

인도 모빌리티 시장에 서광을 비추는 Ola

KATECH Insight

- ◆ 모빌리티 기업 Ola의 계열사인 Ola Electric의 전기 2륜차가 인도 시장에서 두각을 나타내고 있는데, 해당 제품은 현지 라이프스타일에 최적화하고 전동화에 따르는 단점을 최소화한 것이 특징임
- ◆ 배터리·전기차·서비스의 통합 모빌리티 기업을 목표로 하는 Ola는 서비스와 제품의 연계 능력이 강점이며, 모빌리티 분야의 수요·제조 양 측면에서 인도의 성장 가능성을 암시함

■ 모빌리티 플랫폼 기업 Ola*의 계열사인 Ola Electric이 인도 전기 2륜차 시장에서 두각

- * 이전 명칭은 Ola Cabs이며, Ola와 Ola Electric은 ANI Technologies를 지주회사로 둠
- 10년 설립된 인도 스타트업 Ola는 라이드 헤일링 분야에서 세계적 주목을 받는 기업으로 성장
 - CEO인 Bhavish Aggarwal은 인도의 MIT격인 IIT Bombay에서 컴퓨터공학을 전공하고 Microsoft에서 2년간 근무한 후 `10년 Ola를 설립
 - Ola는 설립 이후 급성장하여 인도 라이드 헤일링 시장에서 Uber와 양대산맥을 이루었으며*, 현대차, Softbank, Tiger Global 등으로부터 최소 47억 달러(5.8조원) 투자자금 유치(Crunchbase 외)
 - * 라이드 헤일링은 모바일 플랫폼과 위치 데이터를 활용하여 운전자와 승객을 연결해주는 서비스로, Ola는 인도의 특성을 반영하여 현금 결제, 중소 도시 운영, 운행방식 다양화 등 차별화된 서비스를 제공
- 인도 정부가 전기차 구매 보조금 제도를 시행하여 관련 시장 성장 여건이 마련된 가운데, Ola Electric은 가격 대비 가치가 뛰어난 전기 2륜차(E2W)를 개발하여 시장에서 주목
 - 인도는 주요 부품이 현지 생산된 전기차에 보조금을 지급하는 FAME II* 정책을 시행 중이며, 현지 수요가 많은 2륜차의 전동화를 위해 파격적인 보조금을 지급하는 것이 특징적임
 - * FAME II: Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and Electric Vehicles phase II, E2W는 가격의 최대 40%까지 배터리 1kWh당 1.5만루피(23만원) 보조금 지급(지방정부 보조금 별도)
 - ** 인도는 `22년 자동차 신규 등록 대수 2,137만대 중 2륜차 비중이 73%(1,553만대)에 달함
 - Ola Electric은 인도의 2륜차 전동화 추세에 발맞추어 `21~`22년 E2W 3종(S1, S1 Pro, S1 Air)을 출시하였으며, 타사 경쟁모델 대비 성능은 우수하나 가격은 저렴하여 시장에서 주목을 받음
 - * 일레로 'Ola S1'은 최고속도 95km/h, 실주행가능거리 128km, 가격 11만루피(165만원)이나, 경쟁모델 'Ather 450 Plus'는 최고속도 90km/h, 실주행가능거리 85km, 가격 13.5만루피(203만원)
- 21. 8월 최초 E2W 제품 출시 이후 `22년 내수 시장 점유율 1위 달성
 - Ola Electric은 E2W의 빠른 양산을 위해 'Futurefactory' 공장을 11개월 만에 완공하였으며, `22년 인도의 고속 E2W* 신규 등록 67만대 중 12만대를 차지해 점유율 18%로 1위에 등극
 - * 저속 E2W는 최고속도 25km/h 미만으로 전기자전거와 유사하며 FAME II 보조금 대상이 아니므로 논의에서 제외

■ Ola Electric의 'S1' 외관·운영체제 및 고속충전소 (출처: Ola Electric 홈페이지) ■



■ **현지 라이프스타일에 맞춘 신기능을 도입하고 전동화의 단점을 최소화한 것이 특징**

- 소프트웨어 중심 설계를 바탕으로 다양한 기능을 탑재하여 인도 현지 니즈에 적극 대응
 - 전 모델에 고유의 운영체제 MoveOS 적용하고 무선 업데이트 기능 OTA로 운영체제를 지속 개선
 - 대가족 문화에 맞춰 차량을 가족 등과 공유할 수 있도록 하는 디지털 키 쉐어링·다중 프로필, 행사·파티를 중시하는 니즈에 따라 헤드라이트와 음악을 동기화하는 파티 모드 등을 제공
- E2W 단점을 줄이기 위해 고성능 배터리를 장착하고 자체 고속충전소(Hypercharger) 확충
 - 리튬인산철 대비 에너지 밀도가 높은 삼원계 리튬이온 배터리로 경량화·긴 주행거리 동시 달성
 - Ola 자체 충전 인프라인 'Hypercharger'에서 15분 충전시 50km 주행이 가능하며, '22.12월 기준 인도 전역에 50개소의 Hypercharger를 설치했고 향후 50개소를 증설할 계획

■ **Ola는 배터리 등의 핵심 부품, 전기차, 서비스를 수직 통합한 모빌리티 기업으로 진화 중**

- 배터리 자립을 지향하는 인도 정부의 지원에 힘입어, 배터리 자체 생산을 위한 투자를 확대
 - 배터리 현지 생산 보조금 제도(ACC PLI)*에 따라 인도 정부와 연산 20GWh 생산 협약 체결
 - * ACC PLI: Advanced Chemistry Cell Production Linked Incentive. 인도 현지에서 배터리 대량 생산을 위한 보조금 정책으로, 인도 정부는 연산 50GWh 생산능력 구축을 위해 1,810억루피(2.8조원) 예산배정
 - 자체 개발한 삼원계 배터리 NMC 2170*를 공개하고 이르면 '23년부터 양산할 계획이며, 배터리 기술 R&D를 위해 5억달러를 투자하여 벵갈루루에 '배터리 혁신 센터(BIC)'를 설립
 - * 양극재로 니켈, 망간, 코발트를 사용한 지름 21mm, 높이 70mm의 원통형 배터리
- E2W 라인업 확대 후 전기차(E4W) 시장에 진입하여 모빌리티 전 영역에서 전동화 추진 계획
 - '22~'24년 고급(S1, S1 pro)·보급형(S1 air) 스쿠터와 고급·보급형 오토바이로 E2W 라인업을 확대하고, '24년에 첫 E4W를 출시하여 '27년까지 6종의 고급·보급형 자동차 출시 예고
- Ola Electric은 장차 자사 제품을 라이드 헤일링 등 서비스에도 활용할 것으로 예상됨
 - Ola는 '23년 벵갈루루에서 전기차 1,000대로 차량 호출 시범사업을 개시할 계획이며, CEO가 밝힌 사업 전략*을 고려하면 추후 E4W 개발 시 제품-서비스의 연계 가능성은 매우 높음
 - * "자체 기술-제품 개발 계획이 라이드헤일링 사업의 강력한 경쟁우위가 될 수 있다"라고 언급 (Times of India 외)

▣ 레거시 기업과 달리 서비스 지향의 제품화 능력이 Ola의 강점이 될 것으로 예상됨

- 공유 모빌리티 사업 경험을 기반으로 인도 시장에 잠재된 다양한 수요를 충족하는 제품 개발
 - 공유 모빌리티 서비스(Ola Cabs)에서 인도 시장에 대한 풍부한 경험을 축적하였으며, 이를 기반으로 제품을 기획·제조(Ola Electric)하여 차별화된 경쟁력을 갖출 수 있음
- 다만 하드웨어 양산 경험 부족, 서비스 사업 부문의 수익성 악화 등은 위험 요소임
 - 하드웨어 양산 경험이 부족하므로 글로벌 수준의 품질* 확보에는 시일이 걸릴 수 있으며, 특히 전기차(E4W) 양산에 요구되는 소재·부품 공급망 관리 역량 축적이 필요함
 - * '22.3월 푸네에서 Ola Electric의 E2W 화재 사고 발생 이후 4월 1.4만대를 자발적으로 리콜 (Reuters 外)
 - 최근 일부 서비스 사업의 성과가 부진한 것과 관련하여 서비스 부문의 수익 악화가 제조 부문인 Ola Electric의 성장에 영향을 줄 수 있다는 우려도 제기됨
 - * 음식 배달(Ola cafe, Foodpanda india, Ola dash), 공유 키친(Ola foods), 중고차(Ola Cars) 사업을 종료

▣ Ola의 성장은 모빌리티 신흥 시장으로 주목받는 인도의 잠재력을 암시하는 사례

- (공급) 글로벌 기업들의 탈 중국 추세를 기회로 인도 정부는 미래의 제조국가로 발돋움을 희망
 - 중국 소비자들의 자국 브랜드 선호와 중국 정부의 외국 기업 배타적 산업육성 등으로 인해, 글로벌 기업들이 최근 중국 외 거대 신흥 시장으로서 인도에 관심
 - 인도 정부는 FAME, ACC PLI과 같은 'Make in India' 기조를 바탕으로 국내 전기차 수요를 늘리고, 자국 기업 지원과 글로벌 기업 유치를 병행하여 향후 글로벌 전기차 산업의 중심이 되려 함
- (소비) 국민 소득 증가, 안정적인 인구 증가율에 힘입어 인도의 모빌리티 수요가 급증할 전망
 - 인도의 '23년 GDP 성장 전망률은 6.9%로 매우 높고 '27년 경 독일·일본을 제치고 세계 3위의 경제 대국이 될 것으로 예측됨에 따라 자동차 소유(motorization) 비율이 급증할 전망
 - '20년 기준 인도의 중위 연령은 28.7세로 젊은 층의 비중이 높고 비교적 안정적인 인구 증가세가 유지되고 있어 모빌리티 신규 수요도 지속적으로 증가할 것으로 예상
 - * 인도의 '21년 인구성장률은 0.8%로 중국(0.1%)의 8배(World Bank)
- (환경) 국제사회가 인도의 경제력에 걸맞은 대기오염 저감 동참 요구
 - 인도 내부적으로 대기오염 관련 연간 사망자가 100만명에 달할 정도로 심각한 문제이며, 대외적으로는 경제 수준이 높아지면서 국제사회의 탄소배출 저감 노력에 동참해야 하는 상황
 - * '21년 인도 연평균 초미세먼지 농도 PM2.5는 세계 5위(58 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)로 WHO 가이드 라인의 11.6배, 서울의 3배(IQAir), '19년 대기오염으로 인한 사망자 수는 중국에 이은 2위(98만명)임(IHME)
- 거대 신흥 시장의 중심축이 인도·아세안 등지로 옮겨가는 가운데, Ola의 사례는 모빌리티 부문의 수요·제조 양 측면에서 인도의 성장 가능성을 암시하고 있음