

(Analyst) 이창민 changmin.lee@miraeeasset.com  
(Analyst) 류제현 jay.ryu@miraeeasset.com

**MIRAE ASSET**  
미래에셋증권

403550 · 모빌리티 플랫폼

**쏘카**

## 도약을 위한 재정비의 시간

(유지)

**매수**

목표주가

**21,000원**

상승여력

**37.9%**

현재주가(23/11/28)

**15,230원**

KOSPI	2,521.76	시가총액(십억원)	499	발행주식수(백만주)	33	외국인 보유비중(%)	0.5
-------	----------	-----------	-----	------------	----	-------------	-----

### Report summary

#### 투자 포인트

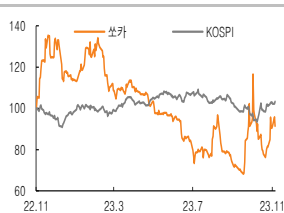
2011년 설립된 국내 1위 카셰어링 서비스 기업이다. 주력 사업인 카셰어링 외에도 공유 전기자전거, 주차장, KTX·숙박 예약 등 이동과 관련된 다양한 서비스를 제공하는 종합 모빌리티 플랫폼으로 진화 중이다. 동사의 투자 포인트는 (1) 중단기 렌터카로 사업 모델 확장, (2) MaaS 전략 고도화, (3) 차량관제시스템, 자율주행 등 중장기 성장동력 보유이다.

#### 매수의견 및 목표주가 21,000원 유지: 2024년 실적 개선 가시화 기대

동사에 대해 투자의견 매수 및 목표주가 21,000원으로 유지한다. 목표주가는 EV/Sales 1.8배로 2024년 글로벌 동종업체 평균 EV/Sales(2.5배) 대비 30% 할인된 수준이다. '쏘카플랜'(중단기 렌터카)을 중심으로 운영대수가 확대되는 2024년 본격적인 실적 개선을 전망한다. (1) 쏘카플랜 확대에 의한 비수기 가동률 상승 효과, (2) 마케팅 비용부담 완화가 기대된다.

### Key data

#### Price performance



(%)	1M	6M	12M
절대주가	-5.9	-6.4	-13.0
상대주가	-14.0	-5.0	-16.9

#### Earnings and valuation metrics

결산기 (12월)	2021	2022	2023F	2024F	2025F
매출액 (십억원)	289	398	408	509	613
영업이익 (십억원)	-21	10	-18	22	45
영업이익률 (%)	-7.3	2.5	-4.4	4.3	7.3
순이익 (십억원)	6	-18	-48	-3	27
EPS (원)	236	-596	-1,471	-77	824
ROE (%)	5.8	-9.1	-21.6	-1.3	12.9
P/E (배)	-	-	-	-	18.5
P/B (배)	-	2.9	2.5	2.5	2.2
배당수익률 (%)	-	0.0	0.0	0.0	0.0

주: K-IFRS 연결 기준, 순이익은 지배주주 귀속 순이익  
자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

## 투자의견 및 밸류에이션

### 매수의견 및 목표주가 21,000원 유지

쏘카에 대해 매수의견 및 목표주가 21,000원을 유지한다. 목표주가는 EV/Sales 1.8배로 2024년 글로벌 동종업체 평균 밸류에이션(시가총액 가중평균 EV/Sales 2.5배) 대비 30% 할인된 수준이다. 국내 동종업체로 렌터카 상장사인 롯데렌탈과 SK렌터카를 선정했다. 해외 비교 기업은 미국의 우버와 리프트, 아시아의 고투 고젝과 그랩이다.

표 1. Valuation

EV (십억원)	891	EV/Sales 1.8배 적용
24F 매출액 (십억원)	509	
순차입금 (십억원)	206	
시가총액 (십억원)	685	
주식수 (천주)	32,788	
EBITDA (십억원)	156	
EV/EBITDA	5.7	
목표주가(원)	21,000	
현재주가(원)	15,230	2023.11.28 종가
상승여력(%)	37.9	

자료: 미래에셋증권 리서치센터 추정

표 2. 비교 기업 목록

(십억원, 배)

구분	기업명	티커	시가총액	매출액		영업이익		순이익		EV/Sales		EV/EBITDA		PSR	
				23F	24F	23F	24F	23F	24F	23F	24F	23F	24F	23F	24F
라이드 헤일링	우버 테크놀로지스	UBER US	149,389	48,211	55,728	1,260	4,243	1,774	4,103	3.3	2.8	30.0	20.4	3.1	2.7
	고투 고젝	GOTO UJ	9,155	1,275	1,748	(912)	(525)	(972)	(502)	5.5	4.0	-	-	7.2	5.3
	그랩	GRAB US	15,470	3,028	3,656	(594)	(109)	(655)	(103)	3.5	2.9	-	34.4	5.1	4.2
	리프트	LYFT US	5,216	5,664	6,439	125	259	262	249	0.8	0.7	15.2	10.4	0.9	0.8
렌터카	롯데렌탈	089860 KS	976	2,806	2,965	324	344	138	147	1.7	1.6	3.2	3.1	0.3	0.3
	SK렌터카	068400 KS	512	1,417	1,528	111	119	23	36	2.1	1.9	4.4	4.7	0.4	0.3
가중 평균										3.2	2.5	26.9	18.3	3.2	2.4

주: EV/Sales, PSR는 시가총액을 가중치로 가중평균한 값

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

표 3. Peer Valuation: 글로벌 모빌리티

(십억원, 배)

구분	기업명	시가총액	매출액		영업이익		순이익		EV/Sales		EV/EBITDA		PSR	
			23F	24F	23F	24F	23F	24F	23F	24F	23F	24F	23F	24F
라이드 헤일링	우버	149,389	48,211	55,728	1,260	4,243	1,774	4,103	3.3	2.8	30.0	20.4	3.1	2.7
	고투	9,155	1,275	1,748	(912)	(525)	(972)	(502)	5.5	4.0	-	-	7.2	5.3
	그랩	15,470	3,028	3,656	(594)	(109)	(655)	(103)	3.5	2.9	-	34.4	5.1	4.2
	리프트	5,216	5,664	6,439	125	259	262	249	0.8	0.7	15.2	10.4	0.9	0.8
	Bird Global	2,795	3,775	3,879	253	290	170	205	0.8	0.7	4.7	4.4	0.7	0.7
	평균	36,405	12,391	14,290	26	832	116	790	2.8	2.2	16.6	17.4	3.4	2.7
렌터카	식스트	5,511	5,068	5,355	821	863	493	493	2.1	2.0	6.2	6.5	1.1	1.0
	에이비스 버짓	8,622	15,711	15,910	4,021	3,119	2,007	1,091	1.1	1.1	4.4	6.5	0.6	0.5
	허츠 렌터카	3,309	12,229	12,668	1,802	1,781	892	531	0.8	0.7	5.0	5.5	0.3	0.3
	로칼리자 렌트 어 카	16,425	7,840	10,733	1,728	2,340	540	1,044	3.1	2.2	8.3	6.8	2.1	1.5
	롯데렌탈	976	2,806	2,965	324	344	138	147	1.7	1.6	3.2	3.1	0.3	0.3
	SK렌터카	512	1,417	1,528	111	119	23	36	2.1	1.9	4.4	4.7	0.4	0.3
	평균	5,893	7,512	8,193	1,468	1,428	682	557	1.8	1.6	5.3	5.5	0.8	0.7
대중교통	내셔널 익스프레스 그룹	-	5,090	5,377	282	350	87	144	-	-	-	-	-	-
	퍼스트그룹	1,732	7,710	7,867	310	315	143	156	0.5	0.5	2.9	2.9	0.2	0.2
	평균	1,732	6,400	6,622	296	333	115	150	0.5	0.5	2.9	2.9	0.2	0.2
배달	메이투안	106,818	50,268	60,960	2,574	4,929	4,023	6,061	1.9	1.6	20.1	13.2	2.1	1.8
	도어대시	48,446	11,186	13,111	(748)	(76)	(597)	518	3.9	3.3	28.0	20.7	4.4	3.7
	딜리버리히어로	11,652	14,252	16,271	(498)	259	(1,064)	(523)	1.2	1.0	45.7	15.2	0.8	0.7
	헬로프렌치	3,500	10,866	11,761	276	463	128	271	0.4	0.3	6.0	4.8	0.3	0.3
	저스트잇테크어웨이닷컴	4,528	7,552	8,112	(515)	(254)	(544)	(326)	0.7	0.7	11.7	8.7	0.6	0.6
	평균	34,989	18,825	22,043	218	1,064	389	1,200	1.6	1.4	22.3	12.5	1.6	1.4
기타	삼사라	18,558	1,170	1,493	(36)	14	13	58	15.3	12.0	-	521.7	15.9	12.5
	오로라	4,251	-	2	(1,172)	(1,197)	(1,131)	(1,189)	-	1,190	-	-	-	2018
	조비 애비메이션	5,113	2	33	(631)	(591)	(665)	(620)	2138.5	114.5	-	-	2,946	158
	우한 코테이 인포매틱스	1,174	129	173	16	24	16	24	7.3	5.5	-	44.5	9.1	6.8
	평균	7,274	434	425	(456)	(438)	(442)	(432)	720.4	330.6	-	283.1	991	549
전체 평균		19,216	10,183	11,103	395	766	230	538	109.9	64.4	13.7	42.9	150	106

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

## 사업구조 현황

### 종합 모빌리티 플랫폼으로 진화 중

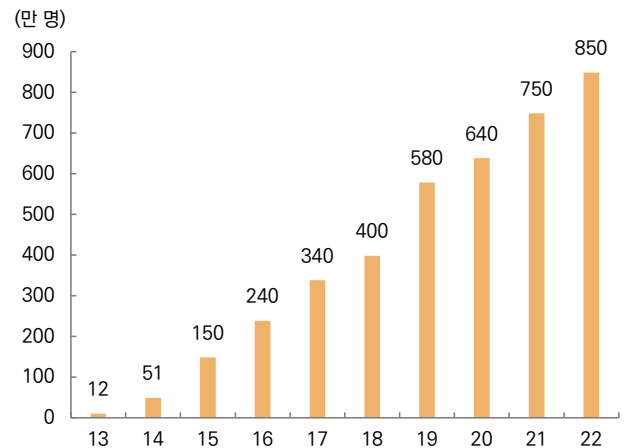
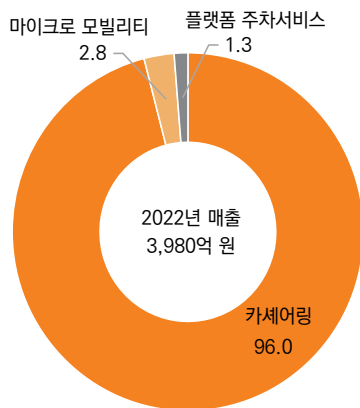
2011년 설립된 카셰어링 서비스 기업이다. 이후 적극적인 M&A와 신규 서비스 출시를 통해 공유 전기자전거(‘일레클’), 주차장(‘모두의주차장’), 숙박(‘쏘카스테이’·KTX 예약 서비스를 제공하는 종합 모빌리티 플랫폼으로 진화 중이다.

사업부문은 (1) 카셰어링, (2) 모빌리티 플랫폼으로 구분된다. 본업 카셰어링의 작년 매출은 3,820억 원으로 전체 매출의 96%를 차지했다. 모빌리티 플랫폼 부문은 마이크로모빌리티와 주차장 사업으로 구성된다. 마이크로모빌리티와 주차서비스 매출은 2022년 기준으로 각각 110억 원, 50억 원으로 총 매출의 3%, 1%를 차지했다.

그림 1. 사업 부문별 매출 구성 (2022년)

(%)

그림 2. 쏘카 카셰어링 가입자 수 추이

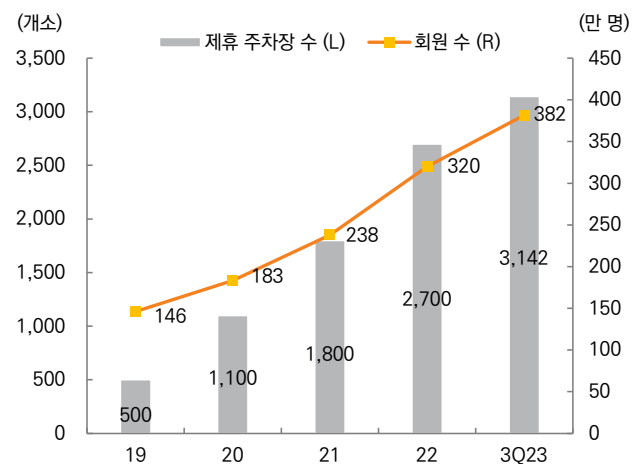
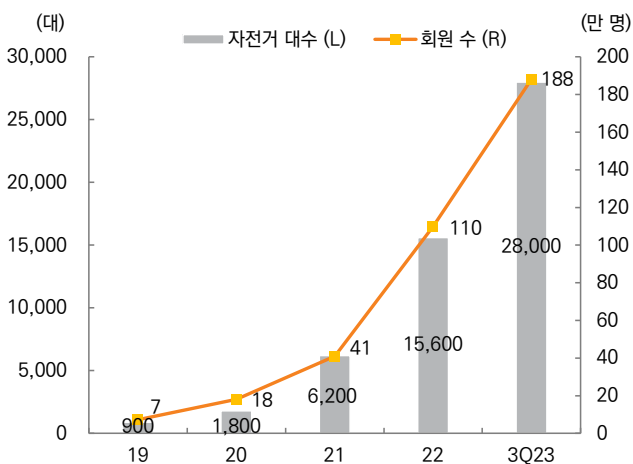


자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 3. ‘일레클’ 가입자 및 자전거 보유대수

그림 4. ‘모두의 주차장’ 가입자 및 제휴 주차장 수



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

## 투자 포인트

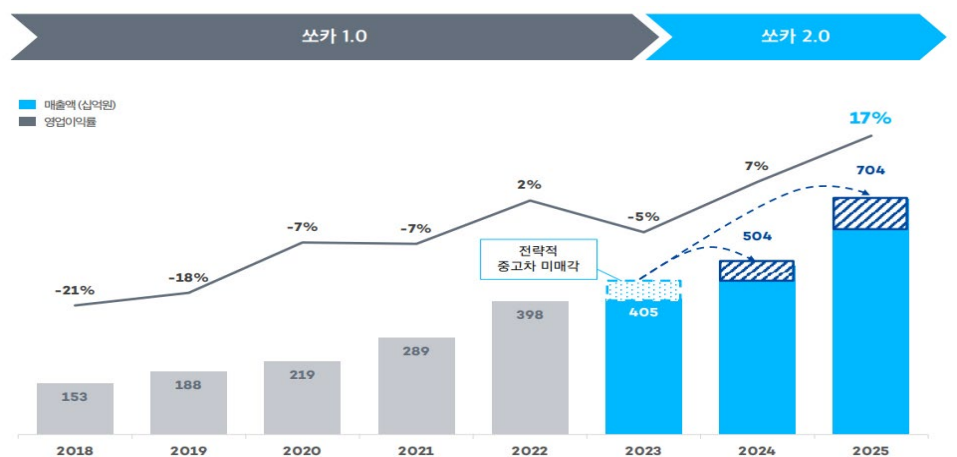
### 1. 중단기 렌터카로 사업모델 확장

동사는 최근 중단기 렌터카 사업확장 전략(이하 '쏘카 2.0 전략')을 밝혔다. 쏘카는 이미 카셰어링(초단기 렌터카) 시장을 독점하고 있다. 견고한 시장 지배력을 바탕으로 중단기 렌터카 시장에서도 레거시 렌터카 기업들과 대등하게 경쟁한다는 계획이다. 이러한 자신감의 근거는 최근 쏘카가 확장하고 있는 '쏘카 플랜'(중단기 렌터카)이다.

'쏘카 2.0 전략'의 핵심은 (1) 중고차 매각 지연, (2) '쏘카 플랜' 서비스 확대이다. 과거에는 카셰어링 차량을 운영하다가 비수기가 도래하면 중고차로 매각하는 수밖에 없었다. 렌터카 사업모델과 큰 차이가 없었다. 이런 가운데 '쏘카 플랜'이라는 대안이 생겼다. 카셰어링 비수기 때 유휴 차량을 바로 매각하지 않고 중단기(1~36개월)로 대여해 주고 렌탈수익을 얻을 수 있다.

쏘카 플랜은 빠른 속도로 성장 중이다. 올해 3분기 기준 쏘카 플랜 서비스 누적 계약은 약 3만 건이며, 계약자 수는 15,000명을 돌파했다. 차종 포트폴리오도 꾸준히 다변화되고 있다. 2019년 23종에서 올해 상반기 말에는 45종까지 확대되었다.

그림 5. 쏘카 2.0 전략: 중고차 매각 2024년 이후로 지연



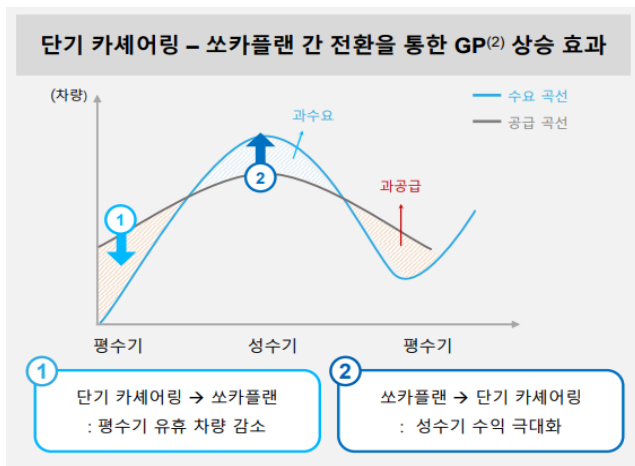
자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

쏘카 플랜 확대는 계절성에 따른 실적 변동성을 완화시켜 줄 것으로 기대된다. 카셰어링은 비수기(1·2분기)에 차량 가동률이 하락하며 성수기(3분기) 대비 실적이 부진하다. 향후에는 수요에 따라 카셰어링 차량을 플랜으로 이동시켜 비수기에도 안정적인 가동률을 확보할 수 있다.

또한 장기적으로 볼 때 차량 1대에서 얻는 수익이 극대화될 것으로 전망한다. 중고차는 신차 구입 후 3년까지 감가상각이 빠르게 진행되다가 그 이후부터는 속도가 급감한다. '쏘카 2.0 전략'으로 차량 평균 운영기간이 기존 36개월에서 48개월로 1년 연장될 예정이다. 48개월 이후부터는 감가율이 낮으므로 최대한 렌탈수익을 창출하다가 매각하는 것이 이익을 극대화하는 셈이다.

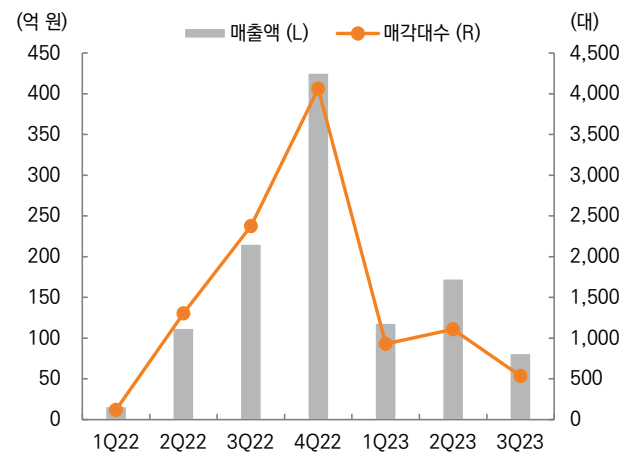
중단기 렌터카 시장에서 쏘카의 전략적 우위는 '차량자산 운영의 유연성'이다. 쏘카의 주력 사업은 초단기 렌탈이기 때문에 수요에 따라 차량을 카셰어링과 중단기 렌탈 간 쉽게 이동시킬 수 있다. 반면 롯데렌탈, SK렌터카와 같은 기존 렌터카 사업자들은 상대적으로 탄력적인 차량 배치가 어렵다. 렌탈자산의 80~90%가 1년 이상의 장기 계약으로 묶여 있기 때문이다.

그림 6. 쏘카플랜의 효과: 실적 변동성 완화



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 7. 분기별 중고차 매출 및 매각대수 추이



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

## 2. 가시화되는 MaaS 전략

쏘카는 장기적으로 MaaS 플랫폼으로 도약하고자 한다. PwC 분석에 의하면 MaaS는 2030년 글로벌 자동차 시장 매출액의 20%, 수익의 11%를 차지할 것으로 예상된다. 기업 입장에서 시장 선점 시 플랫폼 락인 효과를 기대할 수 있다.

쏘카는 2019년부터 공유 자전거(‘일레클’)와 주차장 사업(‘모두의주차장’)을 영위했다. 사업 초기단계로 매출의 4%에 불과하지만 그만큼 성장은 빠르다. 특히 올해 마이크로 모빌리티 매출은 전년 대비 137% 성장할 것으로 예상된다. 내년에도 경쟁사보다 자전거 증차 여력이 충분한 것으로 알려져 고성장을 이어갈 것으로 보인다. 주차장 사업은 작년처럼 별도의 마케팅비 지출 없이 전년 비 30% 성장하는 것을 목표로 하고 있다.

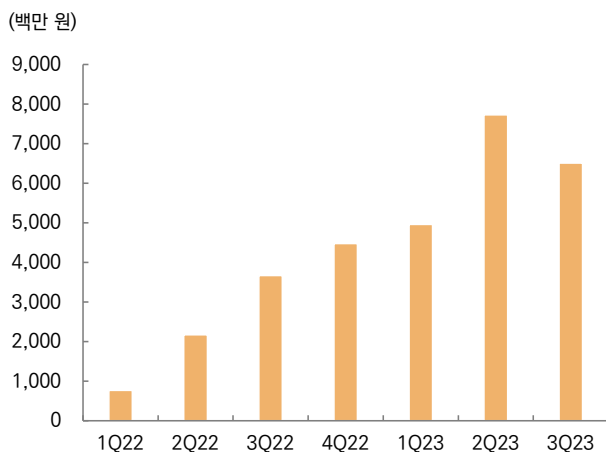
카셰어링 연계 이동 서비스도 계속 출시할 계획이다. 쏘카는 올해 KTX 묶음상품과 숙박 예약 서비스인 ‘쏘카 스테이’를 선보였다. 내년에도 항공, SRT 관련 서비스 출시를 검토 중인 것으로 알려졌다. 유저 유입과 락인 효과에 따른 매출 성장이 기대된다.

그림 8. 쏘카 MaaS 전략



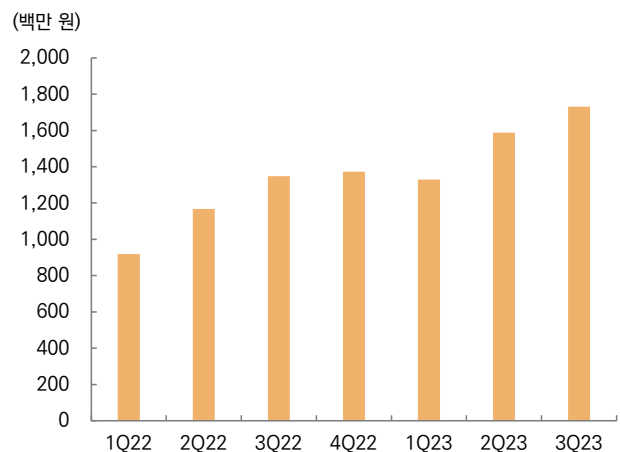
자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 9. 마이크로모빌리티 분기별 매출 추이



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 10. 플랫폼 주차서비스 분기별 매출 추이



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

### 3. 중장기 성장동력: 차량관제시스템, 자율주행

#### (1) 차량관제시스템

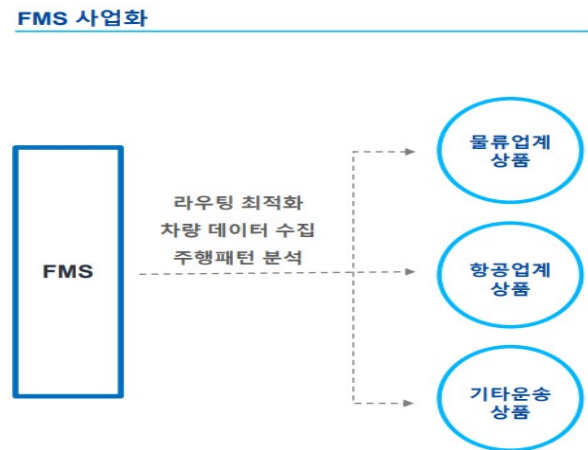
쏘카는 차량 운용을 위해 내부적으로 개발한 차량관제시스템을 상품화하여 외부 고객에게 판매하는 사업을 진행 중이다. 20,000대 넘는 카셰어링 차량을 운영하면서 차량에 부착한 IoT 단말기를 통해 주행 데이터를 수집하고 분석한다. 이렇게 분석한 데이터를 기반으로 상품화한 차량관제시스템을 국내 물류 기업들(현대글로벌비스, 롯데글로벌로지스 등)과 실증 사업을 진행하고 있다.

그림 11. 쏘카 차량관제장치



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 12. 쏘카 차량관제시스템 솔루션(FMS) 사업화



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터



## (2) 자율주행

쏘카는 2018년부터 자율주행 스타트업 라이드플렉스(RideFlux)에 지속적으로 투자하며 협력하고 있다. 그 이유는 직접 밝혔듯이 ‘로보택시 시대에 대비’하기 위해서이다. 라이드플렉스는 2020년부터 쏘카와 협력해 제주도에서 자율주행 셔틀을 시범 운행 중이다. 최근에는 쏘카가 라이드플렉스, 한국교통연구원과 함께 추진 중이었던 ‘레벨4 자율주행 카셰어링 실증 사업’이 성공적으로 마무리되었다. 내년에는 서울·세종 등 내륙 지역에서 실증 사업에 돌입할 예정이다.

물론 자율주행은 기술 개발의 난이도가 높은 만큼 장기적인 관점에서 접근할 필요가 있다. 하지만 차량공유 업체에겐 포기할 수 없는 기술이다. 향후 로보택시 상용화 시 가장 큰 수혜를 받을 당사자이기 때문에 관련 기술 투자를 통해 선점할 필요가 있다.

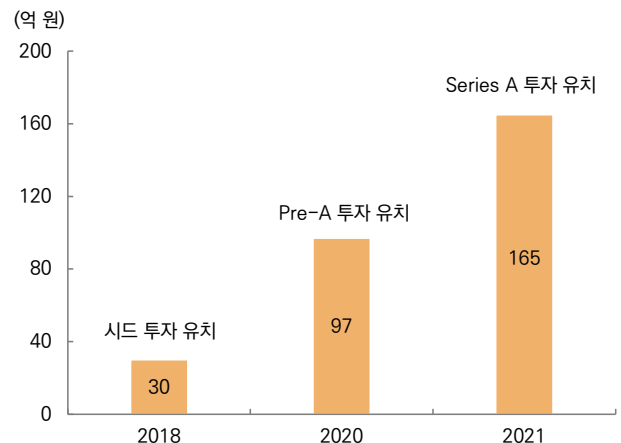
쏘카가 자율주행 기술 자체 개발 대신 파트너사 지분투자를 택한 것은 긍정적이다. 자체 개발할 경우 자율주행 R&D 비용은 계속 지출되지만 개발 성공 가능성은 장담할 수 없어 리스크가 상당히 높기 때문이다. 우버와 같은 해외 업체들도 자체 개발을 포기하고 파트너사 협력으로 선회했다. 우버는 2020년 자율주행 사업부문을 ‘오로라’(자율주행 스타트업)에 매각하는 대신 오로라의 지분 26%를 보유하고 있다.

그림 13. 라이드플렉스 자율주행 차량



자료: 라이드플렉스, 미래에셋증권 리서치센터

그림 14. 라이드플렉스 투자 유치 현황: 누적 투자금액 292억원



자료: 라이드플렉스, 미래에셋증권 리서치센터

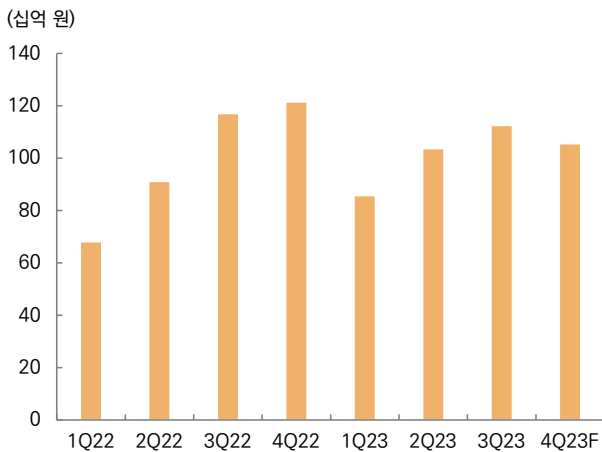
## 실적 전망

### 4Q23 실적 전망

동사는 4Q23 매출액 1,055억 원(-13% YoY)을 기록할 전망이다. 외형 성장 부진은 중고차 매출 감소에 기인한다. '쏘카 2.0 전략'에 따라 중고차 매각은 내년 이후로 지연된다. 중고차 매출은 올해 2분기 173억 원(매각대수 1,100대)을 기록한 뒤 3분기 81억 원(매각대수 500대)으로 대폭 감소했다. 4분기에는 매각이 아예 이뤄지지 않을 예정이다.

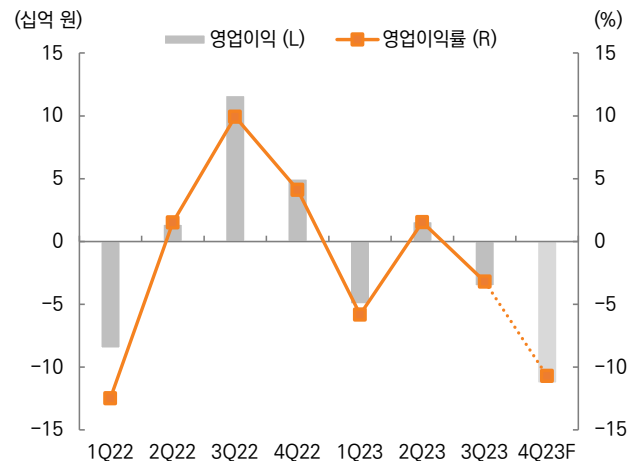
영업손실은 113억 원(OPM -11%)을 기록할 것으로 예상된다. (1) 중고차 매각 이익 축소, (2) 마케팅 비용 부담 지속에 따른 결과이다.

그림 15. 분기별 매출액 추이



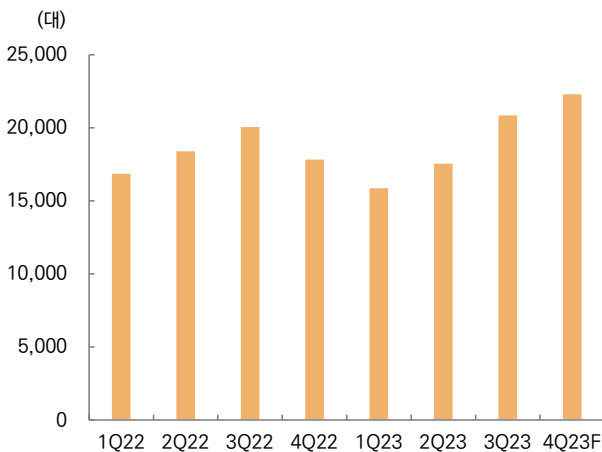
자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 16. 분기별 영업이익 및 영업이익률 추이



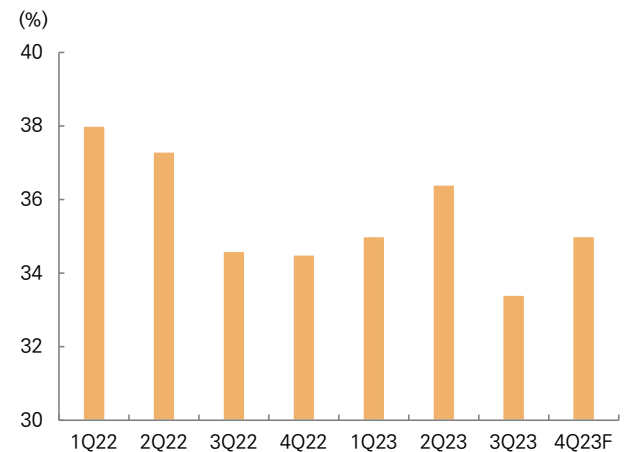
자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 17. 차량 운영대수 추이



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

그림 18. 차량 가동률 추이



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

## 2024년 전망

동사의 2024년 매출액은 5,092억 원(+25% YoY)을 기록할 것으로 전망한다. 내년에는 적극적인 증차가 예정되어 있다. 특히 쏘카플랜 차량 증차가 대대적으로 이뤄진다. 내년 평균 운영 차량 대수(쏘카플랜 포함)는 약 26,000대로 2023년(19,000대) 대비 33% 증가할 것으로 예상된다. 차량 구성은 단기 세어링이 약 18,000대, 플랜이 8,000대 정도일 것으로 보인다.

수익성 개선은 내년 하반기부터 본격화될 것으로 예상한다. 24년 영업이익은 220억원(OPM 4%)을 기록하며 흑자 전환할 것으로 기대한다. 그동안 마진을 압박해왔던 마케팅 캠페인이 2Q24에 종료 예정이다. 3Q24부터 비용 부담이 완화될 것으로 보인다. 또한 쏘카플랜이 대대적으로 확대되면서 비수기 차량 가동률 상승 효과를 기대한다.

표 4. 분기 실적 추정 및 전망

(십억원)

	1Q23	2Q23	3Q23	4Q23F	1Q24F	2Q24F	3Q24F	4Q24F	2023F	2024F	2025F
매출액	86	104	113	105	103	127	138	141	408	509	613
카셰어링	79	94	104	97	94	118	128	131	382	375	470
플랫폼 주차서비스	1	2	2	2	2	2	2	2	5	6	8
마이크로 모빌리티	5	8	7	7	7	8	8	8	11	26	31
영업이익	-5	2	-4	-11	-10	0	13	19	-18	22	45
영업이익률 (%)	-6	2	-3	-11	-9	0	9	13	-4	4	7
세전이익	-11	-5	-10	-18	-15	-5	8	13	-43	2	29
순이익(지배)	-11	-5	-10	-20	-15	-5	8	14	-46	2	31
순이익률 (지배, %)	-13	-5	-9	-19	-15	-4	6	10	-11	0	5
차량 대수(대)	15,910	17,600	20,900	22,338	23,229	24,816	26,125	27,922	19,187	25,523	28,327
ASP(원/시간/대)	6,599	6,815	6,913	7,806	5,279	5,793	6,221	6,245	6,468	5,789	6,249
가동률(%)	35.0	36.4	33.4	35.0	37.0	37.9	36.4	36.0	35.0	36.8	37.0

주: K-IFRS 연결 기준, 순이익은 지배주주 귀속 순이익

자료: 쏘카, WiseFn, 미래에셋증권 리서치센터

그림 19. 분기별 마케팅비 추이

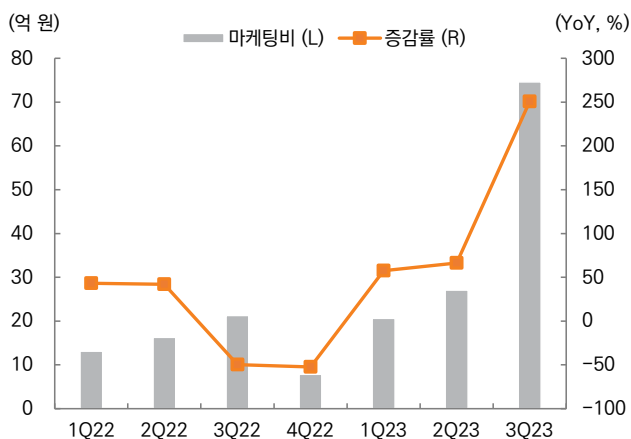
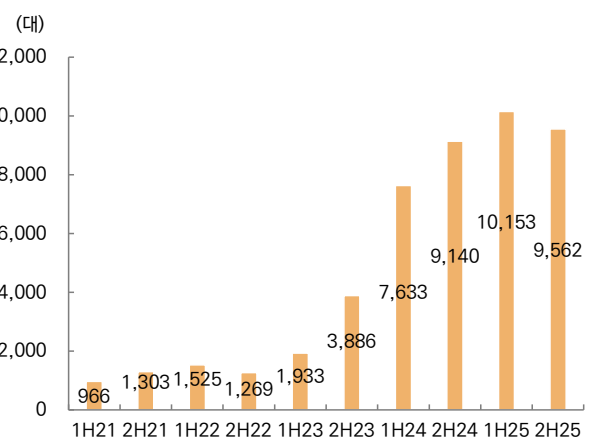


그림 20. '쏘카 플랜' 월평균 차량대수 전망



자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

쏘카 (403550)

예상 포괄손익계산서 (요약)

(십억원)	2022	2023F	2024F	2025F
<b>매출액</b>	<b>398</b>	<b>408</b>	<b>509</b>	<b>613</b>
영업비용	388	426	487	568
조정영업이익	10	-18	22	45
<b>영업이익</b>	<b>10</b>	<b>-18</b>	<b>22</b>	<b>45</b>
비영업손익	-27	-27	-25	-20
금융손익	-13	-17	-21	-20
관계기업등 투자손익	-11	-8	-4	0
세전계속사업손익	-17	-45	-3	25
계속사업법인세비용	2	3	0	-2
계속사업이익	-18	-48	-3	27
중단사업이익	0	0	0	0
당기순이익	-18	-48	-3	27
지배주주	-18	-48	-3	27
비지배주주	0	0	0	0
총포괄이익	-18	-48	-3	27
지배주주	-18	-48	-3	27
비지배주주	0	0	0	0
EBITDA	89	83	156	175
FCF	-70	-114	82	88
EBITDA 마진율 (%)	22.4	20.3	30.6	28.5
영업이익률 (%)	2.5	-4.4	4.3	7.3
지배주주귀속 순이익률 (%)	-4.5	-11.8	-0.6	4.4

예상 재무상태표 (요약)

(십억원)	2022	2023F	2024F	2025F
<b>유동자산</b>	<b>171</b>	<b>120</b>	<b>208</b>	<b>302</b>
현금 및 현금성자산	141	94	173	262
매출채권 및 기타채권	12	10	14	16
재고자산	0	0	0	0
기타유동자산	18	16	21	24
<b>비유동자산</b>	<b>415</b>	<b>498</b>	<b>428</b>	<b>373</b>
관계기업투자등	7	6	9	10
유형자산	317	402	329	273
무형자산	65	64	63	61
<b>자산총계</b>	<b>586</b>	<b>618</b>	<b>635</b>	<b>675</b>
<b>유동부채</b>	<b>198</b>	<b>251</b>	<b>271</b>	<b>282</b>
매입채무 및 기타채무	21	18	24	28
단기금융부채	158	218	226	231
기타유동부채	19	15	21	23
<b>비유동부채</b>	<b>140</b>	<b>167</b>	<b>168</b>	<b>169</b>
장기금융부채	135	164	164	164
기타비유동부채	5	3	4	5
<b>부채총계</b>	<b>338</b>	<b>419</b>	<b>439</b>	<b>451</b>
<b>지배주주지분</b>	<b>248</b>	<b>199</b>	<b>196</b>	<b>223</b>
자본금	3	3	3	3
자본잉여금	525	526	526	526
이익잉여금	-287	-335	-338	-311
<b>비지배주주지분</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>자본총계</b>	<b>248</b>	<b>199</b>	<b>196</b>	<b>223</b>

예상 현금흐름표 (요약)

(십억원)	2022	2023F	2024F	2025F
<b>영업활동으로 인한 현금흐름</b>	<b>-63</b>	<b>-97</b>	<b>142</b>	<b>160</b>
당기순이익	-18	-48	-3	27
비현금수익비용가감	114	138	159	148
유형자산감가상각비	79	99	133	128
무형자산상각비	1	2	2	1
기타	34	37	24	19
영업활동으로인한자산및부채의변동	-145	-167	6	4
매출채권 및 기타채권의 감소(증가)	-3	-2	-3	-2
재고자산 감소(증가)	0	0	0	0
매입채무 및 기타채무의 증가(감소)	-4	14	0	0
법인세납부	-1	-4	0	2
<b>투자활동으로 인한 현금흐름</b>	<b>-20</b>	<b>-15</b>	<b>-64</b>	<b>-75</b>
유형자산처분(취득)	-7	-17	-60	-72
무형자산감소(증가)	-4	-1	0	0
장단기금융자산의 감소(증가)	-7	2	-4	-3
기타투자활동	-2	1	0	0
<b>재무활동으로 인한 현금흐름</b>	<b>154</b>	<b>71</b>	<b>8</b>	<b>5</b>
장단기금융부채의 증가(감소)	57	89	8	5
자본의 증가(감소)	112	1	0	0
배당금의 지급	0	0	0	0
기타재무활동	-15	-19	0	0
<b>현금의 증가</b>	<b>71</b>	<b>-47</b>	<b>79</b>	<b>89</b>
기초현금	70	141	94	173
기말현금	141	94	173	262

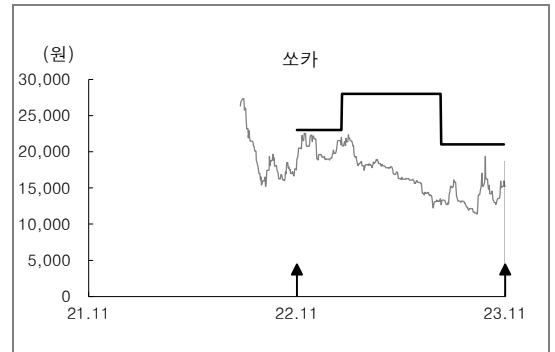
자료: 쏘카, 미래에셋증권 리서치센터

예상 주당가치 및 valuation (요약)

	2022	2023F	2024F	2025F
P/E (x)	-	-	-	18.5
P/CF (x)	6.9	5.5	3.2	2.9
P/B (x)	2.9	2.5	2.5	2.2
EV/EBITDA (x)	9.6	9.4	4.5	3.5
EPS (원)	-596	-1,471	-77	824
CFPS (원)	3,143	2,752	4,772	5,330
BPS (원)	7,565	6,065	5,988	6,812
DPS (원)	0	0	0	0
배당성향 (%)	0.0	0.0	0.0	0.0
배당수익률 (%)	0.0	0.0	0.0	0.0
매출액증가율 (%)	37.6	2.6	24.9	20.5
EBITDA증가율 (%)	128.8	-6.9	88.6	11.7
조정영업이익증가율 (%)	-	-	-	104.2
EPS증가율 (%)	-	-	-	-
매출채권 회전율 (회)	40.1	38.6	44.4	43.4
재고자산 회전율 (회)	0.0	0.0	0.0	0.0
매입채무 회전율 (회)	0.0	0.0	0.0	0.0
ROA (%)	-3.6	-8.0	-0.4	4.1
ROE (%)	-9.1	-21.6	-1.3	12.9
ROIC (%)	3.2	-4.7	4.7	14.0
부채비율 (%)	136.6	210.6	223.5	202.1
유동비율 (%)	86.3	47.5	76.7	107.0
순차입금/자기자본 (%)	57.5	140.9	104.9	53.6
조정영업이익/금융비용 (x)	0.6	-1.0	1.0	2.0

### 투자 의견 및 목표주가 변동 추이

제시일자	투자의견	목표주가(원)	과리율(%)	
			평균주가대비	최고(최저)주가대비
쏘카 (403550)				
2023.11.29	매수	21,000	-	-
2023.11.28	분석 대상 제외		-	-
2023.08.09	매수	21,000	-33.71	-7.62
2023.02.16	매수	28,000	-38.96	-20.18
2022.11.29	매수	23,000	-11.14	-1.96



\* 과리율 산정: 수정주가 적용, 목표주가 대상시점은 1년이며 목표주가를 변경하는 경우 해당 조사분석자료의 공표일 전일까지 기간을 대상으로 함

### 투자 의견 분류 및 적용 기준

기업	산업
매수 : 향후 12개월 기준 절대수익률 20% 이상의 초과수익 예상	비중확대 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 높거나 상승
Trading Buy : 향후 12개월 기준 절대수익률 10% 이상의 초과수익 예상	중립 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 수준
중립 : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10~10% 이내의 등락이 예상	비중축소 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 낮거나 악화
매도 : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10% 이상의 추가하락이 예상	

매수(▲), Trading Buy(■), 중립(●), 매도(◆), 주가(—), 목표주가(→), Not covered(■)

### 투자 의견 비율

매수(매수)	Trading Buy(매수)	중립(중립)	매도
88.81%	7.24%	3.29%	0.66%

\* 2023년 09월 30일 기준으로 최근 1년간 금융투자상품에 대하여 공표한 최근일 투자등급의 비율

### Compliance Notice

- 당사는 자료 작성일 현재 조사분석 대상법인과 관련하여 특별한 이해관계가 없음을 확인합니다.
- 당사는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.

본 조사분석자료는 당사의 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻은 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목 선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 조사분석자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료의 지적재산권은 당사에 있으므로 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.