Lyft · LYFT

인센티브로 방어한 외형, AV 해자의 한계

시가총액	현재주가	52주 범위	12M 수익률
$6.5B	**$17.09**	**$12.46 - $25.54**	**-22.5**

01 SUMMARY

총예약액 $5.6B

총 예약액 $5.6B(YoY 17%)와 조정 EBITDA $204M(YoY 47%)은 회사 제시 기준 역대 최고치를 경신했으나, 3분기 GAAP 매출액은 미공시되어 Yahoo 컨센서스(당분기 매출 $1,921M, EPS $0.21)와의 정량 비교는 제한적. 공시 기준 최근 12개 분기 매출은 2023-Q3 $1,158M에서 2026-Q2 $1,844M까지 성장해 왔으며, 이번 분기 승차 건수 역시 2억 7,350만 건(YoY 10%)으로 외형 확장 흐름 유지. 경영진은 운전자 근무 시간 최고치 경신과 북미 시장 승차 가속화를 핵심 성과로 강조.

02 KEY POINTS

마케팅비 급증과 AV 오프밸런스 의존

보험 비용 절감분을 승객 인센티브와 마케팅에 재투자하면서 판매·마케팅(S&M) 지출이 가파르게 증가하는 구조적 긴장 노출. 같은 소프트웨어 업종 피어(SSNC OPM 24.6%, PAYX 38.0%, ADSK 29.3%)가 두 자릿수 중후반 영업이익률을 유지하는 반면, 리프트는 공시 기준 영업이익률이 2026-Q2 2.6% 및 과거 적자를 오가는 저마진 상태 지속. 차기 분기 공시의 GAAP 판매관리비 절대액과 영업이익률 개선 여부 확인 필요.

회사는 글로벌 AV 플랫폼 도약을 공언하지만, 실제 AV 관련 인프라 및 차량 투자는 대차대조표 밖(off-balance-sheet) 조달에 전적으로 의존. 웨이모·바이두 등 외부 파트너십 중심 구조는 초기 자본 지출을 억제하나, 독점적 기술과 플릿 자산을 보유하지 못한 플랫폼으로서의 장기 수수료 방어력 시험대. 연말 내슈빌 웨이모 운행 규모 확대 및 2027년 런던 바이두 상용화 전환 일정이 검증 잣대.

03 FINANCIALS & RISK

마진 방어와 인센티브

12개월 누적 자유현금흐름이 5분기 연속 $1B를 상회하고 연간 약 $500M 자사주 매입을 진행 중이나, 본업의 수익성은 보험 비용 절감 레버리지에 크게 의존하는 양상. Q&A에서는 인센티브 급증의 지속 가능성에 대한 질문이 집중되었으며, CFO 마이클 브라우스는 보험 원가 개선분을 활용한 고효율 투자라고 방어. 주가는 1년 기준 -11.2% 하락 후 1개월 13.2% 반등해 52주 중간인 $17.84에 머물고 있으며, 과거 2025년 대규모 순이익 왜곡으로 형성된 PER 2.4배는 정상화 필요. 2027년 보험 계약 갱신 시 올해 수준의 추가 절감 효과가 사라질 경우 승객 인센티브를 줄이지 않고 GAAP 흑자 기조를 방어할 방안은 미제시.

MARKET & STOCK DATA

시가총액	**$6.5B**
발행주식수	**378,540,249**
유동비율	**92.8**
52주 최고	**$25.54**
52주 최저	**$12.46**
거래액(60일, $M)	**$177M**
기관 보유율	

OWNERSHIP

PERFORMANCE

1M	**+9.6**
3M	**-2.1**
12M	**-22.5**
YTD	**-11.8**

VALUATION

PER (FY26E)	**7.9배**
PBR (FY26E)	**2.2배**
EV/EBITDA	**-**
배당수익률	**-**

PRICE TREND · 12M

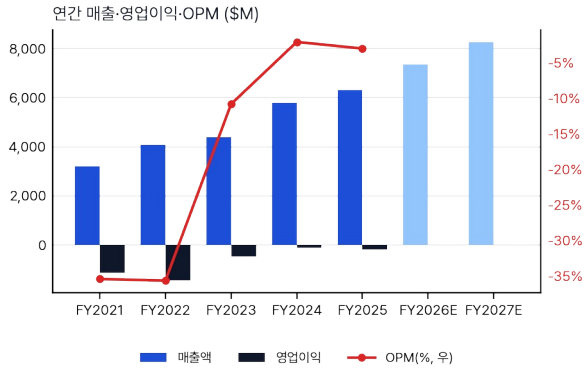


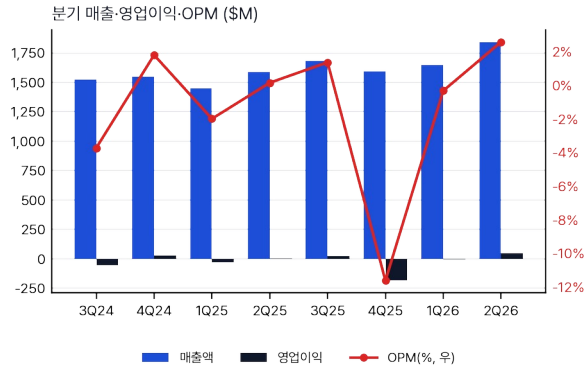
회계연도	매출액	영업이익	OPM	순이익	NPM	PER	ROE	PBR	EV/EBITDA
	($M)	($M)	(%)	($M)	(%)	(배)	(%)	(배)	(배)
FY2023	4,404	-476	-10.8	-340	-7.7	-	-	-	-
FY2024	5,786	-119	-2.1	23	0.4	-	-	-	-
FY2025	6,316	-188	-3.0	2,844	45.0	-	-	-	-
FY2026E	7,362	-	-	-	-	30.6	-	-	-
FY2027E	8,276	-	-	-	-	17.6	-	-	-

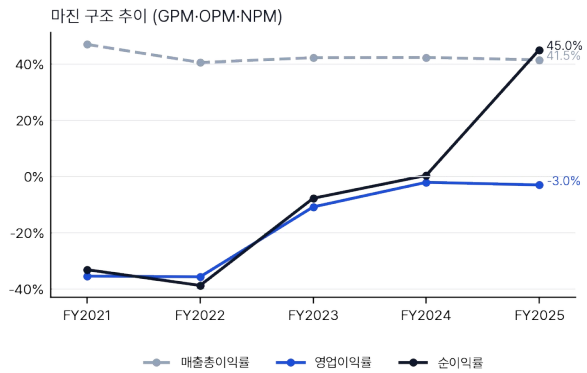
APPENDIX · AFTERULE RESEARCH

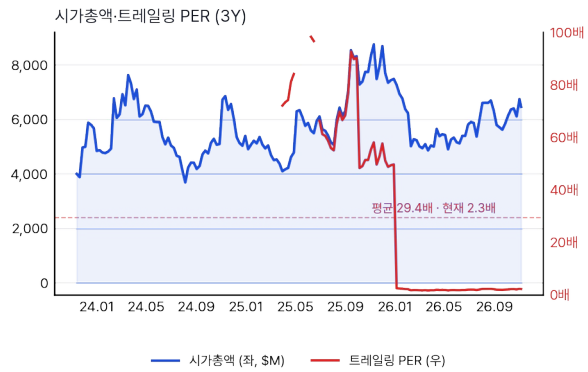
Lyft (LYFT) 부록 — 재무 차트 · 분기·연간 실적 · 재무상태·현금흐름 · Q&A 전문 요약

01 FINANCIAL CHARTS









자료: 회사 자료(DART/SEC), 증권사·Yahoo 컨센서스(E, 연한 막대), Afterule Research

02 QUARTERLY & ANNUAL RESULTS

(백만달러, %)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	FY22	FY23	FY24	FY25	FY26E	FY27E
매출액	**1,450**	**1,588**	**1,685**	**1,593**	**1,650**	**1,844**	**4,095**	**4,404**	**5,786**	**6,316**	***7,362***	***8,276***
YoY	+13.5	+10.6	+10.7	+2.7	+13.8	+16.1	+27.6	+7.5	+31.4	+9.2	*+16.6*	*+12.4*
QoQ	-6.5	+9.5	+6.1	-5.5	+3.6	+11.7	-	-	-	-	-	-
영업이익	**-29**	**2**	**23**	**-185**	**-5**	**48**	**-1,459**	**-476**	**-119**	**-188**	**-**	**-**
YoY	적지	흑전	흑전	적전	적지	+1857.4	적지	적지	적지	적지	-	-
QoQ	적전	흑전	+848.7	적전	적지	흑전	-	-	-	-	-	-
OPM	-2.0	0.2	1.4	-11.6	-0.3	2.6	-35.6	-10.8	-2.1	-3.0	-	-
순이익	**3**	**40**	**46**	**2,755**	**14**	**50**	**-1,585**	**-340**	**23**	**2,844**	**-**	**-**
YoY	흑전	+704.0	흑전	+4363.0	+455.1	+24.8	적지	적지	흑전	+12382.5	-	-
QoQ	-95.8	+1470.5	+14.3	+5879.6	-99.5	+252.9	-	-	-	-	-	-
NPM	0.2	2.5	2.7	173.0	0.9	2.7	-38.7	-7.7	0.4	45.0	-	-

자료: 회사 자료(DART/SEC), Afterule Research — 미국 4분기는 연간−(1~3분기) 도출, YoY/QoQ % · P: 회사 발표 잠정치(컨콜 기준, 정식 공시 반영 전) · E: 증권사 평균 전망 (Yahoo 컨센서스, 순이익=EPS×주식수, 투자의견 아님)

03 BALANCE SHEET & CASH FLOW

(백만달러, %)	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25
자산총계	4,824	4,556	4,564	5,435	9,030
부채총계	3,368	4,168	4,023	4,668	5,757
자본총계	1,409	389	542	767	3,274
부채비율(%)	239.1	1,072.3	742.9	608.6	175.9
영업활동현금흐름	-102	-237	-98	850	1,168
투자활동현금흐름	267	186	600	-518	407
재무활동현금흐름	-72	-88	-122	-156	-686

자료: 회사 자료(DART/SEC), Afterule Research — 연간 실적치(추정치 없음), 부채비율 = 부채총계 ÷ 자본총계

03 Q&A

Q1. 도어대시와의 협력 프로그램인 리프트 고의 성공 측정 지표 및 단위 경제학적 측면에 대해 질의. (골드만삭스)

A. 도어대시와 2년 3일간의 파트너십을 발전시켜 8% 캐시백을 제공하는 리프트 고를 출시했으며 이미 수십만 명이 계정을 연동한 상태. 단기적 영향은 4분기 가이던스에 반영 완료. 장기적으로 더욱 효율적인 고객 유치 및 이용 빈도 확대를 이끄는 핵심 도구로 활용할 계획.

Q2. 판매마케팅 비용 증가에 따른 북미 및 신규 사업 배분 현황과 인센티브의 지속 가능성 질의. (RBC 캐피털 마켓)

A. 장기 예약 성장과 조정 EBITDA 마진 확대를 목표로 효율성이 검증된 인센티브 투자를 적극 집행 중. 보험 비용 곡선 개선을 통해 매출원가 레버리지를 창출하며 경쟁사 대비 4~6분 빠른 픽업 속도를 바탕으로 투자 효과 극대화 추구.

Q3. 3분기 북미 승차 건수 가속화 요인과 4분기 및 향후 차량 이용 건수의 성장 추세 전망 질의. (TD Cowen)

A. 3분기 이용 건수는 전년 대비 10% 증가한 2억 7,350만 건으로 북미에서 3분기 연속 가속화 달성. 운전자 근무 시간 사상 최고치와 도착 시간 단축, 전기자전거 호조 및 파트너십 운행 건수 최대치 달성이 복합적으로 작용한 결과로 평가.

Q4. 오스틴 등 자율주행차 시장 진출 영향과 주요 파트너십 중심의 AV 상용화 전략 방향 질의. (Bernstein)

A. 오스틴 내 AV 영향은 전체 규모상 미미하며 AV가 도입된 시장에서도 기존 서비스 수요 증가와 함께 자사 성장은 지속 확인. 웨이모와 내슈빌에서 80,000제곱피트 규모의 시설을 기반으로 플릿 관리 및 마켓플레이스를 결합 중이며 연말까지 차량 규모를 확대할 계획.

Q5. 4분기 북미 승차 수 가속화의 세부 동인과 향후 보험 비용 갱신 및 마진 조율 방안 질의. (MoffettNathanson)

A. 10월 보험 갱신 결과 업계 평균을 크게 밑돌며 안정적 레버리지를 확보한 상태. 승차 수의 경우 캐나다에서 2배 이상 증가하고 토론토가 핵심 시장으로 부상했으며 미국 저밀도 시장에서도 두 자릿수 성장을 기록하며 4분기에도 가속화 추세 지속 전망.

Q6. 2027년을 향한 총 예약액의 성장 동력과 프리미엄, 해외 사업 및 AV의 역할에 대해 질의. (오펜하이머)

A. 3분기 총 예약액 56억 달러 및 조정 EBITDA 마진 확대를 바탕으로 알코브와 리프트 고가 핵심 성장 동력으로 작용할 전망. FREENOW 통합과 앱 로밍 제공 등 글로벌 확장과 함께 내슈빌 웨이모 파트너십의 공항 서비스 확대 등 AV 부문 성과 기대.

Q7. 최근 시장 점유율 확대 추세와 경쟁 환경의 변화 및 유가 상승에 따른 영향에 대해 질의. (울프 리서치)

A. 점유율 확대는 요금 상한제와 로열티 프로그램을 통한 운전자 근무 시간 사상 최고치 달성 등 장기적 고객 중심 전략의 결실. 유가 관련 운전자 지원 프로그램으로 약 2,000만 달러의 비용을 절감시켰으며 3분기 실적에 미친 직접적 부정적 영향은 제한적으로 판단.

Q8. 운전자와 승객 인센티브 간의 균형 유지 방식 및 런던 자율주행 시장 경쟁 전망에 대해 질의. (웰스파고)

A. 운전자 공급은 지속 가능 프로그램 덕분에 사상 최고 근무 시간을 기록하며 안정적이므로 승객 인센티브에 집중 투자 집행. 런던에서는 바이두 RT6 차량을 활용해 플릿 관리와 기술 지원 및 규제 대응 역할을 수행하며 내년 상용 서비스 투입 목표.

Q9. 자율주행 인프라 구축 관련 자본적 지출 규모와 유럽 내 지정학적 리스크 영향에 대해 질의. (트루이스트)

A. 5분기 연속 12개월 누적 자유 현금흐름 10억 달러 이상을 창출 중이므로 현재 AV 자본 요구는 대차대조표 밖과 자체 현금흐름 내에서 충당 가능. 유럽 내 정세 불안이나 소요 사태가 당사 사업에 미치는 중요한 영향은 없는 것으로 파악.

Q10. 마이크로모빌리티 계절성과 프리미엄 전환 및 단가 변동 속 미국 내 1회 승차당 예약액 전망 질의. (Jefferies)

A. 4분기 자전거·스쿠터 비중 감소라는 계절적 요인과 프리미엄 모드 확대로 인해 1회 승차당 예약액은 긍정적 흐름 예상. 유럽의 경우 승차당 예약액이 미국보다 높은 편이며 20달러 수준의 미국 운행이 유럽에서는 약 25~30달러(25유로)로 전환되는 특성 제시.

본 부록은 실적 발표 컨퍼런스콜 전문과 Afterule 재무 데이터를 근거로 AI가 정리한 정보이며, 투자의견·목표주가를 포함하지 않습니다. 투자 판단의 근거로 사용될 수 없습니다.