

KOSDAQ | 소프트웨어와서비스

# 오비고 (352910)

기술력 높은 SDV 솔루션 및 서비스 전문기업

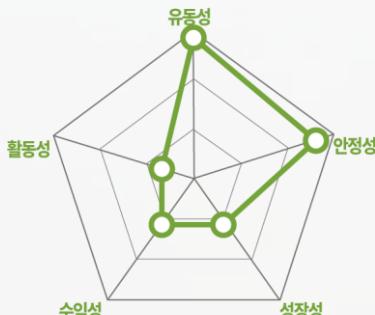
## 체크포인트

- 오비고는 2003년 설립 이후 오랜 업력을 바탕으로 완성차/차량부품 고객들에게 SDV(Software Defined Vehicle) 구현을 위한 다양한 소프트웨어(S/W) 솔루션을 제공하는 기업
- 투자포인트는 1) 높은 기술력을 바탕으로 차량용 인포테인먼트 서비스 시장 확대 수혜 기대, 2) 연결 종속회사 카랑을 통한 성장 전망
- 트럼프 행정부의 관세 정책에 따른 전기차 등 완성차 수요 둔화 가능성과 이에 따른 차량용 소프트웨어 수요/주문 이연 가능성은 리스크 요인

## 주가 및 주요이벤트

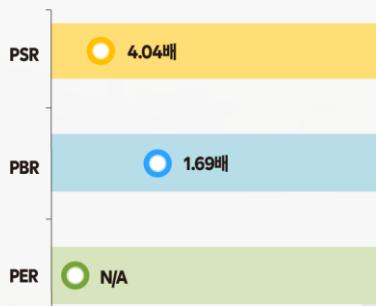


## 재무지표



주: 2024년 기준, Fnguide WICS 분류상 IT산업 내 등급화

## 밸류에이션 지표



주: PSR, PER은 2024년 기준, PBR은 4Q24 기준, Fnguide WICS 분류상 IT산업 내 순위 비교, 우측으로 갈수록 저평가

# 오비고 (352910)

KOSDAQ

Analyst 백종석 jongsukbaek@kirs.or.kr

RA 김혜빈 hbkim@kirs.or.kr

소프트웨어와서비스

## 오비고는 커넥티드카/스마트카용 소프트웨어(S/W) 플랫폼, 솔루션 개발/판매 기업

오비고는 커넥티드카/스마트카용 소프트웨어(S/W) 플랫폼, 솔루션 개발/판매 전문기업. 2003년 3월 (주)텔레카코리아라는 사명으로 설립. 1Q25 사업보고서 기준 사업 형태별 매출 비중은 공동 연구개발 39.2%, 유지보수 26.5%, 로열티 34.3%

## 글로벌 완성차 기업들의 자율주행 기술 경쟁으로 SDV 관련 S/W 수요 증가 기대

2025년 이후 테슬라와 중국 기업(샤오미, 지리, 화웨이) 등이 자율주행 기반 스마트카 시장에 본격 진입하며 글로벌 기술선점 경쟁이 본격화될 전망. 현대차도 SDV·자율주행 고도화를 위한 데이터 기반 생태계 구축, Zonal 아키텍처 도입, AI 기반 OTA 및 End-to-End 딥러닝 기술 강화를 통해 2027년부터 완전한 SDV 양산을 계획 중. 이로 인해 SDV 관련 S/W 수요 증가가 기대됨

## 2025년, 뚜렷한 외형성장 전망

2025년 연결 기준 연간 매출액, 영업이익은 각각 323억 원(+124.2% YoY), -9억 원(적자지속 YoY)으로 전망. 전년 대비 매출액이 대폭 성장하고, 영업적자는 지속되나 전년(-27억 원) 대비 현저히 개선될 전망. 이는 1) 인수한 카랑의 연결 회계처리 반영이 5월부터 시작되고, 2) 지연되었던 국내 글로벌 완성차 그룹 관련 해외향 솔루션 공급이 2H25부터 반영될 전망이며, 3) 신사업(스마트카 콘텐츠 서비스 등) 역시 2H25부터 본격화가 기대되는 점 등에 기인. 아직 단정하기는 이르지만 2026년에는 전 사업 부문에 걸쳐 규모의 경제 효과가 가속화되고, 카랑과 신사업의 수익성 개선이 기대되어 영업이익은 흑자 전환될 가능성이 있을 것으로 전망

### Forecast earnings & Valuation

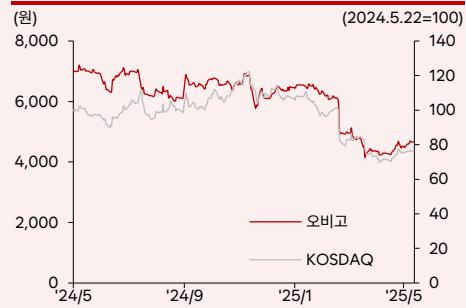
	2021	2022	2023	2024	2025F
매출액(억원)	77	110	151	144	323
YoY(%)	-36.5	43.7	37.0	-4.3	124.2
영업이익(억원)	-61	-28	-5	-27	-9
OP 마진(%)	-79.3	-25.6	-3.6	-18.7	-2.7
지배주주순이익(억원)	-60	-25	4	-17	4
EPS(원)	-596	-219	33	-133	34
YoY(%)	적지	적지	흑전	적전	흑전
PER(배)	N/A	N/A	317.8	N/A	134.5
PSR(배)	250	10.0	8.4	5.4	1.8
EV/EBITDA(배)	N/A	N/A	165.6	N/A	50.3
PBR(배)	7.9	3.3	3.5	2.3	1.6
ROE(%)	-43.1	-81	1.1	-4.6	1.2
배당수익률(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

### Company Data

현재주가 (6/5)	4,565원
52주 최고가	7,120원
52주 최저가	4,150원
KOSDAQ (6/5)	756.23p
자본금	63억원
시가총액	577억원
액면가	500원
발행주식수	13백만주
일평균 거래량 (60일)	2만주
일평균 거래액 (60일)	1억원
외국인지분율	0.65%
주요주주	장영준 외 3인
	30.28%

### Price & Relative Performance



### Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	6.4	-28.7	-34.9
상대주가	1.6	-36.7	-26.7

### 참고

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



## 기업 개요

### ❶ 오비고는 커넥티드카/스마트카 소프트웨어 플랫폼, 솔루션 개발/판매 기업

오비고는 2003년 설립되어

2021년 기술 특례 상장한

커넥티드카 소프트웨어 플랫폼

개발/판매 기업

오비고는 커넥티드카/스마트카용 소프트웨어(S/W) 플랫폼, 솔루션 개발/판매 전문기업이다.

2003년 3월 황도연 대표이사가 당시 '(주)텔레카코리아'라는 사명으로 설립하였다. 설립 초기 동사는 스마트폰용 모바일 브라우저(인터넷상에서 정보의 내용을 화면에 표시하기 위해 개발된 프로그램) 개발 및 상용화 위주로 사업을 진행하였다. 2009년 9월, 동사는 국내 스타트업 모비루스의 브라우저 사업팀을 인수하여 차량용 웹 브라우저 시스템을 개발하였다. 2012년 4월에는 차량용 브라우저인 AGB 브라우저를 개발했고, 2012년 10월 세계 최초로 차량용 웹 브라우저 시스템을 국내 차량 제조사에 상용화하였다. 2013년 9월 일본 완성차 업체에 오비고 앱 프레임워크 및 앱 커넥터를 납품하였고, 2015년 9월 인도 차량 제조사에 오비고 앱 프레임워크 및 앱 스토어를 공급하였다. 2019년 12월, 동사는 모 글로벌 차량 제조사의 차세대 공통플랫폼에 오비고 앱 프레임워크 및 오비고 브랜드 앱 스토어 공급계약을 체결했으며, 2021년 7월, 코스닥 시장에 기술 특례 요건으로 상장하였다.

2022년에는 현대차그룹과 Automotive Web Solution 정합 및 양산 개발 관련 계약을 맺었으며, LG유플러스와 커넥티드카 통신/인포테인먼트 사업 협력을 위한 MOU(Memorandum of Understanding, 양해각서)를 체결하였다. 동사는 과기정통부의 자율주행 핵심과제인 '커넥티드 자율주행을 위한 5G-NR-V2X 성능 검증(2022-0-00199)'에 선정 되기도 하였다. 2025년 1월, 오비고는 CES 2025에 참가하여 북마크 기반 개인화 맞춤 서비스인 'PICK NOW' 및 각종 게임 플랫폼을 현대모비스와 협업하여 전시하였으며, 2025년 4월에는 동사는 사업 시너지 등을 위해 차량 정비 관련 스타트업 기업인 '카랑'을 인수하였다.

## 오비고 주요 연혁

2000 ~ 2010	2011 ~ 2015	2016 ~ 현재
<p><b>2003.03</b> 주식회사 텔리카 Korea 설립</p> <p><b>2003.05</b> OBIGO Product Suit 브랜드 출시</p> <p><b>2003.11</b> SKT를 지향하는 차세대브리우저 개발 및 상용화</p> <p><b>2004.11</b> 아시아 최초 노키아 시리즈 60 &amp; Symbian 인증센터 설립</p> <p><b>2005.05</b> 세계 최초 모바일 브리우저 'WAP2.0(WCDMA)' 개발 및 상용화</p> <p><b>2006.01</b> 해외 시장 공략 및 다변화</p> <p><b>2007.04</b> (3억내 600여종 이상의 모델 출시) 본사 이전</p> <p><b>2008.05</b> 세계 최초의 양산 ITN 브리우저 개발 및 상용화</p> <p><b>2008.12</b> 텔리카로부터 분사하여 독립법인 설립 (MBO를 통해 텔리카로부터 독립)</p> <p><b>2009.01</b> 주식회사 OBIGO Korea로 사명 변경</p> <p><b>2009.07</b> 회사부설 연구소 설립</p> <p><b>2009.09</b> 국내 스타트업(Movirus) 브리우저 사업팀 (자동화사업 담당 일원전 포함) 인수</p> <p><b>2010.06</b> 미국 디지털 리디오 표준인 HD 라디오 및 차량용 라디오 서비스를 위한 SDK 개발</p> <p><b>2010.07</b> 차량용 글로벌 칸네츠 조달 및 공급 계약 체결</p> <p><b>2010.10</b> 차량 충전 보상 우수 기업으로 선정</p> <p><b>2010.09</b> OBIGO 앱 프레임워크 및 미핸드러 &amp; 미핸드 라이스토어 공급 계약 체결</p>	<p><b>2011.02</b> 국가 프로젝트로 차량 IT 기술 개발 사업 수행하여 차량용 웹 브리우저 시스템 개발</p> <p><b>2011.11</b> 기술 혁신형 중소기업 인증 (이노비즈 인증 기업)</p> <p><b>2011.11</b> 주식회사 OBIGO로 사명 변경</p> <p><b>2012.03</b> 스마트 티비용 OBIGO 앱 프레임워크 개발 및 상용화</p> <p><b>2012.04</b> 차량용 OBIGO AGB 브리우저 개발</p> <p><b>2012.05</b> 현대자동차 웹브리우저 시스템 개발 및 Mstar TV 웹 플랫폼 상용화</p> <p><b>2012.11</b> 한국 IT 혁신 대상에서 그림 화장상 수상</p> <p><b>2013.03</b> 기술 혁신형 중소기업 인증 획득</p> <p><b>2013.06</b> HTML5 기반 차량용 OBIGO 앱 프레임워크 개발</p> <p><b>2013.06</b> 신입 응용 PE 및 6개 기타 기관 (보통주, RCPS, 전환사채) 들로부터 200억 규모 투자 유치</p> <p><b>2013.06</b> 자본금 5억 4600만 원으로 증액</p> <p><b>2013.06</b> 본사가 경기도 성남시 판교로 338 3층 (상평동, 한국전자무역센터)으로 이전</p> <p><b>2013.09</b> 도요타 딜러 미아 시스템 R&amp;D는 OBIGO 앱 프레임워크 앱 카네트 제품을 새롭게</p> <p><b>2013.10</b> 직무 창출 보상 우수 기업으로 선정됨</p> <p><b>2014.02</b> 스마트폰 연결을 위한 차량용 OBIGO 앱 카네트 개발</p> <p><b>2014.03</b> 유상증자 통해 자본금 32억 7400만 원으로 증자</p> <p><b>2014.04</b> 차량제작상 차량제작기조기 협정의회 운영위원회 위원회 위촉</p> <p><b>2014.08</b> 우수 뉴스yle 기업으로 선정됨</p> <p><b>2014.08</b> (K-Brain Power) (산동상사 차량부)</p> <p><b>2015.06</b> 미국에서 디지털 리디오 표준인 HD 라디오 및 차량용 라디오 서비스를 위한 SDK 개발</p> <p><b>2015.07</b> 차량용 글로벌 칸네츠 조달 및 공급에 관한 계약 체결</p> <p><b>2015.09</b> 직무 창출 보상 우수 기업으로 선정됨</p> <p><b>2015.09</b> OBIGO 앱 프레임워크 및 미핸드러 &amp; 미핸드 라이스토어 공급 계약 체결</p>	<p><b>2016.02</b> OBIGO 개발 플랫 및 개발 포털 개발</p> <p><b>2016.06</b> 세계 최초 OBIGO 앱 프레임워크 및 앱스토어를 인도 마힌드라에 개시</p> <p><b>2016.10</b> 세계 최고 차량용 OS 회사인 BlackBerry(QNX)와 OBIGO AGB 브리우저의 공동 연구 및 개발 수행</p> <p><b>2016.12</b> 항공 조종 서비스용 OBIGO 브리우저 개발</p> <p><b>2017.09</b> OBIGO 앱 프레임워크 확장형 데이터 프레임워크 개발 (텔레마티cs)</p> <p><b>2018.10</b> 2018년 과학기술정보통신부 장관상으로부터 국가 연구 및 개발 우수 성과상 수상</p> <p><b>2018.11</b> 상업적으로 개발된 OBIGO 앱 프레임워크 확장형 인공지능 (음성지원)</p> <p><b>2018.12</b> 과학기술정보통신부 장관으로부터 우수 소프트웨어 연구 및 개발 과제 부서상 수상 및 3백만 달러 수출 티워 수상</p> <p><b>2018.12</b> 포스코 기술 투자 및 고려 2기 관리(RCPs)로부터 80억 원 투자 유치</p> <p><b>2018.12</b> 신주 발행 통해 자본금을 37억 4400만 원 증액</p> <p><b>2019.06</b> OBIGO 앱 프레임워크 기반으로 글로벌 블록체인 플랫폼 출시 (글로벌 모델로 확대)</p> <p><b>2019.11</b> 도요타 딜러 미아 시스템 R&amp;D는 OBIGO 앱 프레임워크 공동 개발 계약 체결</p> <p><b>2019.11</b> 전기차 OBIGO 앱 프레임워크 와 공동지능 차세 개발 계약 체결</p> <p><b>2019.11</b> KFC (전자상거래) 컨텐츠 서비스 플랫폼 확장</p> <p><b>2019.12</b> 과학기술정보통신부 장관으로부터 소프트웨어 개발 생활성과 품질 향상 관련 수상</p> <p><b>2019.12</b> OBIGO 앱 프레임워크와 OBIGO 브랜드 앱 스토어에 대하여 한국 블루 삼성 CCS2 (차세대 블루 공동 플랫폼) 공급 계약 체결</p> <p><b>2020.01</b> 2019 최우수 소프트웨어 전문가 워크숍에 이상수 상수상 (한국소프트웨어 산업협회)</p> <p><b>2020.01</b> CES 2020 전시회 참석 (9년 연속)</p> <p><b>2020.04</b> 쌍용자동차의 국내 OBIGO 앱 프레임워크를 바탕으로 인포콘 서비스 개시</p> <p><b>2020.04</b> "소프트웨어 엔지니어링 기술 아울렛" 운영 아울렛 운영 지원 사업에 선정 (한국정보통신진흥협회)</p> <p><b>2020.04</b> Grace Note Nielsen (글로벌 스폐츠, 올림픽 컨텐츠 서비스)와 제휴 계약 체결</p> <p><b>2020.05</b> 2020 고용노동부 장관상 우수 히든챔피언 협정 (고용노동부)</p> <p><b>2020.09</b> 소프트웨어 엔지니어링 기술 아울렛 운영 지원 사업 검증 인증서 획득 (중기부 협약)</p> <p><b>2020.11</b> 현대모비스 차량용 소프트웨어 생태계 파트너로 선정되어 소프트웨어 개발 협력 생태계 사업 협력을 위한 MOU 체결</p> <p><b>2020.11</b> NTT Technology와 차량용 소프트웨어 및 클라우드 네이티브 기반 개발 협력을 위한 MOU 체결</p> <p><b>2020.16</b> 블록체인의 안전한 면밀한 서비스 런칭</p> <p><b>2021.07</b> 코스닥 시장 상장</p> <p><b>2021.07</b> 휴맥스 모빌리티, 차지인 및 차량용 스토어 기반의 모빌리티 서비스 강화 협약 MOU 체결</p> <p><b>2021.09</b> KC모터스 노블클러리에 고급형 스마트카 서비스 탑재</p> <p><b>2021.10</b> 국내 현대디비스 스마트카 통합 VPA 기반 차량 서비스 개발 수주 계약 체결</p> <p><b>2021.11</b> 자율주행 통합 관제 시스템 실증 성공, 한국자동차연구원과 협업하여 자율주행 수소전기 차 2021 탄소중립 EXPO 출품</p> <p><b>2021.11</b> 일본 미츠비시아이스미트카 소프트웨어 플랫폼 납품 로열티 계약 체결</p> <p><b>2021.12</b> 일본 차량제조사의 전기 차동차 중형 SUV 모델에 스마트카 소프트웨어 플랫폼 탑재 출시</p> <p><b>2022.03</b> 금영엔지ニア먼트와 차량용 인포테인먼트 노래방 서비스 공동 사업 협약 체결</p> <p><b>2022.04</b> 블리콜(BNM)과 오픈 카뮤니케이션 차별화 방송 플랫폼(GO 서비스) 계약 체결</p> <p><b>2022.04</b> 과기정통부의 자율주행 핵심 과제인 카페리드 차량주행을 위한 5G-NR-V2X 성능 검증(2022-0-00199)에 선정</p> <p><b>2022.05</b> 한국자동차연구원의 자동차 디자인 기술개발 스마트카 관련 사업에 선정</p> <p><b>2022.09</b> 국내 LG유플러스와 카페리드 차통신 인포테인먼트 사업 협력을 위한 양해각서 체결</p> <p><b>2022.11</b> 현대차를 Automotive Web Solution 정밀 및 양산 개발 계약 체결</p> <p><b>2025.01</b> CES 2025 전시회 참여</p> <p><b>2025.04</b> 차량용 비스티드 키링 차분 35% 취득(제3자 배정 방식)</p>

자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

## 1Q25 말 기준 연결 종속회사는

**Obigo USA Inc**(지분율**100.0%**) 1개사, 2Q25부터는

## 카랑을 연결 대상으로 반영할 예정

오비고는 1Q25 말 현재 연결 종속회사 1개사(Obigo USA Inc)를 보유하고 있다. Obigo USA Inc는 2010년 5월 설립

되었고, 주요 영위 사업은 S/W 개발 및 마케팅이다. Obigo USA Inc의 최근 사업년도 말 자산총액은 0.26억 원이고, 오

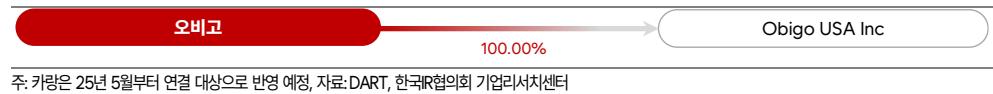
비고가 지분 100.0%를 보유하고 있다.

이외에 오비고는 2Q25부터 차량정비 스타트업 카랑을 연결 대상으로 반영할 예정이다. 오비고는 2025년 4월, 제3자 배정 방식으로 발행한 신주 약 226만주를 인수, 카랑 지분 35%를 취득(취득금액 70억 원)하여 카랑 최대주주 지위를 확보하였으며, 카랑 이사회 이사진 중 과반 이상(전체 8인 중 5인)을 오비고 인사로 구성하여 지배력 보유를 인정받았다.

카랑은 차량수리 관련 플랫폼 기업이다. 일반 소비자 대상(B2C)의 차량 관리 플랫폼 '카수리', 차량 부품 플랫폼 '아이파츠넷'을 운영하며, B2B 사업으로 'SK렌터카', '티맵', '쏘카' 등 기업 대상으로 토탈 차량관리 사업을 영위하는 종합 차

량관리 플랫폼 기업이다. 카랑은 자동차 소모품, 부품, 정비, 중고차, 자동차 종합금융 등 총 43조 원 규모의 국내 자동차 애프터마켓 전체 시장 공략을 목표로 하며, AI(인공지능) 데이터 분석 플랫폼 기반의 종합 차량관리 플랫폼 기업으로 사업 영역을 확장하고 있다.

#### 오비고 연결대상 종속회사 현황



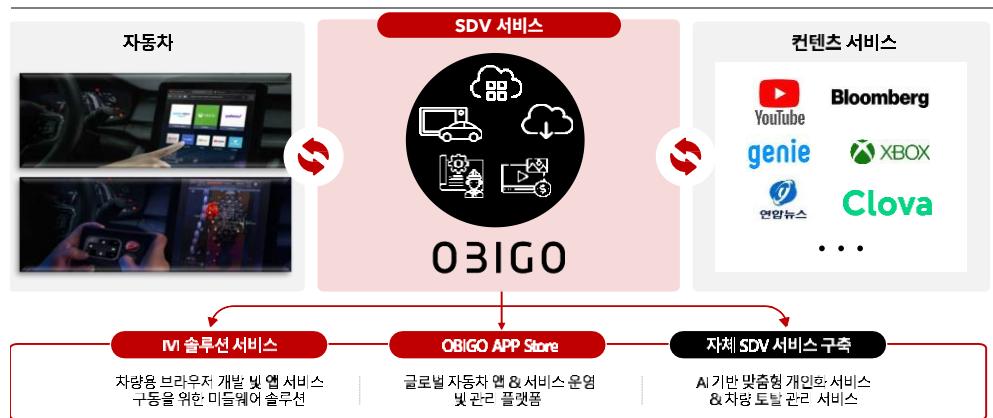
주: 카랑은 25년 5월부터 연결 대상으로 반영 예정, 자료:DART, 한국IR협의회 기업리서치센터

#### ▣ 매출의 구성, 주요 제품/서비스

##### 오비고는 IVI 및 미들웨어 솔루션, 자체 SDV 서비스 등 제공

오비고는 차량과 컨텐츠 서비스를 연결해주는 소프트웨어(S/W), 특히 차량용 브라우저 및 앱 서비스 구동 위한 미들웨어 솔루션과 앱 스토어, 자체 SDV(Software Defined Vehicle) 서비스를 제공하는 기업이다.

#### 오비고 사업 영역



자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

##### 1Q25 스마트카 S/W 플랫폼

**사업 형태별 매출 비중은  
공동연구개발 39.2%,  
유지보수 26.5%,  
로열티 34.3% 차지**

오비고 매출은 기존 사업인 스마트카 S/W 플랫폼과 신사업(2025년 하반기부터 매출 발생 전망)인 스마트카 컨텐츠 서비스 등, 그리고 연결 종속회사 카랑(2Q25부터 반영) 매출액 3부문으로 구분된다. 1Q25 사업보고서 기준 사업 형태별 매출 비중은 공동연구개발 39.2%, 유지보수 26.5%, 로열티 34.3%이며, 동기간 수출 비중은 28%이다. 기존 사업인 스마트카 S/W 플랫폼 매출은 차량 개발부터 차량 출시 후 전 주기에 걸쳐 발생하게 된다. 사업 형태별로는 4가지 형태(공동연구개발, 유지보수, 로열티, 라이선스)로 발생되는데, 이는 다음과 같다.

#### 1) 공동연구개발

동사는 고객들은 스마트카용 솔루션의 개발 또는 상용화 단계 전까지 동사 기술을 활용하게 되고, 동사는 이에 대한 대가를 공동연구개발 매출로 인식하게 된다. 통상 프로젝트별로 5~10억원의 매출이 발생한다.

#### 2) 라이선스

동사는 솔루션 개발 완료 후 고객으로부터 프로젝트별로 일정 라이선스 수수료를 수취하게 되는데, 이를 라이선스 매출로 인식한다. 이는 통상 프로젝트별로 5~10억원 규모이다. 2022년 이후 라이선스 매출은 공동연구개발 형태로 진행

되어, 별도로 인식되지 않고 있다.

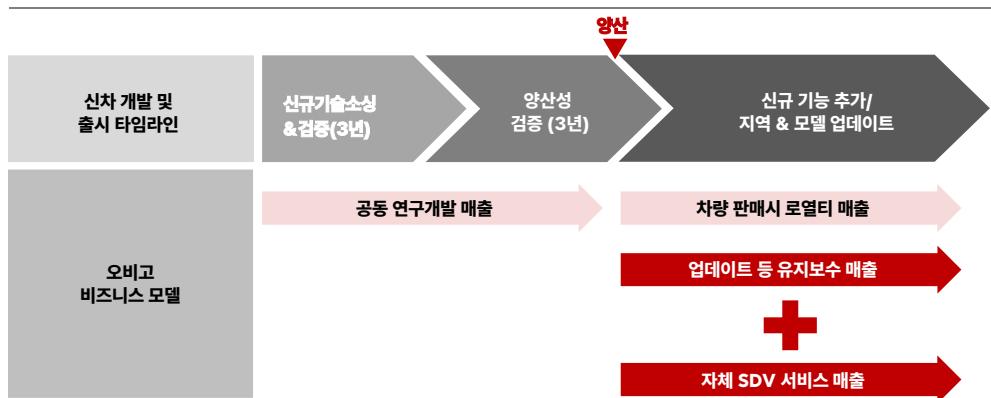
### 3) 로열티

실제 동사 솔루션이 탑재되어 출시되는 차량 대수에 따라 동사는 분기별로 매출을 인식하게 되는데, 이를 로열티 매출이라고 한다. 이는 통상 차량당 1~7달러 정도이다.

### 4) 유지보수

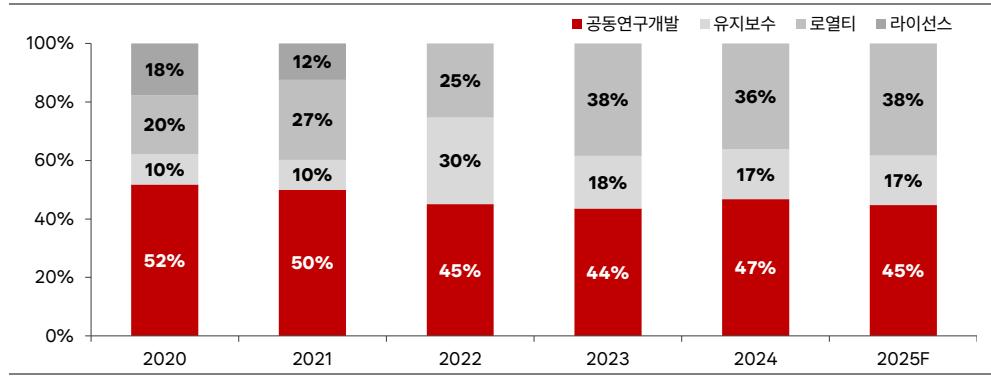
동사 솔루션이 탑재된 양산 차량을 대상으로 약 5~7년 동안 유지보수 매출이 발생하게 된다. 금액은 프로젝트 사양 등에 따라 변동성이 있다.

#### 오비고 비즈니스 모델



자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

#### 스마트카 S/W 플랫폼 매출(기존 사업) 내 형태별 매출 비중 추이



자료: DART, 한국IR협의회 기업리서치센터

#### 스마트카 S/W 플랫폼 매출은

**AGB브라우저, 앱 프레임워크,**

**개발자 툴킷, 앱 스토어**

**4가지 성격으로 구분 가능**

한편, 스마트카 S/W 플랫폼 매출액(기존 사업)을 제품 성격별로 구분하여 보면 아래와 같다(4개 제품 Suite로 구성).

### 1) AGB 브라우저

자동차의 품질을 준수하는 HTML5 브라우저 및 렌더링 엔진이다. 동사의 AGB 브라우저는 차량의 자원을 최적화하고, 보안성과 안전성에 적합하게 기능한다.

## 2) 앱 프레임워크(Framework, 체계)

스마트카 인포테인먼트 시스템에서 차량 HMI(Human Machine Interface, 운전 중 주행 상태를 나타내는 계기 장치)와 어플리케이션(앱) 구동 환경을 제공하는 S/W 플랫폼이다. 앱 개발자는 차량 내/외부 데이터를 연동하는 API(Application Programming Interface, 운영체제와 응용프로그램 사이의 통신에 사용되는 언어나 메시지 형식)를 통해서 다양한 HMI와 앱 서비스를 개발할 수 있다.

## 3) 개발자 툴킷(Tool Kit)

개발자를 대상으로 아직 개발이 이루어지지 않은 차량에 대한 S/W 개발 환경을 편리하게 제공한다.

## 4) 앱 스토어

차량 및 차량 이동환경에 최적화되어 경량화된 앱 관리, 업데이트 솔루션이다.

### 차량용 소프트웨어 산업은

차량용 S/W 산업/시장의 주요 특징은 다음과 같다.

#### 높은 진입장벽, 과점 구조, 납품 후

#### 안정적인 수익구조를 갖는 것이

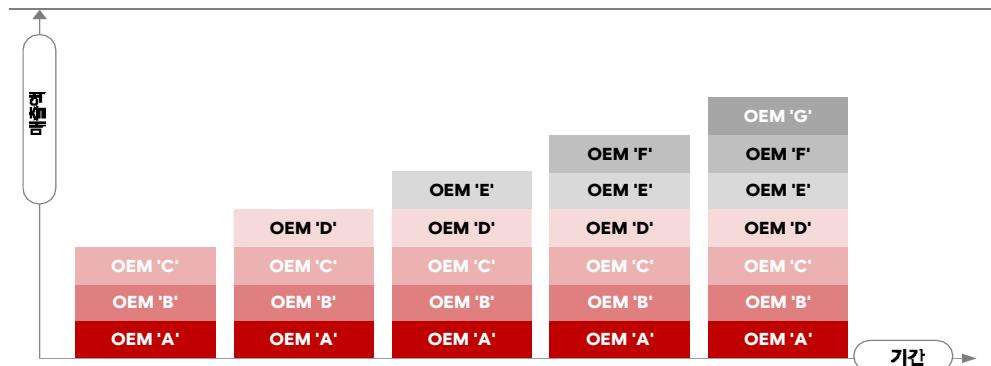
#### 특징

1) 차량용 S/W는 안전성에 대한 철저한 검증이 필요하므로, 고객에게 납품되기 전에 긴 검증기간(통상 3~5년 이상)을 거치게 된다. 탑승자의 생명이 차량 시스템에 의해 좌우될 수도 있으므로, 고객들의 신중한 접근은 필수적일 수밖에 없다.

2) 소수의 S/W 전문기업들이 산업을 과점하게 된다. 통상 높은 기술력과 선점 효과가 필요하므로, 소수 전문기업들이 산업 내에서 일정 지위를 차지하게 된다. 즉 진입장벽이 높다.

3) 각 차량에 특정 S/W 솔루션이 일단 납품되면 긴 기간동안(통상 7~10년) 안정적 매출과 수익성 추구가 가능하게 된다. 해당 소프트웨어는 납품 전 이미 검증이 되었고 해당 차량에 최적화가 이루어진 S/W일 것으로, 차량 판매 주기 동안에는 일정한 매출액이 오래 안정적으로 발생한다. 따라서 납품 후엔 경쟁강도가 제한적이고 단가인하 압력도 크지 않은 특징이 있다.

### 차량용 S/W 산업 특징: 특정 S/W 솔루션 납품 완료될 시, 장기적 매출 안정성과 누적 성장 기대 가능



자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

## ▣ 주고객은 국내/외 완성차 및 차량부품 기업

**주요 고객은 완성차/부품 기업.**

**국내 커넥티드 카 시장 내 SDV**

**S/W솔루션 점유율 약 50% 추정**

## ▣ 최대주주 등은 장영준 외 3인

**최대주주 등은 장영준 외 3인으로**

**지분율 30.26% 보유. 소유와**

**경영이 분리된 구조**

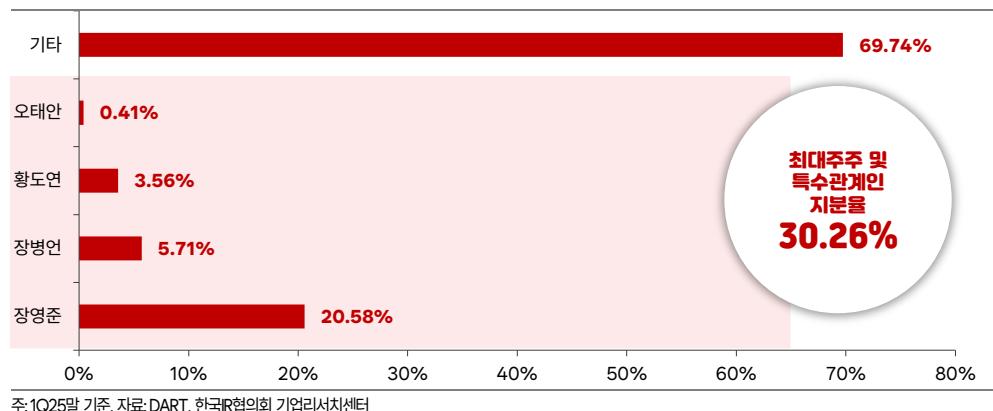
오비고의 주요 고객은 국내/외 대형 완성차 및 관련 차량부품 기업들(티어 1)이다. 동사는 오랜 업력을 바탕으로 다양한 고객들에게 SDV(Software Defined Vehicle) 구현을 위한 다양한 S/W 솔루션을 제공해왔다. 오비고의 누적 공급 차량 대수는 약 794만대이고, 국내 커넥티드카 내에서 동사의 SDV S/W 솔루션 공급 점유율은 약 50%로 추정된다.

설립부터 개발과 경영을 해온 황도연 대표이사는 2016년 당시 재무적인 어려움 등으로 인해 자신의 지분을 효림그룹 장병언/장영준 상무이사에게 양도했다. 현재 황도연 대표이사는 등기임원으로 기업 의사결정에 참여 중이며, 최대주주(장영준 등)가 황도연 대표이사 등 현 경영진과 다른 의사결정을 내릴 가능성은 존재한다. 따라서 동사는 2021년 상반기 코스닥 시장 상장을 준비하는 과정에서 경영진이 흔들리지 않을 안전장치를 마련했다. 당시 '공동목적보유 협약서'를 통해 1) 최대주주 장영준 상무이사의 지분은 상장 후 3년간(2024년 7월까지) 황도연 대표이사와 의결권을 공동으로 행사하고, 2) 황도연 대표이사가 2025년 7월까지 경영권을 유지할 수 있는 추가 보장을 명시했고, 3) 최대주주가 소유 지분을 매각하고자 할 경우 황도연 대표이사가 우선 매수할 권리가 있음을 명기했다.

참고로 이후 시간이 흘러 위 1번의 경우 기간 경과로 만료가 되었고, 황도연 대표이사는 2024년 3월 주주총회에서 대표이사로 3년 연임(즉 2027년 3월까지)이 확정되었으며, 위 3번 권리는 계속 유효하다.

한편 LG유플러스는 2022년 9월 제3자배정 유상증자를 통해 동사 지분 5%를 보유(신주 60만 2,675주, 1주당 가격 12,000원). 이후 총주식수 증가로 현재 지분율은 4.77%임)하였는데, 이는 스마트카 관련 사업 제휴/협업을 위한 전략적 투자 차원이었다.

### 오비고 주주 구성



 산업 현황**■ 전장화 및 자율주행 시장 확대는 진행 중****친환경 트렌드, 안전성 강화,****엔터테인먼트 수요 증가로 인한****자동차 전장화는 추세적 진행 중.****ADAS 시장 규모는 CAGR****9.2% 성장할 전망**

자동차의 전장화는 추세적으로 진행되고 있다. 전장화란 차량 내 부품들에 전기 및 전자장치, 예를 들면 각종 센서나 반도체, 캐피시터 등이 다양하게 쓰이는 것을 말한다. 기계공학이 주로 적용되던 자동차에 전장화가 적극적으로 도입/진행된 것은 1) 전세계적으로 연비 개선 등 친환경 트렌드가 지속된 점, 2) 자동차 기술이 현대화되며 안전성을 위한 사전 노력이 강화된 점, 3) 엔터테인먼트 요소(차량 내 동영상 시청, 크루즈 컨트롤 모드 등)에 대한 소비자 니즈가 증가된 점 등에 기인한다. 시장조사기관 Spherical Insights & Consulting에 따르면, ADAS(첨단 운전자 지원 시스템) 시장 규모는 2022년 312억 달러에서 2032년 757억 달러로 성장할 것으로 예상되며, 이는 예상 기간 동안 연평균 성장을 (CAGR)이 9.2%일 것으로 추정된 것이다.

**2025년 이후 테슬라와 중국****기업(샤오미, 지리, 화웨이) 등이****자율주행 기반 스마트카 시장에****본격 진입하며 글로벌 기술선점****경쟁이 본격화될 전망**

2025년부터 스마트카의 대중화가 점진적으로 시작될 전망이다. 자율주행 분야 기술선도기업인 테슬라는 2024년 10월 공개한 무감독 완전자율주행(Unsupervised FSD)과 로보택시를 2025년부터 미국 텍사스, 캘리포니아 등 일부 지역에서부터 순차적으로 파일럿 서비스를 시작할 계획이다. 이후 테슬라는 2026년경 로보택시 모델인 '사이버캡' 출시도 예고하고 있다.

중화권 완성차, 테크 기업들의 스마트카 시장 본격 공략도 진행 중이다. 이의 선두주자는 샤오미, 지리자동차, 화웨이인 것으로 보인다. 샤오미는 2024년 11월 자사 전기차 모델 'SU7'의 자율주행 시현을 라이브로 언론에 공개하였다. 이때 SU7은 카메라와 AI 시스템이 내리는 인지판단으로 주행하는 모습이었다. 샤오미 레이준 CEO는 이번 시승 행사에서 “당사 차량은 한 주차 지점에서 출발하여 목적지에 도착할 때까지 스마트 주행 시스템을 사용하며, 이는 주행보조 분야에서 가장 진보된 기술”이라 주장하였고 “동 기술은 테슬라가 2024년초 첫 출시했지만 중국 기업들도 모두 이 분야 기술을 따라잡기 위해 노력했고 샤오미는 선도적인 위치” 라며 자신감을 피력했다. 지리자동차의 경우 프리미엄 전기차 브랜드 ‘지카’를 통해 광저우 모터쇼에서 ‘스마트 주행 솔루션 V 2.0’을 선보였다. 테크 기업 화웨이는 ‘천운(Qiankun) ADS 3.0’을 첨단 스마트카 기술로 내세우고 있다. 천운 ADS 3.0은 도심에서 네비게이션 온 오토파일럿 등 다양한 자율주행 기능을 제공한다. 업계에서는 테슬라 FSD와 거의 유사하다고 평가하고 있다.

**세계 최초로 로보택시 사업을****시작한 구글의 웨이모**

웨이모(Waymo, 비상장)는 구글의 모회사인 Alphabet Inc.의 자회사로 2016년 구글의 자율주행차 부문을 분사하여 설립되었다. Waymo는 2018년 12월 세계 최초로 애리조나주 피닉스에서 자율주행 로보택시를 상용화하고 2020년 11월부터는 안전 요원이 탑승하지 않는 로보택시를 운영했다. 이후 점진적으로 샌프란시스코, 오스틴, LA로 서비스 지역을 확장했다. 2025년 3월에는 샌프란시스코 공항 내 Mapping 작업에 대한 임시 허가를 받았고, 2026년에는 법적으로 운전자가 없는 자율주행 차량 운행을 허용하지 않는 워싱턴DC로의 진출도 계획하고 있다. 글로벌 시장조사업체 가이드하우스 인사이트가 선정한 2024년 글로벌 자율주행 기술 순위 1위, 미국 경제 전문 매체 Fast Company가 선정한 2025년 세계 50대 혁신 기업 1위(2023년, 2024년 1위는 각각 OpenAI, Nvidia)인 점을 미루어 볼 때, 자율주행 글로벌 선두권 업체로서 웨이모의 사회적 영향력을 짐작해볼 수 있다.

웨이모 드라이버(Waymo Driver)는 라이다(LiDAR), 레이더, 카메라로 구성되어 있으며, 차량에 탑재된 라이다 센서를 통해 데이터를 수집하고, 이를 정밀지도와 매칭하여 자율주행 기술을 구현한다. 2024년에 개발된 6세대 버전은 13대의 카메라, 4대의 라이다, 6대의 레이더, 외부 오디오 리시버(EAR)로 구성되어 있으며, 차량의 원가 절감을 위해 중국 지리자동차의 지커 차량을 활용하여 개발했다. 그러나 트럼프 관세 정책의 영향으로 현대차와의 협력을 통해 당분간 미국 현지 생산이 가능한 아이오닉 차량을 기반으로 차세대 로보택시 개발에 집중할 가능성이 높아 보인다.

**미국에서 두 번째로 로보택시 사업을 시작한 GM의 크루즈는 사업 철수 수순을 밟는 중**

미국의 완성차 제조사인 GM은 2016년 자율주행 소프트웨어 스타트업인 크루즈(Cruise)를 인수했다. 이후 여러 도시에서 도로 주행 테스트를 진행하였고, 2022년 6월 미국(캘리포니아, 샌프란시스코)에서 두 번째로 로보택시 유상 서비스를 개시하였다. GM은 글로벌 반도체 기업 퀄컴과 협업하여 자율주행 시스템 ‘울트라 크루즈(Ultra Cruise)’를 개발하였으며, 2023년에는 캐딜락 신차에 이를 탑재할 예정이었다. 그러나 2023년 크루즈는 보행자 사고를 일으켰고, 이에 따른 법적 논란과 금전적 손실로 인해 사업 철수를 고려하게 되었다. GM은 2016년 크루즈 인수 이후 로보택시 사업에 약 100억 달러(약 14조 원) 이상을 투자한 것으로 파악되며, 크루즈의 사업 철수로 당분간 웨이모가 로보택시 시장 주도권을 유지할 것으로 예상된다.

**현대차는 SDV 자율주행 고도화를 위한 데이터 기반 생태계 구축, Zonal 아키텍처 도입, AI 기반 OTA 및 End-to-End 딥러닝 기술 강화를 통해 2027년부터 완전한 SDV 양산을 계획**

현대차는 2024년 8월 ‘2024 CEO 인베스터데이’ 행사를 통해 향후 재무 계획, 전동화 전략, 미래 사업, 주주가치 제고 전략 등에 대해 설명하였다. 발표 주 내용은 하이브리드카, 전기차의 확대 계획 및 이를 위한 주요 전략, SW 중심 전환 및 모빌리티 신사업 관련이었다. 그중 주목되는 부분인 SDV(Software Defined Vehicle) 추진방향 및 자율주행 기술 고도화 관련 내용을 살펴보면 다음과 같다.

현대차는 SDV 관련하여 ‘데이터 기반 SDV 고도화 선순환 체계’ 확립을 목표로 설정하였다. 이를 위해 OTA(Over-The-Air, 무선통신 통한 소프트웨어 업데이트) 기술을 통해 AI 기반 학습과 성능향상을 지속하여 자율주행 등 커넥티드 서비스를 강화하고, 로보택시 등 모빌리티 서비스를 강화할 예정이다. SDV 에코시스템은 자율주행 관련 계열사인 ‘42dot’의 SW 기술플랫폼을 기반으로 하여 미래 모빌리티 생태계를 구현한다는 구상이다. 차량 내 반도체 체제는 기존의 산발적인 반도체 배치 구도에서 벗어나 구역별로 Zonal 콘트롤러 개발/배치를 통해 스마트카 효율을 높일 예정이다. 즉 기존 파편화된 제어기(반도체)들을 통합할 중앙집중형 통합 제어기를 개발/적용해 나갈 전망이다. UX/UI 관련에서는 차세대 UX/UI를 개발하여 대화형 AI 비서 등 개인화 서비스를 고도화할 예정이고, 자율주행 기능 고도화를 위해 Data, AI 학습 체계를 확립하고, 안정화된 자율주행 컴퓨팅 시스템을 개발하며, 인지-판단-제어를 일괄 수행하는 End to End 딥러닝 방법론 기반 기술을 고도화할 예정이다. 이러한 전략을 통해 현대차는 2H27부터 Full Stack SDV 완성차를 양산해 나갈 것을 지향한다. 이렇듯 현대차그룹도 테슬라나 일부 중화권 완성차 기업 대비는 느리지만 자율주행 및 스마트카 관련 기술을 제품에 도입해 나갈 것으로 기대된다.

## 현대차 SDV 추진방향



자료: 현대차, 한국IR협의회 기업리서치센터

**▣ 해외 경쟁사 현황**

**Qt Group은 애플리케이션 및  
기기 인터페이스 개발  
글로벌 플랫폼 업체**

오비고의 해외 경쟁사인 Qt Group은 핀란드에 본사를 두고 있으며, 나스닥 헬싱키에 상장된 글로벌 소프트웨어 플랫폼 기업이다. Qt Group은 크로스플랫폼 그래픽 사용자 인터페이스(GUI) 기술 개발에 주력해왔으며, UI 설계부터 소프트웨어 개발, 테스트, 배포에 이르는 전 과정을 지원하는 엔드 투 엔드 통합 개발 솔루션을 제공한다.

Qt Group의 태동을 살펴보면 다음과 같다.

Qt Group은 1990년대 초 노르웨이 엔지니어들이 크로스플랫폼 UI 툴킷(하나의 코드로 동일한 UI를 실현할 수 있는 도구) 개발을 목적으로 설립한 Quasar Technologies에서 시작되었다. 이후 Trolltech으로 사명을 변경하고 UI 툴킷을 처음으로 상용화했다. 2008년 핀란드의 통신장비 제조 기업인 노키아(Nokia)가 해당 기술을 포함한 Trolltech를 인수해 모바일 플랫폼에 적용했으나, 스마트폰 사업 철수와 함께 2011년 핀란드 소프트웨어 회사인 디지아(Digia)에 Qt의 상용 라이선스 사업을 매각하였다. 디지아는 2012년 전체 Qt Group 기술과 비즈니스를 인수하고, 2014년 Qt 플랫폼 전담 자회사 The QT Company를 설립하였다. 2016년에는 사명을 Qt Group으로 변경하고 나스닥 헬싱키에 상장하였다.

**Qt Group은 라이선스 판매 및  
컨설팅, 유지보수 사업을 영위**

Qt Group은 2024년 기준 글로벌 70여 개 산업에 고객을 보유하고 있으며, 크게 라이선스 판매 및 컨설팅 (Development Environment), 유지보수(Quality Assurance & Testing Solutions) 사업을 영위하고 있다.

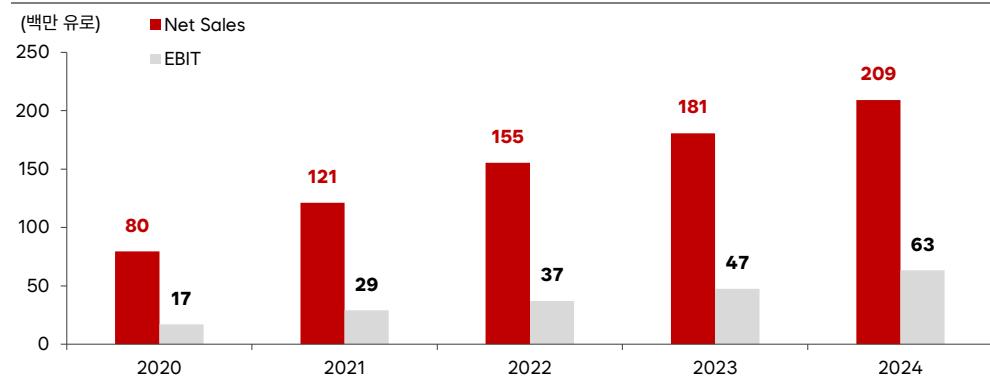
**라이선스 판매 및 컨설팅(Development Environment)** 사업은 모바일, 데스크톱, 임베디드 디바이스 등 다양한 플랫폼에서 동일한 코드베이스를 활용해 애플리케이션을 개발할 수 있는 통합 개발 환경을 제공한다. 다양한 운영체제 및 베어메탈 서버(가상화 없이 실제 하드웨어에서 직접 운영되는 서버)를 지원하며, 프론트엔드와 백엔드 간 확장성을 갖춘 상업용 및 오픈소스 라이선스를 모두 제공함으로써 다양한 개발 니즈에 대응하고 있다.

**유지보수(Quality Assurance & Testing Solutions)** 사업은 데스크탑, 모바일, 임베디드, 웹 등 모든 플랫폼에 대응하는 품질 관리를 지원한다. GUI 자동 테스트, 코드 커버리지 분석, 아키텍처 및 코드 스타일 검증 등 소프트웨어의 안정성과 신뢰성을 확보하는 데 핵심 역할을 하고 있다.

**2024년 Qt Group은  
순매출 209백만 유로(+15.7%  
YoY), 영업이익 63백만  
유로(+30.2% YoY) 기록**

Qt Group의 2024년 순매출은 전년 대비 15.7% 증가한 2억 910만 유로, 영업이익(EBIT)은 30.2% 증가한 6,320만 유로를 기록했다. 사업 부문별로는 라이선스 판매 및 컨설팅 매출이 전년 대비 17.5% 증가한 1억 971만 유로로 견조한 성장세를 보인 반면, 유지보수 매출은 구독형 라이선스 모델 전환의 영향으로 8.1% 감소했다. 2025년 1분기에는 전년 동기 대비 순매출이 4.8% 증가한 4,724만 유로, 영업이익은 30.2% 증가한 645만 유로를 기록하며 안정적인 성장세를 시현했다. 한편, Qt Group은 2027년까지 연간 20~30%의 순매출 성장률과 최소 25%의 영업이익률을 달성하는 중장기 전략을 수립하고 제시하고 있다.

#### Qt Group 실적 추이



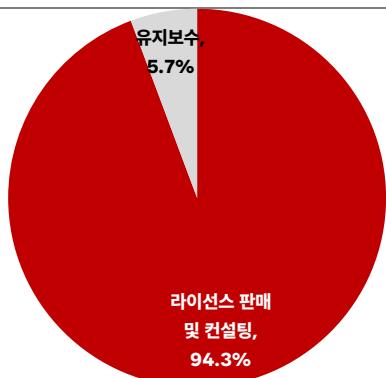
자료: Qt Group, 한국IR협의회 기업리서치센터

**커넥티드카 시장 성장 속,  
Qt Group과 오비고의 경쟁 전망**

현재 Qt Group의 가장 큰 수요처는 자동차 분야이며, 이외에도 헬스케어, 산업 자동화, 소비자 전자 제품 산업 등이 있다. 운영체제 기준으로는 리눅스의 비중이 가장 크며, 2024년 기준으로 지역별 매출 비중은 북미 36.4%, 유럽 36.2%, 아시아태평양(APAC) 26.3%, 핀란드 1.1%이다.

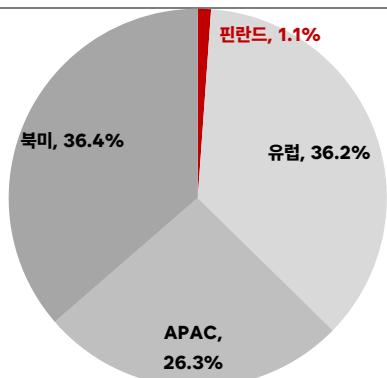
2016년 현대차그룹은 리눅스 기반의 ccOS(Connected Car Operating System)라는 자체 플랫폼을 개발하면서 해당 플랫폼에서 바로 동작이 가능한 UI로 Qt Group을 선정했다. Qt Group의 기술을 사용한 현대차그룹의 최초 차량은 2019년말에 출시된 제네시스 GV80이었고 이후 G80, GV70에도 적용되었다. 또한, 2024년에는 LG전자와 협력하여 차량용 webOS 콘텐츠 플랫폼의 애플리케이션 개발을 위한 Qt 소프트웨어 프레임워크를 공급 협력을 체결했다. Qt Group은 현대차그룹 이외에도 GM, 벤츠 등 글로벌 완성차 업체 및 소비자 전자 업체들과 활발히 협업하고 있는 것으로 파악된다. 한편 오비고는 리눅스, 안드로이드 OS 버전을 지원하며 닛산, 르노, 렉서스, 쌍용차 등 고객들을 확보하고 현대차그룹에도 2023년부터 미들웨어 솔루션 공급을 시작하였다. 이러한 측면에서 향후 오비고와 Qt Group의 커넥티드카 시장 내 선점 경쟁은 지속적이고 치열할 것으로 전망된다.

Qt Group 사업 부문별 매출 비중



주. 2024년 기준, 자료: Qt Group, 한국IR협의회 기업리서치센터

Qt Group 지역별 매출 비중



주. 2024년 기준, 자료: Qt Group, 한국IR협의회 기업리서치센터



## 1 높은 기술력을 바탕으로 차량용 인포테인먼트 서비스 시장 확대 수혜 기대

**오비고는 20년 이상의 차량용**

**S/W 개발 이력을 바탕으로**

**주요 완성차 및 부품기업에 대한**

**솔루션 공급 레퍼런스 보유**

오비고는 2003년 창립 이래 S/W 기술력을 발전시켜 왔다. 다양한 차량용 S/W 서비스(In-Vehicle Infotainment 솔루션, 텔레메틱스 앱, 차량 모니터링 시스템, SDV 서비스 등)의 개발, 상용화 이력도 20년 이상 쌓아와 업계에서 동사에 대한 신뢰도는 높다. 완성차 및 차량부품기업에 대한 S/W 솔루션 공급 레퍼런스는 매우 다양한 것이 이를 방증한다 (아래 그림). 뿐만 아니라 오비고는 향후 SDV(Software Defined Vehicle) 솔루션의 질을 높이기 위해 다양한 글로벌 콘텐츠 기업들(유튜브, 틱톡 등 50개 이상 기업)과의 파트너십도 체결하여 고객 만족을 위해 노력할 예정이다.

### 오비고 경쟁력

The infographic highlights Obigo's strengths in several areas:

- 차량용 IVI 솔루션 (Vehicle Infotainment System):** Features a screenshot of a car infotainment screen displaying various media and navigation options.
- 20년 이상 쌓아온 소프트웨어 기술력 (20 years of accumulated software technology):** Shows a diagram where "Vehicle" and "Software" are connected, with "OBIGO" in the center, surrounded by icons of a car, gears, and a server.
- 차량 상태 모니터링 (Vehicle Status Monitoring):** Displays a dashboard with real-time data like speed, fuel level, and battery status.
- Telematics App:** Shows a mobile app interface for managing vehicle data wirelessly (engine, door, GPS).
- SDV 서비스 (Software Defined Vehicle Services):** Includes sub-options: FMS(Fleet Management Service), 대시캠 연동 서비스 (Dashcam integration service), E 차량 매뉴얼 (E-vehicle manual), In Car Payment, and VPA(가상의 개인 조수) (Virtual Personal Assistant).
- 차량 환경에 맞는 컨텐츠 브라우저 솔루션 (Content browser solution for vehicle environment):** Shows a screenshot of a mobile app interface.

자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

### 오비고 주요 공급 레퍼런스

<b>OEM</b>	<b>Tier 1</b>
------------	---------------

자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

### 오비고 임직원의 81%는 연구개발 전문인력으로 구성

오비고 전체 인력(임직원수)은 2024년말 기준 132명이며, 이 중 81%가 연구개발 전문인력이다. 높은 연구개발 인력 비중은 동사의 기술개발 중시 사업기조를 시사한다. 연구개발 인력은 통상 1~3개의 프로젝트를 맡아 고객들과 공동연구개발을 진행하고 있다. 이러한 기술중시 기조에 따라 동사는 글로벌 차량용 미들웨어 시장에서 선두권 지위를 유지하고 있다. 통상 글로벌 차량용 소프트웨어(미들웨어) 시장 내 글로벌 선두 기업으로는 Qt Group(핀란드)이 있으며, 이외 글로벌 주요 기업으로는 오비고, Access(일본)가 있다.

**In-Vehicle Infotainment****인프라 및 차량 전용 시스템****반도체 발전에 따른 인포테인먼트****서비스 수요 확대 기대 가능**

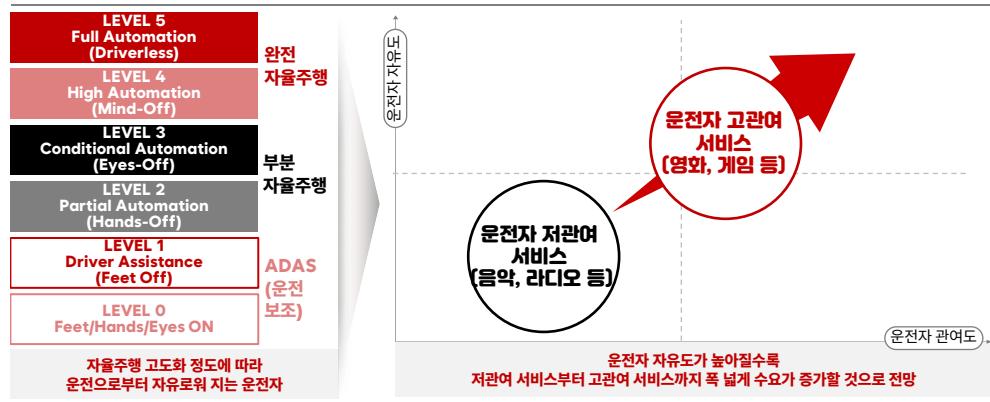
IT 하드웨어 업체들의 제품 기술력이 발전함에 따라, In-Vehicle Infotainment(VI) 인프라도 향상되고 있다. LG디스플레이는 운전석 왼쪽 끝에서 조수석 오른쪽 끝까지 전체를 채우는 초대형 OLED 패널을 개발하였고, 현대모비스는 차량 전면 유리에 주행 정보 등 콘텐츠를 구현하는 홀로그래픽 윈드쉴드 디스플레이를 상용화하기도 하였다. 퀄컴은 스마트카에 특화된 '스냅드래곤 콕핏 엘리트' 등 차량 전용 시스템 반도체도 출시하고 있다. 이러한 기술 발전은 차량 내 소비자의 인포테인먼트 사용 경험을 혁신하여 향후 인포테인먼트 서비스 수요를 확대시킬 것으로 기대된다.

**차량용 인포테인먼트 하드웨어 기술 발전**

자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

**자율주행 기술 발전에 따른 운전자****자유도 향상은 SDV 서비스 수요****증가로 이어질 전망**

자율주행 기술 고도화도 인포테인먼트 수요를 증가시킬 전망이다. 테슬라 등 완성차 기업들의 자율주행 기술력 향상으로 인해 점차 운전자들의 운전 중 자유도는 높아질 것으로 예상된다. 운전자의 자유도가 높아질수록 인포테인먼트 수요 중 고관여 서비스(게임하기, 영화시청 등)의 수요가 촉발될 것으로 기대한다. 이로 인해 SDV 서비스 시장 수요가 구조적으로 성장할 것으로 전망된다.

**자율주행 기술 고도화는 SDV 서비스 수요 증가 야기**

자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

## IV 및 자율주행 기술 발전 속 오비고의 미들웨어/SDV 솔루션 수요 성장 기대

### 운전자 맞춤 서비스는 이르면 하반기 내 국내 완성차 고객향 납품 일부 시작 예정

오비고는 이러한 환경 하에서 기존 사업인 차량 미들웨어 솔루션 제공을 지속함은 물론이고 신사업인 SDV 서비스 사업을 본격적으로 전개하여 높은 성장을 이루어 낼 것으로 기대한다. 동사의 SDV 서비스는 유저 데이터 기반과 차량 데이터 기반 모두를 공략할 예정이다.

오비고의 유저 데이터 기반 서비스는 운전자 맞춤 서비스로 **PICK NOW, PICK JOY, PICKLE**이 있는데, 이르면 2H25부터 국내 완성차 고객향 납품을 일부 시작할 수 있을 전망이다. 이를 설명하면 다음과 같다.

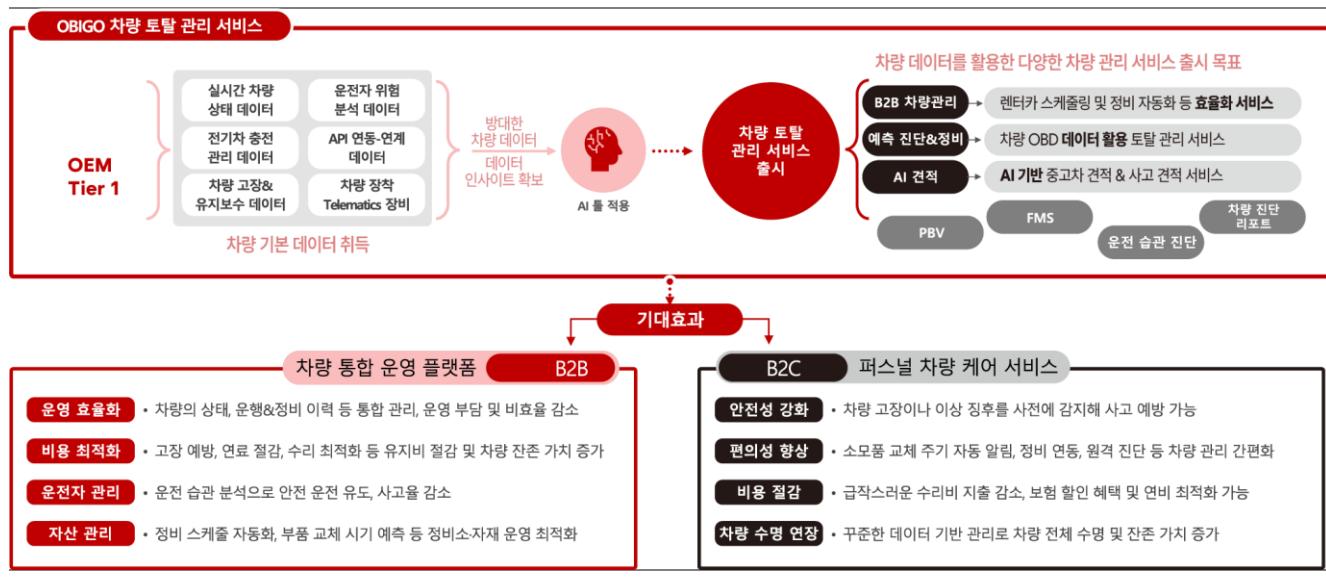
1) **PICK NOW**는 차량에 최적화된 웹 브라우저 UX이다. 운전자가 국내/외 200여개 플랫폼을 한눈에 볼 수 있게 돋는 것으로, 운전 중 웹 검색을 쉽고 빠르게 할 수 있다. 176개 앱 브라우저를 차량 환경에 최적화된 방식으로 설정을 구성하는 기술이다.

2) **PICK JOY**는 웹(크롬) 기반의 인기 게임 7종을 선적용(향후 100개 이상 게임으로 확대 예정)한 게임 서비스이다. 이는 QR을 통해 스마트폰 연결을 지원하고 결제 시스템 연동도 구현하여 구독 서비스를 지원하는 S/W이다.

3) **PICKLE**은 차량 오디오 플랫폼으로, 주행 중 오디오를 플레이 하기 위해 최적화된 UX이다. 운전 행위 기반의 콘텐츠 큐레이션 등을 지원한다. 국가별로 특화된 라디오 방송, 팟캐스트, 오디오 콘텐츠를 풍부하게 제공한다.

오비고의 차량 데이터 기반 서비스는 연결 종속회사 카랑과의 시너지(차량 기본 데이터 확보 및 데이터 기반 서비스 론칭 등)를 바탕으로한 차량 토탈 관리 서비스이다. 즉 오비고는 각종 차량 데이터를 활용하여 B2B 차량관리, 예측 진단 및 정비, AI(인공지능) 견적 서비스 등을 고객에게 제공할 수 있게끔 준비 중이다. 이렇듯 동사는 높은 기술력을 바탕으로 차량용 인포테인먼트 서비스 시장 확대를 계획 중으로, 향후 수혜가 기대된다.

### 차량 데이터 기반 차량 토탈 관리 SDV 서비스 전개



자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터

## ▣ 연결 종속회사 카랑을 통한 성장 기대

### 차량수리 관련 플랫폼 '카랑'

### 인수를 통해 종합 차량관리 플랫폼

### 기업으로 성장 기대

2025년 4월에 인수한 연결 종속회사 카랑을 통한 성장이 기대된다. 기언급 하였듯이 카랑(2015년 설립)은 차량수리 관련 플랫폼 기업이다. 일반 소비자 대상(B2C)의 차량 관리 플랫폼 '카수리', 차량 부품 플랫폼 '아이피츠넷'을 운영하며, B2B 사업으로 'SK렌터카', '티맵', '쏘카' 등 기업 대상으로 토탈 차량관리 사업을 영위하는 종합 차량관리 플랫폼 기업이다. 카랑은 자동차 소모품, 부품, 정비, 중고차, 자동차 종합금융 등 총 43조 원 규모의 국내 자동차 애프터마켓 전체 시장 공략을 목표로 하며, AI(인공지능) 데이터 분석 플랫폼 기반의 종합 차량관리 플랫폼 기업으로 사업 영역을 확장하고 있다.

카랑 인수는 그동안 부족했던 오비고 성장성에 도움이 될 전망이다. 카랑은 아래 표에서 볼 수 있듯이 2020~2024년 기간 동안 연평균 25%의 매출 성장세를 기록한 바 있다. 2025년 카랑 연간 실적은 매출액 290억 원, 영업이익 -1억 원으로 전망한다. 5월부터 오비고 연결 대상으로 회계처리 되므로, 2025년 반영될 카랑의 연간 매출액은 160억 원으로 예상된다. 이는 오비고 본사의 연간 매출액 규모에 이르는 수준이다.

카랑은 향후에도 높은 성장성이 기대되는데, 이번 오비고의 카랑 지분 인수 시 투입된 현금(제3자 배정 방식으로 오비고는 카랑의 지분 35% 확보)은 카랑의 전국망 서비스 시스템 구축에 쓰일 예정이기 때문이다. 즉 피인수를 통해 카랑은 사업 지역 커버리지를 넓혀갈 것으로 전망된다(기존 수도권 중심 사업자 → 전국망 서비스 사업자).

**카랑 연도별 실적 추이 및 전망**



주1: 2025F 오비고에 반영될 카랑 매출액은 5월부터 연결 반영으로 인해 160억 원으로 전망

주2: 카랑은 스타트업으로 재무제표가 DART에 공시되어 있지 않아, 파악된 2024년 영업이익 수치만 표기, 2025F는 당사 추정

자료: 오비고, 한국IR협의회 기업리서치센터


**실적 추이 및 전망**
**1 2024년 연간 실적 Review**
**2024년 연결 기준**

**연간 매출액, 영업이익은 각각  
144억 원(-4.3% YoY),  
-27억 원(적자지속 YoY) 기록**

2024년 연간 연결 기준 매출액, 영업이익은 각각 144억 원(-4.3% YoY), -27억 원(적자지속 YoY)이었다. 매출액은 전년 대비 4.3% 감소(VS 2023 매출액 151억 원)하였는데, 이는 일부 해외 고객향 솔루션 공급이 증가했음에도 불구하고 2023년부터 동사 고객이 된 국내 글로벌 완성차그룹 관련한 해외향 솔루션 공급 일정이 고객 요청에 의해 지연된 점이 주 원인으로 작용하였다. 매출 형태별로 살펴보면, 공동개발매출은 지속적인 신규 프로젝트 수주로 인해 전년 대비 2.7% 증가했으나, 로열티와 유지보수 매출이 해외 고객 생산량 감소 등으로 각각 8.8%, 10.2% 감소되는 모습이었다.

연간 영업이익은 -27억 원으로 전년(-5억 원) 대비 영업적자는 악화되었다. 매출액 규모 감소와 신사업인 SDV 서비스 관련 연구개발비 규모 증가, 인건비 증가의 영향을 받았다. 참고로 전사 영업비용은 2023년 156억 원에서 2024년 171억 원으로 증가되었고, 이중 연구개발비용은 2023년 9억 원에서 2024년 15억원으로, 종업원급여는 2023년 85억 원에서 2024년 94억 원으로 증가되었다.

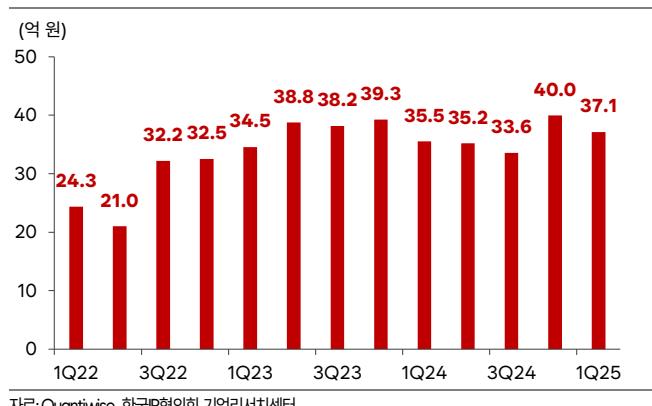
**2 1Q25 실적 Review**

**1Q25 연결 기준 매출액,  
영업이익 각각  
37억 원(+4.6% YoY),  
-3억 원(적자지속 YoY)을 기록**

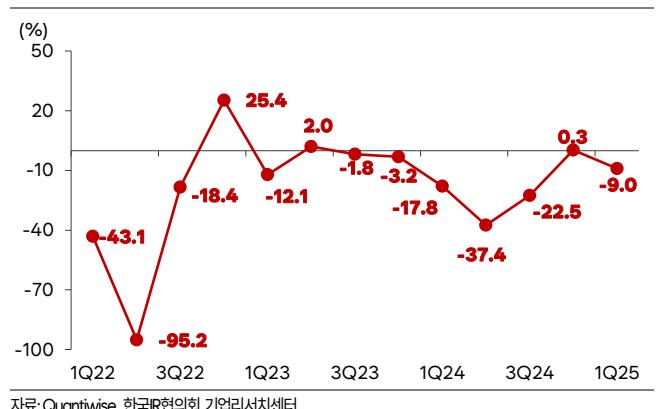
2025년 1분기 연결 기준 매출액, 영업이익은 각각 37억 원(+4.6% YoY), -3억 원(적자지속 YoY)을 기록했다. 매출액은 전년 동기 대비 4.6% 증가(VS 1Q24 매출액 36억 원)하였는데, 이는 계약 지연에 따라 공동연구개발매출은 전년 동기 대비 소폭 감소했으나 로열티 및 유지보수 매출이 전년 동기 대비 증가한 점에 기인하였다.

1Q25 영업이익은 -3억 원으로 여전히 영업 적자였으나 전년 동기(-6억 원) 대비 그 규모는 감소하였다. 이는 매출액 증가와 함께 각종 비용 효율화를 통해 전사 영업비용을 감소(1Q24 42억 원 → 1Q25 40억 원)시킨 점에 기인했다.

분기 매출액 추이(연결 기준)



분기 영업이익 추이(연결 기준)



## ▣ 2025년, 기대되는 실적 성장

### 2025년 연결 기준

**연간 매출액, 영업이익은 각각**

**323억 원(+124.2% YoY),**

**-9억 원(적자지속 YoY) 으로 전망**

2025년, 오비고의 매출 성장세가 가팔라질 것으로 기대된다. 연간 매출액은 323억 원(+124.2% YoY)으로 전망된다. 먼저, 인수한 카랑의 연결 회계처리 반영이 5월부터 시작되어 2025년 연중 160억 원의 매출액이 카랑으로 인해 증가(카랑 별도 기준 2025년 연간 매출액은 290억 원으로 전망)될 것으로 예상된다. 또한, 지연되었던 국내 글로벌 완성차그룹 관련 해외향 솔루션 공급이 2H25부터 반영될 것으로 전망되어 이를 추정치 전반에 반영하였다(로열티 매출액 10억 원 등). 한편, 신사업(PICK NOW 등) 관련 매출은 2H25부터 사업이 개시되어 2025년 연간으로 약 2억 원 수준이 매출로 계상될 수 있을 것으로 전망하였다.

즉 사업 부문별로 2025년 매출액 전망 수치를 살펴보면 다음과 같다. 스마트카 S/W 플랫폼(기존 사업) 매출액 161억 원(+11.8% YoY), 스마트카 콘텐츠 서비스 등(신사업) 2억 원, 카랑 매출액 160억 원이다.

2025년 연간 영업이익은 전년 대비 개선된 -9억 원일 것으로 전망한다. 여전히 영업적자일 전망이나 전년(-27억 원) 대비 개선세는 현저할 것으로 예상된다. 카랑의 경우 매출 성장 등에 힘입어 BEP 수준 영업이익이 예상되고, 스마트카 S/W 플랫폼(기존 사업)의 경우 매출 성장과 비용 효율화 작업 등을 통해 영업적자가 축소될 것으로 추정하였다. 신사업의 경우 사업 초입기이므로 약 1억 원 내외의 영업적자 발생을 가정하였다. 하반기로 갈수록 분기마다 오비고 매출액은 성장하고 4분기는 분기 기준으로 BEP 이상도 가능할 것으로 기대된다.

아직 단정하긴 이르지만 2026년에는 전 사업 부문에 걸쳐 규모의 경제 효과가 더 완연해지고, 카랑과 신사업의 수익성 개선 등 긍정적 영향이 기대되어 전사 영업이익은 흑자전환될 가능성성이 있을 것으로 예상한다.

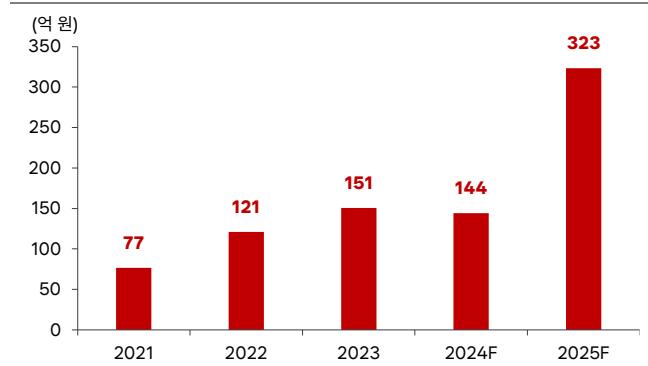
### 실적 추이 및 전망

(단위: 억 원, %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024	2025F
<b>매출액</b>	121	77	121	151	144	<b>323</b>
스마트카 S/W 플랫폼	121	77	121	151	144	<b>161</b>
공동연구개발	63	38	54	66	67	<b>72</b>
유지보수	13	8	36	27	25	<b>27</b>
로열티	24	21	31	58	52	<b>62</b>
라이선스	21	10	0	0	0	<b>-</b>
스마트카 콘텐츠 서비스 등						<b>2</b>
카랑						<b>160</b>
<b>영업이익</b>	-10	-61	-28	-5	-27	<b>-9</b>
<b>지배주주순이익</b>	-39	-60	-25	4	-17	<b>4</b>
YoY 증감률						
매출액	18.0	-36.5	57.8	24.7	-4.3	<b>124.2</b>
영업이익	적지	적지	적지	적지	적지	<b>적지</b>
지배주주순이익	적지	적지	적지	흑전	적전	<b>흑전</b>
영업이익률	-8.0	-79.3	-23.3	-3.6	-18.7	<b>-2.7</b>
지배주주순이익률	-32.1	-78.4	-21.0	2.6	-11.6	<b>1.3</b>

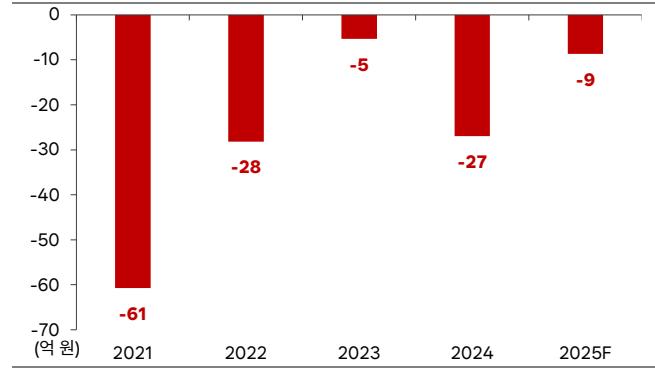
자료: Dart, 한국IR협의회 기업리서치센터

연간 매출액 추이 및 전망(연결 기준)



자료: Quantiwise, 한국IR협의회 기업리서치센터

연간 영업이익 추이 및 전망(연결 기준)



자료: Quantiwise, 한국IR협의회 기업리서치센터


**Valuation**

### 2025년 PSR 1.8배로 거래 중

**동사 PBR 밸류에이션은  
코스닥 시장보다 낮음**

**Peer로 현대오토에버,  
Qt Group을 선정**

오비고는 커넥티드카/스마트카용 소프트웨어(S/W) 플랫폼, 솔루션 전문기업이다. 동사 Peer로는 차량용 S/W 개발/판매 비즈니스를 영위하는 기업들을 Peer그룹으로 고려할 수 있다. 관련 기업은 국내 상장사 중에 MDS테크, 인포뱅크, 현대오토에버가 있고 해외 상장사 중에는 핀란드 Qt Group이 있다. 동사 Peer로 현대오토에버, Qt Group을 선정하여 아래 표와 같이 동사와 밸류에이션을 비교해 보았다(MDS테크, 인포뱅크는 컨센서스 부재로 제외). 참고로 동사는 2025년 영업이익 및 순이익이 적자일 것으로 전망되어, 밸류에이션 비교 지표로는 PSR을 선택하였다.

2025년 비교 3사의 PSR 밸류에이션은 다음과 같다(동사 PSR 1.8배, 현대오토에버 PSR 0.9배, Qt Group PSR 6.3배). 현대오토에버의 PSR이 낮은 것은 2024년 기준 차량 S/W 사업 부문이 전체 매출 중 20.9%에 불과하고 SI(시스템 인테그레이션, 매출 비중 32.9%)와 ITO(IT 아웃소싱, 매출 비중 46.2%) 사업 부문이 대부분을 차지하는 SI 기업에 가깝기 때문으로 해석된다. 현대오토에버는 현대차그룹 계열사로서, 현대차그룹이라는 캡티브 고객 효과로 인해 실적이 견조하고 이로 인해 밸류에이션 지표는 낮게 나타나고 있다. 한편 현대오토에버는 코스피 종목으로, 코스닥 중소형 주인 동사와 단순 비교하기에는 무리가 있어 투자자는 이를 감안해야 한다.

Qt Group의 경우 동사 대비 PSR 할증을 받고 있는데 이는 글로벌 차량용 S/W 분야에서 오비고 대비 인지도가 높은 점, 큰 규모의 매출액(2024년 기준 2.1억 유로)과 견조한 영업이익률(30.1%)을 시현하고 있는 점 등에 기인하는 것으로 보인다.

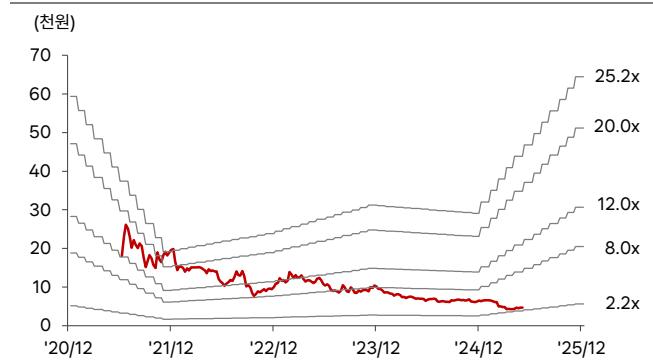
향후 SDV 솔루션 및 서비스 사업, 차량 관리/정비 플랫폼 사업의 전망은 밝다고 보이는데 이는 자율주행 기술 고도화 트렌드로 SDV 서비스 시장 수요가 2027년경부터 급증할 수 있을 전망이고, 촉적되는 차량 데이터를 활용한 다양한 차량 관리 서비스의 수요 성장도 기대되기 때문이다. 따라서 현재 동사의 실적 대비 PSR 밸류에이션은 일견 부담스러워 보일 수 있으나, 관련 산업의 성장성과 실적 개선 강도에 따라 밸류에이션 부담은 향후 빠르게 경감될 수도 있을 것으로 보인다.

#### 동종 업종 밸류에이션

기업명	종가 (원, 유로)	시가 총액 (십억원, 백만유로)	매출액(십억원, 백만유로)		PSR		PBR	
			2024	2025F	2024	2025F	2024	2025F
코스피	2,812	2,241,965	3,720,962	3,003,011	-	0.6	1.0	0.9
코스닥	756	390,712	334,063	114,705	-	1.7	2.8	2.3
<b>오비고</b>	<b>4,565</b>	<b>58</b>	<b>14</b>	<b>32</b>	<b>5.4</b>	<b>1.8</b>	<b>2.3</b>	<b>1.6</b>
현대오토에버	139,800	3,834	3,714	4,094	0.9	0.9	2.2	2.1
Qt Group	56	1,444	209	261	8.2	6.3	9.6	6.2
<b>동종그룹 평균</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.5</b>	<b>3.6</b>	<b>5.9</b>	<b>4.2</b>

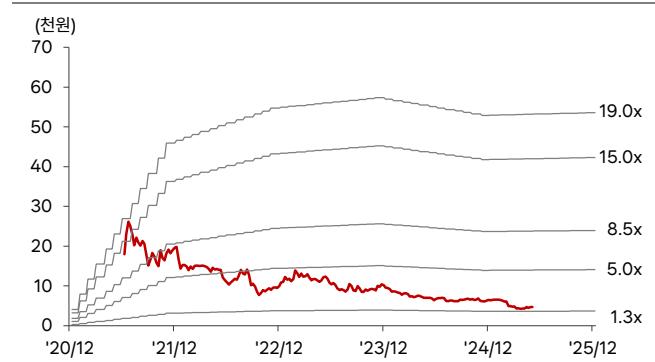
주: 2025년 6월 5일 종가 기준(해외 기업은 2025년 6월 6일 종가 기준), 자료: Quantwise, Refinitiv, 한국IR협의회 기업리서치센터

PSR Band



자료: Quantwise, 한국IR협의회 기업리서치센터

PBR Band



자료: Quantwise, 한국IR협의회 기업리서치센터

 **리스크 요인****트럼프<sup>發</sup> 관세전쟁으로 글로벌 경기 침체 가능성 있는 점은 우려 요인****트럼프 행정부의 관세 정책에 따른**

전기차 등 완성차 수요 둔화

기능성과 이에 따른 차량용

소프트웨어 수요/주문 이연

기능성은 리스크 요인

미국 도널드 트럼프 대통령은 2025년 1월 취임 이후 중국에 대해 강력한 관세 정책을 펼치고 있어 중국의 대미 수출은 감소할 가능성이 높다. 뿐만 아니라 미국이 중국 외 다수 국가들에도 관세 부담을 지운다면, 글로벌 경기 침체의 가능성도 높아질 수밖에 없다. 5/29 미국 상무부 발표에 따르면 1Q25 미국 경제가 트럼프 관세에 따른 수입 급증 여파로 역성장했다. 1분기 미국 국내총생산(GDP) 증감률(잠정치)이 전분기 대비 연율 기준으로 -0.2%로 집계됐다고 밝혔다. 개인소비와 민간지출 증가율이 속보치보다 크게 낮아졌다는 점에서 1분기 미국 경제가 예상보다 빠르게 위축되고 있다는 우려가 재기되고 있다. 미국발 관세 전쟁이 부정적으로 전개 시 향후 글로벌 주요 국가들의 GDP 성장률은 하향 조정될 가능성이 있다.

경기가 침체되면 전기차 등 완성차 수요는 악화될 가능성이 높다. 자동차는 전형적인 경기 소비재인 만큼 소비자는 경기 악화에 대응하여 소비(신차 구매)를 낮출 여지가 크기 때문이다. 이에 따라 완성차 업체들은 설비투자 및 자율주행 관련 연구개발 진행을 늦출 수 있고, 오비고와 같은 차량용 S/W 플랫폼, 서비스 업체 입장에서는 수요/주문이 이연될 리스크가 있다.

## 포괄손익계산서

(억원)	2021	2022	2023	2024	2025F
매출액	77	110	151	144	323
증가율(%)	-36.5	43.7	37.0	-4.3	124.2
매출원가	0	0	0	0	0
매출원가율(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
매출총이익	77	110	151	144	323
매출이익률(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
판매관리비	137	138	156	171	332
판관비율(%)	177.9	125.5	103.3	118.8	102.8
EBITDA	-54	-18	6	-14	7
EBITDA 이익률(%)	-69.9	-16.4	4.0	-9.8	2.2
증가율(%)	적지	적지	흑전	적전	흑전
영업이익	-61	-28	-5	-27	-9
영업이익률(%)	-79.3	-25.6	-3.6	-18.7	-2.7
증가율(%)	적지	적지	적지	적지	적지
영업외손익	2	4	12	13	14
금융수익	2	7	13	13	15
금융비용	2	3	1	1	3
기타영업외손익	1	-0	-0	1	2
종속/관계기업관련손익	0	0	0	0	0
세전계속사업이익	-59	-24	7	-14	5
증가율(%)	적지	적지	흑전	적전	흑전
법인세비용	0	0	3	2	1
계속사업이익	-59	-25	4	-17	4
중단사업이익	0	-2	0	0	0
당기순이익	-59	-26	4	-17	4
당기순이익률(%)	-77.4	-23.7	2.6	-11.6	1.3
증가율(%)	적지	적지	흑전	적전	흑전
자배주주지분 순이익	-60	-25	4	-17	4

## 현금흐름표

(억원)	2021	2022	2023	2024	2025F
영업활동으로인한현금흐름	-50	-12	18	6	-37
당기순이익	-59	-26	4	-17	4
유형자산 상각비	5	6	6	6	8
무형자산 상각비	2	5	5	6	8
외환손익	0	1	0	0	0
운전자본의감소(증가)	-7	-13	-18	-8	-57
기타	9	15	21	19	0
투자활동으로인한현금흐름	-276	-1	-10	-28	64
투자자산의 감소(증가)	-2	0	-12	-5	-2
유형자산의 감소	0	0	0	0	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-1	-4	-4	-2	-7
기타	-273	3	6	-21	73
재무활동으로인한현금흐름	306	63	-8	-4	6
차입금의 증가(감소)	-32	-13	-3	-2	6
사채의증가(감소)	0	0	0	0	0
자본의 증가	358	81	0	0	0
배당금	0	0	0	0	0
기타	-20	-5	-5	-2	0
기타현금흐름	-0	-0	-0	0	0
현금의증가(감소)	-20	50	-0	-26	33
기초현금	28	8	58	58	32
기말현금	8	58	58	32	65

## 재무상태표

(억원)	2021	2022	2023	2024	2025F
유동자산	310	354	354	343	364
현금성자산	8	58	58	32	65
단기투자자산	258	251	240	257	177
매출채권	21	18	18	18	41
재고자산	0	0	0	0	0
기타유동자산	22	27	38	36	80
비유동자산	39	38	56	55	55
유형자산	12	10	18	15	14
무형자산	20	22	20	18	17
투자자산	3	2	14	18	20
기타비유동자산	4	4	4	4	4
자산총계	348	392	410	398	419
유동부채	32	23	20	23	34
단기차입금	0	0	0	0	0
매입채무	0	0	0	0	0
기타유동부채	32	23	20	23	34
비유동부채	39	19	22	23	29
사채	0	0	0	0	0
장기차입금	5	2	0	0	0
기타비유동부채	34	17	22	23	29
부채총계	72	42	42	46	63
자본주주지분	276	350	368	352	356
자본금	57	61	61	63	63
자본잉여금	586	663	665	666	666
자본조정 등	-97	-89	-74	-67	-67
기타포괄이익누계액	-14	-3	-7	-17	-17
이익잉여금	-256	-281	-277	-294	-290
자본총계	276	350	368	352	356

## 주요투자지표

	2021	2022	2023	2024	2025F
P/E(배)	N/A	N/A	317.8	N/A	134.5
P/B(배)	7.9	3.3	3.5	2.3	1.6
P/S(배)	25.0	10.0	8.4	5.4	1.8
EV/EBITDA(배)	N/A	N/A	165.6	N/A	50.3
배당수익률(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
EPS(원)	-596	-219	33	-133	34
BPS(원)	2,414	2,879	3,017	2,784	2,818
SPS(원)	761	946	1,239	1,155	2,558
DPS(원)	0	0	0	0	0
수익성(%)					
ROE	-43.1	-8.1	1.1	-4.6	1.2
ROA	-26.5	-7.0	1.0	-4.1	1.0
ROIC	-109.6	-46.8	-4.1	-42.1	-7.1
안정성(%)					
유동비율	955.9	1,559.2	1,738.9	1,460.0	1,065.6
부채비율	25.9	11.9	11.4	13.2	17.6
순차입금비율	-85.9	-85.0	-76.9	-79.2	-63.5
이자보상배율	-34.4	-53.3	-27.1	-79.8	-24.9
활동성(%)					
총자산회전율	0.3	0.3	0.4	0.4	0.8
매출채권회전율	3.5	5.7	8.4	7.9	10.9
재고자산회전율	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

### 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 투자위험종목의 단계를 거쳐 이루어지게 됩니다.

※관련근거: 시장감시규정 제5조의2, 제5조의3 및 시장감시규정 시행세칙 제3조~제3조의7

종목명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
오비고	X	X	X

### 발간 History

발간일	제목
2025.06.10	오비고-기술력 높은 SDV 솔루션 및 서비스 전문기업
2022.11.23	오비고-커넥티드 카의 등지한 파트너

### 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 입력이나 간접 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 완벽성을 보장하지 않습니다.
- 본 조사자료는 투자 참고 자료로만 활용하시기 바라며, 어떠한 경우에도 투자자의 투자 결과에 대한 법적 책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사자료의 저작재산권은 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.