

이 보고서는 코스닥 기업에 대한 투자정보 확충을 위해 발간한 보고서입니다.

기술분석보고서

 YouTube 요약 영상 보러가기

구영테크(053270)

운송장비·부품

요약

기업현황

재무분석

주요 변동사항 및 전망



작성기관

한국기업데이터(주)

작성자

양기보 전문위원

- 본 보고서는 「코스닥 시장 활성화를 통한 자본시장 혁신방안」의 일환으로 코스닥 기업에 대한 투자정보 확충을 위해, 한국거래소와 한국예탁결제원의 후원을 받아 한국IR협의회가 기술신용 평가기관에 발주하여 작성한 것입니다.
- 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 미게재 상태일 수 있습니다.
- 카카오톡에서 “한국IR협의회” 채널을 추가하시면 매주 보고서 발간 소식을 안내 받으실 수 있습니다.
- 본 보고서에 대한 자세한 문의는 작성기관(TEL.02-3215-2753)으로 연락하여 주시기 바랍니다.

구영테크(053270)

현대, 기아자동차 자동차부품 제조 전문기업

기업정보(2021/09/10 기준)

대표자	이희화
설립일자	1989년 11월 9일
상장일자	2002년 2월 7일
기업규모	중소기업
업종분류	그 외 자동차용 신품 부품 제조업
주요제품	시트프레임, 엔진 하부, 범퍼지지대 등

시세정보(2021/09/10 기준)

현재가(원)	3,840
액면가(원)	500
시가총액(억 원)	1,014
발행주식수(주)	26,394,174
52주 최고가(원)	5,860
52주 최저가(원)	1,470
외국인지분율	1.08%
주요주주	이희화, (주)미광정공, 이종명

■ 자동차부품 제조 전문기업

(주)구영테크는 1989년 11월 (주)구영테크의 전신인 (주)구영으로 설립하였으며, 2000년 12월에 상호를 (주)구영에서 (주)구영테크로 변경하였고, 2002년 2월 코스닥 시장에 상장하였다.

그리고 현대자동차(주) 1차 협력업체로 현대/기아 자동차, 현대모비스, GM, 크라이슬러 등 세계적인 자동차 기업을 거래처로 두고 있으며, 주요 종속회사로 미국현지법인인 GUYOUNGTECH USA, INC(자동차부품 생산), 중국 현지법인인 위해구영기차배건유한공사(자동차부품 생산)가 있다.

■ 시트, 차체, 구동파트 등 다종류, 다품목 자동차 부품 제조능력 보유

주력사업은 1,000여종이 넘는 자동차부품 제조로, 자체개발한 프로그래시브 금형 및 트랜스퍼 자동화 공정으로 자동화 시스템을 구축하였으며, 복합금형 개발을 통해 다수의 단발금형에 의해 제조되던 부품을 하나의 복합금형 내에서 제조가 가능하여 생산성 및 가공정밀도를 향상시켜 품질 및 가격 경쟁력을 확보하고 있다.

■ 정부의 미래차 전환 지원 전략 및 거래처 확보로 매출 신장 기대

정부는 미래차산업 발전 전략 초안을 발표하였으며, 기술 개발부터 자금 지원, 인력 양성 등에 이르는 다각도의 지원책을 내놓고 있어 미래사업 수주 및 전기 자동차에 대한 생산 수요 증가로, 자동차 부품 제조 기업들이 수혜를 받을 것으로 전망된다.

한편, (주)구영테크는 활발한 영업활동을 통해 미국 콘티테크에 2020년 전체 매출액의 18.1%에 달하는 규모인 356억 규모의 자동차부품 공급계약을 진행하였으며, 애플이 기아차에 4조 원 규모를 투자해 애플카 협력 계약을 추진하고 있어 차체 부품 공급에 따른 수혜가 기대된다.

요약 투자지표 (K-IFRS 연결 기준)

구분 년	매출액 (억 원)	증감 (%)	영업이익 (억 원)	이익률 (%)	순이익 (억 원)	이익률 (%)	ROE (%)	ROA (%)	부채비율 (%)	EPS (원)	BPS (원)	PER (배)	PBR (배)
2018	1,952	30.30	54	2.76	59	3.03	9.65	3.04	194.32	264	2,756	5.83	0.56
2019	2,309	18.24	52	2.27	34	1.47	4.80	1.66	188.09	127	2,906	14.32	0.63
2020	1,967	-14.81	29	1.49	7	0.37	1.03	0.35	204.67	28	2,817	59.86	0.59

기업경쟁력

특허경영

- 특허권, 디자인권 등 다수 지식재산권 보유
- 자동차 시트용 연결바의 브래킷 고정시스템 등

축적된 기술 선점과 점유율 확대 전략

- 차체 부품 제조 기술에 대한 지속적인 개발활동 진행
- 활발한 영업활동으로 신규 거래처 확보

핵심기술 및 적용제품

핵심기술

- 1,000여종이 넘는 자동차부품 제조 기술 보유
- 프로그레시브 금형 및 트랜스퍼 자동화 공정을 통한 생산 자동화 시스템 구축

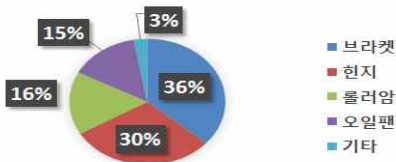
적용제품

- 시트파트
- 차체파트
- 구동파트



매출비중

- 제품군별 매출비중(2021년 반기)



시장현황

시장 내 경쟁력

- 현대, 기아 자동차, 현대모비스, GM, 크라이슬러 등 세계적인 자동차 기업의 기술파트너로 사업
- 복합금형 개발을 통해 생산성 강화
- 물류 공정을 자동화하기 위해 로봇 탠덤 라인을 적용

최근 변동사항

정부의 미래차 전환 지원 전략

- 권역별 미래차 전환 종합지원플랫폼 구축
- GVC 공급망 안정을 위한 전략품목 육성
- 스마트공장, 디지털트윈 등 스마트공정으로 전환

거래처 확보 및 애플카 계약 수혜

- 활발한 영업활동을 통해 미국 콘티테크와의 거래체결 및 자동차부품 공급 계약
- 기아자동차와 애플 간 애플차 협력 계약으로 차체 부품 공급 계약에 따른 수혜 기대

ESG(Environmental, Social and Governance) 활동 현황

ESG	Issue	Action
 ENVIRONMENTAL	<ul style="list-style-type: none"> - 에너지·온실가스 이슈는 많지 않은 편 - 환경경영전략 - ESG 경영 세계적 이슈 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO 14001(환경경영시스템) 기반 모니터링 강화로 친환경 생산과 소비에 기여 - 주기적으로 환경 및 안전보건 자체 교육 실시 - ESG 동향조사, 도입시기, 조직구성 등 검토
 SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> - 장비 특성상 높은 신뢰성과 품질안정성 요구 - 사회공헌활동 - 직원 복지 및 근무환경 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO 9001 인증 기반 산업안전 및 품질안전시스템 구축 - 미래 인재 육성을 위한 장학금 및 희망이웃돕기 성금 등 지속적으로 기부 - 기간제 근로자 없이 정규직으로 채용
 GOVERNANCE	<ul style="list-style-type: none"> - 주주가치 환원 - 이해관계자 소통을 위한 채널 다양성 확보 - 합리적인 의사결정 및 투명한 제도 	<ul style="list-style-type: none"> - 최근 3년 연속 현금배당을 통한 주주가치 환원 - 홈페이지를 통한 기업 활동 적극적인 공개 - 대표이사 및 주요 경영진의 높은 금형 기술지식 보유로 명확한 사업목표를 설정하여 경영 중

한국기업데이터(주)의 ESG 평가항목 기반 자체 데이터, 언론자료 및 제출자료 등을 통해 Issue와 Action을 구성하고 이를 SDGs와 연계

I. 기업현황

현대, 기아자동차 자동차부품 제조 전문기업

동사는 현대, 기아자동차 등 다양한 자동차 부품을 제조하는 기업으로, 적극적인 연구개발을 통해 자체개발한 프로그레시브 금형 및 트랜스퍼 자동화 공정으로 자동화 시스템을 구축하여 품질 및 가격 경쟁력을 확보하고 있다

■ 회사 연혁 및 주요 사업 분야

(주)구영테크(이하 '동사')는 1989년 11월 (주)구영테크의 전신인 (주)구영으로 설립하였으며, 2000년 12월에 상호를 (주)구영에서 (주)구영테크로 변경하였고, 2002년 2월 코스닥 시장에 상장하였다. 주력사업은 1,000여종이 넘는 자동차부품 제조로, 자체개발한 프로그레시브 금형 및 트랜스퍼 자동화 공정으로 자동화 시스템을 구축하여 품질 및 가격 경쟁력을 확보하고 있다.

동사는 현대자동차(주) 1차 협력업체로 현대/기아 자동차, 현대모비스, GM, 크라이슬러 등 세계적인 자동차 기업을 거래처로 두고 있으며, 주요 종속회사로 미국현지법인인 GUYOUNGTECH USA, INC(자동차부품 생산), 중국현지법인인 위해구영기차배건유한공사(자동차부품 생산)가 있다.

[그림 1] 동사 조직도



*출처 : 통계청 제조업 출하금액, 한국기업데이터(주) 재가공

[그림 2] 동사 주요거래처



*출처 : 동사 홈페이지, 한국기업데이터(주) 재가공

■ 주요 주주 및 대표이사 현황

대표이사 이희화(1954년생, 남)는 명신산업(주), 현대자동차(주) 등에서 근무한 경험을 바탕으로 1989년 11월에 동사를 설립하여 경영전반을 총괄하고 있고, (주)미광정공, (주)미광에너지 등을 겸영하고 있다. 그리고 동업계 종사기간 40년 이상으로 자동차부품 제조에 대한 풍부한 기술지식을 보유한 기술자이며, 친환경 자동차 시장진입을 위한 자동차부품 개발 등 지속적인 R&D 투자를 진행하여 사업을 영위하고 있다.

2021년 6월 말 기준 동사 대표이사의 자녀 이종명이 최대주주로 지분의 7.55%를 보유하고 있고, (주)미광정공(이종명 70.86%, 이희화 14.57% 지분 보유)이 15.37%, 대표이사 이희화가 13.62%, 투자회사 (주)엠지전자가 4.57%를 보유하고 있다. 그 외 대표이사의 배우자 김혜자 및 특수관계인 등으로 구성된 지분은 3.05%로 구성되어 있고, 대표이사 및 특수관계인 등으로 이루어진 총합 지분은 44.16%로 구성되어 있다.

■ 글로벌 자동차 수요동향

현대차그룹 글로벌 경영연구소에 따르면, 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 여파로 침체됐던 글로벌 자동차 시장이 2021년에는 회복세로 돌아설 것이란 전망이 나왔다. 다만 대부분 국가에서 완만한 경기 회복으로 2019년 수준까지 돌아가는 데는 최소한 3년 이상 걸릴 것으로 관측됐으며, 2021년 글로벌 자동차 시장은 2020년보다 10.9% 성장한 8,402만 대로 예상된다. 이는 지난해 3분기 이후 세계 각국에서 경기부양책을 펼치면서 누적됐던 대기수요가 실현되면서 시장규모가 회복됐기 때문이다.

[그림 3] 글로벌 자동차 수요 전망



*출처 : LMC, GBIC, 현대차증권, 한국기업데이터(주) 재가공

■ 동사의 주요제품

동사는 자동차 부품과 관련된 1,000여종 이상의 제품을 생산하고 있고, 자체개발한 프로그레시브 금형 및 트랜스퍼 자동화 공정으로 인적 한계성을 극복한 자동화 시스템으로 품질 및 가격 경쟁력을 확보하였으며, 복합금형 개발을 통해 다수의 단발금형에 의해 제조되던 부품을 하나의 복합금형 내에서 제조가 가능하여 생산성 및 가공정밀도가 향상되었다.

그리고 다수의 공정으로 이루어진 프레스 가공의 물류 공정을 자동화하기 위해 로봇 탠덤 라인을 적용하고 있는바, 소재의 정확하고 신속한 이송이 가능하여 생산성 향상은 물론, 불량률 감소 및 산업 재해 예방 등의 긍정적인 기술파급 효과가 전망된다.

[표 1] 주요제품

구분	제품군		
시트파트	 <p>2nd Back Frame Assy</p>	 <p>2nd Cush Frame Assy</p>	 <p>2nd Cush Frame Assy</p>
	 <p>2nd Cush Frame Assy</p>	 <p>2nd Back Frame Assy</p>	 <p>2nd Cush Frame Assy</p>
차체파트	 <p>MBR ASSY-RAD SUPT LPR CTR</p>	 <p>MBR ASSY-RAD SUPT SD, LH / RH</p>	 <p>MBR ASSY-H/LAMP SUPT SD, LH / RH</p>
	 <p>MBR ASSY-RAD SUPT LWR INR</p>		
구동파트	 <p>GAMMA-ENG</p>	 <p>S2-ENG</p>	 <p>NU-ENG</p>
	 <p>R-ENG (General)</p>	 <p>K.CVT</p>	 <p>THETA-ENG</p>

*출처 : 동사 홈페이지, 한국기업데이터(주) 재가공

II. 재무분석

제품 다각화, 해외시장 확대 등으로 안정적인 매출 및 시장점유율 유지 기대

동사는 코로나19 백신보급과 함께 자동차 산업이 회복세로 돌아서며 반도체 수급곤란에 따른 일부 생산차질에도 불구하고 글로벌 시장이 호조를 보이고 있고, 국내 업체의 상품 경쟁력 제고 노력이 글로벌 현지 시장의 점유율 상승 등을 견인하고 있어 안정적인 매출이 기대된다.

■ 전방산업 호조로 매출 신장 및 수익성 확대

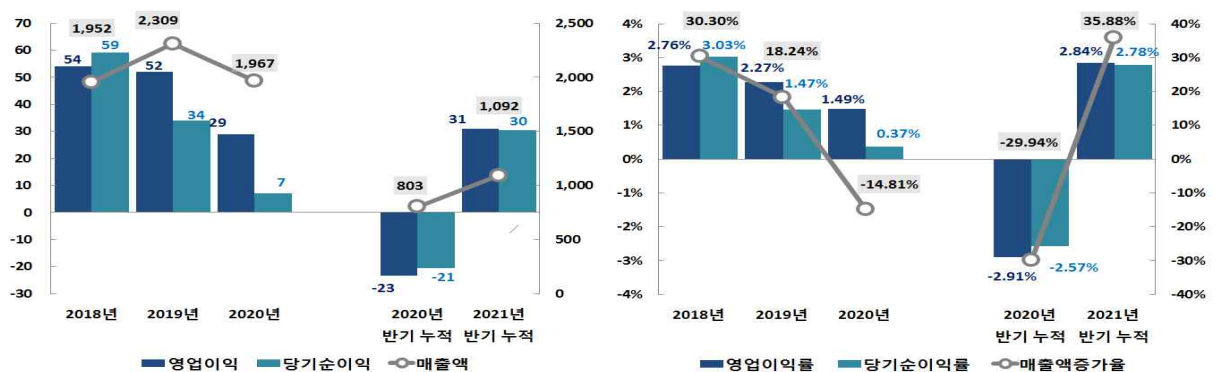
동사는 1989년 11월에 자동차부품생산을 주업으로 설립된 기업으로 1,000여종 이상의 제품을 생산하고 있으며, 현대자동차(주) 1차 협력업체로, 체계적인 생산 공정 및 품질관리 시스템을 구축하여 고품질의 제품을 안정적으로 제조하고 있고, 현대/기아 자동차, 현대모비스, GM, 크라이슬러 등 세계적인 자동차 기업의 기술파트너로 사업을 영위하고 있다.

2020년 코로나19에 따른 판매위축, 부품 조달 차질로 인하여 동사의 매출액은 2018년 1,952억 원, 2019년 2,309억 원, 2020년 1,967억 원을 기록하고 있고, 영업이익(영업이익률)은 2018년 54억 원(2.76%), 2019년 52억 원(2.27%), 2020년 29억 원(1.49%)으로 감소하였다.

그러나 2021년 코로나19 백신보급과 함께 자동차 산업이 회복세로 전환되며 반도체 수급곤란에 따른 일부 생산차질에도 불구하고 글로벌 시장이 호조를 보이고 있고, 국내 업체의 상품 경쟁력 제고 노력이 글로벌 현지 시장의 점유율 상승 등으로 나타나고 있는 상황이다. 2021년 반기 누적 매출액은 1,092억 원으로 전년 동기 대비 35.87% 증가하였고, 영업이익(영업이익률)은 31억 원(2.84%)으로 전년 동기 대비 54억 원(5.75%) 증가하여 적자에서 흑자전환 하였는 바, 이는 전방산업의 회복세에 맞춘 활발한 사업 활동의 영향으로 보인다.

[그림 4] 요약 포괄손익계산서 분석 [K-IFRS 연결기준]

(단위 : 억 원)



*출처 : 동사 연도별 사업보고서, 반기보고서(2021년 6월), 한국기업데이터(주) 재가공

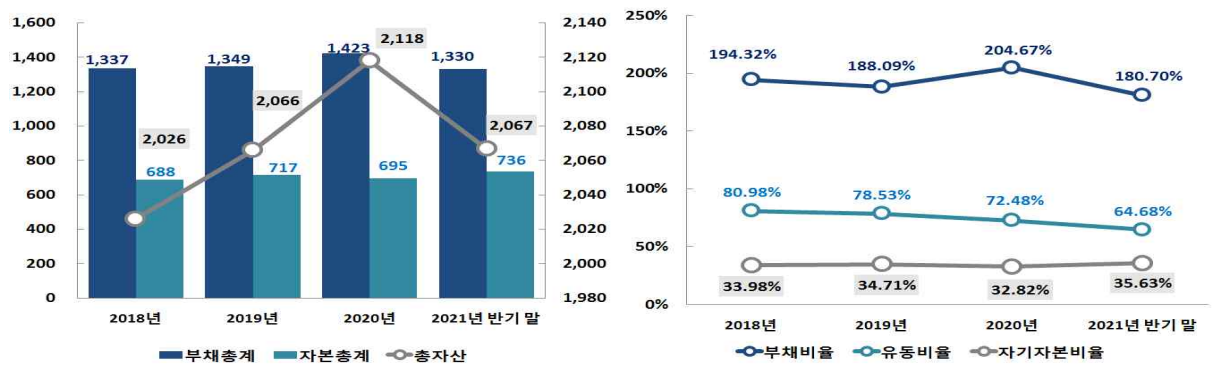
■ 풍부한 내부유보자금 등 안정적인 재무구조 견지

동사의 부채비율은 사업투자활동을 위한 매입채무 및 단기차입금의 증가로 2018년 말 194.32%, 2019년 말 188.09%, 2020년 말 204.67%를 기록하였고, 유동비율은 2018년 말

80.98%, 2019년 말 78.53%, 2020년 말 72.48%로 감소세를 보이고 있다.

2021년 반기 말 부채비율은 180.7%, 유동비율은 64.68%로, 유형자산의 취득을 통한 현금및 현금성자산의 감소로 유동비율이 지속적인 감소세를 보이고 있으나, 단기차입금 및 유동성장기차입금의 상환의 영향으로 부채비율이 개선되었으며, 2021년 반기 말 현재 77억 원의 현금성자산과 221억 원의 매출채권을 보유하고 있는 점을 고려하면, 동사의 재무구조는 안정적인 것으로 판단된다.

[그림 5] 요약 재무상태표 분석 [K-IFRS 연결기준] (단위 : 억 원)



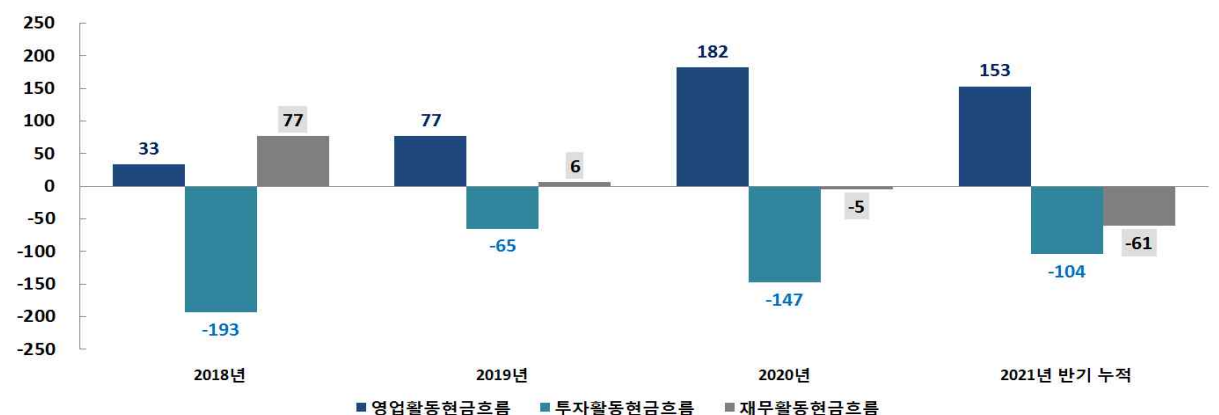
*출처 : 동사 연도별 사업보고서, 반기보고서(2021년 6월), 한국기업데이터(주) 재가공

■ 영업활동을 바탕으로 한 우수한 현금창출능력 보유

동사는 영업활동을 통해 2019년, 2020년 연속 정(+)의 현금을 창출하고 있고 동사의 투자활동 현금흐름은 단기금융자산의 증가와 유형자산의 취득 등으로 2019년, 2020년 연속 부(-)의 흐름을 나타내었으며 재무활동현금흐름은 단기차입금, 유동성장기차입금, 유동성사채 등 부채상환의 영향으로 2019년 정(+)에서 2020년 부(-)의 흐름을 나타내었다.

동사는 2019년 7.4억 원, 2020년 7.4억 원의 배당금을 지급하여 주주가치 환원 및 사업에 대한 책임경영을 보이고 있으며, 2021년 반기 누적 현금흐름을 볼 때, 동사는 영업활동으로 현금을 창출하여 유형자산에 대한 투자와 부채 상환 등에 현금을 사용한 것으로 판단되며 기말현금및 현금성자산으로 기초 대비 11억 원 감소한 77억 원을 보유하고 있다.

[그림 6] 현금흐름 분석 [K-IFRS 연결기준] (단위 : 억 원)



*출처 : 동사 연도별 사업보고서, 반기보고서(2021년 6월), 한국기업데이터(주) 재가공

Ⅲ. 주요 변동사항 및 전망

자동차부품 수출 회복세와 미래차 전환 지원 전략으로 수혜 전망

글로벌 시장 판매호조에 따라 코로나19 이전인 2019년 수출을 상회하는 수출 실적을 기록하였으며, 퇴출 위기에 내몰린 내연기관차 부품 업체들의 사업재편을 촉진하기 위해, 다각도의 지원책을 내놓고 있어 이에 따른 수혜를 받을 것으로 전망된다.

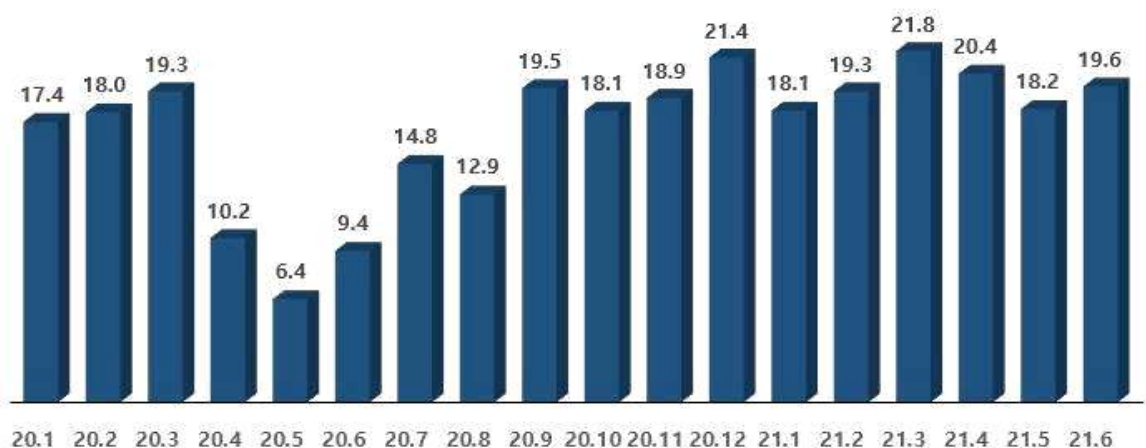
■ 코로나19 이후 자동차부품 수출 회복세

동사의 주력 제품인 자동차 부품은 전방산업인 완성차 제조 산업의 경쟁력을 좌우하는 중요한 제품이며, 완성차 제조업과 더불어 후방산업인 소재, 전기, 전자, 비철금속, 철강 산업 등에 큰 영향을 미치는 산업이다. 자동차 부품 수출액은 완성차 수출액과 별도로 산정하더라도 국내 전체 수출에서 매우 큰 비중을 차지하고 있다.

산업통상자원부에서 발표한 2021년 상반기 및 6월 자동차산업 월간 동향에 의하면, 21년 상반기 자동차산업은 전년 동기 대비 생산 11.5%, 수출 27.9% 증가하였으며, 내수는 2.1% 소폭 감소한 것으로 잠정 집계하였다. 특히, 수출대수는 2012년 상반기 이후 처음으로 두 자릿수 플러스 기록하였으며, 수출금액은 236억 달러로 2014년 상반기(252억 달러) 이후 최고 실적을 달성한 상태이다.

2021년 상반기는 반도체 수급곤란에 따른 일부 생산차질에도 불구하고 글로벌 시장 판매호조에 따라 코로나19 이전인 2019년 동기 대비 8.9% 상회하는 수출 실적을 기록하였으며, 하이브리드차(63.3%), 전기차(13.9%) 등 친환경차(37.1%) 수출이 크게 증가하여 6개월 연속 수출 증가세를 보이고 있다.

[그림 7] 국내 업체의 자동차부품 수출액 추이



*출처 : 한국자동차산업협회, 한국기업데이터(주) 재가공

부품 수급 곤란에도 불구하고, 국내 업체의 상품 경쟁력 제고 노력(현지 전략차종 출시 등)이 글로벌 현지 시장의 점유율 상승 등을 견인하며 수출 증가에 기여하였으며, 미국 내 현대기아 판매량은 2020년 상반기 대비 48.1% 증가하며 각 사 역대 상반기 최다 판매량 기록하였고,

수출 강세 지속, 트레일블레이저, 스포티지, 코나 등 소형 SUV 판매 급증에 힘입어 SUV 판매가 28.3% 증가하였다. 또한 GV 70(2021년 3월~), 아이오닉5 EV(2021년 4월~) 등 신규 차종의 수출호조와 XM3수출 본격화도 금년 상반기 수출 증가에 기여한 것으로 판단된다.

그리고 수출 주력 품목을 SUV 및 친환경차로 전환하는 등 수출 품목 구조의 고도화가 수출단가 상승을 견인한 것으로 판단된다. 이에 따라 자동차 부품 시장도 2021년 6월 기준 일정 수준 이상의 판매실적을 꾸준히 유지하고 있어 동사 역시 실적 회복에 따른 긍정적인 영향을 받을 것으로 기대된다.

■ 자동차 부품기업 미래차 전환 지원 전략 추진

2030년까지 자동차 부품기업 1000개를 미래차 기업으로 전환하는 등의 목표를 담은 정부의 미래차산업 발전 전략 초안을 발표하였으며, 퇴출 위기에 내몰린 내연기관차 부품 업체들의 사업재편을 촉진하기 위해, 기술 개발부터 자금 지원, 인력 양성 등에 이르는 다각도의 지원책을 내놓고 있다.

[그림 8] 자동차 부품기업 미래차 전환 지원 전략

목표	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30년까지 부품기업 1,000개를 미래차 기업으로 전환 ▪ 매출 1조원 글로벌 부품기업 육성 (20년 13개 → 30년 20개) ▪ 1,000만불 수출 부품기업 250개 육성 (20년 156개 → 30년 250개) 		
전략	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 연대·협력을 통한 미래차전환 종합지원플랫폼 구축 ▪ 고성장·고부가가치·신시장 등 비즈니스 모델 혁신 지원 ▪ 미래차 전환과 과감한 투자를 촉진하는 지원수단 확충 		
정책과제	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #fff9c4; text-align: center;">미래차전환 플랫폼 구축</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 권역별 미래차 전환 종합지원플랫폼 구축 ▪ 미래차 전환 기획역량 강화 지원 ▪ 연대·협력과 이업종 융합 촉진 </td> </tr> </table>	미래차전환 플랫폼 구축	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 권역별 미래차 전환 종합지원플랫폼 구축 ▪ 미래차 전환 기획역량 강화 지원 ▪ 연대·협력과 이업종 융합 촉진
	미래차전환 플랫폼 구축	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 권역별 미래차 전환 종합지원플랫폼 구축 ▪ 미래차 전환 기획역량 강화 지원 ▪ 연대·협력과 이업종 융합 촉진 	
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #fff9c4; text-align: center;">사업모델 혁신 지원</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 완성차사 전략과 연계하여 고성장분야 진출 ▪ GVC 공급망 안정을 위한 전략품목 육성 ▪ 미래차분야 신사업 개척 지원 ▪ 글로벌 완성차사, New Player 등 신시장 개척 ▪ 연관산업 생태계의 미래차 대응역량 강화 </td> </tr> </table>	사업모델 혁신 지원	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 완성차사 전략과 연계하여 고성장분야 진출 ▪ GVC 공급망 안정을 위한 전략품목 육성 ▪ 미래차분야 신사업 개척 지원 ▪ 글로벌 완성차사, New Player 등 신시장 개척 ▪ 연관산업 생태계의 미래차 대응역량 강화
사업모델 혁신 지원	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 완성차사 전략과 연계하여 고성장분야 진출 ▪ GVC 공급망 안정을 위한 전략품목 육성 ▪ 미래차분야 신사업 개척 지원 ▪ 글로벌 완성차사, New Player 등 신시장 개척 ▪ 연관산업 생태계의 미래차 대응역량 강화 		
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #fff9c4; text-align: center;">사업재편 지원수단 확충</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (기술) 선도·후발기업 등 유형별 R&D 지원 ▪ (인력) 융합형 선도인력 양성, 재직자 전환 교육 ▪ (자금) 금융·보조금 등 투자인센티브 확충 ▪ (공정) 스마트공장, 디지털트윈 </td> </tr> </table>	사업재편 지원수단 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (기술) 선도·후발기업 등 유형별 R&D 지원 ▪ (인력) 융합형 선도인력 양성, 재직자 전환 교육 ▪ (자금) 금융·보조금 등 투자인센티브 확충 ▪ (공정) 스마트공장, 디지털트윈 	
사업재편 지원수단 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (기술) 선도·후발기업 등 유형별 R&D 지원 ▪ (인력) 융합형 선도인력 양성, 재직자 전환 교육 ▪ (자금) 금융·보조금 등 투자인센티브 확충 ▪ (공정) 스마트공장, 디지털트윈 		

*출처 : 산업통상자원부

산업통상자원부는 관계부처 합동 제11차 혁신성장 빅3 추진회의에서 이 같은 내용을 담은 자동차 부품기업 미래차 전환 지원전략을 발표했다. 자동차산업은 최근 글로벌 탄소 중립 기조 강화에 따라 전기차·수소차 등으로의 전환이 빠르게 이뤄지고 있는데, 전동화·자율주행 분야에서는 사업기회가 새롭게 창출되는 반면, 내연기관 엔진이나 동력전달 부품 수요는 그만큼 빠르게 감소하면서 사양 산업에 가까워지고 있다. 이에 정부는 차 부품산업이 2016년부터 정체기에

들어선 상황에서 개별 기업의 노력만으로는 사업 전환에 한계가 있다고 보고 종합 대책을 세워 일자리, 생산기반 유지 확대를 목적으로 진행하고 있다.

또한, 세계 주요 국가와 자동차 기업들은 내연기관차 판매 중단 및 친환경 자동차 전환을 선언했고, 무공해차 보급 확대를 위한 투자를 늘리고 있으며, 전 세계 무공해차 판매량은 2017년 74만 대에서 2020년 203만 대로 불과 3년 만에 약 세 배나 증가했다. 이에 정부는 지난해 그린뉴딜과 2050년 탄소중립을 선언하고 무공해차 보급을 핵심 정책과제로 추진 중이고, 구매보조금 지원과 충전기반 시설 구축, 기술 개발을 적극 추진한 결과 지난해 보급실적 기준으로 전기차는 세계 8위, 수소, 전기차는 세계 1위를 달성했다.

그리고 충전 수요가 높은 차고지, 직장 등 주요 이동거점에 시민들이 이용하기 편하도록 2025년까지 전기차 충전기를 50만 기 이상 구축함은 물론, 수소충전소도 전국 어디서든 30분 내 도달 가능하도록 450기 이상 구축해 주유소만큼 편리한 충전 환경을 조성할 계획이다. 또한, 고성능 무공해차 개발이 촉진될 수 있도록 보조금 지원을 개편하는 등 무공해차 보급 확대를 위해 온 힘을 다할 것으로 전망되는바, 당사는 미래사업 수소 및 전기 자동차에 대한 생산 수요 증가에 따른 자동차 부품 수혜를 받을 것으로 전망되고, 정부의 미래차 전환 지원에 따라 신제품 개발로 사업 동행을 유지할 것으로 전망된다.

■ 신규 거래처 확보로 매출 확장 및 기아자동차 애플카 협력 계약 수혜 기대

동사는 품질관리 및 생산 관리요소 시스템 구축, 생산 공정 자동화의 직접제조시스템 개선으로 품질경쟁력, 가격경쟁력을 확보하여 이를 기반으로 활발한 영업활동을 통해 미국 콘티테크에 2020년 전체 매출액의 18.1%에 달하는 규모인 356억 규모의 자동차부품을 공급하기로 밝혔다. 또한, 애플이 기아차에 4조 원 규모를 투자해 애플카 협력 계약을 추진하고 있으며, 기아가 애플카 프로젝트를 맡고 생산은 미국에 있는 기아 조지아 공장을 통해 전기차 생산이 이루어질 예정으로, 현대자동차(주), 기아자동차(주)와 연간 생산계약에 따라 생산하고 있는 동사는 기아자동차의 애플카 전기차 생산시 차체 부품을 공급할 수 있어 계약에 따른 수혜가 기대된다.

■ 연구개발 전담조직 운영 등 연구개발투자를 통한 경쟁력 강화

동사는 2001년 8월부터 설립, 운영 중인 기업부설연구소(인정처: 한국산업기술진흥협회)를 보유하고 있으며, 기업부설연구소 내 12명의 인력이 개발, 생산, 설계, 원가 부문을 나누어 업무 분장하며 운영하고 있다. 사업 초기부터 연구개발 투자를 통해 기술경쟁력을 강화하고 있으며, 특허 등 지식재산권을 통해 기술적 진입장벽을 구축하고 있다.

동사의 최근 3개년(2018~2020년) 매출액 대비 R&D 투자비율 평균은 1.11%이며 기술 개발의 성과로 다수의 지식재산권을 출원, 등록하고 있는 등 동사는 기술력 확보를 통해 시장경쟁력을 강화하고 있는 것으로 판단된다.

[표 2] 연구개발비용 투자 현황(별도 기준) (단위 : 백만 원)

구분	2018년	2019년	2020년	2021년 반기
연구개발비용 총계	1,011	953	924	363
연구개발비/매출액 비율 [연구개발비용계 ÷ 당기 매출액 X 100]	1.23%	1.02%	1.08%	0.84%

*출처 : 동사 연도별 사업보고서, 반기보고서(2021년 6월), 한국기업데이터(주) 재가공

[표 3] 지식재산권 보유 현황, 최근 국가 연구과제 현황 및 연구개발실적 현황

구분	특허권	디자인권	상표권	합계
	국내(출원 중)	국내	국내	
보유 건수(개)	4(2)	2	0	6
국가 연구과제		연구결과 및 기대효과		
이양기 이식기가 결합된 농기계에 적용되는 1liter type 어큐뮬레이터 개발		<ul style="list-style-type: none"> 복합재료 고성능 accumulator 소재 개발 고성능 accumulator 핵심부품의 설계 제작 차량의 엔진 기술 확보를 통해 배기가스 규제 및 이산화탄소 규제 대응 		
연구개발실적		연구개발내용		
Press 자동화 생산공정 (Progressive 금형 및 Transfer 금형)개발		<ul style="list-style-type: none"> 제조공법 설정, 설계 및 제작 품질 시험 및 검사 절차 확립 생산성향상 등 원가분석에 의한 경제성 검토 시제품 생산 및 생산제품 품질, 생산성 검토 양산성 평가 		

*출처 : 특허정보넷 키프리스, NTIS, 한국기업데이터(주) 재가공

■ 동사가 최근 개발하여 특허 등록한 자동차 시트용 연결바의 브라켓 고정시스템

통상적으로 자동차 시트는 좌대부와 등받이부로 분류되어지고, 운전에 적합한 자세를 유지할 수 있도록 리클 라이너에 의해 등받이가 전, 후방으로 일정각도 조절되도록 장착되어있다. 여기서 리클 라이너는 시트프레임을 구성하는 쿠션프레임이나 시트백프레임의 양측에 설치되어 측면 작동레버를 제어함으로써 시트의 등받이 각도가 조절되도록 구성된 장치이다.

추가적으로, 시트프레임은 레인포스 바에 의해 간격이 유지되도록 지지되면서 리클 라이너와 연동되도록 장착되는바, 레인포스 바는 시트의 흔들림 및 뒤틀림을 방지하는 역할을 하며, 하나의 시트에 다수개의 레인포스 바를 설치함으로써 각각 브래킷, 기어, 모터 등을 연결하여 자동차 시트의자를 전후 또는 좌우로 조정하거나, 높낮이의 위치 조절을 수동으로 하지 않고 스위치를 이용하여 반자동으로 할 수도 있다.

동사는 이와 관련한 기술인 최근 브래킷 고정력이 견고하게 유지되는 자동차 시트용 연결바의 브래킷 고정시스템을 개발하였으며, 다음은 동사가 출원한 특허 주요 내용이다.

[그림 9] 일반적인 자동차 시트 구조 및 리클 라이너 구조



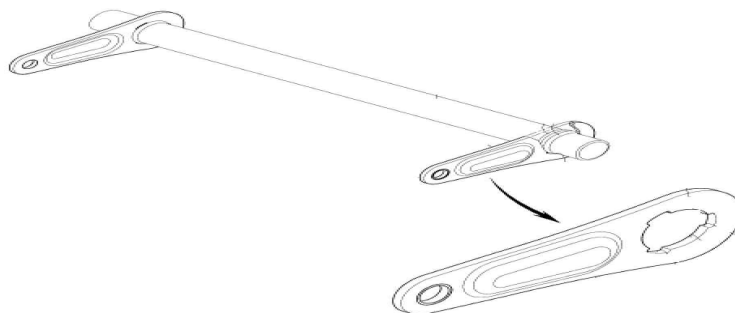
*출처 : 현대트랜시스

기존에는 용접 공정 없이 브래킷을 연결 바에 접착하고 있어, 브래킷 고정력이 약하여 사용 중 연결바 상에서 쉽게 유동되는 문제점이 제기되었고, 브래킷과 걸리는 부분이 접촉된 상태로 부하를 받는데, 강한 외부 힘이 작용할 시 연결 바의 풀리는 방향에 대하여 쉽게 미끄럼현상이 발생되었다.

특히 톱니형태의 고정 부분과 고정 부분이 결합되는 부분 간에 위치상 일치하지 않게 되면, 제대로 맞물리지 않은 상태로 유지되게 되고, 연결 바를 구성하는 스틸의 강도가 강하여 고정 부분과 결합되는 부분이 톱니형 고정 부분 내부로 진입하지 못한 상태로 있어 견고한 결속력이 약해지는 단점이 존재했다.

동사는 자동차 시트 제조 시 브래킷 고정력을 향상시킨 브래킷 고정시스템을 개발하였으며, 브래킷이 연결바의 결합 부분 사이에 고정 부분을 개선하여 결합 부분과 고정 부분의 접촉면을 밀접하게 접촉할 수 있도록 성형하였다. 이에 접촉면의 톱니바퀴 홈들이 연결바의 외부 면과 밀접하게 접촉하게 되어 결속력이 증가하고, 브래킷 고정력이 견고하게 유지되는 장점을 갖추고 있어, 기존 브래킷 고정형태에서 개선된 기술경쟁력을 확보하였다.

[그림 10] 동사의 자동차 시트용 연결바의 브래킷 고정시스템 도면



*출처 : 특허정보넷 키프리스

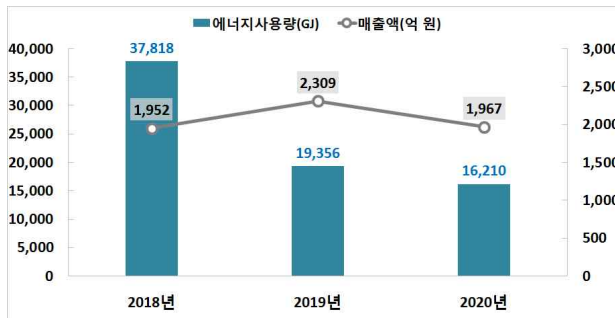
■ 동사의 ESG 활동

(E) 환경 부문

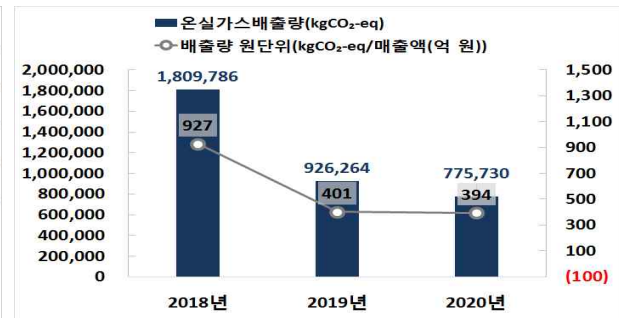
동사는 환경(대기, 수질, 폐기물, 폐수 등) 관련 법규 준수를 위한 ‘ISO 14001(환경경영시스템)’ 기반 방침 및 목표 수립, 모니터링 실시, 환경 및 안전, 보건을 핵심 주제로 하여 오염방지, 자원이용, 안전보건, 작업환경 교육을 주기적으로 실시하고 있다.

기후변화대응 측면에서 에너지 사용은 전기가 대부분이며, 동사의 2020년 에너지사용량은 16,210GJ, 온실가스배출량은 775,730kgCO₂-eq로, 모두 감소 추세이고, 온실가스배출량 원단위가 2018년 927kgCO₂-eq/매출액(억 원)에서 2020년 394kgCO₂-eq/매출액(억 원)으로 약 57.46% 가량 감소하여 지속적으로 개선추세를 보이고 있다.

[그림 11] 연도별 에너지사용량 및 매출액



[그림 12] 연도별 온실가스배출량 및 원단위



*출처 : 동사, 한국기업데이터(주) 재가공

(S) 사회 부문

동사는 ISO 9001(품질경영시스템)기반 산업안전 및 품질안전을 위한 시스템을 갖추고 있으며, 모교인 계명대학교와 포항제철공업고등학교에 지속적인 기부로 미래 인재 육성에 힘을 보태고 있고, 기업이윤의 사회 환원을 기본 가치로 삼고 (재)영천시장학회에 장학금, 사회복지공동모금회에 희망이웃돕기 성금을 지속적으로 기부하고 있으며, 차별금지, 인권존중을 중시하는 경영원칙에 따라 수년간 기간제 근로자 채용 없이 정규직으로만 채용하는 등 지역사회와의 동반성장을 추구하고 있다.

(G) 지배구조 부문

대표이사는 동사의 창업자로, 40년 이상 제품 생산에 필수적으로 요구되는 금형 기술 관련 이해도가 매우 높은 수준이다. 또한, 선진 조직문화 구축, 안전보건경영 강화를 통한 신뢰관계 구축, 사회적 책임 실천을 주요 전략 방향으로 설정하여 지속적인 기술개발과 경영혁신을 주도하고 있다.

정보공개와 주주 권익보호 측면에서 ESG 관련 정보 공개는 부족한 수준이나, 최근 3개년 연속 현금배당(연평균 1.84%)으로 주주가치 환원에 힘쓰고 있으며, 상장회사로서의 공시 의무를 준수하는 등 이해관계자의 권익보호를 위한 노력은 일정 수준 이상으로 전개하고 있다.

■ 증권사 투자의견

작성기관	투자의견	목표주가	작성일
-	-	-	-
-	· 최근 1년 이내 발간 보고서 없음		