

기술분석보고서 경기관련소비재

체시스(033250)



작성기관 서울평가정보(주) 작성자 박진희 책임

[▶ YouTube 요약 영상 보러가기](#)

- 본 보고서는 투자 의사결정을 위한 참고용으로만 제공되는 것이므로, 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 보고서를 활용한 어떠한 의사결정에 대해서도 본회와 작성기관은 일체의 책임을 지지 않습니다.
- 본 보고서의 요약영상은 유튜브로도 시청 가능하며, 영상편집 일정에 따라 현재 시점에서 미공개 상태일 수 있습니다.
- 텔레그램에서 “한국IR협의회” 채널을 추가하시면 매주 보고서 발간 소식을 안내 받으실 수 있습니다.
- 본 보고서에 대한 자세한 문의는 작성기관(TEL.02-3449-1450)으로 연락하여 주시기 바랍니다.

- ▶ 요약
- ▶ 기업현황
- ▶ 시장동향
- ▶ 기술분석
- ▶ 재무분석
- ▶ 주요 변동사항 및 전망

체시스(033250)

자동차 전동화 시대의 경량 샤시 솔루션 제조 기업

기업정보(2025.12.08 기준)

대표자	이명곤, 김성광
설립일자	1989년 8월 3일
상장일자	1999년 8월 11일
기업규모	중소기업
업종분류	자동차용 신품 동력 전달장치 제조업
주요제품	자동차 부품(리어 액슬, 크로스 멤버 등)

시세정보(2025.12.08)

현재가(원)	1,047
액면가(원)	500
시가총액(억 원)	335
발행주식수	32,000,000
52주 최고가(원)	1,682
52주 최저가(원)	964
외국인지분율	2.09%
주요주주	(주)MSHC, 이명곤

■ 현가장치 시스템 및 샤시 부품 제조 강점의 자동차 부품 제조기업

주식회사 체시스(이하 '동사')는 1989년 설립된 자동차 샤시 및 현가장치 제조기업으로, 2024년 기준 매출액의 약 82%를 차지하는 리어 액슬이 주력 제품에 해당하고, GM, 현대자동차 등 국내외 완성차 제조사에 OEM 방식으로 납품하고 있다. U-O 타입 프레스 공법과 설계 및 해석 역량을 기반으로 경량화 등 기술 경쟁력을 보유하고 있으며, 전기차용 부품 개발을 통해 사업다각화와 글로벌시장 진출을 추진하고 있다.

■ 공급망 재편, 패러다임 변화, 환경 규제 등 도전적인 시장환경과 기회

글로벌 자동차 부품 시장은 완성차 업체의 생산 전략 변화와 경기 변동에 의해 수요가 변동된다. 최근 자동차 부품 제조 기업은 지역별 생산거점 다변화와 공급망 재편, 미국의 관세정책, 전기차 및 전동화로 패러다임의 변화, 환경규제 강화 등 다수의 도전적인 과제에 직면해 있으며, 이러한 변화에 기민하게 대응할 수 있는 기업에게는 기회요인으로 작용할 것으로 보인다. 2026년 국내외 자동차 시장은 완만한 증가세가 이어질 것으로 전망된다.

■ 전기차 중심의 수요 확대, 경량화 기술 고도화, 글로벌 고객사 확장을 기반으로 성장 기대

동사는 샤시·현가장치 구조 설계 및 CAE 기반 최적화 기술, U-O 성형 및 코어 성형 기반의 경량화 기술, 신뢰성 검증·품질 기반 제조 및 안전 구조 설계 기술을 기반으로 완성차 제조사의 개발 파트너로서의 위상을 갖추게 되었다. 이를 기반으로 전기차 부문으로 사업영역을 확장하는 한편, 다양한 완성차 제조사와 개발 프로젝트를 진행함으로써 글로벌 포트폴리오가 다변화되고 있어 긍정적 성장 흐름을 이어갈 것으로 기대된다.

요약 투자지표 (K-IFRS 연결 기준)

	매출액 (억 원)	증감 (%)	영업이익 (억 원)	이익률 (%)	순이익 (억 원)	이익률 (%)	ROE (%)	ROA (%)	부채비율 (%)	EPS (원)	BPS (원)	PER (배)	PBR (배)
2023.06	605.3	84.5	27.9	4.6	-3.9	-0.6	-1.3	-0.5	172.2	-12	967	N/A	1.0
2023.12	490.0	-19.0	45.7	9.3	33.0	6.7	10.3	3.8	172.5	103	1,039	18.8	1.9
2024.12	902.6	84.2	46.8	5.2	60.7	6.7	16.9	7.0	115.1	190	1,208	5.9	0.9

기업경쟁력

시장 변화에 적합한 제품 포트폴리오 확장성 및 대응력	· 전기차용 리어 암, 배터리 모듈 보강구조 등 전동화 플랫폼 관련 제품 개발 다수 진행 · 전동화로 전환되는 시장 흐름과 산업 패러다임 변화에 맞춰 성장축 확보 가능
글로벌 완성차 제조사와의 지속적 개발 협업을 통한 안정적 성장 기반	· 다수의 해외 완성차 제조사 및 글로벌 Tier-1과 개발 프로젝트를 수행 · 양산 전환 시 안정적인 매출 확보 가능, 특정 고객 의존도가 낮아져 리스크 분산

핵심 기술 및 적용 제품

설계·해석·제조·검증을 아우르는 통합 샤시 엔지니어링 기술	· 샤시·현가장치 구조 설계 및 CAE 기반 최적화 기술 · U-O 성형 및 코어 성형 기반의 경량화 제조 기술 · 신뢰성 검증·품질 기반 제조 및 안전 구조 설계 기술
----------------------------------	--

주요 적용 제품



리어 액슬



크로스 멤버



사이드암

시장경쟁력

다지역 공급 네트워크를 갖춘 엔지니어링 중심의 샤시 전문 기업	· 글로벌 프리미엄·전기차 제조사까지 확장된 고객 포트폴리오 · 설계·개발 단계부터 참여하는 공동개발 중심 비즈니스 모델 · 다양한 지역 기반의 글로벌 개발·공급 네트워크
안정적 매출기반, 고객 요구에 대응하는 유연한 운영체계를 통한 지속 성장 가능성	· 전동화 시대에 적합한 제품 포트폴리오 확장성 · 개발 파이프라인 확대에 따른 중장기 매출 안정성 · 고객사 요구에 신속 대응 가능한 유연한 개발·운영 구조

ESG(Environmental, Social and Governance) 활동 현황

E

환경경영

- ◎ ISO 14001 환경경영 인증 보유
- ◎ 전기차, 자동차 경량화 대응 가능 부품 생산으로 탄소발생 저감에 기여

S

사회책임경영

- ◎ ISO 45001 안전보건 인증으로 산업안전·근로자 보호 정책
- ◎ IATF 16949 품질경영 인증으로 소비자 안전, 제품 품질 안정성 확보 체계 보유
- ◎ 지역경제 활성화와 일자리창출에 기여

G

기업지배구조

- ◎ 이사회 의사결정 내역 공개 등 투명한 의사결정 체계 확립
- ◎ 내부회계관리 및 사외이사 제도 운영
- ◎ 특수관계자 거래 투명 공시

I. 기업 현황

현가장치 시스템 및 샤시 부품 제조 강점의 자동차 부품 제조기업

동사는 1989년 설립된 자동차 샤시 및 현가장치 전문 제조기업으로, 리어 액슬을 주력 제품으로 하여 GM·현대자동차 등 국내외 주요 완성차 제조사에 OEM 방식으로 공급해 왔다. U-O 타입 프레스 공법과 설계·해석 역량을 기반으로 높은 기술 경쟁력을 보유하고 있다. 2024년 기준 전체 매출의 82% 이상을 리어 액슬이 차지하고 있으며, 기타 부품이 약 17%를 구성한다. 최근에는 전기차용 배터리 모듈 크로스 멤버 및 전기차용 부품 개발을 통해 제품 포트폴리오를 확대하고 있어 향후 사업다각화와 글로벌 시장 확대가 기대된다.

■ 기업 개요

동사는 1989년 8월에 삼립정공 주식회사로 설립되어 1999년 8월에 코스피 시장에 상장되었고, 2002년 주식회사 체시스로 사명을 변경하였다. 경북 경산시에 소재한 자동차 샤시 및 현가장치 전문 제조기업으로, 리어 액슬(Rear Axle), 크로스 멤버(Cross Member), 사이드암(Side Arm) 등 핵심 하부구조 부품을 완성차 업체에 공급하고 있다.

동사는 자체 기술연구소를 기반으로 설계·해석·시험 역량을 갖추고 있으며, GM·현대차 등과 장기간 협력관계를 유지하고 있다. 또한, 인도의 Mahindra & Mahindra Ltd.에 자동차 서스펜션 설계기술을 수출하는 등 기술력을 바탕으로 글로벌 시장에서도 경쟁력을 확보하고 있다. 최근에는 U-O TYPE 프레스 공법 등 독자적 생산기술을 적용해 경량화 및 원가절감을 실현하고 있으며, 전기차용 배터리 모듈 크로스 멤버 등 신규 제품 개발을 통해 사업영역을 확대하고 있다.

[표 1] 동사의 주요 연혁

시점	주요 연혁
1989.08	삼립정공 주식회사 설립
1990.09	현대자동차 부품 생산 개시
1998.09	전국품질경영대회 대통령상 수상(100PPM 부문)
1997.03	기업부설연구소 설립
1999.08	코스피 상장
2002.12	상호 변경(삼립정공(주)→(주)체시스)
2007.12	ISO14001(환경경영시스템) 인증 취득
2009.03	기술혁신형 중소기업 인증(INNO-BIZ) 획득
2009.06	인도 탈레가온에 샤시 용접, 전차 공장 설립
2009.11	ISO9001, ISO/TS16949(현행 IATF16949) 인증 취득
2016.05	인도 란장가온에 샤시 모듈 조립 공장 설립
2019.05	GM Supply of the Year 수상(2015년~2019년 5년 연속)

자료: 동사 홈페이지 및 동사 사업보고서(2025.03), 서울평가정보(주) 재구성

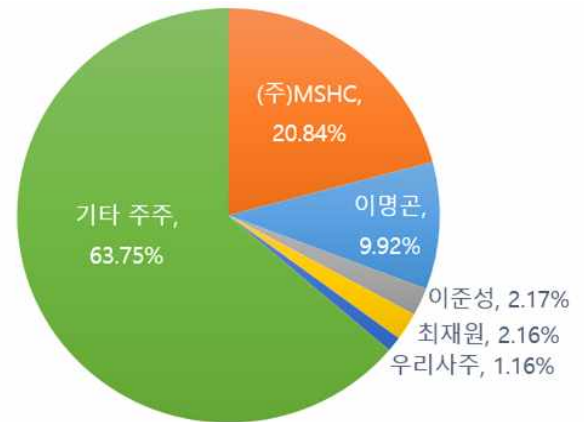
■ 주주 현황

2025년 9월 30일 기준, 동사의 최대주주는 (주)MSHC로, 6,668,901주(20.84%)의 주식을 보유하고 있다. 특수관계인 중에서는 이명곤 대표이사가 3,175,000주(9.92%)로 가장 많은 주식을 보유하고 있으며, 이준성 부사장, 최재원 기타비상무이사를 포함하는 특수관계인의 보유 비중은 14.25%로 파악된다. 동사의 최대주주 및 특수관계인은 전체 발행주식 32,000,000주 중 11,228,901주를 보유하고 있고, 지분율은 35.09%에 달한다. 한편, 동사는 369,820주(1.16%)의 우리사주 보유 내역이 확인되고, 나머지 20,401,279주(63.75%)는 소액주주 등 일반 주주가 보유한 것으로 파악된다.

[표 2] 동사의 주요 주주 현황

(단위 : 주, %)

주주명	소유주식수(주)	지분율(%)	관계
(주)MSHC	6,668,901	20.84	최대주주
이명곤	3,175,000	9.92	특수관계인
이준성	695,000	2.17	특수관계인
최재원	690,000	2.16	특수관계인
우리사주	369,820	1.16	
기타 주주	20,401,279	63.75	
합계	32,000,000	100.00	



자료: 동사 분기보고서(2025.11), 서울평가정보(주) 재구성

■ 주요 사업 분야

동사는 자동차 샤시 및 현가장치 분야의 핵심 구성품을 제조하여 주문자 상표 부착방식(OEM)으로 납품하고 있으며, 주력 제품으로는 리어 액슬(Rear Axle), 크로스 멤버(Cross Member), 사이드암(Side Arm) 등이 있다. 동사는 이들 제품을 중심으로 완성차 제조사와 협력하여 개발, 제조 및 납품을 진행하고 있으며, GM과 현대자동차를 비롯한 국내외 주요 제조사들과 장기적인 거래 관계를 구축해 왔다. 특히 GM과는 승인도 방식의 제품 개발을 실시 중인 것으로 확인된다. 리어 액슬 부문에서 높은 기술력을 보유하고 있으며, 자체 개발한 생산공정 기술(U-O 타입 프레스 공법)과 설계 역량을 기반으로 높은 품질과 경량화를 구현하고 있다.

또한 동사는 전기차 시장의 성장에 대응하기 위해 배터리 모듈 크로스 멤버, 전기차용 리어암·링크류 등 신규 제품군 개발에 적극적으로 참여하고 있고, 최근 배터리 모듈 크로스 멤버의 납품이 확정되어 북미 시장으로 진출하게 되었다. 이와 같은 기술 중심의 사업구조는 동사가 향후 미래차 부품 시장에서도 경쟁력을 갖추게 하는 요인으로 작용하고 있다.

■ 제품별 매출 실적

동사의 매출 구조는 리어 액슬 제품에 높은 비중이 집중된 것이 특징이다. 2024년 12월 결산 기준 전체 매출 902.6억 원 중 리어 액슬 매출이 742.5억 원으로 전체 매출의 82.3%를 차지하였으며, 기타 부품을 통해 17.0%의 매출이 발생하였다. 크로스 멤버와 사이드암 제품은 각각 0.1%, 0.7%의 비중을 기록해 상대적으로 매출 기여도가 제한적인 것으로 나타났다. 이러한 구조는 동사가 오랜 기간 리어 액슬 제품을 기반으로 사업을 영위해 온 결과이며, 주력 제품 중심의 안정적인 수주 흐름을 반영한다.

전체 매출 합계는 2023년 6월 결산 기준 605.3억원, 2023년 12월 결산 기준 490.0억 원, 2024년 12월 결산 기준 902.6억 원으로 최근 3년간 지속적으로 상승세를 기록하였다. 매출 비중이 높은 리어 액슬의 매출이 꾸준히 증가한 것이 주요인으로 파악된다.

[표 3] 동사의 주요 제품 매출실적

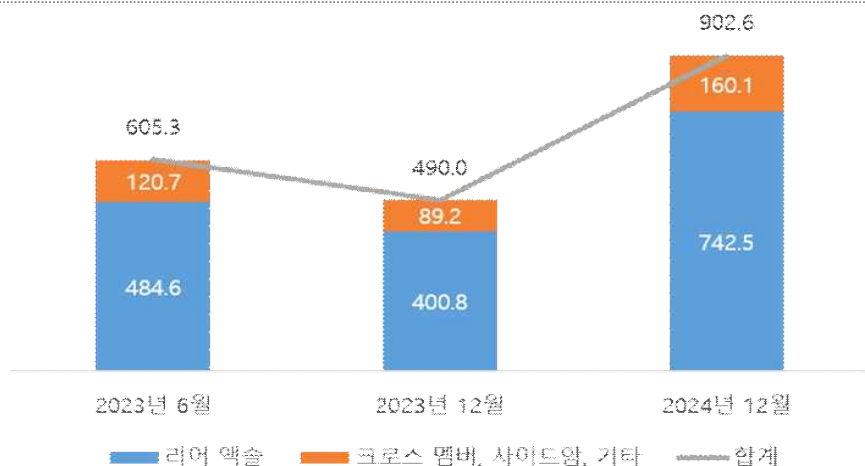
(단위 : 억 원, %)

구분	구분	2023년 6월	비중	2023년 12월	비중	2024년 12월	비중
자동차 부품	리어 액슬	484.6	80.1	400.8	81.8	742.5	82.3
	크로스 멤버	12.2	2.0	0.5	0.1	0.6	0.1
	사이드암	12.0	2.0	3.8	0.8	6.0	0.7
	기타	96.5	15.9	84.9	17.3	153.5	17.0
합계		605.3	100.0	490.0	100.0	902.6	100.0

자료: 동사 사업보고서(2025.03), 서울평가정보(주) 재구성

[그림 1] 최근 3년 동사의 주요 부문별 매출액

(단위 : 억 원)



자료: 동사 사업보고서(2025.03), 서울평가정보(주) 재구성

II. 시장 동향

공급망 재편, 패러다임 변화, 환경 규제 등 도전적인 시장환경과 기회

글로벌 자동차 부품 산업은 공급망 재편, 전동화 구조로 패러다임 변화, 환경 규제 강화 등 도전적인 과제에 직면해 있고, 변화되는 상황에 대응 가능한 기술력을 보유한 기업에 기회요인으로 작용할 것으로 예상된다. 동사가 제조하고 있는 제품은 차체 강성 유지와 충돌 안전성 확보를 위한 부품으로 완성차 산업의 구조 변화와 더불어 중요성이 증가하고 있다. 한편, 2026년 국내 자동차시장은 내수와 수출이 모두 완만한 회복세를 보이며 전반적으로 개선될 전망이다.

■ 목표산업 특성

▶ 자동차 부품 산업의 특성

자동차 부품 산업은 글로벌 자동차 생산·판매 규모와 밀접하게 연동되는 산업으로, 신흥국 중심의 수요 증가와 전동화로 인한 산업 패러다임 변화 속에서 안정적인 기반 수요를 유지하고 있다. 특히 전기차(EV, Electric Vehicle) 확산에 따라 내연기관 중심 부품 비중은 감소하는 반면, 차체 구조물, 경량화 소재, 전장부품, 열관리 시스템 등 새로운 부품군의 중요성이 빠르게 확대되고 있으며, 기술 고도화·안전 및 환경 규제 강화를 배경으로 고부가가치 부품 중심의 시장 재편이 가속화되고 있다. 이에 따라 부품 기업들은 단순 제조를 넘어 설계·해석·시험 역량을 갖춘 엔지니어링 기반 기업으로 전환할 필요성이 커지고 있다.

▶ 시장여건 및 경쟁 환경

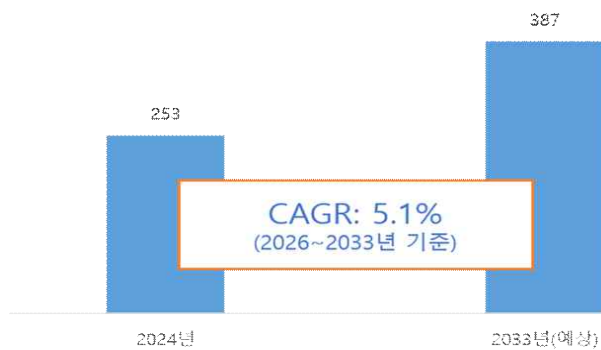
자동차 부품 시장의 경쟁은 글로벌 아웃소싱 확대와 공급망 재편 속에서 기술력, 원가경쟁력, 글로벌 생산 대응 능력을 중심으로 더욱 치열해지고 있다. 완성차 제조사는 전 세계에서 경쟁력 있는 부품사를 선택하는 전략으로 전환하고 있어 대형 글로벌 Tier-1 기업이 공동개발·선행개발을 통해 지배력을 강화하는 반면, 중소 부품사는 기술투자와 생산규모의 한계로 공급망에서 이탈하거나 하위 단계로 재편되는 양극화가 심화되고 있다. 특히 전기차 확산은 모터·배터리·전장부품 중심의 새로운 경쟁축을 형성하고 있으며, 완성차 업체들은 공급망 안정화를 위해 글로벌 현지화 생산 능력을 갖춘 부품사를 선호하는 경향이 강화되고 있다.

■ 자동차 샤시 모듈 및 동력전달장치 시장의 국내외 동향

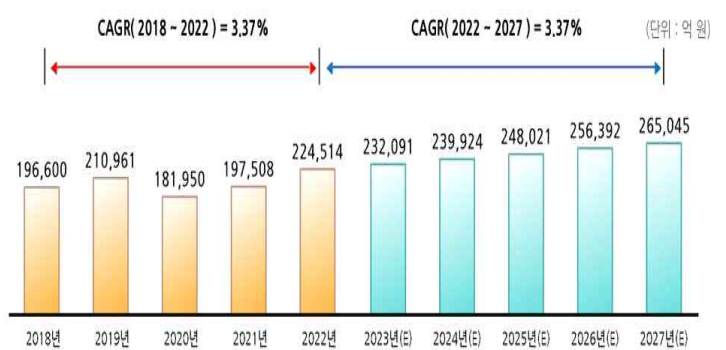
동사의 주요 제품에 해당하는 리어 액슬은 글로벌 시장 분류에 따르면 샤시 모듈 시장에 해당한다. Verified Market Reports의 보고서에 따르면 글로벌 자동차 샤시 모듈 시장은 2024년 약 253억 달러 규모에서 2033년 약 387억 달러로 확대될 전망이며, 이는 완성차 산업의 플랫폼 모듈화·공용화, 전기차·하이브리드차 확산, 고강도·경량 구조물 수요 증가에 따른 구조적 성장 흐름을 반영한 것이다. 특히 2026~2033년 연평균 성장률(CAGR) 5.1%는 전통적 자동차 부품 시장 평균을 상회하는 수준으로, 전동화와 안전성 강화라는 글로벌 메가트렌드 속에서 샤시 모듈이 핵심 부품군으로 부상하고 있음을 보여준다. 이러한 변화는 차량 1대당 샤시 모듈 탑재 가치 증가 및 모듈 단위 아웃소싱의 확대와 맞물려 시장 성장세를 지속적으로 견인할 것으로 예상된다.

한국신용정보원 TDB 시장정보에 따르면 국내 신품 동력전달장치 시장은 2018년 19.7조 원에서 2022년 22.4조 원으로 연평균 3.37% 성장했으며, 동일 성장률(CAGR 3.37%)이 유지될 경우 2027년에는 약 26.5조 원 규모로 확대될 것으로 전망된다. 이는 내연기관 중심의 변속기·차동장치 등 전통적 동력전달장치 수요가 여전히 유지되는 가운데, 현대·기아차의 해외 생산 증가와 KD 세트 방식의 부품 수출 확대가 시장 성장을 견인한 결과로 분석된다. 성장률 자체는 자동차산업 평균 대비 보수적인 수준이지만, 시장은 성숙기에 접어들면서 안정적인 증가세를 보이고 있으며, 완성차 제조사의 생산 변화와 전동화 전환 속도에 따라 향후 시장 구조가 점진적으로 재편될 가능성이 있는 것으로 평가된다.

[그림 2] 글로벌 자동차 샤시 모듈 시장 (단위 : 억 달러)



[그림 3] 국내 신품 동력전달장치 시장 (단위 : 억 원)



자료: Verified Market Reports, TDB 시장정보, 서울평가정보(주) 재구성

■ 2026년 국내 자동차 시장 전망

한국자동차모빌리티산업협회 자료에 따르면 2026년 국내 자동차시장은 내수와 수출이 모두 완만한 회복세를 보이며 전반적으로 개선될 전망이다. 내수의 경우 신차 출시 효과, 차량 교체수요 증가, 친환경차 선호 확대 등이 유지되면서 전년 대비 0.8% 증가한 169만대 수준으로 예상된다. 다만 가계부채 부담과 인구구조 변화로 인한 구조적 수요 제약이 존재해 큰 폭의 성장은 어려울 것으로 보인다. 한편 수출은 관세 불확실성 완화와 친환경차 중심의 글로벌 수요 호조가 지속되며 증가세로 전환될 전망이며, 특히 중동·중남미 등 신흥시장 중심의 수출 확대가 기대되면서 전년 대비 1.1% 증가한 275만대로 예상된다. 이에 따라 자동차 생산 역시 2년 연속 이어졌던 역성장에서 벗어나 내수와 수출의 동반 회복, 그리고 국내 전기차 신공장의 본격 가동으로 공급능력이 확대되면서 전년 대비 1.2% 증가한 413만대 수준까지 회복될 것으로 전망된다.

[표 4] 2026년 국내 자동차산업 전망*

(단위 : 만 대, %)

구분	2025(E)		2026(전망)	
		증감률		증감률
내수	167.7	2.5	169.0	0.8
국산차	136.0	1.0	138.0	1.5
수입차	31.7	9.7	31.0	-2.2
수출	272.0	-2.3	275.0	1.1
수출액(억 달러)	718.0	1.4	720.0	0.3
생산	408.0	-1.2	413.0	1.2

자료: 2025년 자동차산업 평가 및 2026년 전망(2025.12), 한국자동차모빌리티산업협회

*주) 내수는 신규등록대수 기준, 수출 및 생산은 KAMA 자동차통계월보, 수출액은 MTI 741 기준

III. 기술분석

정밀 설계와 고도 해석, 경량화 공정 기술로 고성능의 자동차 부품 제조

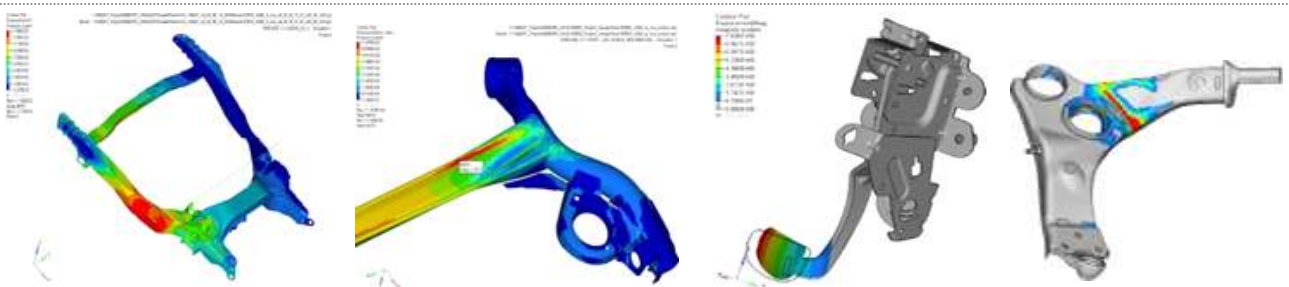
동사는 3D 설계기술과 고도 CAE 해석 역량을 보유하여 샤시·현가장치의 구조 성능을 정밀하게 설계·최적화할 수 있는 기술력을 갖추고 있다. U-O 성형 및 코어 성형을 활용한 중공 구조 제조기술을 통해 경량화와 고강성을 구현하며 전기차 시대에 요구되는 하부 구조 기술에 효과적으로 대응하고 있다. 아울러 피로·내구 시험과 내부 시스템을 통해 신뢰성 중심의 개발 체계를 구축하고 있다.

■ 샤시·현가장치 구조 설계 및 CAE 기반 최적화 기술

동사는 CATIA V5 등 3D CAD 시스템과 NASTRAN, PATRAN 등과 같은 고도화된 CAE(Computer-Aided Engineering) 솔루션을 기반으로 차량 샤시 및 현가장치의 설계와 구조 최적화 기술을 보유하고 있다. 이를 통해 리어 액슬을 비롯한 주요 하부 구조물의 형상 설계, 성능 분석, 하중 조건별 강성·내구 검토를 체계적으로 수행할 수 있으며, 차량 플랫폼에 맞춘 맞춤형 설계가 가능하다. 다양한 해석 기법을 활용하여 충돌·비틀림·피로 거동을 정밀하게 평가함으로써, 설계 초기 단계에서부터 최적화된 구조를 도출하고, 완성차 제조사의 안전·성능 기준을 충족하는 고품질 제품을 개발할 수 있다.

또한, 동사는 CAE 결과를 기반으로 설계·해석·시험을 연계한 개발 프로세스를 구축하여 제품 개발의 효율성을 크게 향상시키고 있다. 특히 구조해석과 동역학 해석을 결합한 시스템 기반 접근은 현가부품의 주행 안정성과 승차감을 사전에 검증할 수 있게 하여 개발기간 단축을 지원하는 역할을 한다. 이러한 통합 설계·해석 역량은 동사가 글로벌 완성차 제조사와의 공동개발 과정에서 경쟁력을 확보하는 핵심 요소이며, 고난도 샤시 시스템 개발을 수행할 수 있는 기술적 기반을 제공한다.

[그림 4] 동사의 CAE 기반 설계(예시)



자료: 동사 기업소개서

■ U-O 성형·코어 성형 기반 경량화 기술

동사가 보유한 U-O 성형 및 코어 성형 기반의 중공 구조물 제조 기술은 트레이링 압, 토션빔과 같은 주요 현가부품을 보다 가볍고 효율적인 구조로 제작할 수 있는 차별화된 공정 기술이다. U-O 성형공법은 판재를 U자 형태로 성형한 후 O자로 폐단면을 만드는 과정으로, 코어 성형장치를 통해 성형 과정에서 발생할 수 있는 변형을 제어함으로써 안정적인 중공 구조를 구현한다. 이를 통해 기존 단조품이나 중실 구조 대비 훨씬 가벼운 구조물을 생산하면서도 필요한 강성과 내구성을 확보할 수 있으며, 이는 경량화가 핵심 과제가 된 현대 자동차 산업에서 중요한 기술적 강점이다.

경량화 기술은 전기차와 하이브리드차 확대에 따라 더욱 중요해지고 있으며, 동사의 중공 성형 공법은 이러한 변화에 직접적으로 대응할 수 있는 기술적 솔루션이다. 배터리 무게 증가로 인해 전기차의 하부 구조물에는 높은 강성과 경량 특성이 동시에 요구되는데, 동사의 중공 구조 성형 기술은 이러한 요구조건을 충족하는 최적의 제조 방식이다. 또한 중공형 샤시부품은 차체 질량을 줄여 에너지 효율을 높이고 주행거리 확보에도 기여하기 때문에 완성차 제조사의 경량화 요구에 부합하는 기술적 요소로 활용되고 있다.

[그림 5] 동사의 제조설비



프레스 라인



용접 및 조립 라인



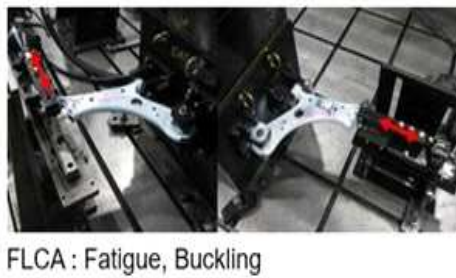
자료: 동사 기업소개서

■ 신뢰성 검증·품질 기반 제조 및 안전 구조 설계 기술

동사는 피로시험기(Fatigue Tester), 내구시험 장비 등 다양한 시험 인프라를 갖추고 있어 설계·해석 단계에서 도출한 모델의 실제 성능을 정밀하게 검증할 수 있다. 반복 하중, 진동, 충돌 환경을 재현하는 내구 시험을 통해 샤시 구조물의 피로 수명 및 신뢰성을 확인할 수 있으며, 이는 제품의 품질 안정성을 확보하는 데 핵심적인 역할을 한다. 특히 리어 액슬과 같은 고하중 부품은 실제 운행 환경에서 높은 피로응력을 받기 때문에 이러한 실차 기반 검증 기술은 동사의 경쟁력을 뒷받침하는 필수 요소다.

또한, 동사는 PLM(Product Lifecycle Management) 기반 개발 프로세스를 운영하여 설계-해석-시험-양산에 이르는 전 과정을 체계적으로 관리하고 있다. 더불어 브레이크 페달 후방 밀림 방지장치, 변속 시스템(디텐트, 시프트 록) 등 특허 기술을 보유함으로써 차량 안전성 향상 기술까지 확보하고 있다. 이러한 품질경영·안전구조 설계 기술은 글로벌 완성차 제조사가 요구하는 엄격한 품질 기준(IATF 16949 등)에 대응할 수 있는 능력을 제공하며, 동사가 단순 제조기업을 넘어 신뢰성과 안전성을 기반으로 한 고부가가치 샤시 전문기업으로 자리잡는 기반이 되고 있다.

[그림 6] 동사의 테스트 설비



FLCA : Fatigue, Buckling



자료: 동사 기업소개서

■ 연구개발 활동

동사는 기업부설연구소를 중심으로, 자동차 현가장치 시스템 및 샤시 부품 분야의 기술 경쟁력을 강화하기 위해 연구개발 투자를 지속하고 있으며, 2023년 6월 결산 기준 10.4억 원, 2023년 12월 결산 기준 4.4억 원, 2024년 12월 결산 기준 9.0억 원의 연구개발비를 집행하였다.

한편, 동사의 연구개발 조직은 설계부문, 해석부문, 기술전산 관리부문으로 구성되어 있으며, 설계-해석-시험-양산으로 이어지는 통합 개발 체계를 운영하고 있다. 설계부문은 Uni-Graphics 등 3D CAD 기반의 정밀 모델링 시스템을 활용해 자동차 서스펜션 및 샤시 부품의 형상 설계와 구조 설계를 담당하고 있으며, 차량 플랫폼별 요구 조건을 반영한 맞춤형 개발 역량을 갖추고 있다. 해석부문은 PATRAN, LS-DYNA 등 고도의 CAE 시스템을 활용하여 구조 강도, 내구성, 성형성, 동역학 거동 등을 종합적으로 검증하는 역할을 수행한다. 이러한 분석 기반은 제품 개발 초기 단계에서부터 성능을 예측하고 설계를 최적화하는 데 중요한 역할을 한다. 또한 기술전산 관리부문은 PLM 시스템을 통해 개발 자료, 특허, 설계 변경 이력을 체계적으로 관리함으로써 글로벌 완성차 제조사가 요구하는 품질 기준 및 개발 프로세스를 충족하는 기반을 제공하고 있다.

[표 5] 동사의 연구개발 담당조직

(단위 : 명)

구분	업무	장비	인원
설계	자동차 서스펜션 설계	CATIA V5 - 3Set Uni-Graphics - 9Set(3차원 CAD)	3
해석	자동차서스펜션동역학해석 제품구조강도/피로/해석 제품성형해석 제품진동해석	ADAMS - 1copy(차량동역학해석) NASTRAN - 1copy(선형, 진동해석) PATRAN - 1copy(Pre&Post) LS-DYNA - 1copy(성형해석) FATIGUE - 1copy(피로해석) DESIGN LIFE - 1copy(피로해석) ABAQUS - 10token(비선형해석) Hyper works - 100Unit(Pre&Post, 선형, 진동)	1
기술전산관리	기술자료관리, 특허관리, 자료실관리	PLM SYSTEM	1

자료: 동사 사업보고서(2025.03)

■ PEST 분석

동사의 PEST(Political, Economic, Social, Technological) 분석은 다음과 같다.

세계적으로 탄소중립 정책과 친환경차 전환이 추진되면서 전기차(EV)·하이브리드 기반의 자동차 부품 수요가 증가하고 있으며, 이는 동사의 전기차용 제품 개발 확대에 긍정적인 정책 환경을 제공하고 있다. 반면 미국의 자동차 관세 부과, 유럽 공급망 법안 등 주요국의 현지 생산 요건 강화는 국내 부품 제조사에 부담 요인으로 작용하며, 정책 리스크를 완화하고 글로벌 대응력을 강화할 필요성이 증가되었다. 정치적으로 EV·경량화 중심의 기술 개발 기회는 확대되는 반면, 공급망 규제 대응에 대한 부담은 증가되었다.

국내 자동차 부품 시장은 최근 연평균 3.37% 수준의 성장률을 기록하며 회복세를 보였고, 완성차 생산·수출 호조가 부품 수요 확대를 견인하였다. 그러나 세계 경기 둔화, 금리 변동성 증가, 소비심리 위축 등 거시적 불확실성은 완성차 판매 감소로 이어질 가능성이 있다. 동시에 내연기관 부품 수요가 중장기적으로 감소하는 반면, EV·하이브리드 전동화 부품의 탑재가치는 증가하는 구조적 변화가 진행되고 있어 기술 포트폴리오 전환을 통해 새로운 성장 기회를 확보할 수 있다. 즉, 경제 환경은 완성차 수요가 감소할 리스크가 있는 반면, EV 전환이 새로운 성장 기회로 작용할 수 있다.

소비자의 차량 선택이 내연기관 세단 중심에서 SUV·CUV 같은 고하중·레저형 차량으로 이동하면서 차체 강성과 내구성, 안전성에 대한 요구가 강화되고 있어 리어 액슬·크로스 멤버 등 동사의 주력 제품군과 직결된 수요 증가 요인이 되고 있다. 또한 친환경차 구매 확산과 안전 기준 강화로 인해 완성차 제조사의 경량화·고강도 소재 적용, 진동/소음 개선 등 고사양 하부구조 설계 요구가 증가되어, 관련 기업의 기술력 고도화 필요성이 높아지고 있다. 즉, 사회적으로 SUV·친환경차 확대에 따른 하부 구조 강화 & 고부가 제품 수요 증가라는 방향으로 동사에 긍정적으로 작용할 것으로 예상된다.

전동화(EV), 경량화, 모듈화는 자동차 샤시와 현가장치 부품산업의 핵심 기술 변화로, 기존 내연기관 차대보다 높은 강성·내구성·경량 기술이 요구된다. 전기차는 배터리 무게 증가로 인해 하부구조 설계 난도가 크게 상승하며, EV 전용 크로스멤버, 보강 구조물, e-액슬 대응 서스펜션 부품 등 신규 제품군 시장이 확대되는 상황이다. 동시에 완성차 제조사는 플랫폼 통합 및 모듈화 전략을 강화하면서 부품 제조기업에 대한 모듈 단위 아웃소싱을 확대하고 있다. 따라서 기술 환경은 EV 전용 샤시 수요가 증가되고, 모듈화가 확대됨에 따라 기술 선도 기업에게 성장의 기회로 연결될 수 있다.

[그림 7] 동사 PEST 분석

➤ Political (정치)

- 탄소중립 정책과 친환경차 전환
- 전기차, 기반의 부품 수요 증가
- 공급망 규제 대응 부담 증가

➤ Economic (경제)

- 거시적 불확실성 증가
- 완성차 수요 감소 리스크
- EV 부품 탑재가치 증가

➤ Social (사회)

- 수요자의 SUV·EV 선호 증가
- 차체 하부 구조 강화 부품 성장 기회
- 안전·경량화 요구 확대

➤ Technological (기술)

- EV 전용 플랫폼·경량화 기술 중요성 증가
- 완성차 제조사의 모듈 단위 아웃소싱
- 부품 제조 시장 재편 가능성



자료: 서울평가정보(주)

IV. 재무분석

리어 액슬 중심의 안정적 매출 구조

동사의 최근 3개 결산연도 매출액은 2023년 6월 605.3억 원, 2023년 12월 490.0억 원에서 2024년 12월 902.6억 원까지 증가하며 안정적인 성장세를 유지하고 있다. 주력 제품인 리어 액슬이 전체 매출의 82.3%를 차지하며 매출 확대를 견인하였다. 영업이익과 당기순이익은 3개 결산연도 동안 개선되었으며, 판관비율 개선, 금융수익 증가, 유형자산처분이익 반영이 수익성 확대에 기여했다. 또한 유동성 지표가 개선되고, 차입금 감소로 부채 구조가 안정화되었다. 2025년 3분기 누적 기준 주요 재무지표 역시 개선세를 이어가며 전반적인 재무안정성이 강화되고 있다.

■ 리어 액슬 제품 중심 매출 회복세

동사의 최근 3개 결산연도 매출액은 2023년 6월 605.3억 원, 2023년 12월 490.0억 원, 2024년 12월 902.6억 원으로 나타났다. 2023년 중 결산연도가 6월에서 12월로 변경되면서, 2023년 12월 실적에는 2023년 6월부터 12월까지 6개월치 실적이 반영되었다. 이러한 결산 변경에도 불구하고 전반적인 매출 흐름은 안정적인 흐름을 유지하고 있다.

동사의 매출 품목은 ‘리어 액슬’, ‘크로스 멤버’, ‘사이드암’, ‘기타’ 부품으로 구성된다. 이 중 주력 제품인 ‘리어 액슬’의 매출은 2023년 6월 484.6억 원, 2023년 12월 400.8억 원, 2024년 12월 742.5억 원으로 나타났으며, 2024년 기준 전체 매출의 82.3%를 차지하였다. 이러한 매출 증가에는 수요량 증가와 주요 OEM 고객사의 생산 회복이 반영되었다. ‘크로스 멤버’ 매출은 매출 비중 0.1% 수준으로, 3개 결산연도 동안 12.2억 원, 0.5억 원, 0.6억 원으로 변동을 보였다. ‘사이드암’ 매출은 12.0억 원, 3.8억 원, 6.0억 원을 기록하며 전체 매출의 0.7%를 구성했다. 한편, ‘기타’ 부품 매출은 96.5억 원, 84.9억 원, 153.5억 원으로 회복하는 모습을 나타냈다.

2025년 3분기 누적 매출액은 694.4억 원으로 전년 동기 640.9억 원 대비 8.3% 증가하였다. 동사는 주력인 리어 액슬 제품 중심의 안정적 공급, 전기차 배터리 모듈용 크로스 멤버 수주를 통한 북미 시장 진출, 생산능력 회복 및 가동률 상승 등을 통해 매출 확대를 지속적으로 추진하고 있어, 향후에도 꾸준한 성장세가 기대된다.

■ 판관비율 개선하여 안정적 수익성 유지

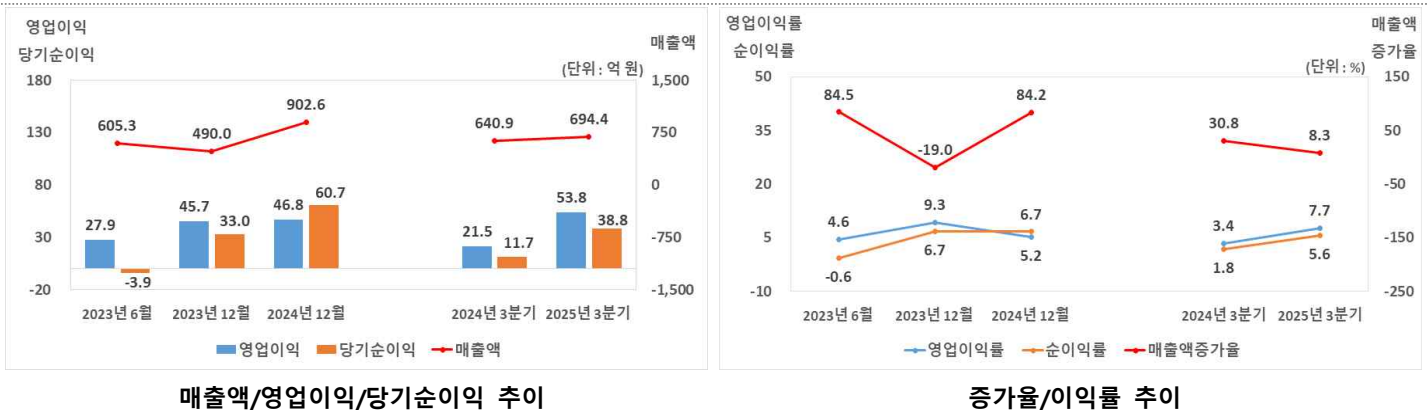
동사의 최근 3개 결산연도 영업이익은 2023년 6월 27.9억 원, 2023년 12월 45.7억 원, 2024년 12월 46.8억 원으로 꾸준한 증가세를 나타냈다. 같은 기간 판관비는 40.5억 원, 32.0억 원, 52.5억 원으로 다소 변동이 있었으나, 판관비율은 6.7% → 6.5% → 5.8%로 낮아지며 비용 부담이 완화되는 모습을 보였다. 2024년에는 급여(27.7억 원)와 지급수수료(6.3억 원), 차량유지비(2.1억 원) 등이 큰 비중을 차지하였으며, 대손상각비는 2023년 12월 1.7억 원에서 2024년 12월 0.0억 원(6백만 원)으로 환입되었으며, 판매보증비는 3.7억 원에서 1.5억 원으로 감소하여 판관비 부담을 경감시켰다.

3개 결산연도 당기순이익의 경우, 2023년 6월에는 3.9억 원의 당기순손실을 기록하였으나, 2023년 12월 당기순이익 33.0억 원으로 흑자 전환하였고, 2024년 12월에는 당기순이익 60.7억 원을 기록하며 확대되었다. 2024년에는 유형자산처분이익 9.5억 원이 반영되며 기타손익이 크게 증가하였고, 이자수익 1.7억 원, 외화환산이익 28.1억 원 등 금융수익도 순이익 개선에 기여하였다. 한편 지분법손익은 2023년 12월 4.2억 원 발생 후 이후 기간에는 계상되지 않았다.

2025년 3분기 누적 기준으로는 영업이익 53.8억 원, 당기순이익 38.8억 원을 기록하며 양호한 흐름을 이어가고 있다. 동사는 매출 확대와 더불어 비용 효율성 개선, 금융수익 확대 등을 기반으로 수익성 회복세를 유지하였으며, 비용 구조가 안정적으로 유지된다면 지속적인 수익성 성장을 기대할 수 있다고 판단된다.

[그림 8] 동사 연간 요약 포괄손익계산서 분석

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.03), 분기보고서(2025.11) 서울평가정보(주) 재구성

■ 핵심 재무비율 개선되며 강화된 재무안정성

동사의 총자산은 최근 3개 결산연도 동안 2023년 6월 842.6억 원, 2023년 12월 905.7억 원, 2024년 12월 831.5억 원으로 변동을 보였다. 현금및현금성자산은 10.2억 원, 14.5억 원, 27.9억 원으로 증가하였으며, 2024년에는 단기금융상품 처분 등으로 요구불예금이 확대되면서 유동성이 강화되었다. 이에 따라 유동비율 역시 67.6%, 79.0%, 82.1%로 점진적인 개선세를 나타냈다.

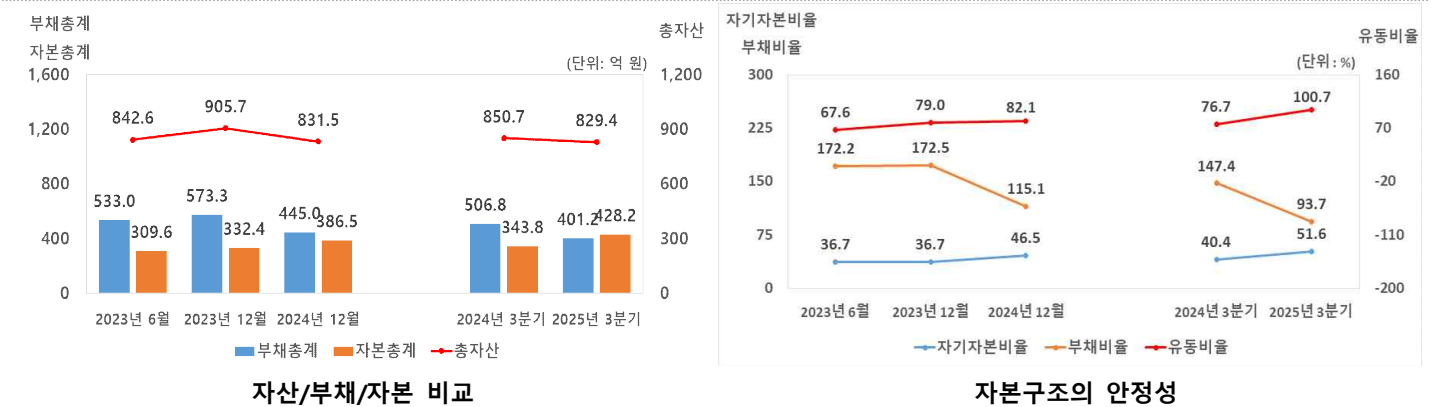
부채총계는 2023년 6월 533.0억 원, 2023년 12월 573.3억 원, 2024년 12월 445.0억 원으로 감소하였으며, 부채비율도 172.2%, 172.5%, 115.1%를 기록하며 크게 낮아졌다. 유동차입금은 156.0억 원, 152.0억 원, 123.0억 원으로 줄어들었고, 장기차입금 역시 63.7억 원, 55.2억 원, 13.4억 원으로 축소되어 차입 구조가 개선되는 모습을 보였다.

자본총계는 3개 결산연도 동안 309.6억 원, 332.4억 원, 386.5억 원으로 증가하였다. 결손금이 누적된 상태였으나 당기순이익을 통해 이익잉여금이 확보되며 결손금 규모가 축소되었고, 확정급여채측정요소와 환율 변동에 따른 일부 자본 감소 요인에도 불구하고 자본총계는 확대되며 자본이 안정적으로 확충되었다.

2025년 3분기 누적 기준 주요 재무지표는 유동비율 100.7%, 부채비율 93.7%, 자기자본비율 51.6%를 기록하며 전반적인 재무안정성이 더욱 강화된 흐름을 보였다. 동사는 유동성 확보, 부채 축소, 자본 확충을 통해 재무구조를 안정적으로 개선해 나가고 있다.

[그림 9] 동사 연간 요약 재무상태표 분석

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.03), 분기보고서(2025.11) 서울평가정보(주) 재구성

[표 6] 동사 연간 요약 재무제표

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결기준)

항목	2023년 6월	2023년 12월	2024년 12월	2024년 3분기 누적	2025년 3분기 누적
매출액	605.3	490.0	902.6	640.9	694.4
매출액증가율(%)	84.5	-19.0	84.2	30.8	8.3
영업이익	27.9	45.7	46.8	21.5	53.8
영업이익률(%)	4.6	9.3	5.2	3.4	7.7
순이익	-3.9	33.0	60.7	11.7	38.8
순이익률(%)	-0.6	6.7	6.7	1.8	5.6
부채총계	533.0	573.3	445.0	506.8	401.2
자본총계	309.6	332.4	386.5	343.8	428.2
총자산	842.6	905.7	831.5	850.7	829.4
유동비율(%)	67.6	79.0	82.1	76.7	100.7
부채비율(%)	172.2	172.5	115.1	147.4	93.7
자기자본비율(%)	36.7	36.7	46.5	40.4	51.6
영업현금흐름	64.0	59.0	100.8	59.0	39.7
투자현금흐름	-39.5	-3.3	-25.7	-51.4	-7.1
재무현금흐름	-22.8	-26.6	-62.9	0.1	-28.8
기말현금	10.2	14.5	27.9	22.0	30.0

자료: 동사 사업보고서(2025.03), 분기보고서(2025.11) 서울평가정보(주) 재구성

■ 동사 실적 전망

동사의 주력 제품인 리어 액슬(Rear Axle) 매출은 기간별로 뚜렷한 성장세를 보이고 있다. 2023년 6월 결산 기준 484.6억 원을 기록한 이후, 2023년 12월 결산 기준 400.8억 원으로 조정되었으나 이는 결산 기준 변경에 따른 6개월분 실적 반영에 따른 것이다. 2024년 12월 결산 기준 742.5억 원으로 증가하며 지속적인 회복세를 나타냈고, 이는 신규 차종 적용 확대 및 글로벌 OEM 대상 공급 물량 증가가 반영된 결과로 보인다. 2025년에는 816.5억 원 수준까지 성장할 것으로 예상되어, 리어 액슬이 동사의 핵심 매출 기반으로 지속적인 성장 동력을 제공할 것으로 전망된다.

크로스 멤버·사이드암 부문은 전체 매출에서 차지하는 비중은 상대적으로 작으나, 차량 플랫폼 특성에 따라 변동 폭이 큰 제품군이라는 점에서 해석이 필요하다. 2023년 6월 결산 기준 24.2억 원의 매출을 기록했으나, 2023년 12월 결산 기준 4.3억 원으로 감소하였다. 이는 결산 기준 조정에 따른 영향을 감안하더라도 감소폭이 컸으며, 생산 차종 교체 시기 또는 특정 프로젝트 종료의 영향으로 보인다. 2024년 12월 6.6억 원, 2025년에는 7.1억 원으로 소폭 회복이 예상된다. 향후 전기차 플랫폼 확대에 따라 크로스 멤버의 구조적 중요성이 증가하는 만큼, 장기적으로는 전기차용 신규 프로젝트 확보 여부가 향후 성장 추세를 결정할 가능성이 크다.

기타 제품군에는 BIW(차체구조물), 컨트롤암, 부품가공·엔지니어링 서비스 등 다양한 항목이 포함된 것으로 보이며, 해당 부문의 실적은 꾸준한 성장세를 나타내고 있다. 2023년 6월 결산 기준 96.5억 원에서 2023년 12월 결산 기준 84.9억 원으로 소폭 감소했으나, 2024년 12월 153.5억 원으로 크게 증가하였고 2025년에는 171.6억 원 수준까지 성장할 것으로 전망된다. 이는 최근 동사가 Jaguar Land Rover, Lucid, Stellantis, Volkswagen 등 다수의 글로벌 고객사와 다양한 신제품 개발을 진행하고 있는 점이 반영된 결과로, 향후 BIW 및 EV 관련 구조부품의 확대가 기타 제품군 매출을 견인할 가능성이 높다.

종합적으로, 동사의 제품 포트폴리오는 주력 품목인 리어 액슬에서 안정적 성장을 이어가고 있으며, 기타 제품군에서의 신규 프로젝트 확대가 전체 성장을 추가로 뒷받침하는 구조를 보이고 있다. 특히 2024~2025년 성장 전망에서 전기차 플랫폼용 부품 및 글로벌 완성차 제조사와와의 협업 프로젝트가 의미 있는 기여를 하고 있어, 중장기적으로 동사는 리어 액슬 중심의 안정적 매출 기반과 신규 전기차 구조부품 기반의 성장성을 동시에 확보할 수 있을 것으로 예상된다.

[그림 10] 동사 연간 실적 전망

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.03), 분기보고서(2025.11) 서울평가정보(주) 재구성

V. 주요 변동사항 및 향후 전망

전기차 중심의 수요 확대, 경량화 기술 고도화, 글로벌 고객사 확장을 기반으로 성장 기대

동사는 분양사업을 활발하게 진행하는 한편, 도급공사 수주를 통해 안정적인 매출원 확보에 집중하고 있다. 국내 건설산업이 저성장·고비용·고위험 구조로 변화되는 상황에 대한 대응으로 완만하지만 지속적인 성장세를 추구할 것으로 전망된다. 최근 50억 원 규모의 자사주 매입을 완료함으로써 주주가치 제고 의지를 보여주었다.

■ 주요 변동사항

동사는 글로벌 OEM 및 Tier-1을 대상으로 신제품 개발을 적극 확대하고 있으며, 특히 프리미엄 브랜드와 전기차(EV) 중심으로 개발 포트폴리오가 강화되고 있다. Jaguar Land Rover와는 X-Brace, Oil Seal, BIW 스탬핑 파트 등 다양한 샤시·차체 구조부품을 공동 개발 중이며, Lucid Gravity와 CEER Velocity 향 리어 암·컨트롤 암 등 EV 전용 서스펜션 부품 개발도 진행되고 있다. 또한 Stellantis의 배터리 모듈 크로스멤버 개발과 Benteler 협업을 통한 VW 계열 리어 액슬·브라켓 개발 등으로 글로벌 프로젝트 참여가 확대되면서, 동사는 단순 제조업체를 넘어 전동화·경량화 중심의 차세대 샤시 기술 개발 파트너로서의 입지를 강화하고 있다.

[표 7] 동사가 개발 진행 중인 신제품 현황

의뢰 기업	개발 부품	의뢰 기업	개발 부품
JLR Land Rover Limited	X-Brace	JLR Land Rover Velar, Evoque	Brace BRKT
JLR Discovery Sport	BIW Stamping Part	KGM	토레스 전기차 LINK 4종
LUCID Gravity	전기차 SUV 리어 암	Stellantis	Battery Module Crossmember
JLR Range Rover & Sport/ Land Rover Defender	Oil Seal	CEER Velocity	P700/800_Rear Control Arm, Trailing Arm, Spring Link
Benteler	VW Slavia, Virtus, Taigun, Kushaq Rear Axle Component 7종	JLR Range Rover/ Land Rover Defender	BIW Stamping Part : BW08884

자료: 동사 사업보고서(2025.03)

■ 향후 전망

동사는 리어 액슬을 포함한 샤시·현가장치 전문 기업으로서, CATIA·UG 기반 설계기술과 NASTRAN, LS-DYNA, ADAMS 등 CAE 해석 역량을 갖추고 있어 완성차 OEM의 초기 개발단계부터 구조·충돌·내구 해석을 수행할 수 있는 기술 기반을 보유하고 있다. 또한 U-O 성형·코어 성형을 활용한 중공 샤시부품 제조 기술을 통해 전기차 시대의 핵심 요구인 경량화·고강성 요구에 효과적으로 대응하고 있으며, 내구시험 인프라와 PLM 기반 개발관리 체계로 글로벌 품질 기준을 충족하는 제품 공급이 가능하다.

고객 포트폴리오 측면에서 동사는 Jaguar, Land Rover, Lucid, Stellantis 등 프리미엄 및 EV OEM과의 프로젝트를 확대하고 있으며, Benteler·SMC를 통한 Volkswagen 계열 프로젝트 등 글로벌 공급망 참여도 강화하고 있다. 특히 EV 전용 플랫폼용 컨트롤 암·리어 암·크로스멤버 개발은 전동화 시장에서의 경쟁력을 보여주며, 향후 전기차 수요 확대와 경량화 기술 고도화, 글로벌 고객 확장에 따라 동사는 중장기 성장 기회가 존재하며 글로벌 사업 영역 확장을 모색하고 있다.

증권사 투자의견

작성기관

투자의견

목표주가

작성일

N/A

시장정보(주가 및 거래량)

한국거래소(KRX)



자료: 네이버증권(2025.12.08)

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정여부

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 투자위험종목」의 단계를 거쳐 이루어지게 됩니다.

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

기업명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
체시스	X	X	X