HD현대마린솔루션 (443060)

김용민 조선/자동차
yongmin.kim@yuantakorea.com

발전엔진 최대수혜: 저위험, 고마진, 반영구

1Q26 영업이익 추정치 1,030억에서 940억으로 하향

3월 23일 보고서 대비 하향은 1) 100억 이상의 육상발전 부문 매출인식 추가지연 (2Q26F에 반영), 2) 기말 원/달러 환율 상승 (1,515원, +4.6% qoq)로 인한 외화 공손충 상승에 기인. 지연된 매출을 반영한 2Q26F 영업이익 예상치는 1,160억.

그룹사의 발전용 엔진 수주, 중장기 수혜는 여기로

HD현대중공업(현중)은 미국 Aperion Energy Group으로부터 엔진발전기 공급계약 내용을 공시. 선박용 4행정 엔진이 데이터센터향 발전용으로 공급됨에 따른 OEM의 외형과 이익 성장이 있겠으나, **동사의 육상발전 엔진 Aftermarket (AM)사업부의 수혜**가 더욱 안정적이고, 장기적인 형태로 발현될 것이라 예상.

수혜의 핵심은: "독자" 개발한 엔진의 AM을 "독자" 공급하는 위치

Wartsila의 미국 데이터센터향 발전 엔진 수주를 통해 국내 4행정 엔진 제작업체들의 전체적인 리레이팅이 발생. 그러나 라이센스 기반 엔진 제조사 (licensee)는 초기 장비 공급 이후 발생하는 **고마진 AM 수익의 상당 부분을 (원천기술을 보유한) Licensor에 귀속**시키는 구조로 수익성 상단이 제한됨. 반면 현중의 발전용 엔진은 독자 개발한 HIMSEN 엔진이며 AM 또한 동사가 독자 공급. **육상발전 AM사업의 수익성은 동사 부문내 가장 높음**.

투자의견 BUY, 목표주가 유지하나, 투자매력은 점점 상승

1Q26 추정치 하향에 상응하는 2Q26F 증익을 통해 단기 이익개선세 유효하며, KKR의 잔여지분 5%에 대한 마지막 블록딜 발생은 오버행 발현이 아닌 상존 리스크의 해소. 중장기 증익에 대한 가시성이 매우 높은 종목임에도 리레이팅 Catalyst의 발현이 어려웠으나, 금번 현중의 데이터센터향 엔진 수주를 통해 중장기 이익 예상치에 큰 변화를 줄 수 있는 +α가 발생. **"좋은 회사이지만 재미없는 주식"에서 완전히 새로운 대규모 수입원의 출몰로 선박엔진의 발전시장 진출 관점의 최대 수혜주로 제시**.

BUY (M)

목표주가	270,000원 (M)
직전 목표주가	270,000원
현재주가 (4/22)	232,500원
상승여력	16%

시가총액	104,233억원
총발행주식수	44,833,460주
60일 평균 거래대금	315억원
60일 평균 거래량	171,367주
52주 고/저	253,000원 / 152,700원
외인지분율	29.97%
배당수익률	2.04%
주요주주	에이치디현대 외 4 인

주가수익률 (%)	1개월	3개월	12개월
절대	27.3	25.0	44.2
상대	14.6	(3.5)	(44.1)
절대 (달러환산)	29.4	24.5	38.8

Quarterly earning Forecasts (십억원, %)

	1Q26E	전년동기대비	전분기대비	컨센서스	컨센서스대비
매출액	583	20.1	13.0	568	2.7
영업이익	94	13.2	3.8	100	-6.3
세전계속사업이익	102	22.2	4.9	105	-2.8
지배순이익	71	12.4	-3.2	78	-8.7
영업이익률 (%)	16.1	-1.0 %pt	-1.4 %pt	17.7	-1.6 %pt
지배순이익률 (%)	12.2	-0.8 %pt	-2.0 %pt	13.7	-1.5 %pt

자료: 유안타증권

Forecasts and valuations (K-IFRS 연결) (십억원, 원, %, 배)

결산 (12월)	2024A	2025A	2026F	2027F
매출액	1,745	1,983	2,368	2,682
영업이익	272	350	464	608
지배순이익	228	270	369	472
PER	24.8	30.8	28.2	22.1
PBR	7.6	10.1	10.3	9.2
EV/EBITDA	19.0	21.4	20.2	15.5
ROE	45.0	33.7	40.2	44.1

자료: 유안타증권

Wartsila피셜: 데이터센터향 엔진 Sweet spot 도달

과거 데이터센터는 전력망 (Grid)에 연결된 상태에서 정전 시를 대비해 중속엔진 기반의 백업 전원을 사용해왔다 (=선박 엔진 기술에 근간한 4행정 엔진은 발전용 주전력원에 사용되기 애매한 포지션이었다). 그러나, AI 데이터센터는 수백 MW 규모의 전력을 요구하며, 높은 가동률과 신뢰성을 갖춘 Off-grid 전원 형태를 필요로 하는 경우가 많다. 박용 4행정 엔진은 에너지 효율이 높고, 모듈형 구조를 가지고 있으며, 고온 환경에도 출력 저하가 없고, 물 사용량이 제한적이다. 이외에도 여러 가지 적합한 근거가 있으나, 이를 정리하면 아래와 같다.

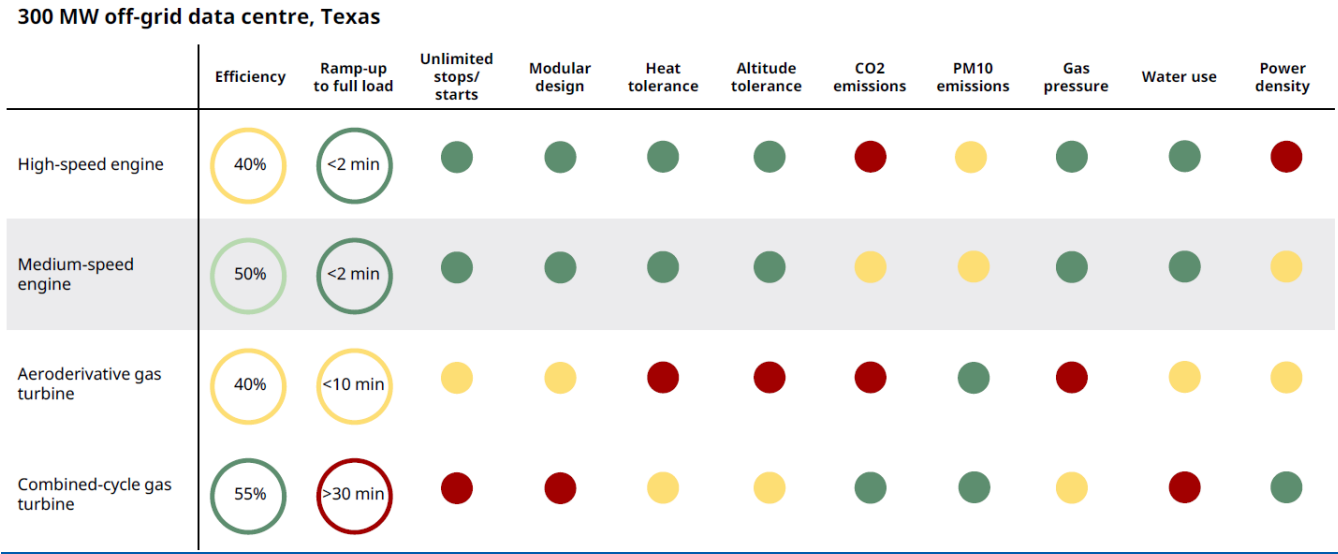
데이터센터 변화에 따른 4 행정 엔진의 역할 변화

구분	과거 (Legacy DC)	현재/미래 (AI DC)	의의
전력 규모	**20~100MW**	**50~400MW+**	**수요 자체가 5~10배**
전력 구조	Grid 연결 (비상용 전원)	Off-grid 주전력원	보조에서 주력으로
엔진 역할	**정전 대비 비상용**	**상시 가동**	**AM 소모품 수요 급증**
고객 요구	CAPEX 효율성, 안정성	납기, OPEX, 물 사용	타이트한 수요
Grid 의존도	매우 높음	낮음 (Grid 병목)	독립 전원 필요성 증가
비용 구조	CAPEX 중심	LCOE 중심	경제성 재정의

자료: 유안타증권 리서치센터, Wartsila

4행정 엔진의 역할이 과거에는 비상전력원 (backup)에 그쳤으나, 현재는 발전소의 주전력원 (baseload)가 되었으며 과거 대비 필요한 전력의 규모 자체가 폭증한 것이다. 추가로 엔진의 가동시간이 증가하는 만큼 **AM 소모품의 교체 주기가 짧아지며, 이에 따른 유지보수 수요가 증가**한다.

중속엔진이 데이터 센터향 Off-grid 발전에 가장 적합한 근거



자료: 유안타증권 리서치센터, Wartsila

HD현대 특장점: HIMSEN 라이센스 오너의 품격

발전용 중속엔진 시장 참여자는 크게 Licensor (원천기술 보유업체)와 Licensee (위탁생산 업체)로 나뉜다. Wartsila, Man과 같은 설계/IP를 보유한 Licensor는 발전용 엔진을 공급할 경우 Aftermarket (AM) 수익에 대한 완벽한 통제권을 확보할 수 있지만, Licensee의 경우에는 부분적인 참여가 가능하다.

Licensee 대비 시장 지배력이 강한 licensor

선박용 중속엔진은 선박에 필요한 전기를 생산하는 보기용 엔진 및 중·소형 선박의 추진용(군함, 해저 시추선, 크루즈선, Ferry선 등)으로 사용되고 있으며, 대형 저속엔진 1대 당 선박의 종류 및 크기에 따라 통상 보기용 중속 엔진 3~5대가 세트로 적용되고 있습니다. 선박용 중속엔진시장은 Everllence(구. MAN-ES), Wartsila뿐만 아니라 일본의 Yanmar, Daihatsu, Kawasaki, 미국의 Caterpillar 및 한국의 HD현대중공업 등 다수의 Licensor가 있으며, Licensor들도 직접 엔진을 생산/판매하고 있습니다. 따라서 선박용 중속엔진시장에서는 Licensor들의 시장 지배력이 상대적으로 강하다고 할 수 있으며, 저속엔진 대비 해외시장진입에 제약이 있습니다. SCR은 2016년 1월 1일

자료: 유안타증권 리서치센터, 한화엔진

현중의 발전용 4행정 중속엔진은 **독자 개발한 HIMSEN 엔진이다**. 로열티 지급 관점에서 절대적인 OPM의 우위를 점할 수 있는 장점뿐만 아니라, 이후 **AM시장 진입 및 시장 경쟁 관점에서 독점적인 지위**를 가질 수 있다. 이는 아래와 같은 차이점들을 발생시키며, TAM부터 수익성, 이후 매출 Lock-in의 관점에서 국내 동종업체 대비 경쟁력의 우위를 보장한다.

발전엔진 시장에서 Licensor 와 Licensee 의 경쟁력 비교

	Licensor	Licensee	의의
대표 기업	Wartsila, Everllance (MAN), **HD 현대중공업**	STX 엔진, 한화엔진	
설계/IP	보유	미보유	구조적 우위
핵심 부품	자체 공급	일부만 가능	고마진 영역 통제
AM 수익구조	조달 물량 완전 독점	부분 참여	수익성 차이
서비스 범위	End-to-end (LTSA, O&M 등)	제한적 정비	TAM 규모 차이
고객 Lock-in	강함	약함	반복매출 구조 차이
기술 업그레이드	독점	제한적	LTSA 경쟁력 차이

자료: 유안타증권 리서치센터, 주: HD 현대중공업은 MAN 과 WinGD 의 대형엔진 Licensee 이기도 하나, 중속엔진 관점에서 HIMSEN 의 Licensor

왜 AM을 조명하는가: 이익의 지속과 누적

AM 사업은 기 납품된 장비의 운영 기간 전반에 걸쳐 정비, 부품 수요가 지속적으로 발생하는 구조로, **매출과 이익이 점진적으로 누적되는 특성**을 지닌다. 앞서 언급한 Licensor의 Lock-in 경쟁력이 동사의 육상발전 엔진 AM사업에 적용되어 현중이 공급하는 발전용 중속엔진에 대한 독점권을 가지게 되며, 이것이 높은 수익성의 핵심 근거이다. 실제로 **동사의 엔진, 비엔진 부문을 비롯한 전체 사업 부문에서 HIMSEN엔진 AM 매출의 수익성이 가장 높다**.

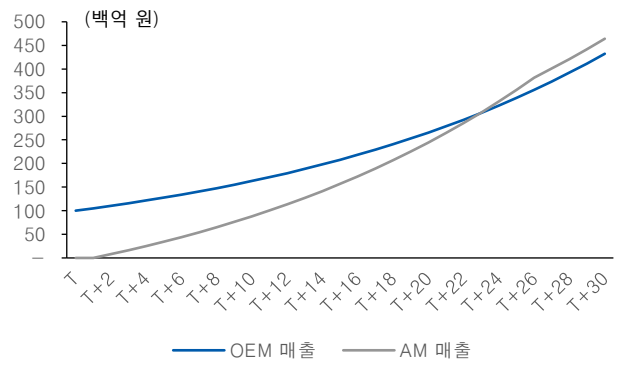
향후 발전용 엔진 시장의 성장 방향성에 따른 엔진 제작 매출(OEM)과 AM 매출의 생애주기 단위의 비교를 한다면 아래와 같은 중장기 매출 및 이익 성장 곡선이 그려진다. OEM 초기 매출규모는 동일하게 가정했으며, 연간 매출 성장률로 TAM 및 시장 점유율의 방향성을 조율한다. Base-case를 기준으로: T기에 발생한 OE 인도물량에서 발생하는 T+2기의 AM 매출은 OE 매출 대비 8%로 가정했다. 1) OE와 AM의 매출 비중을 1:2로, 2) 중속엔진 생애주기 25년을 고려한 결과이다.

발전엔진 시장 성장 방향성 시나리오

요소	단위	Base	Bull	Bear
초기 OEM 매출 (T 기)	십억 원	100	100	100
OEM 연간 매출 성장률	%	**5%**	**10%**	**-3%**
AM 개시 시차 (T+n 기)	년	2	2	2
AM 매출 (연간, OE 매출 대비)	%	8%	10%	6%
AM 매출 지속 기간	년	25	28	23
OEM 영업이익률	%	20%	25%	15%
AM 영업이익률	%	40%	50%	30%

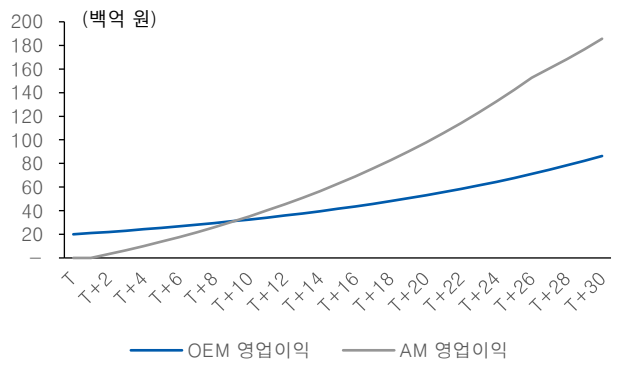
자료: 유안타증권 리서치센터

Base-case 기준 OEM 과 AM 의 연간 매출 비교



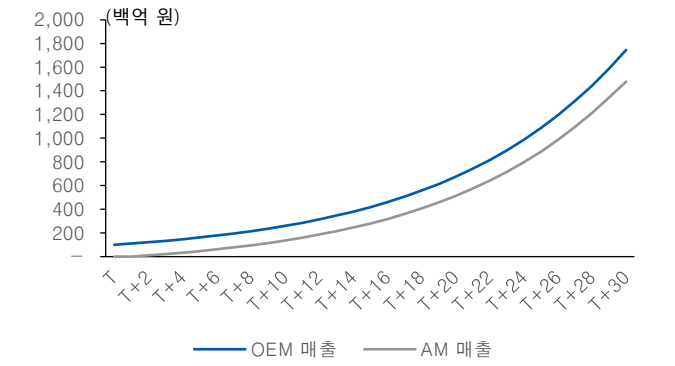
자료: 유안타증권 리서치센터

Base-case 기준 OEM 과 AM 의 연간 영업이익 비교



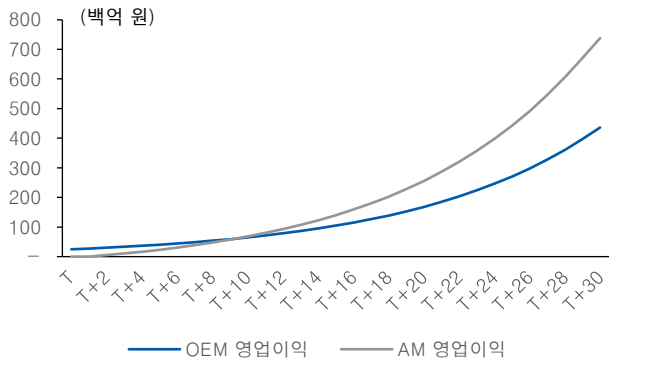
자료: 유안타증권 리서치센터

Bull-case 기준 OEM 과 AM 의 연간 매출 비교



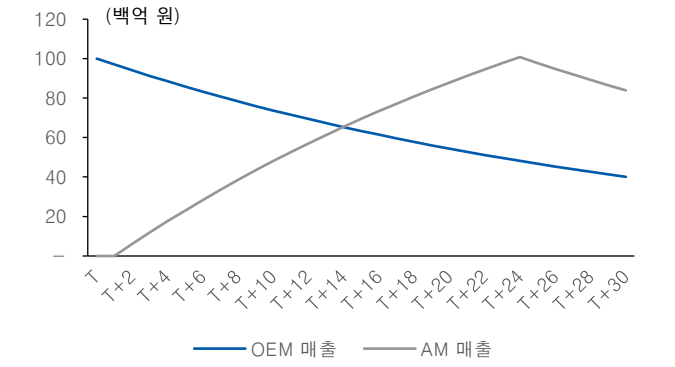
자료: 유안타증권 리서치센터

Bull-case 기준 OEM 과 AM 의 연간 영업이익 비교



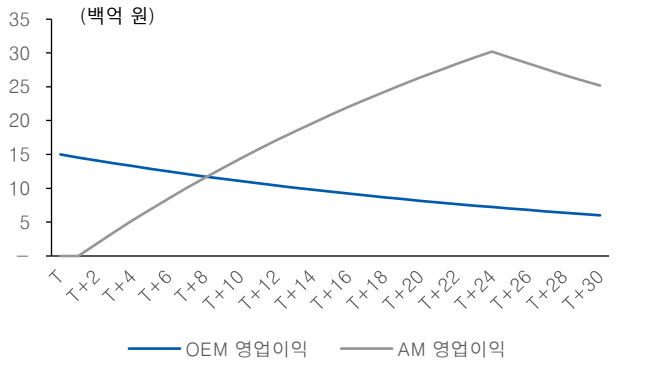
자료: 유안타증권 리서치센터

Bear-case 기준 OEM 과 AM 의 연간 매출 비교



자료: 유안타증권 리서치센터

Bear-case 기준 OEM 과 AM 의 연간 영업이익 비교



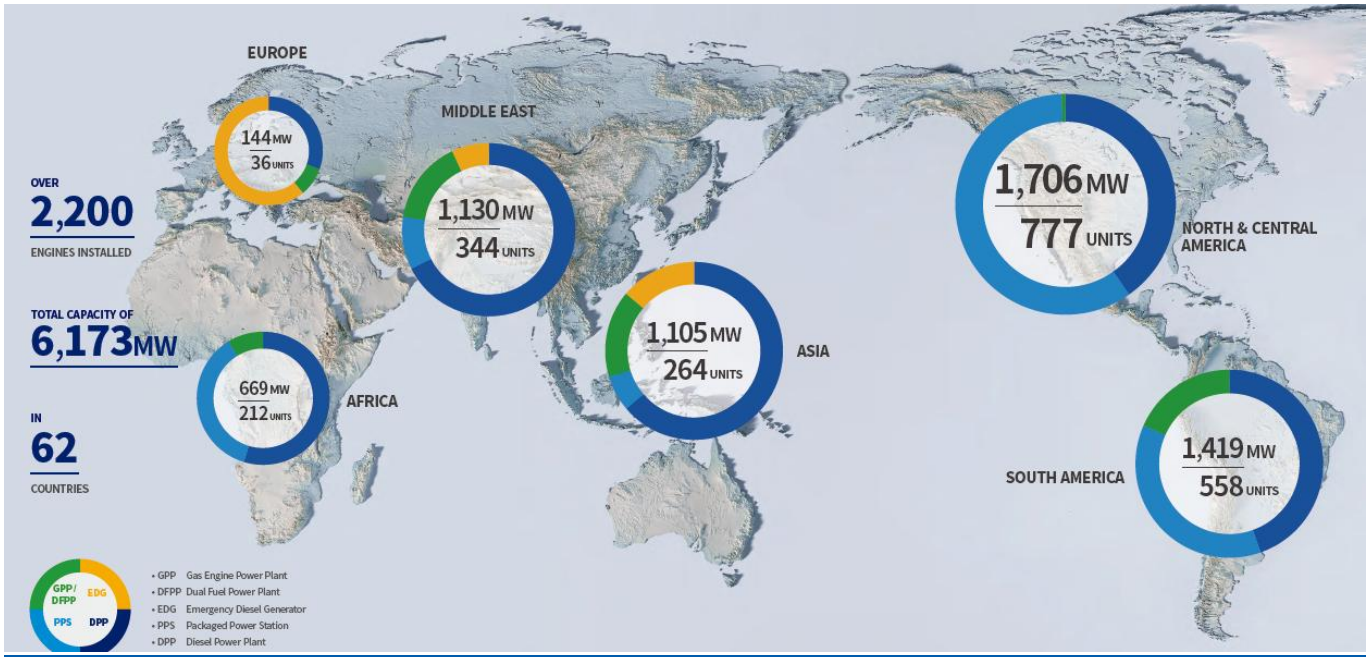
자료: 유안타증권 리서치센터

이와 같이, 엔진의 전체 생애주기를 고려한다면 어떠한 경우에도 AM의 중장기 영업이익 창출 능력이 더 높다. OEM보다 AM의 영업이익률을 무조건적으로 더 높게 보는 근거는 1) 현중 엔진 사업부 FY25 영업이익률 (18.3%) 대비 동사의 FY25 핵심사업 영업이익률 (29.2%)가 압도적으로 높기 때문이다 (심지어 동사의 핵심사업중 엔진AM의 수익성이 가장 높으며 친환경, 디지털, 비엔진 AM은 이익률 희석 요인).

지금까지의 수주와 차원이 다릅니다

현중 엔진기계사업부는 2023년 7월 기준 육상발전 (고정형) 엔진을 도합 2,200기 이상, 약 6,173MW 용량을 인도하였다. 1기당 2-3MW 수준의 평균 출력은 현재까지 중속엔진이 대형 기저발전용이 아니라 EDG (디젤 비상전력원), PPS (모듈형 패키지 발전), DPP (디젤 발전소)와 같은 소형 분산전원 엔진이 주력이었음을 의미한다.

HD 현대중공업 엔진기계사업부의 지역별 용도별 육상엔진 인도 레코드



자료: 유안타증권 리서치센터, HD 현대중공업

이를 추정 역산하여 표로 정리하면 아래와 같은 결과가 나오는데, 현중 엔진사업부는 **디젤 기반** 소형 발전 엔진 (DPP/PPS/EDG)의 인도 비중이 90% 수준이다.

HD 현대중공업 엔진기계사업부의 지역별 용도별 육상엔진 인도 비중 역산 추정

지역	DPP	PPS	EDG	GPP/DFPP	용량 (MW)	DPP	PPS	EDG	GPP/DFPP
유럽	36%	0%	58%	6%	유럽	52	–	84	9
아프리카	38%	55%	0%	7%	아프리카	254	368	–	47
중동	68%	10%	7%	15%	중동	768	113	79	170
아시아	60%	7%	17%	17%	아시아	663	77	182	182
북중미	40%	59%	0%	1%	북중미	682	1,007	–	17
남미	45%	35%	0%	20%	남미	639	497	–	284
전체	**50%**	**33%**	**6%**	11%	전체	3,058	2,061	345	708

자료: 유안타증권 리서치센터 추정

금번 Aperion과의 공급계약은 총 684MW (현중 육상엔진 레코드의 11%) 규모로, 20MW급 대형 **가스 엔진 (혹은 DF)**이다. 수주의 성격 측면에서 기술한 내용에 추가로 고려해야 할 사항이 바로 향후 데이터센터향 발전 엔진이 GPP/DFPP가 주력이 된다는 점이다.

동사의 FY24-25 연간 육상발전 AM부문 매출액은 700억 수준이었다. 단순 용량으로 비교한다면 Aperion과의 계약은 향후 AM사업 연간 매출액을 77억 정도 증가시킬 수 있겠으나, **디젤엔진과 가스(DF)엔진의 MW당 AM매출은 현격히 차이가 날 것이다**.

디젤엔진과 가스엔진의 AM 시장 경쟁 비교

구분	디젤 엔진	가스/DF 엔진
설치 역사	수십 년	10년가량
부품 호환성	높음 (범용화)	낮음 (OEM 종속성 높음)
서드파티 정비업체	매우 많음	제한적
블랙마켓	**활발**	**매우 제한적**
가격 결정력	낮음	매우 높음 (lock-in)
정비 난이도	낮음	높음 (연소제어, 가스시스템)
가동률	낮음 (특히 EDG)	높음
LTSA	매우 제한적	핵심적으로 필요

자료: 유안타증권 리서치센터

선박용 2행정 엔진 AM 시장과 같이, Legacy 엔진인 디젤엔진의 경우 다수의 블랙마켓 공급자가 존재하여 동사가 순정품 독자공급권을 보유하고 있어도 모든 AM 수요가 매출로 직결되기 힘들다. 그러나 가스엔진의 경우 블랙마켓 공급이 사실상 불가능 (기술적 난이도와 운영 리스크) 하기 때문에 MW당 AM매출은 비약적으로 상승할 것이다.

현중의 엔진 인도 이후 동사의 AM 매출인식 시차, 수익성, 가스엔진으로 인한 MW당 매출 상승치 등과 같은 변수들로 인해 발전엔진 사업의 성장성에 대한 적정가치 산출이 당장은 어렵지만, 선박 관련 솔루션을 넘어서 새로운 수입원이 등장한 것은 분명하다.

HD 현대마린솔루션 분기별 및 연간 실적 예상치

(십억 원)	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26F	2Q26F	3Q26F	4Q26F	2025	2026F	2027F
매출	486	468	513	516	583	593	603	589	1,983	2,368	2,682
yoy	26.8%	6.8%	11.3%	11.4%	20.1%	26.9%	17.4%	14.1%	13.6%	19.4%	13.3%
영업이익	83	83	94	91	94	116	123	131	350	464	608
yoy	61.3%	16.9%	12.3%	37.5%	13.2%	39.6%	31.0%	45.1%	28.8%	32.5%	31.1%
영업이익률	17.1%	17.7%	18.2%	17.5%	16.1%	19.5%	20.4%	22.3%	17.7%	19.6%	22.7%

자료: 유안타증권 리서치센터

HD 현대마린솔루션 (443060) 추정재무제표 (K-IFRS 연결)

손익계산서 (단위: 십억원)

결산(12월)	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
매출액	**1,745**	**1,983**	**2,368**	**2,682**	**3,237**
매출원가	1,383	1,528	1,787	1,947	2,307
매출총이익	362	455	581	735	930
판관비	90	105	117	127	137
영업이익	**272**	**350**	**464**	**608**	**793**
EBITDA	284	363	482	626	801
영업외손익	25	5	35	30	33
외환관련손익	21	-7	20	12	12
이자손익	7	15	18	21	24
관계기업관련손익	0	0	0	0	0
기타	-3	-3	-3	-3	-3
법인세비용차감전순손익	297	355	499	638	826
법인세비용	69	85	130	166	215
계속사업순손익	228	270	369	472	611
중단사업순손익	0	0	0	0	0
당기순이익	228	270	369	472	611
지배지분순이익	**228**	**270**	**369**	**472**	**611**
포괄순이익	238	266	366	469	608
지배지분포괄이익	238	266	366	469	608

주: 영업이익 산출 기준은 기존 k-GAAP과 동일. 즉, 매출액에서 매출원가와 판관비만 차감

현금흐름표 (단위: 십억원)

결산(12월)	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
영업활동 현금흐름	**247**	**324**	**379**	**501**	**627**
당기순이익	228	270	369	472	611
감가상각비	12	13	18	18	8
외환손익	-6	3	-20	-12	-12
종속,관계기업관련손익	0	0	0	0	0
자산부채의 증감	-6	20	12	23	21
기타현금흐름	18	19	-1	-1	-1
투자활동 현금흐름	**-196**	**-21**	**-33**	**-36**	**-20**
투자자산	-3	-1	0	0	0
유형자산 증가 (CAPEX)	-10	-17	-23	-18	0
유형자산 감소	0	0	0	0	0
기타현금흐름	-183	-4	-9	-18	-19
재무활동 현금흐름	**149**	**-223**	**-201**	**-378**	**-485**
단기차입금	-126	0	2	1	2
사채 및 장기차입금	1	-3	0	0	0
자본	367	20	0	0	0
현금배당	-100	-215	-177	-354	-462
기타현금흐름	7	-26	-26	-26	-26
연결범위변동 등 기타	3	0	-30	-35	-30
현금의 증감	**203**	**79**	**115**	**51**	**93**
기초 현금	96	298	378	493	544
기말 현금	298	378	493	544	636
NOPLAT	**272**	**350**	**464**	**608**	**793**
FCF	**237**	**307**	**356**	**483**	**627**

재무상태표 (단위: 십억원)

결산(12월)	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
유동자산	**1,076**	**1,187**	**1,393**	**1,532**	**1,726**
현금및현금성자산	298	378	493	544	636
매출채권 및 기타채권	263	318	375	435	505
재고자산	273	271	292	301	310
비유동자산	77	86	90	90	83
유형자산	20	30	34	34	26
관계기업등 지분관련자산	3	3	3	3	3
기타투자자산	0	1	1	1	1
자산총계	**1,152**	**1,272**	**1,483**	**1,623**	**1,809**
유동부채	343	409	432	458	493
매입채무 및 기타채무	184	214	253	293	339
단기차입금	0	0	0	0	0
유동성장기부채	0	0	0	0	0
비유동부채	36	39	37	37	42
장기차입금	0	0	0	0	0
사채	0	0	0	0	0
부채총계	**379**	**448**	**470**	**495**	**535**
지배지분	774	825	1,013	1,128	1,274
자본금	22	22	22	22	22
자본잉여금	385	404	404	404	404
이익잉여금	324	377	569	687	836
비지배지분	0	0	0	0	0
자본총계	**774**	**825**	**1,013**	**1,128**	**1,274**
순차입금	**-461**	**-546**	**-669**	**-736**	**-846**
총차입금	21	18	20	21	24

Valuation 지표 (단위: 원, 배, %)

결산(12월)	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
EPS	5,302	6,013	8,235	10,531	13,628
BPS	17,255	18,396	22,606	25,161	28,413
EBITDAPS	6,595	8,093	10,758	13,969	17,866
SPS	40,599	44,228	52,822	59,822	72,203
DPS	3,150	3,950	7,900	10,300	0
PER	**24.8**	**30.8**	**28.2**	**22.1**	**17.1**
PBR	**7.6**	**10.1**	**10.3**	**9.2**	**8.2**
EV/EBITDA	**19.0**	**21.4**	**20.2**	**15.5**	**12.0**
PSR	**3.2**	**4.2**	**4.4**	**3.9**	**3.2**

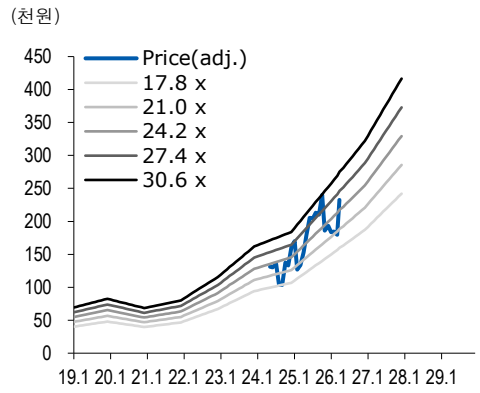
재무비율 (단위: 배, %)

결산(12월)	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
매출액 증가율 (%)	**22.0**	**13.6**	**19.4**	**13.3**	**20.7**
영업이익 증가율 (%)	**34.9**	**28.9**	**32.5**	**31.1**	**30.4**
지배순이익 증가율 (%)	**50.8**	**18.3**	**37.0**	**27.9**	**29.4**
매출총이익률 (%)	20.7	22.9	24.5	27.4	28.7
영업이익률 (%)	**15.6**	**17.7**	**19.6**	**22.7**	**24.5**
지배순이익률 (%)	13.1	13.6	15.6	17.6	18.9
EBITDA 마진 (%)	16.2	18.3	20.4	23.4	24.7
ROIC	76.3	98.5	118.9	130.8	151.3
ROA	25.2	22.2	26.8	30.4	35.6
ROE	**45.0**	**33.7**	**40.2**	**44.1**	**50.9**
부채비율 (%)	49.0	54.3	46.3	43.9	42.0
순차입금/자기자본 (%)	-59.6	-66.2	-66.0	-65.3	-66.4
영업이익/금융비용 (배)	59.8	330.2	447.4	544.7	652.7

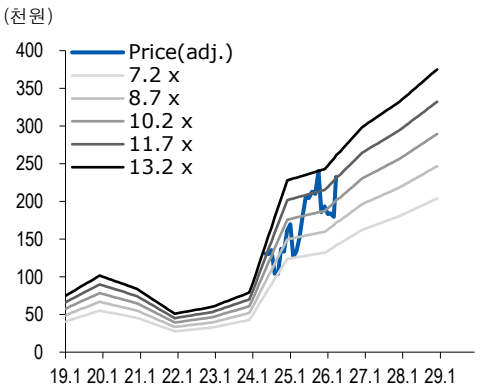
자료: 유안타증권

주: 1. EPS, BPS 및 PER, PBR은 지배주주 기준임
2. PER등 valuation 지표의 경우, 확정치는 연평균 주가 기준, 전망치는 현재주가 기준임
3. ROE,ROA의경우, 자본,자산 항목은 연초,연말 평균을 기준일로 함

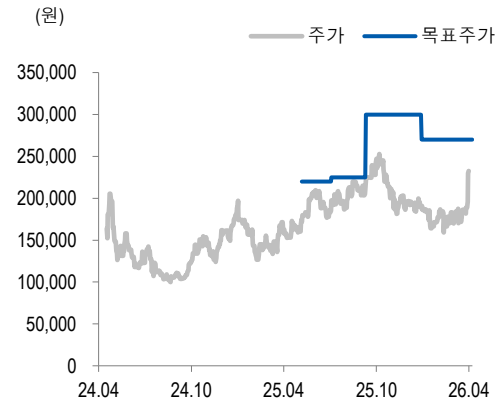
P/E band chart



P/B band chart



HD 현대마린솔루션 (443060) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	괴리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2026-04-23	BUY	270,000	1년		
2026-01-19	BUY	270,000	1년		
2025-10-01	BUY	300,000	1년	-30.02	-15.67
2025-07-25	BUY	225,000	1년	-9.36	-2.22
2025-05-28	BUY	220,000	1년	-12.50	-4.77

자료: 유안타증권

주: 괴리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"
2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.9
Hold(중립)	5.1
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2026-04-22

※해외 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

Appendix

- 이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 타인의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인함. (작성자 : **김용민**)
- 당사는 자료공표일 현재 동 종목 발행주식을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 자료공표일 현재 해당 기업과 관련하여 특별한 이해관계가 없습니다.
- 당사는 동 자료를 전문투자자 및 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 금융투자분석사와 배우자는 자료공표일 현재 대상법인의 주식관련 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 종목 투자등급 (Guide Line): 투자기간 12개월, 절대수익률 기준 투자등급 4단계(Strong Buy, Buy, Hold, Sell)로 구분한다
- Strong Buy: +30%이상 Buy: 15%이상, Hold: -15% 미만 ~ +15% 미만, Sell: -15%이하로 구분
- 업종 투자등급 Guide Line: 투자기간 12개월, 시가총액 대비 업종 비중 기준의 투자등급 3단계(Overweight, Neutral, Underweight)로 구분
- 2014년 2월21일부터 당사 투자등급이 기존 3단계 + 2단계에서 4단계로 변경

본 자료는 투자자의 투자를 권유할 목적으로 작성된 것이 아니라, 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 작성된 참고 자료입니다. 본 자료는 금융투자분석사가 신뢰할만 하다고 판단되는 자료와 정보에 의거하여 만들어진 것이지만, 당사와 금융투자분석사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수는 없습니다. 따라서, 본 자료를 참고한 투자자의 투자의사결정은 전적으로 투자자 자신의 판단과 책임하에 이루어져야 하며, 당사는 본 자료의 내용에 의거하여 행해진 일체의 투자행위 결과에 대하여 어떠한 책임도 지지 않습니다. 또한, 본 자료는 당사 투자자에게만 제공되는 자료로 당사의 동의 없이 본 자료를 무단으로 복제 전송 인용 배포하는 행위는 법으로 금지되어 있습니다.