

KOSDAQ | 자본재

# 삼영엠텍 (054540)

## 조선업, 플랜트 호황이 여실히 반영될 2분기

### 체크포인트

- 삼성중공업 소재사업부에서 분사한 선박엔진 구조재, 플랜트 기자재, 구조물 구조재 전문 기업. 2024년 동사의 선박엔진 구조재 사업 매출액은 YoY +10.3% 증가한 530억원(매출 비중 46%) 추정. 조선업 호황 속 삼영엠텍 고객사인 HD현대중공업은 국내 선박엔진 시장 내 독보적인 점유율을 보유한 만큼 동사의 수혜 강도 돋보일 전망
- 인도항 Pallet Car 수주 매출 인식 및 신규 수주 확보로 플랜트 기자재 사업 매출액은 2024년 447억원(매출 비중 38%)으로 YoY +25.4% 증가 전망. 인도, 중앙아시아 중심으로 철광석 및 광물 투자 프로젝트가 확대되며 플랜트 사업 핵심 제품인 Pallet Car 수주 및 매출 고성장세 지속
- 2Q24F 사상 최대 분기 매출액 달성 전망. 2Q24 매출액은 320억원(+36.2% YoY), 영업이익 18억원(+25.1% YoY) 추정. 2024년 연간 매출액은 1,166억원(+21.8% YoY), 영업이익은 83억원(+39.0% YoY) 전망. 전방산업 호조에 따른 낙수효과가 2024년 실적으로 가시화 기대

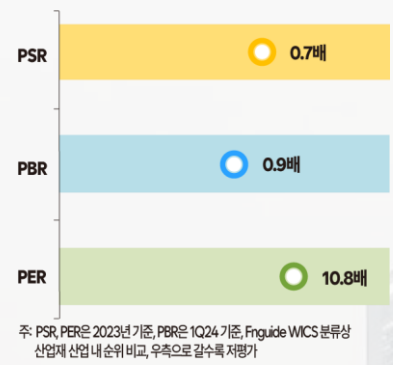
### 주가 및 주요이벤트



### 재무지표



### 밸류에이션 지표



### 조선업 호황으로 선박엔진 구조재 사업 낙수효과 지속

조선업 호황이 지속되는 가운데 동사의 고객사인 HD현대중공업은 국내 선박엔진 시장에서 독보적인 점유율 보유. 삼영엠텍의 수혜 강도는 더욱 확대될 전망. 선박엔진 구조재 사업 주요 제품은 MBS(Main Bearing Support)가 대표적. 동사의 내수용 MBS 매출 대부분 HD현대중공업 엔진기 계사업부로 발생하며 HD현대중공업 엔진 기계 사업부의 MBS는 전량 동사가 단독으로 납품하고 있는 것으로 추정됨. 수출용 MBS는 중국법인을 통해 중국 및 일본 조선사를 중심으로 매출 발생. 2024년 동사의 선박엔진 구조재 사업 매출액은 YoY +10.3% 증가한 530억원 추정

### 인도향 Pallet Car 수주 매출 인식 본격화 + 신규 수주 확보

2024년 이연된 수주잔고 매출 인식 및 신규 플랜트 기자재 수주가 더해지며 연결 기준 플랜트 기자재 사업 연간 매출액은 2023년 356억원에서 2024년 447억원으로 YoY +25.4% 증가할 전망. 매출 성장은 핵심 제품인 Pallet Car(철광석 열처리 공정에 사용되는 운반차) 수주 증가에 기인. 글로벌 광산투자는 팬데믹 이후 축소되었으나 작년부턴 인도, 중앙아시아를 중심으로 철광석 및 광물 투자 프로젝트가 확대되고 있음. 2024년 Pallet Car 매출액은 YoY +139.3% 증가한 140억원 전망

### 2Q24F 사상 최대 분기 매출액 달성 기대

2Q24 매출액은 320억원(+36.2% YoY), 영업이익 18억원(+25.1% YoY) 추정. 2분기 호실적은 플랜트 기자재 사업 핵심 제품인 Pallet Car의 공격적인 매출 성장에 기인. 한편 2분기 영업이익률은 1분기 보다 낮은 수준에 그칠 전망으로 선박엔진 구조재에서 품질충당금 등 일회성 비용 때문. 2024년 연간 매출액은 1,166억원(+21.8% YoY), 영업이익은 83원(+39.0% YoY) 전망. 주요 전방산업 호조에 따른 낙수효과가 2024년 실적으로 가시화될 것으로 기대됨

#### Forecast earnings & Valuation

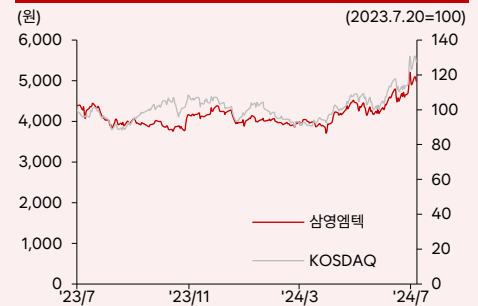
	2020	2021	2022	2023	2024F
매출액(억원)	680	698	907	957	1,166
YoY(%)	-2.6	2.6	29.9	5.6	21.8
영업이익(억원)	9	8	-32	60	83
OP 마진(%)	1.3	1.2	-3.5	6.3	7.1
지배주주순이익(억원)	70	-68	-82	60	61
EPS(원)	540	-513	-633	464	473
YoY(%)	101.0	적전	적지	흑전	1.9
PER(배)	10.2	N/A	N/A	91	111
PSR(배)	1.1	0.8	0.5	0.6	0.6
EV/EBITDA(배)	21.0	18.7	N/A	8.1	7.1
PBR(배)	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9
ROE(%)	9.1	-9.2	-12.3	9.3	8.8
배당수익률(%)	2.7	1.6	1.4	2.4	1.9

자료: 한국IR협회의 기업리서치센터

#### Company Data

현재주가 (7/26)	5,250원
52주 최고가	5,250원
52주 최저가	3,710원
KOSDAQ (7/26)	797.56p
자본금	75억원
시가총액	683억원
액면가	500원
발행주식수	13백만주
일평균 거래량 (60일)	19만주
일평균 거래액 (60일)	9억원
외국인지분율	3.77%
주요주주	전창욱 외 5인 16.21%

#### Price & Relative Performance



#### Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	146	268	261
상대주가	210	331	42.3

#### 참고

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



## 기업 개요

### 산업용 기자재 및 구조재 전문 기업

**2023년 연간 사업부문별 매출액 비중은 플랜트 기자재 37.2%, 선박엔진 구조재 50.2%, 구조물 구조재 12.1%, 풍력 기자재 0.5% 기록**

삼영엠텍은 플랜트 기자재, 구조물 구조재, 선박엔진 구조재 등을 생산하는 기자재/구조재 전문 제조업체이다. 1997년 1월 삼성중공업 소재사업부에서 분사해 설립되었으며 2001년 코스닥 시장에 상장했다. 동사의 사업부문은 플랜트 기자재, 구조물 구조재, 선박엔진 구조재, 풍력 기자재로 구성된다. 2023년 연간 사업부문별 매출액 비중은 플랜트 기자재 37.2%, 선박엔진 구조재 50.2%, 구조물 구조재 12.1%, 풍력 기자재 0.5%를 기록했다. 2023년 연결 매출액에서 수출 비중은 33%, 내수 비중은 67%를 차지했으며, 플랜트 기자재와 풍력 기자재의 수출 기여도가 높은 편이다.

플랜트 기자재 사업은 크게 광산 플랜트, 발전 플랜트로 구분된다. 플랜트 기자재 사업 주요 고객사로는 국내 포스코이앤씨, 두산에너지빌리티, HD현대중공업 등 대형 제철 및 발전 Project 업체 등이 주요 수요처이며, 해외의 경우 독일 METSO, 일본제철, 가와사키제철 등이 대표적이다. 광산 플랜트 사업의 주요 제품은 Pallet Car, Grate Bar, 기타 광산 품으로 구성된다. 이 중 매출 기여도가 높은 제품은 Pallet Car인데, Pallet Car는 철광석 제조업체의 Pelletizing 공정(분쇄된 미분형태의 원료를 Binder와 혼합 후 열처리하여 구형상으로 만드는 공정)에서 원료를 소결로로 운반하는 차량을 의미한다. Grate Bar는 Pallet Car 상판을 구성하는 주요 부품으로 Pallet Car와 같이 매출이 발생하고 있다. 국내에서 삼영엠텍을 제외한 Pallet Car 생산업체는 대부분 사업 규모가 작기 때문에 동사가 실질적으로 국내 Pallet Car 시장을 독과점 하고 있는 것으로 파악된다. 발전 플랜트 사업의 주요 제품은 Valve, Pump, Guide Vane이 대표적이다. Valve, Pump는 발전설비(원자력, 수력, 화력 등) 및 석유화학 플랜트에 사용되는 제품으로 국내외 석유화학 플랜트, 화력/수력 발전소 등으로 공급하고 있다. Guide Vane은 소수력 발전 플랜트에서 수차를 통과하는 물의 유량을 제어하는 Gate를 구성하는 부품으로 국내 및 해외 소수력 발전 플랜트를 중심으로 수주가 발생하고 있다.

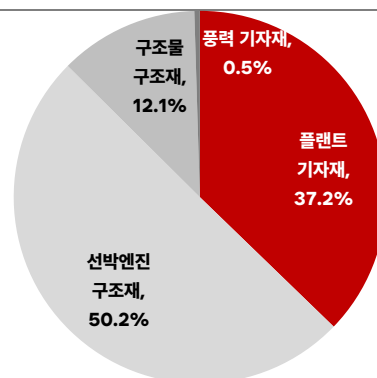
선박엔진 구조재 사업의 대표 제품은 MBS(Main Bearing Support), Chain Wheel, Cylinder Cover이며 선박엔진 구조재 사업 매출액 대부분이 MBS에서 발생하고 있다. MBS는 선박 엔진이나 터보 기계에서 주요 베어링을 지지하고 안정화하는 데 사용되며 안정성, 효율성, 내구성에 높은 영향을 미치는 부품이다. 동사는 글로벌 MBS 시장에서 과반 이상의 높은 점유율을 확보하고 있다. 국내 선박용 대형 디젤엔진 제작업체로는 HD현대중공업과 한화엔진 그리고 STX 중공업이 대표적이는데 이 중 동사는 생산량 대부분 HD현대중공업으로 납품하고 있으며, 중국 자회사를 통해 중국 엔진 업체와 일본으로 공급하고 있다. MBS 국내 경쟁업체는 대창솔루션이 대표적이다.

구조물 구조재 사업은 현수교 구조물 & 교량받침, 건축물 내진보강재로 구성된다. 구조물 구조재는 구조물 설치 및 연결에 사용되며 구조물이 자연적으로 발생하는 외부요인(지진, 바람, 계절적 신축, 강우 등)과 인위적요인(진동, 충격 등)에 견딜 수 있게 하는데 있어서 핵심적 역할을 수행한다. 현수교 구조물 & 교량받침의 주요 제품으로는 Cable Band(주케이블 및 보조케이블의 결합장치 역할 수행), 교량 받침(MRB, Spherical 받침, Mono Rail Shoe)을 보유했다. 건축물 내진보강재로는 SMCB Damper, LRB (Lead Rubber Bearing)등이 대표적으로 지진 충격에 건물을 방어하는 역할을 수행한다. 주요 실적으로는 지하철역 내진 보강 사업 수주, 데이터센터, 대형 산업단지 등 다수의 납품 실적을 보유하고 있다. 특히 LRB의 경우 추후 원자력 발전소 납품 가능성도 기대해볼 만하다.

풍력 기자재 사업의 주요 제품으로는 발전기 로터의 저속회전을 고속회전으로 가속시켜 발전효율을 극대화하는 Gear Box의 핵심 구성 부품인 'Planet Carrier'가 대표적이다. 2009년 Planet Carrier 시제품 개발 이후 양산품을 생산하고 있고 2012년 중국 내 자회사로 생산기술을 이관해 중국 현지에서 제조하고 있다. 매출액의 95% 이상이 중국 풍력발전 업체로 공급되고 있다. 현재 풍력사업 보다 선박, 플랜트 산업 업황이 호황기를 구가하고 있기 때문에 당사는 풍력 기자재 생산 보다 선박엔진 기자재, 플랜트 기자재 주요제품 생산을 중심으로 생산라인을 가동하고 있는 것으로 파악된다.

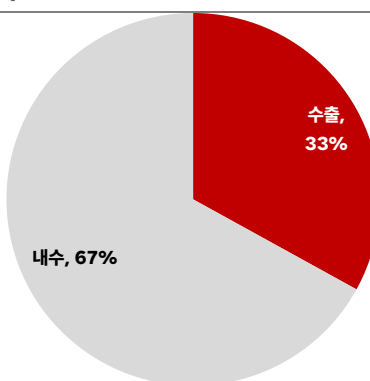
주요 사업장으로 경상남도 함안에서 1,2 공장을 가동 중이며 2006년에는 중국 자회사(대련삼영두산금속제품유한회사) 생산법인을 준공했다. 연결 자회사로는 삼영영농(농산물가공업) 지분율 89.7%, 중국법인 대련삼영두산금속제품유한회사(철강제품제조) 지분율 89.2%를 보유하고 있다. 2024년 1분기말 주주 구성은 최대주주 및 특수관계인 지분율 16.65%, 일반 투자자 지분율 72.76%, 자사주 6.69%, 우리사주 3.90%이다.

#### 2023년 연간 사업별 매출액 비중



자료: 삼영엠텍, 한국IR협의회 기업리서치센터

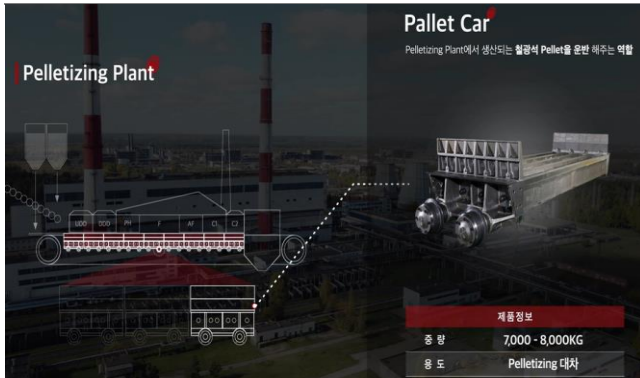
#### 수출, 내수 매출액 비중 (2023년 연간)



자료: 삼영엠텍, 한국IR협의회 기업리서치센터



플랜트 기자재 - 광산플랜트 주요 제품



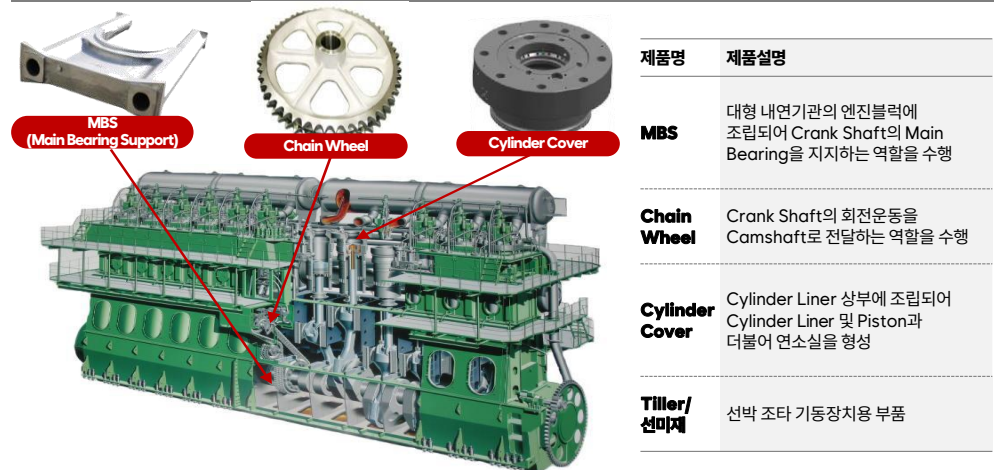
자료: 삼영엔텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

플랜트 기자재 - 발전플랜트 사업 주요 제품



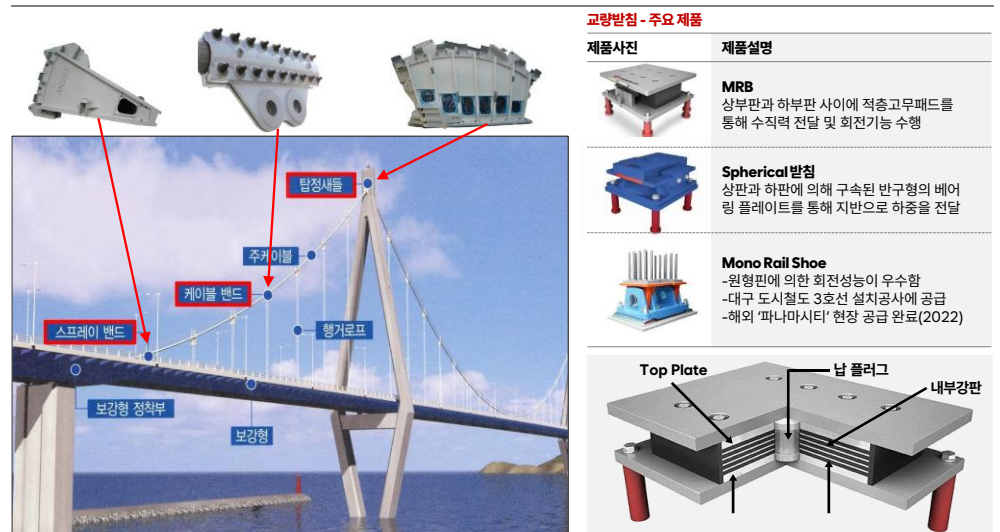
자료: 삼영엔텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

선박엔진 구조재 사업 주요 제품



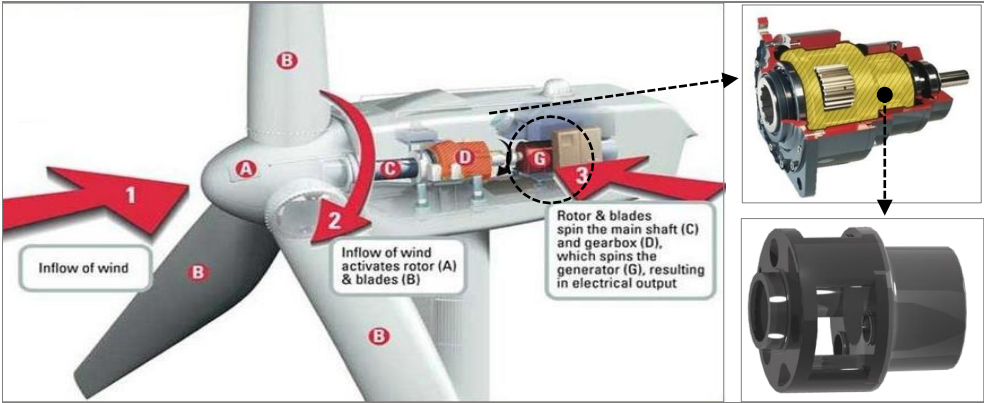
자료: 삼영엔텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

구조물 구조재 사업 주요 제품- 현수교 구조물, 교량받침, 건축물 내진 보강재(LRB)



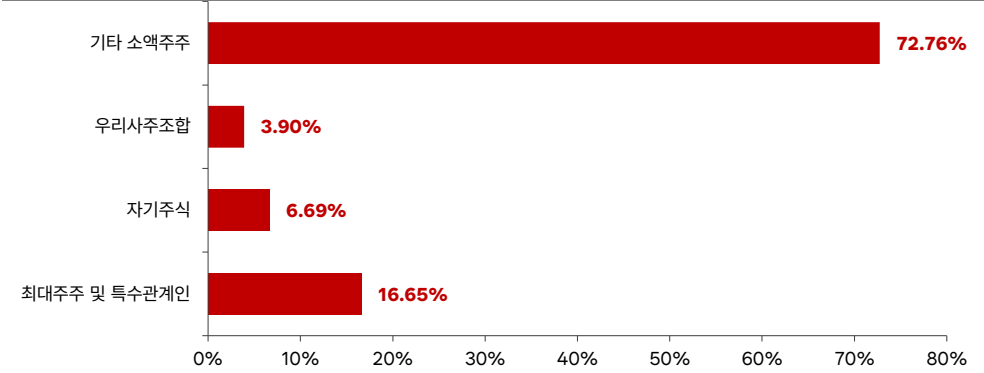
자료: 삼영엔텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

풍력 기저재 사업 주요 제품- Planet Carrier(Gear Box의 핵심 부품)



주: 2012년부터 풍력 기저재 사업은 중국 자회사로 이관하여 운영 중  
자료: 삼영엠텍, 한국IR협의회 기업리서치센터

주주 현황(1Q24말 기준)



자료: 삼영엠텍, 한국IR협의회 기업리서치센터



## 산업 현황

### 선박엔진 산업 동향

통상적으로 선박엔진 공급가격은  
선가의 10~15% 비중 차지.  
글로벌 선박 엔진 시장 규모는  
2020년 105억 4천만 달러에서  
2027년 145억 1천만 달러로  
성장 전망

글로벌 선박 엔진 시장 규모는 2019년 코로나 팬데믹 이후 전세계 공급망 경색 및 락다운 영향으로 축소되었으나, 2021년에 들어오며 백신 보급, 주요 국가들의 경기 부양에 힘 입어 조선업 호황으로 회복하기 시작했다. 또한 추가적으로 탄소 중립 달성을 위한 노후선 교체 수요 및 LNG 선박 수요 증가에 힘입어 조선업은 2023년 호황기를 맞이하기 시작했다. 시장조사기관 FORTUNE BUSINESS INSIGHTS에 의하면 글로벌 선박 엔진 시장 규모는 2020년 105억 4천만 달러에서 2027년 145억 1천만 달러로 성장하며 연평균 성장률 4.7%를 기록할 것으로 전망된다.

선박엔진은 선박의 주요 동력원으로 조선업에서 매우 중요한 역할을 담당한다. 통상적으로 선박엔진 공급가격은 선가의 10~15% 비중을 차지하고 있는 것으로 추정되고 있다. 선박엔진을 구성하는 주요 부품은 크랭크샤프트, 터보차저, 연료 분사 시스템, 엔진 블록, 실린더 라이너, MBS 등으로 구성된다. 동사가 제조하고 있는 MBS는 엔진 회전 부품으로 크랭크샤프트가 안정적으로 회전하도록 지지하며 엔진의 주요 부품들이 안정적이고 정확하게 작동하도록 보호하는 역할을 수행해 엔진의 성능, 수명, 안정성에 높은 영향을 미치는 부품이다.

선박엔진 산업 주요 이슈는 환경  
규제 강화와 연료 전환

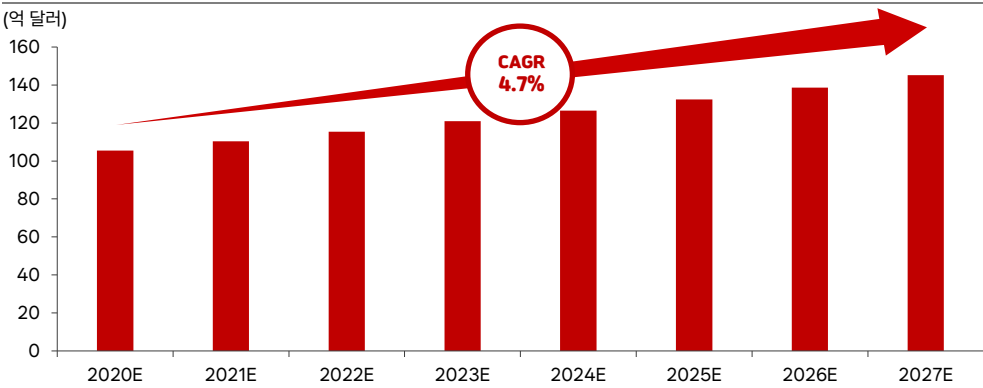
글로벌 선박엔진 주요 제조사는 독일 MAN Energy Solutions, 핀란드 Wärtsilä, 한국 HD현대중공업, 일본 미쓰비시 중공업, 미국 Caterpillar가 대표적이다. 독일 MAN Energy Solutions는 대형 선박엔진에서 경쟁력을 보유했으며 글로벌 선박엔진 시장의 30~40%를 점유하고 있다. 핀란드 Wärtsilä는 시장 점유율 20~30%를 차지하고 있는 것으로 추정된다. HD현대중공업의 경우 중형 엔진 시장에서 강세를 보이며 글로벌 시장 점유율 15% 내외 수준을 차지하고 있는 것으로 추정된다.

선박엔진 산업에 주요 이슈는 환경 규제 강화와 연료 전환이다. 선박엔진 시장은 환경 규제의 강화와 친환경 연료의 도입으로 빠르게 변화하고 있다. 2020년 1월1일부터 IMO 2020황산화물(SOx) 배출 규제가 시행되었는데 이는 대기 중의 황산화물 배출을 줄여 환경 오염을 감소시키기 위한 조치로 선박 연료유의 황 함유량을 기존 3.5%에서 0.5%로 대폭 낮추는 규제이다. 이로 인해 기존의 고유황 연료(HFO)에서 저유황 연료유(VLSFO)로 교체해야 했으나, 저유황 연료유는 비용이 높기 때문에 고유황 연료를 계속 사용하는 대신 탈황 장치인 스크러버 설치 수요가 발생하고 있다. 한편 일부 선박은 액화천연가스(LNG)와 같은 대체 연료를 사용하기 위해 엔진을 교체하거나 업그레이드하기 시작했다.

한편 2023년부터 EEXI(Energy Efficiency Existing Ship Index)와 CII (Carbon Intensity Indicator)가 시행되었는데, EEXI는 기존 선박의 에너지 효율성을 평가하기 위한 지표를 의미한다. EEXI 기준을 충족하기 위해 많은 선박들은 엔진 출력 제한, 엔진 업그레이드, 프로펠러 최적화, 날개 개선 등을 통해 엔진과 추진 시스템을 개선하고 있다. CII는 선박의 탄소 배출 강도를 측정하는 지표로 선박의 연료 소비량과 운항 거리를 기반으로 탄소 배출량을 평가하며, 매년 등급(A부터 E까지)을 매기는 기준으로 작용하고 있다. 선박 소유주는 CII 등급을 개선하기 위해 연료 효율성 개선과 운항 속도 조절, 최적 항로 설정, 공회전 시간 최소화 등 운영 패턴을 변경해 탄소배출 감축 계획을 제출하는 한편 친환경 연료 사용을 적극적으로 추진하고 있다.

친환경 연료는 액화천연가스(LNG), 액화석유가스(LPG), 메탄올, 암모니아, 수소 등이 대표적이다. 친환경 연료 사용이 확대되며 선박엔진 기술도 다양해지고 있는데, 주목받고 있는 선박엔진 기술로는 이중 연료(Dual Fuel) 엔진, 연료전지 시스템, 전기 추진 및 하이브리드 시스템, 스크러버 기술 등이 있다. 현대중공업을 포함한 국내 주요 선박엔진 업체들은 친환경 연료와 고효율 기술에 집중하며 선박 운항의 경제성과 효율성 개선을 위해 다양한 엔진 기술을 개발하고 있다. 대표적으로 LNG와 디젤을 모두 사용할 수 있는 LNG 이중 연료 엔진, 전기 추진 시스템(배터리)과 디젤 엔진을 결합한 하이브리드 추진 시스템, 연소 시 이산화탄소를 배출하지 않는 암모니아 연료 엔진, 메탄올 연료 엔진, 수소를 연료로 사용해 전기를 생산하는 연료전지 시스템 등이 있다.

글로벌 선박엔진 시장 규모 추이 및 전망



자료: FORTUNE BUSINESS INSIGHTS, 한국IR협회의 기업리서치센터

선박엔진 주요 부품

구분	성능
엔진 블록 (Engine Block)	엔진의 주요 구조물로, 실린더와 각종 기계 부품들을 지지
크랭크 샤프트 (Crank Shaft)	피스톤의 직선 운동을 회전 운동으로 변환
커넥팅 로드 (Connecting Rod)	피스톤과 크랭크 샤프트를 연결
피스톤 (Piston)	연료의 폭발로 발생한 에너지를 크랭크 샤프트에 전달
실린더 헤드 (Cylinder Head)	실린더의 윗부분을 덮고, 밸브 메커니즘을 포함
밸브 (Valve)	공기와 연료의 흡입 및 배기 가스를 제어
터보차저 (Turbocharger)	엔진의 성능을 높이기 위해 사용되는 장치. 배기가스를 이용해 공기를 압축하여 실린더로 전달
연료 분사 장치 (Fuel Injection System)	연료를 실린더 내에 분사하여 연소를 촉진
윤활 시스템 (Lubrication System)	엔진 내부 부품들이 원활하게 움직이도록 윤활유를 공급
냉각 시스템 (Cooling System)	엔진을 적절한 온도로 유지하기 위해 냉각수를 순환시킴
MBS (Main Bearing Support)	크랭크 샤프트를 지지하여 안정적으로 회전할 수 있도록 함

자료: 업계자료, 한국IR협회의 기업리서치센터



친환경 연료에 따른 엔진 기술 변화

구분	성능
LNG 엔진	LNG를 사용하기 위해서는 엔진을 이중 연료(Dual Fuel) 엔진으로 개조하거나 신규 LNG 엔진 도입이 필요. 이중 연료 엔진은 LNG와 디젤을 모두 사용할 수 있도록 설계됨 연소 과정에서 발생하는 메탄 슬립(methane slip)을 줄이기 위한 기술이 개발 중
LPG 엔진	기존의 디젤 엔진을 개조하여 LPG를 사용할 수 있게 함. 이는 연료 탱크와 연료 시스템을 개조하여 LPG를 안전하게 사용할 수 있도록 함
메탄올 엔진	메탄올은 기존 디젤 엔진을 약간의 개조를 통해 사용이 가능. 연료 분사 시스템과 연소실의 변경이 필요
암모니아 엔진	암모니아는 독성 문제로 인해 안전한 연료 공급 및 연소 기술이 필요. 암모니아를 연소시키기 위해 새로운 촉매 및 연소 기술이 개발되고 있음
수소 엔진	수소를 연료로 사용하는 연료전지 엔진이 주목받고 있음. 연료전지는 전기 추진 시스템과 결합하여 높은 효율성과 무배출을 제공함 수소의 고압 저장 및 배급 시스템이 필수적

자료: 업계자료, 한국R협의회 기업리서치센터

신규로 주목받는 선박엔진 기술

구분	성능
이중 연료(Dual Fuel) 엔진	이중 연료 엔진은 LNG와 디젤을 모두 사용할 수 있도록 설계되어 유연한 연료 선택이 가능. 이는 연료비 절감과 환경 규제 준수에 도움이 됨
연료전지 시스템	수소 연료전지를 사용한 전기 추진 시스템은 높은 효율성과 무배출을 제공. 특히 소형 선박과 연안 운송용 선박에서 주목받고 있음
전기 추진 및 하이브리드 시스템	배터리와 디젤 엔진을 결합한 하이브리드 시스템은 연료 효율성을 높이고 배출가스를 줄이는 데 효과적. 충전 인프라가 발전함에 따라 더 많은 선박에 적용되고 있음
스크러버 기술	배출가스를 처리하여 SOx, NOx 및 미세먼지를 제거하는 스크러버 기술이 발전하고 있음. 이는 기존 선박이 환경 규제를 준수할 수 있도록 도움
디지털화 및 스마트 유지보수 시스템	엔진의 실시간 상태 모니터링과 예측 유지보수 시스템을 도입. 엔진의 효율성을 극대화하고 유지보수 비용 절감이 가능함

자료: 업계자료, 한국R협의회 기업리서치센터



## 투자포인트

### 1 조선업 호황으로 선박엔진 구조재 사업 낙수효과 지속

**2024년 선박엔진 구조재 사업  
매출액 530억원 추정. 올해 MBS  
매출액은 최근 10년간 역대 최대  
실적을 달성할 것으로 전망**

국내 조선업이 선박 수주 호황을 구가하며 선박엔진 구조재 사업을 영위하는 동사의 수혜도 지속되고 있다. 조선업 호황이 지속되는 가운데 동사의 고객사인 HD현대중공업은 국내 선박엔진 시장에서 독보적인 점유율을 확보하고 있어, 삼영엠텍의 수혜 강도는 더욱 확대되고 있다. 2024년 동사의 선박엔진 구조재 사업 매출액은 전년 대비 +10.3% 증가한 530억원을 추정하며 올해 MBS 매출액은 최근 10년간 역대 최대 실적을 달성할 것으로 전망된다.

선박엔진 구조재 사업 주요 제품은 MBS(Main Bearing Support)가 대표적이다. MBS는 선박 및 발전용 대형 내연기관의 엔진블럭에 조립되어 Crank Shaft의 Main Bearing을 지지하는 역할을 수행하며, 디젤 엔진에서부터 사용되기 시작해 현재는 연료에 상관없이 선박엔진에 적용되는 필수 부품이다. 동사의 MBS는 선박용 엔진 제조사를 통해 선박 제조업체로 공급된다. 국내 주요 선박 엔진 제조업체는 HD현대중공업, 한화엔진, STX중공업 등이 대표적이며, 선박 제조사로는 HD한국조선해양, HD현대미포, 한화오션, 삼성중공업 등이 있다. 동사의 내수용 MBS 매출 대부분 HD현대중공업 엔진기계사업부로 발생하고 있으며, 수출의 경우 중국법인을 통해 중국 및 일본 조선업체들을 중심으로 매출이 발생하고 있는 것으로 추정된다.

선박엔진 사업은 2020년 4분기 이후 코로나 팬데믹 완화에 따른 해운 운임 개선 기대감으로 신조 발주가 증가세가 본격화되며 업황 회복이 시작되었다. 한편 국제해사기구(IMO)는 2023년부터 해양 환경 보호를 위해 도입한 규제인 EEXI(Energy Efficiency Existing Ship Index, 선박 에너지 효율 지수), CII(Carbon Intensity Indicator, 탄소 집약도 지표)를 강화했기 때문에 글로벌 대형 선주사들은 친환경 선대 개편을 추진했다. 이에 따라 또한 친환경 대체연료 엔진 수요가 더해지고 있는데 삼영엠텍의 핵심 고객사인 HD현대중공업은 선제적으로 친환경 엔진 개발을 통해 시장을 선도해 나가고 있는 것으로 판단된다.

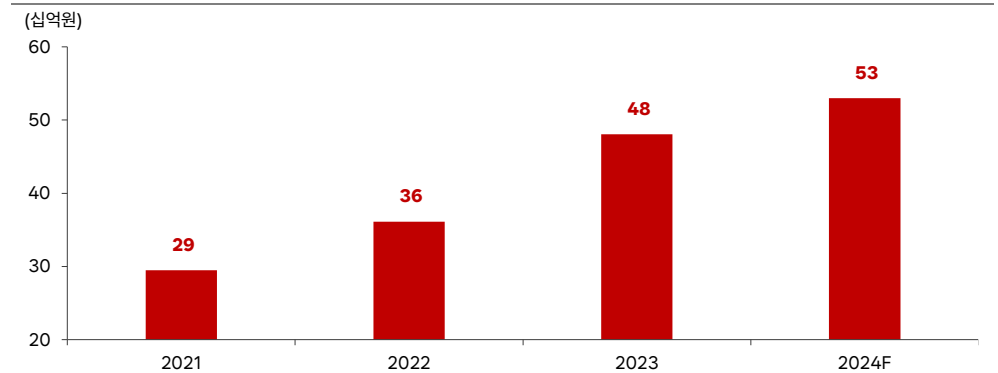
국내 주요 선박엔진 제조사인 HD현대중공업, 한화엔진, STX중공업의 엔진 관련 사업부의 합산 매출액은 2022년 2조 6,550억원에서 2023년 3조 8,086억원으로 YoY +43.5% 증가했는데, 이 중 HD현대중공업 매출액은 3사 합산 매출액의 71.2%를 차지하며 독보적인 시장 점유율을 확보하고 있다. 2024년 1분기의 경우 선박엔진 3사의 엔진사업 합산 매출액은 전년 동기 대비 +73.6% 증가했으며 동사의 고객사인 HD현대중공업의 엔진 기계 매출액은 전년 동기 대비 +80.9% 증가하며 가파른 성장세를 이어가고 있다. HD현대중공업 엔진 기계 사업부의 MBS는 전량 동사가 단독으로 납품 중이다.

## 삼영엠텍 선박부품 제품군

엔진			기타			
						
<b>Cylinder Cover</b> •재질 HBC-03 •중량 1,500kg ~ 4,000kg •용도 Marine Engine	<b>Main Bearing Support</b> •재질 S18F •중량 200kg ~ 12,000kg •용도 Marine Engine	<b>Chain Wheel</b> •재질 SC480 •중량 500kg ~ 3,000kg •용도 Marine Engine	<b>Cable Lifter</b> •재질 SCW550 •중량 500kg ~ 13,000kg •용도 Marine	<b>Tiller</b> •재질 SC480 •중량 2,000kg ~ 13,000kg •용도 Marine	<b>Propeller Boss</b> •재질 SCW480 •중량 8,000kg ~ 13,000kg •용도 선미재부품	<b>Rudder Casting</b> •재질 SCW480 •중량 2,000kg ~ 10,000kg •용도 선미재부품

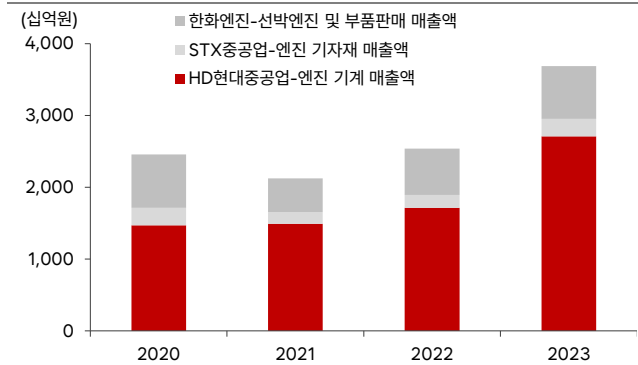
자료: 삼영엠텍, 한국IR협의회 기업리서치센터

## 삼영엠텍 선박엔진 구조재 사업 매출액 추이 및 전망



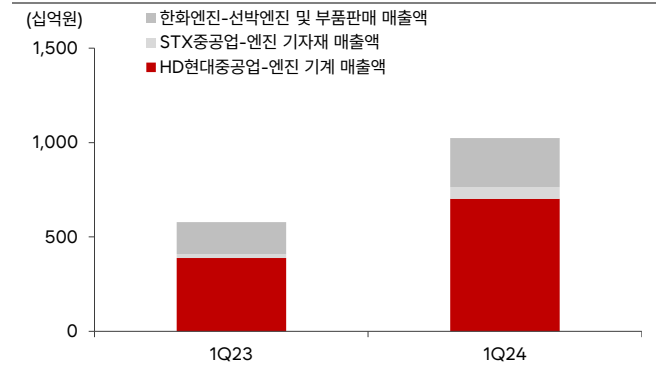
자료: 삼영엠텍, 한국IR협의회 기업리서치센터

## 국내 주요 선박 엔진 제조업체의 엔진 관련 매출액 추이



자료: DART, 한국IR협의회 기업리서치센터

## 1Q23, 1Q24 국내 주요 선박 엔진 제조업체 매출액 비교



자료: DART, 한국IR협의회 기업리서치센터

삼영엔텍의 Pallet Car는 철광석  
열처리 공정에 사용되는 운반차로  
국내에서 실질적으로 독점으로  
생산되고 있음

**2024년 연간 Pallet Car  
매출액은 전년 대비 +139%  
증가한 140억원 전망. Pallet Car  
중심의 매출 성장으로 연결 기준  
플랜트 기자재 사업 매출액은  
2024년 447억원(+25.4%  
YoY) 전망**

## 플랜트 기자재: 인도향 Pallet Car 수주 매출 인식 본격화 + 신규 수주 확보

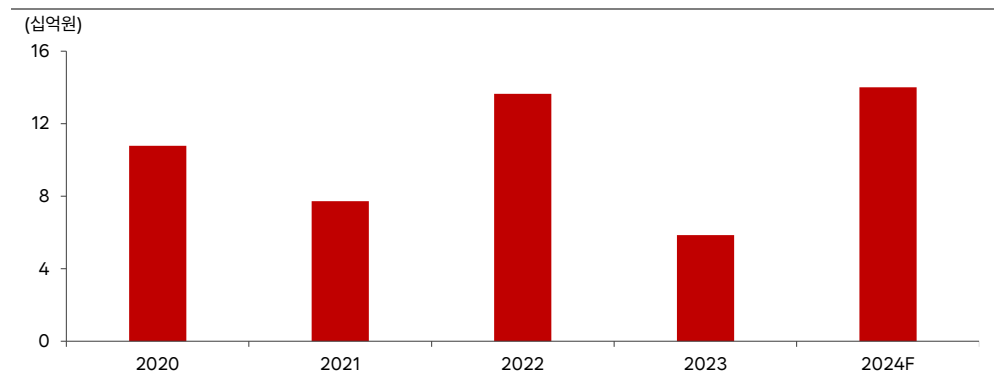
플랜트 기자재 사업을 구성하는 광산 플랜트 연간 매출액은 별도 기준 2021년 167억원, 2022년 158억원을 기록하며  
연결 전체 매출액 대비 20% 내외 비중을 차지했으나 2023년 확보한 수주 물량 납품 지연으로 연간 매출액은 70억  
원에 그쳤다. 2024년의 경우 지연된 수주잔고 매출 인식 및 신규 플랜트 기자재 수주가 더해지며 별도 광산 플랜트 연  
간 매출액은 전년도의 2배 이상 수준으로 확대될 것으로 전망된다.

2024년 광산 플랜트 중심의 가파른 매출 성장 덕분에 플랜트 기자재 사업 부문은 올해 역대 최대 실적을 달성할 수  
있을 것으로 판단된다. 연결 기준 플랜트 기자재 사업 연간 매출액은 2021년 267억원, 2022년 351억원, 2023년  
356억원을 기록했으나 2024년에는 447억원을 달성하며 전년 대비 +25.4% 증가할 것으로 기대된다.

광산 플랜트 매출 성장은 핵심 제품인 Pallet Car 수주 증가에 기인한다. 코로나 팬데믹으로 글로벌 광산업체들은 투자  
를 축소했으나, 작년부터 중국/인도/중남아시아 국가들을 중심으로 철광석 및 광물 투자 프로젝트가 본격적으로 확대  
되고 있기 때문이다. 삼영엔텍의 Pallet Car는 철광석 열처리 공정에 사용되는 운반차로 국내에서 실질적으로 독점으  
로 생산되고 있으며 인도 및 중남아시아에서 브랜드 인지도와 제품력이 상승하고 있다.

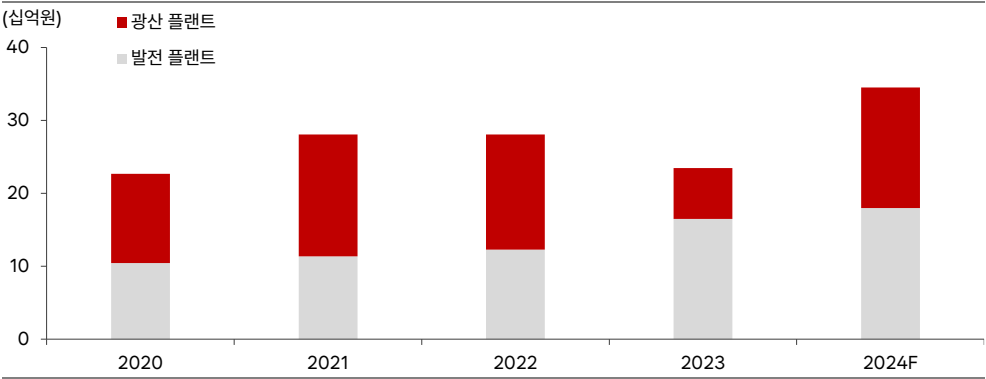
동사는 2022년 12월말 ENTER ENGINEERING(석유, 가스 플랜트 건설)과 우즈베키스탄향 103억원 규모의 PALLET  
CAR 수주에 이어 2023년 9월 LMEL(광산 개발 및 철강 제조)과 인도향 119억원 규모의 PALLET CAR 공급 계약을  
체결했다. LMEL과 체결한 119억원 규모의 수주 물량의 대부분이 올해 상반기 매출액으로 인식될 가능성이 높으며, 이  
중 70억원 이상이 2분기 PALLET CAR 매출액으로 반영될 것으로 추정된다. 또한 동사는 2024년 6월말 LMEL과 인  
도향 PALLET CAR 공급 계약 118억원을 추가로 체결했다. 해당 수주는 2024년 하반기부터 2025년 상반기까지 인  
식될 예정이다. 2024년 연간 PALLET CAR 매출액은 전년 대비 +139% 증가한 140억원을 전망한다.

별도 기준 Pallet Car 매출액 추이 및 전망



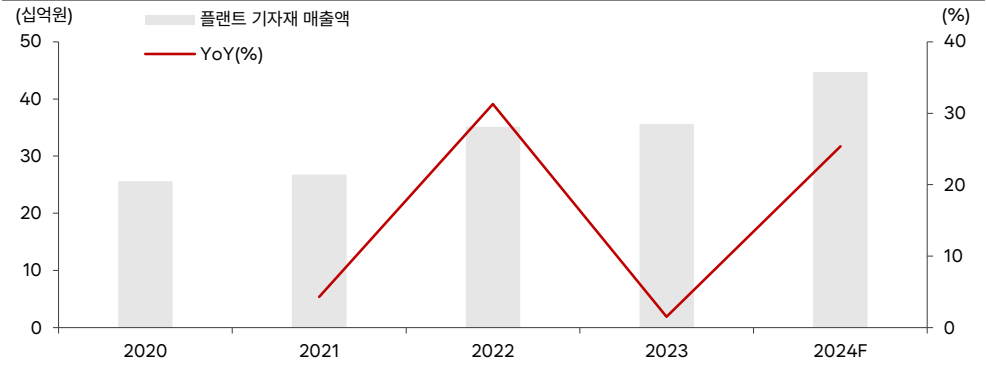
자료: 삼영엔텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

별도 기준 광산 플랜트, 발전 플랜트 매출액 추이 및 전망



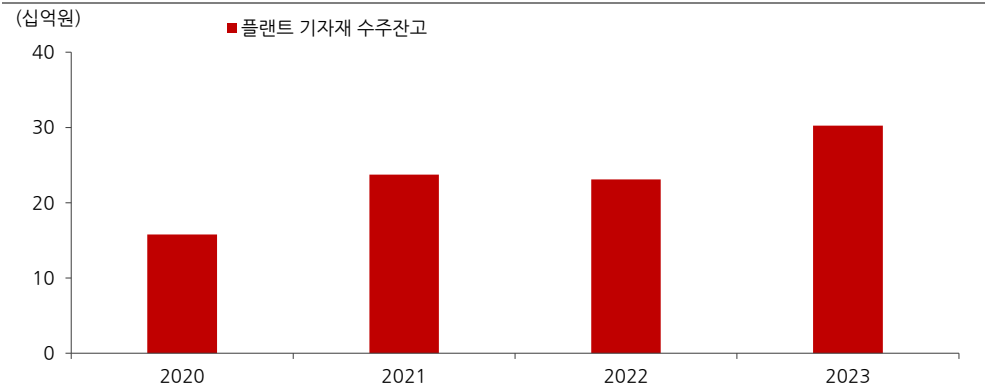
자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

연결 기준 플랜트 기자재 사업 매출액 및 YoY 증감률 추이



자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

플랜트 기자재 수주잔고 추이



자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

주요 Pallet Car 공급 계약 공시 내용

(단위: 십억원)

계약 상대방	주요 사업	계약금액	공급 지역	계약 기간	
LMEL	광산 개발 및 철강 제조	11.8	인도	2024-06-27	2025-06-30
LMEL	광산 개발 및 철강 제조	11.9	인도	2023-09-15	2024-09-30
ENTER ENGINEERING PTE	석유 및 가스 산업 건설	10.3	우즈베키스탄	2022-12-13	2024-10-31

자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터





## 실적 추이 및 전망

### 2023년 영업이익의 흑자전환 성공

**2023년 연간 영업이익률  
6.3%로 흑자전환 성공**

2023년 연간 실적은 매출액 957억원(+5.6% YoY), 영업이익 60억원(흑전 YoY)을 기록했다. 사업부문별 매출액은 플랜트 기자재 356억원(+1.5% YoY), 선박엔진 구조재 481억원(+33.1% YoY), 구조물 기자재 116억원(-37.4% YoY), 풍력 기자재 5억원(-52.6% YoY)을 기록했다. 2023년 조선업이 호황기에 진입하며 동사의 선박엔진 구조재 수주 확대 수혜가 돋보였다. 선박엔진 구조재 매출액의 고성장세는 전체 외형성장으로 이어졌다.

2023년 연간 영업이익률은 6.3%로 흑자전환에 성공했다. 2022년의 경우 중국 자회사의 손상차손 및 총당금이 계상되며 영업적자를 기록했으나, 2023년에는 매출원가율 개선과 효율적인 비용관리 덕분에 수익성 개선이 돋보였다.

### 2Q24F 사상 최대 분기 매출액 달성 기대

**2024년 연간 매출액  
1,166억원(+21.8% YoY),  
영업이익은 83원(+39.0% YoY)  
전망**

2023년 1분기 실적은 매출액 265억원(+26.4% YoY), 영업이익 27억원(+24.7% YoY)을 기록했다. 사업부문별 매출액은 플랜트 기자재 68억원(-10.0% YoY), 선박엔진 구조재 134억원(+7.5% YoY), 구조물 기자재 63억원(+577.2% YoY)을 기록했다. 선박엔진 구조재 사업의 견조한 성장세와 함께 구조물 기자재 사업의 가파른 매출 성장이 돋보였다. 2023년 수주 계약을 체결한 경부고속철도 내진 성능 보강 공사 프로젝트 시행이 올해로 지연되었고, 1Q24부터 본격적으로 교량받침 등 구조물 기자재 수주가 매출로 반영되고 있다. 1Q24 연결 영업이익률은 10.2%(+6.4%p YoY)를 기록했다. 수익성 호조는 1) 원자재 가격 안정화, 2) 1분기 중 일본항 밸브류 등 이익률 높은 제품 매출 인식이 집중되었기 때문이다.

2Q24는 역대 최대 분기 매출액을 시현할 전망이다. 2Q24 매출액은 320억원(+36.2% YoY), 영업이익 18억원(+25.1% YoY)을 추정한다. 2분기 호실적은 플랜트 기자재 사업 핵심 제품인 Pallet Car의 공격적인 매출 성장에 기인한다. 2023년 연간 Pallet Car 매출액은 5.9억원으로 추정된다. 동사는 2022년 중 Enter Engineering과 우즈베키스탄으로 공급되는 Pallet Car 수주 계약(100억원 규모)을 체결했는데, 해당 물량의 상당 부분이 2024년 2분기 매출액으로 인식될 것으로 판단된다. 한편 2분기 영업이익률은 1분기 보다 낮은 수준에 그칠 전망이다. 선박엔진 구조재 사업에서 품질충당금 등 일회성 비용이 발생해 2분기 수익성은 QoQ, YoY 대비 하락할 것으로 예상된다.

2024년 연간 매출액은 1,166억원(+21.8% YoY), 영업이익은 83원(+39.0% YoY)을 전망한다. 2024년 가파른 외형 성장은 1) 플랜트 기자재 사업에서 인도 등 해외 프로젝트 수주 매출 인식 및 신규 프로젝트 확보, 2) 고객사의 LNG 등 친환경 선박 발주량 증가에 따른 선박엔진 구조재 사업 수혜, 3) 구조물 사업에서 국내 신규 프로젝트 진행으로 교량받침 등 구조물 구조재 납품 개시 덕분이다. 2024년 사업부문별 연간 매출액은 플랜트 기자재 447억원(+25.4% YoY), 선박엔진 구조재 530억원(+10.3% YoY), 구조물 기자재 185억원(+59.8% YoY), 풍력 기자재 4억원(-12.2% YoY)을 추정한다. 주요 전방산업 호조에 따른 낙수효과가 2024년 실적으로 가시화될 것으로 기대된다.

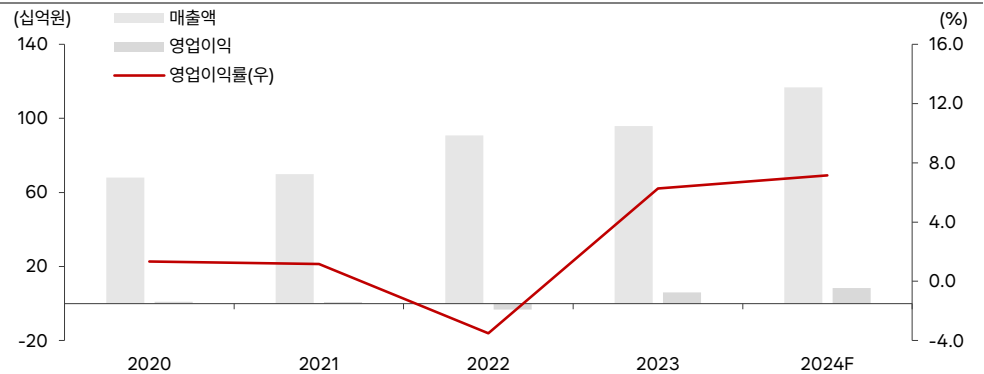
## 연간 실적 테이블

(단위: 십억원, %)

구분	2020	2021	2022	2023	2024F
매출액	68.0	69.8	90.7	95.7	116.6
플랜트 기자재	25.6	26.7	35.1	35.6	44.7
선박엔진 구조재	29.5	29.5	36.1	48.1	53.0
구조물 구조재	12.5	12.8	18.5	11.6	18.5
풍력 기자재	0.4	0.8	1.0	0.5	0.4
영업이익	0.9	0.8	-3.2	6.0	8.3
영업이익률	1.3	1.2	-3.5	6.3	7.1
지배주주순이익	7.0	-6.8	-8.2	6.0	5.9
지배주주순이익률	10.3	-9.7	-9.1	6.3	5.1
YoY 증감률					
매출액	-2.6	2.6	29.9	5.6	21.8
플랜트 기자재	-	4.3	8.5	12.3	7.2
선박엔진 구조재	-	-0.1	13.9	-3.0	7.3
구조물 구조재	-	2.5	-38.5	-17.6	-12.9
풍력 기자재	-	112.1	17.9	-9.9	4.8
영업이익	-71.2	-9.1	적전	흑전	39.0
지배주주순이익	101.0	적전	적지	흑전	-2.2

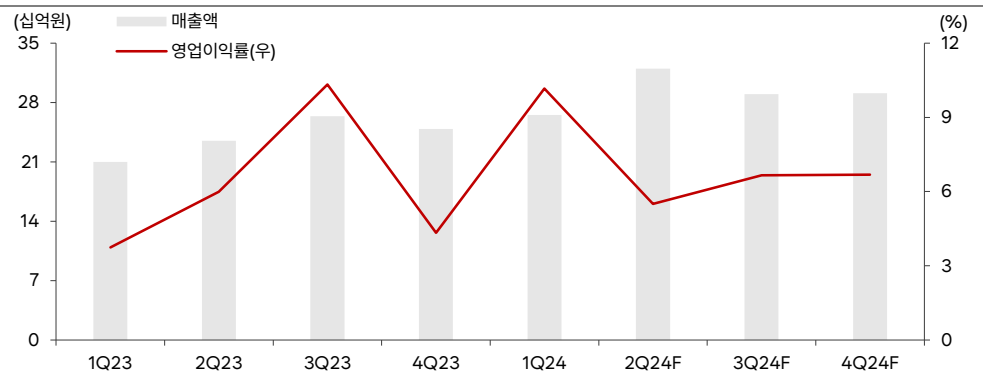
자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

## 연간 매출액, 영업이익, 영업이익률 추이 및 전망



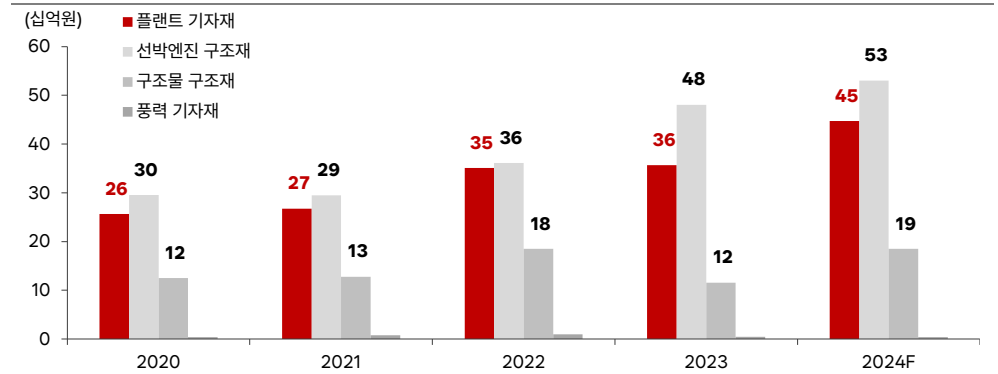
자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

## 분기별 매출액, 영업이익률 전망(1Q23~4Q24F)



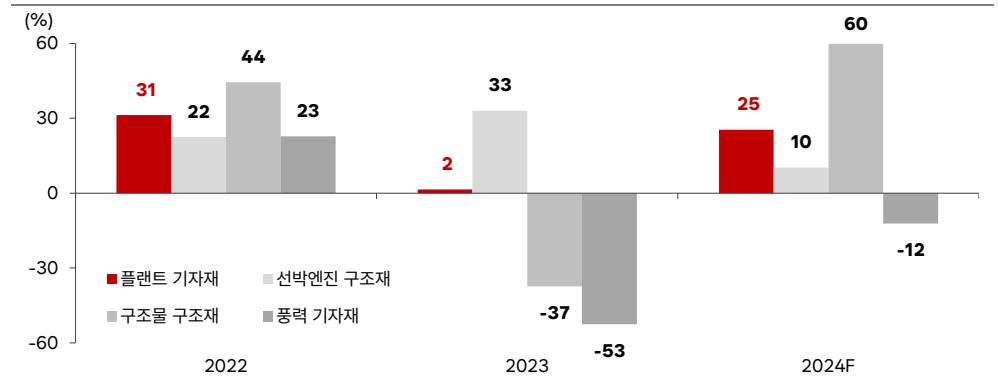
자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

연간 사업부문별 매출액 추이 및 전망



자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

연간 사업부문별 매출액 YoY 증감율



자료: 삼영엠텍, 한국IR협회의 기업리서치센터

## Valuation

### 현재 주가는 2024F PER 11.1배, PBR 0.9배

#### 2분기 실적은 사상 최대 분기

#### 매출액 달성 전망.

#### 기업가치 상승 기대

삼영엠텍의 현재 주가는 2024년 추정치 기준 PER 11.1배, PBR 0.9배에서 거래되고 있다. 코스닥 지수의 경우 2024F PER 23.5배, 2024F PBR 2.3배, 자본재 업종은 2024F PER 13.7배, 2024F PBR 1.0배에서 거래되고 있다. 삼영엠텍은 견조한 수주 모멘텀과 안정적인 외형 성장세에도 장기간 추세적인 주가 상승세를 지속하기 보다 상승, 하락을 반복하며 주가 변동성이 확대되었다.

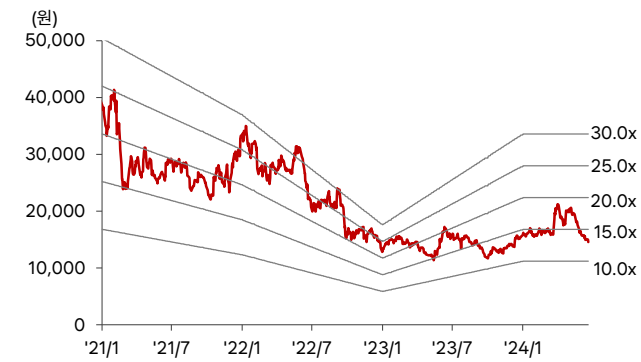
2020년, 2021년 삼영엠텍은 전방산업 부진에도 양호한 외형 실적을 기록했으나 수익성은 부진한 흐름을 기록했다. 2021년 팬데믹 및 러시아-우크라이나 전쟁 여파로 주요 원재료인 고철 가격이 큰 폭으로 상승해 원가 부담이 확대되며 동사의 수익성은 BEP 수준에 그쳤다. 2022년의 경우 조선업이 호황기로 돌입하기 시작하며 동사는 전년 대비 30% 이상의 가파른 외형성장을 달성했으나, 총당금 인식 및 중국법인 손상차손 반영으로 영업적자를 기록하며 주가는 변동성이 확대되었다. 한편 2023년은 수주 증가에 따른 실적 수혜 기대감이 형성되었으나, 수주물량의 매출 인식 지연으로 동사의 실적은 시장 기대치를 하회하며 주가는 박스권에서 등락을 반복했다.

2024년에는 추세적인 기업가치 회복 흐름을 기대한다. 올해 전방산업 호황에 따른 낙수효과 뿐만 아니라 2023년 납품 지연되었던 수주 물량이 순차적으로 매출로 인식될 예정이며, 수년간 주가 변동성 확대 주요인이었던 영업이익률도 양호한 흐름을 기록할 것으로 전망하기 때문이다. 2024년 2분기 실적은 사상 최대 분기 매출액을 달성할 것으로 추정되며, 올해 연간 연간 매출액, 영업이익률 모두 최근 10년 내 최대치를 기록할 전망이다.

#### 삼영엠텍 주가 추이

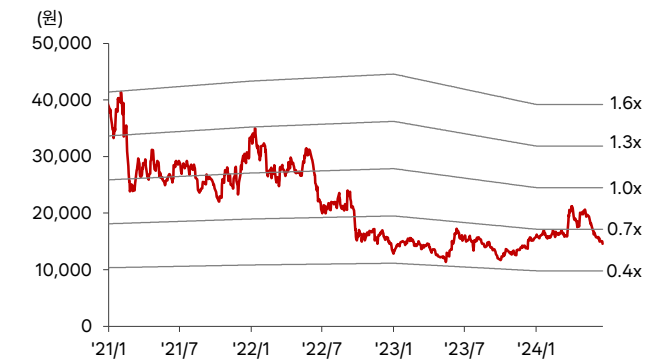


12MF PER Band



자료: Quantwise, 한국IR협회의 기업리서치센터

12MF PBR Band



자료: Quantwise, 한국IR협회의 기업리서치센터





## 리스크 요인

삼영엠텍은 주조업체 특성상 주요 원재료에 해당되는 고철 가격에 따라 수익성 변동이 큰 편이다. 현재 고철 가격은 하향 안정화된 상태에서 유지되고 있으나 향후 지정학적 리스크 등 발생 시 고철 가격 상승에 의해 원가 상승 및 보수적인 생산라인 가동에 따른 실적 변동성이 확대될 수 있다.

한편 당사는 전방산업 업황에 따른 실적 변동성이 크다. 사업 다각화를 위해 풍력 기자재로 사업 영역을 다변화했으나, 풍력 기자재 사업 매출액 비중은 1% 미만에 불과하다. 현재 플랜트, 조선업황 덕분에 양호한 실적을 기록하고 있으나 향후 전방산업 업황이 다운사이클로 접어들 경우 실적 부진이 불가피할 것으로 전망된다.

포괄손익계산서

(억원)	2020	2021	2022	2023	2024F
매출액	680	698	907	957	1,166
증가율(%)	-2.6	2.6	29.9	5.6	21.8
매출원가	573	615	801	799	948
매출원가율(%)	84.3	88.1	88.3	83.5	81.3
매출총이익	107	83	106	158	218
매출이익률(%)	15.8	12.0	11.7	16.5	18.7
판매관리비	98	75	137	98	135
판매비율(%)	14.4	10.7	15.1	10.2	11.6
EBITDA	32	32	-14	74	99
EBITDA 이익률(%)	4.7	4.6	-1.6	7.7	8.5
증가율(%)	-42.4	-1.0	적전	흑전	35.0
영업이익	9	8	-32	60	83
영업이익률(%)	1.3	1.2	-3.5	6.3	7.1
증가율(%)	-71.2	-9.1	적전	흑전	39.0
영업외손익	71	-88	-74	5	-7
금융수익	78	21	20	25	23
금융비용	16	26	56	27	35
기타영업외손익	9	-84	-38	7	5
총속/관계기업관련손익	0	0	0	0	0
세전계속사업이익	80	-80	-106	65	76
증가율(%)	122.1	적전	적지	흑전	17.7
법인세비용	10	-3	-19	3	13
계속사업이익	70	-77	-87	62	63
중단사업이익	0	0	0	0	0
당기순이익	70	-77	-87	62	63
당기순이익률(%)	10.3	-11.1	-9.6	6.5	5.4
증가율(%)	98.8	적전	적지	흑전	1.9
지배주주지분 순이익	70	-68	-82	60	61

현금흐름표

(억원)	2020	2021	2022	2023	2024F
영업활동으로인한현금흐름	82	-39	26	34	81
당기순이익	70	-77	-87	62	63
유형자산 상각비	23	24	17	13	16
무형자산 상각비	0	0	0	0	0
외환손익	1	1	6	1	0
운전자본의감소(증가)	20	-92	4	-48	2
기타	-32	105	86	6	0
투자활동으로인한현금흐름	-35	14	3	-89	-39
투자자산의 감소(증가)	27	-11	-44	-49	-17
유형자산의 감소	0	0	1	0	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-11	-11	-27	-20	-20
기타	-51	36	73	-20	-2
재무활동으로인한현금흐름	-121	26	-23	11	-72
차입금의 증가(감소)	-82	75	-13	18	-60
사채의증가(감소)	49	-0	0	0	0
자본의 증가	0	0	0	0	0
배당금	-12	-17	-8	-6	-12
기타	-76	-32	-2	-1	0
기타현금흐름	0	1	-1	-0	31
현금의증가(감소)	-74	2	4	-45	2
기초현금	155	81	83	88	43
기말현금	81	83	88	43	45

재무상태표

(억원)	2020	2021	2022	2023	2024F
유동자산	583	661	619	675	718
현금성자산	81	83	88	43	46
단기투자자산	219	188	164	198	168
매출채권	74	122	118	132	146
재고자산	191	248	234	270	333
기타유동자산	17	19	16	31	25
비유동자산	533	443	394	441	463
유형자산	371	282	254	261	266
무형자산	11	3	5	5	5
투자자산	126	128	89	124	141
기타비유동자산	25	30	46	51	51
자산총계	1,116	1,104	1,013	1,116	1,181
유동부채	313	353	369	423	428
단기차입금	184	248	238	272	212
매입채무	43	60	56	61	85
기타유동부채	86	45	75	90	131
비유동부채	19	20	10	10	17
사채	0	0	0	0	0
장기차입금	6	15	5	5	5
기타비유동부채	13	5	5	5	12
부채총계	332	373	379	432	445
지배주주지분	761	715	624	671	721
자본금	68	75	75	75	75
자본잉여금	143	185	185	185	185
자본조정 등	-49	-11	-11	-11	-11
기타포괄이익누계액	-6	12	11	10	10
이익잉여금	605	454	364	412	461
자본총계	784	730	634	684	735

주요투자지표

	2020	2021	2022	2023	2024F
P/E(배)	10.2	N/A	N/A	9.1	11.1
P/B(배)	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9
P/S(배)	1.1	0.8	0.5	0.6	0.6
EV/EBITDA(배)	21.0	18.7	N/A	8.1	7.1
배당수익률(%)	2.7	1.6	1.4	2.4	1.9
EPS(원)	540	-513	-633	464	473
BPS(원)	5,853	5,497	4,797	5,163	5,543
SPS(원)	5,232	5,280	6,975	7,365	8,969
DPS(원)	150	70	50	100	100
수익성(%)					
ROE	9.1	-9.2	-12.3	9.3	8.8
ROA	6.0	-7.0	-8.2	5.8	5.5
ROIC	2.7	0.8	-8.2	10.5	12.1
안정성(%)					
유동비율	186.0	187.3	168.0	159.6	167.7
부채비율	42.4	51.1	59.7	63.2	60.6
순차입금비율	-7.6	-0.1	1.6	5.4	0.6
이자보상배율	1.5	2.1	-4.8	4.6	6.9
활동성(%)					
총자산회전율	0.6	0.6	0.9	0.9	1.0
매출채권회전율	6.9	7.1	7.5	7.7	8.4
재고자산회전율	3.4	3.2	3.8	3.8	3.9

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정 여부

시장경보제도란?

한국거래소 시장감시위원회는 투기적이거나 불공정거래 개연성이 있는 종목 또는 주가가 비정상적으로 급등한 종목에 대해 투자자주의 환기 등을 통해 불공 정거래를 사전에 예방하기 위한 제도를 시행하고 있습니다. 시장경보제도는 투자주의종목 투자경고종목 투자위험종목의 단계를 거쳐 이루어지게 됩니다. ※관련근거: 시장감시규정 제5조의2, 제5조의3 및 시장감시규정 시행세칙 제3조~제3조의 7

종목명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
삼영엠텍	X	X	X

Compliance notice

본 보고서는 한국거래소, 한국예탁결제원, 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 증명자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사자료의 지적재산권은 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 'IRTV에서 1) 애널리스트가 직접 취재한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '소중한탐방'과 2) 기업보고서 심층해설방송인 '소중한 리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.