시가총액은 약 748억 달러로 자동차 한대 없이 미국 완성차 상위 3대 기업 제너럴모터스(GM), 테슬라(Tesla), 포드(Ford)의 시가총액을 넘는 성적을 기록했다. 이는 이제 자동차 시장을 바라보는 관점이 변화하고 있음을 시사한다.

”

모빌리티 기업의 등장은 자동차 기업에게는 위기의 신호이다. 이는 자동차가 소유의 대상으로서가 아니라 이동 서비스의 관점에서 활용 및 소비되고 있다는 것을 의미하기 때문이다. 10년 전 자동차 업계는 2018년이면 글로벌 자동차 판매량이 1억 대에 달할 것으로 전망했지만 자동차시장조사업체 LMC에 따르면 2018년 실제 글로벌 자동차 판매량은 9,460만 대에 그쳤고 2019년에는 더욱 하락할 것으로 예상된다. 세계 최대 자동차 시장인 미국은 16세부터 운전면허 취득이 가능한데, 1983년 46%였던 16세 청소년 면허 보유율이 2017년 26%로 급감했고 18세도 80%에서 60%로 하락했다. 이 또한 밀레니얼 세대들은 이전 세대보다 운전에 관심을 덜 갖고 있다는 것을 보여준다.



Source: LMC
Note: 2019년은 예측치



Source: 뉴욕증권거래소(NYSE)
Note: 2019년 7월 기준

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

“ 재무적 투자자
뿐만 아니라 거대 완성차
기업, IT 공룡 기업들도
앞다투어 차량공유에
투자하는 추세

”

이러한 자동차 소유에 대한 인식변화로 자동차 제조사들이 위기에 직면한 상황이지만, 오히려 차량공유 산업에 적극적으로 투자하는 업계는 다른아닌 자동차 제조사들이다. GM, 포드, BMW, 다임러(Daimler), 도요타(Toyota), 그리고 현대자동차에 이르기까지 다수의 제조업체가 차량공유 기업에 투자하고 있다. 자동차 제조사가 자동차 소유와는 정반대 개념인 차량공유 산업에 투자하는 것이 일견 이상해 보일 수 있다. 그러나 조금 더 생각해보면 이는 합리적인 생존전략이다. 장기적으로 미래 자동차의 중심은 자율주행차, 커넥티드카 등 스마트카가 될 것이며, 개개인이 소유하기 보다는 필요할 때 호출해서 사용하게 될 미래 스마트카의 주요 판매처는 일반 소비자가 아니라 차량공유 플랫폼이 될 것이기 때문이다. 글로벌 에너지 트렌드가 신재생 에너지로 전환될 것을 예견하는 석유 기업들이 다른 업종의 기업들 보다 신재생에너지에 먼저 적극적으로 투자하는 것과 비슷한 현상이다.

차량공유에 적극적인 관심을 표명하는 또 다른 투자자는 ICT 기업들이다. 자율주행차를 실제로 운행하고 상용화시키기 위해서는 지역별·시간대별 차량수요, 이동경로 등 '이동'과 관련한 종합 데이터가 필요하다. 그런데 이러한 도로 이동에 대한 총체적인 데이터를 축적하고 있는 곳이 바로 차량공유 회사이다. 따라서 자율주행차 개발 및 활용에 있어서 양측의 협력은 절대적이다. 현재 우버의 최대 주주가 글로벌 ICT 기업이자 투자회사인 소프트뱅크(Softbank) 라는 점을 상기할 필요가 있다. 소프트뱅크는 차량공유 산업의 성장성에 주목하고 우버, 싱가포르의 그랩(Grab), 중국의 디디추싱(Didi Chuxing), 인도의 올라(Ola), 브라질의 99에 지분 투자하며 글로벌 차량공유 업계 전체를 장악하고 있다.

우버, 리프트에 이어 디디추싱의 IPO까지 예정되어 있는 상황에서 향후 자동차 산업의 부가가치의 근원은 기존의 생산량 및 판매량에서 공유에 따른 이용빈도, 이용거리, 승객 수 등으로 대체될 것이다. 더 나아가 자동차 뿐만 아니라 자전거, 전기스쿠터, 비행기 등까지 다양한 형태의 자율주행 로보택시(Robotaxi)를 휴대폰 앱으로 호출하며, 수송 자체가 서비스로 인식되며 제공되는 'TaaS(Transportation as a Service)'가 앞으로 자동차 업계가 나아갈 미래의 모습이 될 것이다.



TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

[참고] 차량공유의 개념

자동차 판매를 넘어 이동 서비스를 하나의 상품으로 제공하는 차량공유 시장은 크게 카셰어링(Car Sharing), 라이드셰어링(Ride Sharing), 카헤일링(Car Hailing)으로 구분된다.

먼저, 카셰어링은 운전자 없이 자동차만 공유하는 형태의 서비스이다. 전통적인 자동차 렌터카 사업과 비슷하나 모바일 앱을 이용하여 지점 영업소가 아닌 시내 거점에서 간편한 대여 절차를 통해 빌려준다는 점이 다르다. 법인 혹은 개인이 소유한 차량을 빌려주는데, 1시간 단위의 초단기 대여가 가능한 저비용 렌탈 서비스이다. 회사 보유 차량을 빌려주는 집카(Zipcar), 실버카(Silvercar), 쏘카 등이 있으며, 개인소유 차량의 대여를 연결해주는 겐터라운드(Getaround), 카넥스트도어(CarNextDoor) 등이 있다.

라이드셰어링(Ride Sharing)은 기존의 카풀 개념과 유사하며 운행코스가 비슷한 운전자와 사용자를 휴대폰 앱을 통해 실시간으로 연결

해주는 플랫폼 서비스를 말한다. 대표적으로 풀러스가 있으며, 출퇴근뿐 아니라 공항과 같이 특정 목적지에 가는 모빌리티 서비스를 제공하는 택시도 이에 해당한다.

카헤일링(Car Hailing)은 차량을 호출하면 운전자가 소비자를 원하는 탑승지점에서 픽업하고 목적지까지 데려다 주는 콜택시와 비슷한 개념이나 모바일 기반으로 호출하여 실시간으로 연결해주는 모빌리티 서비스를 말한다. 운전자가 기업체에 소속되어 있으면 B2C 카헤일링이고, 개인차량을 호출하는 경우 P2P 플랫폼이 되는 것이며 우버가 대표적이다.

그러나 최근 우버나 리프트와 같은 주요 기업들은 카셰어링부터 카헤일링까지 다양한 서비스를 동시에 제공하기 때문에 용어가 혼용되어 쓰이며 엄격한 구분의 의미는 크게 없는 상황이다. 본 보고서는 편의상 하기 개념을 포괄하여 '차량공유'로 통일하여 지칭하였다.

« 차량공유의 개념 »

구분	유형	상세	예시
카셰어링 (Car Sharing)	시간제 렌터카	<ul style="list-style-type: none"> 전통적 자동차 렌탈 사업과는 달리 앱을 통하여 지점 영업소가 아닌 시내 거점에서 차량 공유 '차'라는 자산의 공유 개념으로 회사가 차를 소유하여 단기 공유하는 모델 1시간 단위의 초단기·저비용 자동차 렌탈 서비스 간편한 대여 절차 	Zipcar, Silvercar, 쏘카, Getaround, CarNextDoor
라이드셰어링 (Ride Sharing)	모바일 카풀	<ul style="list-style-type: none"> 이동을 원하는 소비자와 목적지 방향이 비슷한 개인을 실시간으로 연결해주는 모빌리티 서비스 	풀러스, 택시
카헤일링 (Car Hailing)	모바일 콜택시	<ul style="list-style-type: none"> 이동을 원하는 소비자와 이동 서비스를 제공하는 사업자를 실시간으로 연결해주는 모빌리티 서비스 자격증을 소유한 운전자의 차량을 호출 기존 콜택시가 대표적인 사례이나 현재 모바일 기반의 간편한 탭 호출로 진화함 	Uber, Lyft, Didi Chuxing, Grab, 카카오택시

Source: 삼정KPMG 경제연구원

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

[참고] 글로벌 차량공유 주요 업체

차량공유 업체 중에서도 특히 차량호출(Car Hailing) 부문 글로벌 선도 기업은 미국의 우버와 리프트, 중국의 디디추싱, 싱가포르의 그랩, 인도의 올라 등이 있다. 진출지역으로는 우버가 아메리카 대륙, 유럽 및 호주 등 가장 넓게 진출해있다.

한편, 사용자 수에 있어서는 중국에 기반을 둔 디디추싱이 5.5억 명으로 압도적인 성적을 거두고 있다. 디디추싱은 2018년 말 IPO를 계획했으나 미-중 무역분쟁 장기화 등을 우려하여 계획을 연기한 바 있다. 그랩과 올라도 동남아시아 로컬 지역에 특화되어 다양한 서비스를 제공하고 있다.

« 글로벌 차량호출(Car Hailing) 주요 업체 »

기업명	Uber	Didi Chuxing	Lyft	Grab	Ola
설립연도	2009	2012	2012	2012	2010
국가	미국	중국	미국	싱가포르	인도
사용자 수 (기준일)	7,500만 명 ('18.12)	5억 5,000만 명 ('18.06)	3,100만 명 ('18.12)	3,600만 명 ('18.06)	1억 2,500만 명 ('18.08)
일일 탑승횟수 (기준일)	1,500만 회 ('18.06)	3,000만 회 ('18.06)	100만 회 ('17.07)	400만 회 ('18.03)	200만 회 ('18.12)
서비스 종류	Uber Eats Uber for Business Uber Freight Uber Bike Uber Rent Uber Air Uber Works Powerloop	DiDi Taxi DiDi Express DiDi Premier DiDi High DiDi Enterprise Solutions DiDi Bus DiDi Bike DiDi Designated Driving	Lyft Lyft Line Lyft SUV Lyft Black Scooter	Grab Taxi Grab Car Grab Share Grab Coach Grab Shuttle Just Grab Grab Rentals Cycle Food Express Beta Grab Pay	GO-CAR GO-RIDE GO-SEND GO-FART GO-MART GO-BOX GO-GRAM GO-CLEAN GO-MASSAGE GO-BUSWAY GO-TIX
진출 현황	65개국 600개 도시	중국 (400개 도시), 일본, 대만, 멕시코, 브라질, 호주	미국 (300개 도시), 캐나다	동남아시아 8개국 336개 도시	인도, 호주, 뉴질랜드, 영국 169개 도시
누적 투자규모	285억 달러	208억 달러	73억 달러	91억 달러	34억 달러
기업가치	757억 달러	560억 달러	240억 달러	110억 달러	70억 달러
IPO	2019.05	2018년 하반기 계획 연기	2019. 03	미정	미정
주요 투자자	Benchmark Capital, Google Ventures, TPG, Baidu, Fidelity Ventures, Tata, MS, PIF, Softbank, Toyota	Alibaba, Apple, Foxconn, Softbank, 미래에셋, Booking Holdings	Andreessen Horowitz, Alibaba, Rakuten, Capital G	Softbank, DiDiChuxing, Uber, MS HSBC, Toyota, SK, 네이버, 미래에셋	Temasek Holdings, Tensent Holdings, Alian X, Rakuten, Google

Source: PitchBook, 언론보도 종합하여 삼정KPMG 경제연구원 재구성
Note: 2019년 5월 말 기준

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

차량공유 시장전망과 주요 투자 통계

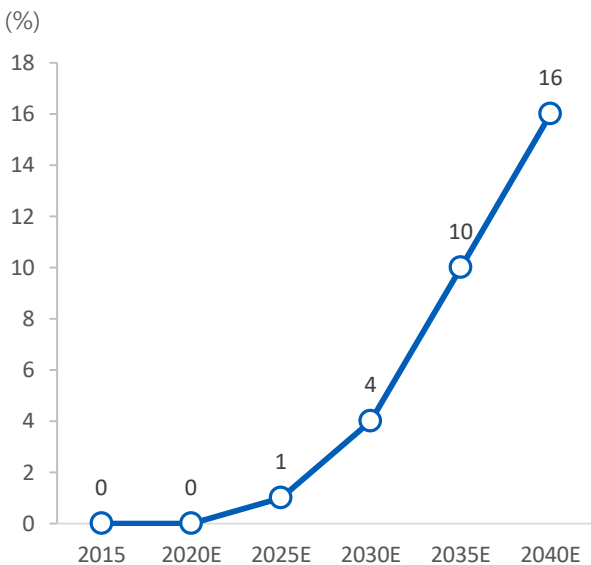
차량공유 시장전망

“ 차량공유 시장은 2025년에 1,970억 달러, 2040년에는 3.3조 달러까지 성장할 전망 ”

새로운 모빌리티 서비스는 공유경제를 기반으로 기존 교통수단을 대체하며 새로운 비즈니스로 빠르게 확대되고 있다. 대표적인 카셰어링 업체인 우버는 2018년 기준으로 65개국에 진출해있으며 이용자수는 7,500만 명에 달하고, 중국을 기반으로 하는 디디추싱의 이용자는 5.5억 명 이상으로 산정되며 하루 운행건수가 평균 3,000만 건에 육박하고 있다. 앞으로 차량공유 시장은 2025년에 1,970억 달러, 2040년에는 3.3조 달러까지 성장할 전망이다. 이때 공유차량의 연간 주행거리는 차량공유 비즈니스가 존재하기 전 수준인 2만 km에서 11만 km로 확대될 것으로 예상된다.

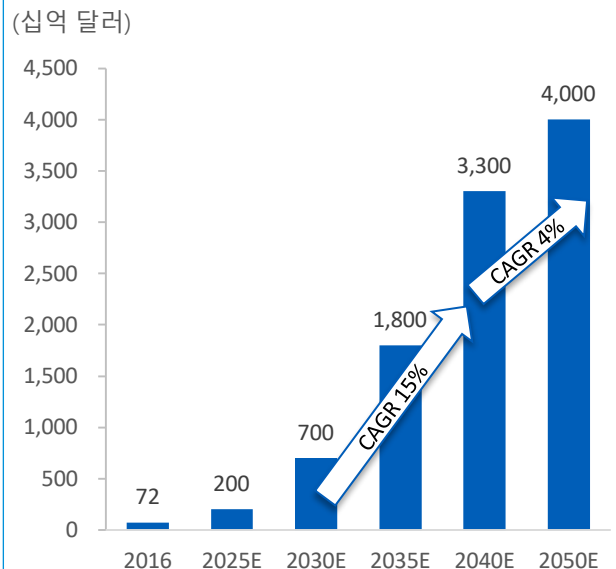
또한, 자율주행차 주도의 차량호출 비즈니스가 본격적으로 성장함에 따라 소비자들은 더 이상 개인 차량을 보유하기보다는 기업에서 제공하는 이동 서비스를 구매할 것으로 예상되기 때문에 개인소유 차량의 신차 수요는 감소하고 공유차량 비율이 증가할 전망이다. IHS Automotive에 따르면 2035년부터 연평균 4.4%씩 신규 차량수요가 감소할 것으로 예측되며 글로벌 공유차량 보유대수 비중은 점차 증가하여 2040년에는 16%까지 증가할 것으로 전망된다. 장기적으로는 공유차량 보유대수가 궁극적으로 과거 신차수요를 넘어서며, 이에 따라 자동차 산업의 핵심사업이 신차 판매에서 차량공유로 전환되고, 기존의 신차 시장에서 보유대수 중심으로 시장 수요가 전환될 것으로 예측된다.

글로벌 공유차량 보유대수 비중 전망



Source: IHS Automotive, 미래에셋대우, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

글로벌 차량공유 시장 전망



Source: IHS Automotive, 미래에셋대우, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

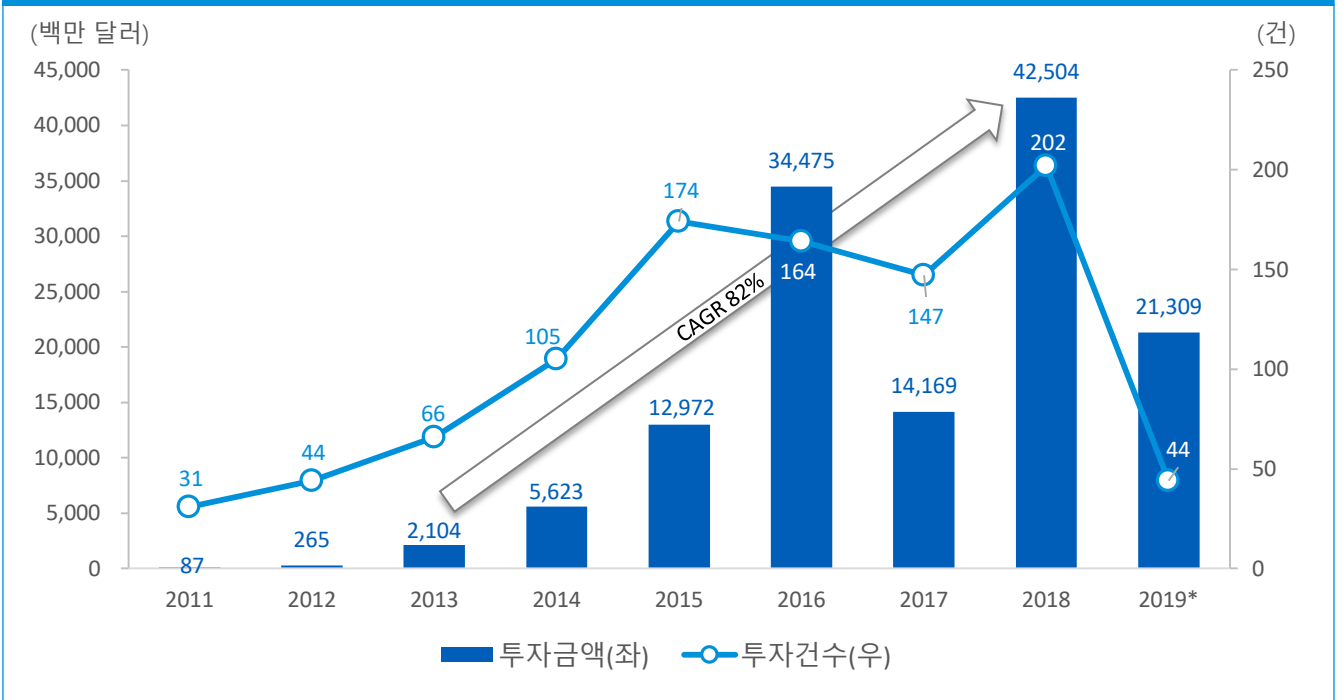
투자액 및 투자건수

차량공유 서비스가 자동차 산업의 판도를 바꿀 새로운 모빌리티 비즈니스로 주목 받으면서 이에 투자하려는 움직임이 활발하다. 2017년을 제외하고 2011년부터 현재까지 글로벌 차량공유 투자금액은 지속적으로 증가하고 있다. 2018년 기준 글로벌 차량공유 투자금액은 425억 달러, 투자건수는 202건으로 전년도인 2017년(142억 달러, 147건)과 비교했을 때 투자금액은 200%, 투자건수는 37.4% 증가했다. 한편, 지난 5년간 성적을 살펴보면 2013년부터 연평균 82%씩 투자규모가 확대될 정도로 급격한 성장세를 보이고 있다.

“ 2018년 기준
글로벌 차량공유
투자금액은 425억 달러,
투자건수는 202건으로
전년 대비 200%, 37.4%
증가 ”

2019년 성적을 살펴보면 5월 기준 투자금액이 210억 달러로 투자수요가 여전히 물리고 있으며 앞으로도 좋은 성적이 기대된다. 한편, 단순히 연간 투자규모의 합이 확대될 뿐 아니라 평균적인 투자규모 자체가 증가하고 있다. 건당 투자규모의 중앙값(Median Deal Size)을 살펴보면 2015년 약 151만 달러에서 점진적으로 증가하여 2018년에는 1,000만 달러, 2019년에는 3,800만 달러를 달성했다. 이는 차량공유에 대한 투자금액이 전반적으로 증가했으며 그만큼 유망한 시장으로 평가되고 있음을 시사한다. 업계에서는 올해가 차량공유 투자에 대한 '골든 타임(Golden Time)' 이라고 평가할 만큼 해당 업계에 대한 투자자들의 관심은 어느 때보다 뜨겁다.

글로벌 차량공유 투자금액 및 투자건수 추이



Source: PitchBook, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

Note: 2019년은 5월 말까지의 수치

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

투자유형별 투자동향

먼저 차량공유 산업에 대한 투자를 유형별로 살펴보면 투자금액을 기준으로 2018년 VC 투자(176억 달러)가 가장 많고, 세컨더리(88억 달러), 소수지분 투자(73억 달러) 순서이다. 한편, 투자건수로도 VC 투자(133건)가 1위를 차지한다. 이때, VC 중에서도 건수로는 초기 단계 VC가 53건으로 가장 많지만, 투자금액은 후기 단계 VC(158억 달러)가 압도적이다.

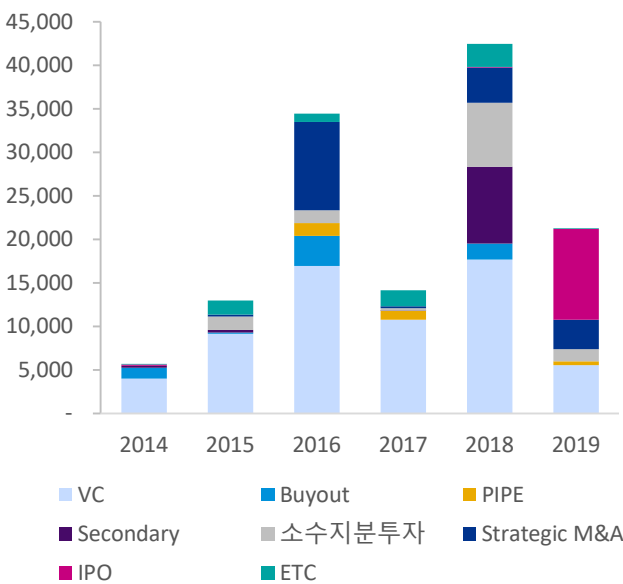
“ 2018년 기준 차량공유 투자금액이 가장 큰 투자유형은 VC 투자(176억 달러)이며, 투자건수도 133건으로 1위 ”

이러한 후기 단계 VC 투자를 받은 기업은 대표적으로 미국의 라임(Lime)과 인도의 드라이브지(Drivezy)가 있다. 전기스쿠터 공유 기업인 라임은 2018년 12월 알파 벤처 파트너스(Alpha Venture Partners), 에이티이엘 케피탈 그룹(ATEL Capital Group) 등으로부터 3억 3,510만 달러의 투자를 받았다. 또한, 자동차·오토바이 렌탈 기업인 드라이브지는 2018년 11월 2,000만 달러 규모의 VC 투자를 받은 데 이어 올해 3월에는 1억 달러의 자금을 모으는 과정에 있으며 아마존과 소프트뱅크가 투자자로 나서고 있다.

2018년에 VC 다음 두 번째로 활발했던 세컨더리 투자로는 우버, 디디추싱, 올라 등 주요 선도 기업들에 대한 투자가 대표적이다. 2018년 1월 미국계 투자그룹 드로그너(Dragoneer), 세쿼이아 캐피탈(Sequoia Capital), 텐센트(Tencent)는 소프트뱅크가 주도하는 우버에 대한 투자 컨소시엄에 참여하여

글로벌 차량공유 투자유형 추이

(백만 달러)



(백만 달러)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
VC	3,990	9,162	16,910	10,792	17,649	5,508
Buyout	1,263	108	3,500	-	1,875	-
PIPE	-	-	1,487	1,028	-	500
Secondary	250	298	-	3	8,825	-
소수지분 투자	-	1,600	1,479	251	7,322	1,340
Strategic M&A	-	209	10,146	239	4,114	3,400
IPO	120	-	-	-	16	10,440
ETC	-	1,596	952	1,857	2,703	121
합계	5,623	12,972	34,475	14,169	42,504	21,309

Source: PitchBook, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

Note: 2019년은 5월 말까지의 수치

Note2: PIPE는 Private Investment in Public Equity

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

약 80억 달러 규모의 투자를 실시했다. 한편, 소수지분투자도 활발했는데 디디추싱은 세계 최대 온라인 여행정보 기업 부킹 홀딩스(Booking Holdings)로부터 5억 달러 지분투자를 받았으며, 재팬 택시(Japan Taxi)는 NTT 도코모(NTT DoCoMo), 도요타로부터 각각 지분투자를 받았다. 2019년에 들어서는 우버와 리프트의 IPO로 인하여 해당 투자금액이 크게 확대되었으나, 그 외에는 여전히 VC 투자가 활발히 실시되고 있다.

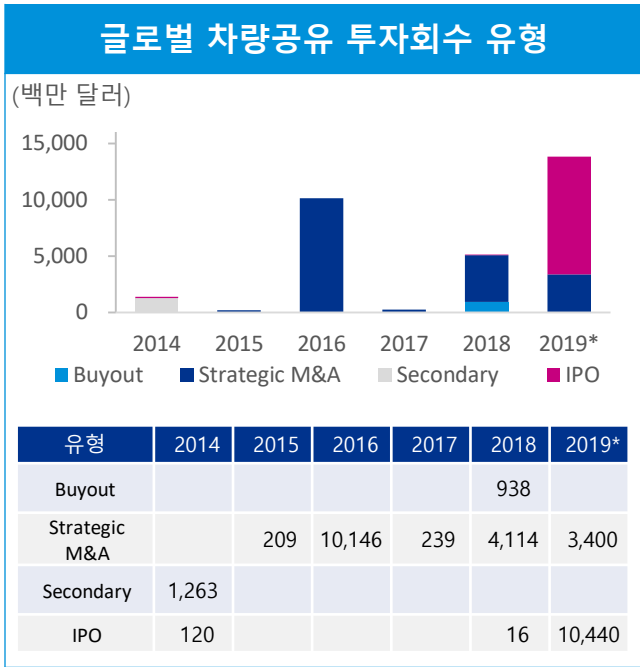
“차량공유 산업들에 대한 투자회수도 가시화되고 있으며, 2019년 약 104억 달러 규모의 IPO가 실시되어 최대 금액의 투자회수 발생



투자회수 동향

이제 차량공유 산업들에 대한 투자회수도 가시화되고 있다. 투자회수의 유형으로는 Buyout, 전략적 M&A, Secondary, IPO로 분류된다. 2013년부터 2018년까지는 매해 전략적 M&A를 통한 투자회수가 가장 활발했고, 2019년에 들어서는 약 104억 달러 규모의 IPO가 실시되어 최대 금액의 투자회수가 발생했다.

먼저, 약 101억 달러로 연간 전략적 M&A 투자규모가 지난 5년간 가장 컸던 2016년에는 디디추싱이 35억 달러로 우버 차이나를 인수한 것이 대표적이다. 또한, 2018년에는 디디추싱이 브라질 차량공유 1위 기업 99를 10억 달러에 인수했으며, 2019년 3월에는 우버가 중동의 최대 카헤일링 기업 카림(Careem)을 31억 달러에 인수하기로 결정했다.



Source: PitchBook, 삼성KPMG 경제연구원 재구성
 Note1: 2019년은 5월 말까지의 수치
 Note2: M&A와 IPO는 신규투자자의 경우 투자개시이나, 기존투자자 측면에서는 투자회수를 의미함

IPO 기업

(백만 달러)

기업명	투자시기	투자금액	투자상태
Express Transindo Utama	'12.11.02	41.5	완료
eHi Car Services	'14.11.18	120.0	완료
Ingogo	'15.01.22	-	실패/취소
UCAR Technology	'16.07.22	-	완료
Carhood	'18.04.10	3.8	진행중
HyreCar	'18.06.27	12.6	완료
Lyft	'19.03.29	2,340.0*	완료
Uber	'19.05.10	8,100.0	완료

Source: PitchBook, 삼성KPMG 경제연구원 재구성
 Note: 2019년은 5월 말까지의 수치
 Note2: Lyft의 투자금액은 예측값

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

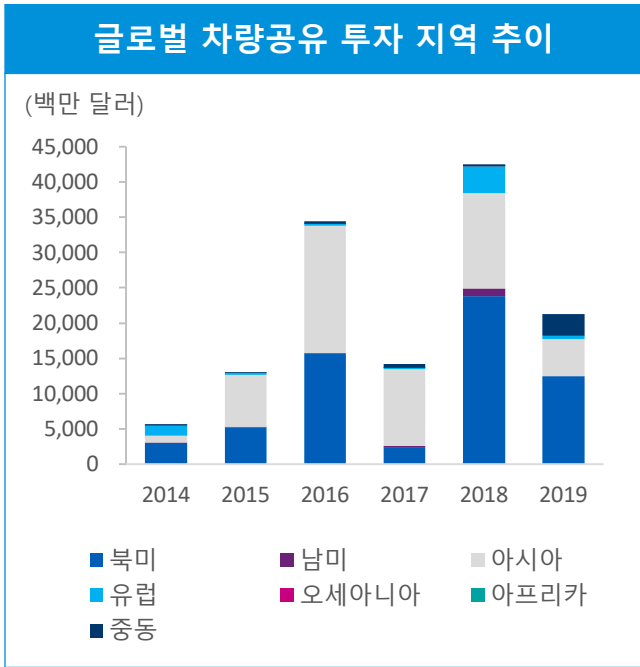
한편, 최초로 IPO를 실시한 기업은 2012년 익스프레스 트란진도 우타마 (Express Transindo Utama)이며, 이후 2014년 이하이 카 서비스(eHi Car Services)가 1억 2,000만 달러 규모의 IPO에 성공한 바 있다. 이어서 2016년에는 유카 테크놀로지(UCAR Technology), 2018년에는 하이레카 (HyreCar)의 IPO가 완료되었으며, 카후드(Carhood)의 IPO는 아직 진행 중이다. 올해인 2019년에 들어서는 차량공유 산업의 글로벌 대표 기업인 리프트와 우버가 연달아 대규모 IPO에 성공하며 시장에서의 모빌리티에 대한 투자는 초기 단계를 넘어 실제 수익의 발생이 가시화되는 단계로 진입했다.

“ 2018년 기준 글로벌 차량공유 투자금액 비중이 가장 높았던 곳은 북미(56.1%)이며, 아시아(31.7%), 유럽(8.9%), 남미(2.6%), 중동(0.7%) 등 순서 ”

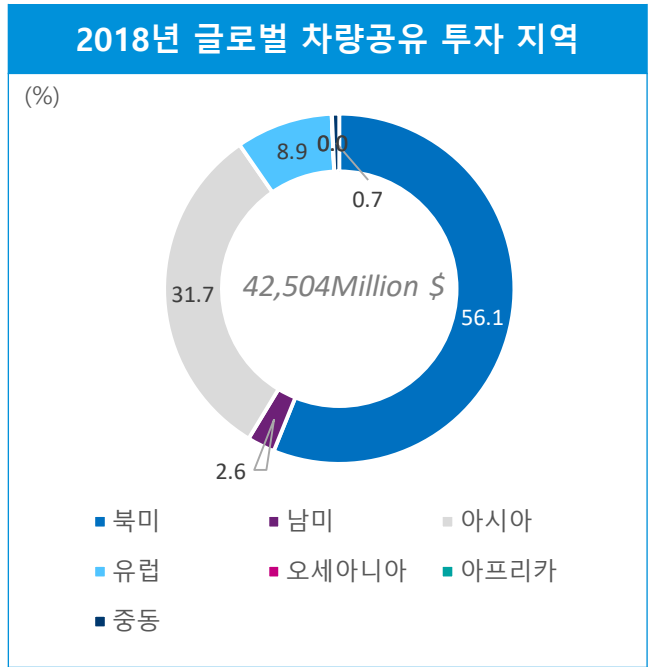
지역별·국가별 투자동향

차량공유 산업에 대한 투자는 전세계적으로 활발히 일어나고 있다. 지역별로 차량공유 투자 추이를 살펴보면 투자가 가장 많이 일어났던 지역은 매해 상이하지만 2014년부터 매년 대부분 북미, 아시아에 집중되어 있으며 그 다음 유럽, 남미 등의 순서이다.

2018년 기준 글로벌 차량공유 투자금액 비중이 가장 높았던 곳은 미국을 포함한 북미(56.1%)이며, 아시아(31.7%), 유럽(8.9%), 남미(2.6%), 중동(0.7%) 등 순서이다. 한편, 2018년 북미 지역에 대한 투자는 전년 대비 941% 증가할 정도로 대폭 증가한 수치를 보였으며, 아시아에 대한 투자는 24% 증가한 성적을 기록했다.



Source: PitchBook, 삼성KPMG 경제연구원 재구성



Source: PitchBook, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

차량공유 산업에 대한 투자를 국가별로 좀더 세분화해서 살펴보면 2018년 기준으로 투자금액 순위는 다음과 같다. 먼저 가장 많은 투자를 받은 기업들은 단연 미국 기업으로 2018년 연간 238억 달러의 성적을 기록했다.

그 중 가장 금액이 컸던 일은 우버가 소프트뱅크가 주도하는 투자 컨소시엄으로부터 80억 달러의 투자를 받은 것이다. 이후에도 우버는 투자자들의 지속적인 관심으로 2018년 한해 동안 총 7번의 투자를 받았다. 2018년 리프트는 2건의 투자를 받았으며 아페리온 벤처스(Apeiron Ventures), 캐피탈지(CapitalG), 포드 등으로 부터 17억 달러의 VC 투자를 받은 것이 대표적이다.

2위인 중국 기업의 경우 2018년도 디디추싱에 대한 투자가 4건으로 활발했다. 디디추싱은 중국 및 아시아 지역을 중심으로 시장점유율을 확대해왔으며, 2018년 2월 도요타, 파고다 투자(Pagoda Investment), 소프트뱅크 캐피탈(Softbank Capital), 크레센트 기업(Crescent Enterprises) 등 으로부터 46억 달러의 VC 투자를 받았다.

한편, 2018년 한국 기업에 대한 차량공유 투자금액 순위는 15위인데, 이러한 성적을 견인한 것은 IMM PE로부터 5,700만 달러의 투자를 받은 쏘카이다. 또한 국내 차량공유 스타트업 렉시도 카카오 모빌리티에 2018년 2월 약 2,140만 달러에 인수된 바 있다.

“ 가장 많은 투자를 받은 기업들은 단연 미국 기업으로 2018년 연간 238억 달러의 성적을 기록

”

2018년 차량공유 투자금액 국가 순위

(백만 달러)

2018년 순위	국가	투자금액	2018년 순위	국가	투자금액
1	미국	23,826	9	에스토니아	175
2	중국	7,892	10	프랑스	144
3	스페인	3,192	11	리투아니아	128
4	인도네시아	2,600	12	일본	99
5	싱가포르	2,500	13	이스라엘	83
6	브라질	1,085	14	독일	80
7	인도	303	15	한국	78
8	아랍에미리트	200	16	스웨덴	53

Source: PitchBook, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

차량공유로 눈을 돌리는 완성차 기업들

불가피한 변화, 완성차 기업의 새로운 투자전략

“ 장기적으로 완성차 기업들은 스스로 생산한 자동차를 공유하고 사용료를 받거나, 플랫폼을 장악한 사업자에게 자동차를 납품하는 방식을 취할 것임 ”

놀랍게도 차량공유 분야에 앞다투어 투자하고 있는 투자자들은 완성차 기업들이다. 블룸버그에 따르면 투자회사 자금을 제외하고 2018년 완성차 기업들이 차량공유 또는 자율주행 기업에 투자한 금액은 전년 대비 71% 증가한 50억 달러 이상에 달했다. 차량공유는 자동차 소유와는 정반대 개념이므로 경쟁자로 보이는 자동차 제조사가 차량공유 분야에 대한 투자에 나서지는 것은 일견 의외인 것으로 보일 수 있다. 그러나 이는 자동차 산업 내 유망분야가 크게 변화할 전망에 따른 피할 수 없는 생존전략이다.

글로벌 시장조사업체 Market and Markets은 2018년 613억 달러 규모의 차량공유 시장이 지속적으로 증가하여 2025년 2,180억 달러에 이를 것으로 전망했다. 언제 어디서나 차량을 공유할 수 있게 되면, 그만큼 소유의 필요성은 줄어든다. IHS는 차량공유 확대로 2023년 이후 연간 200만 대의 신차 수요가 줄어들 것이라고 내다봤다. 따라서 자동차 산업의 매출에서 차량판매가 차지하는 비중은 줄고, 차량공유가 차지하는 비중이 확대될 전망이다.

또한, 완성차 기업이 차량공유 분야에 투자하는 배경으로 미래 자동차 산업의 키워드가 자율주행차 및 커넥티드카를 포괄한 스마트카라는 점에 주목할 필요가 있다. 미래 소비자에게 스마트카는 소유할 대상이라기 보다는 필요할 때 호출해서 활용할 대상이다. 앞으로 미래 자동차는 차량공유 플랫폼 안에서 사용될 것이라는 의미이다.

그리고 차량공유와 자율주행이 만나게 되면 자동차를 판매할 곳은 더 이상 일반 소비자가 아니다. 자동차 업계 스스로 생산한 자동차를 공유하고 사용료를 받거나, 플랫폼을 장악한 사업자에게 자동차를 납품하는 방식으로 변해갈 것이다. 따라서 완성차 기업들은 스스로 자체적인 플랫폼을 운영하거나 차량공유 기업들과 손을 잡고 있는 것이다.

더불어, 미래스마트카들이 상용화가 되려면 차량공유 기업들의 데이터 및 기술이 절대적으로 필요하다. 세계 모든 지역의 지리적 정보와 교통 정보, 지역이나 시간대별 차량수요 등 차량공유 기업들이 수년간의 비즈니스를 통하여 축적한 광범위한 이동 데이터가 접목되어야 스마트카의 활용가치가 향상되기 때문이다.

결국 장기적으로는 완성차 기업들이 차량공유 기업들과 협력하는 것은 비즈니스 전략 상 필연적인 선택이라고 할 수 있다. 지각변동이 일어나고 있는 모빌리티 시장에서 완성차 기업들은 차량공유 기업들과 협력하면서 새로운 비즈니스 기회를 모색할 수 있다. 기존 완성차 판매 중심 비즈니스의 경우 장기 저성장에 따른 수익 악화가 불가피하지만, 앞으로 자동차 산업은 차량공유 등을 중심으로 하는 신규 비즈니스 성장에 힘입어 중장기적으로는 2차 성장기를 맞이할 수 있을 것으로 판단된다.

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

“ 완성차 기업의 차량공유 산업에 대한 투자 전략은 ①전략적 제휴, ②VC, 지분 투자 및 M&A, ③자체적인 플랫폼 개발 및 서비스 제공

이때, 완성차 제조업체들이 차량공유 산업에 뛰어드는 방식은 크게 3가지이다. 첫째로는 차량공유 기업들과 개별 서비스 및 기술 부문에서 전략적 제휴를 하는 것이고, 두 번째는 VC 투자부터 PE 투자, 지분 인수, 전략적 M&A 등 적극적인 투자를 단행하는 것이다. 더 나아가서는 완성차 기업들이 자체적인 플랫폼 개발에 직접 나서는 전략도 실시되고 있다.

”

완성차 기업의 차량공유 산업에 대한 투자 전략

1

차량공유 기업들과 전략적 제휴

- Ford: Lyft와 자율주행차를 활용한 차량공유 플랫폼 구축을 위한 제휴
- Toyota: Uber, Didi Chuxing 등과 제휴하여 모빌리티 서비스 및 기술 개발

2

VC, 지분 투자 및 M&A

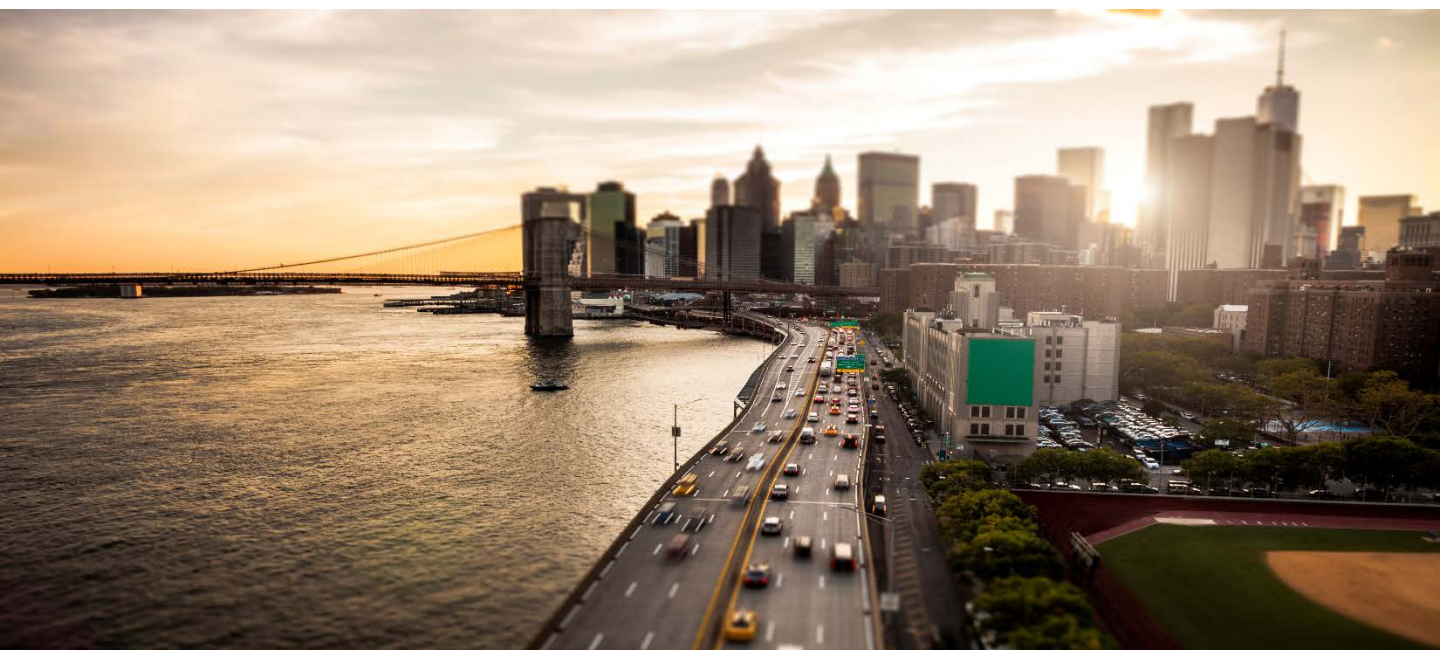
- 현대자동차, 기아자동차: 인도 Ola에 3억 달러 VC 투자('19. 03)
- BMW, Volvo 외: 미국 Zum에 4,400만 달러 VC 투자('19.01)
- Ford: 미국 Spin에 약 1억 달러 전략적 M&A 실시('18.11)

3

자체적인 플랫폼 개발 및 서비스 제공

- Daimler: Car2Go를 설립('08)하여 차량공유 플랫폼 운영, 이후 독일 flinc를 인수('17)하여 카셰어링 서비스를 확장해감
- BMW: Drivenow를 설립('11)하여 차량공유 플랫폼 운영, Daimler와 합작사 설립('19)
- Volkswagen: 차량공유 서비스 MOIA 출시('16)

Source: 삼성KPMG 경제연구원



TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

완성차 기업의 차량공유 투자사례

완성차 기업들은 VC 투자부터 PE 투자, 지분 인수, 전략적 M&A 등을 통해 차량공유에 투자하고 있다. 독일의 BMW는 투자기업과 함께 미국 카셰어링 기업 페어(Fair)에 여러 차례 VC 투자를 단행했으며, 2018년에도 다임러의 차량공유 부문 자회사 카투고 지분 절반을 인수했다. 2019년 들어서는 아동 통학 전용 차량공유 기업인 줌(Zum)에 볼보(Volvo) 등과 VC 투자를 실시했다.

차량공유에 대한 완성차 기업의 최근 투자 사례

(백만 달러)

투자자	기업명	국가	비고	투자유형	투자금액	투자시기
현대자동차, 기아자동차 외	Ola	인도	차량공유	VC	300	2019
BMW & Daimler	Your now	독일	차량공유	합작사 설립	1*	2019
BMW, Volvo 외	Zum	미국	아동 통학 전용 차량공유	VC	44	2019
PSA 그룹	Emov	스페인	전기차 공유	전략적 M&A	14*	2018
Ford	Spin	미국	전기 스쿠터 공유	전략적 M&A	100*	2018
Toyota	Mobility X	싱가포르	차량공유	소수지분투자	-	2018
Toyota 외	Uber	미국	차량공유	소수지분투자	500	2018
Toyota 외	Getaround	미국	P2P 차량공유	VC	300	2018
현대자동차	CarNextDoor	호주	P2P 차량공유	소수지분투자	-	2018
Volkswagen 외	Gett	이스라엘	온라인 주문형 차량공유	VC	80	2018
Daimler 외	Taxify	에스토니아	모바일 택시 예약	VC	175	2018
Daimler	ReachNow	미국	차량공유	세컨더리	-	2018
BMW	Car2go	미국	차량공유	전략적 M&A	-	2018
Toyota	Japan Taxi	일본	택시 예약	소수지분투자	69	2018
현대자동차 외	CarNextDoor	호주	P2P 차량공유	VC	5	2018
BMW 외	Fair	미국	차량공유	VC	51	2018
기아자동차 & Repsol	Wible	스페인	차량공유	합작사	-	2018
현대자동차, 기아자동차, Toyota 외	Grab	싱가포르	차량공유	VC	2,500	2018
Ford	Canvas	미국	차량공유	전략적 M&A	-	2018
BMW, Mercedes-Benz 외	Fair	미국	차량공유	VC	55	2017
Daimler 외	Via	미국	차량공유	VC	250*	2017
Daimler	flinc	독일	차량공유	전략적 M&A	-	2017
Daimler 외	Careem	UAE	차량공유	VC	500	2017
Toyota 외	Japan Taxi	일본	택시 예약	VC	5	2017
Toyota 외	Getaround	미국	P2P 차량공유	VC	45	2017

Source: PitchBook,, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

Note: *는 예측치

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

일본의 도요타 역시 차량공유 사업에 활발히 투자하고 있다. 대표적으로, 2018년 그랩에 10억 달러, 우버에 5억 달러 규모 투자에 참여했다. 또한, 차량공유 기업인 재팬 택시, 깃어라운드, 그리고 모빌리티X(Mobility X)에도 투자해왔다. 소프트뱅크와 모빌리티 동맹을 선언 하고 모빌리티 서비스 합작사 모넷 테크놀로지(MONET Technology)를 설립한 도요타는 2018년 CES 에서 다목적 모빌리티 서비스 전용 전기차 'e-팔레트 컨셉(e-Palette Concept)' 을 선보이며 전기차로 이동, 물류, 판매 등 다양한 서비스를 출시해 일상생활 을 지원하는 새로운 모빌리티를 제공할 계획이다.

“ GM, 포드, BMW, 닌자, 폭스바겐, 볼보, 도요타, 혼다, 현대자동차 등 다양한 완성차 기업들이 차량공유 사업에 활발히 투자해왔음 ”

한편, 국내 완성차 기업의 경우 현대자동차가 2017년 12월 2,500만 달러를 투자해 동남아시아 최대 차량공유 기업인 그랩의 지분을 취득하기 시작했으며, 2018년에는 기아자동차와 함께 그랩에 2억 5,000만 달러(현대자동차: 1억 7,500만 달러, 기아자동차: 7,500만 달러)를 추가로 투자했다. 또한, 2019년 3월에는 인도판 우버인 올라에 3억 달러를 투자하였다. 특히, 올라에 대한 3억 달러 투자는 현대·기아자동차가 진행한 외부 기업 단일 투자로는 역대 최대 규모로 꼽힌다.

완성차 기업들은 차량공유 플랫폼을 직접 운영하는 방향으로도 움직이고 있다. 차량공유 부문 자회사를 직접 설립하거나, 타기업 인수 등을 통해 키우고 있는 대표적인 기업은 GM, 포드 등이 있다. 이들은 자율주행차 개발과 함께 차량공유 사업에도 투자하여 양자를 결합하는 비즈니스 모델을 세우고 있다. 결국 장기적으로는 차량공유 플랫폼에 자율주행차 도입을 가속화하는 방향으로 나아갈 계획이다.

완성차 기업의 차량공유 서비스 출시 현황

기업명	서비스명	출시 시기	서비스 형태
GM	Mave	2016	• 렌탈, B2C 카셰어링, P2P 카셰어링 등을 포괄
Ford	GoDrive	2015	• B2C 카셰어링
Daimler	Croove	2016	• 자사의 차량 소유주가 앱으로 차량을 공유할 수 있는 P2P 카셰어링 • 기존 운영하던 카투고(Car2Go)는 B2C 방식
Volkswagen	MOIA	2016	• 전기차·자율주행 접목 B2C 카셰어링 • 기존 B2C 카셰어링 서비스 퀴카(Quicar)는 네덜란드 카셰어링 업체 그린휠스(Greenwheels)에 통합
BMW	ReachNow	2016	• B2C 카셰어링 • 기존 서비스 드라이브나우(DriveNow)에서 서비스 형태 확대
Audi	Audi at Home	2015	• 고급 주택에서 이용할 수 있는 프리미엄 카셰어링 서비스
PSA	Free2Move	2017	• B2C 카셰어링, 자전거 공유, 대중 교통 서비스를 연결
현대자동차	Deliverycar	2017	• B2C 카셰어링, 딜카맨이 고객에게 직접 차량을 전달하는 배달형 서비스
기아자동차	WiBLE	2017	• B2C 카셰어링, 아파트 등 대규모 거주지 입주인을 대상으로 한 주거형 서비스

Source: 삼성KPMG 경제연구원

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

먼저, GM은 2016년 차량공유 플랫폼 메이븐(Maven)을 설립하여 렌탈, B2C 카셰어링, P2P 카셰어링 등을 포괄하는 사업을 운영해왔다. 또한, 자율주행차 개발 기업인 크루즈(Cruise)를 2016년 5.8억 달러에 자회사로 인수하고 완성차 기업 가운데 가장 빠르게 자율주행 기술을 개발하여 구글의 웨이모(Waymo)에 대항해왔다. GM은 차량공유 플랫폼 메이븐과 자율주행차 부문 크루즈를 같이 운영함으로써 향후 운전대와 페달이 없는 완전 자율주행차를 상업용 차량호출 서비스에 도입한 로보택시를 출시할 계획이다.

“ 완성차 기업들은 차량공유 부문 자회사를 설립하거나, 타기업 인수 등을 통해 차량공유 플랫폼을 직접 운영하는 방향으로 움직이고 있음 ”

”

포드는 2015년 고드라이브(Godrive)를 출시하여 B2C 카셰어링 서비스를 제공했으며, 2016년에 통근 셔틀버스 공유 기업 채리엇(Chariot)을 6,500만 달러에 인수하여 모빌리티 서비스의 초석을 마련하였다. 이후 차량 구독 서비스를 제공하는 캔버스(Canvas), 전기스쿠터 공유 기업 스피ن(Spin)을 인수했다. 한편으로는 2017년에 구글 모회사인 알파벳(Alphabet)과 우버 자율주행팀 임원들이 세운 스타트업 아르고(Argo)를 인수하고, 폭스바겐과 자율주행 부문 합작사를 설립하며 자율주행과 차량공유 간의 결합을 가속화하고 있다.

메르세데스-벤츠(Mercedes-Benz)의 모회사 다임러는 2008년 차량공유 기업 카투고(Car2Go)를 자회사로 설립하였으며, 2017년 독일의 플링크(Fliinc)를 인수하며 유럽 차량공유 시장을 공격적으로 장악해나가고 있다. 또한, 세계 최대 차량공유 기업인 우버에 맞서기 위하여 100년째 라이벌인 BMW와 2019년 2월 차량호출-공유 서비스 합작사 유어 나우(Your now)를 설립했다. 다임러와 BMW가 각각 운영하는 차량공유 플랫폼인 카투고와 드라이브나우를 결합하여 확장하기로 한 것이다. 두 회사는 차량공유뿐 아니라 주차·충전·복합운송 등 5가지 분야에서 협업할 계획이라고 밝혔다.

한편, 폭스바겐도 자사의 차량공유 플랫폼 모이아(MOIA)를 2016년에 출시했으며, 앞으로 이를 자율주행 전기차(EV) 택시 사업으로 확대할 계획이다. 폭스바겐이 포드와 자율주행차 부문 합작사를 설립하고, 디디추싱과 차량공유 합작사를 설립하기로 한 것도 이러한 전략에 따른 움직임이다.

중국 현지 1위 완성차 기업인 지리(Geely)도 자체 차량공유 서비스인 차오차오(CaoCao)를 운영하고 있으며 등록 사용자 1,700만 명을 기록했다. 현재 중국 28개 도시에서 매일 36만 건 이상 운행 중이다.

국내에서는 현대자동차가 2017년 B2C 카셰어링 업체인 딜카(Dealcar)를 설립하여 딜카맨이 고객에게 차량을 직접 배달해주는 서비스를 운영해왔다. 이후 2018년 싱가포르에서 EV를 활용한 차량호출 시범사업을 실시하고, 2019년에는 국내에서 월 구독형 프로그램 현대 셀렉션(Hyundai Selection)을 출시했다. 기아자동차도 2017년 아파트 단지 주민들을 대상으로 하는 카셰어링 서비스 위블(Wible)을 시작했으며, 이후 스페인 에너지 기업 렉솔(Repsol)과 합작사를 설립하여 유럽에서도 위블이라는 차량공유 브랜드를 출시했다. 또한, 최근 국내에서 구독형 렌터카 서비스인 기아 플렉스 프리미엄(KIA FLEX Premium)을 시작하여 차량공유 및 모빌리티 사업 분야를 지속적으로 확장할 예정이다.

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

차량공유에 뛰어드는 ICT 기업들

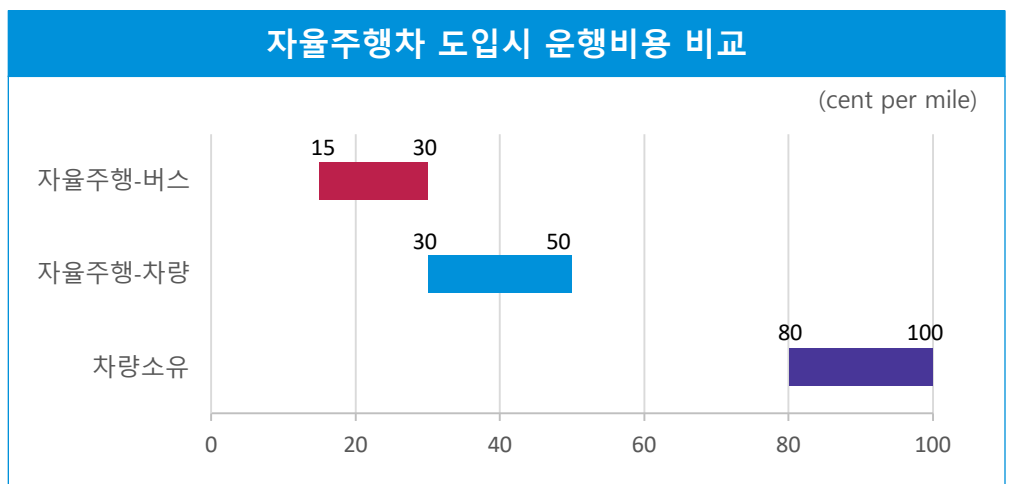
모빌리티 데이터, ICT 기업이 생각하는 차세대 자원

2019년 5월 구글 웨이모는 미국 피닉스(Phoenix)에서 리프트 앱에 웨이모 자율주행 차량 10대를 배치하여 카헤일링 서비스 웨이모 원(Waymo One)을 출시했다. 오랫동안 준비해왔던 유료 자율주행 택시 서비스를 시작한 것으로 로보택시 시대의 신호탄을 쏘아 올린 것이다. 차량공유에 활발하게 투자하고 있는 또 다른 큰 손은 자율주행 기술을 개발중인 ICT 기업이다.

“ ICT 기업이 차량 공유에 투자하는 이유는 차량공유 기업들이 축적한 데이터가 필요하기 때문 ”

ICT 기업이 차량공유에 투자하는 이유는 차량공유 기업들이 축적한 데이터가 필요하기 때문이다. 수익성이 아직 낮은 차량공유 기업들이 투자회사에 높은 가치평가를 받는 가장 큰 이유가 데이터 덕분인 만큼 차량을 호출해서 목적지 도착까지의 데이터, 탑승기록부터 결제정보까지의 데이터가 차량공유 기업의 핵심자산이다. 예를 들어, 우버는 특정 지점에서 소요되는 시간을 도식화한 교통 분석 데이터를 보유하고 있으며 출퇴근 시간, 도로 통제 등의 외부요인에 의한 교통흐름 변화, 그리고 자전거, 스쿠터 관련 운행 데이터를 수집하고 있다. 또한, 디디추싱은 플랫폼 상에서 처리한 100TB 이상의 주행경로 정보로 승차 수요를 예측하고 AI를 활용하여 길을 찾는다. ICT 기업들의 성공적인 자율주행차 상용화와 차별화를 위해서는 얼마나 많은 데이터를 확보하고 이를 기반으로 적절한 비즈니스 모델을 설립하는가가 중요하기 때문에 수송에 대한 총체적인 데이터를 축적한 차량공유 회사와의 협력은 절대적이다.

차량공유 기업들도 자율주행 기업과 결합하여 플랫폼 내 자율주행차를 활용하는 것이 윈-윈(Win-win) 전략이다. 현재 차량공유 산업 매출구조에서 가장 큰 비중을 차지하는 것은 운전자 인건비로 총 거래액(Gross Booking)의 75%를 차지한다. 자율주행의 도입으로 가장 부담스러운 운전자 비용이 상쇄된다면 순이익이 더욱 커질 것이다. 또한, 자율주행으로 24시간 운행이 가능하며, 불필요한 운전석 제거로 더 많은 사람을 태울 수 있어 운임수익도 증가시킬 수 있다.



Source: 삼성증권

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

ICT 기업의 차량공유 투자사례

단순한 제휴를 넘어 차량공유 산업에 적극적인 투자를 단행하고 있는 대표적인 ICT 기업은 소프트뱅크이다. 소프트뱅크는 2018년 1월에 미국계 투자그룹 드로그너, 세쿼이아 캐피털 등과 함께 우버에 약 80억 달러의 투자를 단행했다. 이로 인해 소프트뱅크는 단독으로 15%의 우버 지분을 보유하게 되었고, 현재는 13.11% 지분을 소유한 우버의 최대주주이다. 소프트뱅크는 2014년부터 차량공유 산업에 적극적으로 투자하여 이미 그랩, 디디추싱, 올라, 99 지분을 모두 보유하고 있는 상태에서 우버에도 투자한 것이다.

“ 글로벌 차량공유 산업을 장악하고 있는 소프트뱅크 ”

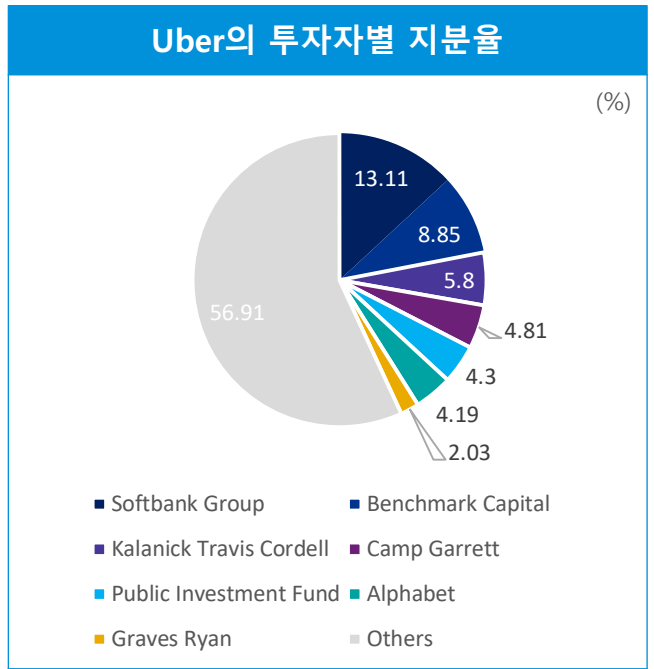
한편, 소프트뱅크는 디디추싱의 최대주주이기도 하다. 소프트뱅크는 2014년부터 2017년까지 디디추싱에 198억 달러에 이르는 투자를 해왔으며 2018년 7월에는 디디추싱과 합작사 디디 모빌리티 재팬(Didi Mobility Japan)을 세웠다. 이를 통해 AI 기술을 활용하여 진보된 카셰어링 서비스를 제공할 계획이다.

소프트뱅크의 투자포트폴리오를 살펴보면 글로벌 차량공유 산업을 장악했다고 해도 과언이 아니다. 벌써 글로벌 네트워크를 완성해 전체 90% 장악할 수 있게 되었다. 즉, 글로벌 차량공유 산업이 소프트뱅크의 주도권 아래 움직이게 된 것이다. 소프트뱅크가 이러한 투자를 단행한 배경에는 미래 새로운 비즈니스 가치를 창출해낼 모빌리티 플랫폼의 무궁무진한 잠재력에 높은 평가를 하고 있기 때문이다.

Softbank의 주요 차량공유 기업 투자

(백만 달러)

기업	국가	투자시기	투자금액	공동투자자
Uber	미국	'18	9,250	Tencent, Didi Chuxing, TPG, Sequoia Capital, Dragoneer Investment Group
Grab	싱가포르	'14~'17	3,850	Didi Chuxing, Coatue, Tiger Global Management 등
Didi Chuxing	중국	'14~'17	19,800	Tencent, Coatue, Alibaba, Mubadala 등
Ola	인도	'14~'17	2,540	Tencent, RNT Capital
99*	브라질	'14~'17	200	Softbank 단독



Source: 하이투자증권 리서치센터
 Note1: 99는 2018년 1월 디디추싱에 인수되었음
 Note2: Softbank는 2019년 4월 Toyota, Denso와 함께 Uber의 자율주행차 부문 자회사 Uber ATG에도 투자를 실시한다고 발표함

Source: Bloomberg, 삼성KPMG 경제연구원 재구성
 Note: 2019년 7월 기준

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

한편, 일본의 소프트뱅크 뿐 아니라 라쿠텐(Rakuten), 중국 최대 검색엔진 기업 바이두(Baidu)부터 알리바바, 텐센트, 그리고 미국의 애플(Apple), 마이크로소프트(Microsoft), 알파벳 등도 차량공유 산업에 적극적으로 손을 뻗치고 있다.

“ 라쿠텐, 바이두, 알리바바, 텐센트, 애플, MS, 구글의 알파벳 등도 차량공유에 적극적으로 투자 중 ”

바이두의 경우 지금은 디디추싱으로 합병된 우버 차이나의 대표 투자자였으며, 2018년에는 중국의 카셰어링 기업 마이다다오(MyDadao)에 두 차례 투자했다. 알리바바는 마이크로소프트, 도요타 등과 함께 현재 그룹에 45억 달러 규모의 투자를 진행 중이다. 해당 투자자 그룹에는 국내 ICT 기업인 네이버와 그 외 현대자동차, 기아자동차, 미래 에셋도 포함 되어 있다. 한편, 알파벳은 2018년과 2019년 라임에 두 차례 걸쳐 VC 투자를 하였으며, 애플은 소프트뱅크와 함께 2017년 디디추싱에 55억 달러 VC 투자를 한 바 있다.

차량공유에 대한 ICT 기업의 최근 투자 사례

(백만 달러)

투자자	기업명	국가	비고	투자유형	투자금액	투자시기
Alibaba, MS 외	Grab	싱가포르	차량공유	VC	4,500	2019**
Alphabet 외	Lime	미국	전기 스쿠터 공유	VC	310	2019
Alphabet 외	Lime	미국	전기 스쿠터 공유	VC	335	2018
Softbank 외	Fair	미국	차량공유	VC	386	2018
Rakuten 외	Careem	UAE	차량공유	VC	200	2018
Softbank 외	Getaround	미국	P2P 차량공유	VC	300	2018
Softbank & Didi Chuxing	Didi Mobility Japan	일본	복합 모빌리티 서비스	합작사 설립	-	2018
Alphabet, Tencent 외	GO-JEK	인도네시아	차량공유	VC	1,100	2018**
Baidu 외	MyDadao	중국	차량공유	VC	-	2018
Softbank 외	Didi Chuxing	중국	차량공유	VC	4,600	2018
Rakuten 외	Cabify	스페인	차량공유	VC	160	2018
Softbank, Tencent 외	Uber	미국	차량공유	세컨더리	8,000*	2018
Softbank 외	Grab	싱가포르	차량공유	VC	2,500	2018
Softbank 외	Uber	미국	차량공유	VC	1,250	2018
Baidu 외	MyDadao	중국	차량공유	VC	-	2018
Softbank, Tencent 외	Ola	인도	차량공유	VC	1,100	2017

Source: PitchBook, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

Note: *는 예측치, **는 진행중



TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

차량공유 투자의 확장 다양한 On-demand 서비스로의 투자 확대

차량공유 산업이 유망한 것은 단순히 기존 산업을 대체하거나 보완하는 것에 그치지 않는다. 차량공유 산업은 이동의 라스트 마일부터 식품 배달, 화물 운송 중계 등 물류에도 활용되어 우리의 라이프 스타일을 바꾸고 새로운 비즈니스 가치를 창출하고 있다.

“자전거, 전기 스쿠터 등 마이크로 모빌리티에서 플라잉 택시까지 차량공유 포트폴리오 다각화



① 마이크로 모빌리티에서 플라잉 택시까지

차량공유 기업들은 ‘차량’ 공유에 그치지 않고 수송으로서의 서비스(TaaS) 제공을 위하여 마이크로 모빌리티(Micro Mobility)로 적극적으로 확장하고 있다. 북경대학교 싸이클링 클럽의 다섯 학생들로 부터 시작한 중국의 자전거 공유 플랫폼인 오포(Ofo)는 디디추싱에 의하여 탄탄한 자금력을 유지하면서 해외 국가로 진출했다. 싱가포르를 시작으로 미국의 시애틀, 호주의 시드니, 프랑스 파리까지 확장하였으며 현재까지 총 투자유치 금액이 16.2억 달러 수준이며 알리바바, 디디추싱이 주요 투자자이다. 그러나 최근에는 당국의 규제, 수익성 악화로 사업을 축소하고 있다.

한편, 전기스쿠터 공유 기업도 투자대상으로 주목을 받고 있다. 미국의 라임은 2019년 2월 알파벳 외 투자 회사로부터 3억 달러의 VC 투자를 받았고, 현재까지 7억 달러 수준의 투자를 유치했다. 최근 전기자전거 공유 기업 점프(Jump)를 2억 달러에 인수한 우버도 라임, 버드 등 전기스쿠터 공유 기업들의 인수를 시도하며 모빌리티 포트폴리오를 다각화하고 있다. 리프트 또한 북미에서 가장 큰 자전거 공유 기업인 모티브이트(Motivate)를 인수했다. 자동차로 온전히 확보할 수 없는 ‘이동의 라스트 마일’을 챙긴다는 전략이다.

차량공유 기업들의 야심은 지상에 국한되지 않는다. 우버는 자율주행 플라잉 택시를 위하여 우버 엘리베이트(Uber Elevate)를 조직하여 벨 헬리콥터(Bell Helicopter) 등 항공기 제작 기업들과 함께 수직이착륙기를 활용한 모빌리티 플랫폼 사업을 선제적으로 추진하고 있다. 2023년의 상용화 시작을 계획하고 있으며 장기적으로는 운임을 택시와 유사한 수준인 마일당 0.44달러로 낮추는 것이 목표이다.

마이크로 모빌리티 기업에 대한 주요 투자 사례		
기업명	Ofo	Lime
국가	중국	미국
업종	자전거 공유 플랫폼	전기스쿠터 공유 플랫폼
투자유형	VC	VC
누적투자금액 (백만 달러)	1,620	777
주요 투자자	Alibaba, Didi Chuxing, ANT Financial, Atomico 외	Alphabet, BMW, Uber, Andreessen Horowitz, Coatue Management, DCM Ventures 외

Source: PitchBook, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

② 물류에도 뛰어든 차량공유

차량공유 기업들은 운송수단을 바꾸는 것에 그치지 않는다. 차량공유 기업들의 떠오르는 새로운 무기로 식품 배달이 있다. 우버 이츠(Uber Eats)는 가장 효율적인 경로를 분석하여 주문자와 드라이버를 매칭한다. 30%의 비싼 수수료에도 불구하고 2018년 4분기 기준 총 거래액의 약 17.6%를 차지하며 우버의 핵심 비즈니스로 자리잡고 있다.

“ 식품 배달부터
화물 운송 중계까지
활용되는 차량공유

”

뿐만 아니라 화물 운송 중계 플랫폼으로도 사업을 확장하고 있다. 최근 화물 운송업계는 활발한 온라인 주문으로 택배 거래가 급격히 증가하여 트럭 운전기사가 늘 부족한 상황이다. 이때, 화물 운송업자와 트럭 운전기사를 연결하는 비즈니스가 탄생하고 있다. 브라질 카고엑스(CargoX)는 2013년부터 도로 위의 트럭과 화물 배송을 원하는 사용자를 연결하는 비즈니스를 시작해 창업 3년 만에 15만 명의 트럭 운전자 회원을 모았다. 이를 통해 만성적인 인력 부족을 해결할 뿐만 아니라, 향후 자율주행트럭을 도입한다면 운전기사 피로도 감소, 연비 절약, 교통체증 완화 등의 효과도 얻을 수 있다. 한편, 우버도 우버 프레이트(Uber Freight)라는 화물 운송 중계 플랫폼을 운영하고 있다.



TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

결론 및 시사점

팽창하는 Taas 비즈니스와 새로운 투자방향

“차량공유 기업들의 Post IPO 를 위해서는 구축된 사업 모델 내에서 다양한 결합 서비스 개발을 위한 투자가 필요함



보고서에서 살펴본 바와 같이 TaaS 분야에 대한 투자금이 급격히 증가하고 있고, 재무적 투자자 뿐만 아니라 거대 완성차 기업, IT 공룡 기업들도 앞다투어 해당 분야에 투자하는 추세이다. 이러한 자본의 흐름은 결국 자동차 산업이 전기차, 커넥티드카, 자율주행차라는 미래 스마트카를 기반으로 수송 자체를 서비스로 제공하는 TaaS 비즈니스로 발전해 나갈 것임을 가리킨다.

TaaS 비즈니스의 리딩 기업인 우버와 리프트가 2019년 상장에 성공하였는데, 이는 산업적 측면에서 TaaS의 사업모델이 비로소 시장에서 자생적인 성장 발판을 마련했음을 의미한다. 물론, 수익성을 우려하는 목소리도 있다. 지난 5월 우버는 상장 이후 처음 실적을 발표하였는데 1분기 매출은 31억 달러로 전년 동기 대비 20% 증가했지만, 손실은 동기간 54% 증가한 10억 달러로 나타났다. 해당 손실은 광고, 소비자 프로모션 등으로 인한 비용상승에 기인한 것으로 분석된다.

그러나 이는 이미 예상된 매출 및 손실 범위 내에 있으며 차량공유 업계의 치열한 경쟁상황 속에서 플랫폼 지배력을 선점하기 위하여 피할 수 없는 출혈이라고 판단된다. 플랫폼 기업의 특성상 특정 기업이 시장지배력을 장악하게 되면 긍정적 소비자 경험이 축적되고, 네트워크 효과가 발생되어 시너지가 발생하기 때문에 후발 주자가 그 질서를 뒤엎기란 매우 어렵다. 따라서 적자를 감수하면서 동시다발적인 투자로 시장지배력 선점 전략을 펼치고 있는 것이다.

이제 앞으로 TaaS 생태계는 새로운 도약, 즉 Post IPO를 준비할 필요가 있다. 현재까지 큰 틀에서 TaaS에 대한 사업 모델이 구축되었다면, 이제 향후에는 각 사의 TaaS 시스템에서 어떠한 결합 서비스가 구현되느냐가 핵심 경쟁요소로 부각될 것이다. 예를 들어, 우버는 자사에서 제공하는 이동 서비스와 공공 서비스 부문을 결합하고자 다양한 파트너십을 맺고 있다. 먼저, 최적 운전경로를 찾아주는 앱인 트랜스록(TransLOC)를 통해서도 도보, 대중교통, 그리고 우버 탑승여정까지 포함한 최적의 경로를 도출하는 서비스를 제공한다. 또한, 대중교통 앱인 무블트(Moovit), 대중교통 티켓팅 앱인 마사비(Masabi)를 통해 우버 앱 안에서 대중교통 검색과 비교결제까지 한번에 가능하다. 디디추싱의 경우에도 차량호출뿐 아니라 길찾기를 하면 실시간 도로교통 상황을 중개하여 대중교통을 포함한 소요시간과 요금을 산정해낸다. 또한, 공항 마중서비스, 중고차 거래 서비스도 제공하고 있다.

이미 다양한 TaaS 플랫폼의 출현과 각 업계의 광범위한 투자는 이러한 경쟁을 더욱 가속화 시키고있다. 앞으로 투자의 흐름은 TaaS 시스템 구축과 서비스의 지리적 확장을 넘어서 소비자의 감성적 만족이 더욱 중요해지는 'TaaF (Transportation as a Fun)'으로 이동할 것이다. 이제 TaaS 생태계의 기업들은 비즈니스 시스템 아래에서 어떻게 차별화된 서비스로 소비자에게 만족감을 더할 것인가를 고민해야 하며, 이에 대한 투자를 더욱 활성화해야 할 것이다.

TaaS 투자로 본 모빌리티 비즈니스의 미래

모빌리티 플랫폼의 진화와 새로운 가치 발굴

지금까지의 차량공유는 시작에 불과하다. 이동의 라스트 마일을 챙기는 마이크로 모빌리티부터 자율주행과 결합한 플라잉 택시, 식품 배달부터 화물 운송 중계까지 우리의 일상과 관련된 다양한 모빌리티 서비스의 제공을 위하여 플랫폼은 다각적으로 진화하고 있다. 결국, 상공이든 육지든 실시간으로 수요자와 자율주행 드라이버간의 가장 효율적인 매칭을 통해 수송 서비스를 제공하는 로보택시(RoboTaxi)가 앞으로 업계에서 요망되는 모빌리티 서비스의 지향점이 될 것이다.

앞으로 차량공유 기업들이 더욱 진화하기 위해서는 모빌리티 플랫폼의 확장성에 투자해야 한다. 이동방식의 변화 뿐만 아니라 이동수단의 변화에도 주목해야 한다는 의미이다. 현재 TaaS 생태계에서는 마이크로 모빌리티가 크게 각광받고 있는 추세다. 보고서에 따르면 최근에는 자전거부터 전기 스쿠터 등 다양한 마이크로 모빌리티에 대한 투자가 실제로 활발하게 이루어지고 있음을 알 수 있다.

현재 차량공유 기업들이 적자가 지속되는 데도 투자자들의 관심이 끊이지 않는 이유는 무궁무진한 잠재성 때문이다. 자동차의 대체에서 그치는 것이 아니라 이동과 관련된 모든 서비스를 제공하며, 그러한 서비스 제공 과정에서 축적된 데이터의 활용까지 모빌리티 플랫폼에서의 비즈니스 창출 가능성은 무한하다. 따라서 글로벌 자동차 제조업체에서부터 ICT 기업들까지 가세하며 시장 선점을 위하여 치열하게 경쟁하고 있는 것이다. 이러한 차량공유 기업들은 다양한 투자를 거쳐 이제 IPO 단계에 진입했으며 투자회수의 규모도 점차 확대되고 있다.

더 나아가 이제는 자동차의 인프라뿐 아니라 퍼스널 모빌리티에 대한 효율적인 인프라 구축 및 데이터 확보에 대해서도 고민을 해야 할 시점이다. 또한, 타 서비스 산업과의 융합을 통한 새로운 비즈니스 발굴을 모색하고 이에 대한 투자에 관심을 기울일 필요가 있다. TaaS 생태계는 일상생활 문화부터 산업의 헤게모니까지 근본적으로 변혁시키게 될 것이다. 지금까지 차량공유는 시작에 불과하다. 앞으로 모빌리티 관련 기업들은 다가올 TaaS 생태계에서 새로운 혁신과 변화를 모색해 나가야 할 것이다. 전략적 제휴부터 지분 투자, 전략적 M&A까지 모빌리티 시장의 주도권을 선점하기 위한 총성 없는 전쟁은 오늘도 지속되고 있다.

“ TaaS 사업 다각화를 통해 끝없이 진화하는 모빌리티 플랫폼을 구축해야 함 ”

”



Business Contacts

자동차 산업 전문팀

위승훈

부대표

T: 02-2112-0620

E: swi@kr.kpmg.com

변재준

전무

T: 02-2112-0828

E: jbyun@kr.kpmg.com

남상민

전무

T: 02-2112-7811

E: sangminnam@kr.kpmg.com

강성채

상무

T: 02-2112-0635

E: sungchaekang@kr.kpmg.com

신동준

상무

T: 02-2112-0885

E: dongjunshin@kr.kpmg.com

김재연

상무

T: 02-2112-0206

E: jaeyeonkim@kr.kpmg.com

전현호

상무

T: 02-2112-0638

E: hyunhojeon@kr.kpmg.com

이종상

상무

T: 02-2112-7096

E: jongsanglee@kr.kpmg.com

kr.kpmg.com

© 2019 Samjong KPMG ERI Inc., the Korean member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved. Printed in Korea.

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavour to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.