KOSDAQ | 전자와 전기제품

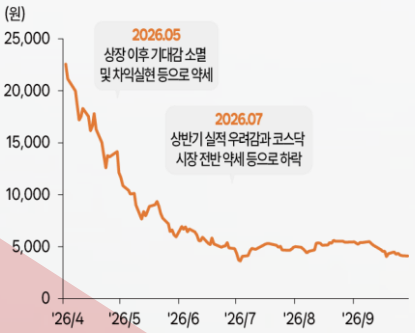
채비 (0011T0)

잠재력 있는 전기차 충전 전문기업

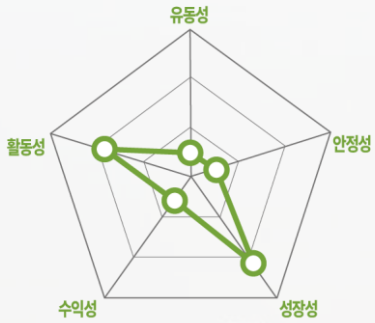
체크포인트

- 채비는 2016년 5월 '대영모던텍' 이라는 사명으로 설립된 전기차 충전기 제조/판매 및 충전소 운영 전문기업. 설립 초기 현대차, 테슬라코리아, 르노, BMW코리아의 파트너사로 선정되며 빠르게 성장. 채비는 성장성을 인정받아 이익미실현 기업 특례상장 방식으로 2026년 4월 코스닥 시장에 상장
- 투자포인트는 1) 전기차 충전기 분야 선도적 기술력, 2) 급속 충전 CPO(Charging Point Operator, 전기차 충전 운영사업자) 사업 성장 기대
- 2026년, 2027년 채비의 연간 매출액은 각각 1,280억 원(+25.9% YoY), 1,591억 원(+24.2% YoY)으로 전망. 우호적인 CPO 사업 환경 하에서 동사 매출액은 견조한 성장 기대

주가 및 주요이벤트

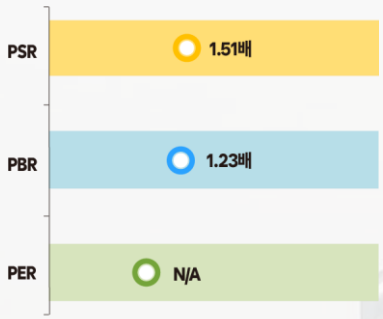


재무지표



주: 2025년 기준, Fnguide WICS 분류 상 IT산업 내 등급화

밸류에이션 지표



주: PSR, PER은 2025년 기준, PBR은 2Q26 기준, Fnguide WICS 분류상 IT산업 내 순위 비교, 우측으로 갈수록 저평가

채비 (0011T0)

KOSDAQ
전자와 전기제품

Analyst 백종석 jongsukbaek@kirs.or.kr
RA 김지은 jekim0216@kirs.or.kr

전기차 충전기 제조/판매, 충전소 운영 전문기업

채비는 2016년 설립되어 2026년 4월 상장된 전기차 충전 관련 강소기업. 2026년 반기 사업보고서 기준 매출 비중은 서비스 부문 57.3%, 제조 부문 42.7%

국내 충전소 운영 사업 환경은 개선 중

내연기관차 대비 낮은 연료비와 차량 구매 가격 하락으로 국내 전기차 보급은 지속 확대 중. 국내 전기차 누적 등록 대수는 2021년 23.1만 대에서 2025년 89.9만 대로 늘었고, 2026년 8월 기준으로는 116.1만 대로 전체 자동차 등록 대수의 4.4% 차지. 한편 중하위 사업자 철수로 관련 경쟁강도가 낮아지며 급속 충전 CPO(Charging Point Operator) 사업 환경은 개선세

CPO 사업 중심으로 체질을 바꾸며 성장 기대

1H26 연결 기준 매출액, 영업이익은 각각 496억 원, -197억 원을 기록. 전년 반기 실적 대비해서 매출액은 113억 원 증가했고, 영업적자는 전년 수준 시현. 아직 규모의 경제 미비하여 전년 대비 매출 증가에도 불구하고 비용도 증가하며 영업적자 절대금액 규모를 줄이지는 못했으나, 상반기 수익성(영업이익률)은 -39.6%를 기록, 전년 반기 -51.6% 대비 개선. 2026년, 2027년 연간 매출액은 각각 1,280억 원(+25.9% YoY), 1,591억 원(+24.2% YoY)으로 전망. 우호적인 CPO 사업 환경 하에서 동사 매출액은 견조하게 성장하며 향후 영업적자 폭을 줄여나갈 것으로 예상

Forecast earnings & Valuation

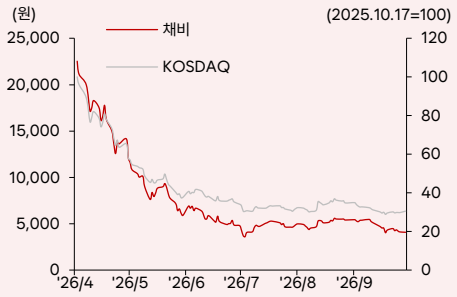
	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액(억 원)	704	851	1,017	1,280	1,591
YoY(%)	N/A	20.8	19.6	25.9	24.2
영업이익(억 원)	-263	-276	-296	-251	-81
OP 마진(%)	-37.4	-32.4	-29.1	-19.6	-5.1
지배주주순이익(억 원)	-622	-545	-338	-306	-138
EPS(원)	-2,866	-2,459	-899	-693	-295
YoY(%)	N/A	적지	적지	적지	적지
PER(배)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
PSR(배)	N/A	N/A	N/A	1.5	1.3
EV/EBITDA(배)	N/A	N/A	N/A	N/A	9.8
PBR(배)	N/A	N/A	N/A	1.3	1.5
ROE(%)	64.8	-11,107.5	-40.8	-27.5	-9.6
배당수익률(%)	N/A	N/A	N/A	0.0	0.0

자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

Company Data

현재가(10/28)		4,270원
52주 최고가		22,550원
52주 최저가		3,620원
KOSDAQ(10/28)		771.28p
자본금		188억원
시가총액		2,005억원
액면가		500원
발행주식수		47백만주
평균거래량(60일)		18만주
평균거래대금(60일)		9억원
외국인지분율		1.86%
주요주주	정민교 외 12인	38.89%

Price & Relative Performance



Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	-21.8		
상대주가	-14.2		

참고

1) 표지 재무지표에서 안정성 지표는 '이자보상배율', 성장성 지표는 'EPS 증가율', 수익성 지표는 'EBITDA마진율', 활동성지표는 '순운전자본회전율,' 유동성지표는 '당좌비율'임. 2) 표지 밸류에이션 지표 차트는 해당 산업군내 동사의 상대적 밸류에이션 수준을 표시. 우측으로 갈수록 밸류에이션 매력도 높음.

기업 개요

1 채비는 전기차 충전기 제조/판매, 충전소 운영 전문기업

2016년 설립 이후 충전기 제조에서 CPO 중심으로 사업을 전환한 국내 급속 충전 1위 기업

채비는 2016년 5월 '대영모던텍' 이라는 사명으로 설립되었다. 2016~2019년 기간은 설립 후 사업 기반을 빠르게 구축하는 시기였다. 채비는 2017년 기업부설연구소를 설립했고, 현대차, 테슬라코리아, 르노, BMW코리아의 파트너사로 선정되며 빠른 성장 기반을 닦았다. 같은 해 사명을 '대영채비'로 변경하였고, 기후부의 공용 급속 충전기 입찰 수주를 획득하기 시작했다. 2018년에는 현대차와 협업하며 하이차저 'E-pit' 제품을 개발했고, 현대차, 포르쉐코리아의 충전 인프라 운영 파트너사로 선정되었다.

채비는 2021~2023년 기간 활발하게 투자 유치를 진행했고, 충전기 제조 위주 기업에서 CPO(Charging Point Operator, 전기차 충전소 운영사업자) 사업 체제 중심으로 변화했다. 2021년 스틱인베스트먼트, 휴맥스로부터 투자를 유치했고, 급속 충전기 운영 수량 1,500면을 달성하며 민간 부문 1위 기업으로 올라섰다. 참고로 충전 면수는 전기차 충전시설 설치를 계산할 때 기준이 되는 충전 주차 공간의 개수를 의미한다. 2023년에는 급속 충전기 운영 수량 3,500면을 달성하며 2위사와 격차를 확대했고, 미국 캘리포니아에서 CPO 사업 자격을 획득하였다. 또한 인도네시아 충전기 기업 INVI향 충전기 공급 계약도 맺으며 해외 사업을 점진적으로 시작했다.

2024년 이후 채비는 국내 급속 충전 CPO 시장에서 지배력을 견고히 했고, 자본시장에 데뷔하였다. 2024년 동사는 급속 충전기 운영 수량 5,500면을 달성하며 업계 내 1위 사업자 지위를 확인했고, 업력과 기술력, 사업능력 등을 인정받아 대구시로부터 민간이양 CPO 사업자로 최초 선정되기도 했다. 아울러 200억 원 규모 국책과제인 MCS(Mega Watt Charging System)의 단독 대표주관 기업으로 선정되었다. 같은 해 사명을 기존 '대영채비'에서 '채비'로 변경하였다. 2025년 채비는 미래 기술 리더십 확보를 위해 대구 수성구 알파시티에 R&D센터를 설립했다. 채비는 성장성을 인정받아 이익미실현 기업 특례상장으로 2026년 4월 코스닥 시장에 상장하였다.

채비 주요 연혁

자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

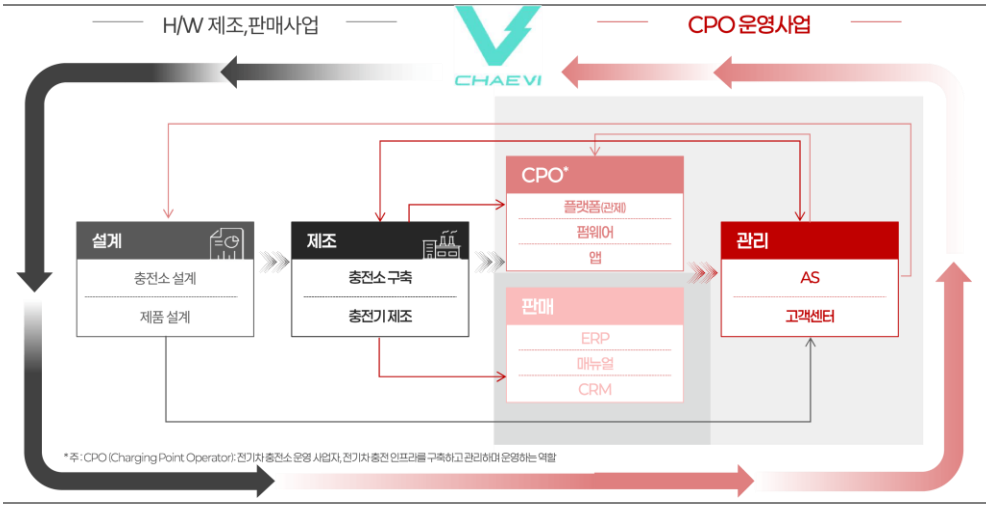
채비는 연결대상 종속기업으로 1개사를 보유 중이다. CHAEVI JAPAN INC.는 일본 현지법인으로, 2024년 12월 설립되었다. CHAEVI JAPAN INC.에 대한 동사 지분율은 100.0% 이며, 최근 사업연도 기준 CHAEVI JAPAN INC.의 자산총계는 0.08억 원, 부채총계는 0.05억 원, 당기순이익 -0.06억 원이다.

2 매출의 구성, 주요 제품/서비스

사업은 CPO(서비스) 부문 57.3%, 충전기 제조 부문 42.7%로 구성(1H26 기준)

채비의 주요 사업은 전기차 충전기 제조/판매 부문, 즉 제조 부문과 CPO 사업 부문(전기차 충전소 운영사업), 즉 서비스 부문으로 구분된다. 동사는 CPO 사업 중시 경영을 펼치고 있다. 사업적 매력도가 상대적으로 높은 CPO 사업 부문 비중이 2024년부터 전체 매출 중 50%를 넘어서고 있다. 2026년 반기 사업보고서 기준 매출 비중은 서비스 부문 57.3%, 제조 부문 42.7%이다.

채비 사업영역



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

2026년 9월 기준 급속 충전기 운영 6,150면으로 국내 급속 충전 CPO 1위

✓CPO 사업 부문(서비스 부문, 매출 비중 57.3%)

CPO는 Charging Point Operator, 즉 전기차 충전소 운영사업자를 말한다. 동사의 충전소 운영(CPO) 사업 부문은 전기차 충전인프라 밸류체인 내에서 충전소 구축, 충전소 운영, 충전 관련 서비스를 총괄하는 사업이며, 국내 급속 충전소 운영 시장을 주요 목표시장으로 하고 있다.

전기차 충전소 운영사업자(CPO)는 충전기 설치 후 이용자에게 충전 서비스를 제공하고, 전력 판매 및 관련 부가서비스 제공을 통해 수익을 창출하는 사업모델이다. 단순한 전력 공급뿐만 아니라, 충전 인프라를 중심으로 광고·결제·데이터 기반 서비스 등 다양한 확장 사업모델을 구현할 수 있다. 따라서 CPO 사업 성공의 핵심은 충전기 이용률과 회전율을 극대화하는 것에 있다. 이에 따라 CPO 사업자는 전기차 이용자의 접근성이 높고 체류시간이 긴 거점을 충분히 확보하여, 경쟁사 대비 우수한 위치 기반 서비스 등을 제공하는 것이 중요하다. 특히, 급속 충전 위주의 사업모델을 가진 사업자는 충전소 회전율이 수익성에 직접적인 영향을 미치며, 충전소 가동률을 높이기 위한 데이터 기반 운영 효율화와 프리미엄 서비스 차별화가 핵심 경쟁 요소로 작용한다. 동사는 현재 전국 주요 거점 도심, 고속도로, 상업시설, 관광지를 포괄하는 전국 단위 충전인프라를 선점, 향후 전기차 보급이 확대될수록 동사 충전소 이용률은 구조적으로 상승할 가능성이 있다. 2026년 9월 기준 채비는 급속 충전기 운영 수량 6,150면, 완속 충전기 운영 수량 8,500면을 보유

하며 급속 충전 운영사 중 국내 1위, 완속 충전 운영사 중 국내 9~10위권 규모를 보이고 있다.

급속 충전기 연간 약 5,000대 생산 캐파를 보유하고 설계부터 운영까지 전 과정을 내재화

✓전기차 충전기 제조/판매 부문(제조 부문, 매출 비중 42.7%)

전기차 충전기는 다양한 장소에서 전기차에 전기를 충전해주는 기기이다. 전기차 충전기는 완속 충전기와 급속 충전기로 구분되며, 사용 목적에 따라 공용(개방형) 충전기와 비공용(가정용, 폐쇄형) 충전기로 세분화된다. 동일 용량의 충전기라 하더라도 사용 목적에 따라 설계 방식, 제조 원가, 제품 인증 기준이 달라진다. 따라서 전기차 충전기 제조 산업은 다품종 소량 생산 체계로 볼 수 있다.

완속 충전기는 교류전원(AC)을 사용하여 7kW~22kW의 전력을 공급하며, 차량 내장 충전기(On-Board Charger)를 통해 배터리를 충전하는 방식이다. 일반적으로 완충에는 10~14시간이 소요되며, 주거지와 직장 등 장시간 주차되는 장소에 주로 설치된다.

급속 충전기는 직류전원(DC)을 직접 차량 배터리에 공급하는 방식으로, 국내 친환경차량법에서는 40kW 이상 충전이 가능한 충전기를 급속 충전기로 정의하고 있다. 현재 50kW부터 400kW까지 다양한 용량의 제품이 상용화되어 쓰이고 있으며, 최근에는 대형 상용차를 위한 1MW 이상 초고속 충전기 개발도 활발히 진행되고 있다.

급속 충전기는 기술적 진입 장벽이 높고 제조 원가 부담이 크기 때문에 시장 진입이 상대적으로 어렵다. 주로 고속도로 휴게소, 도심 내 공용주차장 및 공공시설, 대형 상업시설, 물류 거점 등에 설치되며, 짧은 시간 안에 충전이 가능하다는 장점을 가지고 있다. 다만, 고전압·대전류를 다루는 만큼 충전기 자체의 안정성과 설치 과정에서의 전기 설비 안정성을 확보하는 것이 필수적이며, 완속 충전기에 비해 제조 원가가 높다.

동사는 자체 공장에서 월 약 400여대, 연간 5,000여대 규모 급속 충전기를 생산할 수 있는 캐파를 보유하고 있으며, 생산 공정 효율화를 위해 지속적인 설비 투자를 검토 중이다. 또한 하드웨어 설계부터 펌웨어 및 관제 소프트웨어까지 전 과정을 내재화하여 제품 신뢰성과 기술적 독립성을 확보했다. 즉 디자인 설계, 제조, 설치, 유지보수, 운영, 관제까지 전 단계를 직접 수행함으로써 고객 요구에 즉시 대응 가능한 원스톱 솔루션을 제공 중이다. 충전기 관제 플랫폼과 사용자용 앱도 자체 개발하여 충전기와 서비스의 통합 운영 환경을 실현하고 있다.

채비 주요 제품 라인업

자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

3 주 고객은 공공기관, CPO 운영사, 개인, 일부 사업체 등

제조 부문은 공공기관·CPO 운영사, CPO 부문은 개인 전기차 이용자가 주 고객

채비 주요 고객은 충전기 제조/판매 부문의 경우 국내는 기후에너지환경부, 조달청 등 공공기관과 여러 CPO 운영사들이며, 해외 수출은 공공기관 및 충전 사업 관련 기업 등이다. CPO 사업 부문의 경우 전기차를 이용하는 개인, 일부 사업체가 고객이다. 참고로 동사 2024년, 2025년 수출 비중은 11.8%, 15.6%를 보이고 있다.

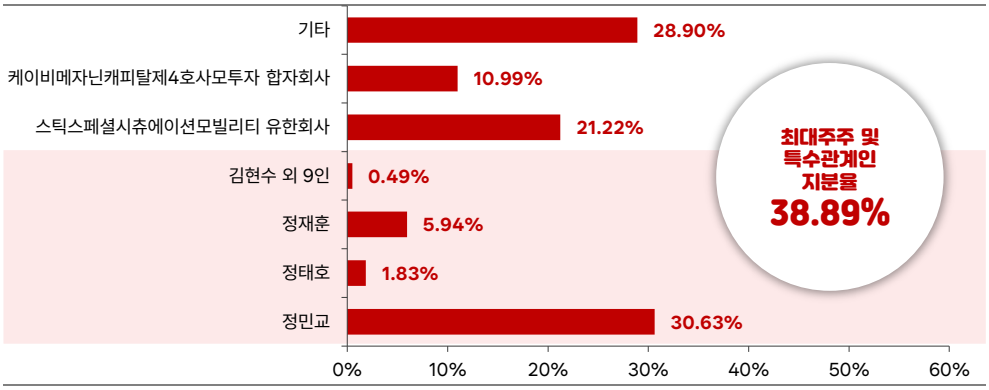
최대주주 등은 정민교 대표이사 외 12인

최대주주는 정민교 대표이사로 지분 30.63% 보유, 특수관계인 포함 38.89%

채비 최대주주는 정민교 現 대표이사로, 1H26말 사업보고서 기준으로 지분 30.63%를 보유하고 있다. 최대주주 및 특수관계인은 정민교 대표이사 외 12인으로, 지분율은 38.89%이다.

채비는 각자 대표이사 체제이다. 정민교 대표이사가 미래전략 총괄을, 최영훈 대표이사가 지속가능경영 총괄을 맡고 있다. 정민교 대표이사는 1985년생으로, 2016년 채비를 설립하였고 2016년 이래 대표이사 직을 지속적으로 맡고 있다. 최영훈 대표이사는 1983년생으로, 2016~2022년 법무법인 광장 변호사로 근무했으며, 2022년 7월 채비에 합류하여 2023년 10월부터 대표이사 직을 수행하고 있다.

채비 주주 현황(1H26말 기준)



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

산업 현황

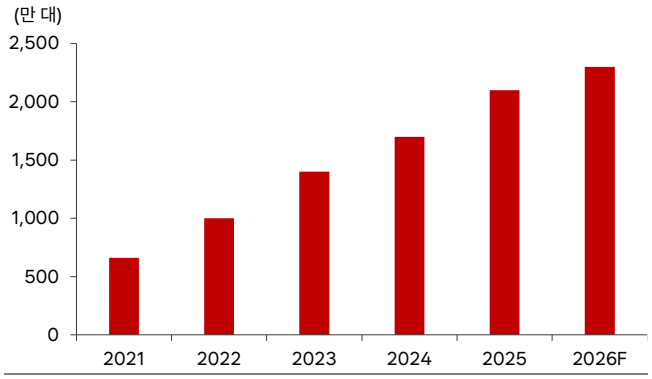
1 글로벌 EV(전기차) 충전기 시장 현황

글로벌 충전소 시장은 2026~2035년 연평균 약 22.4%로 성장 전망

글로벌 충전 인프라 수요는 전기차 운행 대수 증가에 따라 확대되고 있다. 2025년 글로벌 전기차 판매는 BEV(순수 전기차)와 PHEV(플러그인 하이브리드)를 합산하여 2,000만 대를 넘어섰으며, 전년 대비 약 20% 증가해 신차 판매의 25% 비중을 차지했다. 2026년 1분기에는 중국과 미국의 정책 변화로 판매가 전년 동기 대비 8% 감소했지만, 국제에너지기구(IEA)는 유럽과 신흥국의 성장을 바탕으로 연간 전기차 판매가 약 2,300만 대, 신차 판매의 28%에 이를 것으로 전망한다. 지역별 판매 속도에는 차이가 있으나, 충전이 필요한 전기차 차량 누적 규모는 지속 확대되고 있다.

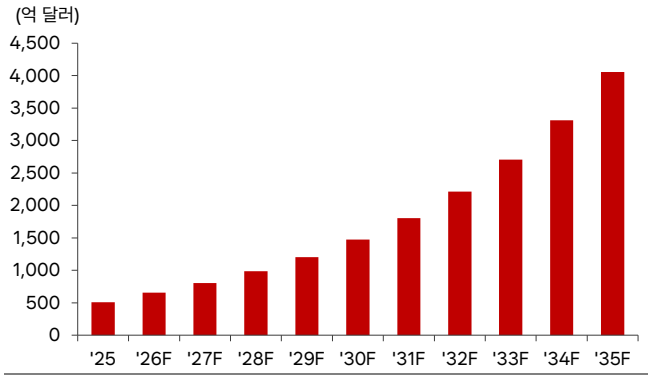
늘어난 충전 수요에 대응하기 위해 충전기 설치 대수와 출력이 함께 증가하고 있다. 2025년 글로벌 공용 충전기는 약 180만 기 증가하여 누적 700만 기를 넘어섰고, 평균 출력도 약 50kW로 전년 대비 15% 상승했다. 충전기를 추가로 설치하는 동시에, 출력을 높여 같은 시간에 공급할 수 있는 전력량을 확대하는 방향으로 인프라 투자가 진행되고 있다. 급속 중심의 충전기 투자 확대는 시장 전망에도 반영되어 있다. 시장조사기관 Global Market Insights는 충전설비와 부지 인프라 등을 포함한 글로벌 충전소 시장이 2025년 507억 달러에서 2026년 657억 달러, 2035년 4,056억 달러로 확대될 것으로 전망한다. 2026~2035년 연평균 성장률은 22.4%로 기대된다. 그 중 DC(직류) 급속 충전 시장은 2025년 263억 달러로 전체 중 51.9%를 차지했으며, 전망 기간 연평균 성장률은 26.2%로 전체 시장을 상회할 전망이다. 충전기 제조사의 성장 기반도 설치량 증가와 급속·고출력 제품의 공급 확대로 넓어질 것으로 예상된다.

글로벌 전기차 판매 대수 추이 및 전망



자료: IEA, 한국IR협의회 기업리서치센터

글로벌 충전소 시장 현황 및 전망



자료: Global Market Insights, 한국IR협의회 기업리서치센터

미국은 보조금 집행 지연에도 급속 충전 이용이 늘어 기존 승인 사업 중심으로 충전망 확충 지속 전망

글로벌 전기차 충전 인프라 투자가 급속 중심으로 확대되는 가운데, 미국은 가정 충전 중심의 이용 구조를 바탕으로 공용 충전망이 상대적으로 적게 보급되어 있다. 2025년 기준 공용 충전기 1기당 전기차는 미국이 33대로 글로벌 평균 11대보다 많다. 주택에서 충전하기 쉬운 환경이 일상적인 충전 수요를 상당 부분 흡수해 왔기 때문이다. 그러나 가정 충전만으로는 장거리 이동이나 자택에 충전시설이 없는 전기차 차량의 충전 수요를 충족하기 어려워, 이를 보완하는 공용 급속 충전망이 필요하다.

미국의 충전기 발주 속도는 보조금 집행 일정에 영향을 받는다. 미국 연방·주정부 지원은 충전 사업자의 초기 투자 부

담을 낮추는 역할을 하는데, 지원에 의존하는 사업은 자금 확보가 늦어질 경우 투자와 장비 발주가 지연된다. 대표적인 연방 프로그램인 NEVI에는 2022~2026회계연도 5년간 50억 달러가 배정됐다. 그러나 現 정부 출범 이후인 2025년 2월 신규 지원 절차가 중단되면서, 관련 사업의 추진 일정에 불확실성이 커졌다. 이후 지원 절차가 재개되면서 기존 사업을 추진할 근거는 회복되었다. 2025년 8월에는 요건을 간소화한 개정 지침이 발표됐고, 2026년 1월에는 연방법원이 기존에 승인된 주정부 계획과 자금을 법적 근거 없이 중단하거나 보류할 수 없다고 판결했다. 일부 미집행 예산이 다른 사업으로 전용되어 지원 규모에 변화가 있지만, 이를 급속 충전망 지원의 전면 중단으로 보기는 어렵다. 다만 절차 재개가 즉각적인 자금 지급을 의미하지는 않아, 실제 발주까지는 사업별 진행 속도에 따른 시차가 발생할 수 있다.

충전 이용 증가세도 급속 충전망 확충 필요성을 뒷받침하고 있다. 2026년 3분기 미국 공용 급속 충전 이용 건수는 전년 동기 대비 26% 증가했으며, 충전 인프라가 유사 속도로 확대되는 가운데 급속 충전 평균 가동률은 15.9%로 전년 동기와 유사한 수준을 유지했다. 지원 절차의 재개와 충전 수요 증가를 고려하면, 기존 승인 사업을 중심으로 급속 충전망 확충은 이어질 것으로 판단된다. 보조금에 연계된 충전기 수요는 사업 취소 여부와 구분하여 발주 이연 가능성을 살펴볼 필요가 있으며, 향후 자금 집행과 착공이 진행되는 사업부터 장비 발주가 재개될 전망이다.

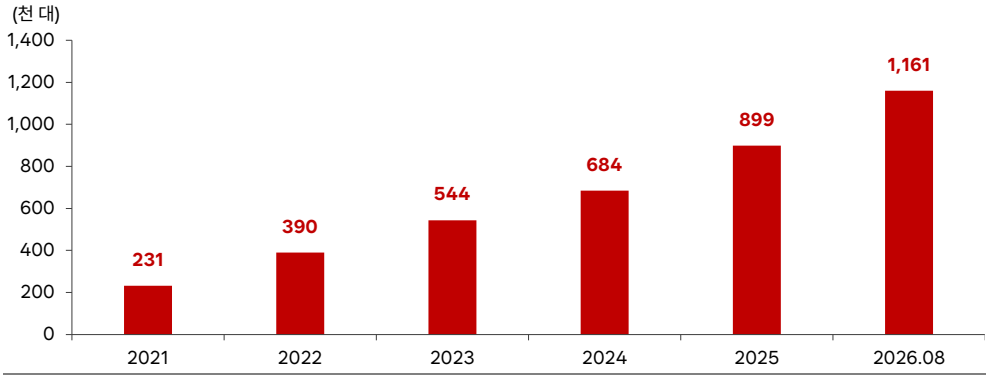
2 국내 EV 충전기 및 충전소 사업자(CPO) 현황

국내 전기차 누적 등록 대수는 2026년 8월 116.1만 대로 확대되며 충전서비스 수요 기반 형성

국내 전기차 충전 산업은 충전기를 생산·판매하는 제조 사업과 충전소를 운영하며 충전요금을 받는 충전소 운영(CPO) 사업으로 나뉜다. 제조 매출은 충전기 신규 설치·교체 수요에 연동되어 보조금 예산, 공공 입찰 물량, 해외 고객의 투자 일정 등에 영향을 받는다. CPO의 충전 매출은 운영 충전 면수, 면당 충전량, kWh당 요금으로 결정된다. 충전량이 늘면 전력 사용량에 따라 비용은 증가하지만, 전력 기본요금과 감가상각비 등 고정비 부담이 분산되어 수익성이 개선될 수 있다. 따라서 충전 산업을 살펴볼 때는 신규 충전기 설치를 유발하는 투자 수요와 기존 충전망에서 발생하는 서비스 수요를 구분하여 살펴보아야 한다.

국내 충전서비스 시장의 수요 기반은 누적 전기차 증가와 함께 확대되고 있다. 국내 전기차 누적 등록 대수는 2021년 23.1만 대에서 2025년 89.9만 대로 늘었고, 2026년 8월 기준으로는 116.1만 대로 전체 자동차 등록 대수의 4.4%를 차지했다. 신차 판매 중 전기차 비중도 2025년 12.9%에서 2026년 1~8월 24.4%로 높아졌다.

국내 전기차 누적 등록 대수 추이



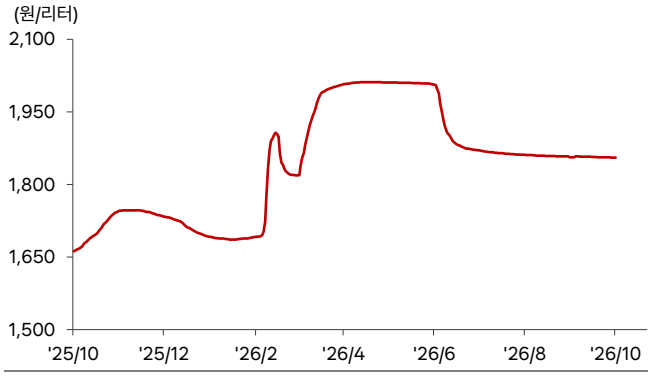
자료: 국토교통부, 한국IR협의회 기업리서치센터

낮은 연료비와 배터리 가격 하락, 무공해차 보급목표 상향이 전기차 보급과 충전 수요 확대를 견인

전기차 보급 확대는 내연기관차 대비 낮은 연료비와 차량 구매 가격 하락이 뒷받침하고 있다. 2026년 10월 첫째 주 전국 평균 휘발유 가격인 리터당 1,857.6원과 복합연비 12km/ℓ를 적용하면 휘발유차의 km당 연료비는 약 155원이다. 반면, 전비 5km/kWh인 전기차에 100~200kW 미만 구간의 공공 급속 충전요금 348.4원/kWh를 적용하면 비용은 km당 약 70원으로, 해당 조건에서는 급속 충전만 이용해도 연료비 부담이 상대적으로 낮다. 배터리 공급 초과와 업체 간 경쟁, LFP 배터리 채택 확대는 전기차 차량 구매 부담을 낮추는 요인이다. 참고로 2025년 글로벌 리튬이온 배터리팩 평균 가격은 kWh당 108달러로 전년 대비 8% 하락했고, 전기차용 팩은 99달러로 2년 연속 100달러를 밑돌았다.

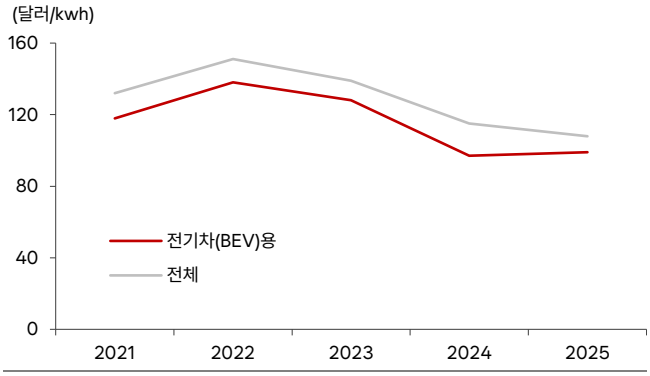
경제성 개선과 함께 제도도 완성차 업체의 전기차 판매 확대를 유도하고 있다. 대규모 판매업체에 적용되는 국내 무공해차 보급 목표 비율은 2026년 24%에서 2030년 50%로 높아진다. 목표 물량은 과거 판매 실적을 기준으로 산정되며, 저공해차 초과 실적을 무공해차 실적으로 사용할 수 있는 비율은 2026년 70%, 2027년 50%로 축소되고, 2028년부터는 인정되지 않는다. 이에 따라 완성차 업체가 무공해차 보급 목표를 충족하기 위해 무공해차 판매를 늘려야 할 필요성이 높아지고, 무공해차 보급 차량 증가는 충전 수요 확대로 이어질 전망이다.

국내 휘발유가 추이



자료: 한국석유공사 오피넷, 한국IR협의회 기업리서치센터

글로벌 리튬이온 배터리팩 가격 추이



자료: BloombergNEF, 한국IR협의회 기업리서치센터

국내 무공해차 보급목표제 상세

구분	2025	2026	2027	2028	2029	2030
무공해차 보급 목표 비율[1]	22%	24%	28%	36%	43%	50%
저공해차 초과 실적의 무공해차 실적 인정 비율[2]	100%	70%	50%	0%	0%	0%
목표 미달 시 기여금 (1대당)	150만원	150만원	150만원	300만원	300만원	300만원

주: 1) 연 판매 10만 대 이상 대규모 판매업체 기준. 목표 물량은 목표 비율에 과거 판매 실적(연평균 판매량)을 곱해 산정함. 2) 하이브리드 등 저공해차 판매로 목표를 초과 달성한 실적 중 무공해차 실적으로 대신 인정받을 수 있는 비율
자료: 기후에너지환경부 고시 제2025-95호(2026.1), 대기환경보전법 시행령, 한국IR협의회 기업리서치센터

급속 충전면 신규 공급 둔화 속 누적 전기차 증가로 기존 민간 운영망의 이용량 확대 기대

증가하는 전기차 충전 수요를 충족하려면 차량 주차 환경과 운행 패턴에 맞는 충전망이 필요하다. 주거지나 직장에서 장시간 주차할 수 있는 차량은 완속 충전을 이용할 수 있지만, 이러한 여건이 부족하거나 운행 중 신속한 충전이 필요한 차량에는 공용 급속 충전망이 필요하다. 국내 충전 인프라는 2025년 기준 완속 41.9만 면, 급속 5.0만 면이며, 완속 충전기의 75%가 아파트 단지에 설치되어 있다. 공동주택 의무 설치와 보조금을 기반으로 주거지 중심의 완속 충전망이 확대된 가운데, 공용 급속 충전망은 주거지 충전으로 충족하기 어려운 수요를 담당한다. 이에 정부 예산 역시 급속 중심으로 편성되어, 2026년 완속 충전기 예산은 전년 2,130억 원에서 1,100억 원으로 48% 줄어든 반면 급속 충전기 예산은 2,843억 원으로 유지됐다.

급속 충전기 보조금 예산이 유지되더라도 실제 설치와 운영에는 부지 확보, 충전기 조달, 전력 인입, 유지보수 역량이 함께 필요하다. 공공 부지는 운영 실적과 관리 역량이 사업자 선정에 중요하고, 민간 부지는 주차 공간 확보와 장기 임대차 협의가 필요하다. 부지를 확보한 이후에도 주변 전력망 여건에 따라 증설 비용과 설치 기간이 달라지며, 운영 단계에서는 각종 고장/사고에 대응할 수 있는 관제·유지보수 체계를 갖춰야 한다. 이러한 요건은 관련 사업의 신규 진입과 추가 확장에 필요한 비용 및 시간을 늘린다. 초기 투자 이후 충분한 충전량을 확보하기까지 고정비 부담이 이어지는 점도 투자 확대를 제약한다. 최근 일부 사업자의 사업 축소·철수에 따른 투자 위축이 나타나는 가운데, 2026년 9월까지 급속 충전면 순증은 2,621면으로 전년 동기 5,991면보다 56% 감소했다. 누적 전기차 대수가 늘어나는 동안 신규 충전면 공급이 둔화되면 추가 충전 수요가 기존 운영망으로 유입될 여지가 커진다.

기존 급속 충전망은 민간 사업자를 중심으로 구축되어 있다. 전체 급속 충전면 중 환경부·한국전력 등 공공 CPO의 비중은 2022년 말 57.9%에서 2026년 9월 28.4%로 낮아져, 현재는 민간 사업자가 전체의 70% 이상을 운영하고 있다. 같은 시점 민간 급속 충전면 기준으로 채비는 6,150면으로 17.2%, S사는 5,259면으로 14.7%, L사는 3,007면으로 8.4%, G사는 2,054면으로 5.7%를 차지해 상위 4사가 약 46%를 운영하고 있다.

민간 CPO가 운영하는 충전소는 공공 부지와 민간 부지, 휴게소 등 이동거점에 설치되며, 부지 유형에 따라 수요 기반과 임차료 구조가 다르다. 공영주차장·주민센터 인근 등 공공 부지는 지역 내 충전 수요를 담당하며, 공시지가를 기준으로 임차료를 산정하고 감면을 적용하는 경우가 많다. 민간 부지는 상업·업무시설 등의 방문 수요를 활용하고, 임차료와 계약 기간은 개별 협의에 따라 결정된다. 이동거점은 통행량을 기반으로 수요를 확보하며, 매출 연동 임차료를 적용하는 경우 충전 매출 증가에 따라 부지 임차 비용도 늘어난다.
부지별 계약 방식은 운영망의 확장 경로에도 영향을 미친다. 공공 부지의 사업자 선정에는 업체별 운영 실적과 관리 역량이 반영되며, 일부 입찰 사례에서는 관련 배점이 총 100점 중 78점을 차지한다. 최초 설치 이후 증설을 기존 사업자에게 요청하는 경우도 있어 운영 이력/능력이 후속 설치에 활용된다. 민간 부지는 토지/시설 소유주와의 개별 협의를 통해 확보하므로, 해당 토지/시설의 지역 충전 수요와 임차 조건 등을 종합적으로 고려한 사업성 검토가 중요하다.

충전 인프라 시장 동향(26년 9월 기준)

※ 최근 동향 – 전기차 증가 대비 공급 Shortage 가속

신규 전기차: '25년 8월 +140,952대 → +268,902대 (YoY 90% 증가)
신규 인프라: '25년 9월 +5,991면 → +2,621면 (YoY 56% 감소)

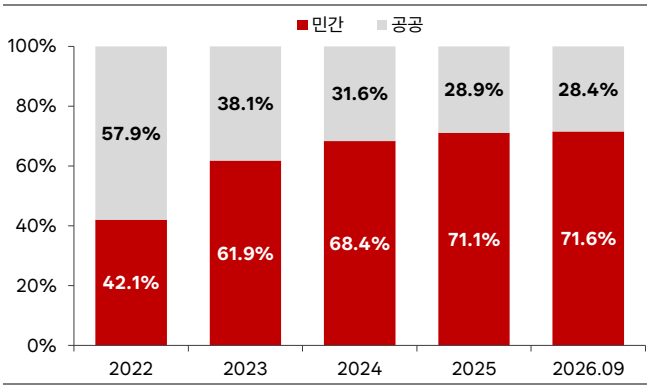
23년 : 주요 대기업(L사, S사, H사 등) 충전 인프라사업 적극적 신규 진입
25년 : 시장 재편 - 대기업 CPO들 충전 시장 철수추세/중소CPO 단전

급속 CPO 사업자 통합화/과점화로 인하여
레퍼런스 보유한 극소수 사업자 사업여건 개선

급속 CPO 시장 철수 및 승자 독식 구조로 시장 재편

자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

공공 및 민간 CPO 점유율 추이



자료: 기후에너지환경부, 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

급속 시장 부지 유형별 특징

구분	공공부지	민간부지	이동거점
대표유형	공영주차장, 주민센터, 근린생활시설	빌딩주차장, 차고지, 차량정비소	휴게소, 쉼터
수익성 기반	우수한 접근성	배후 시설 연계 수요	통행량 많음
예시	**서울대공원**	예술의전당 충전소	도로공사 휴게소
1면당 임차료	**월 1,942원**	월 500,000원	RS(매출 비례)
임차료구조	공시지가 기반 (지자체 80% 추가감면)	시가 기반 협의	매출액 비례 증가
리스크 요인	높은 운영 품질 요구	계약 연장 리스크 존재 (임차료 상승 가능성)	매출 대비 이익률 성장 제한적

자료: 기후에너지환경부, 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

민간 최대 급속 충전망과 높은 공공 부지 비중을 확보한 채비의 수익성 개선 기대

주요 민간 CPO는 부지 구성과 사업 범위에 차이가 있다. 채비와 L사는 충전기 제조와 운영을 병행하고, S사는 급속 충전서비스를 중심으로 사업을 전개하여 왔다. G사는 공동주택 완속 충전망을 기반으로 급속 영역을 확대하고 있다. 각사는 기존 운영망에 더하여 공공 부지 증설, 민간 시설과의 제휴, 기존 충전망 인수 등을 통해 사업 기반을 넓히고 있다.

채비의 급속 충전망은 공공 부지 71.0%, 민간 부지 25.9%, 이동거점 3.1%로 구성되어 있다. 채비는 충전기 제조부터 설치·운영·유지보수까지 직접 수행하며, 기존 공공 부지 운영과 증설을 이어가는 동시에 고속도로 휴게소와 도심 복합 충전소인 채비스테이로 입지를 확대하고 있다. 국내에서는 충전소 운영을, 해외에서는 충전기 판매를 중심으로 사업을 전개한다.

S사의 급속 충전망은 공공 부지 31.5%, 민간 부지 62.9%, 이동거점 5.7%로 구성되어 있으며, 민간 시설과 고속도로 휴게소 등을 통해 급속 충전서비스를 제공하고 있다. 최대주주 측은 충전기 제조사 S사 인수를 추진하고 있어, 인수가 성사되면 제조와 운영을 함께 보유하는 복합적 사업 구조를 확보할 전망이다.

L사의 급속 충전망은 공공 부지 18.6%, 민간 부지 81.4%로 구성되어 있다. 민간 시설을 중심으로 충전서비스를 제공하는 한편, 국내 공공사업과 해외 고객을 대상으로 충전기 제조·구축 사업을 병행한다. 2026년들어 6월 국내 공공사업과 7월 미국 신규 수주를 확보하며 공급처를 확대하고 있다.

G사는 공동주택 완속 충전망을 기반으로 운영 규모를 확대해 왔다. 2024년 통신 계열사의 완속 충전기 약 1.4만 기를 인수했으며, 충전망 통합 이후에는 고장 예측과 충전소별 수익성을 고려한 관리를 추진하고 있다. 기존 완속 충전서비스와 함께 최근 급속 충전망을 확대하여 주거지 충전과 외부 충전 수요에 대응하고 있다.

국내 충전서비스 시장은 누적 전기차 증가로 수요 기반이 확대되는 가운데, 급속 충전면의 신규 공급은 둔화되고 있다. 이에 따라 기존 충전망의 이용량과 부지 비용이 운영사의 손익 개선에 중요 변수로 작용할 전망이다. 이러한 시장 상황에서 민간 최대 규모의 급속 충전망과 높은 공공 부지 비중을 확보한 채비에 주목한다. 기존 충전면의 이용량 증가와 상대적으로 낮은 부지 비용을 바탕으로 서비스 매출 확대와 수익성 개선이 기대된다.

투자포인트

1 전기차 충전기 분야 선도적인 기술력

업체별 평균 고장률 0.32%로 1위, 기후부 입찰 점유율 약 55%로 민간 1위

채비는 전기차 충전기 제품 분야에서 업계 內 선도적인 기술력을 인정받고 있다.

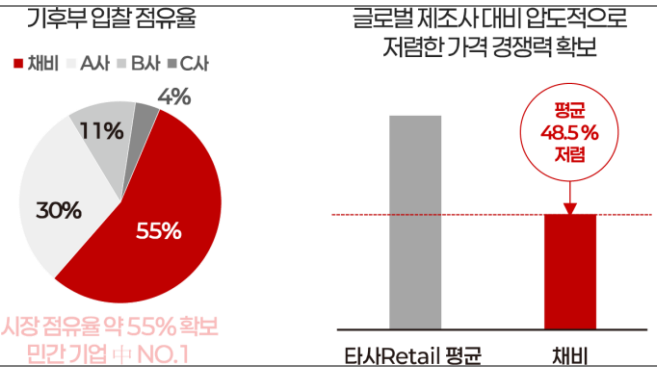
채비의 충전기 제품은 기후에너지환경부(이하 기후부)가 발표한 업체별 평균 고장률에서 0.32%로 1위를 기록하였고, 고장 이후 수리 등을 대응하는 평균 조치 기간도 2.9일을 기록, 업계 내 가장 빠른 대응력을 보였다(기후부 무공해차 통합 누리집 2022~2025년 평균 데이터 기준). 또한 누적 고장률도 1.16%로 1위를 기록했다. 이렇듯 기술력을 인정받아 동사는 기후부 입찰 점유율에서 약 55% M/S를 확보, 민간 기업들 중 1위 점유율을 보이고 있다.

업체별 품질 경쟁력, 제품 신뢰성 비교

구분	기후부전체	채비	SK 시그넷	롯데이브이시스
충전기 수	8,424	**4,634**	2,542	948
평균 고장률(%)	0.41%	**0.32%**	0.41%	0.63%
평균 조치 기간 (일)	4.0 일	**2.9 일**	3.8 일	5.2 일
누적 고장률(%)	1.63%	**1.16%**	2.10%	3.32%

자료: 기후에너지환경부 무공해차 통합 누리집 2022~2025년 평균 데이터 기준, 한국IR협의회 기업리서치센터

채비 국내 납품 레퍼런스 / 가격 경쟁력 비교

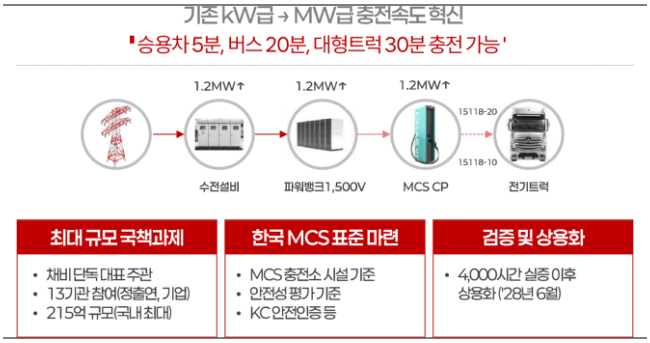


자료: 기후에너지환경부 무공해차 통합 누리집, 한국IR협의회 기업리서치센터

'5분 충전' MCS 국책과제를 수행 중이며 2028년 상용화 계획

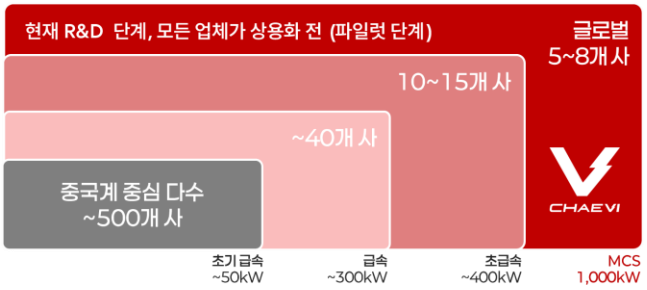
채비는 이른바 '5분 충전' 기술인 MCS(Megawatt Charging System) 기술도 선도하고 있다. MCS는 기존 kW급보다 높은 MW급 충전 기술로, 충전속도 측면에서 기존 대비 진보된 것이다. MCS는 승용차 5분, 버스 20분, 대형트럭 30분 내 충전(완충 기준)이 가능하다. MCS 제품은 아직 상용화되지는 않은 제품으로, 글로벌 5~8개 기업들이 연구개발을 진행하는 과정 중에 있다. 동사는 MCS 충전기 개발 관련 대규모 국책과제를 수행 중이고, 한국 내 MCS 표준 마련을 준비하고 있다. 검증 및 상용화를 위해 4,000시간 실증을 진행한 이후 MCS 제품을 2028년 상용화할 계획이다.

'5분 충전' 기술 선도(MCS)



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

EV 급속 충전 제조사별 공급 가능 영역



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

AI 기반 고장 예방 알고리즘으로 충전기 28개 모듈·119개 부품을 실시간 모니터링

채비는 AI(인공지능) 기반 소프트웨어 기술 역량도 보유하고 있다. 동사는 설치된 충전기 제품에 대해 28개 모듈, 119개 부품을 실시간으로 모니터링 가능하다. 또한, AI 기반 충전기 자가 진단 및 고장 예방 알고리즘 기술도 가지고 있다. 동 예방 알고리즘을 통해 사용자는 주요 부품 모니터링 및 수명 등을 주기적으로 진단할 수 있고, AI기반 고장 예방 알고리즘 적용을 통해 스마트 예지/보전 시스템 운영이 가능하다.

채비 AI 기반 소프트웨어 기술 역량

자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

제조부터 운영·관제까지 수직계열화한 통합형 비즈니스 모델 구축

동사는 엄격한 품질관리로 제품 경쟁력을 확보하고 있다. 자체 공장에서 월 400여 대, 연간 5,000여 대 규모의 급속 충전기를 생산할 수 있는 캐파를 보유하고 있고, 생산 공정 효율화를 위한 지속적인 설비 투자를 추진 중이다. 또한 하드웨어(H/W) 설계부터 펌웨어 및 관제소프트웨어까지 전 과정을 내재화하여 제품 신뢰성과 기술 독립성을 확보했고, 이러한 수직계열화 역량을 바탕으로 국내 최초로 충전기 제조사업과 CPO 운영 사업을 동시에 수행하는 통합형 비즈니스 모델을 구축했다. 디자인 설계, 제조, 설치, 유지보수, 운영, 관제까지 전 단계를 직접 수행함으로써 채비는 고객 요구에 즉각 대응 가능한 원스톱 솔루션을 제공하고 있으며, 충전기 관제 플랫폼과 사용자용 앱도 자체 개발하여 충전기와 서비스의 완전한 통합 운영 환경을 실현하고 있다. 채비는 1H26말 현재 지적재산권(국내/외 특허 또는 디자인) 33건을 출원/등록 또는 출원하고 있어 긍정적이다.

채비 지적재산권 보유 현황

구분	명칭	출원일	등록일	상태	관련 제품
특허	전기차 충전장치	2022.08.06	2024.09.03	등록	전기차 충전기
특허	ESS를 이용한 전기차 충전장치	2022.10.11	2024.12.19	등록	ESS 기반 충전기
특허	ESS용 급속충전장치	2022.11.29	2025.03.05	등록	ESS 급속충전기
특허	전기차 자동 충전 시스템	2023.03.30	2025.11.06	등록	자동 충전 시스템
특허	스마트 무빙 전기차 충전장치	2023.06.13	2024.01.15	등록	이동형 충전기
특허	넓은 출력범위를 가지는 ESS용 전력변환장치	2023.09.22	2025.10.23	등록	ESS 변환장치
특허	이동형 ESS를 활용한 전기충전기	2023.10.19	2025.09.04	등록	이동형 ESS 충전기
특허	전기자동차 충전기 시뮬레이터	2023.10.20	2025.12.17	등록	충전기 시뮬레이터
특허	완속충전기의 화재 예방을 위한 충전방법	2023.12.12	-	출원	완속충전기
특허	계통의 접지선을 모니터링하는 전기차 충전시스템	2024.01.18	-	출원	접지 모니터링 충전기
특허	원격충전기 리셋 시스템 및 방법	2024.06.04	-	출원	원격 리셋 충전기
특허	급속충전을 위한 전기차 충전용 파워모듈	2024.07.31	2025.02.13	등록	충전용 파워모듈
특허	메가와트급 충전 및 급속 충전을 위한 전기차 충전시스템	2024.10.30	-	출원	메가와트급 충전기
특허	과열예방 기능을 갖는 전기차 배터리 충전기용 아웃렛 커넥터	2024.10.30	-	출원	충전기 커넥터
특허	전기차 급속충전기용 고효율 컨버터 모듈 설계 방법 및 이에 의하여 제조된 컨버터 모듈	2024.10.31	-	출원	급속충전기 컨버터
특허	전기차의 충전 방법 및 시스템	2022.07.14	2025.02.14	등록	전기차 충전기
특허	IP 기반의 지능형 제어 및 실시간 예지 보전을 구현하는 전기차 충전소 네트워크 시스템	2025.12.26	-	출원	충전소 운영시스템
특허	V2G 역전송 및 다중 에너지원을 활용한 지능형 전기차 충전 스테이션 및 그 방법	2026.03.25	2026.08.01	등록	충전 스테이션
특허	가변형 분산 출력 이동형 하이브리드 충전기 및 이의 제어 방법	2026.03.25	-	출원	이동형 충전기
특허	오프라인 비회원 전기차 충전 제어 방법 및 그 시스템	2026.05.29	-	출원	충전 시스템
디자인	전기자동차 충전기용 캐노피 (30-1186191)	2022.03.17	2022.10.11	등록	충전기 캐노피
디자인	전기자동차용 충전기 (30-1194448)	2022.04.06	2022.12.05	등록	전기차 충전기
디자인	전기자동차용 충전기 (30-1194449)	2022.04.06	2022.12.05	등록	전기차 충전기
디자인	전기자동차 충전기용 캐노피 (30-1196220)	2022.06.03	2022.12.16	등록	충전기 캐노피
디자인	전기자동차 충전기용 캐노피 (30-1196221)	2022.06.03	2022.12.16	등록	충전기 캐노피
디자인	전기자동차 충전기용 캐노피 (30-1196222)	2022.06.03	2022.12.16	등록	충전기 캐노피
디자인	전기자동차 충전기용 캐노피 (30-1196223)	2022.06.03	2022.12.16	등록	충전기 캐노피
디자인	전기자동차 충전기용 캐노피 (30-1282883)	2024.01.26	2024.11.11	등록	충전기 캐노피
상표	CHAEVI STAY (9류, 36류, 37류, 39류, 42류)	2022.06.17	2024.04.17	등록	충전 서비스 브랜드
특허(미국)	전기차 충전 예약 시스템 및 방법, 전기차의 충전 방법 및 시스템	2024.04.23	미구분		급속충전기
특허(미국)	전기차 충전기	2024.05.07	미구분		급속충전기
특허(미국)	부가서비스 제공이 가능한 전기차 충전 시스템 및 방법	2024.04.30	미구분		급속충전기
특허(일본)	회원인증, 충전 및 간편결제를 위한 충전시스템	2023.11.15	미구분		급속충전기

자료: Dart, 한국IR협의회 기업리서치센터

2 급속 충전 CPO 사업 성장 기대

중하위 사업자 철수로 경쟁강도가 낮아지며 급속 충전 CPO 사업 성장 기대

채비의 전기차(EV) 급속 충전 CPO(Charging Point Operator, 전기차 충전 운영사업자) 사업 성장이 기대된다.

국내 전기차 등록대수는 구조적으로 증가하고 있다. 국내 전기차 신규 등록대수는 2023년 15.4만 대에서 2025년 21.5만 대로 39.6% 성장하였다. 반면에 급속 충전기 설치 대수는 2023년 1.3만 대에서 2025년 0.8만 대로 38.5% 감소하였다. 이는 2022~2023년 주요 대기업들이 계열사 또는 자체적으로 국내 충전 인프라 시장에 적극적으로 신규 진입을 하였으나, 약 2~3년 후인 2025년 이들의 CPO 사업 철수가 가시화되었기 때문이었다. 중하위 사업자들이 사업 철수를 한 것은 채비를 포함한 상위 1~3위 CPO 기업들이 CPO용 공공부지를 이미 선점했고, 민간부지 확보에 있어 난이도가 상승했으며, 설비투자 부담이 지속 가중된 것에 기인했다. CPO 사업에 있어 업계 경쟁강도가 감소하고 있는 점은 주목된다.

2026년 완속 보조금은 축소된 반면 급속 보조금은 유지되며 우호적인 정책 환경 지속

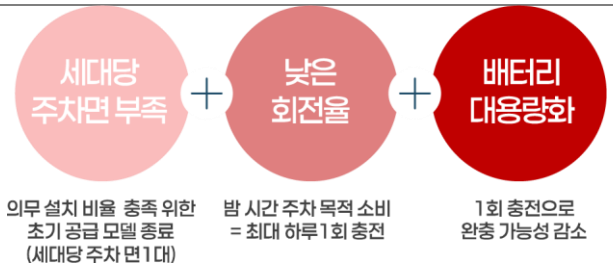
2026년 들어서며 급속 충전 관련 정부의 보조금 예산 책정/환경도 우호적으로 전개되고 있다. 기후부의 완속/급속 충전기 정부 보조금 예산 현황 표를 살펴보면, 급속 충전기 정부 보조금은 2026년에도 전년에 이어 지속되고 있으나, 완속 충전기 정부 보조금은 2026년 들어 전년 대비 48.4% 급감했다. 완속 충전 인프라의 경우 충전 시장 조성 초~중기에 아파트 중심으로 규제용 최소 설치가 이루어졌기에, 정부는 충전 인프라의 질적 고도화와 운영 효율 제고를 위해 완속 충전보다 급속 충전 관련 투자를 장려하고 있다.

완속/급속 충전기 정부 보조금 예산 현황 (단위: 억원)

구분	2022	2023	2024	2025	2026
초급속 충전기	900	1,425	2,175	-	-
급속 충전기	40	-	-	2,843	2,843
급속 소계	**940**	**1,425**	**2,175**	**2,843**	**2,843**
완속 충전기	740	1,200	740	-	-
화재예방 완속 충전기	-	-	800	-	-
스마트제어 완속 충전기	-	-	-	2,130	1,100
완속 소계	**740**	**1,200**	**1,540**	**2,130**	**1,100**

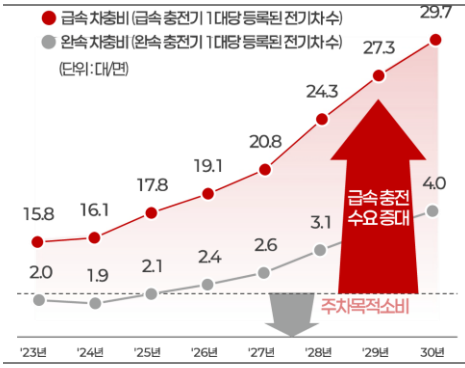
자료: 기후에너지환경부, 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

완속 충전 시장의 한계



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

급속 충전 수요 증대



전기차/인프라	2023년	2024년	2025년	2026(E)	2030(E)
전기차 등록대수	54.4만	68.4만	90.0만	114.0만	343.6만
급속인프라 (면)	3.4만	4.2만	5.0만	6.0만	11.6만
완속인프라 (면)	27.1만	35.4만	41.9만	48.5만	86.4만
누적 급속 차충비	15.8	16.1	17.8	19.1	29.7
누적 완속 차충비	2.0	1.9	2.1	2.4	4.0

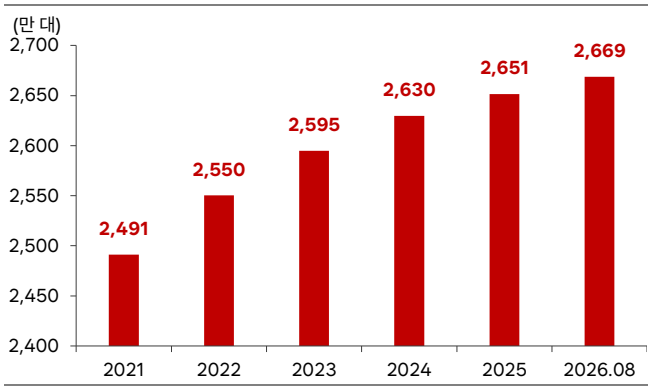
급속 충전 수요 증가 대비 공급 부족 (Shortage)

주: 기후부 판매 비중 목표 90% 달성 가정, 자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

국내 전기차 누적등록대수가 2026년 8월 116.1만 대로 늘며 충전 수요 구조적 성장

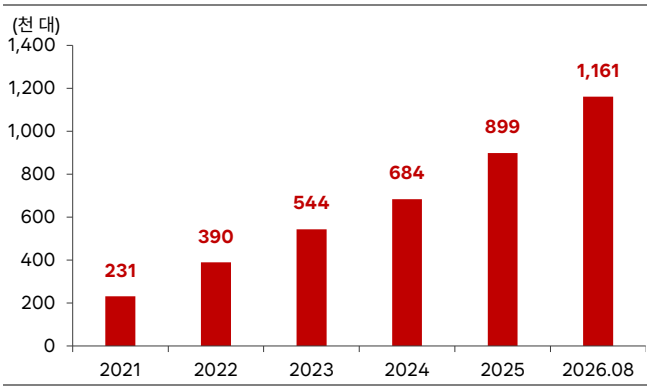
국내 전기차 충전 수요는 구조적으로 성장세가 기대된다. 국내 전기차 보급률은 2021년 0.9%였으나 2025년 3.4%로 상승했고, 2026년 8월 현재 4.4%를 보이고 있다. 전기차 충전 인프라 수요의 경우 전기차 누적등록대수의 영향을 받는데, 국내 전기차 누적등록대수는 2023년말 54.4만 대 수준이었으나, 2026년 8월 현재 116.1만 대로 113.4% 고성장했다. 향후에도 전기차의 누적등록대수는 성장이 기대되어 채비의 CPO 사업 성장세는 기대된다.

국내 자동차 누적등록대수 추이



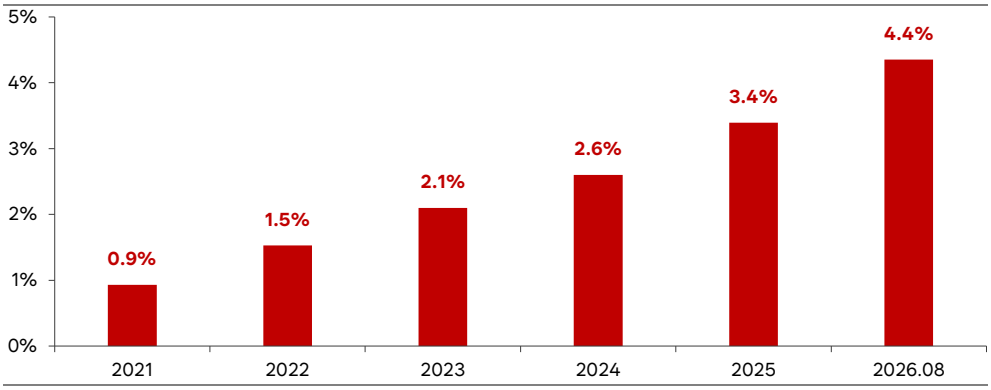
자료: 국토교통부, 한국IR협의회 기업리서치센터

국내 전기차 누적등록대수 추이



자료: 국토교통부, 한국IR협의회 기업리서치센터

국내 전기차 보급률 추이

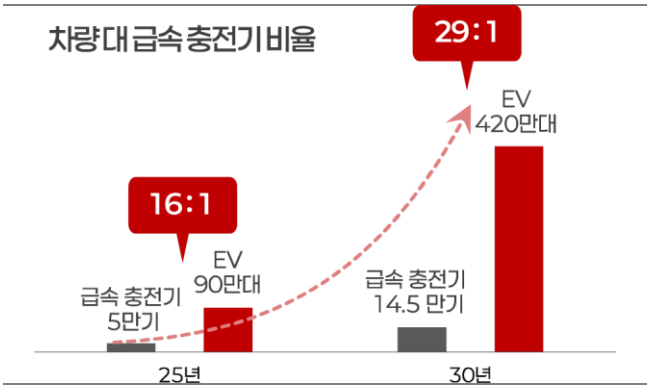


자료: 국토교통부, 한국IR협의회 기업리서치센터

전기차 1대당 급속 충전기 비율 과밀화로 CPO 사업 매력도 점증 전망

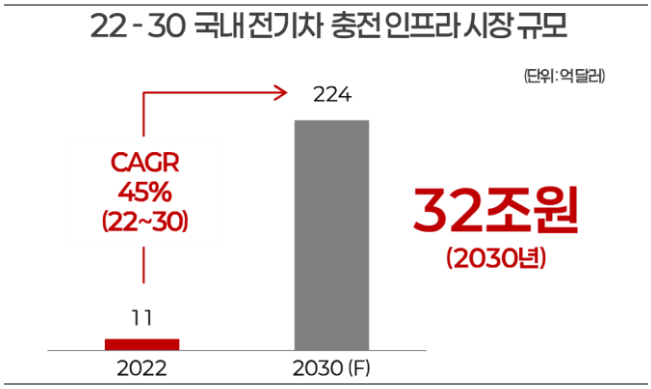
기후부에 따르면 전기차 1대당 급속 충전기 비율은 2025년 16:1에서 2030년 29:1로 과밀해질 전망이다. 전기차 대수의 증가와 급속 충전 사업자의 사업 철수 등으로 이러한 과밀성은 구조적으로 악화될 것으로 예상된다. 따라서 CPO 사업의 사업적 매력은 점증할 것으로 기대된다. 시장조사기관 SNE 리서치에 따르면 국내 전기차 충전 인프라 시장 규모는 2022년 11억 달러 규모에서 2030년 224억 달러 규모로 성장할 것으로 전망되는 점도 주목한다.

차량대 급속 충전기 비율 전망



자료: EV충전 인프라 확충 및 안전 강화 방안(2023.06), 대기환경보전법관련 기후에너지환경부 개정 행정규칙(2026.01), 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

국내 전기차 충전 인프라 시장 규모 전망

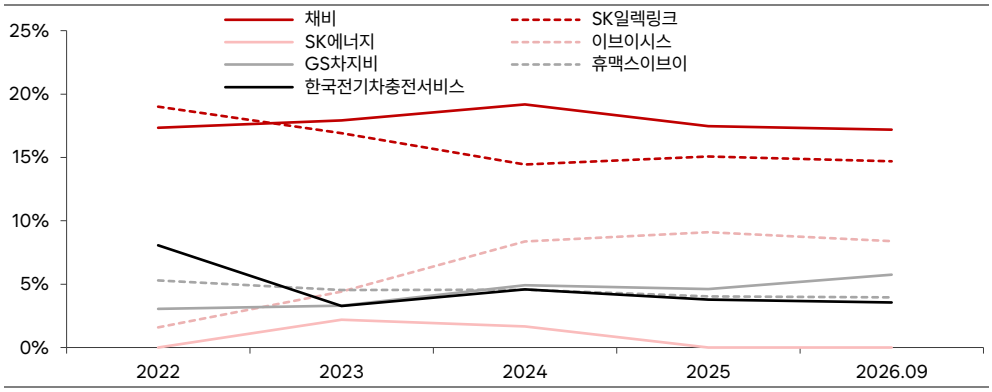


자료: SNE Research, 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

2023년부터 국내 민간 급속 충전 CPO 점유율 1위 유지

채비는 국내 민간 CPO 사업자 중 현재 점유율 1위 사업자이다(누적 보급 면수 기준). 동사는 2022년 S사에 이어 점유율 2위 사업자였으나, 2023년부터 역전하여 지속적으로 1위 사업자 지위를 유지 중이다. 따라서 향후 국내 전기차 급속 충전 수요 증가세가 지속될 때 동사 성장이 동반하여 이어질 것으로 기대된다.

국내 민간 CPO 점유율

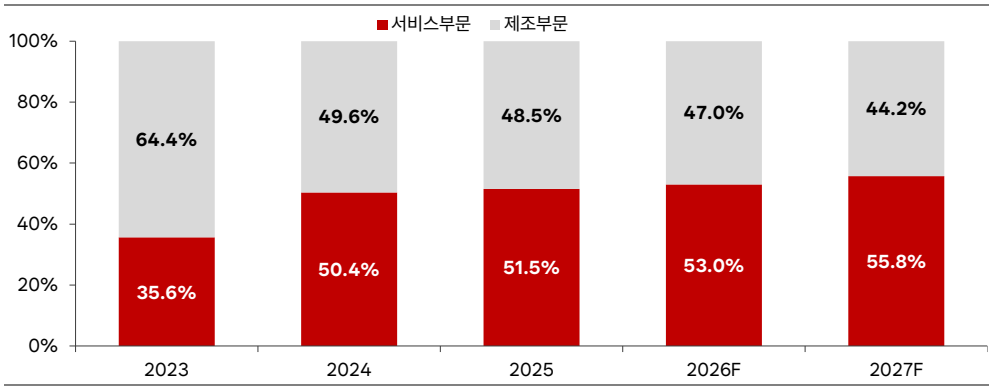


자료: 기후에너지환경부, 한국IR협의회 기업리서치센터

서비스 부문 매출 비중이 2023년 35.6%에서 1H26 57.3%로 상승하며 CPO 중심 구조 강화

채비는 사업 매력도가 상대적으로 높은 CPO 사업 비중을 지속적으로 높여가고 있다. 채비의 서비스 부문 매출액 비중은 2023년 35.6%였으나 1H26 기준으로 57.3%로 상승했다. 2027년 동사 서비스 부문 매출액 비중은 55.8%로 예상된다. 서비스 부문은 제조 부문 대비 높은 수익성이 기대됨에 따라, 서비스 부문의 매출 비중 확대는 전사 수익성 개선에 기여할 수 있을 것으로 전망된다.

채비 연도별 서비스 부문, 제조 부문 매출액 비중 추이 및 전망



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

실적 추이 및 전망

1 2025년 실적 review

2025년 매출액 1,017억 원(+19.6% YoY), 영업이익 -296억 원(적자지속 YoY) 기록

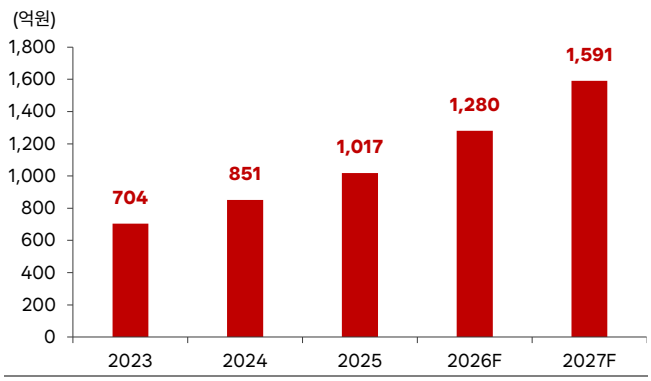
2025년 연간 연결 기준 매출액, 영업이익은 각각 1,017억 원, -296억 원이었다.

연간 매출액은 전년(851억 원) 대비 19.6% 성장한 1,017억 원을 기록했다. 부문별로 살펴보면, 서비스 부문이 제조 부문 대비 더 양호한 성장을 보였다. 서비스 부문 매출액은 2024년 429억 원에서 2025년 524억 원으로 전년 대비 22.1% 성장했고, 제조 부문 매출액은 2024년 422억 원에서 2025년 493억 원으로 전년 대비 16.8% 성장했다. 양 부문 모두 양호한 성장세를 보였으나, 제조 부문이 상대적으로 성장률이 낮았는데 이는 북미향 수요 일부가 현지 규제 등 정책 영향으로 기대 대비 미진했기 때문이었다.

연간 영업이익은 전년(-276억 원) 대비 소폭 악화된 -296억 원을 기록했다. 전년 대비 매출액이 성장했음에도 영업이익이 악화된 것은 다음 3가지 사유에 기인했다. 매출액의 규모의 경제 효과가 미비하여 고정비 등 비용을 상쇄하기 어려운 측면이 있었다. 또한 다소 저조한 수출(북미) 수요로 인해 제조 부문 매출이 기대 대비 적었고, 매출채권 관련 대손충당금을 2025년 22억 원 설정(VS 전년 15억 원)했던 점도 부정적으로 작용했다. 부문별로 살펴보면, 서비스 부문 영업이익은 2024년 -171억 원에서 2025년 -155억 원으로 개선된 반면, 제조 부문 영업이익은 2024년 -105억 원에서 2025년 -142억 원으로 악화되었다.

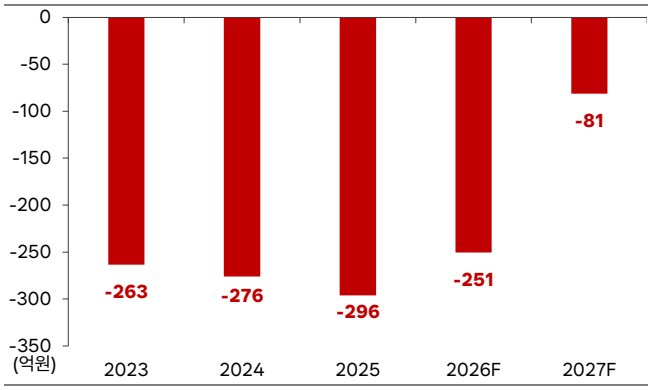
참고로 사업보고서 상 비용의 성격별 분류를 살펴보면, 외주공사비 항목이 2024년 26억 원에서 2025년 100억 원으로 74억 원 증가했고, 전력비 항목이 2024년 288억 원에서 2025년 323억 원으로 35억 원 증가했으며, 감가상각비 항목은 2024년 132억 원에서 2025년 149억 원으로 17억 원 증가했고, 지급수수료 항목은 2024년 93억 원에서 2025년 110억 원으로 17억 원 증가했다.

연간 연결 기준 매출액 추이 및 전망



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

연간 연결 기준 영업이익 추이 및 전망



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

2 2026F, 2027F 실적 전망

1H26 연결 기준 매출액, 영업이익은 각각 496억 원, -197억 원 기록

1H26 연결 기준 매출액, 영업이익은 각각 496억 원, -197억 원을 기록했다. 전년 반기 실적 대비해서 매출액은 113억 원 증가했고, 영업적자는 전년 수준이었다. 전년 반기 매출액, 영업이익은 각각 383억 원, -198억 원이었다. 부문별 매출액을 살펴보면, 서비스 부문 매출액은 1H25 239억 원에서 1H26 285억 원으로 46억 원 증가했고, 제조 부문 매출액은 1H25 144억 원에서 1H26 212억 원으로 68억 원 증가했다. 즉 올해 반기로만 볼 때는 일부 지연되었던 충전기 제품 판매가 이루어지며 제조 부문 성장률이 서비스 부문 성장률보다 가팔랐다.

2026년 상반기 영업이익은 -197억 원으로 전년 -198억 원 수준과 유사했다. 아직 규모의 경제를 달성하지 못한 상황에서 전년 대비 매출 증가에도 불구하고 일부 비용도 증가하며 영업적자 절대금액 규모를 줄이지는 못했다. 그러나 상반기 수익성(영업이익률)은 -39.6%를 기록하여 전년 반기 -51.6% 대비 개선되었다. 부문별 영업이익을 보면, 서비스 부문 영업이익은 2025년 상반기 -105억 원에서 2026년 상반기 -75억 원으로 개선된 반면, 제조 부문 영업이익은 2025년 상반기 -92억 원에서 2026년 상반기 -122억 원으로 악화되었다. 상반기 판매된 제품들의 제품믹스가 다소 악화된 영향으로 제조 부문 영업적자는 확대되었으나, CPO 사업은 매출 규모가 확대되며 고정비 부담이 경감되었으며 일부 고부가 서비스 확대의 긍정적 영향이 있었던 것으로 보인다. 참고로 사업보고서 상 비용의 성격별 분류에서 비용 증가 주요 사항을 살펴보면, 대손상각비가 1H25 9억 원에서 1H26 70억 원으로, 급여/퇴직 급여가 81억 원에서 93억 원으로, 외주공사비가 34억 원에서 71억 원으로, 지급수수료가 51억 원에서 59억 원으로 증가했다.

2026년 매출액 1,280억 원(+25.9% YoY) 전망

2026년 연간 매출액은 1,280억 원(+25.9% YoY)으로 전망한다. 국내 전기차 누적 운영 대수 증가 수혜로 제조 및 서비스 양 부문 모두 견조한 성장이 기대된다. 또한, 동사가 운영하는 복합 충전/문화 공간인 '채비스테이' 관련 매출액 증가가 기대되는데, 채비스테이에서 충전뿐만 아니라 세차 등 차량관리와 식음료 판매 등 휴게 공간 등을 제공하기에 관련 매출 증가와 충전 가동률 상승을 도모할 수 있을 것으로 전망한다.

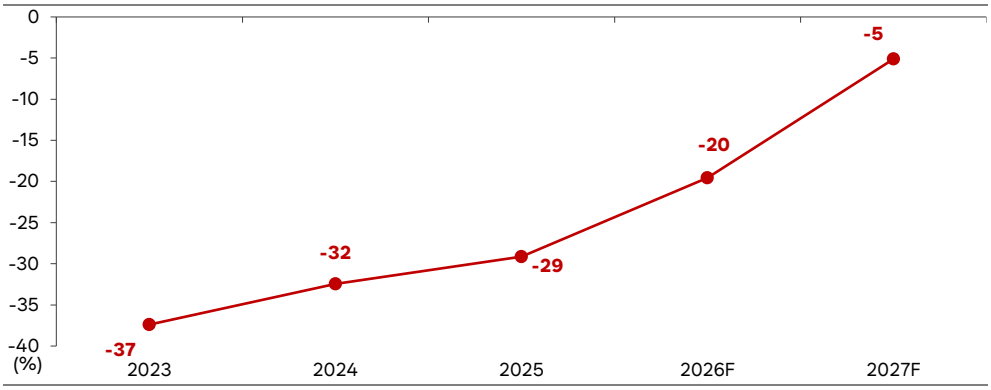
2026년 영업이익은 -251억 원으로 전년 대비 45억 원 개선 전망

2026년 연간 영업이익은 -251억 원으로 전년(-296억 원) 대비 45억 원 개선을 전망한다. 전사 매출액 규모의 증가와 상대적으로 높은 수익성이 기대되는 서비스 부문 매출 증가 효과가 기대되기 때문이다. 물론 상반기 누적 영업적자가 크고, 제조 부문에서 수출이 기대 대비는 개선 속도가 느릴 가능성이 있어 연간 영업적자 규모는 보수적으로 추정했다. 참고로 4Q26은 전통적인 계절 성수기로, 의미 있는 분기 기준 영업적자 개선은 4분기에 이뤄질 것으로 예상된다.

2027년 매출액 1,591억 원, 영업이익 -81억 원 전망

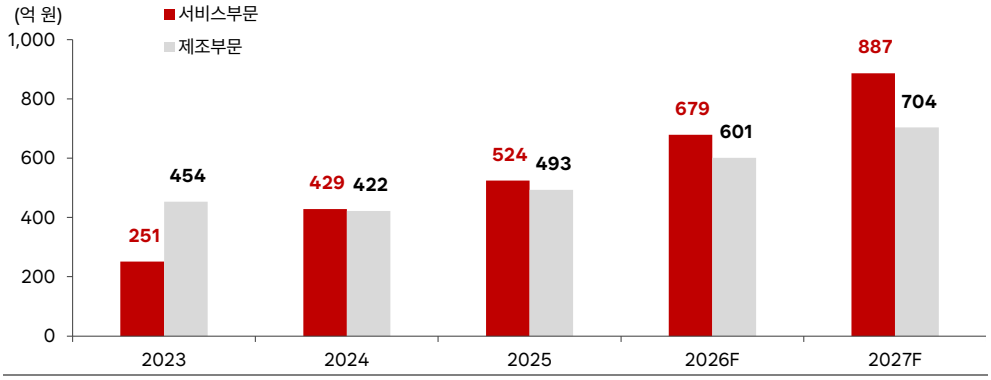
2027년 연간 매출액, 영업이익은 각각 1,591억 원, -81억 원으로 전망한다. 매출 규모 전망 관련해서 국내 전기차 보급과 누적 운영 대수 증가의 수혜가 지속되고, 충전기 제품 수출이 추가적으로 개선될 가능성 등을 종합적으로 고려했다. 2027년 영업이익은 전년 대비 170억 원 개선된 -81억 원으로 전망된다. 매출액이 전년 대비 300억 원 이상 개선될 것으로 기대하여 동 영업이익 추정은 무리가 없다고 판단한다. 다만, 아직 시간이 많이 남아있고 채비스테이 운영 효과와 수출 성장 정도 등에 일정부분 불확실성이 있을 수 있어 영업이익 절대금액 전망은 보수적으로 추정했다.

채비 연도별 영업이익률 추이 및 전망



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

채비 연도별 부문별 매출액 추이 및 전망



자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

실적 추이 및 전망

(단위: 억 원)

구분	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	704	851	1,017	**1,280**	**1,591**
① 서비스부문	251	429	524	**679**	**887**
② 제조부문	454	422	493	**601**	**704**
영업이익	-263	-276	-296	**-251**	**-81**
지배주주순이익	-622	-545	-338	**-306**	**-138**
YoY 증감률					
매출액	-	20.8	19.6	**25.9**	**24.2**
영업이익	-	적지	적지	**적지**	**적지**
지배주주순이익	-	적지	적지	**적지**	**적지**
영업이익률	-37.4	-32.4	-29.1	**-19.6**	**-5.1**
지배주주순이익률	-88.3	-64.0	-33.2	**-23.9**	**-8.7**

자료: 채비, 한국IR협의회 기업리서치센터

Valuation

1 2026F PSR 1.5배로 거래 중

2026F PSR 1.5배로 코스닥 시장(1.7배)과 해외 Peer 평균(2.7배) 대비 할인 거래

2026년 10월 28일 기준 채비 시가총액은 2,005억 원 수준이다. 2026년 채비 예상 PSR은 1.5배 정도로, 코스닥 시장(1.7배) 대비 할인되어 거래되고 있다.

채비는 전기차 충전기 개발/제조/판매 및 충전소 사업 운영 전문기업이다. 동사와 유사한 국내 상장 기업은 코넥스 시장에 SK시그넷이 유일하다. 그리고 해외에 충전기 제조/판매 또는 충전소 사업 운영사들이 존재한다.
밸류에이션은 단계적으로 비교한다. 1단계로 국내 유일 Peer인 SK시그넷과 동사의 멀티플을 비교하고, 2단계로 해외 유사기업들과 멀티플을 비교한다. 비교 대상 기업 중 아직 이익을 내지 못하는 곳들이 많아 지표로는 PER 대신 PSR을 적용했다. 해외 Peer들은 실적 컨센서스가 존재하므로 2026F 매출액 기준 PSR로 비교했다. 반면 SK시그넷은 컨센서스가 부재하여 불가피하게 2025년 연간 매출액 기준 PSR로 비교하며, 이 경우 동사도 동일하게 2025년 매출액 기준 PSR을 적용했다.

1단계: 국내 유일 Peer SK시그넷 대비 동사는 소폭 할인

2026년 10월 28일 종가 및 2025년 매출액 기준 채비의 PSR은 약 2.0배로, SK시그넷(약 2.3배) 대비 소폭 할인되어 거래되고 있다. SK시그넷은 초급속 충전기 제조/판매 중심 기업으로, 미국 초급속 충전기 시장에서 높은 점유율을 확보하고 있다. 다만, 전기차 캐즘 영향으로 2024년 영업손실이 2,428억 원에 달했고, 2025년 영업손실은 484억 원으로 크게 축소되었으나 여전히 큰 적자 구간에 있다. 반면 채비는 충전기 제조뿐 아니라 충전소 운영(CPO) 사업을 병행하며, CPO 부문이 1H26 기준 매출의 57.3%를 차지해 반복적인 서비스 매출 기반을 갖추고 있다. 동사가 사업 구조 측면에서는 제조 중심인 SK시그넷보다 안정성이 높음에도 멀티플 할인을 받는 것은 SK시그넷의 경우 현재 매각 과정 중인 점이 작용한다고 보인다. 7월 24일 다수 언론에 따르면, SK그룹은 SK시그넷을 매각하기로 하고 공개 매수 후 상장폐지, 이후 매각 작업을 진행하고 있다. 당시 제시된 SK시그넷 공개매수 가격은 8,200원으로, 직전 1개월 가중평균 가격 대비 20% 이상 높은 수준이었다.

2단계: 해외 Peer 대비 할인 폭 확대

해외 Peer와 비교 시 할인 폭은 더 크다. 2026F 매출액 기준 PSR은 채비 1.5배, Fastned 3.4배, Zaptec 2.7배, TGOOD 1.9배로, 채비는 해외 Peer 3개사 평균(2.7배) 대비 약 44% 할인되어 거래되고 있다.

네덜란드 **Fastned**는 2025년말 기준 유럽 9개국에서 406개의 초급속 충전소를 운영하는 CPO 전문기업이다. 2026F 매출액 컨센서스는 2억 2,400만 달러(+39% YoY)로 Peer 중 가장 높은 성장이 예상되나, 네트워크 확장 비용과 감가상각비, 이자 부담으로 2025년 순이익률은 -21.7%로 아직 적자 구간에 있다.
노르웨이 **Zaptec**은 유럽 AC 충전기 제조사로 2025년 영업이익률 5.6%, 순이익률 3.5%로 흑자를 기록하며 배당을 시작했고, 2026F 매출액은 2억 1,300만 달러(+32% YoY)로 전망된다.
중국 **TGOOD(**特锐德**)**은 자회사 특래전(特来电)을 통해 중국 공공 충전 단말기 약 90만 대를 운영하는 중국 최대 충전 운영사로, 2025년 순이익률 8.3%로 수익성은 가장 양호하나 2026F 매출액은 26억 3,400만 달러(+14% YoY)로 성장률은 상대적으로 낮다.

해외 Peer의 2026F PSR 배수 순위는 2026F 매출 성장률 순위와 일치하는 모습으로, 전기차 충전 산업에서는 향후 외형 성장 속도가 밸류에이션의 핵심 변수로 작용하는 것으로 보인다. 채비의 2026F 매출 성장률(+25.9%)은 TGOOD을 상회함에도 PSR은 TGOOD보다 낮다. 채비의 2025년 순이익률이 -33.2%를 기록하여 큰 적자 폭이 멀티플 할인 요인으로 작용하고 있다고 해석된다.

CPO 수익성 개선 확인 시 Peer 대비 할인 축소 가능

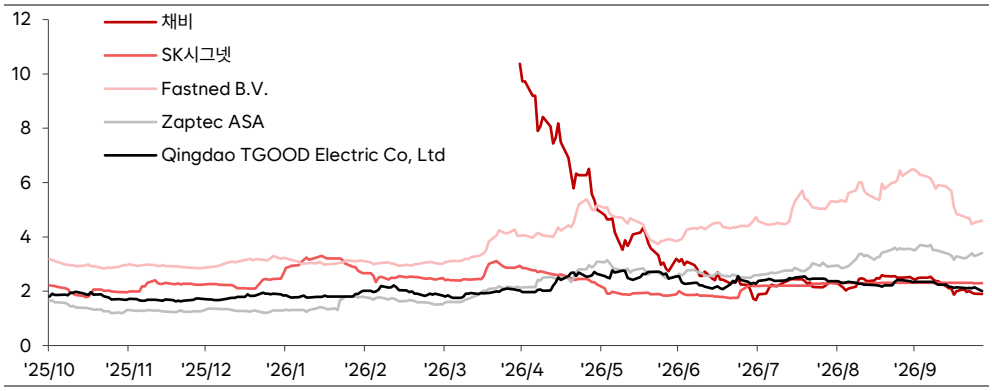
채비와 사업 모델이 가장 유사한 Fastned가 순손실 상태임에도 Peer 중 가장 높은 PSR을 받고 있다는 점에 주목할 필요가 있다. 이는 충전소 운영 사업이 이용률 상승에 따라 수익성이 개선되는 인프라형 사업으로 평가받고 있음을 보여준다. 채비의 매출액은 2026F 1,280억 원(+25.9% YoY), 2027F 1,591억 원(+24.2% YoY)으로 20%대 중반의 성장세가 지속되고, 영업이익률도 2025년 -29.1%에서 2026F -19.6%, 2027F -5.1%로 개선될 전망이다. CPO 사업 중심의 안정적 매출 성장과 적자 축소가 함께 확인될 경우 Peer 대비 할인 폭은 점차 축소될 수 있을 것으로 판단된다.

동종 업종 밸류에이션

기업명	종가 (원, 달러)	시가총액 (십억 원, 백만달러)	매출액(십억 원, 백만 달러)			PSR(배)		
			2024	2025	2026F	2024	2025	2026F
코스피	6,012	4,793,232	3,713,280	3,919,857	4,126,757	0.5	0.9	1.1
코스닥	771	436,180	332,962	361,554	140,079	1.0	1.4	1.7
채비	**4,270**	**200**	**85**	**102**	**128**	**N/A**	**N/A**	**1.5**
SK시그넷	8,100	185	74	80	-	2.6	2.8	-
Fastned B.V.(네덜란드)	37	733	94	161	224	5.0	2.9	3.4
Zaptec ASA(노르웨이)	7	584	114	161	213	0.8	1.4	2.7
Qingdao TGOOD Electric Co, Ltd(중국)	4	4,667	2,109	2,312	2,634	1.5	1.7	1.9
동종업종 평균						**2.5**	**2.2**	**2.7**

주: 2026년 10월 28일 종가 기준, 동종 기업 26F는 시장 컨센서스 사용, 자료: FnGuide QuantiWise, Refinitiv, 한국IR협의회 기업리서치센터

각 사 2025년 매출액 기반 PSR 추이



자료: FnGuide QuantiWise, Refinitiv, 한국IR협의회 기업리서치센터

증시 조정과 오버행 우려로 공모가를 하회했으나, CPO 수익성 개선과 적자 축소가 확인되면 펀더멘털 중심의 주가 회복 기대

채비는 2026년 4월 29일 이익미실현 기업 특례상장으로 코스닥시장에 상장했다. 기관 수요예측 경쟁률은 55대 1에 그쳐 공모가는 희망밴드 12,300~15,300원의 하단인 12,300원으로 확정됐다. 일반청약에서는 약 4.2조 원의 증거금이 유입됐으며, 상장일 종가는 공모가 대비 83.3% 상승한 22,550원을 기록했다. 상장 이후 약 6개월밖에 경과하지 않아 멀티플 밴드를 통해 과거 밸류에이션 수준과 비교하기에는 한계가 있다.

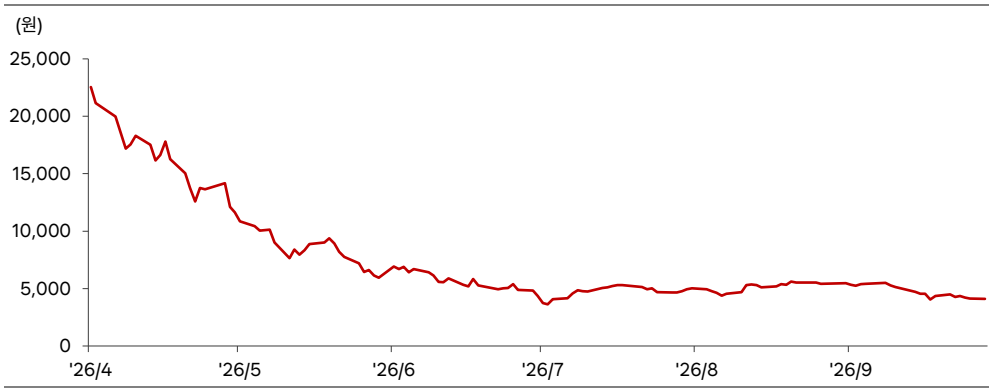
상장 이후에는 시장 조정과 함께 주가가 큰 폭으로 하락했다. 7월 31일 종가는 4,085원으로 상장일 종가 대비 81.9% 하락했으며, 7월 30일에는 상장 이후 최저가인 3,620원을 기록했다. 같은 기간 코스닥지수는 1,220.26p에서 719.76p로 41.0% 하락했으며, 동사 수익률은 지수를 40.9%p 하회했다. 상장일 급등에 따른 차익실현 부담과 낮은 기관 의무보유확약 비중, 적자 지속 등이 시장 대비 추가 하락 요인으로 작용한 것으로 판단된다. 1Q26 매출액은 207억 원으로 전년 동기 대비 21% 증가했으나 적자는 지속됐다. 여기에 스틱인베스트먼트와 KB메자닌캐피탈 등 재무적 투자자(FI)가 각각 보유한 26.49%, 13.72%의 지분에 대한 잠재적 매물 부담도 투자심리를 제약한 것으로 보인다.

8월 이후에는 국내 증시 반등과 수익성 개선 기대가 맞물리며 주가가 소폭 회복했다. 7월 말 국내 증시 급락 이후 미국 금리와 달러 하락으로 중소형 성장주에 저가 매수세가 유입되면서, 코스닥지수는 7월 말 719.76p에서 9월 말 855.91p로 18.9% 상승했다. 같은 기간 동사 주가는 4,085원에서 5,240원으로 28.3% 상승하여 지수 수익률을 9.4%p 상회했다. 8월 14일 발표된 채비 상반기 매출액은 496억 원으로 전년 동기 대비 29.8% 증가했다. 충전 서비스 부문 EBITDA율은 -3.2%로 전년 동기 대비 14.1%p 개선되어 상장 당시 제시한 연간 전망치 -8.8%를 상회했다. 이러한 수익성 개선이 시장 대비 초과 상승을 뒷받침한 것으로 판단된다. 9월 17일 주가는 5,610원으로 7월 저점 대비 55.0% 상승했다.

10월에는 국내 증시 약세와 함께 주가가 재차 하락했다. 미국 FOMC와 빅테크 실적 발표를 앞둔 경계 심리에 중동 리스크와 AI 투자 과열 우려가 더해지며, 코스닥지수는 9월 말 855.91p에서 10월 28일 771.28p로 9.9% 하락했다. 같은 기간 동사 주가는 5,240원에서 4,270원으로 18.5% 하락, 지수 수익률을 8.6%p 하회했다. 10월 28일 채비 종가는 공모가 대비 65.3% 낮은 수준이다.

시장 대비 추가 주가 하락에는 의무보유 해제를 앞둔 수급 부담도 일부 반영된 것으로 판단된다. 상장 6개월이 되는 10월 29일에는 FI 보유분을 포함한 1,531만 주의 의무보유가 해제될 예정이다. 현재 채비 주가는 주요 재무적 투자자의 투자단가인 주당 10,381~11,761원을 크게 하회하고 있어 매각 시 손실 부담이 크지만, 실제 매각 여부와 시점은 확인이 필요하다. 향후 주가는 의무보유 해제 이후 매물 출회 규모와 충전 서비스 매출 확대에 따른 영업적자 축소 여부에 영향을 받을 전망이다. 특히 영업적자가 2026년 251억 원에서 2027년 81억 원으로 축소될 것이라는 전망이 실제로 확인될지가 주요 점검 요인이다.

채비 주가 추이



자료: FnGuide QuantiWise, Refinitiv, 한국IR협의회 기업리서치센터

리스크 요인

1 충전소 운영 사업 경쟁심화 가능성

중장기 전기차 수요 확대 시 신규 경쟁사 진입에 따른 경쟁 심화 가능성

최근 4~5년간 국내 충전소 운영 사업자들은 일부 사업을 포기하는 모습을 보여 향후 경쟁심화가 가중될 가능성은 제한적이다. 다만, 2028년 이후 자율주행 대중화가 가파른 속도로 진행될 시 전기차 수요가 동반하여 붐업될 가능성이 있고 이러한 시장 무드에서는 신규 경쟁사가 후행적으로 시장에 뛰어들 가능성을 완전히 배제할 수는 없다. 미래에 경쟁 기업들이 예상과 달리 증가할 시 동사 수익성에 부담 요소로 작용할 수 있다.

포괄손익계산서

(억 원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
매출액	704	851	1,017	1,280	1,591
증가율(%)	N/A	20.8	19.6	25.9	24.2
매출원가	690	822	995	1,157	1,260
매출원가율(%)	98.0	96.6	97.8	90.4	79.2
매출총이익	14	29	23	123	331
매출이익률(%)	2.0	3.4	2.2	9.6	20.8
판매관리비	278	305	319	374	412
판관비율(%)	39.5	35.8	31.4	29.2	25.9
EBITDA	-176	-129	-136	-16	191
EBITDA 이익률(%)	-25.0	-15.2	-13.3	-1.2	12.0
증가율(%)	N/A	적지	적지	적지	흑전
영업이익	-263	-276	-296	-251	-81
영업이익률(%)	-37.4	-32.4	-29.1	-19.6	-5.1
증가율(%)	N/A	적지	적지	적지	적지
영업외손익	-358	-269	-41	-54	-55
금융수익	15	15	5	15	16
금융비용	375	286	42	65	69
기타영업외손익	1	2	-4	-4	-2
종속/관계기업관련손익	0	0	0	0	0
세전계속사업이익	-622	-545	-337	-305	-136
증가율(%)	N/A	적지	적지	적지	적지
법인세비용	0	0	1	1	2
계속사업이익	-622	-545	-338	-306	-138
중단사업이익	0	0	0	0	0
당기순이익	-622	-545	-338	-306	-138
당기순이익률(%)	-88.3	-64.0	-33.2	-23.9	-8.7
증가율(%)	N/A	적지	적지	적지	적지
지배주주지분 순이익	-622	-545	-338	-306	-138

재무상태표

(억 원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
유동자산	828	631	801	1,549	1,383
현금성자산	318	196	175	1,039	824
단기투자자산	110	30	50	80	60
매출채권	106	230	352	190	200
재고자산	246	144	186	201	250
기타유동자산	47	30	38	40	49
비유동자산	1,258	1,398	1,258	1,214	1,403
유형자산	1,053	1,192	1,072	1,125	1,317
무형자산	31	30	19	12	7
투자자산	10	1	1	1	1
기타비유동자산	164	175	166	76	78
자산총계	2,085	2,029	2,059	2,763	2,785
유동부채	2,730	732	1,089	907	1,076
단기차입금	174	242	521	221	251
매입채무	68	33	33	92	137
기타유동부채	2,488	457	535	594	688
비유동부채	314	328	285	322	352
사채	0	0	0	0	0
장기차입금	211	208	177	207	227
기타비유동부채	103	120	108	115	125
부채총계	3,044	1,060	1,373	1,229	1,428
지배주주지분	-959	969	685	1,534	1,357
자본금	17	187	188	235	235
자본잉여금	7	2,363	2,399	3,409	3,331
자본조정 등	26	-27	-10	-10	-10
기타포괄이익누계액	0	0	-0	50	90
이익잉여금	-1,009	-1,554	-1,891	-2,197	-2,335
자본총계	-959	969	685	1,534	1,357

현금흐름표

(억 원)	2023	2024	2025	2026F	2027F
영업활동으로인한현금흐름	-315	-120	-231	237	230
당기순이익	-622	-545	-338	-306	-138
유형자산 상각비	79	132	149	227	268
무형자산 상각비	9	15	12	8	5
외환손익	0	0	5	0	0
운전자본의감소(증가)	-149	-10	-112	294	83
기타	368	288	53	14	12
투자활동으로인한현금흐름	-580	-153	-23	-171	-402
투자자산의 감소(증가)	-7	10	0	0	0
유형자산의 감소	0	0	10	0	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-729	-342	-30	-230	-420
기타	156	179	-3	59	18
재무활동으로인한현금흐름	1,141	149	234	764	-30
차입금의 증가(감소)	64	176	127	-293	48
사채의증가(감소)	0	0	107	0	0
자본의 증가	0	0	0	1,057	-78
배당금	0	0	0	0	0
기타	1,077	-27	0	0	0
기타현금흐름	0	1	-0	34	-13
현금의증가(감소)	246	-122	-21	864	-215
기초현금	72	318	196	175	1,039
기말현금	318	196	175	1,039	824

주요투자지표

	2023	2024	2025	2026F	2027F
P/E(배)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
P/B(배)	N/A	N/A	N/A	1.3	1.5
P/S(배)	N/A	N/A	N/A	1.5	1.3
EV/EBITDA(배)	N/A	N/A	N/A	N/A	9.8
배당수익률(%)	N/A	N/A	N/A	0.0	0.0
EPS(원)	-2,866	-2,459	-899	-693	-295
BPS(원)	-4,336	2,594	1,822	3,267	2,891
SPS(원)	3,247	3,839	2,711	2,905	3,388
DPS(원)	0	0	0	0	0
수익성(%)					
ROE	64.8	-11,107.5	-40.8	-27.5	-9.6
ROA	-29.8	-26.5	-16.5	-12.7	-5.0
ROIC	N/A	-21.2	-22.0	-20.6	-6.9
안정성(%)					
유동비율	30.3	86.2	73.6	170.9	128.4
부채비율	-317.5	109.5	200.3	80.1	105.2
순차입금비율	-243.9	55.8	112.0	-27.3	-10.0
이자보상배율	-2.4	-1.7	-8.5	-7.4	-2.8
활동성(%)					
총자산회전율	0.3	0.4	0.5	0.5	0.6
매출채권회전율	6.6	5.1	3.5	4.7	8.2
재고자산회전율	2.9	4.4	6.2	6.6	7.1

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정 여부

시장경보제도란?

한국거래소 시장감시위원회는 투기적이거나 불공정거래 개연성이 있는 종목 또는 주가가 비정상적으로 급등한 종목에 대해 투자자주의 환기 등을 통해 불공정거래를 사전에 예방하기 위한 제도를 시행하고 있습니다. 시장경보제도는 '투자주의종목 투자경고종목 투자위험종목'의 단계를 거쳐 이루어지게 됩니다.

※관련근거: 시장감시규정 제5조의2, 제5조의3 및 시장감시규정 시행세칙 제3조~제3조의 7

종목명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
채비	O	X	X

2026년 08월 05일 기준 소수계좌 거래집중 종목으로 지정된 바 있음.

발간 History

발간일	제목
2026.10.30	채비-잠재력 있는 전기차 충전 전문기업

Compliance notice

본 보고서는 한국거래소, 한국예탁결제원과 한국증권금융이 공동으로 출연한 한국IR협의회 산하 독립 (리서치) 조직인 기업리서치센터가 작성한 기업분석 보고서입니다. 본 자료는 투자자들에게 국내 상장기업에 대한 양질의 투자정보 제공 및 건전한 투자문화 정착을 위해 무상으로 작성되었습니다.

- 당사 리서치센터는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트와 그 배우자 등 관계자는 자료 작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 중소형 기업 소개를 위해 작성되었으며, 매수 및 매도 추천 의견은 포함하고 있지 않습니다.
- 본 자료에 게재된 내용은 애널리스트의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.
- 본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 자료제공일 현재 시점의 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다.
- 본 조사자료는 투자 참고 자료로만 활용하시기 바라며, 어떠한 경우에도 투자자의 투자 결과에 대한 법적 책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사자료의 지적재산권은 당사에 있으므로, 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.
- 본 자료는 텔레그램에서 "한국IR협의회(https://t.me/kirsofficial)" 채널을 추가하시어 보고서 발간 소식을 안내받으실 수 있습니다.
- 한국IR협의회가 운영하는 유튜브 채널 'IRTV'에서 1) 애널리스트가 직접 취재한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '小中한탐방'과 2) 기업보고서 심층해설방송인 '小中한 리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.