

기술분석보고서 경기관련소비재

씨티알모빌리티(308170)

- 요약
- 기업현황
- 시장동향
- 기술분석
- 재무분석
- 주요 변동사항 및 전망

작성기관 나이스평가정보(주) 작성자 민충기 연구원

[YouTube 요약 영상 보러가기](#)

- 본 보고서는 투자 의사결정을 위한 참고용으로만 제공되는 것이므로, 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 보고서를 활용한 어떠한 의사결정에 대해서도 본회와 작성기관은 일체의 책임을 지지 않습니다.
- 본 보고서의 요약영상은 유튜브로도 시청 가능하며, 영상편집 일정에 따라 현재 시점에서 미공개 상태일 수 있습니다.
- 텔레그램에서 “한국IR협의회” 채널을 추가하시면 매주 보고서 발간 소식을 안내 받으실 수 있습니다.
- 본 보고서에 대한 자세한 문의는 작성기관(TEL.02-2124-6822)로 연락하여 주시기 바랍니다.

씨티알모빌리티(308170)

전동화 부품 전환을 가속하는 구동·현가 핵심 부품 전문기업

기업정보(2026.07.06 기준)

대표자	강상우, 최재흔
설립일자	1994.01
상장일자	2019.11
기업규모	중견기업
업종분류	그 외 자동차용 신품 부품 제조업
주요제품	자동차부품(이너레이스, 오디 클러치보스 등)

시세정보(2026.07.06 기준)

현재가(원)	3,225
액면가(원)	500
시가총액(억 원)	288
발행주식수	8,610,000
52주 최고가(원)	10,200
52주 최저가(원)	2,900
외국인지분율	1.79
주요주주	강상우, 정약규 외 3인

■ 구동·현가 중심 자동차 부품 전문기업

씨티알모빌리티(이하 동사)는 자동차용 구동장치와 현가장치를 생산·납품하는 자동차 부품 전문기업으로, 울산·대구·서산 공장과 종속회사 씨티알에코포징의 밀양공장을 기반으로 생산체계를 운영하고 있는 것으로 확인된다. 주요 제품은 로터샤프트, 이너레이스, 오디 클러치보스, 볼스크류, 프로펠라샤프트, 엑슬, 컨트롤 암 등으로 구성되어 있다. 2026년 1분기 연결 기준 매출은 1,095억 원이며, 구동부품과 현가부품이 각각 59.73%, 41.26%의 비중을 차지하고 있어 핵심 사업 중심의 매출 구조를 보유한 것으로 판단된다.

■ 전동화 전환 대응형 제품 포트폴리오 확보

동사는 기존 내연기관 및 변속기 부품 기반 위에 볼스크류, EV 샤프트 로터, 제동·현가용 전동화 부품으로 사업 적용 범위를 확대하고 있는 것으로 파악된다. 특히 볼스크류는 회전운동을 직선운동으로 전환하는 고효율 동력전달 부품으로, 전동 조향·제동·현가 시스템의 핵심 부품으로 활용 가능성이 높다. 이에 따라 동사는 완성차 전동화 전환과 친환경차 확대 흐름 속에서 기존 고객 기반을 유지하면서 신규 제품 적용 영역을 확장할 수 있는 기반을 갖춘 것으로 평가된다.

■ 고객 밀착 공급망과 연구개발 기반 성장성

동사는 현대자동차, 현대모비스, 현대트랜시스, 기아자동차, 현대위아 등 주요 고객사의 생산공장으로 직접 공급하는 B2B 납품 구조를 보유하고 있다. 서산·울산 등 고객 생산거점 인근에 생산라인과 물류 기반을 확보하고 있어 납기 대응력에서 경쟁력을 보유한 것으로 판단된다. 또한 2026년 1분기 연구개발비 15억 원, 매출액 대비 1.40% 수준의 연구개발 투자를 지속하고 있으며, EV·HEV 부품과 전동화 시스템 부품 개발을 통해 미래차 시장 대응력을 강화하고 있는 것으로 파악된다. 아울러 지속적인 연구개발 투자와 전동화 핵심부품 기술 축적을 바탕으로 미래차 시장에서의 경쟁력을 강화하며 안정적인 성장 기반을 확보할 것으로 기대된다.

요약 투자지표 (K-IFRS 연결 기준)

	매출액 (억 원)	증감 (%)	영업이익 (억 원)	이익률 (%)	순이익 (억 원)	이익률 (%)	ROE (%)	ROA (%)	부채비율 (%)	EPS (원)	BPS (원)	PER (배)	PBR (배)
2023	4,441.7	4.98	5.2	0.12	-169.1	-3.81	-17.90	-5.67	250.28	-1,964	9,884	-6.26	1.24
2024	4,322.7	-2.68	39.2	0.91	-166.1	-3.84	-21.20	-5.61	314.05	-1,929	8,310	-3.07	0.71
2025	4,614.6	6.75	58.1	1.26	-32.3	-0.70	-4.07	-0.97	283.59	-375	10,128	-18.17	0.67

기업경쟁력

고객 밀착형 공급 기반

- 현대자동차그룹 및 주요 자동차 부품사 중심의 납품 기반 확보
- 울산·대구·서산·밀양 생산거점 기반의 안정적 공급망 운영
- 생산공장에서 고객사 생산공장으로 직접 납품하는 B2B 공급 구조 확보
- 20년 이상 현대·기아자동차 우수협력사 지위 유지 기반의 대고객 신뢰 확보

전동화 대응 기술 기반

- 볼스크류, EV 샤프트 로터, IDAS Ball Screw 등 미래차 핵심 부품 개발 확대
- EV 2단 변속기, 전동화 제동장치, EMB, EV 디스커넥터 등 연구개발 과제 추진
- 로터리 스웨이징, 단조, 정밀가공, 조립 자동화 등 제조기술 축적

핵심 기술 및 적용제품

구동부품 정밀가공 기술

- 로터샤프트, 이너레이스, 오디 클러치보스, 프로펠라샤프트, 드라이브샤프트 등 동력전달 부품 제조 역량 확보

<자동차 핵심부품 정밀가공>



전동화용 볼스크류 기술

- 조향·제동·현가·파워트레인 전동화에 적용 가능한 볼스크류 양산화 및 측정·조립 공정 기술 보유

<볼스크류 정밀가공>



시장경쟁력

국내 자동차 생산 회복 수혜

- KAMA 기준 2026년 국내 자동차 생산은 전년 대비 1.2% 증가한 413만 대로 전망되어 부품 수요 회복 기반 형성

글로벌 전동화 시장 확장

- IEA 기준 2026년 글로벌 전기차 판매는 2,300만 대, 전체 자동차 판매의 약 28% 수준으로 전망되어 전동화 부품 수요 확대 기대

자동차 부품 시장 성장성

- 글로벌 자동차 부품 시장은 2024년 6,298억 달러에서 2030년 9,294억 달러로 성장할 전망이며, 전동화·경량화 부품 수요가 성장 동력으로 작용

I. 기업 현황

구동·현가 부품 기반 전동화 부품 전문기업

동사는 자동차 구동부품과 현가부품을 핵심 사업으로 영위하며, 주요 고객사의 완성차 생산체계와 연계된 안정적인 공급 기반을 보유하고 있다. 최근에는 볼스크류, EV 샤프트 로터, 제동·현가용 전동화 부품 개발을 통해 전기차와 친환경차 시장 대응력을 강화하고 있는 것으로 판단된다.

■ 기업 개요 및 주요 연혁

동사는 1994년 설립 이후 자동차 정밀가공 부품을 중심으로 사업 기반을 구축해 온 기업으로, 2014년 서산공장 설립과 2017년 대구공장 준공을 통해 생산거점을 확대하였다. 2018년 울산공장 볼스크류 라인 구축과 IATF 16949 인증 취득을 통해 자동차 부품 품질관리 및 전동화 부품 대응 기반을 강화한 것으로 파악된다. 이후 2019년 유가증권시장 상장을 통해 자본시장에 진입하였고, 2022년 씨티알에코포징 설립 및 센트랄디티에스 흡수합병을 통해 구동·현가 부품 중심의 사업 구조를 정비하였다. 2023년 씨티알모빌리티로 사명을 변경하며 미래 모빌리티 부품 기업으로의 정체성을 강화해 온 것으로 판단된다.

그림 1. 주요 연혁



자료: 동사 사업보고서(2025.12.), 분기보고서(2026.03.), NICE평가정보(주) 재가공

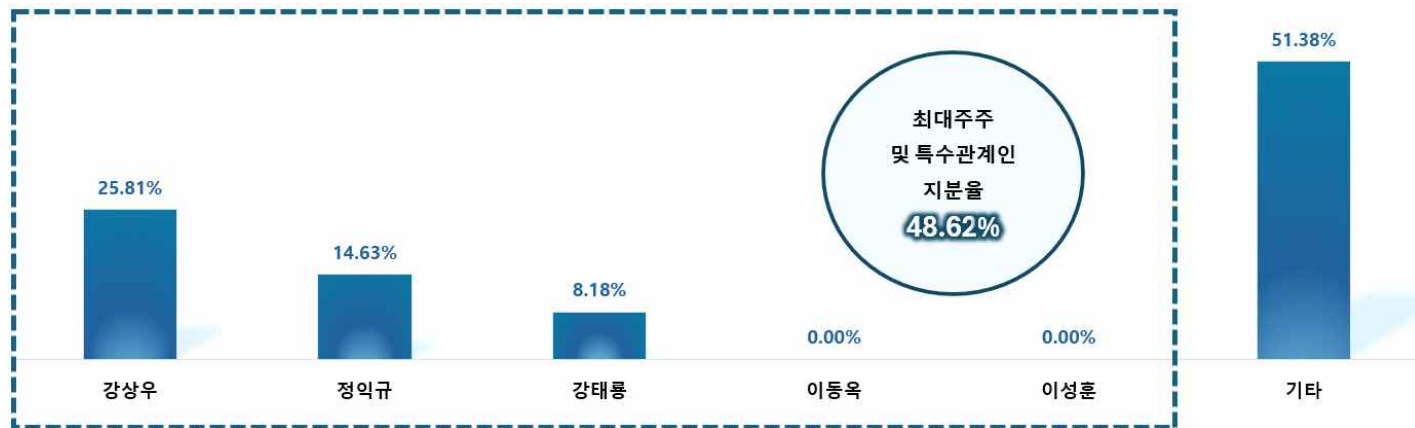
■ 대표이사 주요 이력

동사는 2026년 6월 18일 추가 변동사항 기준 강상우, 최재훈 각자대표 체제로 전환된 것으로 확인된다. 강상우 대표이사는 최대주주이자 씨티알홀딩스 대표이사 경력을 보유하고 있어 그룹 차원의 전략 방향과 동사의 사업 운영을 연계할 수 있는 역량을 갖춘 것으로 판단된다. 최재훈 대표이사는 씨티알모빌리티 대표이사로 신규 선임되어 운영 전문성과 실행 중심 경영을 보완하는 역할을 수행할 것으로 파악된다. 이에 따라 동사는 오너십 기반의 중장기 전략 추진력과 전문경영인 중심의 사업 실행력을 함께 확보한 각자대표 체제를 구축한 것으로 평가된다.

■ 주주 현황

동사의 2026년 3월 31일 기준 최대주주는 강상우로, 보통주 2,222,410주와 지분율 25.81%를 보유하고 있다. 특수관계인으로는 정익규 1,259,500주(14.63%), 강태룡 704,360주(8.18%), 이동욱 430주(0.00%), 이성훈 390주(0.00%)가 확인된다. 최대주주 및 특수관계인의 합산 보유주식수는 4,187,090주, 지분율 48.63%로 나타나며, 최대주주 중심의 안정적인 지배구조가 형성되어 있는 것으로 판단된다.

그림 2. 주주 현황



자료: 동사 사업보고서(2025.12.), 분기보고서(2026.03.), NICE평가정보(주) 재가공

■ 사업 분야

표 1. 주요 사업 분야

매출유형	품목	제품 설명
구동부문	Shaft Rotor, Inner Race, OD Clutch Boss, Ball Screw, Propeller Shaft, Drive Shaft 등	자동차 엔진·변속기 및 동력전달 계통에 적용되는 정밀가공 부품 제조·납품
현가부문	Axle, Control Arm 등	차체의 상하·좌우 움직임을 제어하는 현가계 부품 제조·납품
기타	기타 부품 및 관련 매출	주요 자동차 부품 외 기타 부품 및 연결 조정 포함

자료: 동사 사업보고서(2025.12.), 분기보고서(2026.03.), NICE평가정보(주) 재가공

구동부문은 동사의 핵심 매출 기반으로, 2026년 1분기 연결 기준 매출 654억 원, 비중 59.73%를 차지하고 있다. 주요 제품은 로터샤프트, inner 레이스, 오디 클러치보스, 볼스크류, 프로펠러샤프트, 드라이브샤프트 등으로 구성되며, 엔진·변속기 및 동력전달 계통에 적용되는 정밀가공 부품 중심의 사업구조를 보유하고 있다. 동사는 현대모비스, 현대트랜시스, 현대위아, 현대자동차 등 주요 고객사의 생산계획에 대응하는 직접 납품 구조를 운영하고 있으며, 제품 사양 변경과 전동화 부품 전환에 맞춘 기술 대응력이 경쟁력으로 작용하고 있는 것으로 판단된다.

현가부문은 엑슬과 컨트롤 암 등을 중심으로 구성되며, 2026년 1분기 연결 기준 매출 452억 원, 비중 41.26%를 차지하고 있다. 해당 부문은 차량의 주행 안정성, 승차감, 조향 응답성에 직접 영향을 미치는 부품군으로, 완성차 업체의 품질 요구 수준이 높은 분야에 해당한다. 종속회사 씨티알에코포징이 보유한 알루미늄 단조 기반 컨트롤 암 생산 역량은 경량화 및 친환경차 대응 측면에서 의미가 있으며, 동사의 구동부품과 함께 통합적인 새시·동력전달 부품 포트폴리오를 구성하는 핵심 사업으로 평가된다. 향후 성장성이 기대된다.

씨티알모빌리티(308170)

그림 3. 구동부분 주요 품목(하이브리드 로터 아세이, 엔진클러치 리테이너, 프로펠러 샤프트 아세이)



자료: 동사 홈페이지

그림 4. 현가부분 주요 품목(로워 컨트롤 암, 어퍼 컨트롤 암, 텐션 링크)



자료: 동사 홈페이지

최근 사업동향을 보면, 동사는 전동화 부품 중심으로 연구개발 방향을 정렬하고 있는 것으로 파악된다. 분기보고서상 향후 연구개발 계획에는 EV 2단 변속기 액추에이터용 볼스크류, 전동화 제동장치용 볼스크류, EMB 드림·캘리퍼용 볼스크류, EV 디스커넥터용 IDAS 볼스크류 등이 포함되어 있다. 이는 기존 구동·현가 부품 중심 사업에서 전동화 액추에이터와 제동 시스템 핵심부품으로 적용 범위를 넓히는 전략으로 판단된다. 특히, 차세대 전기차의 구동·제동 시스템 고도화에 필요한 핵심 정밀부품 개발을 확대함으로써 미래차 시장에서의 기술 경쟁력 확보에 주력하고 있는 것으로 판단된다. 이를 바탕으로 전동화 부품의 적용 차종 및 고객사를 점진적으로 확대하며 중장기 성장 기반을 강화할 것으로 기대된다.

향후 사업동향 측면에서는 국내 자동차 생산 회복과 글로벌 친환경차 수요 확대가 동사의 성장 기반으로 작용할 것으로 전망된다. KAMA는 2026년 국내 자동차 내수, 수출, 생산이 모두 증가 전환할 것으로 전망하고 있으며, IEA는 글로벌 전기차 판매가 2026년에도 확대될 것으로 제시하고 있다. 동사는 현대차그룹과 자동차 부품사 중심의 고객 기반을 보유하고 있어, 완성차 전동화 투자와 부품 국산화 수요가 확대될 경우 볼스크류, EV 샤프트 로터, 전동화 제동·현가 부품 중심의 신규 적용 기회가 확대될 수 있을 것으로 판단된다. 아울러 전기차의 고성능화와 전자식 제동 시스템(EMB) 등 차세대 새시 기술의 적용 확대는 동사가 개발 중인 전동화 핵심부품의 수요 증가로 이어질 가능성이 높다. 이에 따라 기존 자동차 부품 사업의 안정적인 수익 기반을 유지하는 동시에 전동화 부품 비중을 확대하며 중장기 성장동력을 확보할 것으로 기대된다.

II. 시장 동향

전동화 전환이 견인하는 구동·현가 부품 시장

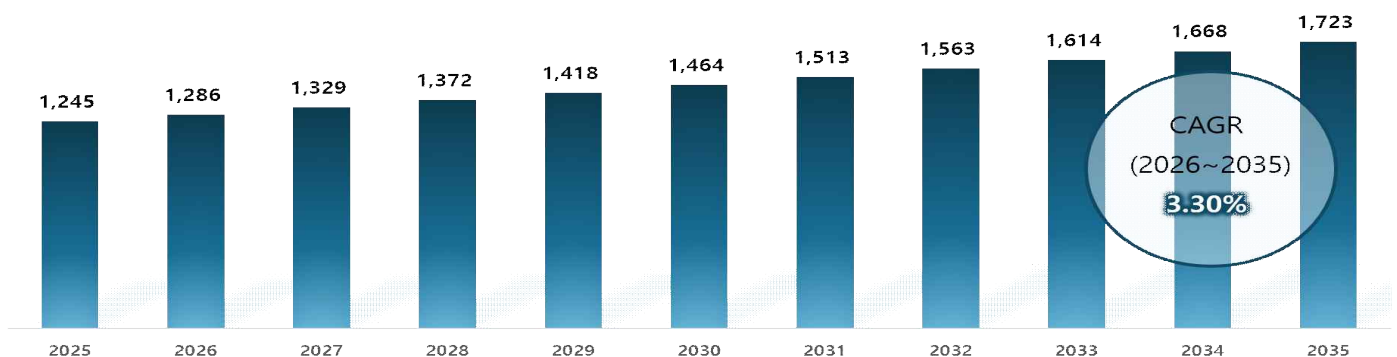
동사의 목표시장은 기존 구동·현가 부품 수요와 EV·HEV 전동화 부품 수요가 동시에 존재하는 시장으로 판단된다. 완성차 생산 회복, 친환경차 수출 확대, 전동화 액추에이터 적용 증가가 결합되면서 동사의 볼스크류 및 정밀가공 부품 적용 범위는 중장기적으로 확대될 가능성이 있다.

■ 국내외 시장 규모 및 성장률

국내 목표시장은 완성차 생산 회복과 친환경차 수요 확대를 기반으로 안정적인 성장 흐름을 보일 것으로 전망된다. 한국자동차모빌리티산업협회(KAMA)는 2026년 국내 자동차 내수를 169만 대, 수출을 275만 대, 생산을 413만 대로 전망하고 있으며, 이는 각각 전년 대비 0.8%, 1.1%, 1.2% 증가한 수준이다. 또한, Expert Market Research, 「South Korea Auto Parts Manufacturing Market」 통계자료(2025)에 따르면, 국내 자동차 부품 제조 시장은 2025년 약 1,245억 달러 규모로 평가되며, 2026년부터 2035년까지 연평균 3.30% 성장해 2035년 약 1,723억 달러에 이를 것으로 제시된다. 이에 따라 동사는 국내 완성차 생산 회복과 부품 국산화·전동화 수요 확대에 따른 사업 기회를 확보할 수 있을 것으로 판단된다.

그림 5. 국내 자동차 부품 제조 시장 규모 및 전망

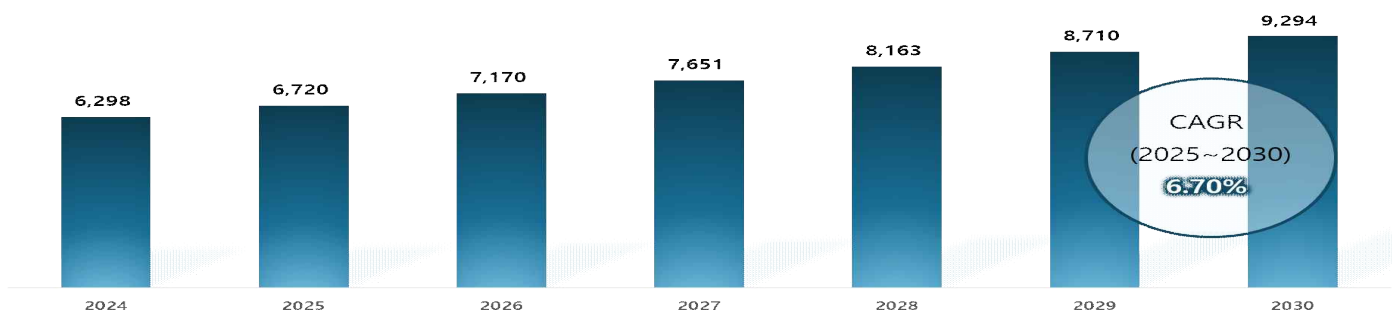
(단위: 억 달러)



자료: Expert Market Research, 「South Korea Auto Parts Manufacturing Market」 통계자료(2025), NICE평가정보(주) 재가공

그림 6. 글로벌 자동차 부품 시장 규모 및 전망

(단위: 억 달러)



자료: TechSci Research, 「Automotive Parts and Components Market」 통계자료(2025), NICE평가정보(주) 재가공

씨티알모빌리티(308170)

글로벌 목표시장은 자동차 부품 시장의 구조적 성장과 전기차 전환 확대가 동시에 진행되는 시장으로 판단된다. TechSci Research, 「Automotive Parts and Components Market」 통계자료(2025)에 따르면, 글로벌 자동차 부품 및 컴포넌트 시장은 2024년 6,298억 달러에서 2030년 9,294억 달러로 성장할 것으로 전망되며, 2025~2030년 CAGR은 6.70%로 제시된다. 동사의 볼스크류, EV 샤프트 로터, EMB·IDAS 관련 연구개발 과제는 이러한 글로벌 전동화 시장 확장과 연계될 수 있는 기술 기반으로 평가된다.

■ 시장 구조 및 산업동향

자동차 부품 산업은 완성차 업체와 부품사가 수직적 공급망을 형성하는 B2B 중심 산업으로, 양산 품질, 납기 대응력, 원가 경쟁력, 설계·개발 참여 역량이 핵심 경쟁요소로 작용하고 있다. 최근 시장은 내연기관 중심 부품에서 전동화, 경량화, 전자제어 기반 부품으로 전환되고 있으며, 완성차 업체는 부품사의 개발 단계 참여와 신속한 품질 대응을 더욱 중시하는 흐름을 보이고 있다. 이에 따라 동사와 같이 기존 완성차 공급망과 전동화 부품 개발 역량을 함께 보유한 업체는 시장 전환 과정에서 신규 수주 기회를 확보할 가능성이 있는 것으로 판단된다.

■ 기술 개발 및 경쟁 환경

자동차 부품 산업은 완성차 개발 초기 단계부터 부품 설계, 검증, 양산 품질 확보가 요구되는 기술집약적 산업이다. 특히 구동·현가 부품은 차량의 동력전달 효율, 주행 안정성, 승차감, 안전성에 직접적인 영향을 미치므로 고정밀 가공, 소재 경량화, 내구 신뢰성 확보가 중요하다. 최근에는 전동화 시스템 확산으로 유압식 장치의 전동화가 진행되며, 모터와 동력전달 부품의 소형화·고효율화가 핵심 기술 과제로 부각되고 있다.

글로벌 경쟁 동향은 완성차 전동화 전략에 맞춰 e-엑슬, 전동 브레이크, 전동 조향, 배터리 주변부품, 경량 새시부품 중심으로 재편되고 있다. 글로벌 대형 부품사는 완성차 업체와 공동개발 체계를 확대하며 통합 모듈 공급 역량을 강화하고 있고, 부품 단위 경쟁보다 시스템 단위 공급 역량이 중요해지는 흐름이 나타나고 있다. 이 과정에서 볼스크류와 같은 고효율 동력전달 부품은 제동, 조향, 현가, 변속기 액추에이터 등 다양한 전동화 시스템으로 적용 가능성이 확대되고 있다.

국내 경쟁 구조는 현대차그룹 공급망을 중심으로 한 1차 협력사와 전문 부품사가 제품군별로 경쟁하는 구조로 형성되어 있다. 구동 및 현가 부품 분야에서는 완성차 계열 부품사와 독립 부품사의 기술·가격·공급 대응 경쟁이 병행되고 있으며, 미래차 전환에 따라 전동화 부품 국산화와 품질 신뢰성이 중요한 평가 기준으로 작용할 가능성이 높다. 동사는 현대차그룹 및 주요 부품사와 장기 거래 기반을 보유하고 있어, 신규 전동화 부품 수주와 기존 제품 고도화를 병행하는 전략이 유효할 것으로 판단된다.

표 2. 국내 경쟁업체 현황

기업명	주요 사업 내용
(주)화신	• 자동차 새시 및 차체 부품을 중심으로 현대차그룹에 납품하며 서스펜션 및 프레임 부품 등 구동·현가 관련 부품을 생산하는 자동차 부품 전문기업
(주)삼기이브이	• 전기차용 모터 하우징, 배터리 부품 등 알루미늄 다이캐스팅 기반 전동화 부품을 생산하며 글로벌 완성차 및 부품사에 공급
에코플러스텍(주)	• 자동차 내외장 플라스틱 부품을 중심으로 현대차그룹에 납품하며 경량화 및 친환경 소재 적용 제품 확대

자료: 업체 홈페이지 및 보도자료, NICE평가정보(주) 재가공

III. 기술분석

전동화 부품 적용을 확대하는 정밀가공 기술기업

동사는 볼스크류, 모터 샤프트, 단조 현가부품을 중심으로 미래차 부품 전환에 필요한 핵심 제조기술을 확보하고 있다. 특히 볼스크류 양산화와 EV 샤프트 로터 개발 역량은 전동화 시스템 적용 확대에 따라 중장기 성장 기반으로 작용할 것으로 판단된다.

■ 전동화용 볼스크류 양산화 기술

동사는 전동 조향, 제동, 현가, 파워트레인 액추에이터에 적용 가능한 볼스크류 설계·제조 기술을 보유한다. 볼스크류는 회전운동을 직선운동으로 변환하는 고효율 부품으로, 전동화 시스템의 소형화와 응답성 향상에 핵심적인 역할을 수행한다. 동사는 볼스크류 유격 측정장치(10-2248046), 볼 스크류(10-2542680), 볼 재순환형 볼 스크류(10-2542678), 볼 스크류 샤프트 척킹장치(10-2904613) 등을 통해 조립 정밀도, 유격 관리, 재순환 구조, 가공 동심도 관리 역량을 확보한다. 이러한 기술은 EV 2단 변속기, 전동화 제동장치, EMB, IDAS 등 신규 전동화 부품 개발로 연결되며, 동사의 미래차 부품 수주 경쟁력 강화에 기여한다.

그림 7. 주요 품목 양산 거점(울산공장, 서산공장)



자료: 동사 홈페이지

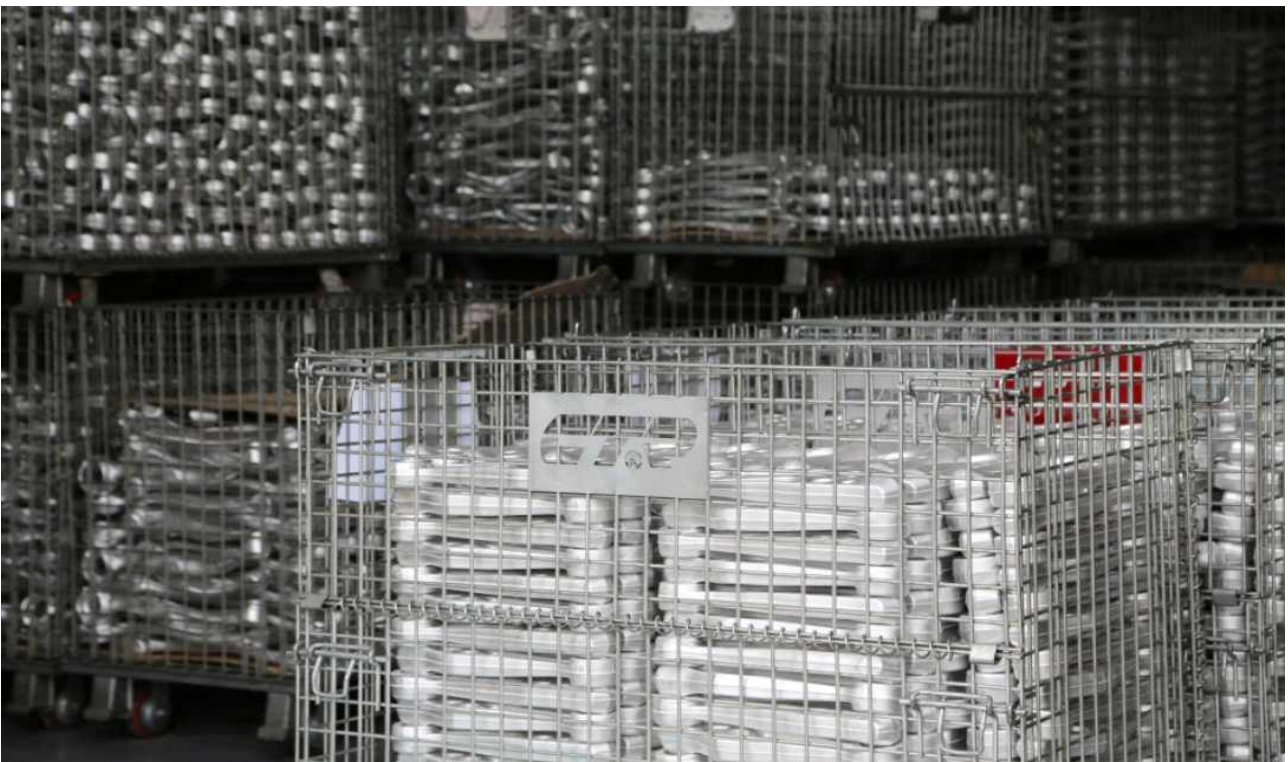
■ 구동축·모터 샤프트 경량화 제조 기술

동사는 프로펠라샤프트, 드라이브샤프트, 모터 샤프트 등 동력전달 부품에 적용되는 정밀 성형 및 가공기술을 보유한다. 일체형 중공 드라이브 샤프트의 성형장치 및 성형방법(10-1311691)은 중공 구조를 활용해 중량을 줄이고 고유진동수 성능과 생산성을 높이는 기술로 평가된다. 또한 로터리 스웨이징 공법을 적용한 모터 샤프트 및 그 제조방법(10-2921571)은 EV 모터 샤프트 소재를 성형해 축관부를 구현하는 제조기술을 포함한다. 이는 전기차용 모터 샤프트와 샤프트 로터 개발에 활용 가능하며, 경량화와 동력전달 효율 향상 요구에 대응하는 핵심 제조 기반으로 판단된다.

■ 알루미늄 단조 및 현가부품 제조 기술

동사는 종속회사 씨티알에코포징을 통해 알루미늄 단조 기반 현가부품 제조 역량을 보유한다. 트리밍 버의 문제를 줄이는 단조품 제조방법(10-2198588)은 단조품 트리밍 공정에서 버 발생 문제를 개선하는 기술로, 현가부품의 품질 안정성과 후공정 효율 향상에 기여한다. 알루미늄 컨트롤 암 등 현가부품은 경량화와 주행 안정성 확보가 동시에 요구되는 부품군으로, 친환경차 확대에 따라 적용 중요성이 높아질 수 있다. 이에 따라 동사의 단조 및 정밀가공 기술은 구동부품뿐 아니라 새시·현가부품 영역에서도 제품 경쟁력 확보에 기여한다.

그림 8. 씨티알에코포징 단조 공정 개선



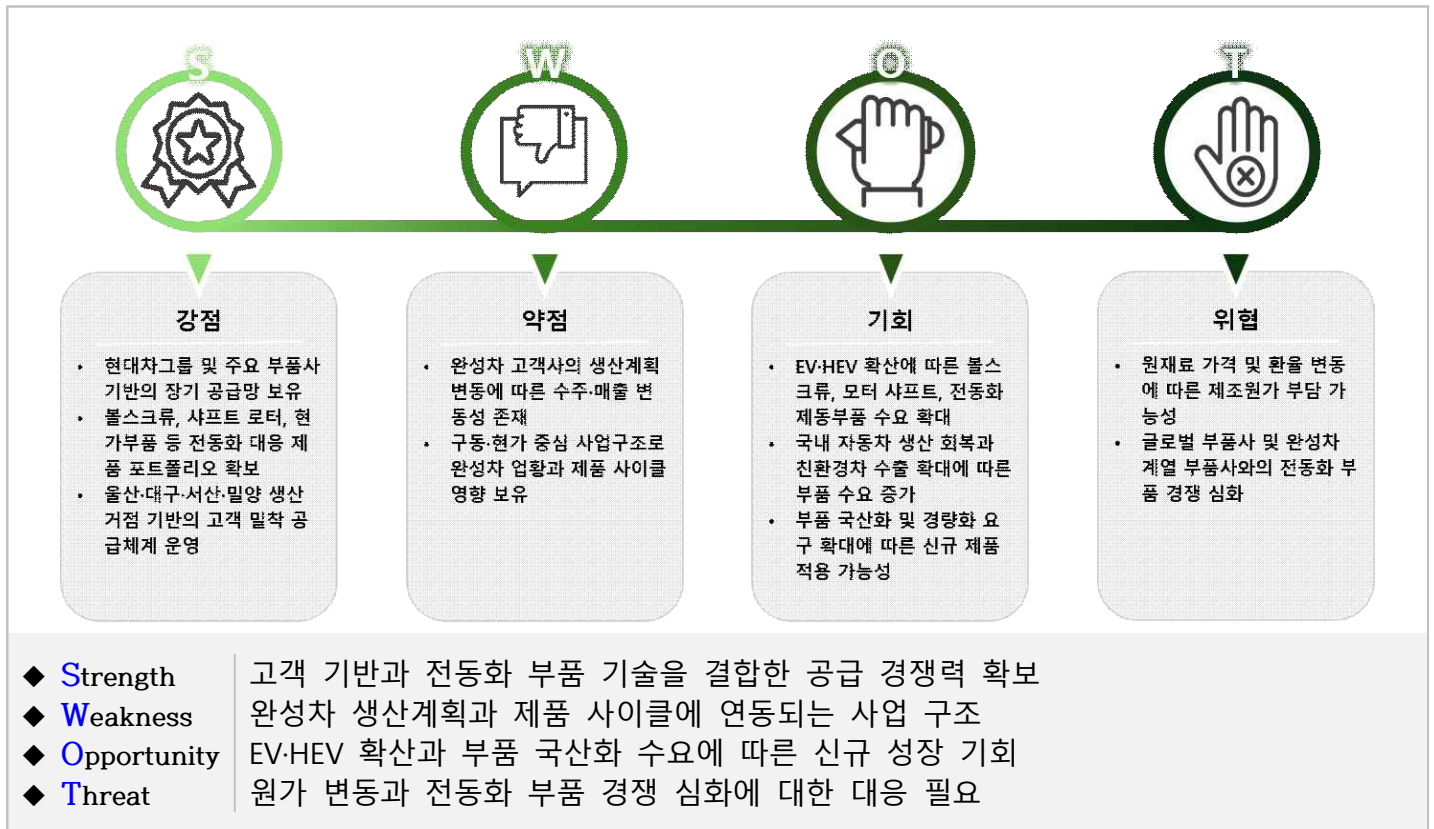
자료: 씨티알그룹 공식 블로그

■ 연구개발 활동

동사의 연구개발비는 전액 비용 처리되고 있으며, 개발비 자산화 없이 당기 비용으로 반영되는 구조로 확인된다. 이는 전동화 부품 개발과 기존 제품 고도화를 지속적으로 추진하면서도 연구개발비 회계처리를 보수적으로 적용하고 있는 것으로 판단된다.

주요 연구개발 실적은 PHEV Shaft Rotor, NE-EV Ball Screw Ass'y, EV Shaft Rotor, HEV Retainer Engine Clutch Ass'y, IDAS Ball Screw, JG1 Axle & Brake COMPL. Ass'y 등으로 구성되어 있다. 2026년 분기보고서 기준 향후 연구개발 계획에는 EV 2단 변속기 액추에이터용 볼스크류, 전동화 제동장치용 볼스크류, EMB 드럼·캘리퍼용 볼스크류, EV 모듈러 감속기용 볼스크류, EV 냉매 매니폴더 하우징, EV용 모터 로터 코어 마그넷 어셈블리 등이 포함되어 있다. 이를 통해 동사는 기존 구동·현가 부품에서 EV·HEV 핵심 부품으로 연구개발 방향을 확장하고 있는 것으로 평가된다.

SWOT 분석



PEST 분석



IV. 재무분석

매출 성장과 수익성 개선이 동반된 실적 회복 흐름

동사의 2025년 매출액은 전년 대비 6.8% 증가한 4,614.6억 원, 영업이익은 58.1억 원을 기록하며 수익성 개선이 동반되었다. 2026년 1분기에는 매출액 1,095.2억 원을 시현하며 전년 동기 대비 5.1% 축소된 흐름을 나타내었다.

■ 2개 사업부문 영위, 2025년 동사 매출액이 성장세로 전환

동사의 연결 매출은 영업부문 기준으로 자동차부품(구동·현가) 부문과 중속회사(주)씨티알에코포징이 영위하는 알루미늄단조 부문으로 구분되며, 2025년 자동차부품 부문이 3,505.0억 원(약 76%), 알루미늄단조 부문이 1,109.6억 원(약 24%)을 차지하였다. 양 부문 모두 현대차그룹을 주요 납품처로 안정적인 수요 기반을 확보하고 있다.

동사의 매출액은 2023년 4,441.7억 원, 2024년 4,322.7억 원을 거쳐 2025년 4,614.6억 원으로 증가하며 성장세로 전환하였다. 이는 친환경차 부품 수요 확대와 8속 변속기·CVT 부품으로의 생산 전환이 반영된 결과이다.

■ 2025년 전년대비 영업이익률 증가 및 순손실 축소로 수익성 개선 흐름 가시화

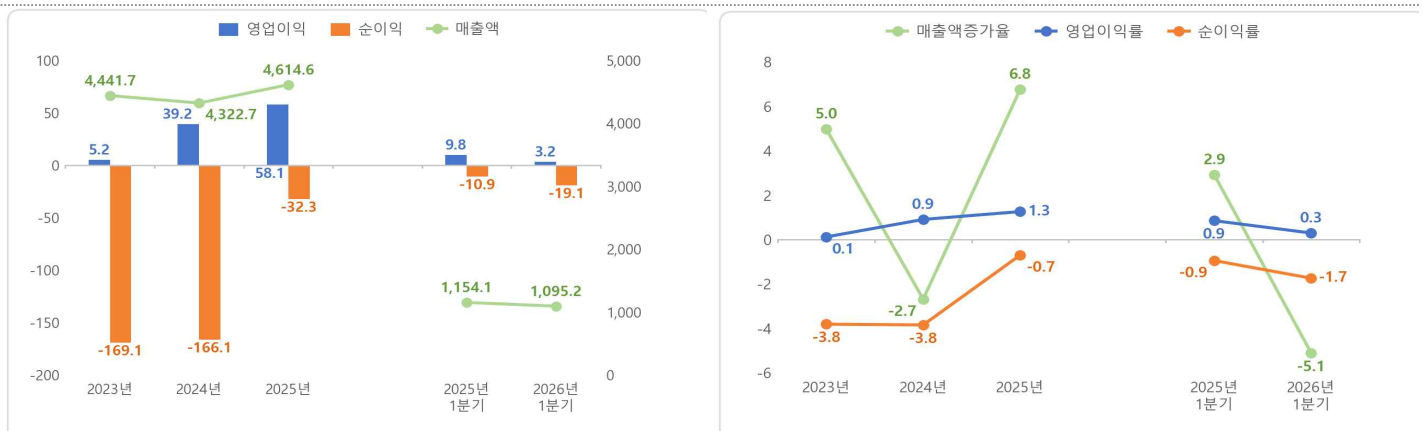
2024년 동사는 매출액이 전년 대비 119.0억 원 축소된 4,322.7억 원을 기록하였으며(매출액증가율 -2.7%), 영업이익은 39.2억 원(영업이익률 0.9%)을 시현하였으나 당기순손실은 166.1억 원(순이익률 -3.8%)을 나타내었다.

2025년 동사는 매출액이 전년 대비 291.9억 원 증가한 4,614.6억 원을 기록하였으며(매출액증가율 6.8%), 영업이익은 58.1억 원(영업이익률 1.3%)으로 확대되었고, 당기순손실은 32.3억 원(순이익률 -0.7%)으로 전년 대비 순손실 규모가 크게 축소되며 수익성 개선 흐름을 나타내었다.

2026년 1분기 동사는 매출액이 전년 동기 대비 5.1% 축소된 1,095.2억 원을 기록한 가운데(매출액증가율 -5.1%), 영업이익은 3.2억 원(영업이익률 0.3%)으로 흑자 기조를 유지하였으나, 당기순손실은 19.1억 원(순이익률 -1.7%)으로 전년 동기 대비 적자 폭이 확대되었다.

그림 9. 동사 손익계산서 분석

(단위: 억 원, %, K-IFRS 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.12.), 분기보고서(2026.03.), NICE평가정보(주) 재가공

씨티알모빌리티(308170)

■ 2024년 2,962.6억 원 수준의 총자산이 2026년 1분기 3,509.8억 원 수준으로 증가

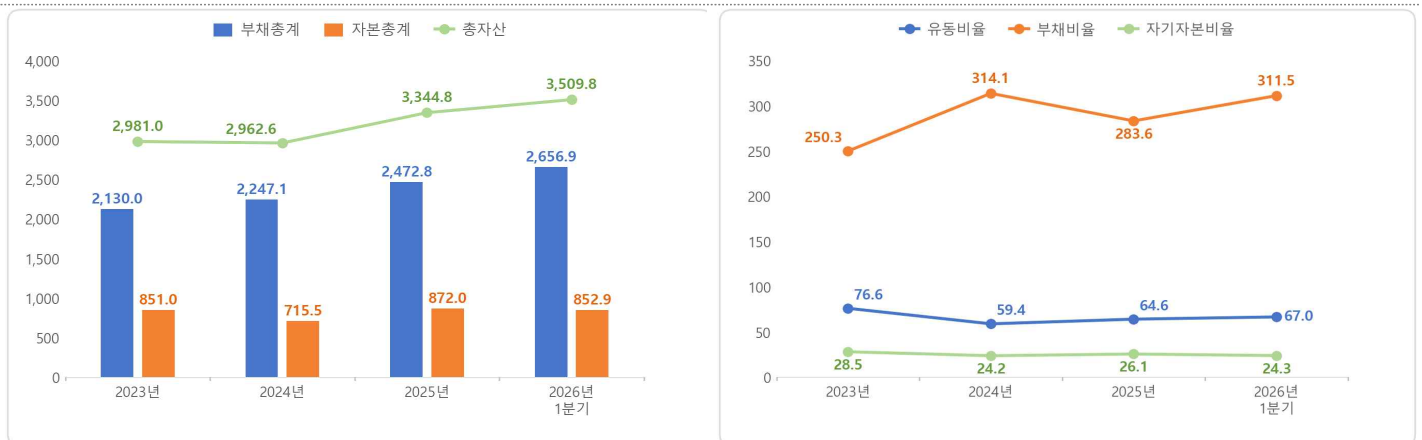
2024년 동사는 총자산이 전년 대비 18.4억 원 축소된 2,962.6억 원을 기록하였고, 부채총계는 117.1억 원 증가한 2,247.1억 원, 자본총계는 135.5억 원 감소한 715.5억 원을 나타내었다(유동비율 17.2%p 하락한 59.4%, 부채비율 63.8%p 상승한 314.1%, 자기자본비율 4.3%p 하락한 24.2%).

2025년 동사는 총자산이 전년 대비 382.2억 원 증가한 3,344.8억 원을 기록하였고, 부채총계는 225.7억 원 증가한 2,472.8억 원, 자본총계는 156.5억 원 증가한 872.0억 원을 나타내었다(유동비율 5.2%p 상승한 64.6%, 부채비율 30.5%p 하락한 283.6%, 자기자본비율 1.9%p 상승한 26.1%).

2026년 1분기 동사는 총자산이 전년 동기 대비 337.0억 원 증가한 3,509.8억 원을 기록하였고, 부채총계는 188.7억 원 증가한 2,656.9억 원, 자본총계는 148.3억 원 증가한 852.9억 원을 나타내었다(유동비율 5.8%p 상승한 67.0%, 부채비율 38.8%p 하락한 311.5%, 자기자본비율 2.1%p 상승한 24.3%).

그림 10. 동사 재무상태표 분석

(단위: 억 원, %, K-IFRS 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.12.), 분기보고서(2026.03.), NICE평가정보(주) 재가공

표 3. 동사 요약 재무제표

(단위: 억 원, %, K-IFRS 연결 기준)

항목	2023년	2024년	2025년	2025년 1분기	2026년 1분기
매출액	4,441.7	4,322.7	4,614.6	1,154.1	1,095.2
매출액증가율(%)	5.0	-2.7	6.8	2.9	-5.1
영업이익	5.2	39.2	58.1	9.8	3.2
영업이익률(%)	0.1	0.9	1.3	0.9	0.3
순이익	-169.1	-166.1	-32.3	-10.9	-19.1
순이익률(%)	-3.8	-3.8	-0.7	-0.9	-1.7
부채총계	2,130.0	2,247.1	2,472.8	2,468.2	2,656.9
자본총계	851.0	715.5	872.0	704.6	852.9
총자산	2,981.0	2,962.6	3,344.8	3,172.8	3,509.8
유동비율(%)	76.6	59.4	64.6	61.2	67.0
부채비율(%)	250.3	314.1	283.6	350.3	311.5
자기자본비율(%)	28.5	24.2	26.1	22.2	24.3
영업현금흐름	42.0	132.0	45.2	-47.3	-24.2
투자현금흐름	-259.0	-235.7	-225.1	-132.2	-36.6
재무현금흐름	182.7	89.5	254.0	186.5	103.8
기말 현금	34.0	19.7	93.8	26.7	136.9

자료: 동사 사업보고서(2025.12.), 분기보고서(2026.03.), NICE평가정보(주) 재가공

■ 동사 실적 전망

동사는 2026년 1분기 영업흑자 기조를 유지한 가운데, 친환경차용 로터샤프트와 8속·CVT 변속기 부품, 알루미늄 컨트롤암 등 전동화·경량화 부품을 중심으로 사업 구조 고도화를 이어갈 것으로 전망된다.

동사는 친환경차용 로터샤프트와 전동화 핵심부품인 볼스크류, 차량 경량화 부품인 알루미늄 컨트롤암을 중심으로 신규 수주를 확대하고 있으며, 6속에서 8속·CVT로의 변속기 부품 전환과 볼스크류 생산능력 확대가 매출 성장의 동력으로 작용하고 있는 것으로 분석된다. 동사는 울산·서산·대구공장에서 현대자동차·현대모비스·현대트랜시스·현대위아 등 현대차그룹 계열사에 직납 체계를 구축하고 있으며, 20년 이상 우수협력사 지위를 바탕으로 신규 차종 부품 수주를 지속하고 있는 것으로 파악된다. 동사는 차세대 변속기와 친환경차 플랫폼 확대에 맞춰 부품 포트폴리오를 고도화하며 중장기 수주 기반을 강화해 나갈 것으로 전망된다.

동사는 국산화 제품 개발과 원가절감을 통해 수익성 개선을 추진하고 있으며, 그 결과 영업이익이 2023년 5.2억 원에서 2025년 58.1억 원으로 확대되고 순손실 규모도 축소되는 등 실적 개선 흐름이 나타나고 있는 것으로 확인된다. 특히 국산화 대상 제품은 높은 투자비용과 연구개발 역량, 원가 경쟁력을 요구해 진입장벽이 높으며, 동사는 신속한 제품 업그레이드를 통해 기존 고객 유지와 신규 부품 수주 창출을 추진하고 있는 것으로 파악된다. 동사는 30년에 걸친 양산 경험과 숙련된 품질 인력을 바탕으로 현장 문제에 신속히 대응하는 운영 체계를 갖추고 있어, 원가 경쟁력과 품질 안정성을 동시에 확보하고 있는 것으로 평가된다. 또한 동사는 종속회사를 통해 글로벌 부품사에도 컨트롤암을 공급하는 등 고객 기반을 다변화하고 있는 것으로 파악된다. 전동화·경량화 부품 수요 확대와 국내 자동차 생산 회복이 더해질 경우 수익성 개선 흐름이 이어질 것으로 전망된다.

이에 따라 동사의 2026년 매출액은 전년 대비 2.9% 성장한 4,750억 원이 전망되며, 자동차부품(구동·현가) 부문의 전동화·경량화 수요 확대와 알루미늄단조 부문의 안정적 성장을 바탕으로 외형 성장과 수익성 개선이 이어질 것으로 전망된다.

그림 11. 동사 사업부문별 실적 및 전망

(단위: 억 원, K-IFRS 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.12.), 분기보고서(2026.03.), NICE평가정보(주) 재가공 및 추정

V. 주요 변동사항 및 향후 전망

전동화 전환과 각자대표 체제를 통한 성장 기반 강화

동사는 각자대표 체제 전환을 통해 전략 추진력과 사업 실행력을 보완하고 있으며, 볼스크류와 EV 샤프트 로터 중심의 전동화 부품 개발을 지속 확대하고 있다. 국내 자동차 생산 회복과 글로벌 전기차 확산 흐름을 고려할 때, 동사는 기존 구동·현가 부품 기반 위에서 전동화 핵심부품 기업으로의 전환을 가속할 것으로 전망된다.

■ 각자대표 체제 전환을 통한 경영 실행력 강화

동사는 2026년 6월 18일 추가 변동사항 기준 강상우, 최재훈 각자대표 체제로 변경된 것으로 확인된다. 강상우 대표이사는 최대주주이자 씨티알홀딩스 대표이사로서 그룹 전략 및 지배구조 안정성 측면의 역할을 수행할 것으로 판단된다. 최재훈 대표이사는 씨티알모빌리티 대표이사로 신규 선임되어 사업 운영과 실행 측면을 보완할 것으로 예상된다. 이에 따라 동사는 전략 방향성과 현장 실행력을 병행하는 대표이사 체제를 통해 전동화 부품 전환과 사업 효율화 추진 기반을 강화할 것으로 전망된다.

■ 전동화 부품 중심 연구개발 포트폴리오 확대

동사는 볼스크류를 중심으로 전동화 제동장치, EV 2단 변속기, EMB, EV 디스커넥터, EV 모듈러 감속기 등으로 연구개발 범위를 확장하고 있다. 특히 볼스크류는 조향·제동·현가·구동 액추에이터에 적용될 수 있는 동력전달 핵심부품으로, 전동화 시스템 확대와 직접적으로 연계되는 제품군이다. 동사의 특허 포트폴리오는 볼스크류 유격 측정, 재순환 구조, 그리스 도포, 샤프트 척킹 등 양산 품질과 공정 안정성에 초점을 맞추고 있다. 이러한 기술 축적은 향후 완성차 및 부품사 대상 신규 전동화 제품 수주 활동의 기반으로 작용할 것으로 판단된다.

■ 국내 자동차 생산 회복과 글로벌 EV 확산 수혜 기대

2026년 국내 자동차 산업은 내수, 수출, 생산이 모두 소폭 증가할 것으로 전망되어 자동차 부품 수요 기반이 개선될 가능성이 있다. 글로벌 시장에서도 전기차 판매 확대가 지속되며, 전동화 부품의 적용 범위는 구동계뿐 아니라 제동, 현가, 열관리, 액추에이터 부문으로 확대되고 있다. 동사는 기존 구동·현가 부품 매출 기반 위에 EV 샤프트 로터, IDAS Ball Screw, EMB용 Ball Screw 등 신규 부품 개발을 추진하고 있어 시장 전환 수혜 가능성이 존재한다. 이에 따라 동사는 완성차 전동화 전환 속도에 맞춰 제품 포트폴리오를 고도화하며 중장기 성장 기반을 확대할 것으로 전망된다.

그림 12. EV 전용 부품(모터 샤프트, 볼스크류(검용))



씨티알모빌리티(308170)

■ 최근 뉴스 및 향후 전망

☐ 프롬프트 : 동사의 최근 뉴스와 향후 전망에 대해 알려주세요

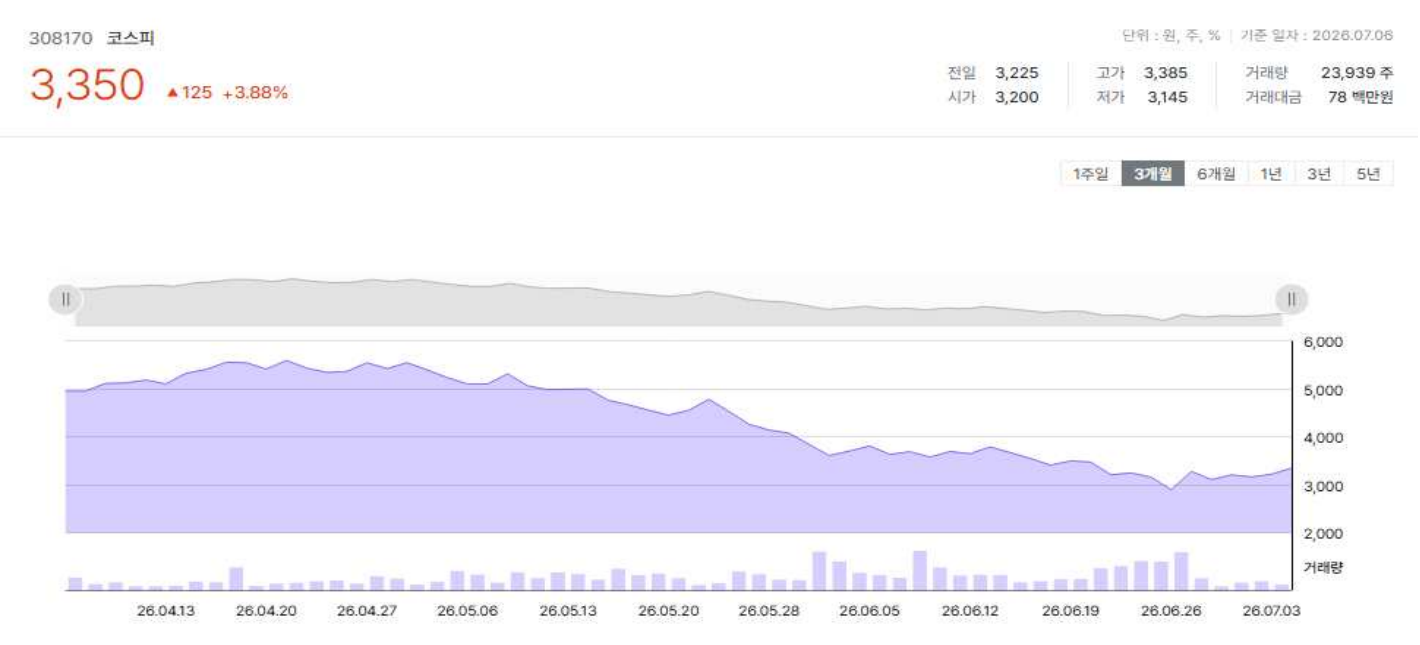
☒ 생성형 AI 답변 :
“씨티알모빌리티는 최근 전기차 및 하이브리드차용 볼스크류, EV 샤프트 로터 등 전동화 핵심부품 개발을 확대하며 미래차 사업 경쟁력을 강화하고 있으며, 글로벌 친환경차 시장 성장과 완성차 업체의 전동화 투자 확대에 힘입어 중장기적인 성장세를 이어갈 것으로 기대된다.”

* 출처 : ChatGPT

증권사 투자의견(하단)

작성기관	투자의견	목표주가	작성일
최근 6개월간 발간보고서 없음.			

시장정보(주가 및 거래량)



자료: NICE Bizline(2026.07.06.)

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정여부

시장경보제도란?
한국거래소 시장감시위원회는 투기적이거나 불공정거래 개연성이 있는 종목 또는 주가가 비정상적으로 급등한 종목에 대해 투자자주의 환기 등을 통해 불공 정거래를 사전에 예방하기 위한 제도를 시행하고 있습니다.
시장경보제도는 「투자주의종목 투자경고종목 투자위험종목」의 단계를 거쳐 이루어지게 됩니다.
※관련근거: 시장감시규정 제5조의2, 제5조의3 및 시장감시규정 시행세칙 제3조~제3조의7

기업명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
씨티알모빌리티	X	X	X