



시그넷이브이 (260870)

전기차 급속 충전의 글로벌 강자

본 분석보고서는 한국 거래소 코넥스기업 분석보고서 발간 지원사업 (KONEX Research Project)에 선정되어 작성된 보고서입니다.

▶ 기업분석팀 equityresearch@hanwha.com 3772-7615

Not Rated

현재 주가(11/18)	52,400원
상승여력	-
시가총액	2,926억원
발행주식수	5,585천주
52주 최고가 / 최저가	69,700 / 18,600원
90일 일평균 거래대금	10.32억원
외국인 지분율	0.0%
주주 구성	
황호철 (외 4인)	18.1%
자사주 (외 1인)	0.0%

주가수익률(%)	1개월	3개월	6개월	12개월
절대수익률	-9.2	-17.5	-6.4	181.7
(단위: 십억 원, 원, %, 배)				
재무정보	2017	2018	2019	2020
매출액	32	46	42	62
영업이익	1	2	1	4
EBITDA	2	3	2	5
지배주주순이익	-1	-8	-2	2
EPS	-256	-1,603	-379	322
순차입금	6	2	22	11
PER	-	-	-	74.6
PBR	10.2	3.1	2.2	5.9
EV/EBITDA	26.7	20.7	30.8	24.1
배당수익률	-	-	-	-
ROE	-24.7	-44.2	-6.4	5.3

주가 추이



시그넷이브이는 EA(Electrify America), EVgo 등 해외 대형 충전 인프라 네트워크 기업에 급속 충전기를 납품 중인 전기차 충전기 업체입니다. EA 向 신규 사이클 수주로 인한 실적 개선세 지속을 전망합니다. '21년 8월 SK 그룹에 편입되었으며 계열사와의 시너지 효과 또한 기대됩니다.

전기차 급속 충전기 전문 기업

시그넷이브이는 '17년 8월 코넥스에 상장한 전기차 충전기 제조 회사다. 1H21 기준 제품별 매출 비중은 급속 90.2%, 완속 0.5%, 기타 9.3%로 급속 비중이 절대적이다. 동 기준 수출 비중은 65.1%로, 일본 마루베니 상사의 영업망을 활용하여 EA(Electrify America), EVgo 등 해외 대규모 충전 인프라 프로젝트에 급속 충전기를 납품 중이다.

Electrify America 신규 사이클 수주 기대감

동사는 EA Cycle 3(1Q22~2Q24) 프로젝트 신규 수주를 통해 내년에도 실적 개선세를 이어갈 것으로 기대된다. 동사의 높은 신규 Cycle 수주 기대감은 (초)급속 충전 기술 차별화(Lock-in 효과 발생)에 기인한다. 동사는 ① 병렬모듈형 분산제어(파워모듈 여러 개의 병렬 배치를 통해 단순 모듈 교체만으로 대부분의 수리 가능→유지보수 편리), ②Power Sharing (1:N 다중 충전 가능, 설치 가능 공간 확장, 충전기 내 전력 효율적 배분), ③케이블 내부에 탑재된 수냉식 냉각 시스템(폭발 위험성 ↓, 편의성 ↑) 등의 기술 경쟁력을 갖고 있다. 이러한 차별성과 성공적인 Cycle 1 납품 경력을 바탕으로 Cycle 2 수주 당시 동사는 ABB, BTC Power 등 top-tier 충전 업체들과 경쟁하여 압도적으로 많은 비중의 물량을 배정받은 바 있다.

SK그룹 편입과 신규 투자로 중장기 성장성 제고

'21년 8월 최대주주가 SK로 변경됨에 따라 SK그룹의 인프라네트워크를 활용한 중장기 사업 확장이 기대된다. 이미 SK그룹은 SK에너지, SK렌터카 등의 계열사를 통해 전기차 충전 사업에 큰 관심을 보이고 있다. 계열사의 충전 사업 向 물량 수주 시에는 실적 변동성 우려도 상당 부분 해소될 것으로 전망한다. 또한, 동사는 '21년 10월 SK 유상증자 대금을 활용하여 차량용 반도체(ADAS/AD 센서 등) 기업 넥스트칩 지분 8.43%를 100억원에 취득하였다. 넥스트칩과의 협력을 통한 로봇 기반 자동 충전 시스템 개발 가능성 등이 중장기 성장 동력으로 작용할 것으로 판단한다.

전기차 급속 충전기 전문 기업

전기차 충전 전문 기업

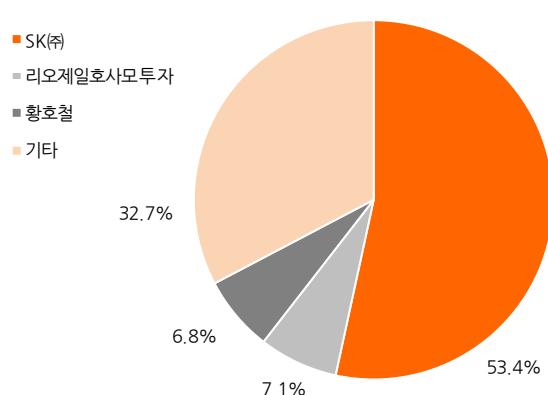
- 급속 충전기에 강점

시그넷이브이는 '17년 8월 코넥스에 상장한 전기차 충전기 제조 회사다. 전기차 충전기는 배터리 충전 속도에 따라 완속(공급용량 3~7kW), 급속(50kW), 초급속(350kW)으로 구분된다. 동사의 1H21 기준 제품별 매출 비중은 급속(초급속 포함) 충전기 90.2%, 완속 충전기 0.5%, 기타 9.3%로 급속 충전기 비중이 절대적이다.

마루베니 상사를 통한 해외 수출 물량 확대

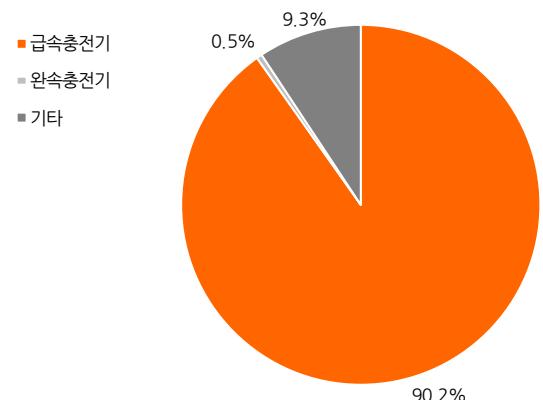
동사의 1H21 매출 기준 수출 비중은 65.1%('20년 85.6%)이며, 수출 내 미국 비중이 98.5%('20년 97.7%)이다. 동사는 일본 마루베니 상사('11년 컨소시엄 계약 체결)의 영업망을 활용하여 글로벌 완성차 업체 및 전기차 충전 서비스 업체 향 수출을 늘려가고 있다. 특히 EA(Electrify America), EVgo 등 해외 대규모 전기차 충전 인프라 프로젝트 공급사로 선정되어 급속 충전기를 납품하고 있다는 점에 주목할 만하다. 현재 동사의 미국 내 350kW 수준 초급속 충전기 시장 점유율은 50% 내외인 것으로 파악된다(미국 충전기 시장 점유율 1위 테슬라는 별도의 350kW 충전기가 설치되어 있지 않음).

[그림1] 주주 구성



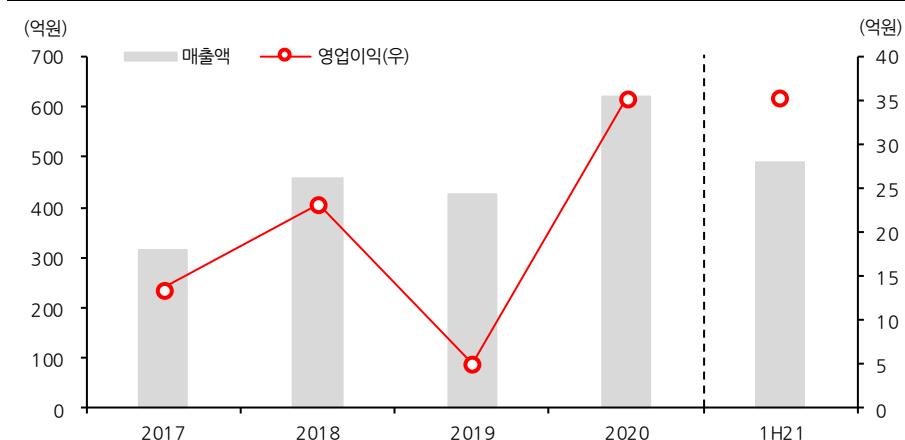
자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

[그림2] 1H21 제품별 매출 구성



자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

[그림3] 매출액 및 영업이익 추이



자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

[표1] 국가별 매출 구성

(단위: 백만 원)

구분	2019	2020	1H21
내수	24,551	8,942	17,129
미국	16,295	51,741	31,453
일본	1,449	1,023	488
대만	0	72	0
인도	42	0	0
영국	0	0	2
독일	4	3	0
카타르	46	0	0
인도네시아	0	84	0
기타	29	23	0
총계	42,416	61,890	49,072

자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

[그림4] 시그넷이브이 전기차 충전기 제품 라인업



자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

30분 이내 충전 가능한
급속 충전기

급속 충전기(전기차 배터리 10%→80% 충전에 통상 1.5시간 이내 소요)는 완속 충전기(통상 5시간 이상 소요) 대비 충전 시간을 3~4배 이상 단축시킬 수 있다. 동사의 주력 제품인 초급속 충전기의 경우 충전 시간은 30분 이내로 줄어든다. 예를 들어, 배터리 용량이 73kWh인 아이오닉 5 롱레인지의 배터리를 350kW 초급속 충전기로 충전(10%→80%)하는 데는 20분 정도가 필요하다.

[표2] 충전 속도에 따른 전기차 충전기 분류

구분	급속 충전기	완속 충전기
공급용량	50kW 이상	3~7kW
평균 충전시간	완전방전상태에서 80% 충전까지 15~90분	완전방전에서 완전충전까지 5~10시간
주요 설치 장소	고속도로 휴게소, 주유소, 공공기관 등	주택, 아파트, 개인 휴대
사용 요금	100km 당 약 2,700원	100km 당 약 1,100원
충전 방식	직류 100~450V 또는 교류 380V 가변적으로 공급	교류 220V를 충전기가 직류로 변환하여 공급
장점	고압/고용량으로 충전시간 적게 소요	개인이 휴대하면서 건물 등 콘센트 이용해 충전 가능

자료: 한국환경공단, 무공해차 통합누리집, 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

글로벌 전기차 충전 인프라 시장 동향

글로벌 전기차 전환 가속화

BNEF에 따르면, '30년 기준 글로벌 BEV(배터리식 전기차) 판매량은 2,443만대('21년 ~'30년 CAGR 26%), 글로벌 자동차 판매량 내 BEV 비중은 20% 이상이 전망된다. 주요 자동차 생산 국가들은 '25년~'40년부터의 내연기관 신차 판매 규제 법안을 제정 혹은 검토 중이며, 전기차 구매 보조금 지급 등의 수요 부양책을 내놓고 있다. 글로벌 완성차 업체들도 전기차 전환에 속도를 내고 있다. 폭스바겐은 '30년까지 신차의 절반을 전기차로 전환할 계획이며, GM의 경우 '35년 이후 내연기관차 생산 중단을 선언했다.

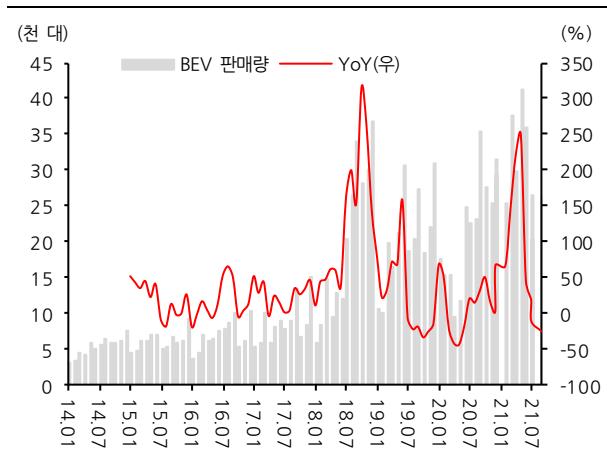
전기차 충전기 설치 대수 3년 사이 3배 증가

전기차로의 전환을 위해 충전 인프라 또한 활발히 구축되고 있다. '20년 기준 전 세계에는 약 131만기(완속 92만기, 급속 39만기)의 전기차 충전기가 설치되어 있다. 3년 전 ('17년)의 44만기에 비해 3배 가량 증가한 수량이다. 동 기준 중국, 유럽, 미국이 글로벌 충전기 수의 62%, 22%, 8%를 각각 점유하고 있으며 향후에도 이 세 지역을 중심으로 충전기 인프라가 크게 확산될 것으로 예상된다.

해외 충전 인프라 구축 사례

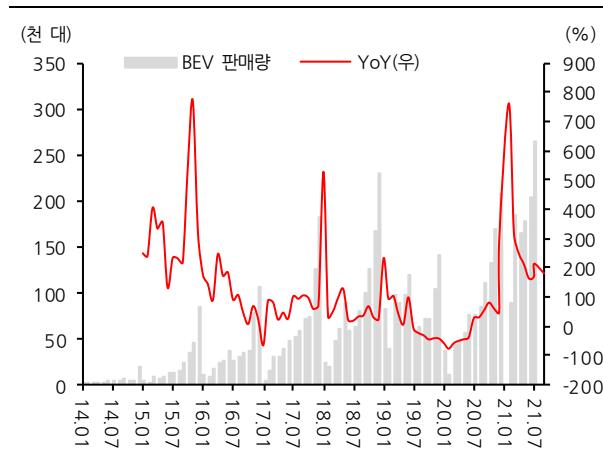
현재 다양한 전기차 충전 네트워크 기업들을 중심으로 충전 인프라가 구축되고 있다. 그 중 시그넷이브이의 고객사이기도 한 주요 기업으로는 EA(Electrify America)와 EVgo가 있다. EA는 폭스바겐이 디젤 게이트('15년 디젤엔진 배기ガ스 시험 조작 스캔들)에 대한 보상 차원에서 설립한 자회사다. 미국 정부와 맺은 협정의 일환으로 '17년부터 10년 이상의 기간동안 20억 달러를 투자하여 ZEV(Zero Emission Vehicle) 인프라를 구축할 의무를 가지고 있다. '17년~'26년의 투자 기간은 총 4개의 Cycle(각 Cycle마다 3억 달러 투자)로 이루어져 있으며 현재 Cycle 2(3Q19~4Q21)가 마무리되는 단계에 있다. 미국 주요 도시에 70마일 이내 (초)급속 충전기 배포를 목표로 하고 있다. EVgo는 미국 LS Power의 자회사로, 급속 충전소 800개 이상을 구축하였으며 GM과 협업하여 '25년까지 급속충전기를 3,250기 이상 확충할 계획이다.

[그림5] 미국 BEV 판매량 추이



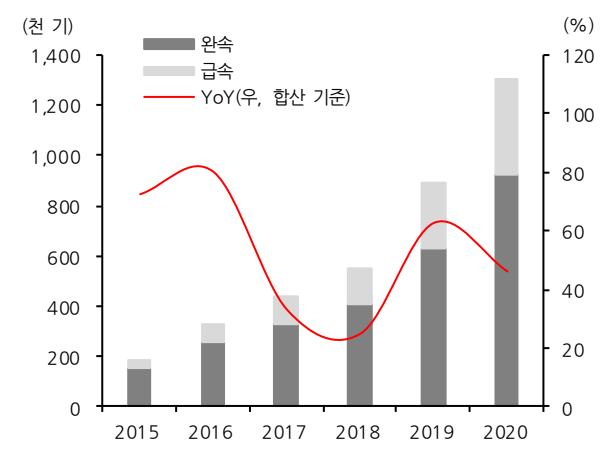
자료: SNER, 한화투자증권 리서치센터

[그림6] 중국 BEV 판매량 추이



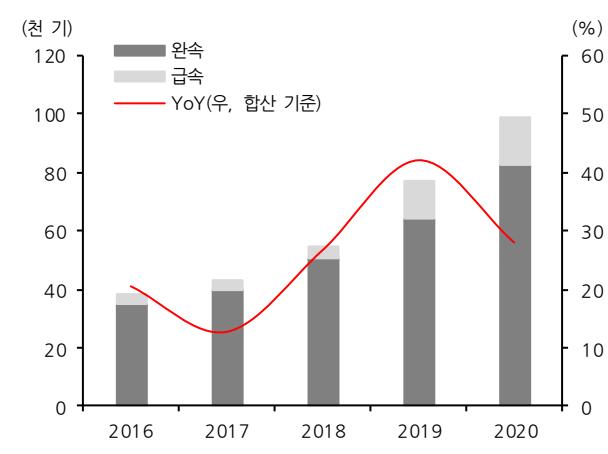
자료: SNER, 한화투자증권 리서치센터

[그림7] 글로벌 전기차 충전기 구축 현황



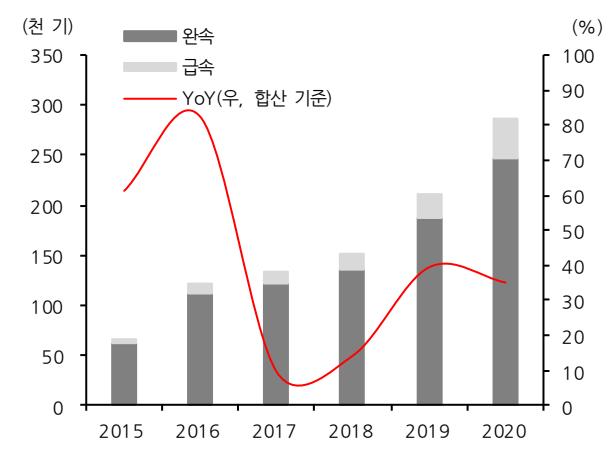
자료: IEA, 한화투자증권 리서치센터

[그림8] 미국 전기차 충전기 구축 현황



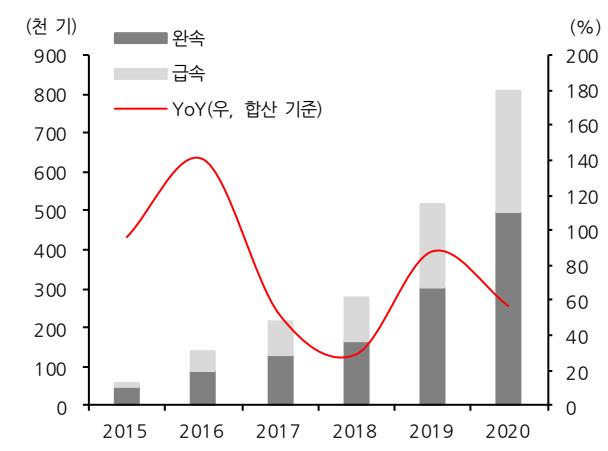
자료: IEA, 한화투자증권 리서치센터

[그림9] 유럽 전기차 충전기 구축 현황



자료: IEA, 한화투자증권 리서치센터

[그림10] 중국 전기차 충전기 구축 현황



자료: IEA, 한화투자증권 리서치센터

[표3] 주요 자동차 업체의 전기차 전환 계획

국가	전기차 전환 및 내연기관차 판매 중단 계획
폭스바겐	'35년까지 유럽 내 내연기관차 판매 중단, '30년까지 신차의 절반 전기차 판매 목표
GM	'25년까지 전기차 30종 출시, '35년부터 내연기관차 생산 중단 목표
포드	'30년 유럽 내 내연기관차 판매 중단, 전기차 판매 비중 최대 50% 목표
도요타	'30년까지 전기차 800만대 판매(HV 포함), 전기차 배터리 생산에 1.5조엔 투자 목표
혼다	'40년부터 전기차-연료전지차만 판매 목표
현대차	'35년부터 유럽 내 내연기관차 판매 중단, '40년 전동차(전기차수소전기차) 비중 80% 목표
제네시스	'25년부터 수소연료전지 기반 또는 배터리 기반 전기차로만 신차 출시 목표
벤츠	'30년부터 전 차종 전기차로 출시 목표
아우디	'26년부터 순수 전기차만 출시, '33년까지 내연기관차 생산 중단 목표
볼보	'30년까지 전체 생산 모델 전기차 전환 목표

자료: 각 사, 한화투자증권 리서치센터

국내 전기차 충전 인프라 시장 동향

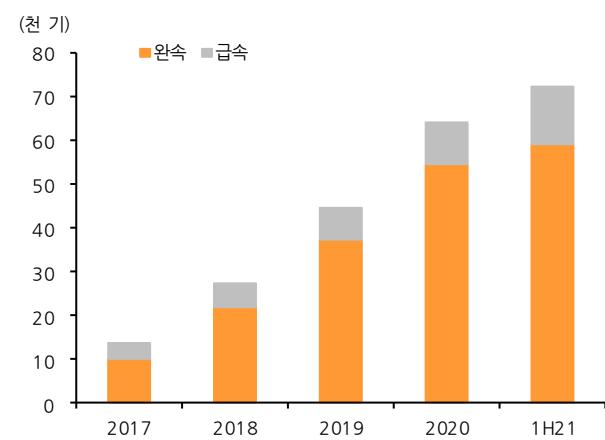
정부의 친환경차 수요 창출 가속화

정부는 '21년 2월 제4차 친환경자동차 기본계획을 발표했다. 친환경차 누적 보급 대수를 '25년까지 283만대(신차 51%), '30년까지 785만대(신차 83%) 달성하는 것이 주요 목표다. 공공기관 친환경차 의무 구매 비율도 70%에서 100%로 상향되었다. 또한, 렌터 카 대기업 등에 민간 친환경차 구매목표제를 도입하여 수요 창출을 통한 친환경차 확산을 가속화하고 있다.

충전 인프라 수요 또한 공공과 민간 양 분야에서 지속 증가 예상

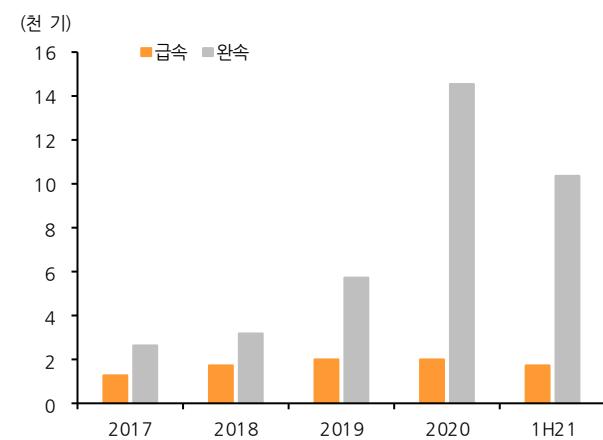
충전 인프라 배치 관련 정책도 추가되고 있다. 정부는 전기차 보급대수 50% 이상의 충전기 구축을 지원('25년 50만기 이상 목표)할 계획이다. 주차면 200면 당 1기였던 충전기 의무구축도 '22년 10기로 강화하였다. 1H21 기준 국내 전기차 충전기는 총 7.2만기(급속 1.3만, 완속 5.9만)가 구축되어 있다. 정부는 고속도로 등 교통요지에 (초)급속 충전기를 집중 설치할 계획이며, '25년 급속 1.7만기 구축을 목표로 하고 있다. 설치 주체는 앞으로 민간 주도로 전환될 예정이다. 정부는 민간 급속 충전기 설치비의 50%를 지원할 계획이며, 뉴딜인프라펀드 및 국가 소유 충전기 민간 이양 방안을 수립 중이다.

[그림11] 국내 전기차 공용 충전기 누적 설치대수 추이



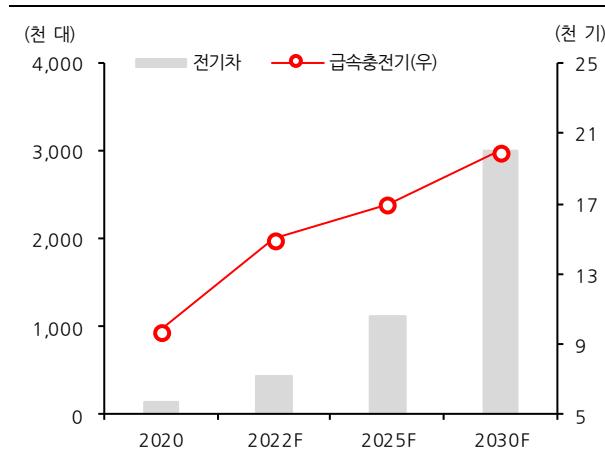
자료: IEA, 환경부, 한화투자증권 리서치센터

[그림12] 환경부 전기차 충전기(공개 운영) 신규 보급 현황



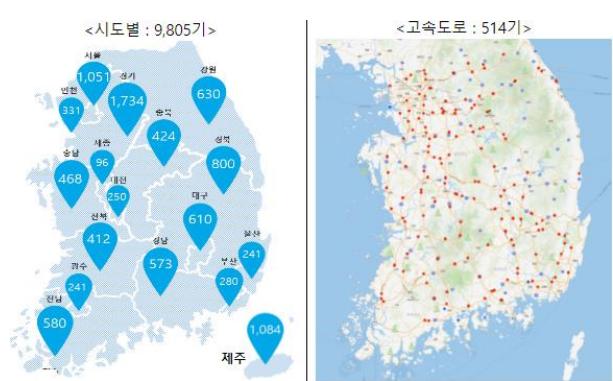
자료: 환경부, 한화투자증권 리서치센터

[그림13] 정부 전기차 및 급속충전기 확충 목표



자료: 기획재정부, 환경부, 한화투자증권 리서치센터

[그림14] '20년 말 기준 전국 급속충전기 구축 현황



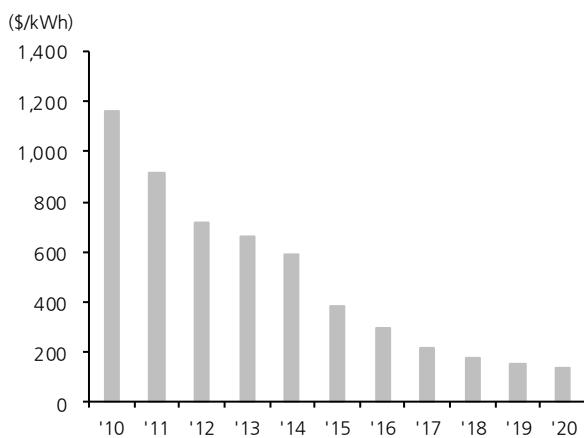
자료: 기획재정부, 한화투자증권 리서치센터

초급속 충전기 필요성 증대 예상

전기차 주행거리 증가로 초급속 충전기 필요성 증대

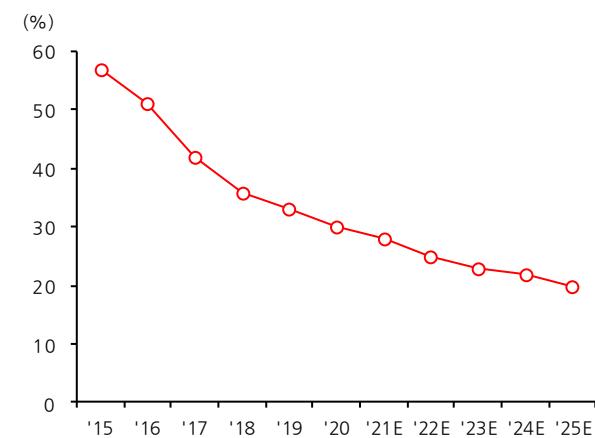
현재는 구축된 전기차 충전기 내 (초)급속 충전기 비중이 그리 높지 않은 편('20년 기준 글로벌 29%, 미국 17%, 한국 18%)이나, 향후 전기차 주행거리 증가에 따른 초급속 충전기 수요 증대를 예상한다. 주요 전기차 생산 업체들은 1회 충전 주행거리를 늘리기 위해 70kWh 이상 배터리 탑재 모델들을 출시하고 있는 상황이다. 테슬라 Model S 롱 레인저(주행거리 400~780km, 날씨 등의 영향에 따라 상이)의 배터리 용량은 90kWh이고, 폭스바겐 ID.4 Pro Performance(주행거리 295~600km)는 77kWh이다. 배터리팩 가격이 지속적으로 하락('15년 \$381/kWh → '17년 \$219/kWh → '20년 \$137/kWh)하여 대용량 배터리 탑재는 3~5년 전 대비 비교적 수월해졌다. 70kWh+ 배터리 전기차 사용 시 도심 주행만 하는 경우가 아니라면 초급속 충전 인프라가 필수적이다. 중장거리 주행이 가능할 만큼의 배터리 용량을 단기간(30분 이내)에 가까운 장소에서 충전하지 못한다면 차량에 굳이 대용량 배터리를 탑재할 이유가 없기 때문이다.

[그림15] 리튬이온 배터리 가격 추이



자료: BloombergNEF, 한화투자증권 리서치센터

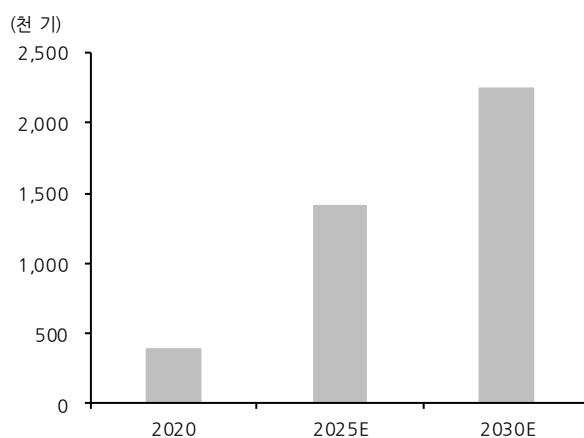
[그림16] 전기차 배터리 원가 비중 추이와 전망



주: 미국 중형 전기차량의 판매가 기준

자료: BloombergNEF, 한화투자증권 리서치센터

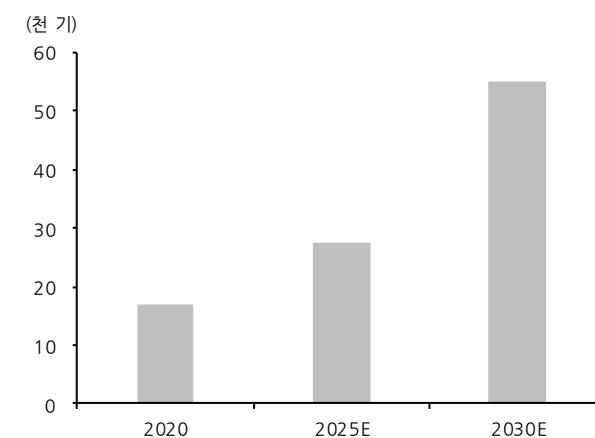
[그림17] 글로벌 전기차 급속 충전기 구축 전망



주: IEA의 명시된 정책 시나리오(Stated Policies Scenario) 상에서의 전망치

자료: IEA, 한화투자증권 리서치센터

[그림18] 미국 전기차 급속 충전기 구축 전망



주: IEA의 명시된 정책 시나리오(Stated Policies Scenario) 상에서의 전망치

자료: IEA, 한화투자증권 리서치센터

Electrify America 신규 사이클 수주 기대감

Electrify America Cycle 3 신규 수주 기대

동사는 EA(Electrify America) Cycle 3(1Q22~2Q24) 프로젝트 신규 수주를 통해 내년에도 실적 개선세를 이어갈 것으로 기대된다. 동사는 '17년 12월 EA의 Cycle 1(1Q17~2Q19) 공급사로 선정되어 초급속 충전기를 400기 이상 납품(총 수주액 200억원 이상)하였으며, 현재는 Cycle 2(3Q19~4Q21) 납품이 마무리 단계에 있다.

신규 수주 기대감의 근거

: 기술 차별화에 따른
고객사 Lock-in 효과

동사의 높은 신규 Cycle 수주 기대감은 (초)급속 충전 기술 차별화(Lock-in 효과 발생)에 기인한다. 첫째, 동사 급속 충전기는 한 충전기 안에 파워모듈이 여러 개 탑재되어 병렬 분산제어가 가능하다는 특징이 있다. 단순한 모듈 교체만으로 대부분의 수리가 가능하여 유지보수가 편리하다. 둘째, 동사는 1:N 다중 충전을 가능하게 하는 Power Sharing 기술을 최초로 개발하여 현재까지 가장 많이 생산한 업체이다. Power Sharing은 설치 가능 공간을 확장시키는 효과가 있다. 또한, 최적 충전 시나리오를 구현할 수 있다는 강점이 있다. 예컨대, 2대 이상의 전기차를 동시에 충전할 경우 각 차의 배터리 잔량에 따라 충전 속도가 다르기 때문에 이를 고려하여 충전기 내 총 전력을 효율적으로 배분하는 것이 가능하다. 셋째, 동사 급속 충전기는 케이블 내부에 수냉식 냉각 시스템이 탑재되어 폭발 위험성이 적고(안전성 ↑), 케이블의 두께를 늘리지 않아도 된다(편의성 ↑).

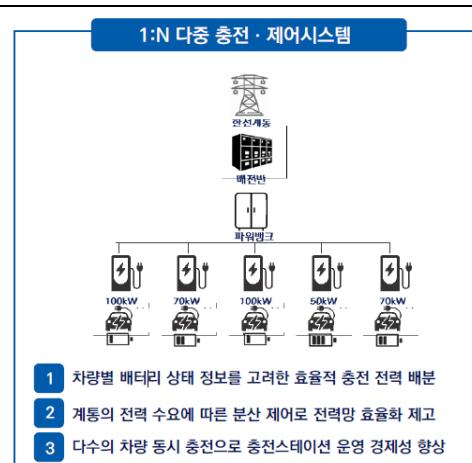
이러한 차별성과 성공적인 Cycle 1 납품 경력을 바탕으로 Cycle 2 수주 당시 동사는 ABB, BTC Power 등 top-tier 충전 업체들과 경쟁하여 압도적으로 많은 비중의 물량을 배정받은 바(Cycle 1 대비 총 수주액 3배 이상으로 추정) 있다.

[그림19] 350Kw 초급속 충전기



자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

[그림20] 1:N 다중 충전·제어 시스템



자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

SK 그룹 편입과 신규 투자로 중장기 성장성 제고

SK그룹 네트워크 활용 및 계열사와의 시너지 기대

‘21년 8월 최대주주가 SK로 변경됨(SK(주)가 기존 최대주주 리오인베스트로부터 전환우선주 162만주 매입, 유상증자 참여로 전환우선주 592만주 매입)에 따라 SK그룹의 인프라네트워크를 활용한 중장기 사업 확장이 기대된다. SK는 ‘21년 4월 볼보의 고급 전기차 브랜드 폴스타에 약 6,000만 달러를 투자한 뒤 6월에는 MOU를 체결하면서 전기차 분야와의 협업 의지를 나타내 왔다. 향후 SK그룹의 핵심 역량(반도체·배터리·통신 등)을 전기/자율주행차 관련 사업에 적극적으로 접목시킬 것으로 예상되는 바, 시그넷이브이를 통한 전기차 인프라 시장 선점을 시도할 것으로 보인다. 이미 SK그룹은 ①SK에너지(‘23년까지 전국 190개 주유소에 충전 거점 마련 목표), ②SK렌터카(7,200kW 규모 충전소 형태의 제주 EV Park 조성 중), ③SK E&S(신재생에너지 사업과 연계), ④SK 브로드밴드(유료방송 고객 아파트 등과 연계) 등의 계열사를 통한 전기차 충전 인프라 사업 진출에 큰 관심을 보이고 있다. 계열사의 충전 사업 향 물량 수주 시에는 신규 수주 여부에 따른 실적 변동성 우려도 상당 부분 해소될 것으로 전망한다.

넥스트칩 지분투자로 인한 중장기 성장성 기대

SK의 유상증자 대금(약 2,100억 원)이 유입되면서 대규모 현금을 보유하게 되었다. 이에 ‘21년 10월 앤씨앤의 차량용 반도체(ADAS/AD 센싱 반도체 등) 자회사 넥스트칩 지분 8.43%를 약 100억원에 취득하였다(앤씨앤 보유 주식 98.6만 주 80억원, 보통주 신주 24.6만 주 20억원). 투자 목적은 장기적 성장을 위한 R&D 협력 관계 구축이다. 동사는 넥스트칩과의 협업을 통한 전기차 충전기 제어용 반도체 칩 개선을 계획하고 있다. 아울러, 로봇 기반 자동 충전 시스템 개발이 조금 더 빠르게 현실화될 가능성이 높아졌다. 동사는 현재 PnC(Plug and Charge; 커넥터 연결 시 자동 결제 시스템) 솔루션을 확보하여 PnC가 탑재된 충전기를 해외에 납품하고 있다. 장기적으로는 PnC 솔루션과 넥스트칩의 사물인식 기술을 통해 미래 자율주행차의 충전부터 결제까지 모두 자동화할 수 있을 것으로 전망한다. 결과적으로 SK그룹 편입과 전략적 투자로 인해 안정적인 외형 성장과 함께 고부가가치 충전 솔루션 기업으로 거듭날 가능성이 높아졌다고 판단한다.

[표4] 주식양수도 계약 및 유상증자 내용

구분		비고
주식 양수도 계약	매수회사	SK(주)
	매도회사	리오제일호사모투자합자회사
	인수주식수	1,620,087주
	인수금액	약 810억원
	대금지급일	2021.08.12
제3자 배정 유상증자	발행 및 인수주식수	5,920,000주
	인수금액	약 2,122억원(1주당 발행가액 35,850원)
	납입일	2021.08.12
종합	총 인수주식수	7,540,087주
	총 인수금액	2,932억원

주: 리오제일호사모투자합자회사로부터 인수한 주식과 유상증자로 발행된 신주 모두 전환우선주

자료: 시그넷이브이, 한화투자증권 리서치센터

[재무제표]

손익계산서

12월 결산	(단위: 십억 원)				
	2016	2017	2018	2019	2020
매출액	5	32	46	42	62
매출총이익	1	5	10	13	19
영업이익	1	1	2	1	4
EBITDA	1	2	3	2	5
순이자순익	0	-1	-2	-2	-1
외화관련손익	0	0	0	0	0
지분법손익	0	0	0	0	-1
세전계속사업손익	1	-1	-10	-3	1
당기순이익	1	-1	-8	-2	2
지배주주순이익	1	-1	-8	-2	2
증가율(%)					
매출액	-	518.8	44.9	-7.6	45.9
영업이익	-	64.7	71.0	-78.1	591.6
EBITDA	-	130.7	47.5	-34.2	174.8
순이익	-	적전	적지	적지	흑전
이익률(%)					
매출총이익률	20.5	17.4	22.7	30.3	31.0
영업이익률	16.1	4.3	5.1	1.2	5.7
EBITDA 이익률	17.0	6.3	6.4	4.6	8.6
세전이익률	11.1	-2.5	-21.1	-6.8	1.8
순이익률	10.7	-3.7	-16.4	-4.3	2.5

재무상태표

12월 결산	(단위: 십억 원)				
	2016	2017	2018	2019	2020
유동자산	5	21	36	40	49
현금성자산	1	6	17	9	14
매출채권	0	3	6	17	9
재고자산	4	10	10	11	21
비유동자산	6	4	25	35	34
투자자산	2	2	15	17	17
유형자산	0	0	8	10	10
무형자산	4	2	2	8	7
자산총계	10	25	61	75	82
유동부채	5	14	16	32	39
매입채무	4	6	10	12	11
유동성이자부채	0	6	4	17	13
비유동부채	1	6	15	15	12
비유동이자부채	0	6	14	14	11
부채총계	6	20	31	47	52
자본금	2	2	4	4	4
자본잉여금	2	3	34	34	34
이익잉여금	1	-1	-8	-10	-8
자본조정	0	0	0	0	1
자기주식	0	0	0	0	0
자본총계	5	5	29	27	31

현금흐름표

12월 결산	(단위: 십억 원)				
	2016	2017	2018	2019	2020
영업현금흐름	0	19	5	-6	12
당기순이익	1	-1	-8	-2	2
자산상각비	0	1	1	1	2
운전자본증감	-1	18	1	-9	4
매출채권 감소(증가)	0	-3	-4	-11	8
재고자산 감소(증가)	-1	-6	-6	-1	-12
매입채무 증가(감소)	-1	4	6	4	-2
투자현금흐름	0	-30	-31	-13	-4
유형자산처분(취득)	0	0	-9	-3	-1
무형자산 감소(증가)	0	-1	0	-8	0
투자자산 감소(증가)	0	-29	-10	-2	-3
재무현금흐름	1	15	36	9	-6
차입금의 증가(감소)	1	15	7	9	-6
자본의 증가(감소)	0	0	30	0	0
배당금의 지급	0	0	0	0	0
총현금흐름	1	1	4	3	8
(-)운전자본증가(감소)	0	6	1	9	-6
(-)설비투자	0	0	9	3	1
(+)자산매각	0	-1	0	-8	0
Free Cash Flow	1	-6	-5	-16	14
(-)기타투자	1	-24	10	0	3
잉여현금	-1	18	-15	-17	10
NOPLAT	1	1	2	0	3
(+) Dep	0	1	1	1	2
(-)운전자본투자	0	6	1	9	-6
(-)Capex	0	0	9	3	1
OpFCF	1	-5	-7	-10	10

주요지표

12월 결산	(단위: 원, 배)				
	2016	2017	2018	2019	2020
주당지표					
EPS	-	-256	-1,603	-379	322
BPS	1,015	1,022	3,970	3,705	4,044
DPS	0	0	0	0	0
CFPS	-	260	809	599	1,668
ROA(%)	-	-6.7	-17.6	-2.7	2.0
ROE(%)	-	-24.7	-44.2	-6.4	5.3
ROIC(%)	-	13.0	11.8	1.4	7.9
Multiples(x, %)					
PER	-	-	-	-	74.6
PBR	-	10.2	3.1	2.2	5.9
PSR	-	1.5	1.3	0.9	1.8
PCR	-	40.2	15.4	13.4	14.4
EV/EBITDA	0.2	26.7	20.7	30.8	24.1
배당수익률	-	-	-	-	-
안정성(%)					
부채비율	122.8	412.0	107.4	172.6	169.3
Net debt/Equity	2.9	115.3	6.8	80.0	35.2
Net debt/EBITDA	15.6	277.5	67.2	1,124.5	200.9
유동비율	102.5	147.7	219.6	123.7	123.9
이자보상배율(배)	446.7	2.4	1.1	0.3	2.9
자산구조(%)					
투하자본	65.2	57.2	36.2	58.1	48.4
현금+투하자산	34.8	42.8	63.8	41.9	51.6
자본구조(%)					
차입금	13.2	70.7	38.9	53.3	44.4
자기자본	86.8	29.3	61.1	46.7	55.6

주: K-GAAP 개별기준

[Compliance Notice]

(공표일: 2021년 11월 19일)

이 자료는 조사분석 담당자가 객관적 사실에 근거해 작성하였으며, 타인의 부당한 압력이나 간접없이 본인의 의견을 정확하게 반영했습니다. 본인은 이 자료에서 다른 종목과 관련해 공표일 현재 관련 법규상 알려야 할 재산적 이해관계가 없습니다. 본인은 이 자료를 기관투자자 또는 제3자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다. (기업분석팀)

본 분석보고서는 거래소 코넥스기업 분석보고서 발간 지원사업(KONEX Research Project)에 선정되어 작성된 보고서입니다.

저희 회사는 공표일 현재 이 자료에서 다른 종목의 발행주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료나 정보출처로부터 얻은 것이지만, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 이 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과와 관련된 법적 책임소재에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

[종목 투자등급]

당사는 개별 종목에 대해 향후 1년간 +15% 이상의 절대수익률이 기대되는 종목에 대해 Buy(매수) 의견을 제시합니다. 또한 절대수익률 -15~+15%가 예상되는 종목에 대해 Hold(보유) 의견을, -15% 이하가 예상되는 종목에 대해 Sell(매도) 의견을 제시합니다. 벤류에이션 방법 등 절대수익률 산정은 개별 종목을 커버하는 애널리스트의 추정에 따르며, 목표주가 산정이나 투자의견 변경 주기는 종목별로 다릅니다.

[산업 투자의견]

당사는 산업에 대해 향후 1년간 해당 업종의 수익률이 과거 수익률에 비해 양호한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Positive(긍정적) 의견을 제시하고 있습니다. 또한 향후 1년간 수익률이 과거 수익률과 유사한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Neutral(중립적) 의견을, 과거 수익률보다 부진한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Negative(부정적) 의견을 제시하고 있습니다. 산업별 수익률 전망은 해당 산업 내 분석대상 종목들에 대한 담당 애널리스트의 분석과 판단에 따릅니다.

[당사 조사분석자료의 투자등급 부여 비중]

(기준일: 2021년 9월 30일)

투자등급	매수	중립	매도	합계
금융투자상품의 비중	96.6%	3.4%	0.0%	100.0%