

기술분석보고서 IT

에이텍모빌리티(224110)



작성기관 한국기술신용평가(주) 작성자 박은빈 전문연구원

[▶ 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.02-525-7759)로 연락하여 주시기 바랍니다.

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

에이텍모빌리티(224110)

대중교통 결제 시스템 전문 기업, 태그리스(tagless) 기반 서비스 확대 중

기업정보(2025.07.31 기준)

대표자	신승영, 최성용
설립일자	2015년 07월 17일
상장일자	2015년 08월 25일
기업규모	중소기업
업종분류	IT
주요제품	대중교통 결제 시스템 및 단말기

시세정보(2025.07.31)

현재가(원)	11,610
액면가(원)	500
시가총액(억 원)	620
발행주식수(주)	5,340,000
52주 최고가(원)	32,500
52주 최저가(원)	10,030
외국인지분율(%)	2.0
주요주주(%)	
신승영	24.7
(주)에이텍모빌리티	10.5

■ RFID(Radio Frequency Identification) 기반 대중교통 결제 시스템 공급 사업

에이텍모빌리티(이하 ‘동사’)는 대중교통 결제 시스템의 구축 및 유지보수뿐만 아니라, 해당 시스템을 구성하는 단말기의 개발, 제조 및 판매를 주요 사업으로 영위하고 있다. 동사가 제공하는 단말기에는 버스 승하차 결제 단말기, 지하철 승하차 게이트, 택시 결제 단말기, 교통카드 발매·충전·환급·정산기 등이 포함된다. 이와 같은 결제 시스템은 교통카드와 단말기 간 RFID 통신을 기반으로 하며, 교통카드에는 RFID 태그가, 결제 단말기에는 RFID 리더가 각각 내장되어 있다.

■ 태그리스 대중교통 결제 시스템 분야 국내 경쟁력 확보

동사는 태그리스 대중교통 결제 시스템을 개발하였으며, 해당 기술에 대해 신기술 인증(NET)을 획득한 바 있다. 아울러, 동사는 태그리스 결제 시스템과 관련하여 다수의 특허를 출원 및 등록함으로써 기술 경쟁력을 확보하고 있다.

■ 기술·시장·제도 측면에서 동사에 유리한 환경 조성

서울시는 동사의 태그리스 대중교통 결제 시스템을 2025년 10월부터 추가로 시범 운영할 예정이며, 해당 시범 운영은 연말까지 지속될 계획이다. 아울러 동사는 시각장애인 등 교통약자를 위한 음성인식 기반 온디바이스 AI 키오스크를 개발하여 현재 시범 운영 중에 있으며, 2025년 중 상용화를 목표로 하고 있다. 또한, 정부의 C-ITS(Cooperative Intelligent Transport System, 협력 지능형 교통 시스템) 정책은 C-ITS 단말기 분야로 사업을 확장하고 있는 동사에게 우호적인 환경을 제공하고 있다.

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)
2022(*)	455	85.3	27	5.9	62	13.7	8.2	5.0	67.9	806	10,649	11.9	0.9
2023	875	92.4	75	8.5	110	12.6	11.1	6.9	79.2	1,206	12,209	12.3	1.2
2024	1,042	19.1	79	7.6	197	18.9	16.5	12.2	49.8	2,020	14,510	9.1	1.3

(*) 동사는 2024년 5월 종속회사인 에이텍에이피의 금융자동화 사업부문을 양도하였고, 동 사업부문 관련 매출과 이익을 2022년 재무제표부터 중단사업으로 제외하였으며, 상기 재무정보는 동 영업 중단효과가 반영되어 있음.

기업경쟁력

태그리스 대중교통 결제 기술 관련 기술력

- 동사가 개발한 태그리스 대중교통 결제 기술은 신기술 인증(NET)을 받은 기술임.
- 동사의 태그리스 대중교통 결제 기술은 특허 출원 및 등록을 통해 기술적 기반을 확보하고 있음.

태그리스 대중교통 결제 시스템의 국내 시장 현황

- 태그리스 대중교통 결제 시스템은 국내 시장에서 상용화되어 운영 중임.(인천시 지하철에 구축되었으며, 서울시 일부 버스 및 지하철, 경기도 일부 버스 노선에 구축되었고, 창원시 일부 버스 노선에서는 시범 운영 중임.)

핵심 기술 및 적용제품

RFID 기반 대중교통 결제 시스템

- 국내외에 RFID 기반 대중교통 결제 시스템을 공급함.
- 해당 시스템에 사용되는 다양한 단말기를 함께 공급하며, 주요 단말기로는 버스 승하차 단말기, 버스 운전자 단말기, 지하철 게이트, 교통카드 발매·충전·환급·정산기, 택시 결제 단말기, 자전거 스마트락 등이 있음.

< 버스 승하차 단말기 >



온디바이스 AI, C-ITS 단말기

- 교통약자를 위한 음성인식 기반 온디바이스 AI 키오스크 개발을 완료했으며, 상용화를 앞두고 있음.
- C-ITS 단말기 개발 및 상용화를 진행 중이며, 주요 제품으로는 OBE 통합 단말기, OBE 운전자 단말기, C-ITS 버스표출기, 그리고 C-ITS 통합단말기가 있음.

< C-ITS 버스표출기 >



시장경쟁력

태그리스 대중교통 결제 시스템 관련 국내 시장 내 입지 강화 전망

- 태그리스 기반 대중교통 결제 시스템 관련 특허와 인증을 보유한 업체 중 하나로 관련 기술력을 바탕으로 향후 시장 확대에 적극 대응할 계획임.

정부 C-ITS 정책 기조에 부합하는 단말기 기술 보유 및 상용화 실적 확보

- 정부가 추진 중인 C-ITS 정책 흐름에 맞춰 일부 단말기를 이미 상용화하였으며, 관련 기술력도 확보하고 있어 향후 시장 확대에 따른 공급 기회에 선제적으로 대응 가능함.

ESG(Environmental, Social and Governance) 활동 현황

E

환경경영

- ◎ 교통카드 시스템, 로봇 솔루션 등 동사가 제공하는 서비스 전반에 걸쳐 에너지 효율을 고려하고 있으며, 장기적으로 온실가스 배출 저감을 추진할 계획임.
- ◎ 현재까지 환경 관련 법규 위반이나 사고 이력은 확인되지 않았으며, 환경경영 측면에서 특별한 위반 사항은 없는 것으로 판단됨.

S

사회책임경영

- ◎ 지역사회, 고객, 종사자의 삶의 질 개선을 위한 활동에 참여하고 있으며, 환경적·사회적 가치를 고려한 전략적 사업 운영을 지속적으로 추진 중임.
- ◎ 동사는 IR 활동을 상장기업의 주요 책무로 인식하고 있으며, 투자자와의 신뢰 구축을 위해 관련 정보를 거래소 공시시스템 등을 통해 제공하고 있음.

G

기업지배구조

- ◎ 이사회 운영규정과 주요 활동 사항은 일반 투자자도 확인할 수 있도록 전자공시시스템의 분기보고서 등을 통해 공개하고 있음.
- ◎ 이사회는 법령 및 정관에 따라 회사의 주요 경영 사항을 심의·의결하고, 이사 및 경영진의 직무 수행에 대해 감독 기능을 수행하고 있음.

I. 기업 현황

대중교통 결제 시스템 전문 기업

동사는 RFID 기반 비접촉식 교통카드단말기, 승차권발매기, 키오스크 등 제조와 유지보수를 주요 사업으로 하고 있으며, AI, 음성인식, 모바일 결제 기술을 접목하여 스마트 교통 솔루션으로 사업 영역을 확장하고 있다.

■ 회사의 개요

동사는 2015년 7월 17일을 분할기일로 현재 존속법인 '주식회사 에이텍'의 교통카드솔루션사업 부문을 인적분할하여 설립되었으며, 2015년 8월 25일 코스닥 시장에 상장되었다.

동사는 교통카드 솔루션 제품 등의 제조 및 판매, 차량용 단말기 제조 및 판매, 시스템 통합 및 관리 등 모빌리티 관련 사업을 영위하고 있다. 또한, 손자회사인 알파엔지니어링(주)을 통하여 컨베이어 및 각종 물류장비 설치 등 물류자동화 사업을 수행하고 있었으나, 2025년 6월 30일자로 알파엔지니어링(주)의 지배회사이자 동사의 종속회사인 (주)에이텍에이피의 지분을 전량 매각함에 따라, 물류자동화 사업은 중단될 예정이다.

동사의 본사는 경기도 성남시 분당구 판교로 289에 소재하고 있으며, 2023년 3월 24일 주주총회 의결을 통해 기존 (주)에이텍티앤에서 (주)에이텍모빌리티로 사명을 변경하였다.

표 1. 동사 주요 연혁

일자	연혁 내용
2015.07	(주)에이텍 교통카드솔루션 사업 인적분할로 설립
2015.08	코스닥시장 상장
2015.10	신승영 대표이사 취임
2015.10	벤처기업 인증
2016.03	IP스타기업 지정
2016.05	글로벌 강소기업 지정(중소기업청)
2017.12	(주)에이텍에이피 지분 취득에 따른 연결대상 자회사 편입
2018.03	소프트웨어 품질(GS)인증
2018.09	인적자원개발 우수기관(Best-HRD) 지정
2019.12	수출 유망중소기업 지정
2019.12	과학기술정보통신부 장관 표창 수상
2020.12	IR52 장영실상 수상
2021.01	(주)에이텍에이피 일부 분할 후 (주)에이텍아이오티 설립
2022.05	(주)에이텍에이피 태양산업(주), 태양알앤피(주) 지분 인수로 종속회사편입
2022.11	태양산업(주) 사명 변경 후 알파엔지니어링(주)로 변경
2023.03	(주)에이텍티앤 사명 변경 후 (주)에이텍모빌리티로 변경
2024.08	(주)에이텍에이피 금융화자동기기제품의 생산 및 판매 영업 양도 완료(금융자동화 사업부문 중단)
2025.06	(주)에이텍에이피 지분 전량 매각(물류자동화 사업부문 중단)

자료: 동사 사업보고서(2024.12.), 분기보고서(2025.03.) 및 홈페이지, 한국기술신용평가(주) 재구성

에이텍모빌리티(224110)

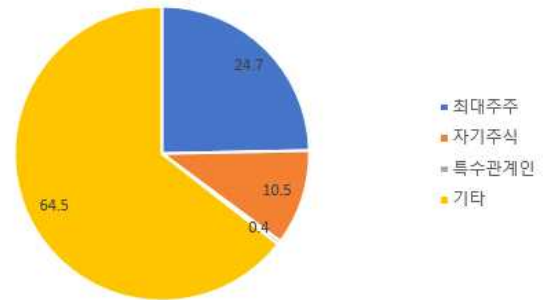
동사의 최대주주는 대표이사 신승영으로 24.7%를 보유하고 있으며, 자기주식으로 10.5%, 신종찬 외 1인이 0.4%를 보유하고 있다.

표 2. 동사 지분구조 현황

주주명	관계	주식수(주)	지분율(%)
신승영	최대주주	1,319,433	24.7
(주)에이텍모빌리티	자기주식	559,614	10.5
신종찬 외 1인	특수관계인	18,911	0.4
기타	기타	3,442,042	64.4
합계		5,340,000	100.0

그림 1. 동사 지분구조 현황

(단위: %)



자료: 동사 분기보고서(2025.03.), 한국기술신용평가(주) 재구성

동사는 연결대상 종속회사로서 (주)에이텍에이피 및 2개의 손자회사를 보유하고 있었으나, 2025년 6월 30일자로 (주)에이텍에이피의 지분을 전량 매각함에 따라, 2025년 3분기부터는 해당 종속회사들이 연결 범위에서 제외될 예정이다.

표 3. 동사 종속기업 현황

상호	설립일	소재지	주요사업	최근 사업연도말 자산총액(백만 원)	지배관계 근거	주요종속 회사 여부
(주)에이텍에이피	2017.12	경기도 성남시	금융자동화기기 제조, 판매	63,925	지분 49.4% 보유	여
알파엔지니어링(주)	2010.04	경상남도 양산시	산업용 기계 제조업	22,152	(주)에이텍에이피 80.1% 보유	여
태양알앤피(주)	2019.03	경상남도 양산시	철골프레임 제조업	7,067	(주)에이텍에이피 100% 보유	여

자료: 동사 분기보고서(2025.03.), 한국기술신용평가(주) 재구성

■ 대표이사

동사는 신승영과 최성용이 각자 대표이사로 재직 중이며, 신승영 대표이사가 경영총괄을, 최성용 대표이사가 영업총괄 업무를 수행하고 있다.

신승영 대표이사는 (주)금성사(현 LG전자)에 입사하여 컴퓨터사업부에 재직 중이던 1989년에 (주)에이텍시스템을 창업하였으며, 1993년 (주)에이텍을 설립하여 현재까지 에이텍 그룹을 이끌고 있다. 또한, 2015년부터 동사의 대표이사로서 경영을 총괄하고 있다.

최성용 대표이사는 동사의 분할 설립 시점부터 영업을 담당하였으며, 영업총괄임원을 거쳐 2022년부터 동사의 각자 대표이사로서 영업을 총괄하고 있다.

■ 주요 사업 분야

동사는 교통카드 단말기 및 승차권 발매기 등의 제품을 공급하는 모빌리티 사업을 영위하고 있으며, 중속기업인 알파엔지니어링(주)을 통하여 스택커 크레인, 컨베이어 및 각종 물류장비의 설계, 제작, 설치 및 시운전에 이르는 물류자동화 사업을 수행하고 있다. 최근 동사는 중속회사 구조를 단순화하고 모빌리티 사업 분야에 역량을 집중하는 전략으로 전환하여, 모빌리티 기술의 고도화 및 사업 다각화를 추진 중에 있다. 이에 따라, 2025년 6월 30일자로 중속기업의 지분을 전량 매각하였으며, 물류자동화 사업은 중단될 예정이다.

동사는 교통카드 판매·충전기, 일회용 발매·교통카드 충전기, 교통카드 정산·충전기, 버스 운전자 단말기, 버스 승하차 단말기 및 공유자전거 단말기 등을 제조·판매하고 있다. 모빌리티 산업은 전통적인 교통수단의 개념을 넘어 이동성을 제공하는 다양한 분야로 확장되고 있으며, 인공지능(AI), 사물인터넷(IoT), 자율주행 등 첨단 기술의 발전에 따라 급속히 변화하고 있다. 아울러, 다양한 서비스를 통합하는 플랫폼 비즈니스 모델로 진화하고 있는 추세이다.

■ 사업부문별 매출실적

교통카드 단말기 등을 납품하는 동사의 모빌리티 사업부문 매출은 2024년까지 지속적으로 증가세를 보였으며, 2022년 283억 원에서 2023년과 2024년에 각각 31.7%, 14.8% 성장하여 373억 원 및 428억 원의 매출을 기록하였다.

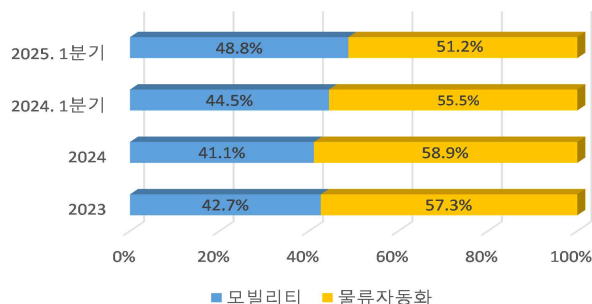
모빌리티 사업부문의 2025년 1분기 매출액은 63억 원으로, 전년 동기 대비 61.1% 감소하였다. 이는 동사의 사업이 대규모 수주에 기반한 영업 형태로 인해 분기별 매출의 변동성이 상대적으로 큰 데다, 통상 1분기는 수요처의 예산 집행이 하반기 또는 4분기에 집중되는 경향에 따라 타 계절 대비 매출 비중이 낮은 데 기인한다. 또한, 2024년 1분기 모빌리티 사업부문의 매출액이 과거 3개년 동안 분기 기준 최대 매출을 기록하였던 점에서 기저효과가 발생하여, 매출 감소율이 특히 높은 것으로 나타났다.

한편, 물류자동화 사업부문의 매출액은 모빌리티 사업부문과 마찬가지로 2023년과 2024년에 급성장하여 각각 502억 원 및 614억 원의 매출을 달성하였으며, 2025년 1분기에는 2024년 최대 매출 달성에 따른 기저효과로 전년 동기 대비 66.5% 감소한 65억 원의 매출을 기록하였다. 참고로, 물류자동화 사업부문의 매출은 동사사업을 영위하는 중속기업의 지분 매각으로 인해 2025년 3분기부터 중단될 예정이다.

표 4. 부문별 매출실적 (단위: 억 원, K-IFRS 연결 기준)

품목군	2023	2024	2024. 1Q	2025. 1Q
모빌리티	373	428	157	63
물류자동화	502	614	195	65
합계	875	1,042	352	128

그림 2. 부문별 매출비중 (단위: %, K-IFRS 연결 기준)



II. 시장 동향

자동 요금 징수 시스템 글로벌 시장 성장 동향 및 국내 태그리스 결제 시스템 도입 현황

자동 요금 징수 시스템의 글로벌 시장 규모는 2024년 약 89.7억 달러로 평가되었으며, 2025년 96.7억 달러에서 연평균 11.2% 성장해 2033년에는 269.7억 달러에 이를 것으로 예상된다. 국내에서는 서울, 인천, 경기, 창원 등 주요 지역을 중심으로 태그리스 결제 시스템 도입이 빠르게 진행되고 있다.

■ 자동 요금 징수 시스템 글로벌 시장 성장 동향

Strait research에 따르면, 동사의 타깃 시장인 자동 요금 징수 시스템 시장의 글로벌 규모는 2024년 89.7억 달러로 평가되었고, 2025년 96.7억 달러에서 연평균 11.2%로 성장하여 2033년에는 269.7억 달러에 이를 것으로 예상된다.

그림 3. 자동 요금 징수 시스템 글로벌 시장 규모



자료: Strait research, 한국기술신용평가(주) 재구성

전 세계적인 인구 증가와 통근자 수의 급증은 교통 부문의 성장을 견인하고 있으며, 이는 요금 징수 과정을 간소화할 수 있는 자동화 기술에 대한 수요로 이어지고 있다. 스마트폰 보급률의 증가는 이러한 수요와 맞물려 자동 요금 징수 시스템의 글로벌 시장 성장을 더욱 촉진하고 있다. 자동 요금 징수 시스템은 현금 결제의 필요성과 운전자 및 승객 간 의사소통에 대한 우려를 해소하고, 결제 시간을 단축함으로써 승객의 이동 편의성을 향상시키는 데 기여하고 있다.

본 시장은 하드웨어 부문과 소프트웨어 부문으로 구분되며, 이 중 하드웨어 부문은 가장 높은 시장 기여도를 나타내고 있으며, 예측 기간 동안에도 견조한 연평균 성장률을 기록할 것으로 예상된다. 하드웨어 부문에는 티켓 자동판매기, 개찰구 등이 포함된다. 한편, 소프트웨어 부문은 예측 기간 동안 하드웨어 부문 대비 더 높은 연평균 성장률을 기록할 것으로 전망되며, 사이버 위협에 대응하기 위한 보안 기술의 수요 증가가 주요 성장 동력으로 작용할 것으로 예측된다.

시장 용도별로는 주차, 교통 및 물류, 엔터테인먼트 부문으로 구분되며, 이 중 교통 및 물류 부문이 가장 높은 시장 기여도를 보이고 있다. 본 부문은 예측 기간 동안에도 견실한 연평균 성장률을 기록할 것으로 전망된다. 개발도상국과 선진국 모두에서 도시 발전 속도가 가속화됨에 따라 자동화 시스템에 대한 의존도가 증가하고 있으며, 이에 따라 교통 요금의 징수 및 확인 절차가 더욱 신속하게 이루어지고 있다. 자동 요금 징수 시스템은 직불카드, 신용카드, 근거리무선통신(NFC) 장치와 통합된 스마트카드를 비롯하여 다양한 결제 수단과의 호환 범위를 점차 확대해 나가고 있다.

이 시장의 주요 기업으로는 Advanced Card Systems Ltd, Cubic Transportation Systems, Atos SE, (주)엘지씨엔에스, (주)삼성SDI, Omron Corp 등이 있다.

■ 국내 태그리스 결제 시스템 도입 현황

인천교통공사는 편리하고 안전한 이동 환경 조성을 위해 전 역사에 태그리스 게이트를 구축하였으며, 2025년 5월 19일부터 해당 서비스를 개시한다고 2025년 5월 13일에 발표하였다. 공사와 주요 결제 사업자는 태그리스 이용 활성화를 도모하고자 서비스 개시 후 약 3개월간 태그리스 결제 시 최대 2만 원 상당의 마일리지 제공과 호텔 숙박권 당첨 기회 등 다양한 프로모션을 실시할 계획이다.

(주)티머니는 2025년 10월부터 서울 시내버스에 태그리스 대중교통 결제 시스템을 시범 운영한다고 2025년 6월 16일에 밝혔다. 시범 사업 대상은 서울 시내 36개 노선, 약 580대의 시내버스이며, 2023년부터 2024년까지 진행된 시내버스 태그리스 결제 실증사업을 통해 이중 결제, 무임승차, 다수승차, 소지 형태별 결제, 지하철 환승, 혼잡 시간대 및 유동 인구가 많은 지역에서의 인식률 등을 검증하였다.

서울시는 2025년 6월부터 지하철 7호선 5개 역사에서 태그리스 결제 시스템을 시범 운영한 후, 연말까지 1호선부터 9호선까지 전체 역사로 확대할 계획이라고 2025년 4월에 발표하였다. 또한, 이미 태그리스 시스템을 운영 중인 인천 지하철 1·2호선과 연계하여, 인천 지하철 이용 후 서울 지하철 7호선 철산역에 하차할 경우 승·하차 시 모두 교통카드를 별도로 찍을 필요가 없다고 설명하였다.

서울시는 2023년 9월 6일부터 경전철 우이신설선에 태그리스 대중교통 결제 시스템을 도입하였으며, 이를 통해 교통약자의 대중교통 이용 편의성이 향상되고, 영유아를 동반하거나 짐을 운반하는 경우에도 교통카드를 찾아 태그하는 번거로움을 줄일 수 있다고 설명하였다. 아울러 서울시는 태그리스 결제 시스템을 서울 지하철 및 자율주행 버스 등 다양한 교통수단으로 지속적으로 확대할 계획이다.

경기도는 2024년 4월 10일부터 용인시와 의정부시를 경유하는 시내버스 134개 노선 약 950대에 태그리스 결제 서비스를 시행할 예정이라고 밝혔으며, 창원시는 2024년 11월 8일부터 5000번, 6000번 등 일부 버스에 태그리스 요금 결제 시스템을 시범 운용할 것이라고 발표하였다.

표 5. 태그리스 국내 시장 동향

관련 기관	관련 보도
인천교통공사	2025년 5월 19일부터 전 역사에 태그리스 게이트를 구축하고 프로모션을 진행 중임.
서울시	2025년 10월부터 서울 시내버스 36개 노선(580대 규모) 대상 태그리스 결제 시스템 시범 운영함. 2025년 6월부터 지하철 7호선 5개역에 태그리스 결제 시스템 시범 운영 시작, 연말까지 1~9호선 전체 역으로 확대 예정임. 2023년 9월 6일부터 경전철 우이신설선에 태그리스 결제 시스템 적용함.
경기도	2024년 4월 10일부터 시내버스 134개 노선 대상 태그리스 결제 서비스 시행함.
창원시	2024년 11월 8일부터 광역 버스에 태그리스 요금 결제 시스템 시범 운영 시작함.

자료: 한국기술신용평가(주)

III. 기술분석

RFID 기반 대중교통 요금 결제 기술과 차세대 태그리스 대중교통 요금 결제 기술

동사가 현재 상용화한 대중교통 요금 결제 기술은 교통카드와 결제 단말기 간 RFID 통신을 기반으로 하고 있다. 동사는 차세대 기술인 태그리스 대중교통 요금 결제 기술을 개발하여 현재 시범 운영 중이며, 특허 출원 및 등록을 통해 기술 장벽을 견고히 구축하였다.

■ RFID 기반 대중교통 요금 결제 기술

IT 기술의 발전은 버스, 지하철, 택시 등 대중교통 이용의 편의성을 크게 향상시키고 있다. 예를 들어, 승차 시 승객이 교통카드를 버스 내 승차 단말기에 접촉하면 요금이 즉시 결제되며, 하차 시에는 하차 단말기에 접촉하여 승차 거리에 따른 추가 요금이 자동으로 결제된다. 동사는 교통카드를 이용한 대중교통 요금 결제에 필요한 하드웨어와 이를 지원하는 통합 운용 소프트웨어를 개발하여 국내외 주요 교통기관에 공급함으로써 안정적인 매출을 확보하고 있다.

표 6. 동사의 하드웨어 제품

교통수단	제품
버스	운전자 / 승하차 단말기  동근버스 단말기  고속버스 통합단말기 
지하철	교통카드 발매 / 충전기  지하철 게이트  콜롬비아 충전기 
택시, 시외, 자전거	택시 결제 단말기  승차권 무인발매기  자전거 Smart Lock 

자료: 동사 회사소개서, 한국기술신용평가(주) 재구성

동사는 교통카드와 결제 단말기(버스 승하차 단말기, 통근버스 단말기, 지하철 게이트, 택시 결제 단말기 등) 간 통신에 RFID 기술을 적용하였다. 교통카드에는 고유 ID와 결제 정보가 포함된 RFID 태그가 내장되며, 결제 단말기에는 RFID 태그와 통신하는 RFID 리더가 탑재된다. 결제 단말기는 유·무선 통신망을 통해 중앙 서버와 연결되며, 중앙 서버는 RFID 리더로부터 수집한 정보를 기반으로 승하차 위치 확인, 요금 계산, 결제 처리 등 다양한 업무를 수행한다. RFID 태그와 리더 간 통신에 사용되는 주파수는 주로 13.56 MHz이며, 통신 가능 거리는 약 2~10cm에 이른다. 또한, 데이터 전송 속도는 106~424 kbps 수준으로, 원활한 정보 교환이 가능하도록 설계되어 있다.

■ 태그리스 대중교통 요금 결제 기술

RFID 방식은 요금 결제가 이루어지기 위해 승객이 반드시 교통카드를 결제 단말기에 근접시켜야 한다는 제한점이 있다. 이에 동사는 고속도로 하이패스와 유사한 원리로, 승객이 지하철 게이트를 통과하거나 버스에 탑승하는 순간 즉시 요금이 결제되는, 즉 RFID 태그가 별도로 필요하지 않은 태그리스 기술을 개발하였다. 해당 기술은 2023년 8월 우이신설선 12개 역사에 적용되어 현재 시범 운영 중이며, 이후 여러 지자체에서도 도입되거나 시범 운영이 진행되고 있다. 동사의 태그리스 기술은 신기술 인증(NET, New Excellent Technology)을 획득하여 기술적 우수성을 인정받았다.

태그리스 기술은 사용자 단말기와 지하철 게이트 비콘 스캐너 간의 연동을 기반으로 요금을 결제하는 방식을 채택하고 있다. 사용자 단말기는 지하철 역사 내에서 발신되는 비콘 신호를 수신하면 자동으로 결제 애플리케이션을 실행하며, 단말기 소지자가 지하철 탑승을 위해 게이트로 이동하는지 여부를 판단한다. 게이트에 설치된 비콘 스캐너는 사용자 단말기가 송출한 비콘 ID를 수신한 후 이를 게이트 제어기와 중앙 서버로 전송한다. 게이트 제어기는 이를 확인한 뒤 게이트를 개방하며, 중앙 서버는 결제 처리를 신속하게 수행한다.

동사는 해당 기본 기술에 오류 방지 기능 등 다수의 부가 기술을 추가하여 현재까지 총 21건의 특허를 출원 및 등록하였다. 이를 바탕으로 태그리스 기술에 대한 경쟁력 있는 진입장벽을 견고히 구축하고 있다.

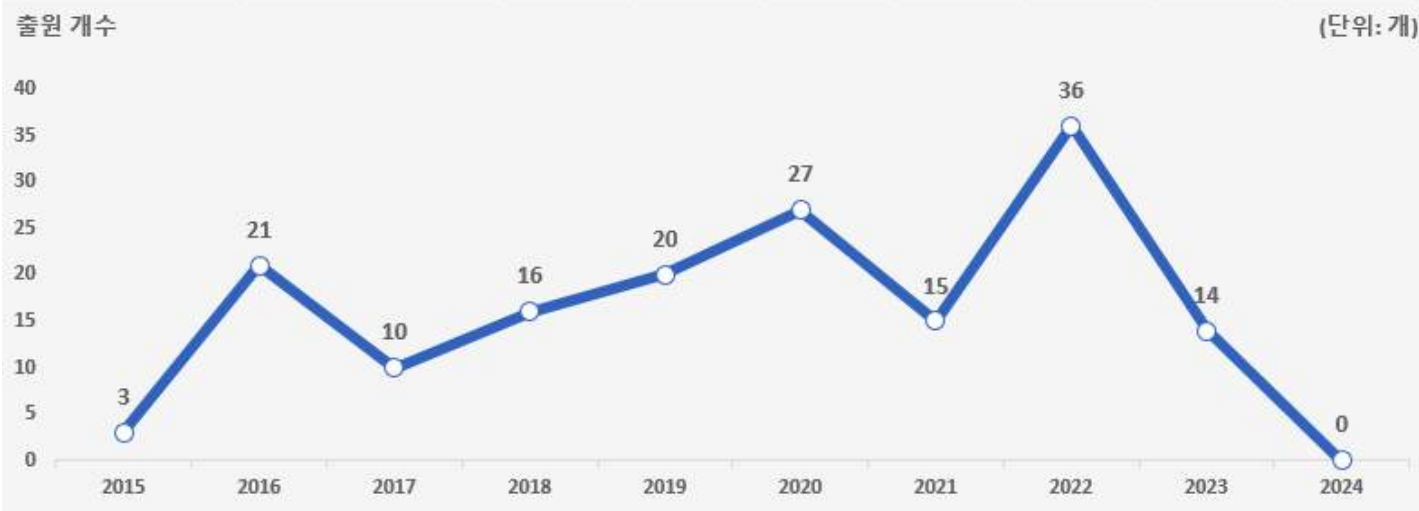
표 7. 동사의 태그리스 기술 관련 특허출원 목록

일련번호	출원일	공개번호/등록번호	발명의 명칭	법적 상태
1	2021. 07. 20	10-2423335	관성센서를 이용한 지하철 게이트 제어장치 및 방법	등록
2	2021. 09. 10	10-2397565	비콘을 이용한 게이트 처리장치	등록
3	2022. 01. 24	10-2496288	비접촉 결제시 결제오류 방지장치 및 방법	등록
4	2022. 01. 24	10-2443591	비접촉 결제시 승객위치 인식장치 및 방법	등록
5	2022. 02. 21	10-2453247	모바일의 수신신호를 이용한 게이트 진입 판단장치 및 방법	등록
6	2022. 06. 17	10-2742052	기압계를 이용한 지하철 앱 제어장치 및 방법	등록
7	2022. 09. 21	10-2763551	태그리스 결제를 위한 승객 진입통로 판별장치	등록
8	2022. 10. 21	10-2755458	주변환경에 따른 비콘 거리측정 오차 보정방법	등록
9	2022. 11. 02	10-2693035	태그리스 게이트 출입통제를 위한 플랩도어	등록
10	2022. 12. 02	10-2651250	지하철 게이트 승객 감지장치 및 방법	등록
11	2022. 12. 07	10-2024-0084736	자기장을 이용한 태그리스 버스 결제방법	심사중
12	2022. 12. 07	10-2024-0084735	자기장을 이용한 태그리스 승차 처리장치 및 방법	심사중
13	2022. 12. 09	10-2667442	모듈형 개집표기 게이트	등록
14	2022. 12. 13	10-2754498	변위 가변형 태그리스 안테나를 구비한 게이트	등록
15	2022. 12. 22	10-2791893	태그리스 결제를 위한 승객 위치파악장치	등록
16	2023. 01. 13	10-2760796	태그리스 결제를 위한 버스 승객 위치파악장치	등록
17	2023. 03. 23	10-2024-0143221	태그리스 결제 게이트의 유지보수장치	심사중
18	2023. 10. 05	10-2824732	지하철 게이트에서 블루투스를 활용한 QR코드 위변조 방지방법	등록
19	2023. 10. 05	10-2025-0049718	지하철 게이트에서 중복결제 방지장치	심사중
20	2023. 10. 16	10-2025-0054881	얼굴인식을 이용한 모바일 태그리스 승객 인증장치 및 방법	심사중
21	2023. 12. 20	10-2025-0096235	버스 승객 검표시스템	심사중

자료: 키프리스, 한국기술신용평가(주) 재구성

특허 활동 동향

KIPRIS(2025.07.28.)에 따르면, 당사는 총 245건의 특허를 출원, 122건이 등록되었다. 최근 10년 기준으로 159건의 특허를 출원, 147건이 등록되었다.



자료: KIPRIS(2025.03.21.), 투자설명서(2025.03.11.)

최근 10년간 출원한 특허의 IPC코드를 통해 파악한 주요 기술분문은 [데이터프로세싱], [표발생기] 등으로 파악된다.
(단, 기술분문별 최대 5건씩만 표시하였다.)

■ [G06Q] 데이터프로세싱

특허출원번호	발명의 명칭	출원일
1020230178289	버스 승객 검표시스템	2023-12-20
1020230132482	지하철 게이트에서 중복결제 방지장치	2023-10-05
1020230132483	지하철 게이트에서 블루투스를 활용한 QR코드 위변조 방지방법	2023-10-05
1020230038220	태그리스 결제 게이트의 유지보수장치	2023-03-23
1020230005178	태그리스 결제를 위한 버스 승객 위치파악장치	2023-01-13

■ [G07B] 표발생기

특허출원번호	발명의 명칭	출원일
1020230181702	배리어프리 승차권 발매기	2023-12-14
1020230137682	얼굴인식을 이용한 모바일 태그리스 승객 인증장치 및 방법	2023-10-16
1020220173591	변위 가변형 태그리스 안테나를 구비한 게이트	2022-12-13
1020220172494	게이트 호환성 향상을 위한 태그리스용 BLE 모듈 장치	2022-12-12
1020220171120	모듈형 개집표기 게이트	2022-12-09

용어 정의

- 출원 특허: 특허를 받기 위해 심사를 요청한 상태
- 등록 특허: 심사를 통과해 법적으로 보호받는 특허
- 유효 특허: 현재 기준으로 유효하게 권리를 보호받을 수 있는 등록 특허
- IPC: 발명의 기술분야를 나타내는 국제적으로 통일된 특허분류체계

기술특허 빅데이터 분석(워드 클라우드)

워드 클라우드는 평가대상업체의 핵심 기술분야에서 특허 기술 키워드 변동을 보여주는 인포그래픽 분석 결과이다.

대상 기술분야의 최근 20년간의 특허 정보를 10년 단위로 비교하여 과거 대비 최근 이슈가 되고 있는 기술을 파악할 수 있는 것으로 기술분야 내 키워드 수가 많을수록 키워드의 크기가 크게 나타난다.



IV. 재무분석

2024년 역대 최고 매출과 이익 달성, 2025년 1분기에는 기저효과 및 계절성으로 실적 하락

동사는 2024년 모빌리티 및 물류자동화 사업부문에서 각각 역대 최대 매출과 이익을 기록했다. 그러나 2025년 1분기에는 전년도의 높은 기저효과와 사업의 계절적 비수기 영향으로 매출과 이익이 모두 큰 폭으로 감소하였다.

■ 양 부문의 지속 성장세로 2024년 최대 매출 달성, 2025년 1분기에는 기저효과로 매출 감소

동사의 2023년 매출액은 전년 대비 92.4% 증가한 875억 원을 기록하였다. 이는 2022년 하반기부터 본격적으로 실적에 반영된 물류자동화 사업부문과 모빌리티 사업부문의 수주 증가에 기인한 결과이다. 이러한 성장세는 2024년까지 이어져, 동사는 전년 대비 19.1% 증가한 1,042억 원의 매출을 달성하며 역대 최대 실적을 기록하였다. 반면, 2025년 1분기 매출은 128억 원으로 전년 동기 대비 63.6% 감소하였는데, 이는 2024년 최대 실적의 기저효과와 더불어 교통 시스템 관련 예산 집행이 하반기 및 4분기에 집중되는 계절적 요인에 따른 것이다.

■ 2024년 영업이익과 순이익 극대화, 2025년 1분기 매출 급감 속 수익성 방어

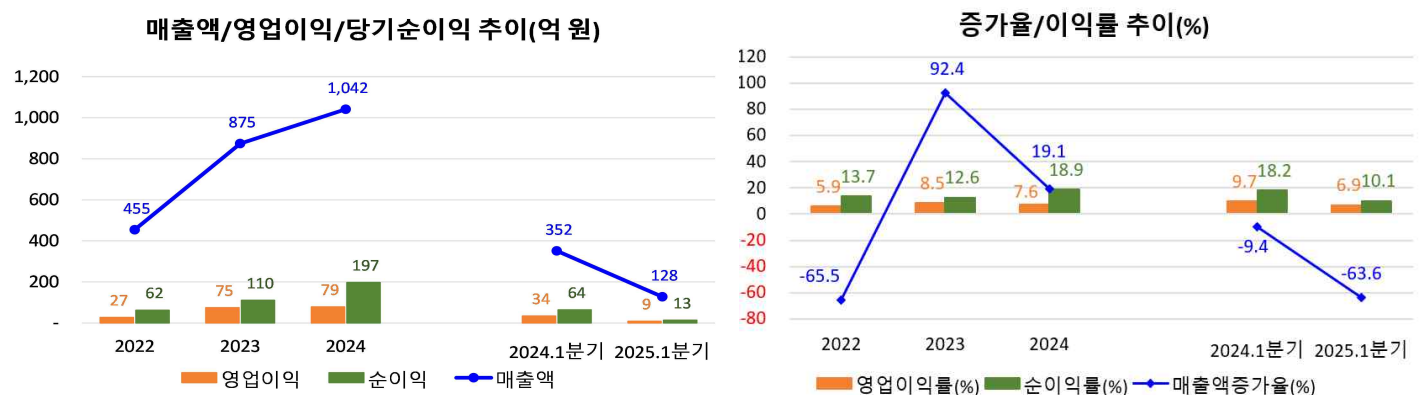
동사는 모빌리티 및 물류자동화 부문의 빠른 성장에 힘입어 2023년과 2024년에 각각 75억 원(영업이익률 8.5%), 79억 원(영업이익률 7.6%)의 영업이익을 기록하였다.

순이익 또한 큰 폭으로 증가하여 같은 기간 각각 110억 원과 197억 원을 달성하였다. 이는 금융자동화 사업부문 양도에 따른 중단영업이익이 2023년 70억 원, 2024년 150억 원 반영된 영향이 크게 작용한 결과이다.

한편, 2025년 1분기에는 전년 동기 대비 매출이 급감하였음에도 불구하고 매출액 대비 높은 변동원가 구조로 인해 고정비 부담이 낮아 9억 원의 영업이익(영업이익률 6.9%)을 기록하며 수익성을 견조하게 유지하였다.

그림 4. 동사 손익계산서 분석

(단위: 억 원, %, K-IFRS 연결 기준(*))



자료: 동사 사업보고서(2024.12.), 분기보고서(2025.03.), 한국기술신용평가(주) 재구성

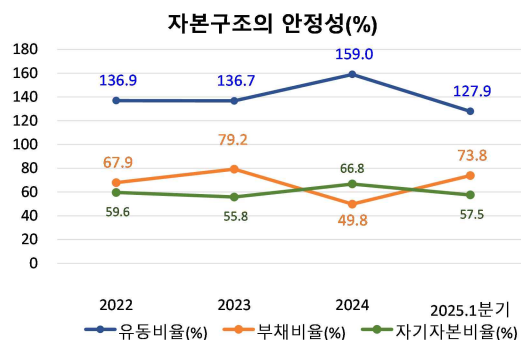
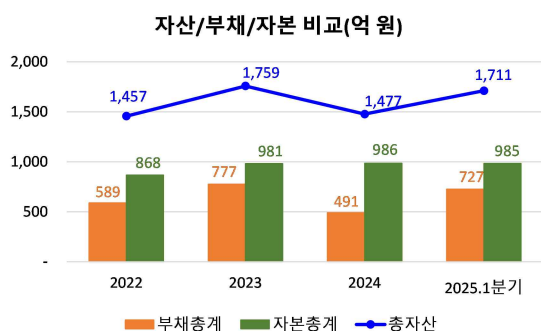
(*) 동사는 2024년 5월 종속회사인 에이텍에이피의 금융자동화 사업부문을 양도하였고, 동 사업부문 관련 매출과 이익을 2022년 재무제표부터 중단사업으로 제외하였으며, 상기 재무정보는 동 영업 중단효과가 반영되어 있음.

■ 수 개년 동안 순이익 및 영업활동현금흐름 창출로 양호한 재무안정성 유지

동사는 2023년 매출과 순이익의 증가에 힘입어 총자산과 자본총계가 각각 1,759억 원과 981억 원으로 상승하였다. 그러나 2024년에는 종속기업 (주)에이텍에이피의 금융자동화 사업부문 양도로 인해 총자산이 1,477억 원으로 감소하였다. 2025년 1분기에는 전년 말 대비 203억 원의 선수금 증가로 확보된 자금을 바탕으로 유형자산 취득에 231억 원을 투입하여 총자산이 1,711억 원으로 다시 증가하였다. 동사의 유동비율은 2024년 159.0%까지 상승하였으나, 2025년 1분기 선수금 입금액을 부동산 취득에 투입함에 따라 127.9%로 하락하였다. 부채비율은 매년 100% 이내의 안정적인 수준을 유지하고 있다.

그림 5. 동사 재무상태표 분석

(단위: 억 원, %, K-IFRS 연결 기준(*))



자료: 동사 사업보고서(2024.12.), 분기보고서(2025.03.), 한국기술신용평가(주) 재구성

(*) 동사는 2024년 5월 종속회사인 에이텍에이피의 금융자동화 사업부문을 양도하였고, 동 사업부문 관련 매출과 이익을 2022년 재무제표부터 중단사업으로 제외하였으며, 상기 재무정보는 동 영업 중단효과가 반영되어 있음.

표 8. 동사 요약 재무제표

(단위: 억 원, K-IFRS 연결 기준(*))

항목	2022년	2023년	2024년	2024년 1분기	2025년 1분기
매출액	455	875	1,042	352	128
매출액증가율(%)	-65.5	92.4	19.1	-9.4	-63.6
영업이익	27	75	79	34	9
영업이익률(%)	5.9	8.5	7.6	9.7	6.9
순이익	62	110	197	64	13
순이익률(%)	13.7	12.6	18.9	18.2	10.1
부채총계	589	777	491	746	727
자본총계	868	981	986	984	985
총자산	1,457	1,759	1,477	1,730	1,711
유동비율(%)	136.9	136.7	159.0	136.9	127.9
부채비율(%)	67.9	79.2	49.8	75.7	73.8
자기자본비율(%)	59.6	55.8	66.8	56.9	57.5
영업활동현금흐름	154	182	24	-22	281
투자활동현금흐름	-48	-62	255	-219	-29
재무활동현금흐름	-70	-41	-216	-19	-61
기말의현금	243	323	386	429	213

자료: 동사 사업보고서(2024.12.), 분기보고서(2025.03.), 한국기술신용평가(주) 재구성

(*) 동사는 2024년 5월 종속회사인 에이텍에이피의 금융자동화 사업부문을 양도하였고, 동 사업부문 관련 매출과 이익을 2022년 재무제표부터 중단사업으로 제외하였으며, 상기 재무정보는 동 영업 중단효과가 반영되어 있음.

에이텍모빌리티(224110)

■ 동사 실적 전망

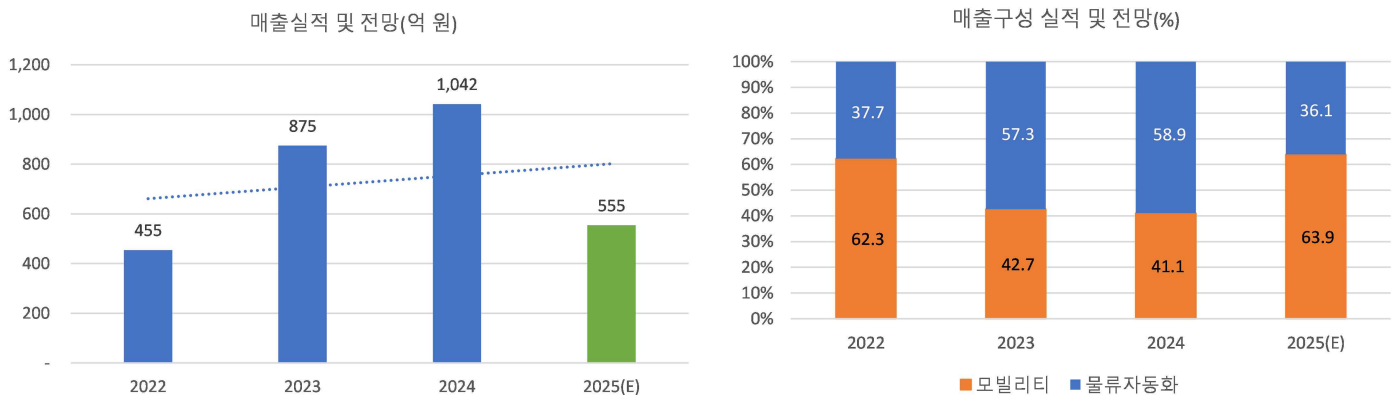
동사는 모빌리티 시장에서 선도적인 기술력과 생산능력을 보유하고 있으며, 관련 기술을 활용하여 RFID 기반 비접촉식 교통카드 단말기 및 정산기 등 하드웨어와 이를 지원하는 통합 운영 소프트웨어를 국내외 주요 교통기관에 안정적으로 공급하고 있다.

동사는 축적된 기술력을 바탕으로 교통약자를 위한 음성인식 기반 배리어프리 교통카드 발매기 등 온디바이스 AI 키오스크를 2025년 이내에 상용화할 계획이며, 기존 RFID 태그 없이 실시간 무선 신호(Real-time Secure Reader, RSR) 기반으로 모바일 및 생체인증 결제가 가능한 태그리스 결제 시스템을 시범사업 단계로 진행 중이다. 또한, 교통관제시스템에 포함되는 C-ITS 단말기 등 신규 사업을 확대하고 있으며, 해외 시장 진출을 통해 글로벌 스마트 교통 솔루션 기업으로 성장하고자 한다.

상기 영업전략을 통해 2025년 1분기 모빌리티 사업부문은 매출 부진을 만회함으로써, 2025년 2분기 이후 동 사업 부문의 과거 2개년 분기 평균 매출 실적 수준을 달성할 것으로 기대된다. 참고로, 물류자동화 사업부문은 2025년 6월 30일자로 매각됨에 따라, 해당 사업은 중단될 예정이다.

그림 6. 동사 매출전망 및 매출구성 전망

(단위: 억 원, %, K-IFRS 연결 기준(*))



자료: 동사 사업보고서(2024.12.), 분기보고서(2025.03.), 한국기술신용평가(주) 재구성

(*) 동사는 2024년 5월 종속회사인 에이텍에이피의 금융자동화 사업부문을 양도하였고, 동 사업부문 관련 매출과 이익을 2022년 재무제표부터 중단사업으로 제외하였으며, 상기 재무정보는 동 영업 중단효과가 반영되어 있음.

표 9. 동사 품목군별 연간 실적 및 전망

(단위: 억 원, K-IFRS 연결 기준(*))

항목	2022	2023	2024	2025(E)	2025.1Q	2025.2Q (E)	2025.3Q (E)	2025.4Q (E)
매출액	455	875	1,042	555	128	224	72	131
모빌리티	283	373	428	355	63	89	72	131
물류자동화	172	502	614	200	65	135	-	-

자료: 동사 사업보고서(2024), 분기보고서(2025.03.), 한국기술신용평가(주) 재구성

(*) 동사는 2024년 5월 종속회사인 에이텍에이피의 금융자동화 사업부문을 양도하였고, 동 사업부문 관련 매출과 이익을 2022년 재무제표부터 중단사업으로 제외하였으며, 상기 재무정보는 동 영업 중단효과가 반영되어 있음.

V. 주요 변동사항 및 향후 전망

기술·시장·제도 측면에서 유리한 환경 조성

서울시는 태그리스 결제 시스템의 시범 운영 대상을 2025년 1월부터 연말까지 확대할 계획임을 발표하였다. 동사는 배리어프리 교통카드 발매기 개발을 완료하여 현재 시범 운영 중이며, 2025년 중 상용화를 추진하고 있다.

■ 태그리스 결제 시스템 시범 운영 대상 확대

서울시는 태그리스 결제 시스템의 시범 운영 대상을 2025년 1월부터 연말까지 단계적으로 확대할 계획이다.

한편, 동사는 배리어프리 교통카드 발매기를 개발 완료하고 현재 시범 운영 중이며, 2025년 중 상용화를 목표로 하고 있다.

또한, 정부의 C-ITS 정책은 C-ITS 단말기 분야로 사업 영역을 확장 중인 동사에게 우호적인 환경으로 작용하고 있다.

■ 배리어프리 교통카드 발매기 상용화 임박

동사는 배리어프리 교통카드 발매기 개발을 완료하고 현재 시범 운영 중에 있으며, 2025년 상용화를 목표로 하고 있다. 동사의 배리어프리 교통카드 발매기는 교통약자(시각장애인 등)를 위한 음성인식 기반 온디바이스 AI 키오스크로서, 사용자가 음성으로 역명을 말하면 AI가 최적의 노선과 교통카드를 자동으로 발매한다.

■ C-ITS 단말기 분야로의 사업 영역 확장

동사는 교통관제시스템에 포함되는 C-ITS 단말기 분야로 사업 영역을 확장하고 있으며, 이미 OBE 통합 단말기, OBE 운전자 단말기, C-ITS 버스표출기, C-ITS 통합단말기 등 일부 제품을 개발 완료하고 상용화하였다.

C-ITS는 차량, 도로 인프라, 교통신호, 보행자 등 교통 관련 요소들이 실시간으로 통신(V2X, Vehicle to Everything)하며 정보를 공유·협력하는 지능형 교통 시스템으로서, 사고 예방, 교통 혼잡 완화, 자율주행 지원, 스마트시티 구현 등을 목표로 한다.

정부는 2013년 12월 국토교통부의 C-ITS 기본계획 수립을 시작으로 2022년까지 970km 도로 구간에 C-ITS 인프라를 구축하였다. 또한, 2021년 10월 고시한 ‘지능형교통체계 기본계획 2030(2021~2030)’에서 2027년 완전자율주행(Lv4) 상용화에 대비하여 전국 주요 도로에 C-ITS 통신 인프라를 구축하고, 실시간 교통량에 따른 신호 최적화로 도로 정체를 줄이며 긴급차량에 우선 신호를 부여하는 스마트 신호 운영 시스템을 확대할 계획임을 명시하였다. 이와 함께 디지털 도로망을 활용해 자율주행차의 안전 주행을 지원하고, 도로 상황 인지 및 판단 기능을 고도화하여 협력 주행을 강화해 나갈 예정이다.

에이텍모빌리티(224110)

증권사 투자의견

작성기관	투자의견	목표주가	작성일
-	-	-	-
투자의견 없음			

시장정보(주가 및 거래량)



자료: 네이버증권(2025.07.31.)

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정여부

시장경보제도란?
한국거래소 시장감시위원회는 투기적이거나 불공정거래 개연성이 있는 종목 또는 주가가 비정상적으로 급등한 종목에 대해 투자자 주의 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

기업명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
에이텍모빌리티	X	X	X