

KOSDAQ | 자동차와부품

디와이씨 (310870)

유수의 해외업체를 고객으로 보유한 자동차 부품사

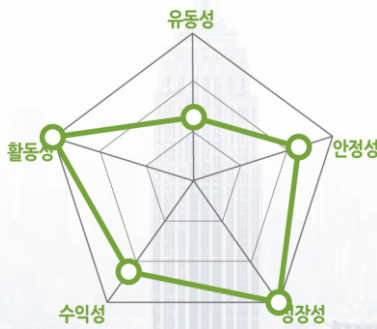
체크포인트

- 디와이씨는 동력전달장치 부품을 제조하는 자동차 부품사. 주요 제품은 샤프트(2023년 상반기 누적 매출액 기준, 42.8%), 플랜지(21.1%), 피니언(14%), 디프케이스 (9.4%), 링기어(7.5%), 요크(4.1%) 등. 고객은 대부분 유수의 해외 업체(GKN, ZF, AAM, 다임러)
- 투자포인트는 1) 제품 포트폴리오 다각화에 따른 매출 성장 및 2) 미국 진출 모색에 따른 중장기 성장 기대
- 동사의 2023년 매출액 1,280억원(+6.1%YoY), 영업이익 95억원(-0.9%YoY), 영업이익률 7.4%(-0.5%pYoY)로 추정. 2023년 예상 EV/EBITDA는 3.7배로 역사적 Band 하단에 위치
- 리스크 요인은 환율 및 운송비 변동에 따른 높은 이익 민감도

주가 및 주요이벤트

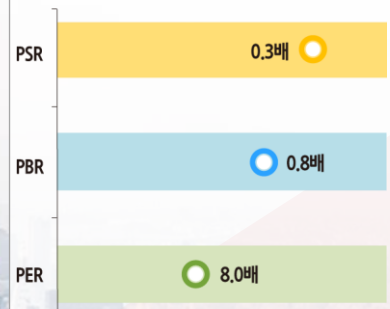


재무지표



주: 2022년 기준, Fnguide WICS 분류 상 경기관련소비재산업 내 등급화

벨류에이션 지표



주: PSR, PER은 2022년 기준, PBR은 2Q23기준 Trailing, Fnguide WICS 분류 상 경기관련소비재산업 내 순위 비교, 우측으로 갈수록 저평가

디와이씨 (310870)

Analyst 김태현 thkim@kirs.or.kr
RA 서지원 jiwon.seo@kirs.or.kr

KOSDAQ
자동차와부품

디와이씨는 동력전달장치 부품을 제조하는 자동차 부품사

동사는 내연기관 차량의 구동부품과 친환경 차량의 모터부품을 생산. 주요 제품은 샤프트 (2023년 상반기 누적 매출액 기준, 42.8%), 플랜지(21.1%), 피니언(14%), 디프케이스 (9.4%), 링기어(7.5%), 요크(4.1%) 등. 고객은 대부분 해외 업체(GKN, ZF, AAM, 다임러)로, 전체 매출에서 수출이 차지하는 비중은 96.5%

투자포인트1. 제품 포트폴리오 다각화에 따른 매출 성장 기대

디와이씨의 매출액은 2012년 509억원에서 2022년 1,207억원까지 연평균 3.2% 성장. 2023년 디와이씨의 매출액은 6.1% 성장 전망. 올해 성장의 주요인은 1) 상반기까지 자동차에 대한 글로벌 수요가 견조했던 가운데, 2) 동사가 2021년 양산을 시작한 Ring Gear의 고성장세가 이어지고 있기 때문임. 디와이씨는 지속적인 R&D를 통해 신제품 양산(2019년 피니언, 2021년 링기어)에 주력, 최근 높은 매출 성장률 기록. 2021년과 2022년 매출액은 11.8%, 38.3% 성장

투자포인트2. 미국 진출 모색에 따른 중장기 성장 기대

디와이씨의 매출액에서 미국이 차지하는 비중은 63.9%(2023년 상반기 누적 기준). 동사는 현재 고객사의 요청으로 미국 진출 모색 중. 미국 조지아주에 법인을 설립하고 공장 건축을 시작할 예정이며, 고객사와 양산 아이템에 대해 협의 중. 구체적인 타임 스케줄과 사업 계획은 고객사와의 MOU 체결한 이후 확정될 전망

Forecast earnings & Valuation

	2019	2020	2021	2022	2023F
매출액(억원)	814	780	873	1,207	1,280
YoY(%)	12.3	-4.1	11.8	38.3	6.1
영업이익(억원)	50	14	-4	96	95
OP 마진(%)	6.1	1.8	-0.5	7.9	7.4
지배주주순이익(억원)	41	7	-12	43	41
EPS(원)	204	31	-60	210	198
YoY(%)	77.6	-84.8	적전	흑전	-5.6
PER(배)	10.0	67.6	N/A	7.3	8.0
PSR(배)	0.5	0.6	0.6	0.3	0.3
EV/EBIDA(배)	4.4	5.3	16.5	4.2	3.7
PBR(배)	1.7	1.3	1.3	0.7	0.6
ROE(%)	14.2	2.1	-3.3	9.9	8.5
배당수익률(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

자료: 한국IR협회의 기업리서치센터

Company Data

현재주가 (10/20)	1,580원
52주 최고가	2,195원
52주 최저가	1,400원
KOSDAQ (10/20)	769.25p
자본금	21억원
시가총액	327억원
액면가	100원
발행주식수	21백만주
일평균 거래량 (60일)	11만주
일평균 거래액 (60일)	2억원
외국인지분율	1.78%
주요주주	이종훈 외 4인 26.52%
	씨케이코퍼레이션즈 5.07%

Price & Relative Performance



Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	-14.5	-14.0	11.7
상대주가	-1.9	-1.0	-1.2

▶ 참고 1) 표지 재무지표에서 안정성 지표는 '부채비율', 성장성 지표는 '매출액 증가율', 수익성 지표는 '영업이익률', 활동성지표는 '총자산회전율', 유동성지표는 '유동비율'임.
2) 표지 밸류에이션 지표 차트는 해당 산업군내 동사의 상대적 밸류에이션 수준을 표시. 우측으로 갈수록 밸류에이션 매력도 높음.

기업 개요

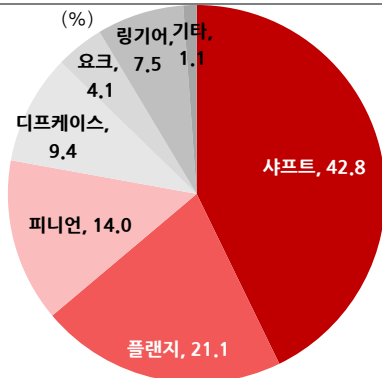
1 주요 연혁

디와이씨는 차량의 동력전달장치 부품을 제조 및 판매하는 자동차 부품사

디와이씨는 차량의 동력전달장치 부품을 제조 및 판매하는 기업이다. 동사는 내연기관 차량의 구동부품과 친환경 차량의 모터부품을 생산하고 있다. 동사의 주요 제품은 샤프트(Shaft), 플랜지(Flange), 피니언(Pinion), 디프케이스(Diff case), 링기어(Ring Gear), 요크(Yoke), 기타로 구성된다. 2023년 상반기 누적 매출액을 기준으로, 제품별 비중은 샤프트 42.8%, 플랜지 21.1%, 피니언 14%, 디프케이스 9.4%, 링기어 7.5%, 요크 4.1%, 기타 1.1% 이다.

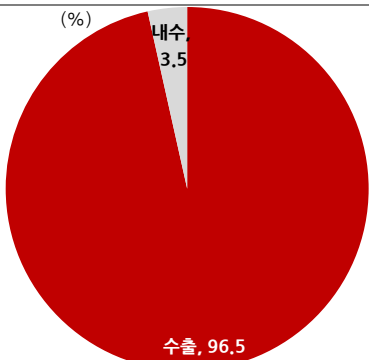
동사의 주요 고객은 대부분 해외 업체로 전체 매출에서 수출이 차지하는 비중은 96.5%(2023년 상반기 누적 매출액 기준)이다. 지역적으로는 미국이 전체 매출액의 63.9%를 차지해 비중이 가장 높다. 주요 고객사로는 GKN, ZF, AAM, LG Magna와 다임러 등이 있으며, 동사의 부품이 최종적으로 납품되는 완성차 업체로는 Mercedes-Benz, BMW, Audi, GM, Ford, Porsche 등이 있다. 동사는 해외 고객사 대응을 위해 이탈리아, 미국 등 6개 국가에 글로벌 거점을 확보하고 있다.

디와이씨의 제품별 매출 구성



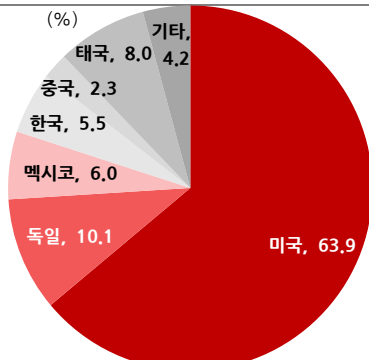
주: 2023년 상반기 누적 기준, 자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

디와이씨의 수출과 내수 구성 현황



주: 2023년 상반기 누적 기준, 자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

디와이씨의 지역별 매출 구성



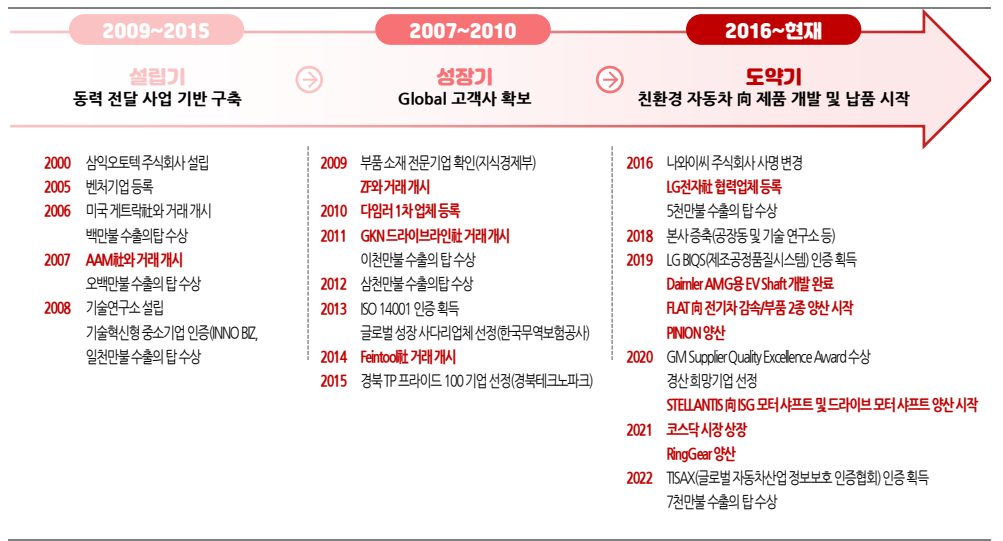
주: 2023년 상반기 누적 기준, 자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

디와이씨는 2000년 10월 (주)삼익오토텍으로 설립되었으며, 스펙 합병을 통해 2021년 12월 코스닥 시장에 상장되었다.

동사는 설립 후 동력 전달 부품 사업 기반을 구축하는 한편 글로벌 고객사 확보를 통해 성장하기 시작했다. 2007년 중국 AAM사와 거래를 개시한 동사는 2009년 독일의 ZF사와 거래를 시작하며 성장의 교두보를 마련하였다. 이어 2010년에는 다임러사의 1차 업체로 등록하였고, 2011년에는 영국의 GKN과 거래를 개시하였다. 2013년 ISO 14001 인증을 획득한 동사는 Feintool사와 거래를 시작했다.

동사는 2016년 3월 사명을 삼익오토텍에서 디와이씨 주식회사로 변경했다. 2017년 9월에는 생산성을 높이기 위해 Lean 생산 시스템을 도입했으며, 2018년 생산공장을 증축했다. 2016년 LG전자와 친환경 자동차 부품을 협력하여 개발하기 시작한 동사는 2019년 12월 대우홀딩스를 흡수합병하며 보다 적극적으로 전기차, 친환경 부품 개발에 나섰다. 2019년 다임러 AMG용 EV 샤프트 개발을 완료했고, 같은 해 FIAT 전기차 감속기 부품 2종을 양산했다. 2020년에는 스텔란티스 ISG 모터 샤프트 및 드라이브 샤프트를 양산하기 시작했다.

디와이씨의 연혁



자료: 디와이씨, 한국IR협의회 기업리서치센터

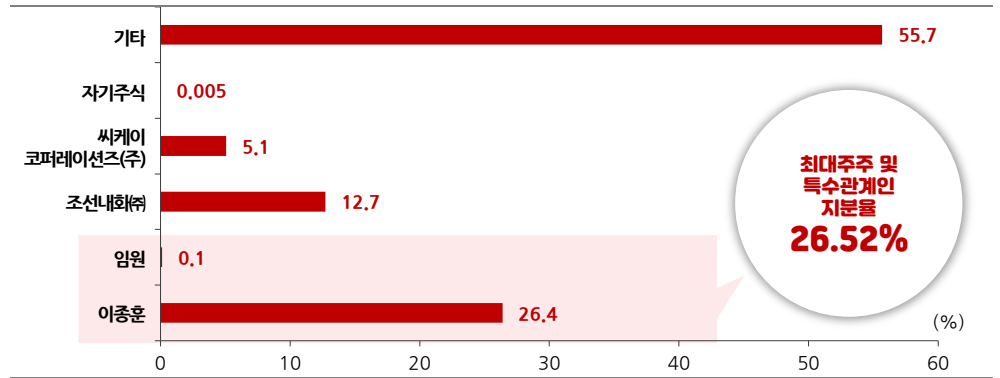
2 주주와 종속회사

디와이씨의 최대주주는 이종훈 회장으로 지분을 26.39% 보유

2023년 6월말 기준 디와이씨의 최대주주는 이종훈 회장으로 지분율 26.39%를 보유 중이다. 또한 동사 임원인 양병립, 오상권, 손영동이 각각 0.06%, 0.05%, 0.02%씩 지분을 보유하고 있어, 최대주주와 특수관계자의 지분 합계는 26.52%이다. 디와이씨는 자기주식으로 984주를 보유 중이며, 이는 지분율 0.005%에 해당된다.

이외 주요 주주로 조선내화(지분율 12.72%)와 씨케이코퍼레이션(지분율 5.07%)이 있다.

디와이씨의 주주 구성



주: 2023년 6월말 기준, 자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

**중속회사로 디와이씨인베스트먼트
있음**

동사의 중속회사로는 2022년 4월에 설립된 디와이씨인베스트먼트가 있다. 2023년 6월말 기준으로 디와이씨인베스트먼트의 자산규모는 45억원이다.

3 주요 제품

동사는 구동 부품 전문 기업으로
주요 제품으로는 샤프트, 플랜지,
피니언, 디스크케이스, 요크,
링기어가 있음

동사는 구동 부품과 모터 부품 전문 기업이다.

주요 제품으로는 1) Shaft(샤프트), 2) Flange(플랜지) 3) Pinion(피니언) 4) Diff case(디스크케이스) 5) Yoke(요크) 6) Ring Gear(링기어)가 있다.

샤프트는 변속기와 구동계 사이의 회전력을 전달하는 부품으로, 파워트레인 모듈 내 회전력을 전달한다. 동사는 내연기관 샤프트뿐 아니라 친환경 자동차(PHEV, HEV) ISG모터의 샤프트와 전기자동차(EV)의 구동모터의 로터 샤프트 제품 등도 개발하고 있다. 적용되는 주요 차량으로는 GM Chevrolet Equinox, Mercedes-Benz EQC 등이 있다.

플랜지는 변속기의 끝부분에 조립되어 변속기의 입출력 구동력을 추진축으로 전달하는 역할을 한다. 적용되는 주요제품은 Mercedes-Benz GLE, Porche Cayenne 등이 있다.

피니언은 차동 기어박스 내부에 위치하고 있으며 추진축의 구동력을 전달하는 부품이다. 적용되는 차량은 Jeep Grand Cherokee 등이 있다.

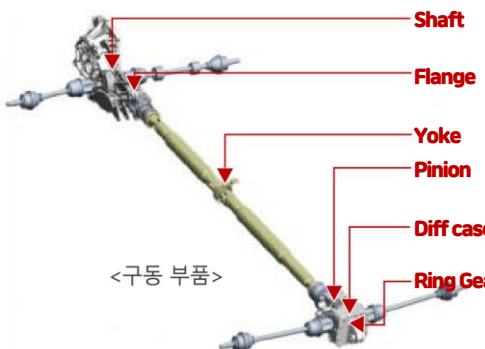
디스크케이스는 드라이브 샤프트의 구동력을 양 구동축으로 배분하는 부품이다. 적용되는 주요 차량은 Audi A8/Q7, Mercedes-Benz GLE 등이 있다.

요크는 슬립조인트와 추진축 그리고 플랜지를 연결해주는 부품이다. 변속기와 구동축사이에 조립되어 구동 토크

를 전달하는 역할을 한다. 적용 차량으로는 Nissan Rogue, Cadillac Escalade 등이 있다.

링기어는 디프케이스와 함께 조립되어 피니언과 맞물려 회전하는 기어로 드라이브 샤프트와 피니언을 통해 전달 받은 구동력을 디프케이스로 전달하는 역할을 한다. 적용되는 차량으로는 Mitsubishi Triton 모델과 Pajero 모델이 있다.

디와이씨의 주요 제품

<div style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">내연기관 차량</div>  <p style="margin-top: 10px;"><구동 부품></p>	<p>Shaft 엔진 구동력을 모든 파워트레인 모듈 내 회전력 전달</p> <p>Flange 미션의 입/출력 구동력을 프로펠러 샤프트와 드라이브 유닛으로 전달</p> <p>Yoke 슬립조인트 - 추진축 - 플랜지 연결</p> <p>Pinion 뒷차축에 전달되어 오는 동력을 90도 방향 전환</p> <p>Diff case 차량 선회 시, 좌우 바퀴 회전력 배분</p> <p>Ring Gear 전달받은 구동력을 디프케이스로 전달</p>	<div style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">친환경 차량</div> <p style="margin-top: 5px;"><모터 부품></p>  <p style="margin-top: 10px;">Elec Shaft 구동 모터에서 발생하는 전기에너지를 회전 에너지로 변환하여 회전력 전달</p>
---	--	--

자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

산업 현황

**디와이씨는
자동차 산업에 속함**

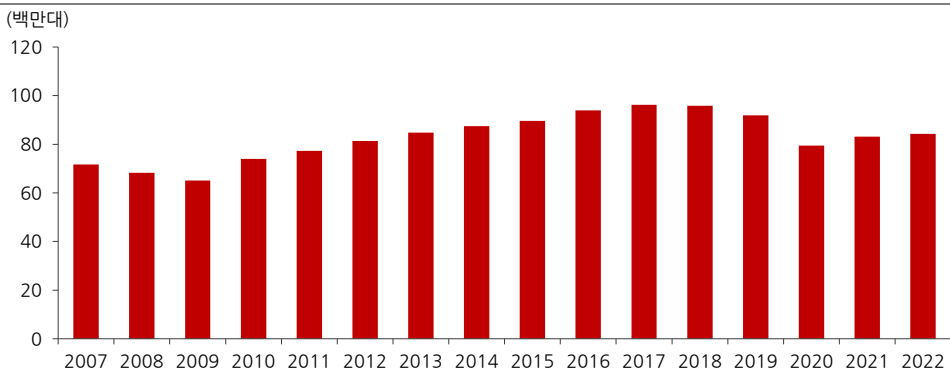
디와이씨는 자동차부품 업체로 자동차 산업에 속한다.

**2022년 세계 자동차 판매대수는
차량용 반도체 수요 이슈 등
공급망 차질로 0.7%YoY 감소**

2022년 세계 자동차 판매 대수는 8,432만대로 2007년부터 연평균 1.1% 성장하였다. 지난 14년간 정체 상태를 유지한 것이나, 시기별로 차이를 보인다. 2008년 금융위기로 인해 세계 자동차 판매 대수는 2007년 7,162만대에 서 2009년 6,502만대로 연평균 4.7% 감소했다. 금융위기의 진앙지였던 미국에서의 판매 대수가 19.7%(연평균 기준) 감소한 반면, 동기간 중국의 판매대수가 24.3% 증가하며 세계 자동차 판매 대수의 급락을 방어했다. 2009년 이후 2017년까지는 세계 자동차 산업 호황기였다. 이 시기 자동차 판매대수는 연평균 5.0% 증가하여 2017년 에 9,620만대를 기록했다. 성장의 주요인은 1) 2000년 중국 자동차 시장 개방 이후 급성장과 2) 금융위기 이후 미국 자동차 시장 회복이었다. 개방 초기 연간 2.5백만대 판매 대수에 불과했던 중국 자동차 시장은 2017년에는 28 백만대로 10배 이상 성장했다. 2009년부터 2017년까지 중국과 미국의 자동차 판매대수의 연평균 성장률은 각각 9.8%, 6.5%였다.

2017년 9,620만대에 육박했던 세계 자동차 판매 대수는 2017년 이후 3년간 감소했다. 특히, 코로나에 따른 영향 으로 2020년 세계 자동차 판매 대수는 전년 대비 13.5% 급감한 7,949만대를 기록했다. 2021년에는 코로나 기저 효과와 주요 국가의 확장적 재정정책과 통화정책 하에 되살아난 수요로 세계 자동차 판매 대수는 8,311만대로 4.6% 증가했다. 자동차에 대한 강한 수요로 판매 대수는 더 증가할 여지가 있었으나, 생산 단의 차량용 반도체 부 족으로 증가 폭이 제한되었다. 2022년에는 생산 단의 차량용 반도체 수요 부족 이슈 등 각종 공급망 차질로 세계 자동차 판매 대수는 2021년 대비 0.7% 감소한 8,432만대를 기록했다.

글로벌 자동차 판매 대수 추이

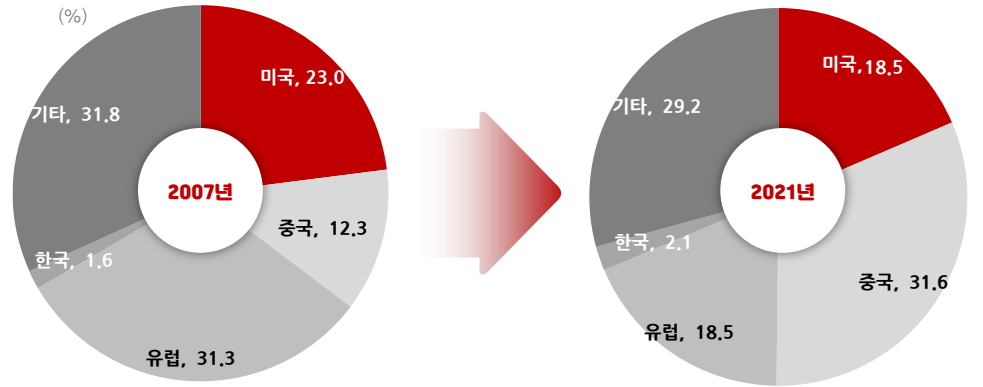


자료: 한국자동차산업협회, 한국IR협회의 기업리서치센터

자동차 시장 점유율이 높은 국가는 중국, 미국, 유럽 등

2007년 자동차 판매 시장의 국가별 점유율을 보면, 유럽과 미국이 31.3%와 23.0%로 주요 시장이었다. 반면, 중국 비중은 12.3%에 불과했다. 그러나 2021년 기준 세계 자동차 판매 시장에서 중국의 시장점유율은 31.6%이며, 미국과 유럽이 각각 18.5%를 차지하고 있다. 즉, 지난 14년간 중국에서의 자동차 판매 대수는 급성장해 온 반면, 미국과 유럽에서의 자동차 판매 대수는 감소했다. 참고로, 한국은 2.1%에 불과하다.

자동차 판매 시장의 국가별 시장 점유율 추이

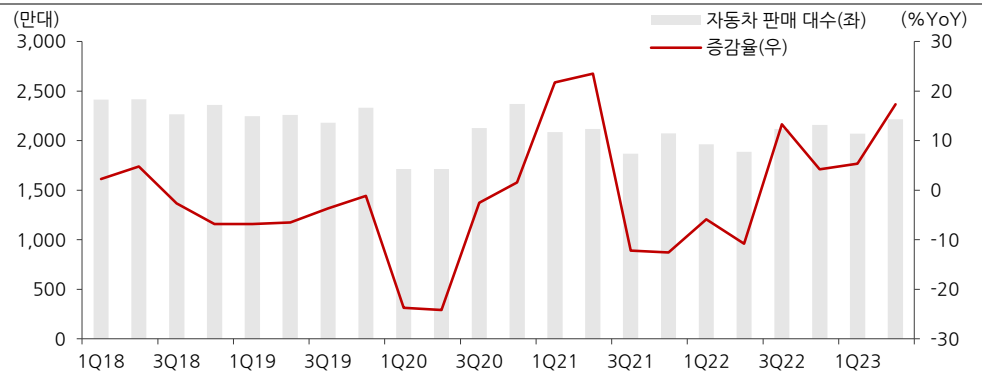


자료: 한국자동차산업협회, 한국IR협회의 기업리서치센터

올해 6월 누적 글로벌 자동차 판매대수는 11.2% 증가

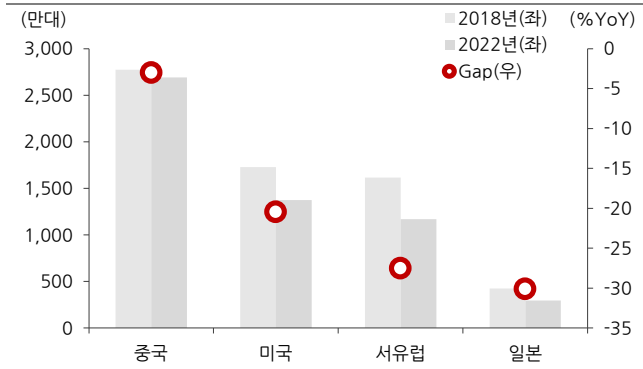
LMC Automotive에 따르면, 올해 6월까지 세계 자동차 판매 대수는 4,284만대로 전년동기 대비 11.2% 증가했다. 중국, 미국, 서유럽, 일본의 자동차 판매대수가 전년동기비 각각 10.0%, 13.1%, 15.5%, 17.9% 증가하며 성장을 견인하고 있다.

분기별 글로벌 자동차 판매 대수와 증감을 추이



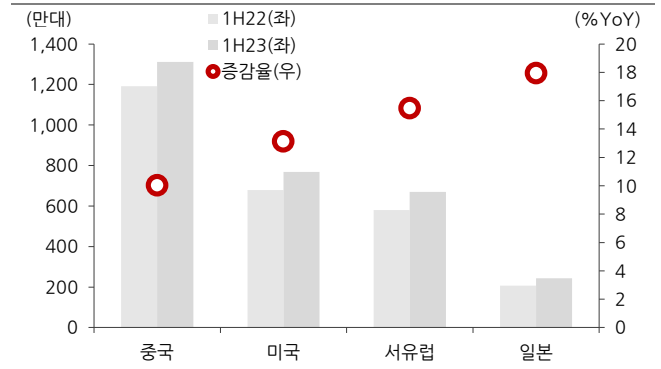
자료: LMC Automotive, 한국IR협회의 기업리서치센터

주요국의 코로나 전과 2022년 자동차판매량 비교



자료: LMC Automotive, 한국IR협의회 기업리서치센터

주요국의 2023년 상반기 자동차판매량과 증감율 현황



자료: LMC Automotive, 한국IR협의회 기업리서치센터

2023년 6월 누적 기준

미국 자동차 판매배수는

771만대로 전년동기 대비 12.9%

증가

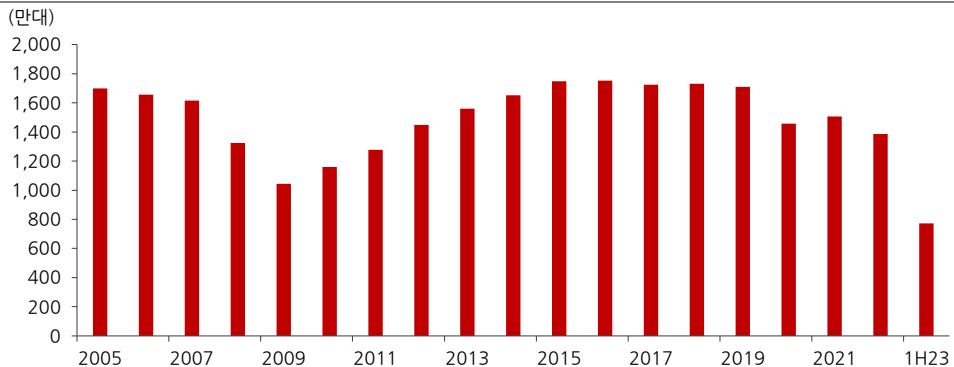
디와이씨의 매출의 60% 이상은 미국으로의 수출이다. 이에 미국에서 자동차 산업 현황을 살펴보는 것은 의미가 있다.

코로나 위기가 본격화되기 전인 2019년 1,710만대를 기록했던 미국의 자동차 판매배수는 코로나 여파와 그로 인한 공급망 이슈가 불거지면서 2022년 1,386만대까지 감소했다. 그러나 1) 코로나로 인해 지연된 수요에 2) 작년 말 우려 대비 견조한 미국 경기 영향으로 올해 6월말 누적 기준 미국 자동차 판매 배수는 771만대로 전년 동기 대비 12.9% 증가했다. 디와이씨의 최종 고객인 GM, Ford, Mercedes-Benz와 BMW의 미국 내 시장 점유율은 각각 16.7%, 12.8%, 2.3%와 3.3%이다. GM, Ford와 BMW의 2023년 상반기 누적 판매량은 전년동기 대비 18.5%, 9.9%, 12.2% 증가했다. 반면, Mercedes-Benz의 판매량은 1.7% 감소했다.

지난 9월 15일 전미자동차노조는 미국의 3대 자동차회사인 GM, Ford와 Stellantis를 상대로 파업을 시작했다. 점차적으로 인원이 확대되며 장기간 이어지고 있는 파업으로 인한 고객사의 생산 차질이 단기적으로 디와이씨 매출에 부정적인 영향을 줄 개연성이 있다.

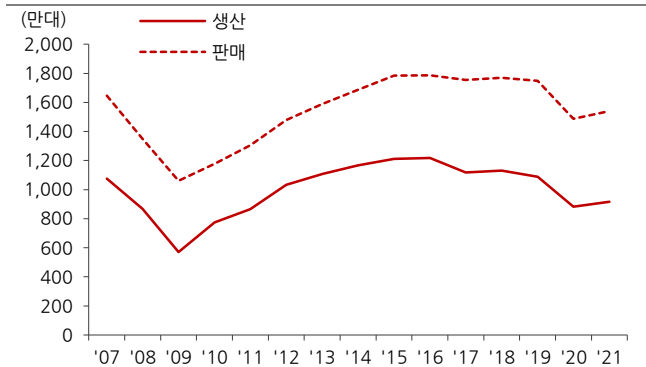
다만, 미국 IRA(Inflation Reduction Act) 등 정책적으로 현지 생산에 대한 우대정책으로 미국에서 자동차 생산기지 건설 수요가 이어지고 있다는 점은 중장기적으로 디와이씨에 긍정적인 전망이다.

미국 자동차 판매대수 추이



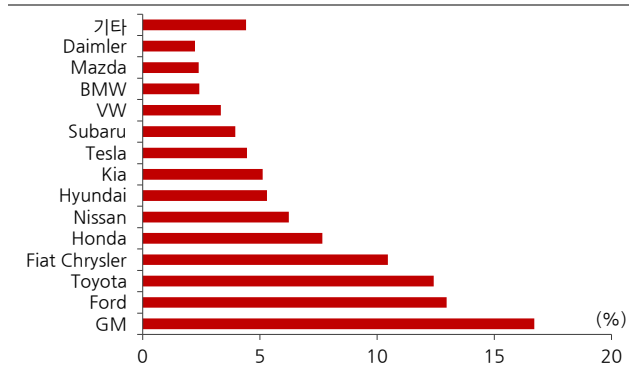
자료: LMC Automotive, 한국IR협회의 기업리서치센터

미국 자동차 생산대수와 판매대수 추이



자료: 한국자동차산업협회, 한국IR협회의 기업리서치센터

미국 자동차 시장에서 기업별 점유율



주: 2023년 6월 누적 판매대수 기준, 자료: LMC Automotive, 한국IR협회의 기업리서치센터

미국 IRA EV 세부 내역

구분	내용
보조금 지급	구매자 당 보조금 한도 7,500 달러. 배터리 부품과 원재료 규정에 따라 각각 3,750 달러씩 구분
핵심 광물 비중	핵심 광물의 40% 이상이 미국 내지는, FTA 체결국, 협약 체결국(일본)에서 채굴되거나 가공된 것 혹은 재활용된 광물이어야 함 핵심 광물 부가가치의 50% 이상이 FTA 체결국, 혹은 협약 체결국에서 발생한 경우 해당국의 원산지 조건을 만족한 것으로 간주함 매년 10%씩 비중을 상향 조정함 양극재, 음극재는 핵심 광물에 포함
배터리 부품 비중	배터리 부품의 50% 이상이 미국 내에서 생산되거나 조립되어야 함 이 후 비중을 10%씩 상향 조정해 2029년부터는 100% 비중을 달성해야 함 양극판, 음극판은 배터리 부품에 포함
완성차 최종 조립	보조금 지급을 위한 최종 차량 조립은 미국 내에서 일어나야 함

자료: 언론, 한국IR협회의 기업리서치센터

새로운 기술로 자동차 산업이 성장
산업으로 주목받고 있음

성숙산업으로 여겨졌던 자동차 산업은 최근 들어 다시 성장산업으로 주목받고 있다.

2016년 이후 글로벌 자동차 판매 대수가 정체되는 등 자동차 산업의 외형은 늘지 않고 있으나, 전기차, 자율주행, 차량공유 등 새로운 기술들이 자동차 산업의 성장을 주도하고 있기 때문이다. 이는 각국의 환경 및 안전에 대한 규제가 강화되고 2차전지, 머신러닝 등 새로운 기술들이 자동차 산업에 접목되면서 나타난 현상이다.

미래차에 들어가는 새로운 파워트레인, 전장제품 등을 개발 및 공급할 수 있는 능력이 향후 자동차 부품 업체들의

주요 경쟁 포인트가 될 것이다. 글로벌 자동차 업체들은 자율주행 모빌리티 서비스가 광범위하게 확산될 것에 대비해서, 경쟁력 있는 전기차 플랫폼으로 미래차 시장을 선점하고자 각고의 노력을 기울이고 있다. 정부도 국내 무공해차(전기차, 수소차) 보급 계획에서 목표 대수를 2021년 24.8만대에서 2030년 450만대로 빠르게 늘리는 한편, 2027년에는 세계 최초 레벨 4(정해진 구역내에서 운전자의 주의의무 없이 스스로 주행 가능) 자율주행차 상용화를 목표로 하면서, 각종 정책지원을 준비하고 있다.

정부의 미래차산업 비전과 정책 과제



자료: 국토교통부, 한국IR협의회 기업리서치센터

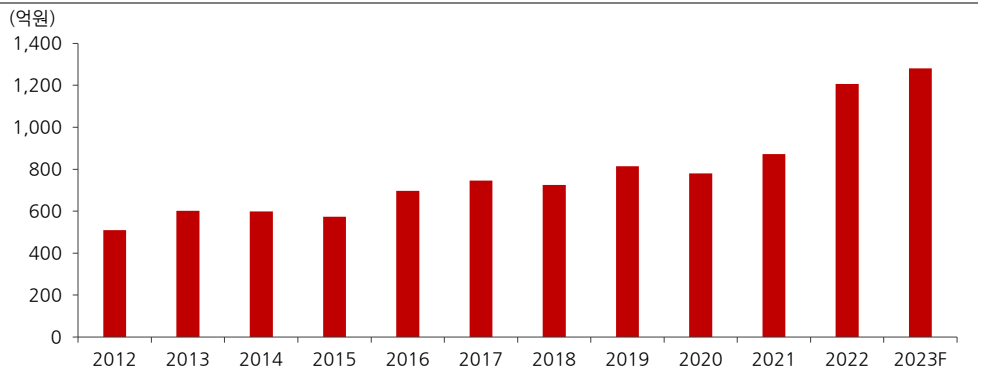
 **투자포인트**

투자포인트1. 제품 포트폴리오 다각화에 따른 매출 성장 기대

1 제품 포트폴리오 다각화에 따른 매출 성장 기대

디와이씨의 첫번째 투자포인트는 제품 포트폴리오 다각화에 따른 매출 성장 기대이다. 동사의 매출액은 2012년 509억원에서 2022년 1,207억원으로 연평균 3.2% 성장해 왔다. 코로나의 본격적 확산으로 2020년에는 매출액이 소폭 감소했으나, 2021년과 2022년 동사의 매출액은 11.8%, 38.3%로 고성장을 했다. 지난 2년간의 고성장으로 올해 성장률은 다소 둔화될 것으로 예상하나, 성장세는 유지 가능할 전망이다. 당사는 2023년 디와이씨의 매출액을 전년대비 6.1% 성장한 1,280억원으로 추정한다. 올해 매출성장의 주요인은 1) 상반기까지 자동차에 대한 글로벌 수요가 견조했던 가운데, 2) 동사가 2021년 양산을 시작한 Ring Gear의 고성장세가 이어지고 있기 때문이다.

디와이씨의 매출액 추이



자료: 디와이씨, 한국IR협의회 기업리서치센터

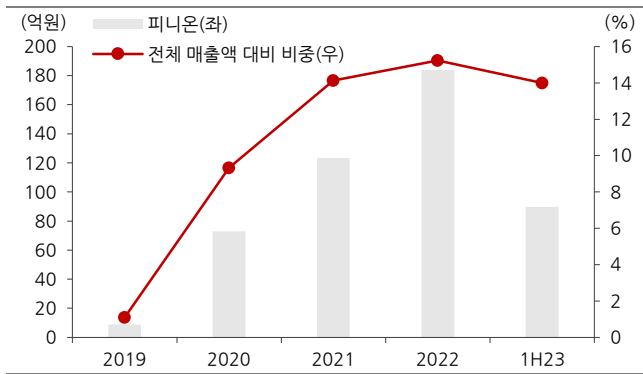
2019년 피니온, 2021년 링기어 양산 성공, 최근 매출 성장의 주요인

올해 상반기까지 글로벌 자동차 수요는 견조했다. 올해 6월까지 누적 기준으로 글로벌 자동차 판매 대수는 4,284만대로 전년동기 대비 11.2% 증가했다. 미국 경기가 작년말 우려 대비 견고한 가운데, 유럽과 중국이 코로나 여파에서 빠르게 회복되는 모습을 보여주었다. 미국과 유럽의 자동차 판매대수(올해 6월까지 누적기준)는 전년동기 대비 각각 13.1%와 15.5% 증가했다.

디와이씨는 자동차 파워트레인(구동 부품) 전문 제조 업체이다. 동사가 생산하는 구동부품은 대부분 후륜차와 4륜차에 사용되는 부품이며, 주요 제품으로 샤프트(Shaft), 플랜지(Flange), 디프케이스(Diff case) 등이 있다. 디와이씨는 국내 최초로 마찰 압철 방식의 선진 가공 기술과 품질 시스템을 적용했다. 이와 같은 기술 경쟁력을 기반으로 동사는 지속적인 R&D를 통해 신제품 양산 등 제품 포트폴리오 다각화에 노력을 기울이고 있다. 디와이씨는 2019년 피니온(Pinion), 2021년 링기어(RingGear) 양산에 성공하였다. 피니온의 최종 고객사는 Chrysler와 Nissan 등이다. 2019년 9억원 불과했던 피니온 매출액은 2022년에는 184억원을 기록해 연평균 174.5% 성장했으며, 전체 매출 비중도 1.1%(2019년)에서 15.2%(2022년)까지 증가했다. 최근 동사 매출 성장에 기여가 큰 제품은 링기어이다. 링기어는 2021년에 양산이 시작되었으며 최종 고객사는 Mitsubishi Motors로 태국에 있는 공장으로

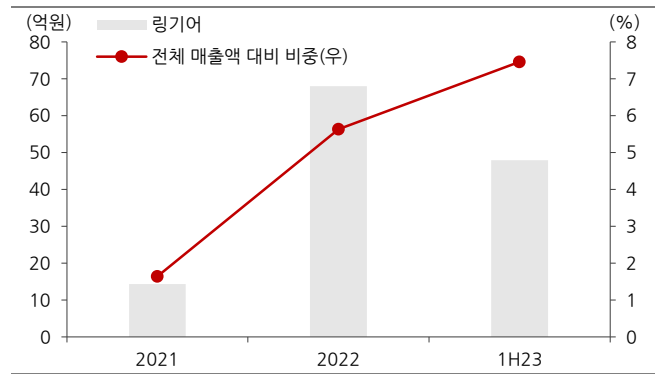
수출하고 있다. 2021년에 14억원에 불과했던 매출액은 2022년 68억원으로 375.3% 증가했으며, 올해 상반기에도 48억원의 매출을 기록하고 있다. 이와 같은 지속적인 R&D에 기반한 제품 포트폴리오 다각화는 지속적인 동사의 매출 성장에 기여할 것으로 예상된다.

피니온의 매출액과 전체 매출액 대비 비중 추이



자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

링기어의 매출액과 전체 매출액 대비 비중 추이



자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

2 친환경차 성장에 대응 중

투자포인트2. 친환경차 성장에 대응 중

디와이씨의 두번째 투자포인트는 친환경차 성장 추세에 발맞추어 고객사와 협업 하에 관련 제품을 개발, 양산하고 있다는 점이다.

동사는 2016년부터 LG전자(현 LG Magna)와 공동으로 친환경 자동차용 부품 개발을 시작했다. 2019년 Daimler 향 AMG용 EV Shaft를 개발 완료한 동사는 2020년부터 FIAT 향 전기차 감속기 부품 2종과 Stellantis향 ISG 모터 샤프트 및 드라이브 모터 샤프트 모터를 본격적으로 양산하기 시작했다. 아직까지는 순수 전기차보다는 하이브리드차에 들어가는 부품 비중이 높으나, 동사는 단계적으로 순수 전기차 부품 비중을 늘려가겠다는 계획이며, 샤프트 외에도 기어류 및 동력전달장치와 관련된 각종 부품 등 친환경차 제품 포트폴리오를 다각화할 예정이다. 현재 친환경차 부품은 고객사 중 LG Manna와 GKN에 납품하고 있다.

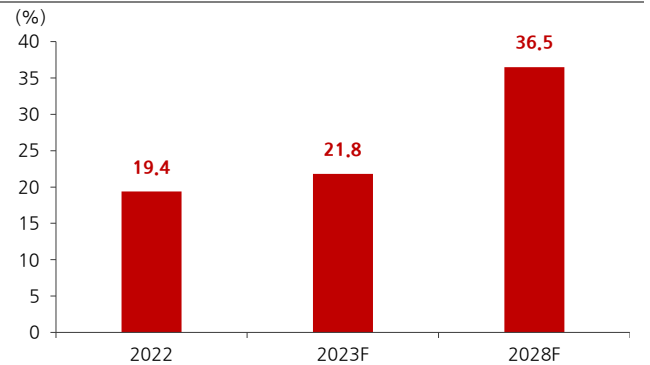
총 매출액에서 하이브리드를 포함한 친환경차 부품 매출액 비중은 2022년 19.4%이며, 디와이씨는 2028년까지 36.5%까지 확대할 계획이다.

디와이씨의 친환경 차량 부품



자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

디와이씨 매출액에서 친환경차가 차지하는 비중과 목표치



주: 하이브리드 차량 포함, 자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

3 미국 진출 모색에 따른 중장기 성장 기대

투자포인트3. 미국 진출 모색에 따른 매출 성장 기대

디와이씨의 세번째 투자포인트는 미국 진출 모색으로 중장기적으로 매출 성장이 기대된다는 점이다. 이 점이 현재 투자자들의 관심을 유도하고 있으며, 관련 뉴스는 동사 주가의 변동성을 확대해 하고 있다.

디와이씨의 주요 고객은 GKN, ZF, AAM, Daimler, GM Korea, LG Magna와 Feintool이다. 이 중 GKN과 ZF의 합산 매출액이 전체 매출액의 50% 이상을 차지하고 있다. 매출액의 지역별 비중을 살펴봐도 국내 매출액은 5% 수준인 반면, 미국 수출액이 60% 이상을 차지하고 있다.

현재 디와이씨는 고객사의 요청으로 미국 진출을 모색하고 있다. 동사는 미국 조지아주에 법인을 설립하고 공장 건축을 시작할 예정이다. 공장 설립에는 12개월~15개월이 소요될 것으로 예상되며, 현재는 고객사와 양산 아이템에 대해 협의 중이다. 구체적인 타임 스케줄과 사업 계획은 고객사와의 MOU 등을 체결한 이후 확정될 전망이다. 만약, 현재 동사의 구상과 같이 미국 진출이 원활히 이뤄진다면, 2025년 이후 동사의 매출은 한 단계 도약할 수 있는 기회를 맞게 될 수 있다.

미국에서 공장 산출 등이 필요할 경우, 자금조달 필요성이 제기될 개연성이 있다. 2023년 6월말 기준 동사의 현금 및 현금성자산은 5억원이며, 기타금융자산으로 3억원, 당기손익-공정가치측정금융자산이 47억원 등 현금화 자산이 55억원 정도 있다.



실적 추이 및 전망

1 2022년 실적 Review

디와이씨의 2022년
매출액 1,207억원(+38.3%YoY),
영업이익 96억원(흑자전환),
영업이익률 7.9%(+8.4%pYoY)
기록

디와이씨의 2022년 매출액은 1,207억원으로 전년대비 38.3% 증가했다.

제품별 매출액을 살펴보면, 신규 제품 매출액의 성장이 돋보였다. 2021년 양산에 들어간 링기어의 매출액이 375.3% 급성장했고, 2019년 생산을 시작한 피니언의 매출액도 49% 증가했다. 또한, 동사의 주요 제품인 샤프트(2022년 매출액 기준, 42.4%)가 44.3%로 고성장이며 매출액 증가를 견인했다. 신규 제품 매출액 성장 외에 2022년 매출 고성장 주요인으로는 1) 코로나로 인한 지연 수요가 이어지고, 2) 환율이 전년대비 12.8% 상승한 영향도 있었다.

국가별 매출액을 보면, 링기어 수출로 태국에서의 매출액이 69억원 발생하며 2022년 15억원 대비 363.6% 급증했다. 미국과 한국에서의 매출액은 각각 41.1%, 46.7% 성장했다.

디와이씨의 영업이익은 96억원으로 전년도 4억원 적자대비 흑자로 전환되었다. 영업이익률은 7.9%로 2022년 대비 8.4%p 상승했다. 작년 상반기까지 공급망 이슈로 전세계적으로 운송비가 급증했으나, 고객사와의 협력으로 비용 부담을 어느 정도 완화시킬 수 있었다.

동사의 지배주주기준순이익은 43억원으로 흑자 전환했다.

2 2023년 실적 전망

디와이씨의 2023년 상반기
매출액 642억원(+9.9%YoY),
영업이익 52억원(+191.8%YoY),
영업이익률 8.1%(+5.1%pYoY)
기록

디와이씨의 2023년 상반기 매출액은 642억원으로 전년대비 9.9% 증가했다.

링기어와 샤프트의 매출액이 각각 38.1%, 14.5% 증가하며 매출액 성장을 견인했다. 반면 요크의 매출액은 전년동기 대비 13% 감소했다.

동사의 영업이익은 52억원으로 전년동기 대비 191.8% 급증했다. 영업이익률도 8.1%로 2022년 상반기 대비 5.1%p 상승했다. 2023년 상반기 누적 운반비가 34억원으로 전년 동기 대비 68.1% 감소한 것이 영업이익률 개선에 크게 기여했다.

동사의 2023년 상반기 지배주주기준 순이익은 26억원으로 전년동기 2억원 적자에서 흑자 전환했다.

디와이씨의 2023년
매출액 1,280억원(+6.1%YoY),
영업이익 95억원(-0.9%YoY),
영업이익률 7.4%(-0.5%pYoY)
전망

당사는 디와이씨의 2023년 매출액을 1,280억원(+6.1%YoY), 영업이익을 95억원(-0.9%YoY), 영업이익률을 7.4%(-0.5%pYoY)로 추정한다.

상반기 9.9% 증가한 동사의 매출액은 하반기에는 성장률이 다소 둔화될 것으로 예상된다. 미국 수출이 전체 매출의 60% 이상을 차지하는 상황에서, 9월부터 미국 3대 자동차 회사(포드, 제너럴모터스, 스텔란티스)를 상대로 한

전미자동차노조 파업이 장기화되면서 디와이씨의 매출도 타격을 받을 개연성이 커지고 있다. 또한 전년도 대비 환율 상승 폭도 크지 않은 상황이다. 작년말 대비 올해 10월 23일까지 평균 환율은 0.9% 상승했다.

디와이씨의 정상적인 수준의 영업이익률은 6~7%이다. 작년 하반기와 올 상반기 운송요금 하락과 환율 상승이 동사 수익성에 우호적으로 작용했다. 그러나 연말 결산 비용 반영과 환율 하락 개연성, 전미자동차노조 파업에 따라 부수적으로 발생 가능한 비용 등으로 인해 동사의 영업이익률은 전년도 대비 소폭 하락할 수 있다.

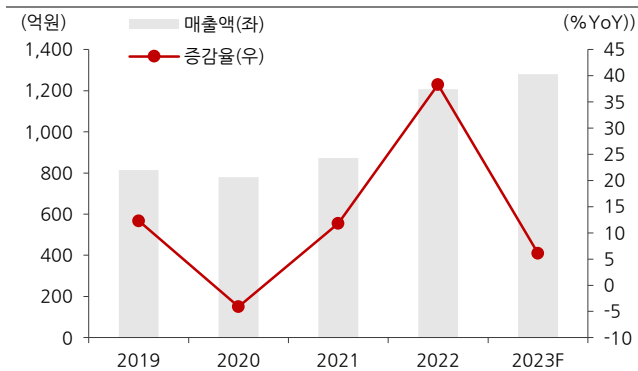
실적 전망

(단위: 억원, %)

	2019	2020	2021	2022	2023F
매출액	814	780	873	1,207	1,280
제품매출	804	772	863	1,192	1,268
소프트	394	384	355	512	540
플랜지	242	194	232	255	274
피니언	9	73	123	184	193
디프케이스	74	-	87	115	119
요크	84	48	51	57	46
링기어	-	-	14	68	95
기타	1	1	1	1	1
기타매출	10	8	10	15	12
영업이익	50	14	-4	96	95
당기순이익	41	7	-12	43	41
%YoY					
매출액	12.3	-4.1	11.8	38.3	6.1
영업이익	138	-72	적전	흑전	-0.9
당기순이익	78.8	-83.7	적전	흑전	-4.4
영업이익률	6.1	1.8	-0.5	7.9	7.4
당기순이익률	5.1	0.9	-1.4	3.6	3.2

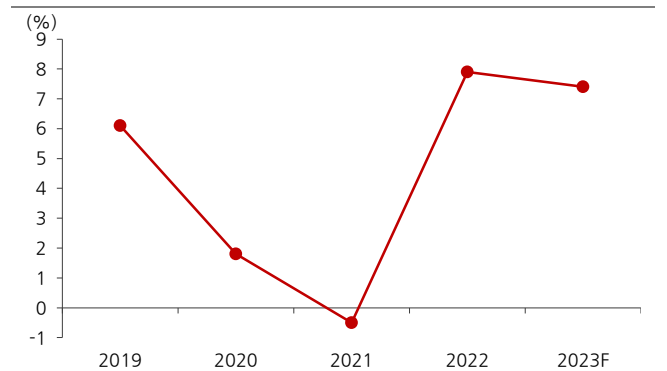
자료: 한국IR협회의 리서치센터

디와이씨의 매출액과 증감율 추이 및 전망



자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

디와이씨의 영업이익률 추이 및 전망



자료: 디와이씨, 한국IR협회의 기업리서치센터

Valuation

디와이씨의 2023년 EV/EBITDA는 3.7배로 밴드 하단에 근접

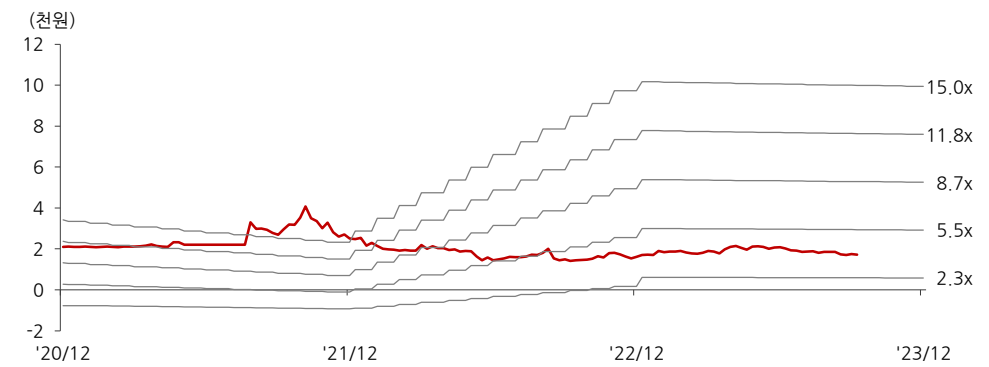
디와이씨의 2023년 예상 EV/EBITDA는 3.7배이다. 디와이씨가 2021년 코스닥에 상장한 이후 동사의 주가는 EV/EBITDA Band 3.6배~17.7배에서 움직이고 있다. 이를 감안 시 동사의 현재 주가는 Band 하단에 근접해 있다. 참고로, 동사의 2023년 예상 PBR은 0.6배로 PBR Band 0.6~2.4배의 하단에 있다. 다만, 동사의 주가 History가 짧다는 점은 고려해야 한다.

디와이씨의 EV/EBITDA Band



자료: Fnguide, 한국IR협회의 기업리서치센터

디와이씨의 PBR Band



자료: Fnguide, 한국IR협회의 기업리서치센터

디와이씨의 EV/EBITDA는 경쟁사들과 비교 시 중위값 위치

디와이씨와 같이 구동부품을 전문적으로 생산하는 기업으로는 현대트랜시스, 현대캐피코, SNT모티브, 서진오토모티브와 디와이씨가 있다.

현대트랜시스는 파워트레인과 시트 제조사로, 현대차그룹(현대차 41.1%, 기아 40.4%, 현대모비스 15.7%, 현대위아 1.9%)이 지분의 99.2%를 보유하고 있는 비상장사이다. 2022년 현대트랜시스의 매출액은 10조 2,562억원이었으며, 매출액의 65.3%가 파워트레인이 차지하였다. 영업이익률은 1.5%를 기록했다. 현대캐피코는 자동차 엔진 및 변속기용 부품(제어기, 구동기, 센서, 모듈)을 제조하고 기타 자동차 관련 부품을 설계 및 제조하는 회사로 현

대차가 지분의 100%를 보유하고 있다. 2022년 매출액은 2.3조원이었으며, 영업이익률은 4%였다. 현대트랜시스와 현대캐피코는 비상장사로 디와이씨와 밸류에이션 비교가 힘들다.

경쟁업체 중 상장사로는 SNT모티브, 서진오토모티브와 디와이씨가 있다. SNT모티브는 차량부품사업(매출액의 80.2% 비중)과 방산사업을 영위하고 있다. 차량부품으로는 모터류와 엔진, 파워트레인 부품을 주로 생산하고 있다. 최대주주는 SNT홀딩스이며, 2022년 매출액 1.0조원을 기록했다. 영업이익률은 10.7%로 경쟁사 중 가장 양호한 수익성을 보이고 있는데, 차량부품 사업부와 방산사업부의 영업이익률은 각각 7.3%, 24.1%이다. 서진오토모티브는 자동변속기 부품 등 구동부품을 주로 생산하고 있으며, 종속회사인 에코플라스틱 등을 통해 범퍼, 콘솔 등을 제조, 판매하고 있다. 서진오토모티브에 대한 자세한 내용은 당사가 6월 1일 발간한 자료, '서진오토모티브: 수주 증가에 따른 2024년 매출 성장 기대'에 있다. 디와이씨는 변속기 부품에 강점을 보유한 자동차 부품업체로, EV감속기 부품도 공급하고 있다. 디와이씨에 대한 자세한 내용은 당사가 5월 15일에 발간한 '디와이씨: 2024년 북미법인 매출 발생 기대'를 통해 확인할 수 있다.

디와이씨의 상장 경쟁사 중 SNT모티브는 2023년 실적에 대한 시장 컨센서스가 존재하나, 나머지 경쟁사는 존재하지 않는다. 이에 2022년 실적을 기준으로 비교해 보았다. 디와이씨, 삼보모터스, 서진오토모티브, 코라이에프터와 SNT모티브의 2022년 EV/EBITDA는 각각 5.1배, 4.8배, 4.4배, 3.5배, 3.5배, 1.8배이다. 2022년 디와이씨의 EV/EBITDA 4.2배로 경쟁사들과 비교 시 중간값 위치에 있다.

디와이씨와 경쟁사의 재무지표 및 밸류에이션 지표 분석

(단위: 억원, %, 배)

	디와이씨	SNT 모티브	디와이씨	삼보모터스	코리아에프티	서진오토모티브	
주가(원)	1,580	44,000	4,930	5,230	2,870	2,920	
시가총액(억원)	327	6,434	1,917	1,189	799	620	
자산총계 (억원)	2019	983	10,389	7,798	7,356	3,329	8,712
	2020	973	10,929	6,046	7,929	3,639	8,553
	2021	1,013	11,498	6,289	7,897	3,735	9,115
	2022	1,180	12,255	6,482	8,645	3,941	10,472
자본총계 (억원)	2019	312	7,360	1,543	1,939	1,195	841
	2020	318	7,607	357	1,979	1,222	691
	2021	404	8,576	930	2,349	1,335	730
	2022	465	8,790	1,017	2,638	1,436	831
매출액 (억원)	2019	814	9,763	5,378	9,395	4,387	14,298
	2020	780	9,407	4,934	9,416	4,097	15,060
	2021	873	9,417	5,901	10,298	4,657	17,616
	2022	1,207	10,449	6,959	11,999	5,610	20,937
영업이익(억원)	2019	50	892	-320	-107	82	53
	2020	14	894	-710	162	62	39
	2021	-4	916	273	166	95	217
	2022	96	1,119	313	229	194	464
영업이익률(%)	2019	6.1	9.1	-6.0	-1.1	1.9	0.4
	2020	1.8	9.5	-14.4	1.7	1.5	0.3
	2021	-0.5	9.7	4.6	1.6	2.0	1.2
	2022	7.9	10.7	4.5	1.9	3.5	2.2
당기순이익(억원)	2019	41	24	-516	-145	57	-161
	2020	7	544	-1,219	-61	37	-144
	2021	-12	801	290	128	56	35
	2022	43	875	30	214	93	71
ROE(%)	2019	13.3	0.3	-33.5	-7.5	4.8	-19.2
	2020	2.1	7.3	-128.3	-3.1	3.1	-18.8
	2021	-3.3	9.9	45.0	5.9	4.4	4.9
	2022	9.9	10.1	3.1	8.6	6.8	9.1
PER(배)	2019	N/A	258.2	N/A	N/A	14.3	N/A
	2020	N/A	13.3	N/A	N/A	22.0	N/A
	2021	N/A	8.6	7.5	8.2	16.5	16.7
	2022	7.3	7.0	43.1	4.4	7.1	7.8
PSR(배)	2019	-	0.6	0.1	0.1	0.2	0.0
	2020	-	0.8	0.2	0.1	0.2	0.0
	2021	0.6	0.7	0.4	0.1	0.2	0.0
	2022	0.3	0.6	0.2	0.1	0.1	0.0
PBR(배)	2019	-	0.8	0.5	0.4	0.7	0.5
	2020	-	0.9	3.2	0.5	0.7	0.8
	2021	1.3	0.8	2.3	0.5	0.7	0.8
	2022	0.7	0.6	1.3	0.4	0.5	0.7
EV/EBITDA(배)	2019	N/A	2.8	42.1	9.6	5.6	5.9
	2020	N/A	3.4	-15.5	5.3	6.6	5.4
	2021	16.5	2.9	7.2	5.2	5.8	5.1
	2022	4.2	1.8	5.1	4.8	3.5	4.4
배당수익률(%)	2019	0.0	3.3	0.0	0.0	2.0	0.0
	2020	0.0	3.2	0.0	0.0	1.0	0.0
	2021	0.0	3.4	0.0	0.9	1.8	0.0
	2022	0.0	3.8	0.0	1.0	3.4	0.0

주: 주가와 시가총액은 국내 2023.10.20기준, 자료: Fnguide, 한국IR협의회 리서치센터


리스크 요인
**리스크 요인은 환율 변동 및
운송 비용에 따른 큰 이익 변동성**

디와이씨의 리스크 요인은 환율 및 운송비용에 따른 이익 변동성이 크다는 점이다.

디와이씨의 매출의 96.5%(2023년 상반기 누적 매출액 기준)가 수출이다.

이에 환율과 운송비용이 동사의 이익에 미치는 영향이 크다. 동사의 2023년 반기 보고서에 따르면 모든 변수가 일정한 상황에도 미국 달러가 원화 대비 10% 상승하면 동사의 세전이익은 11억원 증가하고, 하락 시에는 세전이익이 11억원 감소한다. 2023년 상반기 누적 세전이익이 33억원임을 감안하면, 환율 10% 변동에 대한 세전이익 민감도는 34%로 높다. 디와이씨는 환율 변동 리스크를 축소하기 위해 매출액과 소재비를 연동하고 있으며, 통화 선도계약 등을 통해 환헤지를 하고 있다.

2022년 동사의 운송비는 179억원으로 동사 매출액 대비 14.8% 비중을 차지했다.

포괄손익계산서

(억원)	2019	2020	2021	2022	2023F
매출액	814	780	873	1,207	1,280
증가율(%)	12.3	-4.1	11.8	38.3	6.1
매출원가	659	654	702	843	1,014
매출원가율(%)	81.0	83.8	80.4	69.8	79.2
매출총이익	155	126	171	363	266
매출이익률(%)	19.0	16.2	19.6	30.1	20.8
판매관리비	105	112	175	268	172
판매비율(%)	12.9	14.4	20.0	22.2	13.4
EBITDA	104	72	52	154	153
EBITDA 이익률(%)	12.8	9.2	5.9	12.8	11.9
증가율(%)	49.3	-31.2	-28.1	199.0	-0.8
영업이익	50	14	-4	96	95
영업이익률(%)	6.1	1.8	-0.5	7.9	7.4
증가율(%)	138.0	-72.0	적전	흑전	-0.9
영업외손익	-2	-12	-24	-42	-43
금융수익	4	6	6	6	3
금융비용	12	19	12	52	45
기타영업외손익	6	1	-18	5	-1
중속/관계기업관련손익	0	0	0	0	0
세전계속사업이익	48	2	-28	54	52
증가율(%)	97.1	-95.8	적전	흑전	-4.4
법인세비용	7	-5	-16	11	11
계속사업이익	41	7	-12	43	41
중단사업이익	0	0	0	0	0
당기순이익	41	7	-12	43	41
당기순이익률(%)	5.1	0.9	-1.4	3.6	3.2
증가율(%)	78.8	-83.7	적전	흑전	-4.4
지배주주지분 순이익	41	7	-12	43	41

현금흐름표

(억원)	2019	2020	2021	2022	2023F
영업활동으로인한현금흐름	62	117	-15	56	160
당기순이익	41	7	-12	43	41
유형자산 상각비	54	57	56	58	57
무형자산 상각비	0	0	0	0	1
외환손익	3	5	0	11	0
운전자본의감소(증가)	-52	45	-111	-104	56
기타	16	3	52	48	5
투자활동으로인한현금흐름	-38	-37	-43	-80	-61
투자자산의 감소(증가)	3	2	-0	-38	-3
유형자산의 감소	0	0	0	0	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-38	-40	-25	-9	-40
기타	-3	1	-18	-33	-18
재무활동으로인한현금흐름	-29	-33	-49	70	-108
차입금의 증가(감소)	-29	-32	-48	72	-108
사채의증가(감소)	0	0	0	-0	0
자본의 증가	0	0	0	0	0
배당금	0	0	0	0	0
기타	0	-1	-1	-2	0
기타현금흐름	-0	-2	64	-2	-4
현금의증가(감소)	-5	45	-43	43	-14
기초현금	27	22	67	24	67
기말현금	22	67	24	67	53

재무상태표

(억원)	2019	2020	2021	2022	2023F
유동자산	440	452	496	668	619
현금성자산	22	67	24	67	53
단기투자자산	0	0	4	3	3
매출채권	155	142	120	142	170
재고자산	240	208	324	434	369
기타유동자산	23	35	25	22	24
비유동자산	543	521	517	512	515
유형자산	523	497	469	423	405
무형자산	0	0	0	1	2
투자자산	9	7	21	57	60
기타비유동자산	11	17	27	31	48
자산총계	983	973	1,013	1,180	1,134
유동부채	366	454	348	514	527
단기차입금	125	233	66	174	88
매입채무	112	106	104	152	137
기타유동부채	129	115	178	188	302
비유동부채	305	201	262	201	101
사채	0	0	5	0	0
장기차입금	255	142	210	169	66
기타비유동부채	50	59	47	32	35
부채총계	671	655	609	715	628
지배주주지분	312	318	404	465	506
자본금	166	17	20	21	21
자본잉여금	90	203	289	294	294
자본조정 등	-121	-85	-85	-85	-85
기타포괄이익누계액	0	0	0	0	0
이익잉여금	177	183	180	236	277
자본총계	312	318	404	465	506

주요투자지표

	2019	2020	2021	2022	2023F
P/E(배)	10.0	67.6	N/A	7.3	8.0
P/B(배)	1.7	1.3	1.3	0.7	0.6
P/S(배)	0.5	0.6	0.6	0.3	0.3
EV/EBITDA(배)	4.4	5.3	16.5	4.2	3.7
배당수익률(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
EPS(원)	204	31	-60	210	198
BPS(원)	1,214	1,581	2,008	2,247	2,445
SPS(원)	4,020	3,598	4,340	5,907	6,189
DPS(원)	0	0	0	0	0
수익성(%)					
ROE	14.2	2.1	-3.3	9.9	8.5
ROA	4.3	0.7	-1.2	3.9	3.5
ROIC	5.2	5.8	-1.5	11.6	10.7
안정성(%)					
유동비율	120.1	99.4	142.8	129.9	117.5
부채비율	215.3	206.2	151.0	153.9	124.2
순차입금비율	123.9	97.2	75.8	70.9	46.5
이자보상배율	4.4	1.5	-0.6	7.9	8.3
활동성(%)					
총자산회전율	0.9	0.8	0.9	1.1	1.1
매출채권회전율	5.6	5.3	6.7	9.2	8.2
재고자산회전율	3.7	3.5	3.3	3.2	3.2

Compliance notice

본 보고서는 한국거래소, 한국예탁결제원과, 한국증권금융이 공동으로 출연한 한국IR협의회 산하 독립 (리서치) 조직인 기업리서치센터가 작성한 기업분석 보고서입니다. 본 자료는 시가총액 5천억원 미만 중소형 기업에 대한 무상 보고서로, 투자자들에게 국내 중소형 상장사에 대한 양질의 투자 정보 제공 및 건전한 투자문화 정착을 위해 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 카카오톡에서 "한국IR협의회" 채널을 추가하시어 보고서 발간 소식을 안내받으실 수 있습니다.
- 한국IR협의회가 운영하는 유튜브 채널 'IRTV'에서 1) 애널리스트가 직접 취재한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '小中탐방'과 2) 기업보고서 심층해설 방송인 '小中한 리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.