

켄코아에어로스페이스(274090)



손현정 스몰캡
hyunjeong.son@yuantakorea.com

수주러시로 고속성장 가속화

글로벌 우주항공 강소기업

켄코아에어로스페이스는 2013년에 설립된 우주항공 전문 기업으로, 원소재부터 가공, 조립, 정비까지 다루는 글로벌 강소기업이다. 주요 고객사로 보잉, 에어버스, 록히드마틴, Pratt & Whitney, 블루오리진 등이 있다. 동사의 현재 수주 잔고는 9,000억원에 육박하며, 내년 상반기까지 추가로 3,000억~4,000억원의 수주가 가능할 것으로 예상된다. 수주 잔고의 증가는 글로벌 3대 MRO 업체인 ST엔지니어링으로부터 에어버스향 PTF Conversion 등 수주를 지속적으로 받아온 결과이다. 현재 ST엔지니어링 외 고객사 3~4곳 이상과도 추가 협상 중이며, PTF Conversion 뿐만 아니라 방산 항공기 생산 등 수주 다각화에 따른 매출의 고른 성장이 기대된다.

수주급증, 선제적 증설로 대응

동사는 올해 초부터 대규모 증설을 진행해왔으며, 내년 상반기 마무리될 예정이다. 투자금액은 약 500~600억원에 달할 것으로 예상되며 추가적으로 M&A를 통한 사업 확장도 검토 중이다. 올해 국내 1공장에 240억원, 2공장에 160억원을 투자했으며, 신규 수주 물량은 1, 2공장에 이미 차 있는 상황이다. 내년 초부터는 대형 항공기 구조물 위주로 일부 생산 공정이 가동될 계획이다. 이번 증설을 통해 동사는 급증한 수주 물량에 대응하는 한편, 내재화를 통한 원가 절감으로 매출 성장과 수익성 개선이 기대된다.

방산으로 2025년 실적 성장 가속화 기대

2024년 실적은 매출액 1,060억원 (YoY +16.3%), 영업이익 -12억원 (YoY 적자전환)이 전망된다. 올해 상반기에는 보잉의 품질 이슈로 인해 항공기 퇴역이 지연되면서 에어버스 PTF 사업이 영향을 받았다. 2025년부터는 급증한 수주가 매출로 반영되며, 큰 폭의 성장이 기대된다. 2025년 매출액은 1,320억원 (YoY +24.5%) 영업이익 122억원 (YoY 흑자전환, OPM 9.2%)이 예상된다. 특히 주요 고객사인 록히드마틴, NASA, 보잉과의 계약을 통해 방산 및 우주항공 부문에서 매출이 확대될 전망이다. 현재 수주잔고 중 방산 부문이 46%임을 감안하면, 향후 실적 향상의 주요 동력으로 작용할 것으로 기대한다.

Forecasts and valuations (K-IFRS 연결)

(억원, 원, %, 배)

결산 (12월)	2022A	2023A	2024F	2025F
매출액	759	911	1,060	1,320
영업이익	80	9	-12	122
지배순이익	32	-18	-38	93
PER	48.9	-98.7	-38.6	15.9
PBR	4.2	3.2	2.7	2.3
EV/EBITDA	17.2	38.1	37.7	11.4
ROE	10.2	-3.8	-6.8	15.7

NOT RATED (I)

목표주가 원 (I)

현재주가 (9/11) 11,440원

상승여력 -

시가총액 1,477억원

총발행주식수 12,913,226주

60일 평균 거래대금 11억원

60일 평균 거래량 103,745주

52주 고/저 14,840원 / 10,040원

외인지분율 1.19%

배당수익률 0.00%

주요주주 케플러

주가수익률 (%) 1개월 3개월 12개월

절대 6.2 6.5 (20.3)

상대 14.5 30.4 2.5

절대 (달러환산) 8.3 9.7 (20.7)

I. 기업개요

켄코아에어로스페이스는 2013년에 설립된 우주항공 전문 기업으로, **원소재부터 가공, 조립, 정비까지 다루는 글로벌 강소기업**이다. 경남 사천을 중심으로 국내 5곳의 가공 및 조립 사업장이 있으며, 미국 2곳 조지아와 캘리포니아에도 우주항공 원소재 및 발사체, 항공엔진 등을 공급하는 사업장이 위치해 있다.

사업부문은 1)항공기 생산 및 부품 제조, 2)MRO(군용기 및 PTF Conversion), 3)우주항공 원소재 공급, 4)우주발사체 및 위성 관련 부품 생산, 5)신사업 UAM/PAV/드론 개발 등 5개 부문으로 구분된다. 2024년 상반기 기준 매출 비중은 켄코아에어로스페이스 별도 59%, 미국 자회사 41%로 나뉜다. 주요 사업부문별 매출은 미국/국내 민수 및 방산 항공기 33%, MRO(군용기 및 PTF Conversion) 44%, 우주항공 원소재 23%의 비중을 차지하고 있다. 지역별 비중은 미국 44%, 싱가포르 42%, 내수 13%, 기타 1%이다.

1. 켄코아에어로스페이스 별도

동사의 별도 사업은 항공 MRO(정비, 수리, 운영)와 항공기 생산 및 부품 제조를 주력으로 영위한다. 항공 MRO 사업에서 PTF Conversion(여객기-화물기 전환) 사업은 2021년 시장 진출 2년 만에 주력 사업으로 자리 잡았다. 코로나 시기 경쟁 밸류체인 기업들은 구조조정에 들어갔지만, 동사는 PTF Conversion 사업이 팬데믹 이후 실적 회복의 주요 성장 동력이 되었다. PTF Conversion 사업의 **주요 고객은 싱가포르 ST 엔지니어링**이며, 군용기 정비 사업은 김해공항 내 대한항공과 협력해 진행 중이다.

또한 항공기 생산 및 부품 제조 사업에서는 **KAI(한국항공우주산업), 대한항공, 한화에어로스페이스, 한화시스템 등을 주요 고객사**로 두고 있으며, 최근 방산 항공기 부품의 비중이 확대되고 있다.

2. 켄코아 USA

동사의 미국 자회사 켄코아 USA는 글로벌 탭티어 기업과 미국 국방부와의 계약을 통해 항공 엔진 관련 구조물과 부품을 생산한다. **주요 고객사는 록히드마틴, 보잉, Pratt & Whitney, 블루오리진** 등이다. 최근 늘어나는 수주로 공장 설비의 25% 증설이 진행 중이며, 주요 제품은 F-35 전투기 및 A-320 여객기의 엔진 부품이다. 우주발사체 사업도 진행 중이며, **아르테미스 프로젝트 생산 사업**을 수주해 관련 부품을 생산하고 있다.

3. 캘리포니아 메탈

동사의 캘리포니아 사업장은 고부가가치 방산 및 우주항공 원소재를 생산하는 주요 거점이다. **NASA, 스페이스X, 블루오리진 등 주요 우주 기업**들을 대상으로 티타늄, 니켈 특수강 등 원소재를 공급한다. 방산 부문에서는 **록히드마틴과 보잉 디펜스**가 주요 고객사이다.

글로벌 Top Tier 고객사 확보

항공우주 고객사



국방·우주 고객사



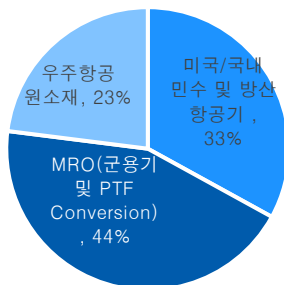
자료: 켈코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

주요 수주 발주처 및 기종

발주처	기종	사업부문
SPIRIT	B7x7 Series	미국 민수 항공기
ST 엔지니어링	A320, A330	MRO PTF Conversion
대한항공	B7x7 Series, MELB, HH-60	국내 민수 항공기, MRO(군용기)
특히드마틴	F-16, F-22, F-35, C-130	미국 방산 항공기
보잉	AH-64, CH-47, F-15, F-18, V-22,	미국 방산 항공기, 우주 발사체
Pratt & Whitney	A320 Family	미국 민수 항공기
KAI	B7x7 Series, KUH, LAH	국내 민수/방산 항공기
GULFSTREAM	G500, G600, P42-1	미국 방산 항공기
한화에어로스페이스	KUH(수리온)	국내 방산 항공기

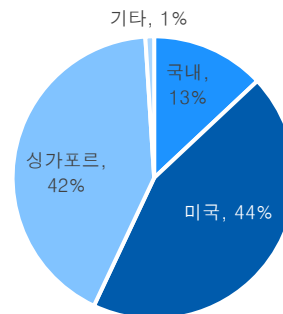
자료: 켈코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

사업부문별 매출 비중



자료: 켈코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

지역별 매출 비중



자료: 켈코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

II. 투자포인트

1. 수주잔고, 매출액대비 9배

동사의 현재 수주 잔고는 9,000억원에 육박하며, 내년 상반기까지 추가로 3,000억~4,000억원의 수주가 가능할 것으로 예상된다. 수주 잔고는 2019년 2,750억원에서 2024년 8월 기준 8,700억원까지 5년만에 3배 급증했다.

수주 잔고의 증가는 글로벌 3대 MRO 업체인 ST 엔지니어링으로부터 2021년 코로나 팬데믹 시기 약 4,000억원의 PTF Conversion 수주를 받은 결과이다. 특히, 코로나 이후 항공 밸류체인 의 30% 이상이 사라지면서 발생한 공급망 문제가 동사에게 유리하게 작용해 대규모 수주를 지속적으로 확보하고 있다.

싱가포르의 ST 엔지니어링은 1995년 설립 이후 26년간 40여개 고객사에 400개 이상의 PTF 프로젝트를 진행한 글로벌 메이저업체로 에어버스의 독점 파트너업체이다. 동사는 ST 엔지니어링의 PTF 물량의 30%를 생산하는 것으로 추정된다. 에어버스 전망에 따르면, 2043년에는 전체 화물 항공기 중 PTF Conversion의 비중이 46%에 이르게 된다. 이에 에어버스-ST 엔지니어링-켄코아에어로스페이스로 이어지는 PTF 밸류체인의 수혜가 장기적으로 지속될 전망이다.

현재 ST 엔지니어링 외에도 고객사 3~4곳 이상과 추가 사업 수주 관련 협상 중이며, 협의 중인 계약 금액은 최대 4,000억원이다. 주요 대상은 브라질 엠브라에르, KAI, SACC(중국 AVIC 그룹사), AIDC(대만 KAI) 등이다. PTF Conversion뿐만 아니라 방산 항공기 생산 등 수주가 증가하며, 사업 다각화에 따른 매출의 고른 성장이 기대된다.

지난 2024년 7월 브라질 엠브라에르와의 C-390 군용 수송기 사업 수주가 완료되었으며, 총 수주액은 605억원으로 3년에 걸쳐 계약이 진행될 예정이다. 8월에는 ST 엔지니어링과의 P2T 사업 및 위그선 관련 추가 사업 수주 계약을 체결했다. 또한 KAI의 방산 외주사업의 80% 이상을 단독으로 협상 중이며, 중국의 SACC와도 대형 항공기 부품 생산 협의를 진행 중이다.

현재 수주 잔고의 사업별 비중은 항공기 40%, MRO 40%, 우주항공 원소재 20%로 추정되며, 민수와 방산 비율은 각각 54%, 46%로 나뉘어 있다. 다각화된 수주 구조와 대규모 신규 수주 확보로 인해 동사는 매출 성장이 가속화될 것으로 기대된다. 특히 지속적인 고객사 확대와 글로벌 항공 및 방산 시장에서의 경쟁력 강화가 장기적인 성장의 핵심 동력이 될 전망이다.

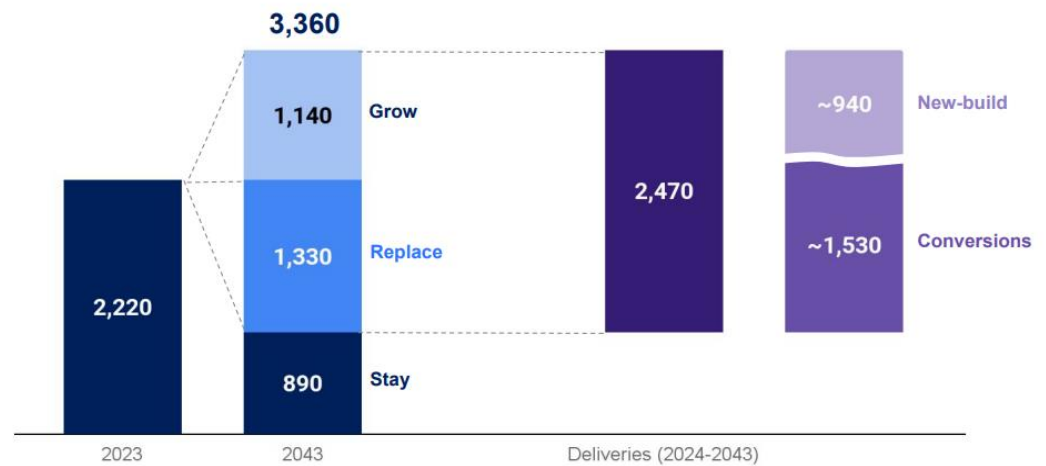
켄코아에어로스페이스 2024년 수주 계약 현황

(단위: 억원)

날짜	계약사	계약 내용	수주금액
24.07.04	브라질 엠브라에르	군용 수송기 부품 공급	605
24.08.01	한국항공우주산업 (KAI)	보잉 디펜스사 항 방산 부품 공급	미공개
24.08.06	ST 엔지니어링	B757 P2T 프로젝트	미공개
24.08.29	ST 엔지니어링	위그선(WIG) 구조물 공급	200
1H24	미국 노스롭 그루만	글로벌호크 지상장비 MRO	미공개
1H24	한화시스템	한국 군용기 전자장비 업그레이드 사업	미공개

자료: 언론보도, 유안타증권 리서치센터

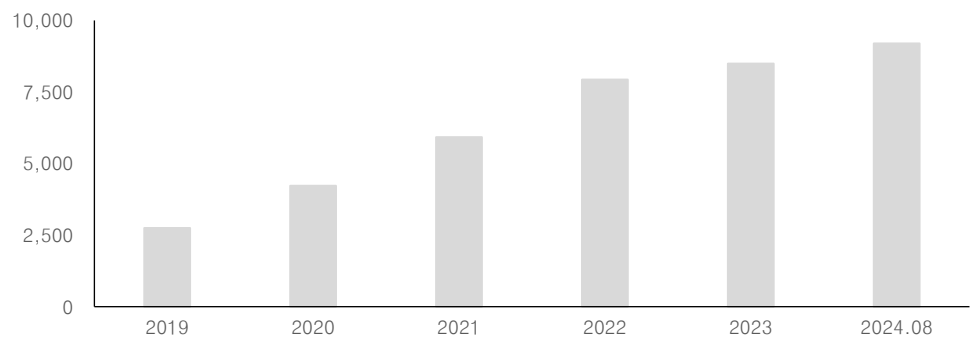
글로벌 화물 항공기 수요 전망



자료: 에어버스, 유안타증권 리서치센터

수주잔고 추이

(억 원)



자료: 켄코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

2. 2025년 생산 CAPA 1.5배 증가

동사는 사모투자펀드(PF)운용사인 IMM 의 투자로 대규모 증설을 진행 중이다. 2024년 4월 IMM 은 동사의 1,300억원 규모 영구 전환사채를 인수했다. 동사는 이를 통해 확보된 자금을 바탕으로, 향후 2년 동안 생산 CAPA 를 1.5배 증설할 계획이다.

올해 국내 1공장에 240억원, 2공장에 160억원을 투자했으며, 3공장 매입도 검토 중이다. 현재 신규 수주 물량은 1, 2공장에 이미 차 있으며, 증설은 올해 말에 완료될 예정이다. 내년 초부터는 일부 생산 공정이 가동될 계획으로, 대형 항공기 구조물 위주로 진행된다. 또한 스킨 공장 내 재화 등 가공 라인을 확대해 원가 절감을 목표로 하고 있다.

켄코아 USA 에서도 증설이 동시에 진행되고 있으며, 캘리포니아 메달의 확장 이전이 완료됨에 따라 고부가가치 방산 및 우주항공 원소재 생산 능력이 강화될 전망이다.

증설 투자금액은 한국과 미국에서 약 500~600억원에 달할 것으로 예상되며, 추가적으로 여유 자금을 확보해 M&A 를 통한 사업 확장도 검토 중이다. 이번 증설을 통해 동사는 급증한 수주 물량에 대응하는 한편, 내재화를 통한 원가 절감으로 매출 성장과 수익성 개선이 기대된다.

국내 공장 증설 현황



자료: 켄코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

3. UAM 파운드리로 항공 모빌리티 시장 선도

동사는 국내 UAM(도심 항공 모빌리티) 대표 밸류체인으로 성장이 기대된다. UAM 사업은 파운드리 모델을 기반으로 한 기체 생산에 집중하는 전략이 핵심이다. 2024년 UAM 파운드리 사업의 본격적인 상용화를 기대하고 있으며, 연말까지 2대의 UAM 모델을 생산할 예정이다. 또한 2024년 4월 KAI와 브라질 이브사의 1조원 규모의 UAM 계약이 체결되며, 동사 파운드리 사업의 추가적인 생산 기회도 확보하고 있다.

동사가 지난 8월에 ST 엔지니어링과 계약한 위그선 수주도 항공 모빌리티 시장의 경쟁력을 입증한 사례이다. 2025년 상용화를 목표로 200억원 규모의 위그선 공급 계약을 체결했다. 위그선은 '날아다니는 배'로 불리며, 에어쿠션(Air Cushion) 효과를 이용해 해수면 근처에서 비행하는 것이 특징이다. 이 기술은 UAM과는 별개의 개념이지만, 저고도 비행 기술과 관련된 유사한 항공 역량을 요구한다.

향후 항공 구조물 공급 분야에서도 추가적인 계약 체결 가능성이 높다고 판단한다. FAA(미국 연방항공청) 인증을 기다리고 있는 조비(JOBY) 등 글로벌 UAM 기업들이 시장에 본격 진입할 경우, 동사는 선제적으로 생산 수요를 대응할 수 있는 강점을 보유하고 있다. UAM과 위그선 등 미래 항공 기술을 선도하는 사업 확장을 통해 시장 내 입지를 더욱 강화할 것으로 기대된다.

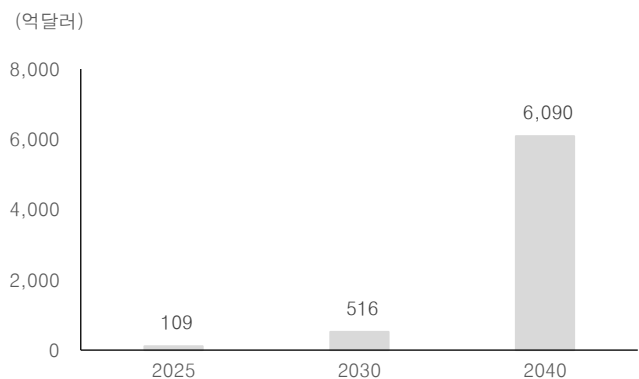
한편, 동사의 관계사 Kencoa Aviation은 UAM 인프라 사업을 추진 중이다. 장기적으로 Vertiport 운영과 통신 인프라 확충을 통해 UAM 운항을 목표로 하고 있다. 따라서 UAM 파운드리 모델을 중심으로 한 생산 역량, 국내의 UAM 상용화를 위한 인프라 구축을 통해 미래 항공 모빌리티 시장에서 선도적인 역할을 할 것으로 기대된다.

켄코아에어로스페이스 UAM



자료: 켄코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

UAM 시장 규모 전망



자료: 국토교통부, 유안타증권 리서치센터

III. 실적 및 밸류에이션

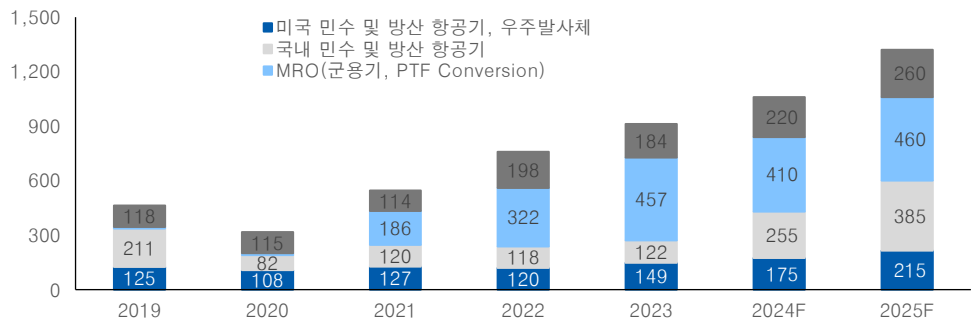
동사의 2024년 실적은 매출액 1,060억원 (YoY +16.3%), 영업이익 -12억원 (YoY 적자전환)이 전망된다. 올해 상반기에는 보잉의 품질 이슈로 인해 항공기 퇴역이 지연되면서 에어버스 PTF 사업이 영향을 받았다. 보잉 항공기 퇴역이 가속화되는 대신, 에어버스 항공기의 사용 기간이 연장되면서 에어버스 PTF 전환 수요가 감소해 실적 부진을 겪은 것이다. 동사는 이에 대응해 PTF 사업부 구조조정 조치를 취했으며, 하반기부터는 수익성이 개선될 것으로 예상된다.

2025년부터는 급증한 수주가 매출로 반영되며, 큰 폭의 성장이 기대된다. 2025년 매출액은 1,320억원 (YoY +24.5%) 영업이익 122억원 (YoY 흑자전환, OPM 9.2%)이 예상된다. 주요 고객사인 록히드마틴, NASA, 보잉과의 계약을 통해 방산 및 우주항공 부문에서 매출이 확대될 전망이다. 현재 수주잔고를 감안 시, 부문별로 항공기 생산 45%, MRO(군용기 및 PTF Conversion) 35%, 우주항공 원소재 20% 비중을 차지할 것으로 보인다. 특히 **최근 수주잔고 중 방산 부문은 46%로 비중이 늘어나며, 향후 실적 향상의 주요 동력으로 작용할 것으로 기대한다.**

동사의 현재 주가는 2025년 당기순이익 93억원을 기준으로 PER 15.9배에 불과하다. 이는 동사의 높은 수주 잔고(매출액 대비 9배)와 안정적인 성장성을 감안할 때, 저평가 되어있다는 판단이다.

사업부문별 매출액 추이 및 전망

(억원)



자료: 켄코아에어로스페이스, 유안타증권 리서치센터

켄코아에어스페이스 (27409) 추정재무제표 (K-IFRS 연결)

결산(12월)	2021A	2022A	2023A	2024F	2025F
매출액	547	759	911	1,060	1,320
매출원가	606	607	810	951	1,094
매출충이익	-59	151	102	109	226
판매비	79	71	93	121	104
영업이익	-138	80	9	-12	122
EBITDA	-96	128	61	59	210
영업외손익	-63	-38	-20	-21	-27
외환관련손익	0	-1	-1	0	0
이자손익	-33	-40	-49	-52	-59
관계기업관련손익	0	0	0	0	0
기타	-30	3	31	31	31
법인세비용차감전순이익	-200	42	-11	-33	95
법인세비용	-4	9	8	5	2
계속사업순이익	-196	32	-18	-38	93
중단사업순이익	0	0	0	0	0
당기순이익	-196	32	-18	-38	93
지배지분순이익	-196	32	-18	-38	93
포괄순이익	-169	61	-19	-39	92
지배지분포괄이익	-169	61	-19	-39	92

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

결산(12월)	2021A	2022A	2023A	2024F	2025F
영업활동 현금흐름	-84	-38	-73	-67	10
당기순이익	-196	32	-18	-38	93
감가상각비	35	42	45	65	82
외환손익	2	8	3	0	0
중속, 관계기업관련손익	0	0	0	0	0
자산부채의 증감	-39	-157	-132	-86	-156
기타현금흐름	116	37	30	-7	-8
투자활동 현금흐름	-71	-130	-42	-200	-202
투자자산	-17	-85	13	-1	-2
유형자산 증가 (CAPEX)	-57	-40	-52	-200	-200
유형자산 감소	6	8	0	0	0
기타현금흐름	-3	-12	-3	1	-1
재무활동 현금흐름	237	68	113	1,250	-47
단기차입금	164	21	-147	4	7
사채 및 장기차입금	61	36	94	1,300	0
자본	53	65	221	0	0
현금배당	0	0	0	0	0
기타현금흐름	-41	-55	-55	-55	-55
연결범위변동 등 기타	9	10	0	110	97
현금의 증감	91	-91	-2	1,093	-142
기초 현금	81	172	81	79	1,172
기말 현금	172	81	79	1,172	1,030
NOPLAT	-138	80	15	-14	122
FCF	-141	-79	-125	-267	-190

자료: 유안타증권

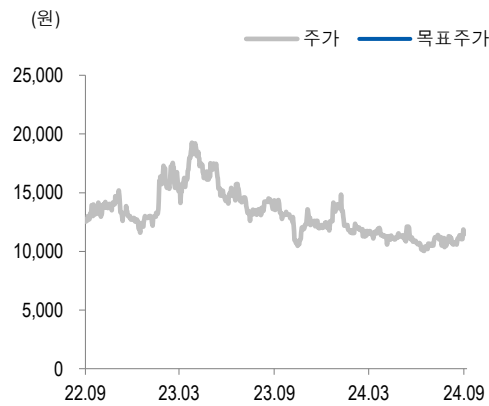
- 1. EPS, BPS 및 PER, PBR은 지배주주 기준임
- 2. PER 등 valuation 지표의 경우, 확정치는 연평균 증가 기준, 전망치는 현재주가 기준임
- 3. ROE, ROA의 경우, 자본, 자산 항목은 연초, 연말 평균을 기준으로 함

결산(12월)	2021A	2022A	2023A	2024F	2025F
유동자산	506	643	829	2,009	2,073
현금및현금성자산	172	81	115	1,172	1,030
매출채권 및 기타채권	90	163	182	219	273
재고자산	229	363	499	580	722
비유동자산	561	654	670	799	913
유형자산	351	348	364	500	618
관계기업등 지분관련자산	4	5	5	6	8
기타투자자산	18	102	117	117	117
자산총계	1,066	1,297	1,499	2,809	2,986
유동부채	594	697	682	720	785
매입채무 및 기타채무	98	108	132	153	190
단기차입금	63	49	98	98	98
유동성장기부채	74	80	70	70	70
비유동부채	216	219	232	1,543	1,562
장기차입금	82	88	89	89	89
사채	16	0	5	1,305	1,305
부채총계	810	916	915	2,263	2,348
지배지분	256	381	584	546	638
자본금	59	61	64	64	64
자본잉여금	705	767	986	986	986
이익잉여금	-517	-480	-505	-543	-451
비지배지분	0	0	0	0	0
자본총계	256	381	584	546	638
순차입금	470	605	518	763	909
총차입금	642	699	645	1,950	1,957

결산(12월)	2021A	2022A	2023A	2024F	2025F
EPS	-1,735	269	-146	-297	718
BPS	2,169	3,115	4,569	4,225	4,941
EBITDAPS	-824	1,057	485	460	1,628
SPS	4,710	6,287	7,191	8,211	10,222
DPS	0	0	0	0	0
PER	-8.4	48.9	-98.7	-38.6	15.9
PBR	6.7	4.2	3.2	2.7	2.3
EV/EBITDA	-22.1	17.2	38.1	37.7	11.4
PSR	3.1	2.1	2.0	1.4	1.1

결산(12월)	2021A	2022A	2023A	2024F	2025F
매출액 증가율 (%)	72.8	38.7	20.2	16.3	24.5
영업이익 증가율 (%)	적지	흑전	-89.0	적전	-1,091.6
지배순이익 증가율 (%)	적지	흑전	적전	적지	-342.0
매출총이익률 (%)	-10.7	19.9	11.2	10.3	17.1
영업이익률 (%)	-25.2	10.5	1.0	-1.2	9.2
지배순이익률 (%)	-35.9	4.3	-2.0	-3.6	7.0
EBITDA 마진 (%)	-17.5	16.8	6.7	5.6	15.9
ROIC	-20.4	8.3	1.7	-0.9	9.7
ROA	-20.0	2.7	-1.3	-1.8	3.2
ROE	-62.6	10.2	-3.8	-6.8	15.7
부채비율 (%)	317.0	240.1	156.6	414.8	367.9
순차입금/자기자본 (%)	183.8	158.5	88.7	139.9	142.5
영업이익/금융비용 (배)	-4.1	2.0	0.2	-0.2	2.1

켄코아에어로스페이스(274090) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2024-09-12	Not Rated	-	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (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)	86.4
Hold(중립)	13.6
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2024-09-11

※해의 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

- 이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 타인의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인함. (작성자 : **손현정**)
- 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.