

KOSDAQ | 자동차와부품

# 구영테크 (053270)

## 시트 프레임과 브라켓을 제조하는 자동차 부품사

### 체크포인트

- 매출액은 1) 브라켓(44.1%, 2024년 3분기 누적 기준), 시트부품(29.8%), 힌지(5.1%), 롤러암(4.4%), 오일팬(4.6%)와 기타(12.0%)로 구성
- 투자포인트는 1) 2023년 개선된 영업이익률과 2) 신규 공장 증설에 따른 매출 증가 기대
- 2024년 매출액 3,814억원(+6.7%YoY), 영업이익 271억원(-6.5%YoY), 영업이익률 7.1%(-1.0%p)로 추정. 동사의 2024년 EV/EBITDA는 3.6배로 역사적 하단
- 리스크 요인은 트럼프 대통령 당선에 따라 커진 미국 친환경차 정책 불확실성 확대. 미국에 대한 투자가 진행되는 상황에서 주주 확보가 어려울 시, 이는 중기적으로 동사의 재무 부담 요인으로 작용 가능

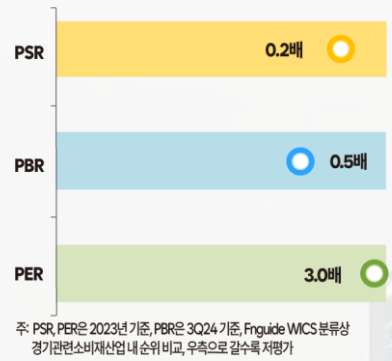
### 주가 및 주요이벤트



### 재무지표



### 밸류에이션 지표



## 시트파트, 차체 파트, 구동파트를 제조하는 자동차 부품사

동사의 매출액은 1) 브라켓(44.1%, 2024년 3분기 누적 기준), 시트부품(29.8%), 힌지(5.1%), 롤러암(4.4%), 오일팬(4.6%)와 기타(12.0%)로 구성. 동사의 차별화된 기술경쟁력은 프레스(Stamping)공정의 Progressive 금형 자체 설계 및 제작능력. 동사의 주요 고객사는 현대차와 기아. 이외 현대모비스, GM, 크라이슬러 등이 있음

## 투자포인트1. 2023년 개선된 영업이익률

2023년 구영테크의 영업이익률은 8.1%로 전년 대비 5.3%p개선. 2018년부터 2022년까지 동사의 평균 영업이익률은 2.3%에 불과. 올해 3분기 누적 기준 영업이익률은 8.1%. 빠른 수익성 개선의 요인은 1) 매출액 증가에 따른 영업레버리지 효과, 2) 미국 법인 제품의 단가 인상 및 소급분 반영, 3) 코로나 이후 급격히 상승했던 운송비 안정화와 4) 우호적인 환율 영향에 기인. 내년엔 신규 공장 증설에 따른 감가상각비와 투자비용 등으로 동사의 영업이익률은 올해 대비 다소 낮아질 개연성이 있으나, 동사의 지속적인 비용효율화 노력, 강달러 전망과 러시아-우크라이나 종전 예상에 따른 운임비 안정화 기대가 2023년 이전대비 높은 영업이익률을 유지하는 데 기여할 전망

## 투자포인트2. 신규 공장 증설에 따른 매출 증가 기대

동사는 작년 5월 구지 2공장 설립 결정. 올해 3월 완공. 올해 600억원의 제품 생산, 판매 예정. 2025년부터 양산 예정된 수주 분도 160억원 정도. 올해 9월 미국 법인 Guyoung Tech USA, Inc.의 공장 증축 및 설비 투자를 결정. 완공 예정일은 내년 7월로 예상 투자금액은 460억원. 기수주한 물량은 없으나, 현재 적극적인 영업을 통해 수주 물량을 확보하기 위해 노력 중. 최근 미국 법인 공장 가동률은 100%에 육박

### Forecast earnings & Valuation

	2020	2021	2022	2023	2024F
매출액(억원)	1,967	2,034	2,742	3,574	3,814
YoY(%)	-14.8	3.4	34.8	30.4	6.7
영업이익(억원)	29	40	77	290	271
OP 마진(%)	1.5	2.0	2.8	8.1	7.1
지배주주순이익(억원)	7	31	40	186	162
EPS(원)	28	119	151	700	589
YoY(%)	-78.3	330.2	27.0	364.4	-15.7
PER(배)	59.9	28.2	14.8	4.2	3.4
PSR(배)	0.2	0.4	0.2	0.2	0.1
EV/EBITDA(배)	7.5	8.8	5.5	3.8	3.6
PBR(배)	0.6	1.2	0.7	0.8	0.5
ROE(%)	1.0	4.3	5.0	19.6	14.2
배당수익률(%)	1.8	0.9	1.3	1.7	2.5

자료: 한국IR협회의 기업리서치센터

### Company Data

현재주가 (12/2)	2,015원
52주 최고가	2,990원
52주 최저가	2,015원
KOSDAQ (12/2)	675.84p
자본금	137억원
시가총액	552억원
액면가	500원
발행주식수	27백만주
일평균 거래량 (60일)	14만주
일평균 거래액 (60일)	3억원
외국인지분율	0.44%
주요주주	이희화 외 4인 45.70% 강소운 5.31%

### Price & Relative Performance



### Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	-96	-24.7	-29.3
상대주가	-2.5	-6.4	-13.5

### 참고

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

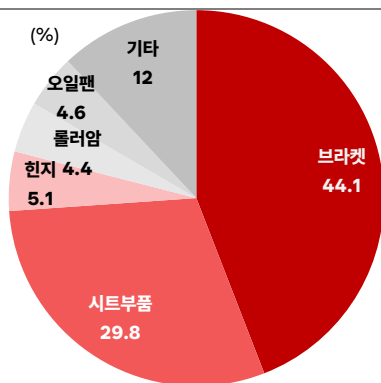
## 🏢 기업 개요

### 1 연혁

**구영테크는 시트 프레임, 차체 파트, 구동파트 등을 생산, 판매하는 자동차 부품 회사**

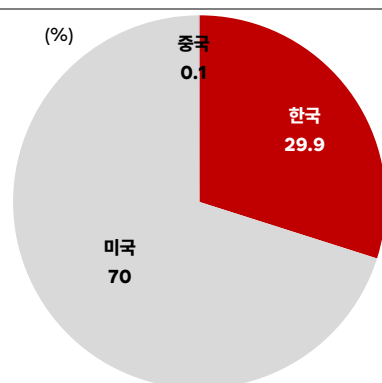
구영테크는 시트파트, 차체 파트, 구동파트 등을 생산, 판매하는 자동차 부품회사이다. 동사는 프레스에서부터 용접, 표면전착도장, 조립에 이르기까지 Line-up 공정에서 엄격한 품질보증체제를 통해 생산된 완성 부품을 공급하고 있다. 특히 동사의 프레스(Stamping)공정은 Progressive 금형(다수의 가공공정을 순차적으로 이송시키며, 연속 작업을 하는 프레스 가공법으로 품질을 향상시킬 수 있는 가공 방법)의 자체 설계, 제작능력 확보로 기술 및 가격 경쟁력을 갖추고 있다. 구영테크의 본사는 대구에 있으며, 국내 공장은 대구와 영천에 위치해 있다. 또한, 미국과 중국에 해외생산 판매 체제를 구축하고 있다. 동사의 주요 고객사는 현대차, 기아이다. 이외 고객으로 현대모비스, GM, 크라이슬러 등이 있다. 2024년 3분기 누적 기준으로 동사의 제품별 매출액은 1) 브라켓(44.1%), 시트부품(29.8%), 힌지(5.1%), 롤러암 (4.4%), 오일팬(4.6%)와 기타(12.0%)로 구성된다. 지역별 매출액 비중은 한국(29.9%), 미국(70.0%)와 중국(0.1%)으로 구성되어 있다.

구영테크의 제품별 매출 구성



주: 2024년 3분기 누적 매출액 기준, 자료: 구영테크, 한국R협회의 기업리서치센터

구영테크의 지역별 매출 구성



주: 2024년 3분기 누적 매출액 기준, 자료: 구영테크, 한국R협회의 기업리서치센터

**연혁: 1989년 설립, 2002년 코스닥 시장에 상장**

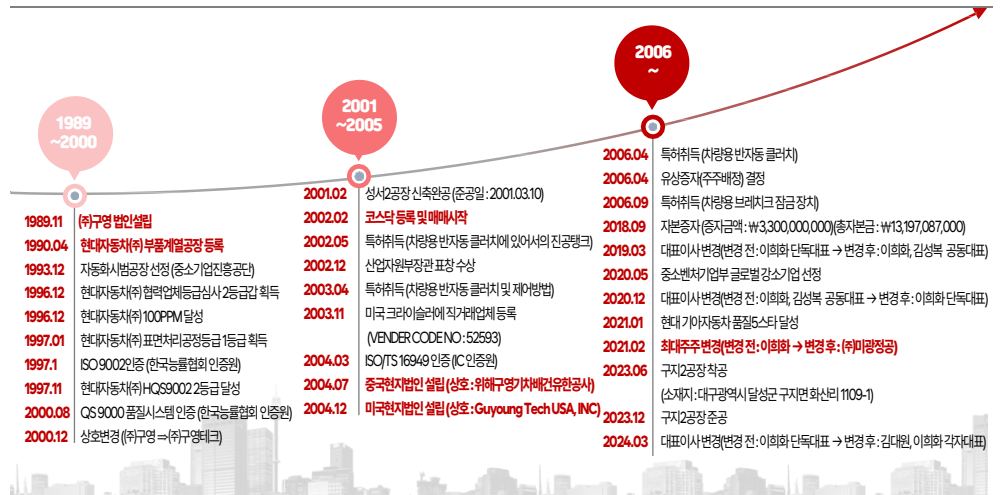
구영테크는 1989년 11월 (주)구영으로 설립되었으며, 2002년 2월 코스닥시장에 상장했다.

동사는 설립 직후 1990년에 현대자동차의 부품계열공장으로 등록되었으며, 신용보증기금의 유망중소기업에 선정되었다. 1997년 현대자동차의 표면처리공정등급 1등급을 획득한 동사는 같은 해에 한국능력협회 인증원의 ISO 9002인증을 획득했다.

2000년 상호를 현재의 (주)구영테크로 변경 후, 2001년에는 대구 달서구에 성서 2공장을 신축 완공했다. 2002년에 코스닥 시장에 상장한 동사는 2003년에 미국 크라이슬러에 직거래업체로 등록했다. 2004년에는 중국과 미국에 현지 법인을 설립하며 해외 진출에 나서면서 지속적인 현지법인 추가 출자를 통해 해외 생산 및 판매를 확장해 갔다.

2021년 동사의 최대주주는 이희화 회장에서 (주)미광정공으로 변경되었다. 또한, 같은해 현대 기아자동차 품질 5스타를 달성했다. 2023년에는 전기차용 배터리 팩 어퍼 케이스를 수주하면서 대구시에 구지 2공장을 착공했다. 올해 초에는 대표이사가 이희화 회장에서 김대원, 이희화 각자 대표로 변경되었다. 김대원 사장은 이전에 현대자동차에서 근무했으며, 북경현대 구매본부장을 역임했다. 현재는 구영테크의 경영을 총괄하고 있으며, 이희화 회장은 경영을 자문하고 있다. 지난 9월에는 미래 성장 동력 확보를 위한 미국 현지 법인 추가 설비투자 및 공장 증축을 결정했다.

구영테크의 주요 연혁



자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

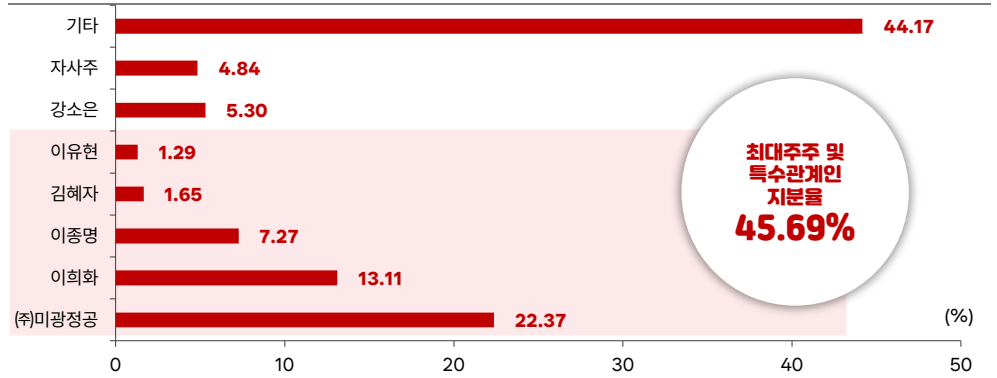
주주 구성과 종속회사

구영테크의 최대주주는 (주)미광정공으로 지분율 22.37% 보유 중

2024년 9월말 기준으로, 구영테크의 최대주주는 (주)미광정공으로 지분율 22.37%를 보유 중이다. 이 외 특수관계인인 이희화 대표이사와 이종명 부사장(이희화 대표이사의 子), 김혜자(이희화 대표이사의 妻), 이유현(이희화 대표이사의 子)이 각각 13.11%, 7.27%, 1.65%, 1.29% 지분을 보유하고 있다. 최대주주와 특수관계인 합계 지분율은 45.69%이다. 최대주주와 특수관계인 외 5% 이상 지분을 보유하고 있는 주주로는 강소은(지분율 5.30%)이 있다. 자사주로 1,326,789주가 있으며, 이는 지분율 4.84%에 해당한다. 참고로 (주)미광정공은 구영테크 지분 22.37% 중 13.69%를 기업은행에 운전자금을 차입하기 위해 담보로 제공했으며, 이에 해당 지분은 질권이 설정된 상태이다.

(주)미광정공은 자동차 부품 및 금형 제조업을 주요 사업으로 영위하고 있는 회사로, 이종명 부사장이 지분율 70.86%(2023년 12월말 기준)를, 구영미광공동근로복지기금이 29.14%를 보유하고 있다. 2023년 말 기준으로 자산과 자본규모는 각각 263억원, 124억원이다.

구영테크의 주주 구성



주: 2024년 9월말 기준, 자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

종속회사:

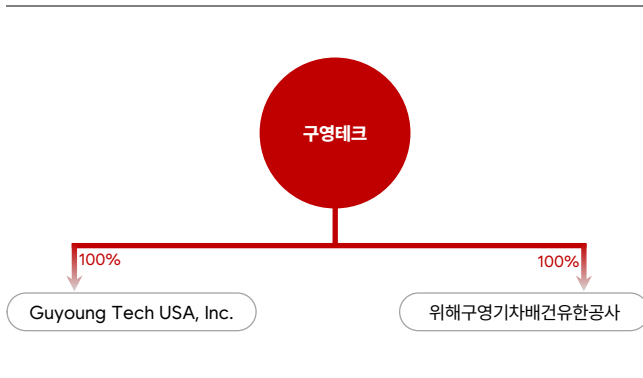
- 1) Guyoung Tech USA, Inc.
- 2) 위해구영기차배건유한공사

구영테크의 종속회사로는 1) Guyoung Tech USA, Inc.(지분율 100%, 2024년 9월말 기준)와 2) 위해구영기차배건유한공사(100%)가 있다.

Guyoung Tech USA, Inc.는 2004년 12월 미국에 설립된 해외 생산 및 판매 법인이다. 미국 알라바마에 위치해 있으며, 주로 현대자동차와 협력업체에 부품을 납품하고 있다. 자동차 시트 쿠션 프레임 및 등받이, 다리 지지대와 조절 부품 등을 생산하고 있다. 최근 공장 증축을 결정했다. 2024년 9월말 기준으로 동사의 자산과 자본 규모는 1,532억원과 578억원이다. 올해 3분기 누적 매출액은 1,954억원으로 전년동기 대비 9.4% 증가했으나, 당기순이익은 94억원으로 21.1% 감소했다.

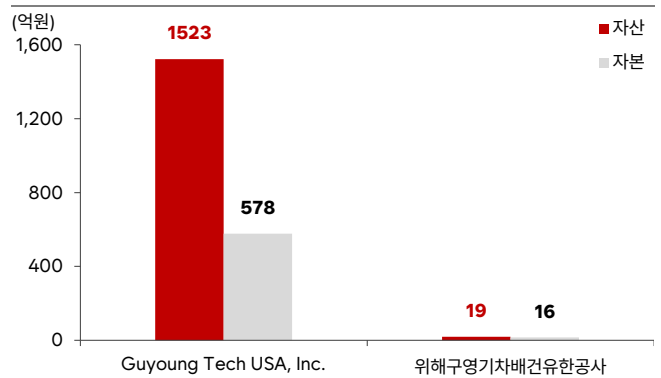
위해구영기차배건유한공사는 2024년 7월에 설립되었다. 중국 산동성 위해시의 수출 가공구 내에 위치해 있으며, 주로 구영테크의 외주가공역할을 하며 미국 자동차 부품 업체에 자동차 부품을 납품하고 있다. 향후에는 외주가공업체에서 더 나아가 독립업체로의 발전을 도모하고 있다. 2024년 9월말 기준 자산과 자본 규모는 각각 19억원과 16억원이다. 올해 3분기 누적 매출액과 당기순이익은 27억원과 4억원으로 전년동기 대비 각각 60.9%, 56.0% 급증했다.

구영테크 지배구조 현황



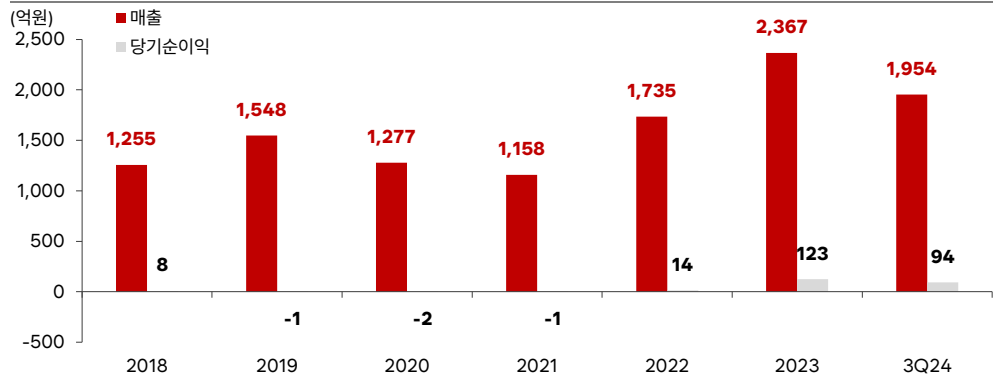
주: 2024년 9월말 기준, 자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

구영테크의 종속회사 자산 및 자본 현황



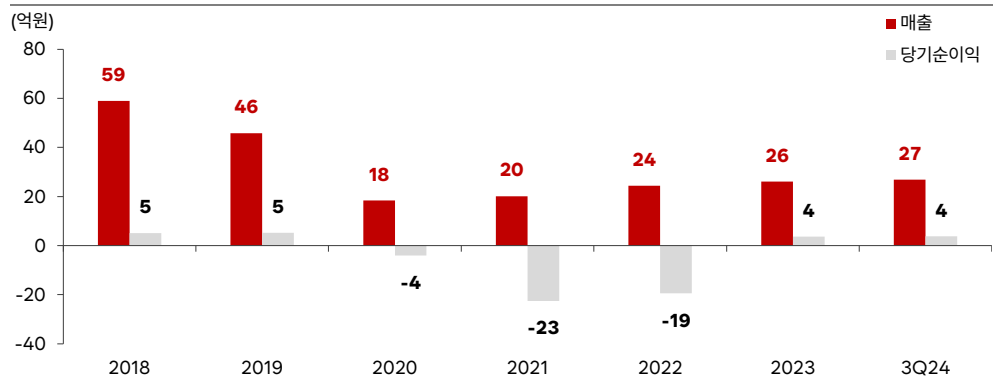
주: 2024년 9월말 기준, 자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

Guyoung Tech USA, Inc.의 매출 및 당기순이익 추이



주: 2024년은 3분기 누적 기준, 자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

위해구영기차배건유한공사의 매출 및 당기순이익 추이



주: 2024년은 3분기 누적 기준, 자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

**3 주요 제품**

**주요제품: 시트 파트, 차체 파트,  
엔진 및 변속기 파트(브라켓 등),  
전동화/하이브리드 파트**

구영테크의 주요 제품으로는 1) 시트 파트, 2) 차체 파트, 3) 엔진 및 변속기 파트와 4) 전동화/하이브리드 파트가 있다.

시트 파트는 동사의 주력 제품으로 Back Frame과 Cushion Frame이 있다. Back Frame은 운전석 및 조수석 의자 안에 들어가는 프레임으로 의자의 강성을 보완해주고 등받이 각도를 조정하는 리클라이너가 장착되어 있다. Cushion Frame도 운전석 조수석 의자 안에 들어가는 프레임으로 의자의 강성을 보완해 준다. 의자를 앞으로 이동해주는 레일 위에 장착되어 움직인다.

차체파트 제품으로는 자동차의 차체와 도어를 연결해주는 경첩 역할을 하는 Door Hinge, 자동차의 차체와 후드를 연결해 주는 경첩 역할을 하는 Hood Hinge가 있다. 또한 자동차 차체와 슬라이딩 도어를 연결해 주는 경첩역할을 하는 Roller Arm도 생산한다.

엔진 및 변속기 파트로는 Oil Pan과 Engine Bracket이 있다. Oil Pan은 엔진 하반부에 붙는 부품으로 엔진 오일을 보관하는 역할을 하며, Engine Bracket은 엔진과 변속기 등에 사용되는 센서류를 부착하기 위한 지지대 역할을 하는 부품이다.

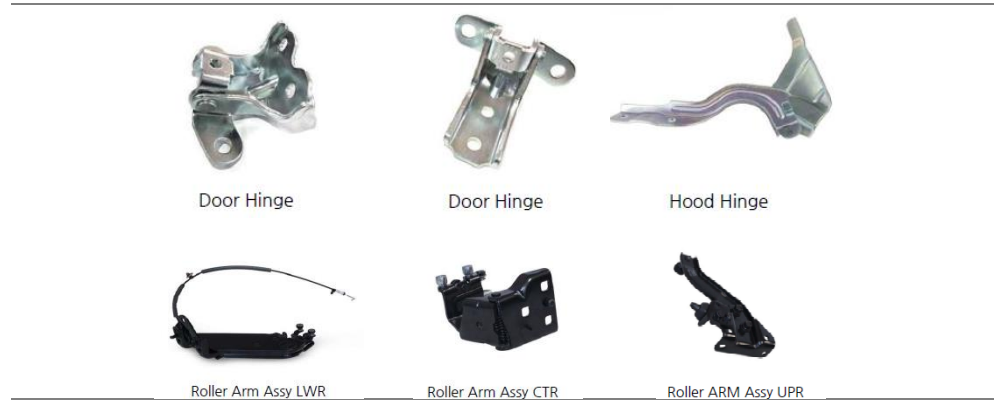
최근 동사는 전동화 및 하이브리드 부품으로 UPR Case, 하이브리드 Case와 End Plate를 생산하고 있다. UPR Case는 전기차 배터리 상부에서 커버해 주고 열폭주를 막아주는 일체형 Case이다. 하이브리드 Case는 하이브리드 차량에 들어가는 배터리를 보관/보호해주는 상하부 Case이다. End Plate는 BMA(Battery Module Assambly)파트로 모듈 단위 배터리 Cell을 양쪽으로 보호해 주는 브라켓이다.

주요제품: 시트 파트



자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

주요제품: 차체 파트



자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

주요제품:엔진/변속기 파트(Oil Pan과 Engine Braket )



자료: 구영테크, 한국R협회의 기업리서치센터

주요제품: 전동화/하이브리드 파트



자료: 구영테크, 한국R협회의 기업리서치센터



 **산업 현황**

**구영테크는**

구영테크는 자동차 부품업체로 자동차 산업에 속해 있다.

**자동차 산업에 속함**

**2023년 세계 자동차 판매대수는**

**8,672만대로 전년대비 5.7%**

**성장 추정**

한국자동차모빌리티산업협회에 따르면, 2023년 세계 자동차 판매 대수는 8,672만대로 전년대비 5.7% 성장했다. 2007년부터 연평균 1.2% 성장한 셈이다. 지난 16년간 정체 상태를 유지한 것이나, 시기별로 차이를 보인다. 2008년 금융위기로 인해 세계 자동차 판매 대수는 2007년 7,162만대에서 2009년 6,502만대로 연평균 4.7% 감소했다. 금융위기의 진앙지였던 미국에서의 판매 대수가 19.7%(연평균 기준) 감소한 반면, 동기간 중국의 판매대수가 24.3% 증가하며 세계 자동차 판매 대수의 급격한 감소를 방어했다. 2009년 이후 2017년까지는 세계 자동차 산업 호황기였다. 이 시기 자동차 판매대수는 연평균 5.0% 증가하여 2017년에 9,620만대를 기록했다. 성장의 주요인은 1) 2000년 중국 자동차 시장 개방 이후 급성장 2) 금융위기 이후 미국 자동차 시장 회복이었다. 개방 초기 연간 2,500만대 판매 대수에 불과했던 중국 자동차 시장은 2017년에는 2,800만대로 10배 이상 성장했다. 2009년부터 2017년까지 중국과 미국의 자동차 판매대수의 연평균 성장률은 각각 9.8%, 6.5%였다.

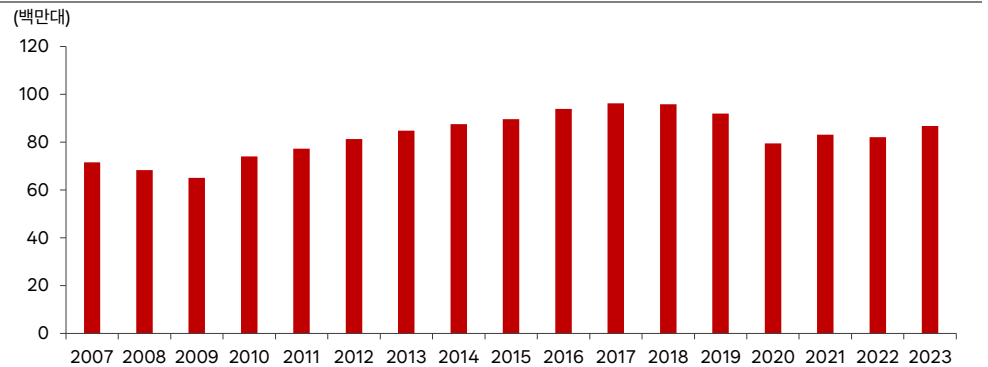
2017년 9,620만대에 육박했던 세계 자동차 판매 대수는 2017년 이후 3년간 감소했다. 특히, 코로나에 따른 영향으로 2020년 세계 자동차 판매 대수는 전년 대비 13.5% 급감한 7,949만대를 기록했다. 2021년에는 코로나 기저효과와 주요 국가의 확장적 재정정책과 통화정책 하에 되살아난 수요로 세계 자동차 판매 대수는 8,311만대로 4.6% 증가했다. 자동차에 대한 강한 수요로 판매 대수는 더 증가할 여지가 있었으나, 생산 단의 차량용 반도체 부족으로 증가 폭이 제한되었다. 2022년에는 생산 단의 차량용 반도체 수요 부족 이슈 등 각종 공급망 차질로 세계 자동차 판매 대수는 2021년 대비 1.8% 감소한 8,205만대를 기록했다. 2023년에는 1) 주요국들의 기준금리 인상에도 미국, 유럽, 중국 등에서 대기수요가 소진되며 건조한 수요 상황이 지속되었고, 2) 반도체 공급 등 공급망 불안이 해소되며 세계 자동차 판매 대수는 5.7% 증가했다.

**올해 8월까지 누적 세계 자동차**

**판매대수는 전년대비 0.8% 증가**

언론에 따르면, 올해 1월부터 8월까지 세계 자동차 판매대수는 5,722만대로 전년동기 대비 0.8% 증가했다. 고금리가 지속되는 환경 속에 경기침체 우려가 증가하면서 자동차 판매대수 증가율은 둔화되고 있다.

세계 자동차 판매 대수 추이

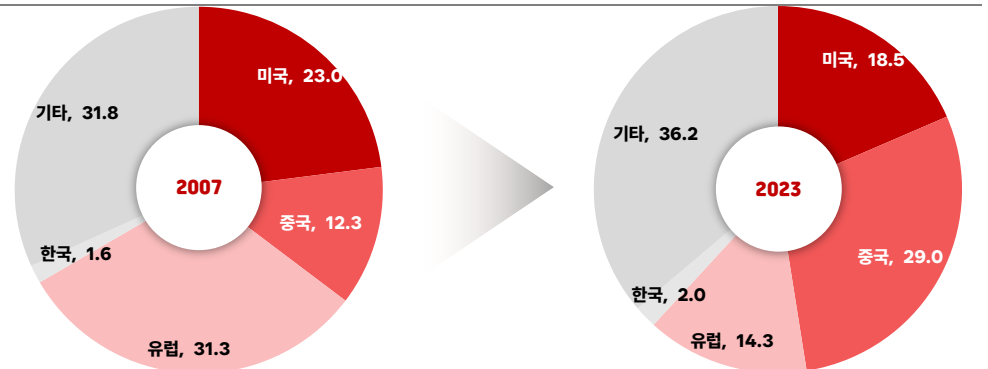


자료: 한국자동차모빌리티산업협회, 한국IR협의회 기업리서치센터

2023년 기준 자동차시장 점유율이 높은 국가는 중국, 미국, 유럽 순

2007년 자동차 판매 시장의 국가별 점유율을 보면, 유럽과 미국이 31.3%와 23.0%로 주요 시장이었다. 반면, 중국 비중은 12.3%에 불과했다. 그러나 2023년 기준 세계 자동차 판매 시장에서 중국의 시장점유율은 29.0%이며, 미국과 유럽은 각각 18.5%, 14.3%를 차지하고 있다. 즉, 지난 14년간 중국에서의 자동차 판매 대수는 급성장해 온 반면, 미국과 유럽에서의 자동차 판매 대수는 정체되거나 감소했다. 참고로, 한국의 시장점유율은 2.0%이다.

자동차 판매 시장의 국가별 시장 점유율 추이



자료: 한국자동차모빌리티산업협회, 한국IR협의회 기업리서치센터

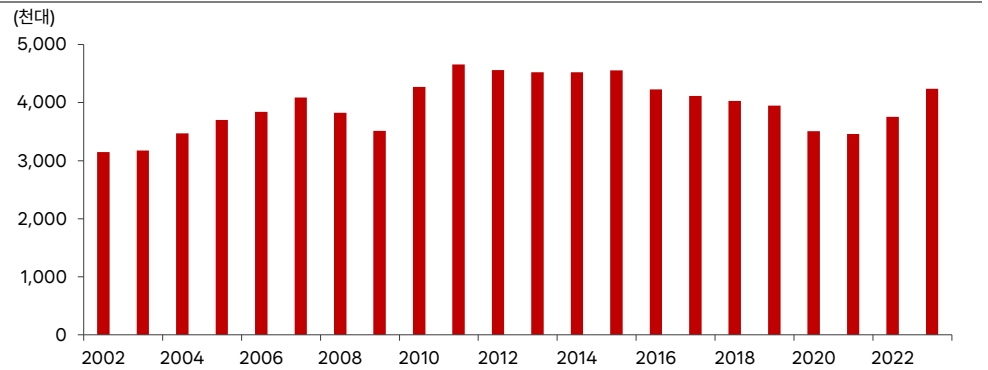
2023년 국내 자동차 생산대수는 424만대로 전년대비 12.8% 성장

2015년 465만대를 기록했던 국내 자동차 생산대수는 이후 지속적으로 감소해 2021년 346만대를 기록했다. 2022년 상반기에도 인플레이션 우려와 미국을 포함한 대부분 중앙은행의 기준금리 인상 및 반도체 부품 수급난이 지속되며 국내 자동차 생산대수는 감소(-2.0%YoY)했다. 그러나 1) 기저효과, 2) 차량용 반도체 부족 현상의 완화와 3) 환율 상승에 따른 가격 매력도 증가로 2022년 하반기에는 높은 성장률을 보이며, 연간 전체로는 8.5% 증가한 376만대를 기록했다. 2023년에도 코로나 지연 수요가 이어지며 국내 자동차 생산대수는 424만대를 기록, 전년대비 12.8% 증가하며 성장세를 이어갔고, 2018년 이후 처음으로 400만대를 초과했다.

올해 10월 누적 국내 자동차 생산대수는 2.7% 감소

그러나 올해 1월부터 10월까지 누적 기준 국내 자동차 생산대수는 341만대로 전년동기 대비 2.7% 감소했다. 내수 부진에 따른 수요 위축이 국내 자동차 생산대수 감소의 주요인으로 작용하고 있다.

국내 자동차 생산대수 추이



자료: 한국자동차모빌리티산업협회, 한국IR협의회 기업리서치센터

**2023년 현대차그룹 판매대수는 717만대로 4.7% 성장**

**올해 9월까지 누적 현대차그룹 판매대수는 전년동기 대비 1.6% 감소**

구영테크의 최종 주요 고객사는 현대차이다.

2023년 현대차그룹(현대차+기아차)의 자동차 판매대수(소매판매 기준)는 717만대로 세계 자동차 시장 점유율 7.7%를 기록했을 것으로 추정된다. 현대차가 4.5%, 기아차가 3.2%이다.

현대차 그룹의 자동차 판매 대수는 중국 시장 부상과 같이 성장하며 2016년 최고치를 기록했다. 2016년 당시 현대차 그룹의 판매대수는 787만대로, 현대차 485만대, 기아차 302만대를 기록했다. 이후 4년간은 판매대수가 감소해 2020년에는 641만대를 기록했다. 이와 같은 부진의 요인은 1) 코로나 영향도 있었으나, 2) 중국에서의 브랜드 이미지 약화와 2) SUV 대중화에 대한 늦은 대응을 들 수 있다.

현대차그룹은 2010년 초중반 중국에서 공장을 잇달아 가동하며 생산능력을 급격히 증대했다. 그러나 동사는 단기간의 생산능력 급증으로 차량 품질 저하 문제에 시달렸다. 또한 중국내 소비자들의 선호도가 한국차보다 고급인 일본, 유럽차 및 저가의 중국 브랜드 차량으로 양극화되며 중간 위치에 있던 현대차그룹 브랜드에 대한 잠재 소비층이 줄어들었다. 특히 일본 등 경쟁업체들이 4S(판매, 서비스, 교체용품, 소비자 조사)를 담당하는 딜러망을 집중적으로 공략하면서 한국 브랜드의 입지가 좁아졌다. 더불어 2016년 발생한 사드사태는 한국 브랜드에 대한 불매운동을 일으켜 현대차 브랜드에 추가 타격을 입혔다.

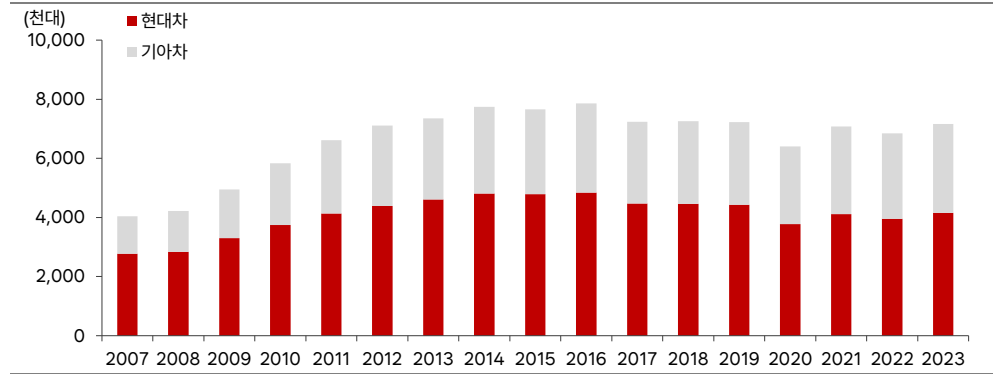
현대차와 기아의 세단 라인업은 모닝급부터 에쿠스(現 G90)까지 잘 갖춰져 있었던 반면, SUV 라인업에서는 투싼과 스포티지, 산타페와 소렌토 외 내세울 만한 모델이 없었다. 2015년 이후 저유가시대가 도래하고, SUV 등 큰 차에 대한 소비자들의 선호가 증가했다. 현대차그룹의 부실한 SUV라인업은 대형 SUV에 대한 선호도가 빠르게 높아진 미국 시장에서 약점으로 작용해 시장 점유율 하락으로 이어졌다. 다만, 2019년 이후 현대차의 팰리세이드, 기아의 텔룰라이드 등 새로 출시된 SUV들이 시장의 호평을 받고, 내연기관 모델과 전기차 모델에서 모두 많은 판매를 올린 코나가 등장하면서 SUV 라인업은 상당히 개선된 상황이다.

현대차그룹의 자동차 판매대수는 2021년 코로나 기저효과와 전세계적인 확장 재정 및 통화정책에 힘입어 전년 대비 10.4% 증가한 707만대를 기록했다. 이는 코로나 확산 전인 2019년 판매대수 723만대의 97%로 경쟁사 대비 빠르게 정상화되는 모습을 보여 주었다. 그러나 2022년에는 차량용 반도체 부족현상으로 인한 공급망 이슈로 현대차그룹

의 판매대수는 3.2% 감소했다. 2023년 현대차그룹 판매대수는 2022년 반도체 공급 부족으로 인한 생산 차질이 대  
기수요로 이어지고 신차 공급효과에 기인해서 4.7% 증가한 717만대를 기록했다.

올해 1월부터 9월까지 현대차그룹의 판매대수는 536만대로 전년 동기 대비 1.6% 감소했다.

**현대차그룹 자동차 판매 대수 추이**



주: 소매판매 기준, 자료: 현대차, 기아차, 한국IR협회의 기업리서치센터

그간 성숙산업으로 여겨졌던 자동차 산업은 중장기 성장산업으로 주목받고 있다.

2016년 이후 글로벌 자동차 판매 대수가 정체되는 등 자동차 산업의 외형은 늘지 않고 있으나, 전기차, 자율주행, 차량  
공유 등 새로운 기술들이 자동차 산업의 성장을 주도하고 있기 때문이다. 이는 각국의 환경 및 안전에 대한 규제가 강  
화되고 2차전지, 머신러닝 등 새로운 기술들이 자동차 산업에 접목되면서 나타난 현상이다.

미래차에 들어가는 새로운 파워트레인, 전자제품 등을 개발 및 공급할 수 있는 능력이 향후 자동차 부품 업체들의 주요  
경쟁 포인트가 될 것이다. 글로벌 자동차 업체들은 자율주행 모빌리티 서비스가 광범위하게 확산될 것에 대비해서, 경  
쟁력 있는 전기차 플랫폼으로 미래차 시장을 선점하고자 각고의 노력을 기울이고 있다. 정부도 국내 무공해차(전기차,  
수소차) 보급 계획에서 목표 대수를 2021년 24.8만대에서 2030년 450만대로 빠르게 늘리는 한편, 2027년에는 세  
계 최초 레벨 4(정해진 구역 내에서 운전자의 주의의무 없이 스스로 주행 가능) 자율주행차 상용화를 목표로 하면서,  
각종 정책지원을 준비하고 있다.

최근 글로벌 전기차 판매 성장이 둔화되고, 자율주행 등 핵심 기술의 상용화가 지연되면서 전기차에서의 경쟁양상은  
자율주행까지 가능한 로보택시 개발 경쟁에서, 보급형 저가 전기차 출시 경쟁으로 옮겨지는 모습이다. 이에, 배터리 시  
스템, 구동 시스템 등 핵심 부품 뿐만 아니라, 사시, 차체 등에서 가격경쟁력을 갖추면서 전기차 플랫폼에 최적화될 수  
있는 부품에 대한 수요는 꾸준히 증가할 것으로 보인다.

 **투자포인트**

**2023년 개선된 영업이익률**

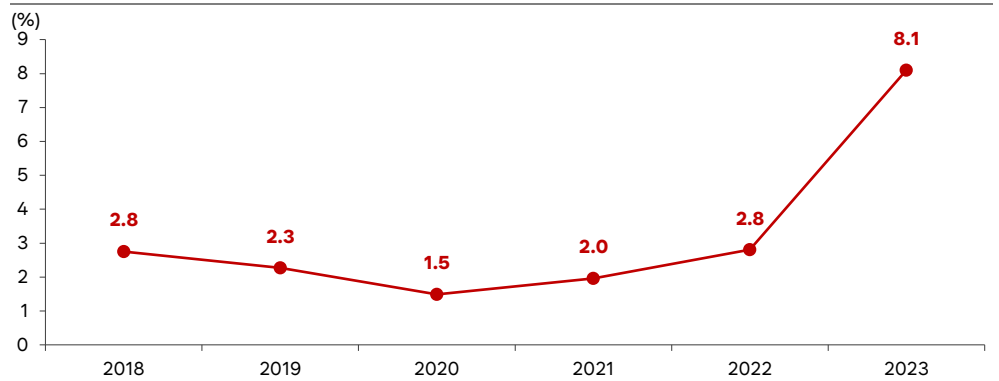
**투자포인트1.**

**2023년 개선된 높은 영업이익률**

구영테크의 첫번째 투자포인트는 2023년 개선된 영업이익률이다.

2023년 구영테크의 영업이익률은 8.1%를 기록했다. 이는 2022년 2.8% 대비 5.3%p 개선된 수치이며, 2018년부터 2022년까지 동사의 평균 영업이익률은 2.3%에 불과했다. 올해 3분기 누적 기준 영업이익률은 8.1%로 2023년에 이어 8%대를 유지하고 있다.

구영테크의 영업이익률 추이



자료: 구영테크, 한국IR협의회 기업리서치센터

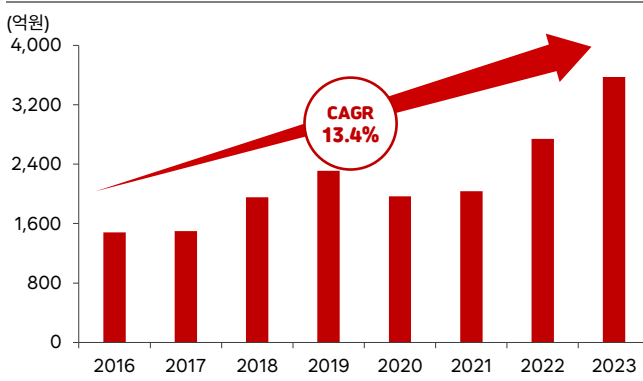
**개선 요인:**

**1) 영업레버리지 효과**

이와 같이 2023년 구영테크의 수익성이 빠르게 개선된 이유는 1) 매출액 증가에 따른 영업레버리지 효과, 2) 미국 법인 제품의 단가 인상 및 소급분 반영, 3) 코로나 이후 급격히 상승했던 수출관련 운송비 안정화와 4) 우호적인 환율 영향에 기인한다.

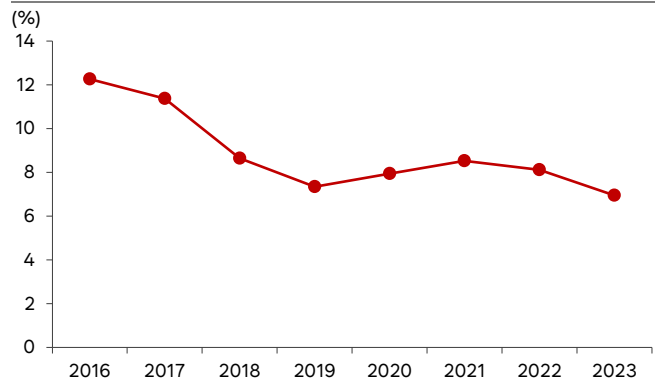
2016년 1,498억원에 불과했던 구영테크의 매출액은 2023년 3,574억원을 기록하며 연평균 13.4% 증가했다. 특히 코로나로 인해 2020년과 2021년 주춤했던 매출액은 2022년 34.8%, 2023년 30.4% 급증하며 3천억원을 상회하는 수치를 기록했다. 올해도 동사의 3분기 누적 매출액은 2,933억원으로 전년동기 대비 9.1% 증가하며 3년 연속 성장세를 이어가고 있다. 이와 같은 매출액 증가로 인해 2016년부터 2022년까지 평균적으로 9.2%였던 판관비율은 2023년 6.9%까지 하락했고, 올해 3분기 누적기준으로도 7.5% 수준을 유지하고 있다.

구영테크의 매출액 추이



자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

구영테크의 판권비율 추이



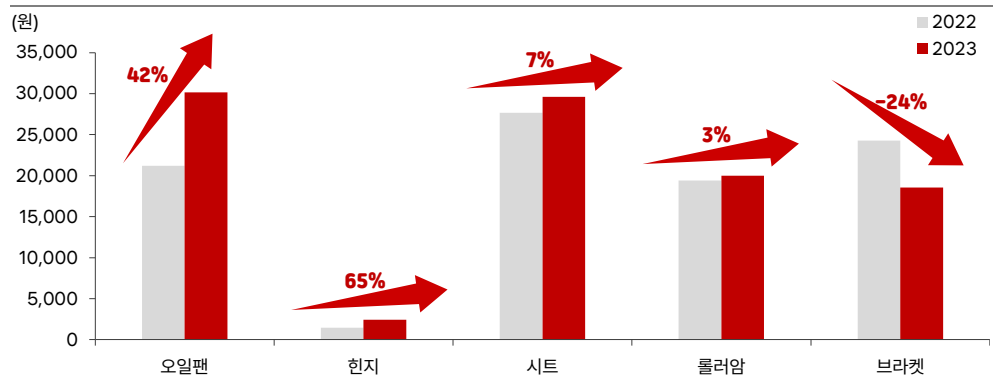
자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

**개선 요인:**

**2) 미국법인 제품의 단가 인상**

구영테크의 수익성 개선을 견인한 직접적인 요인은 미국 법인 제품의 단가 인상 및 소급분 반영이다. 앨라바마에 위치한 구영테크의 미국법인 Gyoung Tech USA, Inc.는 주로 시트부품, 브라켓, 오일팬을 제조해 판매하고 있다. 2023년 미국 공장에서 판매하는 전체 제품에 대해 상반기 단가를 인상했고, 이전까지 소급분이 매출로 들어왔다. 이로 인해 2023년 미국법인의 영업이익률은 8.7%로 전년대비 6.7%p 급등했다. 참고로, 구영테크 별도법인의 2023년 영업이익률은 5.6%로 2022년대비 1.9%p 상승했다. 참고로 이 시기 동사의 주요 제품 가격은 브라켓을 제외하고 대부분이 상승했다. 오일팬 가격은 42%(2022년 21,211원 → 2023년 30,136원), 힌지는 65%(1,476원 → 2,440원), 시트 부품은 7%(27,662원 → 29,618원), 롤러암은 3%(19,412원 → 20,008원) 상승했다. 반면, 브라켓 가격은 24%(24,283원 → 18,552원) 하락했다. 이 가격은 제품 내 여러 중 대표 가격이다.

구영테크 주요 제품의 가격 변화



자료: 구영테크, 한국IR협회의 기업리서치센터

**개선 요인:**

**3) 운송비 안정화,**

**4) 우호적인 환율 영향**

이 외에도 코로나 시기 폭등했던 운송비의 안정화와 우호적인 환율 환경도 동사의 수익성 개선에 기여했다. 코로나가 발생한 2020년에서 2021년 물류 시스템 마비와 선박운항 중단, 온라인 쇼핑 증가로 급등했던 수출 운송비는 2022년 후반부터 공급망이 회복되며 물류 병목 현상이 해소되고 선박 공급이 증가하며 안정화되었다. 평균 원달러 환율도 2022년 1,291원에서 2023년 1,306원으로 상승하며 구영테크의 매출 증가 및 수익성 개선에 기여했다.

**내년에는 감가상각비와 투자  
비용으로 올해 대비 영업이익률  
다소 낮아질 개연성 있음**

내년에도 신규 공장 증설에 따른 감가상각비와 투자비용 등으로 동사의 영업이익률은 2023년 대비 다소 낮아질 개연성이 있다. 그러나 동사의 지속적인 비용효율화 노력, 미국 중심의 글로벌 경제 성장이 지속되며 예상되는 강달러 전망과 러시아 우크라이나 종전 예상에 따른 운임비 안정화 기대가 2023년 이전 대비 높은 영업이익률을 유지하는 데 기여할 것으로 예상된다.

**신규 공장 증설에 따른 매출 증가 기대**

**투자포인트2. 신규 공장 증설에  
따른 매출 증가 기대**

구영테크의 두번째 투자포인트는 신규 공장 증설에 따른 매출 증가 기대이다.

구영테크는 변화하는 환경에 맞춰 하이브리드 차량 브라켓과 전기자동차 배터리 팩 케이스부품 등 친환경차 신제품을 생산하고, 하이브리드 차량의 구동 모터에 들어가는 서포트링 개발을 통해 미래 모빌리티 부품 전문 기업으로 전환하기 위해 노력하고 있다.

이에 동사는 작년 5월 18일 대구시 달성군 구지면에 구지 2공장 설립을 결정했다. 이는 신규 수주 증대 및 전기차용 배터리 팩 어퍼 케이스 수주에 따른 결정이었으며, 부지면적은 31,628m<sup>2</sup> 규모였다. 작년 6월에 공장 착공에 들어간 동사는 올해 3월 완공했다. 이와 관련해서 805억원이 투자되었으며, 이중 390억원은 은행에서 차입하고 378억원은 보조금을 받아 조달했다. 동사는 올해 구지 2공장을 통해 작년 3월에 ContiTech로부터 수주한 자동차 부품 Ford P708-Clevis Brackets 101억원 등 약 600억원의 제품을 생산, 판매했다. 참고로, 동사가 작년 3월에 ContiTech로부터 수주한 매출액은 509억원 규모로 올해부터 2027년까지 납품할 계획이다. 이 2025년부터 양산이 예정된 올해 수주액으로 160억원 정도가 있다.

구영테크는 올해 9월 미국 법인 Guyoung Tech USA, Inc.의 공장 증축 및 설비 투자를 결정했다. 이는 1) 초고장력 대형 차체 제품 생산, 2) 대형 배터리 CASE 제품 생산과 3) 고객사 다변화를 통한 매출 확대 등 미래 성장 동력 확보를 위한 결정이다. 완공 예정일은 내년 7월이다. 투자금액으로 460억원이 필요할 것으로 예상되며, 이중 400억원은 은행 차입으로 조달할 계획이다. 기수주한 물량은 없으며, 적극적인 영업을 통해 수주 물량을 확보하기 위해 노력 중이다. 최근 미국법인 공장 가동률은 100%에 육박하고 있다.

 **실적 추이 및 전망**

**2023년 실적 Review**

**2023년**  
**매출액**  
**3,574억원(+30.4%YoY),**  
**영업이익**  
**290억원(+276.2%YoY) 기록**

구영테크의 2023년 매출액은 3,574억원으로 전년 대비 30.4% 증가했다.

동사의 주요 제품인 시트부품과 브라켓 매출액이 25.9%, 36.2% 증가한 가운데, 오일팬과 기타부품(친환경 부품 등)이 43.6%, 49.4% 급증했다. 지역별로 보면 미국 지역으로의 매출액은 2,492억원으로 전년 대비 34.1% 증가하며 총 매출 증가를 견인했다. 1) 제네시스(현대차)와 SUV모델(기아) 등 고부가가치 모델의 판매 비중 확대, 2) 북미와 유럽에서의 판매 증가, 3) 원화 약세와 4) 친환경차 시장 확대로 현대차와 기아의 매출액이 각각 33%, 15.3% 증가하며 동사 매출액도 급증했다.

영업이익은 290억원으로 전년 대비 276.2% 급증했다. 영업이익률도 8.1%로 2022년 대비 5.3%p 상승했다. 앞에서 서술한 바와 같이 영업이익의 급증은 1) 매출액 증가에 따른 영업레버리지 효과, 2) 미국 법인 제품의 단가 인상 및 소급분 반영, 3) 코로나 이후 급격히 상승했던 수출관련 운송비 안정화와 4) 우호적인 환율 영향에 기인했다.

지배주주지분 순이익도 186억원으로 전년 대비 369% 급증했다.

**2024년 3분기 누적 실적 Review**

**2024년 3분기**  
**누적 매출액**  
**2,933억원(+9.1%YoY),**  
**영업이익 236억원(-7.4%YoY)**  
**기록**

구영테크의 2024년 3분기 누적 매출액은 2,933억원으로 전년대비 9.1% 증가했다.

제품별로 보면 시트 부품과 브라켓 매출액은 2.8%, 8.4% 증가한 반면, 힌지, 롤러암과 오일팬은 각각 8.8%, 7.0%와 31.1% 감소했다. 지역별로 보면 한국과 미국이 각각 7.9%, 9.9% 증가했다. 동사의 주요 고객인 현대차와 기아의 매출액은 각각 6.3%, 6.4% 증가했다.

영업이익은 236억원으로 전년동기 대비 7.4% 감소했다. 영업이익률은 8.1%로 2023년 3분기 누적 기준 대비 1.4%p 하락했다. 매출원가율과 판관비율은 84.4%와 7.5%로 전년 동기 대비 0.3%p와 1.1%p 상승했다.

지배주주지분 순이익은 148억원으로 3.5% 증가했다.

**2024년 실적 전망**

**2024년**  
**매출액 3,814억원(+6.7%YoY),**  
**영업이익 271억원(-6.5%YoY)**  
**예상**

당사는 구영테크의 2024년 매출액을 3,814억원(+6.7%YoY), 영업이익을 271억원(-6.5%YoY), 영업이익률을 7.1%(-1.0%p)로 추정한다.

동사의 주요 제품인 시트 부품과 브라켓은 2023년 대비 5.4%, 8.8%로 견조한 성장세를 이어갈 전망이다. 반면, 힌지, 롤러암, 오일팬 매출액은 감소가 예상되며, 전동화 및 하이브리트 파트 부품이 포함된 기타 매출액은 전년도 4분기



급증기한 영향으로 3분기 누적 증가율 대비 둔화된 57%의 증가율이 예상된다.

4분기 트럼프 대통령 당선 이후 환율 상승이 동사의 수익성에는 우호적으로 작용할 수 있으나, 인건비 상승과 구지2공장 감가상각비 등이 반영되며 동사의 2024년 영업이익률은 전년 대비 1%p 하락할 것으로 예상된다.

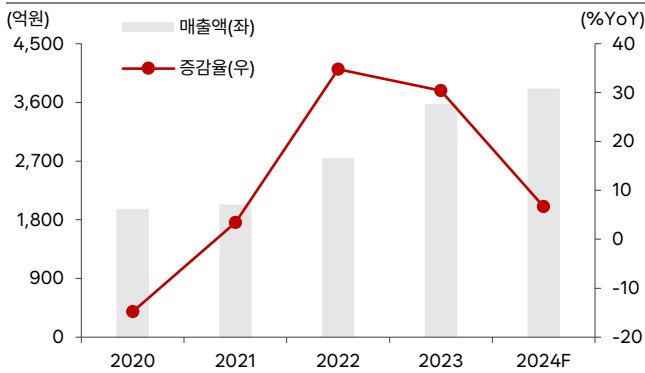
실적 전망

(단위: 억원, %)

	2020	2021	2022	2023	2024F
매출액	1,967	2,034	2,742	3,574	3,814
시트 부품	795	813	897	1,130	1,191
브라켓	783	824	1,091	1,485	1,616
хин지	122	148	214	217	195
플러암	65	132	159	184	169
오일팬	51	56	180	259	171
기타	150	62	200	299	472
영업이익	29	40	77	290	271
당기순이익	7	31	40	186	162
%YoY					
매출액	-14.8	3.4	34.8	30.4	6.7
영업이익	-43.9	35.9	92.6	276.2	-6.5
당기순이익	-78.5	342.9	29.0	365.0	-12.9
영업이익률	1.5	2	2.8	8.1	7.1
당기순이익률	0.4	1.5	1.5	5.2	4.2

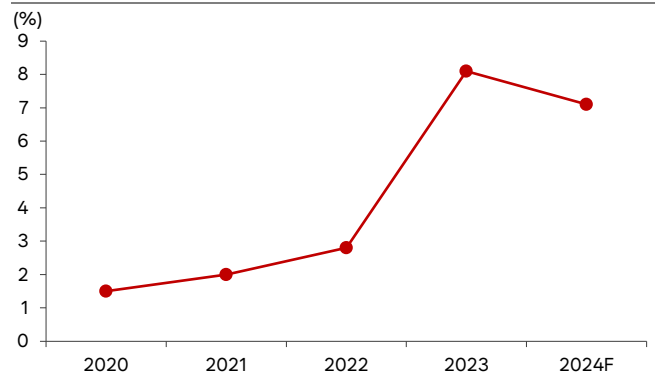
자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

구영테크의 매출액과 증감율 추이 및 전망



자료: 구영테크, 한국IR협의회 기업리서치센터

구영테크의 영업이익률 추이 및 전망



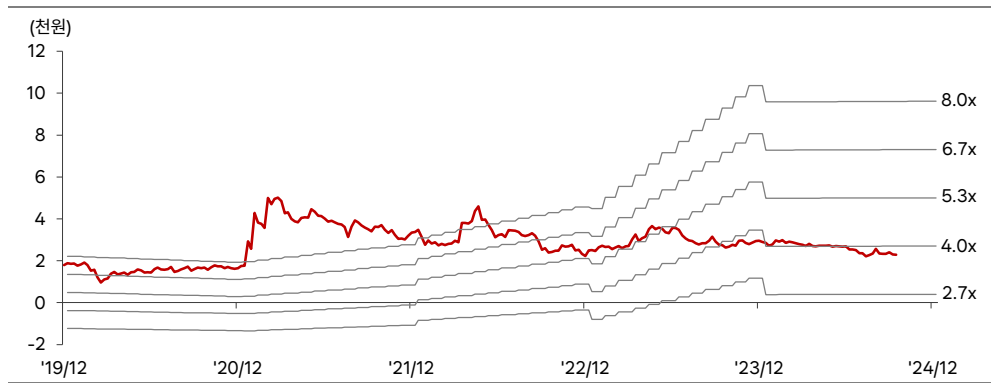
자료: 구영테크, 한국IR협의회 기업리서치센터

## Valuation

**구영테크의 2024년  
EV/EBITDA는 3.6배로  
역사적 하단**

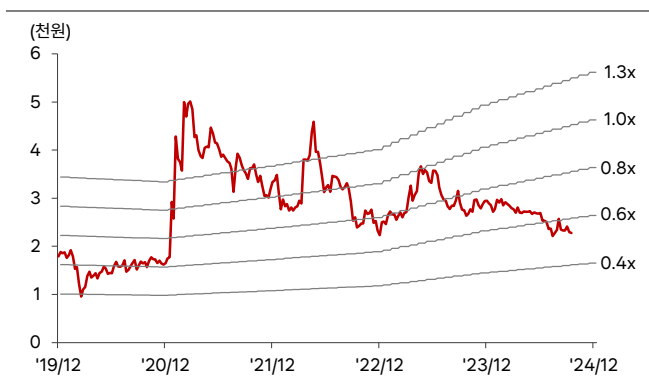
구영테크의 2024년 EV/EBITDA는 3.6배이다. 2019년 이후 동사 주가가 EV/EBITDA Band 3.4배에서 11.5배 사이에서 움직였다는 점을 감안 시, 현재 동사의 밸류에이션은 역사적 하단에 위치해 있다. 참고로, 동사의 2024년 PBR은 0.8 배이다. 2019년 이후 동사 주가는 PBR Band 0.3배에서 2.0배에서 움직였고, 평균 PBR은 1.1배이다. 이를 감안 시, PBR 측면에서 현재 동사의 밸류에이션은 역사상 중하단에 위치해 있다. 다만, 올해 동사의 ROE가 14.2%로 추정되고, 2019년부터 2022년까지 평균 ROE가 3.8%에 불과하다는 점을 고려하면, ROE-PBR 측면에서도 동사의 주가는 저평가 국면에 있다고 판단된다.

구영테크의 EV/EBITDA Band



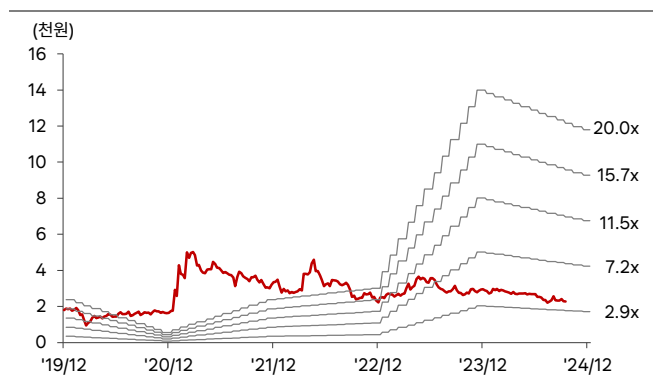
자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

구영테크의 PBR Band



자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

구영테크의 PER Band



자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

**피에이치에이와 2024년  
EV/EBITDA 비교시, 동사  
밸류에이션은 상대적으로 높은 편**

구영테크가 제조하는 주요 제품은 시트프레임, 브라켓, 힌지 등이 있다. 국내 상장사 중 동사와 비슷하게 시트프레임, 브라켓을 주로 제조하는 경쟁사는 없으며, 힌지를 제조하는 경쟁사로 피에이치에이가 있다. 브라켓이 구동부품이라는 점에서 넓은 의미에서 구동부품을 제조하는 기업인 경창산업, 삼보코터스, 서진오토모티브, 디아이씨와도 비교해 보았다. 시트부품을 제조하는 기업으로 두올이 있다. 그러나 시트부품을 제조하고 있지만, 두올은 시트 커버링을 위주이고 구영테크는 시트 프레임 중심이라는 점에서 직접적인 비교는 한계가 있다. 언급한 기업 중 2024년 시장 컨센서스가

존재하는 회사는 피에이치에이가 있다. 구영테크의 2024년 EV/EBITDA는 36배로 피에이치에이의 0.6배 대비 높은 편이다. 2024년 3분기 TTM(Trailing Twelve Month) 기준에서 EV/EBITDA를 비교해 보면, 구영테크는 구동제품을 제조하는 기업들 대비 밸류에이션이 낮다. 구영테크는 2024년 3분기 TTM EV/EBITDA가 3.5배인 반면, 구동제품 제조 경쟁사들(경창산업(6.5배), 삼보모터스(3.0배), 서진오토모티브(2.6배), 다이이씨(7.1배))의 평균 EV/EBITDA는 4.8배이기 때문이다. 참고로, 두올의 2024년 3분기 TTM EV/EBITDA는 1.9배이다.

구영테크와 주요 경쟁사의 재무지표 및 밸류에이션 지표 비교

(단위: 억원, %, 배)

		구영테크	경상산업	삼보모터스	서진오토모티브	다이아씨	피에이치에이	두울	현대트랜시스
주가(원)		2,015	1,957	3,860	1,978	3,900	10,060	3,360	
시가총액 (억원)		552	701	883	432	1,517	2,113	1,077	
자산총계 (억원)	2021	2,229	5,070	7,897	9,115	6,289	9,571	4,241	66,367
	2022	2,401	5,080	8,645	10,472	6,482	9,799	4,622	75,211
	2023	3,171	5,067	10,375	12,462	6,841	9,853	4,771	80,161
	2024E	3,643	-	-	-	-	10,481	-	-
자본총계 (억원)	2021	763	892	2,349	730	930	6,458	1,938	26,860
	2022	834	1,209	2,638	831	1,017	6,731	1,912	28,742
	2023	1,066	1,344	3,188	886	1,342	7,210	2,088	29,495
	2024E	1,214	-	-	-	-	7,729	-	-
매출액 (억원)	2021	2,034	5,637	10,298	17,616	5,901	9,276	4,956	81,440
	2022	2,742	6,156	11,995	20,937	6,959	10,244	5,660	102,563
	2023	3,574	6,673	14,406	24,519	7,287	11,346	7,531	116,940
	2024E	3,814	-	-	-	-	11,928	-	-
영업이익(억원)	2021	40	153	166	217	273	66	253	950
	2022	77	192	240	464	313	229	133	1,517
	2023	290	210	516	738	361	483	441	1,170
	2024E	271	-	-	-	-	521	-	-
영업이익률(%)	2021	2.0	2.7	1.6	1.2	4.6	0.7	5.1	1.2
	2022	2.8	3.1	2.0	2.2	4.5	2.2	2.4	1.5
	2023	8.1	3.2	3.6	3.0	5.0	4.3	5.9	1.0
	2024E	7.1	-	-	-	-	4.4	-	-
지배당기순이익(억원)	2021	31	42	128	35	290	376	160	920
	2022	40	206	214	71	30	283	73	1,227
	2023	186	91	298	88	367	615	208	772
	2024E	162	-	-	-	-	569	-	-
ROE(%)	2021	4.3	4.9	5.9	4.9	45.0	6.1	8.6	3.4
	2022	5.0	19.6	8.6	9.1	3.1	4.3	3.8	4.3
	2023	19.6	7.2	10.2	10.2	31.1	8.8	10.4	2.6
	2024E	14.2	-	-	-	-	7.6	-	-
PER(배)	2021	28.2	29.4	8.2	16.7	7.5	5.6	8.9	
	2022	14.8	3.5	4.4	7.8	4.31	5.2	11.1	
	2023	4.2	9.4	4.3	8.5	5.3	3.4	5.6	
	2024E	3.4	-	-	-	-	3.3	-	
PBR(배)	2021	1.1	1.4	0.5	0.8	2.3	0.3	0.7	
	2022	0.7	0.6	0.4	0.7	1.3	0.2	0.4	
	2023	0.7	0.6	0.4	0.8	1.4	0.3	0.5	
	2024E	0.5	-	-	-	-	0.2	-	
EV/EBITDA(배)	2021	8.2	7.3	4.2	3.8	5.9	1.1	3.3	
	2022	5.2	5.4	3.8	3.1	4.7	0.0	2.6	
	2023	3.9	4.4	3.4	3.5	5.5	0.3	2.4	
	2024E	3.6	-	-	-	-	0.6	-	
PSR(배)	2021	0.4	0.2	0.1	0.0	0.4	0.2	0.3	
	2022	0.2	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1	
	2023	0.2	0.1	0.1	0.0	0.3	0.2	0.2	
	2024E	0.1	-	-	-	-	0.2	-	
배당수익률(%)	2021	0.9	-	0.9	-	-	1.8	1.9	
	2022	1.4	-	1.0	-	-	2.8	3.3	
	2023	1.7	2.1	0.8	-	-	2.5	3.4	

주: 주가, 시가총액은 2024년 12월 02일 기준, 구영테크의 2024년 추정치는 당사 추정치 기준, 피에이치에이는 시장 컨센서스 기준, 나머지 기업은 시장 추정치 부재, 자료: Fnguide, 한국IR협의회 리서치센터



## 리스크 요인

**리스크 요인은**  
**미국 트럼프 대통령 당선에 따라**  
**커진 친환경차 정책 불확실성 확대**

구영테크의 리스크 요인은 미국 트럼프 대통령 당선에 따라 커진 친환경차 정책 불확실성 확대이다. 미국에서 친환경차 부품에 대한 투자가 진행되는 상황에서 수주 확보가 어려울 시, 이는 단기적으로 동사의 재무 부담을 가중케 할 수 있다.

앞서 투자포인트에서 언급한 바와 같이 올해 9월 동사는 미국 법인 Guyoung Tech USA, Inc.의 공장 증축 및 설비 투자를 결정했다. 대형 배터리 CASE와 초고장력 대형 차체를 생산하기 위한 공장으로 친환경차 시대를 대비하기 위한 투자이다. 현재 수주해 놓은 물량은 없는 상황에서 진행 중이며, 은행 차입으로 400억원 조달 예정이다.

트럼프 대통령 당선으로 친환경차 매출 성장에 대한 불확실성이 확대되었다. 트럼프 당선인이 친환경차에 대한 부정적인 입장을 드러내며, 친환경차 우대 정책인 인플레이션 감축법(IRA) 폐지를 공약으로 내세웠기 때문이다. 또한 완성차 업체에 대한 미국의 관세 부과 우려도 상존하는 상황이다. 이에 따라 구영테크의 주요 고객인 현대차 그룹의 매출 증가율이 둔화 시, 이는 중기적으로 구영테크의 재무적인 부담 요인으로 작용할 수도 있다.

**포괄손익계산서**

(억원)	2020	2021	2022	2023	2024F
매출액	1,967	2,034	2,742	3,574	3,814
증가율(%)	-14.8	3.4	34.8	30.4	6.7
매출원가	1,781	1,821	2,442	3,037	3,245
매출원가율(%)	90.5	89.5	89.1	85.0	85.1
매출총이익	185	213	300	538	568
매출이익률(%)	9.4	10.5	10.9	15.0	14.9
판매관리비	156	173	223	248	297
판매비율(%)	7.9	8.5	8.1	6.9	7.8
EBITDA	161	190	244	460	474
EBITDA 이익률(%)	8.2	9.4	8.9	12.9	12.4
증가율(%)	-6.0	18.0	28.1	88.5	3.1
영업이익	29	40	77	290	271
영업이익률(%)	1.5	2.0	2.8	8.1	7.1
증가율(%)	-43.9	35.9	92.6	276.2	-6.5
영업외손익	-20	-2	-20	-58	-61
금융수익	2	3	60	60	24
금융비용	33	28	110	122	83
기타영업외손익	12	24	30	4	-2
종속/관계기업관련손익	0	0	0	0	0
세전계속사업이익	10	38	57	232	209
증가율(%)	-74.3	282.4	49.9	309.6	-9.8
법인세비용	3	6	17	46	48
계속사업이익	7	31	40	186	162
중단사업이익	0	0	0	0	0
당기순이익	7	31	40	186	162
당기순이익률(%)	0.4	1.5	1.4	5.2	4.2
증가율(%)	-78.5	330.2	27.0	369.0	-13.3
지배주주지분 순이익	7	31	40	186	162

**현금흐름표**

(억원)	2020	2021	2022	2023	2024F
영업활동으로인한현금흐름	182	172	221	460	299
당기순이익	7	31	40	186	162
유형자산 상각비	132	150	167	170	203
무형자산 상각비	0	0	0	0	0
외환손익	9	0	11	3	0
운전자본의감소(증가)	43	-25	-39	27	-65
기타	-9	16	42	74	-1
투자활동으로인한현금흐름	-147	-193	-171	-621	-496
투자자산의 감소(증가)	1	-4	-11	7	18
유형자산의 감소	35	94	62	59	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-177	-343	-198	-725	-500
기타	-6	60	-24	38	-14
재무활동으로인한현금흐름	-5	39	-71	152	235
차입금의 증가(감소)	-20	-72	-57	134	248
사채의증가(감소)	30	125	0	30	0
자본의 증가	0	0	0	0	0
배당금	-7	-7	-7	-8	-13
기타	-8	-7	-7	-4	0
기타현금흐름	-3	2	1	-1	-10
현금의증가(감소)	26	21	-19	-10	29
기초현금	62	88	109	90	80
기말현금	88	109	90	80	109

**재무상태표**

(억원)	2020	2021	2022	2023	2024F
유동자산	721	752	906	994	1,179
현금성자산	88	109	90	80	109
단기투자자산	58	77	99	77	84
매출채권	250	230	340	393	472
재고자산	255	276	337	385	454
기타유동자산	70	59	39	58	60
비유동자산	1,397	1,477	1,496	2,177	2,464
유형자산	1,319	1,406	1,432	2,062	2,359
무형자산	3	3	3	3	3
투자자산	32	34	46	57	39
기타비유동자산	43	34	15	55	63
자산총계	2,118	2,229	2,401	3,171	3,643
유동부채	995	1,006	1,223	1,554	1,719
단기차입금	413	413	448	548	680
매입채무	305	293	389	323	371
기타유동부채	277	300	386	683	668
비유동부채	428	460	344	551	710
사채	30	84	0	30	30
장기차입금	338	320	277	372	522
기타비유동부채	60	56	67	149	158
부채총계	1,423	1,466	1,567	2,105	2,429
지배주주지분	695	763	834	1,066	1,214
자본금	132	132	132	137	137
자본잉여금	236	240	244	275	275
자본조정 등	-30	-30	-23	-23	-23
기타포괄이익누계액	-41	-6	17	34	34
이익잉여금	398	427	464	643	791
자본총계	695	763	834	1,066	1,214

**주요투자지표**

	2020	2021	2022	2023	2024F
P/E(배)	59.9	28.2	14.8	4.2	3.4
P/B(배)	0.6	1.2	0.7	0.8	0.5
P/S(배)	0.2	0.4	0.2	0.2	0.1
EV/EBITDA(배)	7.5	8.8	5.5	3.8	3.6
배당수익률(%)	1.8	0.9	1.3	1.7	2.5
EPS(원)	28	119	151	700	589
BPS(원)	2,633	2,890	3,161	3,888	4,430
SPS(원)	7,451	7,706	10,389	13,411	13,913
DPS(원)	30	30	30	50	50
수익성(%)					
ROE	1.0	4.3	5.0	19.6	14.2
ROA	0.3	1.4	1.7	6.7	4.7
ROIC	1.4	2.5	4.1	14.6	9.2
안정성(%)					
유동비율	72.5	74.8	74.0	64.0	68.6
부채비율	204.7	192.2	187.8	197.5	200.1
순차입금비율	112.4	103.6	89.0	88.3	95.1
이자보상배율	1.0	1.6	1.8	4.8	3.7
활동성(%)					
총자산회전율	0.9	0.9	1.2	1.3	1.1
매출채권회전율	8.0	8.5	9.6	9.7	8.8
재고자산회전율	6.6	7.7	8.9	9.9	9.1

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
구영테크	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 중소기업에 대한 무상 보고서로, 투자자들에게 국내 중소기업 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 중소기업 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 증빙자료로 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 안내받을 수 있습니다.
- 한국IR협의회가 운영하는 유튜브 채널 'IRTV'에서 1) 애널리스트가 직접 취재한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '소중한탐방'과 2) 기업보고서 심층해설방송인 '소중한 리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.