



한국IR협회의

기업리서치센터 기업분석 | 2026.10.16

KOSPI | 자동차와부품

대원강업 (000430)

영업레버리지 효과가 본격화되는 구간



기업가치 제고 계획 및 이행상황

- 2026년 기업가치 제고 계획 발표: 1) 2028년 PBR 0.7배 및 ROE 8.7% 달성, 2) 2028년 연간 배당지급액 100억원 이상으로 확대, 3) 별도 영업이익 기준 배당기준을 20%에서 22%로 상향, 4) 주당 최저배당금 100원에서 110원으로 상향, 5) 2028년까지 주당배당금 170원으로 단계적 확대 등 중장기 주주환원 확대와 기업가치 개선 목표 제시
- 2023년 DPS를 기존 100원에서 110원으로 상향한 이후 2025년까지 동일한 수준 유지 중. 이번 기업가치 제고 계획을 통해 직전연도 대비 배당금을 10% 이상 증액한다는 기준을 새롭게 설정하고 2026년 DPS 130원 → 2027년 150원 → 2028년 170원으로 단계적인 배당 확대 목표 제시

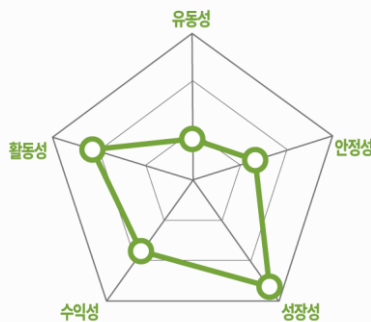
체크포인트

- 2026년 기업가치 제고 계획을 통해 구체적인 중장기 배당 증액 목표를 제시하며 주주환원 정책 강화
- 자회사 대원정밀공업을 통한 구동모터코어 양산 본격화와 현대차그룹의 하이브리드 차량 판매 확대에 따른 매출 성장 기대
- 비캡티브항 시트제품 공급 확대와 영업레버리지 효과 등에 힘입어 2026년 영업이익 1,106억원(+135.3% YoY)으로 큰 폭 개선 전망

주가 및 주요이벤트

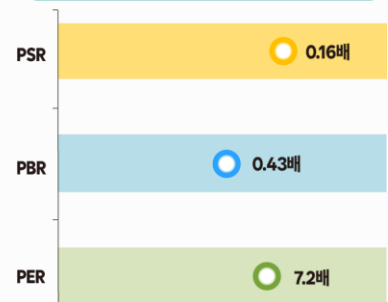


재무지표



주: 2025년 기준, Fnguide WICS 분류 상 경기관련소비재산업 내 등급화

밸류에이션 지표



주: PSR, PER은 2025년 기준, PBR은 2Q26 기준, Fnguide WICS 분류상 경기관련소비재산업 내 순위 비교, 우측으로 갈수록 저평가

기업가치 제고 계획 발표를 통한 주주환원 확대 추진

2026년 기업가치 제고 계획을 발표하며 중장기적인 주주환원 확대와 기업가치 개선 목표 제시. 주요 내용은 1) 2028년 PBR 0.7배 및 ROE 8.7% 달성, 2) 2028년 연간 배당지급액 100억원 이상 달성, 3) 별도 영업이익 기준 배당기준을 20%에서 22% 이상으로 상향, 4) 주당 최저배당금 100원에서 110원으로 상향 등으로 구성. 특히 직전연도 대비 배당금을 10% 이상 증액한다는 기준을 새롭게 설정하고 2026년 DPS 130원 -> 2027년 150원 -> 2028년 170원으로 단계적인 배당 확대 목표 제시

구동모터코어 신사업을 통한 중장기 성장동력 확보

기존 자동차부품 사업에서 축적한 정밀 프레스/금형 기술을 기반으로 전동화 차량용 구동모터코어 사업 확대 중. 2025년부터 자회사 대원정밀공업을 통해 현대차 팰리세이드 HEV와 아이오닉9 BEV에 적용되는 구동모터코어 양산 시작. 현재 연간 매출액은 약 200억~300억원 수준으로 전사 실적 기여도는 제한적이나 현대차그룹의 하이브리드 차량 판매 확대에 따른 공급 물량 증가가 기대되며 중장기적으로 구동모터 서브모듈까지 공급 범위를 확대할 계획

비캡티브 매출 확대와 영업레버리지 효과 등으로 2026년 실적 큰 폭 개선 전망

2026년 예상 매출액은 1.8조원(+10.7% YoY), 영업이익은 1,106억원(+135.3% YoY), 지배주주순이익은 780억원(+114.2% YoY)을 기록할 것으로 전망. 비캡티브항 시트제품 공급 확대에 따른 외형 성장과 영업레버리지 효과, ASP 상승에 따른 마진 개선, 고정비 절감 효과가 더해지며 수익성 개선 기대. 2025년 발생한 북미 엔진 밸브스프링 관련 판매보증비의 지체효과도 영업이익 증가에 기여할 전망

Forecast earnings & Valuation

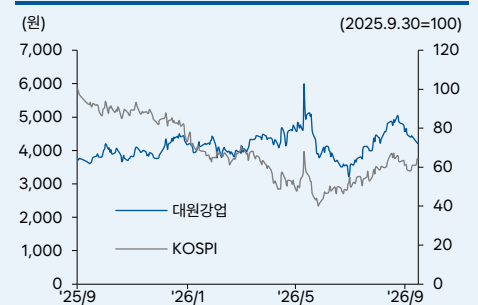
	2022	2023	2024	2025	2026F
매출액(억원)	10,245	11,068	13,676	15,991	17,703
YoY(%)	18.8	8.0	23.6	16.9	10.7
영업이익(억원)	221	592	226	470	1,106
OP 마진(%)	2.2	5.3	1.6	2.9	6.2
지배주주순이익(억원)	189	306	287	364	780
EPS(원)	304	494	462	587	1,259
YoY(%)	흑전	62.5	-6.4	27.1	114.2
PER(배)	11.1	11.0	8.4	6.6	3.3
PSR(배)	0.2	0.3	0.2	0.1	0.1
EV/EBITDA(배)	6.4	5.5	8.4	5.9	3.4
PBR(배)	0.4	0.7	0.5	0.4	0.4
ROE(%)	4.0	6.2	5.6	6.7	13.1
배당수익률(%)	2.9	2.0	2.8	2.8	3.1

자료: 한국IR협회의 기업리서치센터

Company Data

현재주가 (10/14)	4,205원
52주 최고가	6,000원
52주 최저가	3,210원
KOSPI (10/14)	6,008.81p
자본금	310억원
시가총액	2,607억원
액면가	500원
발행주식수	62백만주
일평균 거래량 (60일)	15만주
일평균 거래액 (60일)	6억원
외국인지분율	2.71%
주요주주	현대이에프홀딩스 외 10인 48.11%
	고려용접봉 외 1인 10.16%

Price & Relative Performance



Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	-13.7	-30	16.0
상대주가	-4.0	-3.7	-31.2

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

▶기업 밸류업 공식 법안 주주가치 존중 기업문화로의 변화를 위해 자발적으로 기업가치 제고 노력을 하는 기업. 기업가치 제고 계획을 자율적으로 수립하고, 이행하며 투자자와 소통하는 기업

기업 개요

1 회사연혁

**대원강업은 자동차용 스프링과
시트제품을 전문적으로 생산하고
공급하는 자동차 부품기업**

대원강업은 자동차용 스프링과 시트제품을 전문적으로 생산/공급하는 자동차 부품기업으로 약 80년의 업력을 바탕으로 국내 자동차 스프링 시장에서 1위 지위를 유지하고 있다. 동사는 1946년 '대원철강'이라는 상호로 설립되어 1961년 현재의 상호로 변경하였으며 1977년 유가증권시장에 상장하였다. 이후 2023년 현대백화점그룹 계열사로 편입되었다.

1964년 국내 자동차 부품업계 최초로 베트남에 차량용 스프링을 수출하며 해외 시장에 진출하였다. 이후 차량용 스프링의 현지 생산과 판매를 목적으로 폴란드(1997년), 미국(2006년), 멕시코(2015년) 등에 법인을 설립하며 글로벌 생산 네트워크를 구축하였다. 이를 바탕으로 현대차그룹을 비롯해 GM, 크라이슬러, 폭스바겐, BMW, 테슬라 등으로 고객사를 다변화하며 글로벌 완성차 업체에 대한 공급을 확대했다. 또한 2013년엔 러시아 법인을 설립하여 차량용 시트 사업의 현지 생산 및 공급 체계를 마련했다.

한편 동사는 삼원강재와 대원정밀공업을 종속기업으로 두고 소재부터 완제품 생산까지 이어지는 수직계열화된 사업구조를 구축하고 있다. 삼원강재는 1992년 대원강업과 포스코의 합작으로 설립된 스프링 소재 전문기업으로 2011년 유가증권시장에 상장하였다. 국내에서 유일하게 차량용 스프링 소재인 열간압연 제품을 생산하고 있으며 대원강업의 핵심 원재료 공급처 역할을 담당하고 있다. 대원정밀공업은 안산에 위치한 자동차 시트부품 제조사로 2024년 지분 확대에 따라 대원강업의 관계기업에서 종속기업으로 편입되었다.

최근에는 전동화 부품인 구동모터코어를 중심으로 신사업을 확대하고 있다. 2023년 전동화연구소를 신설한 데 이어 2024년 대원정밀공업 안산공장에 구동모터코어 전용 생산라인 구축을 완료하였다. 2025년부터 현대차에 HEV/BEV용 구동모터코어를 공급하며 본격적인 양산을 시작하였으며 현재는 구동모터 ASSY 사업 진출을 위한 기술 개발도 진행하고 있다.

대원강업 연혁

1946~1999	2000~2010	2011~
1946.09 대원철강(주) 설립 (현 대원강업) 1964.01 해외수출 개시 1965.06 판스프링 KS 표시허가 취득 1966.09 차량용 시트 개발 및 생산 1977.06 기업공개(유가증권시장 상장), 전국 기계공업인대회 동탑산업훈장 수훈 1982.10 제3회 기술진흥확대회의 동탑산업훈장 수훈 1984.10 본사 사옥 준공 1986.11 기술연구소 설립 1987.03 상공의 날 석탑산업훈장 수훈 1993.03 상공의 날 금탑산업훈장 수훈 1997.07 폴란드 합작법인 D&D Springs Poland 설립	2001.02 KTX용 시트 개발 및 생산 2001.11 우수자본재개발 유공 은탑산업훈장 수훈 2003.03 콘티테크대원에어스프링시스템(주) 설립 2004.05 제1회 자동차의 날 동탑산업훈장 수훈 2005.03 중국법인 북경대원아시아기차과기유한공사 설립 2006.11 미국법인 DAEWON AMERICA INC. 설립 2007.06 미국 R&D 개발지원센터 개설 2007.12 인도법인 DAEWON INDIA AUTOPARTS PRIVATE LIMITED 설립 2009.05 제6회 자동차의 날 철탑산업훈장 수훈 2009.07 러시아법인 DAEWON SOLLERS LLC 설립 2010.09 우수자본재개발 유공 금탑산업훈장 수훈	2011.03 독일 R&D 개발지원센터 개설, 중국 강소대원아시아기차탄력유한공사 설립 2012.09 천안 신공장 착공 2013.12 본사 천안 이전 및 산천안공장 준공 2014.05 자동차의 날 은탑산업훈장 수훈 2015.10 멕시코법인 DAEWON MEXICO, S. DE R.L. DE C.V. 설립 2016.01 KR레일클럽 개발 및 생산 2016.03 창원2공장 함안 이전 2017.05 중국 중경사무소 설립 2017.09 중국 R&D센터 설립, 인도법인(DW) 물류창고(아나디파사) 설치 2019.12 사업연속성 경영시스템(ISO 22301) 인증 2022.12 최대주주 변경: (주)현대그린푸드 2023.03 상호출자제한기업집단(현대백화점) 편입 2024.06 대원정밀공업(주) 지분 추가 취득(53.83%), 연결 종속회사 편입 2026.08 기업가치 제고 계획 공시

자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

주요 사업 및 제품

**스프링(매출비중 61%)과
시트(38%)를 주력으로 생산하며,
현대차그룹향 매출비중은 49%**

대원강업은 자동차용 스프링과 시트를 주력으로 생산하는 자동차 부품사이다. 스프링 부문에서는 현가스프링과 정밀 스프링을 생산하고 있으며 시트 부문에서는 완성 시트와 시트 메커니즘 부품 등을 생산하고 있다. 최근에는 전기차/하이브리드 차량에 적용되는 구동모터코어 양산을 시작하며 전동화 부품으로 사업 영역을 확대하고 있다.

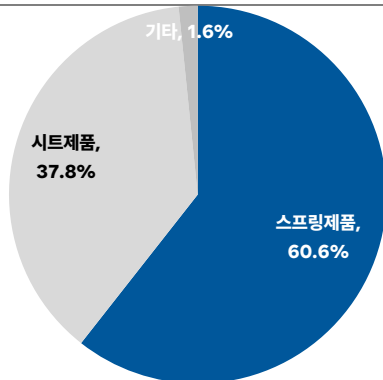
동사는 현대차그룹의 Tier-1 부품사로 2025년 기준 현대차/기아향 매출비중은 약 49% 수준이다. 직납 매출비중은 약 81% 수준이며 국내 천안/창원/함안(스프링), 성환(완성 시트), 안산(시트 메커니즘/구동모터코어) 등을 비롯해 미국, 멕시코, 폴란드, 인도, 러시아 등에 생산거점을 운영하며 제품을 공급하고 있다.

스프링제품은 현대차/기아를 비롯해 GM, 스텔란티스, 폭스바겐, BMW, 테슬라, 포드 등 다양한 글로벌 완성차 업체를 주요 고객사로 확보하고 있다. 시트 부문에서는 KG모빌리티와 러시아 현지 완성차 업체 등에 완성 시트를 공급하고 있으며 KTX 등 철도차량용 시트도 생산하고 있다. 시트 프레임/레일 등 시트 메커니즘은 자회사 대원정밀공업을 통해 국내외 완성차 업체와 시트 모듈업체에 공급하고 있다.

주요 자회사로는 스프링 원소재를 생산하는 삼원강재(지분율 55.0%)와 시트 프레임/레일 등 시트 메커니즘을 생산하는 대원정밀공업(지분율 59.4%)이 있다. 삼원강재를 통해 스프링 원소재부터 완제품까지 주요 공정을 계열 내에 내재화하고 있으며 2024년 대원정밀공업을 자회사로 편입하면서 기존 완성 시트에서 시트 메커니즘까지 제품 영역을 확대하였다. 이와 함께 구동모터코어 생산을 통해 전동화 부품으로도 사업 영역을 확장하고 있다.

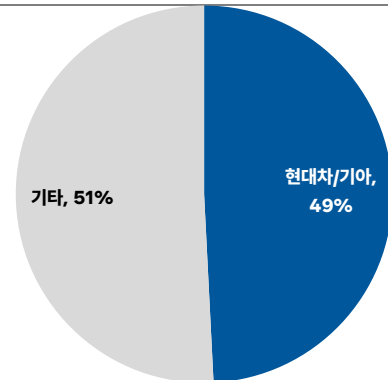
2025년 기준 제품별 매출비중은 스프링 부문 60.6%, 시트 부문 37.8%, 기타 부문 1.6%로 구성되어 있으며 자세한 내용은 다음과 같다.

대원강업 제품별 매출비중(2025년 기준)



자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

대원강업 고객사별 매출비중(2025년 기준)



자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

대원강업 연결 자회사 현황

(단위: 억원)

법인명	소재지	지분율(%)	장부금액	매출액	당기순이익
삼원강재	한국	55.0	542	3,593	107
대원정밀공업	한국	59.4	377	3,846	85
대원아메리카	미국	82.1	67	1,999	-52
대원인디아	인도	100.0	105	284	1
대원유럽	폴란드	100.0	113	792	11
대원러시아	러시아	100.0	88	518	6
대원멕시코	멕시코	86.6	229	833	10

주: 지분율/장부금액은 1H26말 기준, 매출액/당기순이익은 2025년 기준

자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

스프링 부문은 차량의 하중을
지지하고 충격을 흡수하는
현가스프링과 파워트레인 내부에
적용되는 정밀스프링으로 구분

스프링제품 (매출비중 61%)

스프링제품은 크게 차량의 하중을 지지하고 승차감과 주행 안정성을 확보하는 현가스프링과 엔진/변속기 등 파워트레인 내부에 적용되는 정밀스프링으로 구분된다. 계열사 삼원강재를 비롯한 공급처로부터 평강/봉강 등 스프링 생산에 필요한 소재를 조달하고 성형/열처리/표면처리 등의 공정을 거쳐 코일스프링, 스테빌라이저바, 판스프링과 각종 정밀스프링을 생산한다.

[현가스프링]

현가스프링은 차량의 서스펜션 시스템에 적용되어 차체의 하중을 지지하고 노면에서 전달되는 충격과 진동을 흡수하는 자동차 부품이다. 차량의 주행 과정에서 차체의 높이와 자세를 유지하고 코너링 시 발생하는 차체의 기울어짐을 억제하는 등 승차감과 주행 안정성에 직접적인 영향을 미친다. 또한 차량의 구동 방식과 관계없이 적용되는 부품으로 내연기관차뿐만 아니라 하이브리드/전기차에도 공통적으로 사용되며 전기차의 경우 배터리 탑재에 따른 차량 중량 증가로 하중 대응과 경량화의 중요성이 높아지고 있다. 주요 제품은 코일스프링, 스테빌라이저바, 판스프링으로 구성된다.

코일스프링은 원형 단면의 환강을 나선형으로 성형한 스프링으로 차량의 하중을 지지하고 노면에서 전달되는 충격과 진동을 흡수하는 역할을 한다. 주로 승용차/SUV의 전후륜 서스펜션에 적용되며 차량의 중량과 서스펜션 구조에 따라 요구되는 강성과 형상이 달라진다. 차량 운행 과정에서 지속적으로 압축과 복원을 반복하는 만큼 반복 하중에도 일정한 성능을 유지할 수 있는 강도와 내구성이 중요하다.

스테빌라이저바는 차량 좌우의 서스펜션을 연결해 코너링 시 발생하는 차체의 좌우 기울어짐을 억제하는 부품이다. 선회 과정에서 좌우 바퀴의 움직임 차이에 따라 바가 비틀리면서 복원력을 발생시켜 차체 자세를 안정적으로 유지하고 조향 안정성을 높이는 역할을 한다. 동사는 내부가 채워진 중실(Solid) 스테빌라이저바와 함께 내부를 비운 중공(Hollow) 스테빌라이저바를 생산하고 있다. 중공 제품은 요구되는 강성과 내구성을 유지하면서 소재 사용량과 제품 중량을 줄일 수 있어 완성차 업체의 차량 경량화 요구에 대응할 수 있는 제품이다.

판스프링은 여러 장의 판 형태 강재를 겹쳐 구성한 현가스프링으로 높은 하중을 지지하는 데 적합하다. 코일스프링이 승용차/SUV를 중심으로 적용되는 것과 달리 판스프링은 높은 적재하중을 견뎌야 하는 트럭과 버스 등 상용차를 중심으로 적용된다. 차량의 하중을 지지하는 동시에 판재가 휘어졌다가 원래 형태로 복원되는 과정에서 노면 충격을 흡수

하며 반복적인 고하중에도 성능을 유지할 수 있는 강도와 내구성이 요구된다.

[정밀스프링]

정밀스프링은 엔진과 변속기 등 자동차 파워트레인 내부에 적용되어 각 구성부품의 작동을 제어하거나 동력 전달 과정에서 발생하는 충격과 진동을 흡수하는 부품이다. 현가스프링이 차량 하부에서 차체의 하중과 주행 안정성을 담당하는 것과 달리 정밀스프링은 엔진/변속기 내부의 제한된 공간에서 반복적으로 작동하는 만큼 높은 치수 정밀도와 피로강도, 내구성이 요구된다. 주요 제품은 엔진 밸브 스프링, 토크컨버터 스프링, 커브드 스프링 등으로 구성된다.

엔진 밸브 스프링은 엔진 밸브트레인에 적용되어 캠에 의해 열린 흡기/배기 밸브를 원위치로 복귀시키고 밸브의 개폐가 정확한 시점에 이루어질 수 있도록 하는 역할을 한다. 엔진 작동 과정에서 고속으로 압축과 복원을 반복하기 때문에 반복 하중에서도 일정한 탄성과 성능을 유지할 수 있는 높은 피로강도와 내구성이 중요하다.

토크컨버터 스프링은 엔진과 변속기 사이의 토크컨버터에 적용되어 동력 전달 과정에서 발생하는 회전 방향의 충격과 진동을 흡수하는 역할을 한다. 엔진에서 발생한 회전력이 변속기로 전달되는 과정에서 발생하는 진동을 완화해 동력이 보다 부드럽게 전달될 수 있도록 한다.

커브드 스프링은 곡선 형태로 제작되어 변속기 내부의 제한된 공간에 배치되며 동력 전달 과정에서 발생하는 충격과 진동을 흡수해 변속 충격을 완화하는 역할을 수행한다.

**시트 부문은 완성 시트와
대원정밀공업이 생산하는 시트
부품, BEV/HEV용 구동모터코어로
구성**

시트제품 (매출비중 38%)

시트제품 부문은 자동차와 철도차량 등에 적용되는 완성 시트와 자회사 대원정밀공업이 생산하는 시트 메커니즘 부품, 전기차/하이브리드 차량용 구동모터코어로 구성된다.

[완성 시트]

완성 시트는 프레임을 기반으로 쿠션과 커버, 헤드레스트, 레일/리클라이너 등 각종 부품을 결합해 완성차 조립라인에 장착할 수 있는 형태로 생산되는 제품이다. 탑승자의 하중을 지지하고 안정적인 착좌 자세와 승차감을 제공하는 동시에 차량 충돌 시 탑승자를 보호하는 역할을 한다.

동사는 성환공장을 중심으로 KG모빌리티향 자동차용 완성 시트를 생산하고 있으며 러시아 현지법인을 통해 현지 완성차 업체에도 제품을 공급하고 있다. 자동차용 외에도 KTX 등 철도차량용 시트를 생산하고 있으며 국내 고속철도용 시트 공급 경험을 바탕으로 인도 등 해외 업체를 대상으로 철도시트 제조기술 지원/기술이전 사업도 영위하고 있다.

[시트 메커니즘]

시트 메커니즘은 완성 시트 내부에서 탑승자의 하중을 지지하고 시트의 위치와 각도 조절을 담당하는 구조부품이다. 주요 제품은 시트의 기본 골격을 형성하는 프레임, 전후 이동을 담당하는 레일/슬라이더, 등받이 각도를 조절하고 고정하는 리클라이너 등으로 구성된다. 차량 주행과 충돌 과정에서 발생하는 하중을 견디는 동시에 반복적인 조작에도 일

정한 성능을 유지해야 하는 만큼 구조 강성과 내구성, 가공/조립 정밀도가 중요하다.

시트 메커니즘은 자회사 대원정밀공업이 생산하고 있다. 국내 안산공장을 중심으로 시트 프레임과 레일 등을 생산해 국내외 완성차 업체와 시트 모듈업체에 공급하고 있으며 미국 현지법인을 통해 북미 시장에도 대응하고 있다.

[구동모터코어]

구동모터코어는 전기차/하이브리드 차량의 구동모터 내부에 적용되어 전기에너지를 차량 구동에 필요한 회전력으로 변환하는 과정에서 자기회로를 형성하는 부품이다. 고정자 코어와 회전자 코어로 구성되며 고정자는 자기장을 형성하고 회전자는 이를 통해 회전을 발생시켜 차량 구동에 필요한 동력을 만들어낸다.

모터코어는 얇은 전기강판을 정밀하게 프레스 가공한 뒤 여러 장을 적층/본딩하는 방식으로 생산된다. 전기강판의 두께와 치수, 형상에 따라 모터의 토크와 효율, 발열 특성이 달라질 수 있어 높은 수준의 금형/프레스 정밀도와 적층 기술이 요구된다. 대원정밀공업은 기존 시트 메커니즘 생산 과정에서 축적한 정밀 프레스/가공 기술을 기반으로 외부 기술 제휴를 통해 모터코어 제조/본딩 기술을 확보하였다.

동사는 대원정밀공업 안산공장에 구동모터코어 전용 생산라인을 구축하고 2025년부터 본격적인 양산을 시작하였다. 현재 현대차 팰리세이드 하이브리드와 아이오닉9 전기차 등에 적용되는 구동모터코어를 공급하고 있으며 향후 단품 코어에서 고정자/회전자 ASSY 등으로 제품 범위를 확대하며 전동화 부품 사업을 확장할 계획이다.

대원강업 주요 제품

헨가 스프링	코일스프링  승용차 서스펜션 원봉재를 코일 형태로 감아 노면 충격을 흡수	스테빌라이저바  차량 롤링 방지 좌우 헨가장치를 연결해 기울어짐 억제	판스프링  상용차 · 트럭 여러 장을 묶은 겹판스프링, 화물·트럭용
정밀 스프링	엔진밸브스프링  엔진 밸브트레인 캠에 의해 열린 밸브를 닫아주는 고내구 스프링	토크컨버터스프링  엔진 ↔ 변속기 토크 비율 조절을 위한 전용 스프링	커브드스프링  동력전달 충격 흡수 변속기 전달 충격·진동 흡수 → 발레오 공급
시트	자동차용시트  승용차 · SUV 전 차종 정밀 부품이 모여 조립되는 모듈화 제품	철도차량용시트  KTX · 전동차 장시간 운행 대응 안락성·기능성 설계	시트메커니즘  리클라이닝 · 슬라이딩 편안한 자세를 돕고 사고 시 안전을 지키는 부품
NEW 구동 모터코어	회전자 코어  EV · HEV 구동모터 전기강판 적층으로 자속 경로를 형성하는 핵심부품	고정자 코어  EV · HEV 구동모터 전기장을 발생시켜 회전자를 구동하는 부품	모터코어 시트  전기강판 프레스 타발 후 날장 적층 적층 두께·형상이 토크·효율·발열을 좌우

자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

주주구성

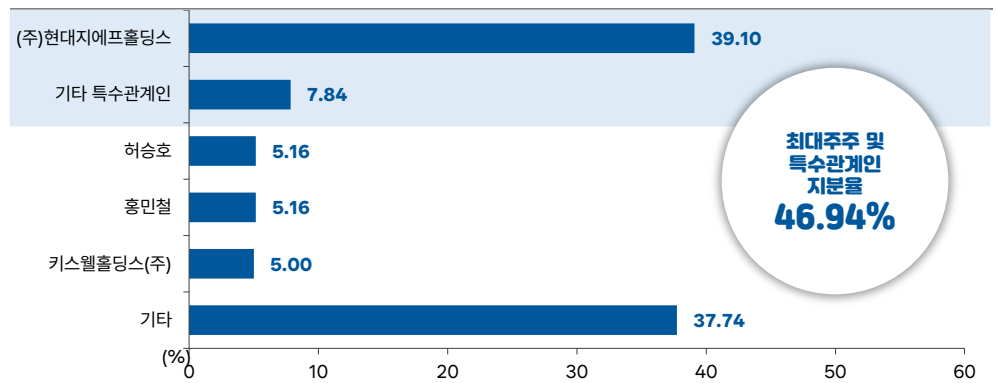
**최대주주(현대지에프홀딩스) 및
특수관계인의 합산 지분율
46.94%**

2026년 상반기 말 기준 대원강업의 최대주주는 현대지에프홀딩스로 39.10%의 지분을 보유하고 있으며 창업주 2세인 허재철 전 회장의 일가를 중심으로 구성된 특수관계인 지분 7.84%를 포함한 합산 지분율은 46.94%이다. 이외 5% 이상 주요 주주로는 허승호 전 수석부회장(5.16%), 홍민철 고려용접봉 회장(5.16%), 고려용접봉그룹의 지주회사인 키스웰홀딩스(5.00%)가 있다.

최대주주인 현대지에프홀딩스는 현대백화점그룹의 지주회사로 현대백화점그룹과 대원강업은 오너 일가 간 사돈 관계를 바탕으로 오랜 기간 우호적인 지분 관계를 유지해 왔다. 현대백화점그룹은 2009년 현대홈쇼핑을 통해 지분 7.67%를 취득하며 주요 주주로 참여하였고 이후 지분을 점진적으로 확대하였다. 2022년 12월에는 현대그린푸드(현 현대지에프홀딩스)가 지분 14.13%를 추가로 확보하며 최대주주로 올라섰으며 대원강업은 2023년 3월 현대백화점그룹의 계열사로 편입되었다.

이후 현대백화점그룹은 지주회사인 현대지에프홀딩스를 중심으로 지분구조를 재편하며 대원강업에 대한 지배력을 강화하고 있다. 2025년 2월 현대지에프홀딩스는 현대홈쇼핑과 현대백화점이 보유하던 대원강업 지분 10.07%를 인수하며 그룹 내 분산되어 있던 지분을 지주회사로 일원화하였다. 이후에도 추가적인 지분 취득을 이어가면서 현재 현대지에프홀딩스의 지분율은 40.27%까지 상승한 것으로 파악된다.

대원강업 주주구성(1H26말 기준)



자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

산업 현황

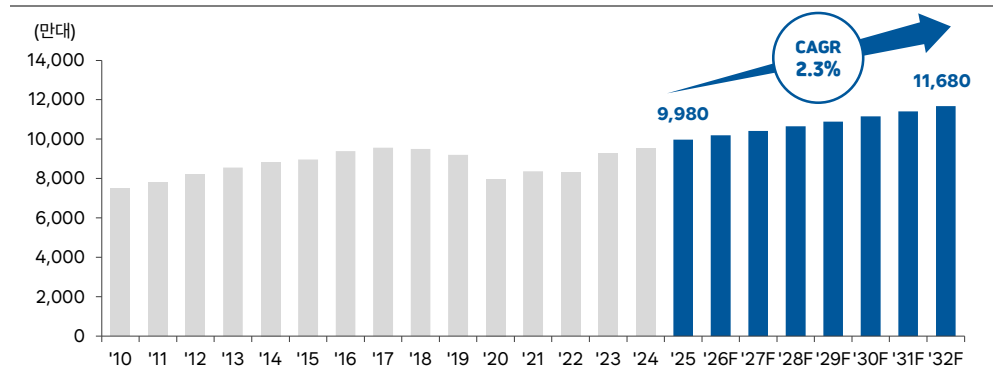
1 글로벌 자동차 시장의 저성장 국면 속 현대차그룹은 HEV에 집중하는 모습

글로벌 자동차 판매량은
2025~2032년 연평균 2.3%
성장할 전망

글로벌 자동차 시장은 미국과 유럽 등 주요 선진국을 중심으로 자동차 보급률이 높은 수준에 도달한 가운데 차량 기술 발전에 따른 교체주기 장기화 등이 맞물리며 과거 대비 성장세가 둔화되고 있다. 국제자동차제조기구(OICA)에 따르면 2025년 글로벌 자동차 판매량은 9,980만대로 2018~2025년 연평균 0.5% 증가하는 데 그쳤다. 다만 상대적으로 자동차 보급률이 낮은 인도와 동남아시아 등 신흥국의 자동차 수요 확대가 시장 성장을 뒷받침하면서 중장기적으로 완만한 성장세는 지속될 것으로 전망된다. 글로벌 시장조사기관 Ken Research에 따르면 글로벌 자동차 판매량은 2025년 9,980만대에서 2032년 1억1,680만대로 연평균 2.3% 증가할 것으로 전망된다.

한편 대원강업의 주요 고객사인 현대차그룹(현대차+기아)의 글로벌 자동차 판매량(도매기준)은 2025년 727만대로 전년대비 0.6% 증가하며 제한적인 성장세를 보였다. 2026년 1~9월 누적 판매량은 536만대로 전년동기대비 2.1% 감소하였으며 현대차의 판매량이 288.7만대(-7.0% YoY)로 감소한 반면 기아는 247.8만대(+4.4% YoY)를 기록하며 양사 간 상반된 흐름을 보였다.

글로벌 자동차 판매량 추이 및 전망



주요 고객사인 현대차그룹은
하이브리드 라인업 및 미국 현지
생산 확대 중

이러한 시장환경 속에서 현대차그룹은 하이브리드를 포함한 xEV 사업을 지속적으로 확대하고 있다. 특히 이 가운데 하이브리드의 판매 성장세가 두드러지고 있는데, 현대차의 글로벌 하이브리드 판매량(도매 기준)은 2021년 23.4만대에서 2025년 63.5만대로 증가했으며(CAGR 28.3%) 전체 판매량에서 차지하는 비중도 같은 기간 6.0%에서 16.3%로 상승하였다. 기아(소매 기준) 역시 같은 기간 하이브리드 판매량이 14.2만대에서 45.4만대로 증가했으며(CAGR 33.7%) 판매비중은 4.8%에서 14.6%로 확대되었다.

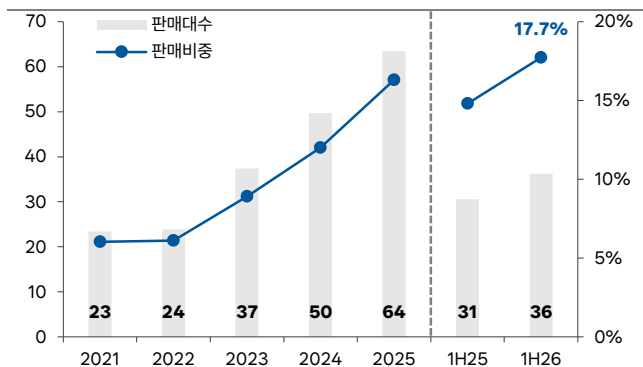
특히 현대차그룹은 미국 하이브리드 시장에서 빠른 성장세를 보이며 입지를 강화하고 있는데, 미국은 SUV와 픽업트럭 등 대형 차종의 판매 비중이 높고 장거리 주행 수요가 많은 시장으로 연료효율 개선에 대한 소비자 관심이 높은 편이다. 별도의 충전 인프라 없이 기존 내연기관차 대비 연료효율을 개선할 수 있다는 점에서 하이브리드 차량에 대한 수요도 지속적으로 확대되고 있다. 현대차그룹은 이러한 시장 수요에 대응해 2020년대 들어 기존 세단과 친환경 특화 모델 중심이었던 하이브리드 라인업을 미국 내 판매량이 높은 SUV 중심으로 확대해왔다. 현대차는 쏘나타페와 투싼, 기

이는 쏘렌토와 스포티지 등 주력 SUV에 하이브리드 파워트레인을 적용하였으며 이후 기아 카니발 등으로 적용 차종을 지속 확대하였다. 이와 함께 현대차는 2022년부터 앨라배마 공장(HMMA)에서 하이브리드 차량의 현지 생산을 시작하는 등 미국 하이브리드 사업을 강화해왔다.

이러한 하이브리드 라인업과 현지 생산 확대를 바탕으로 현대차그룹의 미국 하이브리드 판매량과 시장 내 입지는 지속적으로 확대되고 있다. 미국 하이브리드 판매량(현대차+기아)은 2021년 9만대에서 2025년 33만대로 크게 확대되었으며 2026년 상반기에도 23만대로 전년동기대비 65.5% 증가하며 가파른 성장세를 이어가고 있다. 이러한 흐름에 힘입어 현대차그룹의 미국 내 시장점유율(전체 판매량 기준) 역시 2021년 9.9%에서 2025년 11.3%로 상승하는 모습을 보이고 있다.

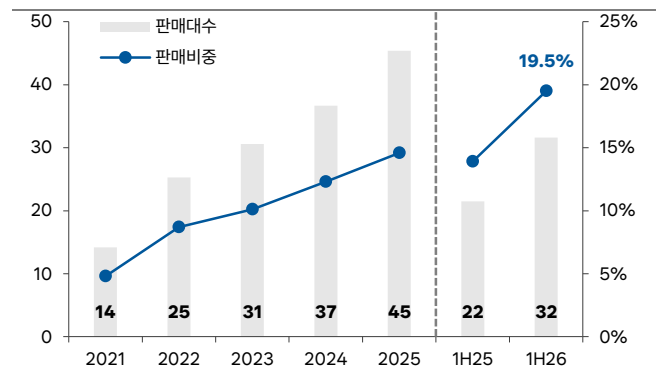
현대차그룹은 미국 내 하이브리드 수요 증가에 대응해 현지 생산능력과 라인업을 지속 확대할 계획이다. 현대차그룹은 2025~2028년 미국에 총 260억달러를 투자할 계획이며 이 가운데 120억달러를 자동차 생산체제 구축에 투입할 예정이다. 또한 현대차는 2026년 CEO Investor Day를 통해 2030년까지 북미 CAPA를 50만대 추가 확대하고 하이브리드 라인업을 10종 이상으로 늘리는 한편 미국 내 부품 현지조달률을 기존 60% 수준에서 80% 이상으로 확대할 계획이다. 이러한 현대차그룹의 하이브리드 생산 확대는 전기차/하이브리드 차량용 구동모터코어 사업을 확대하고 있는 대원강업의 신규 수주에도 긍정적으로 작용할 것으로 판단된다.

현대차 글로벌 하이브리드 판매량 추이(도매 기준)



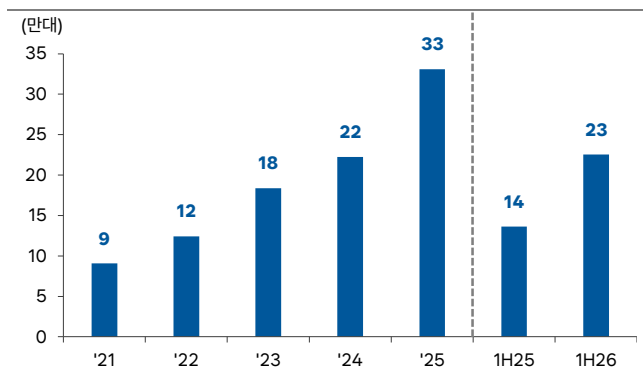
자료: 현대차, 한국IR협회의 기업리서치센터

기아 하이브리드 판매량 추이(소매 기준)



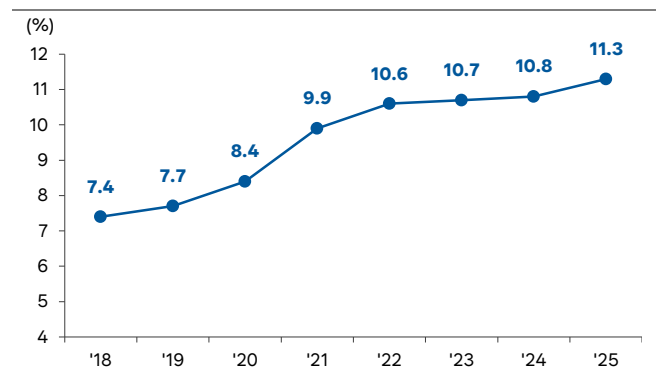
자료: 기아, 한국IR협회의 기업리서치센터

현대차그룹 미국 하이브리드 판매량 추이



주: 현대차+기아, 자료: 현대차그룹, 언론 자료, 한국IR협회의 기업리서치센터

현대차그룹 미국 시장점유율 추이



주: 현대차+기아 / 판매량 기준, 자료: 현대차그룹, 언론 자료, 한국IR협회의 기업리서치센터

현대차그룹 미국 내 HEV 출시 일정

연도	현대차	기아
2011	쏘나타 HEV	옵티마 HEV
2015	쏘나타 HEV (FMC)	-
2016	-	옵티마 HEV (FMC) / 옵티마 PHEV
2017	아이오닉 HEV	니로 HEV
2020	쏘나타 HEV (FMC) / 아반떼 HEV	쏘렌토 HEV
2021	싼타페 HEV / 투싼 HEV	-
2022	-	스포티지 HEV / 니로 HEV (FMC)
2024	싼타페 HEV (FMC) / 투싼 HEV (FL) / 쏘나타 HEV (FL) / 아반떼 HEV (FL)	카니발 HEV / 쏘렌토 HEV (FL)
2025	팔리세이드 HEV	스포티지 HEV (FL)
2026	제네시스 GV80 HEV (예정)	텔루라이드 HEV (예정) / 셀투스 HEV (예정)

자료: 현대차그룹, 언론자료, 한국IR협회의 기업리서치센터

현대차그룹 미국 생산시설 투자 추이 및 전망

연도	내용
2005	HMM(앨라배마) 가동 → 미국 현지 생산체계 구축
2009	Kia Georgia 생산 개시 → 미국 현지 생산기반 확대
2022	HMGMA 신설 투자 발표/착공 → 약 55억달러 투자, 초기 30만대 CAPA 계획
2024	HMGMA 생산 개시 → HMM 36만대 + Kia Georgia 34만대 + HMGMA 30만대 기반 약 100만대 CAPA 확보
2025~28F	- 미국에 총 260억달러 투자(자동차 부문 120억달러) - 미국 CAPA 100만대→120만대
2030F	현대차 기준 미국 판매차량 80% 이상 현지생산, 북미 부품 현지조달률 80% 이상 목표

자료: 현대차그룹, 한국IR협회의 기업리서치센터

현대차 미국 하이브리드 사업 확대 전략



주: EREV(Extended Range Electrified Vehicle): 전기차와 같이 전력으로 구동하지만 엔진이 전기를 생산해 배터리 충전을 지원하는 차량

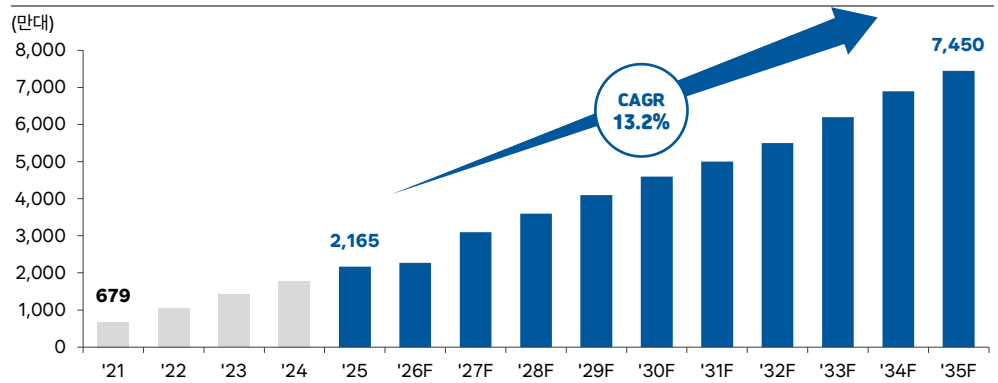
자료: 현대차, 한국IR협회의 기업리서치센터

전기차 시장은 구조적인 성장을 이어가는 중

전기차 시장은 차량 전동화 확대,
친환경 규제 강화 등으로
구조적인 성장세를 이어가는 중

글로벌 전기차 시장은 최근 캐즘(Chasm) 영향으로 성장률이 둔화되고 있으나, 차량 전동화 확대와 친환경 규제 강화 흐름에 따라 시장 규모는 구조적인 성장세를 이어가고 있다. 글로벌 전기차(BEV+PHEV+FCEV) 인도량은 2021년 679만대에서 2025년 2,165만대(+21.8% YoY)로 증가하며 2021~2025년 연평균 33.6%의 성장률을 기록하였다. 2026년 1~7월 누적 인도량 또한 1,162만대로 YoY 2.9% 증가하였는데, 중국은 전년도 이구환신 정책에 따른 높은 기저와 전기차 보조금 축소 영향으로 인도량이 부진한 반면, 중국을 제외한 글로벌 인도량은 같은 기간 전년동기대비 32.8% 증가하며 견조한 성장세를 보였다. 전기차 시장조사업체 EV Volumes는 중장기적으로 글로벌 전기차 판매량이 2025년 이후 2035년까지 연평균 13.2% 성장해 7,450만대에 이를 것으로 전망하고 있다.

글로벌 전기차 인도량 추이 및 전망



주: BEV+PHEV+FCEV 합산 인도량

자료: EV Volumes, 한국IR협의회 기업리서치센터

주요국들의 전동화 관련 정책
강화, 경제성 개선, 지정학적
리스크 확대 등으로 인해
전기차 수요 증가

전기차 시장의 구조적 성장은 주요국들의 전동화 관련 정책 강화, 경제성 개선, 완성차 업체의 전동화 전략 확대 등이 복합적으로 작용한 결과로 판단된다. 대표적으로 유럽은 2021년 발표한 'Fit for 55' 정책을 통해 사실상 2035년 이후 내연기관 중심 자동차 시장을 전동화 중심으로 전환하겠다는 방향성을 제시하였다. 최근에는 완성차 업체들의 부담을 고려해 배출량 규제 적용 방식에 일부 유연성을 부여하는 등 속도 조절에 나서고 있으나, 탄소 배출 저감과 전동화 전환이라는 정책 기조 자체는 유지되고 있다.

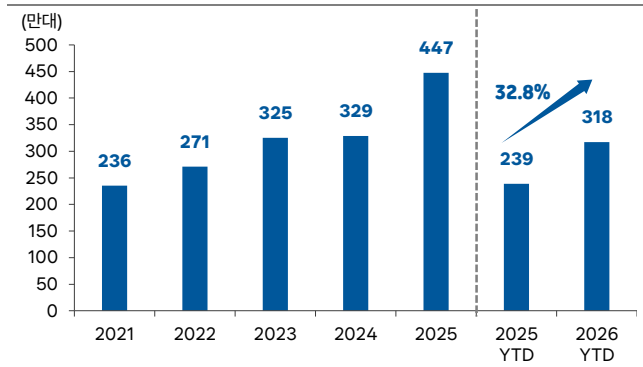
경제성 측면에서도 전기차 보급 여건은 지속적으로 개선되고 있다. 전기차 원가의 상당 부분을 차지하는 배터리는 에너지 밀도 향상과 생산 규모 확대, LFP 배터리 적용 확대 등에 힘입어 가격 하락이 이어지고 있다. 이에 따라 전기차와 내연기관차 간 가격 격차는 빠르게 축소되고 있으며, 전기차 역시 기존 일부 프리미엄 모델 중심에서 벗어나 소형 SUV, 세단, 픽업트럭, 상용차 등 다양한 차종으로 확대되고 있다. 이에 따라 신규 출시 전기차 모델 수 역시 2023년 303개에서 2024년 399개, 2025년 515개로 가파르게 증가하는 등 완성차 업체들은 전기차 라인업을 지속적으로 확대하고 있다.

특히 유럽 전기차 시장의 회복세가 두드러지고 있다. 유럽 전기차 인도량은 2025년 447만대로 전년대비 37.1% 증가하였으며, 2026년 1~7월 누적 인도량 역시 전년동기대비 32.3% 증가하며 높은 성장세를 이어가고 있다. 이러한 시장 회복과 함께 유럽 주요 국가들이 과거 축소 또는 폐지했던 전기차 지원 정책을 다시 확대하고 있다는 점도 긍정적

이다. 독일은 2023년 말 전기차 구매보조금 폐지 이후 2024년 전기차 판매량이 27.4% 감소하자 세제 혜택을 확대 하였으며, 2026년부터 개인 구매보조금을 재도입하였다. 영국 역시 2022년 승용 전기차 구매보조금 폐지 이후 수요 가 둔화되자 2025년부터 중저가 전기차를 대상으로 구매 지원 정책을 재개하였다.

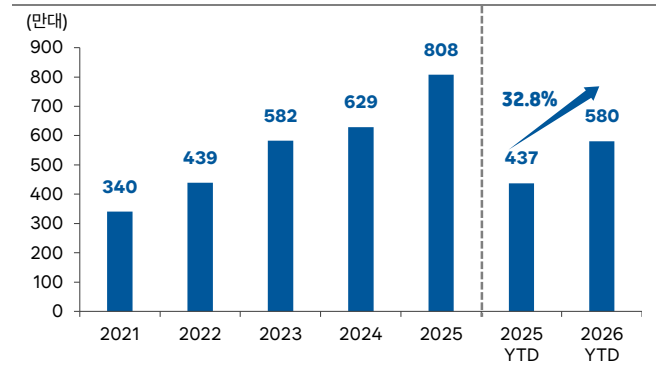
이와 함께 미국과 이란 간 군사적 충돌에 따른 국제 유가 변동성 확대도 전기차 시장에 우호적인 요인으로 작용하고 있다. 중동 지역의 지정학적 리스크 확대는 원유 공급에 대한 불확실성을 높이고 에너지 가격의 변동성을 확대하는 요 인으로, 상대적으로 에너지 효율성이 높은 친환경차에 대한 수요를 높이는 요인으로 작용할 수 있다. 시장조사업체 SNE리서치 역시 이러한 에너지 시장 변화와 친환경차 전환 가속화를 반영해 2035년 글로벌 전기차 침투율 전망치를 기존 67%에서 최대 85% 수준까지 상향 조정하였다.

중국 제외 글로벌 전기차 인도량 추이



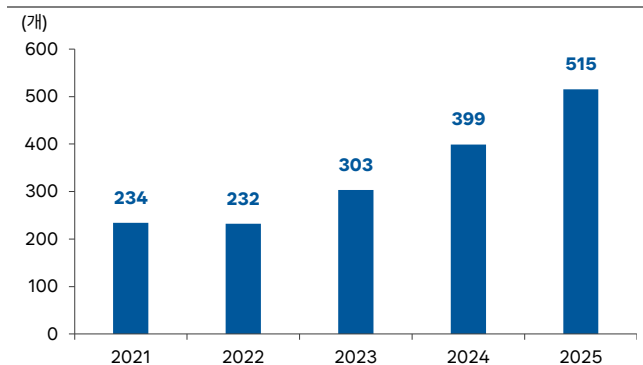
주: YTD는 1월~7월 수치
자료: EV Volumes, 한국IR협의회 기업리서치센터

유럽 전기차 인도량 추이



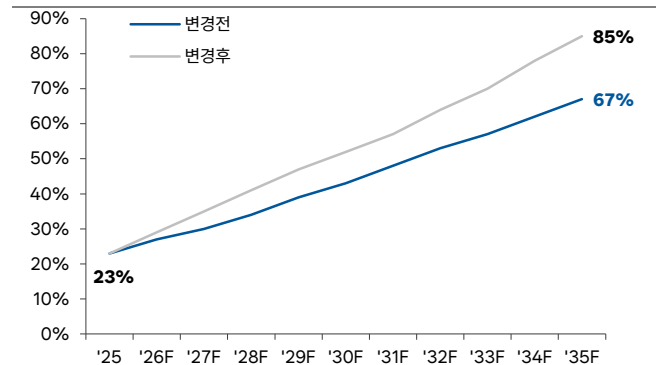
주: YTD는 1월~7월 수치
자료: EV Volumes, 한국IR협의회 기업리서치센터

글로벌 전기차 신규 출시 모델 수 추이



자료: EV Volumes, 한국IR협의회 기업리서치센터

이란 전쟁 이후 전기차 침투율 전망치 변화



자료: SNE리서치, 한국IR협의회 기업리서치센터

주요 국가 전기차 보조금 관련 정책 변화

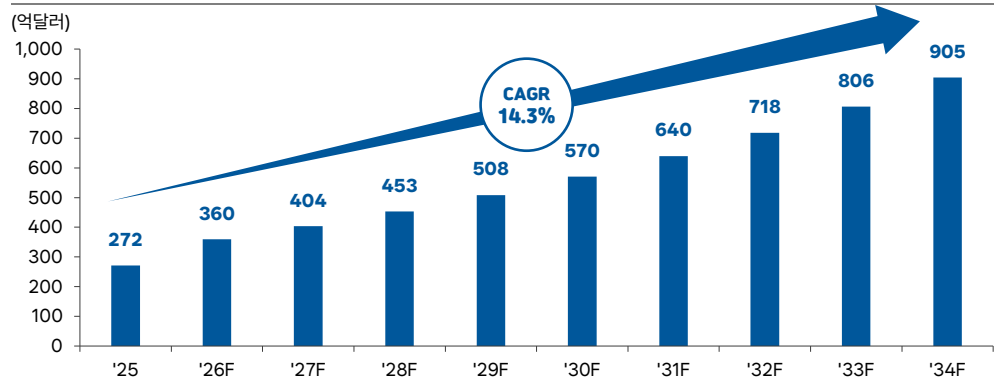
국가	정책 변화	세부 내용
독일	보조금 재도입	2023년 말 보조금 폐지 → 2026년 구매지원 재개, 최대 6천 유로 지원
영국	보조금 재도입	2022년 승용 EV 보조금 폐지 → 2025년 중저가 EV 구매지원 재개
프랑스	저소득층 지원 확대	2024년 보조금 축소 → 2025년 저소득층/유럽산 EV 지원 확대
중국	보조금 축소	2026년 구매세 혜택 축소/이구환신 보조금 가격연동 전환
미국	보조금 폐지	2025년 9월 연방 EV 세액공제 폐지, 일부 주정부 지원 유지
일본	보조금 확대	2026년 CEV 구매보조금 유지, 차량별 지원기준 개편
한국	보조금 확대	2026년 구매보조금 유지, 내연기관차 전환지원금 신설

자료: 한국자동차모빌리티산업협회, 언론자료, 한국IR협의회 기업리서치센터

완성차 업체의 전동화 차량 보급과
라인업 확대에 따라 구동모터 시장
성장 지속될 전망

전기차 시장 확대는 관련 부품 시장의 성장으로도 이어지고 있다. 전기차는 배터리와 구동모터를 중심으로 구동되며 특히 구동모터는 전기에너지를 차량의 구동력으로 전환하는 핵심 부품으로 주행 성능과 에너지 효율을 결정하는 주요 요인으로 작용한다. 구동모터의 핵심 구성 부품인 구동모터코어 역시 전동화 차량 보급 확대와 함께 수요가 증가하고 있다. HEV(하이브리드), PHEV(플러그인 하이브리드), EREV(주행거리 연장형 전기차), BEV(순수 전기차) 등 전동화 차량의 종류가 다양해지고 완성차 업체들의 전동화 라인업이 확대되면서 구동모터 시장의 성장도 지속될 전망이다. Fortune Business Insights에 따르면 글로벌 전기차 구동모터 시장은 2025년 271.6억달러에서 2034년 904.9억달러로 확대되며 2025~2034년 연평균 14.3%의 성장률을 기록할 것으로 전망된다. 이러한 전동화 차량 시장의 성장은 구동모터코어 사업을 확대하고 있는 대원강업의 신규 수주에도 긍정적으로 작용할 것으로 판단된다.

글로벌 전기차 구동모터 시장 전망



자료: Fortune Business Insights, 한국IR협의회 기업리서치센터

투자포인트

1 비캡티브항 공급 확대를 통한 매출 성장

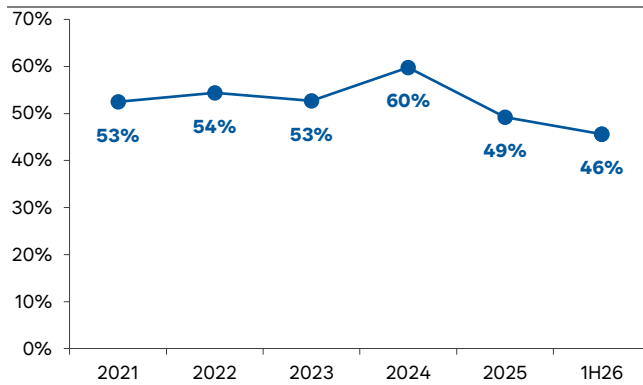
비캡티브 고객사 중심의 매출 확대 흐름이 나타나는 중

대원강업은 현대차그룹(캡티브)을 비롯해 GM, 스텔란티스, 폭스바겐, BMW, 테슬라, 포드, KG모빌리티 등 다양한 국내외 완성차 업체(비캡티브)를 고객사로 확보하고 있다. 최근에는 이러한 고객 기반을 바탕으로 비캡티브항 공급 물량이 확대되며 매출 성장세를 보이고 있다. 특히 국내와 러시아 현지 완성차 업체를 중심으로 완성 시트 공급이 확대되고 있으며 미국 법인에서도 해외 완성차 업체향 토션바 신규 수주 물량과 스테빌라이저바 공급이 증가하고 있는 것으로 파악된다.

이러한 비캡티브항 공급 확대는 전사 매출 성장으로 이어지고 있다. 2026년 상반기 전사 매출액은 9,048억원으로 전년동기대비 12.6% 증가하였으며 특히 비캡티브항 매출액은 4,922억원으로 전년동기대비 28.2% 증가하며 전사 매출 성장률을 크게 상회하였다. 이에 따라 캡티브항 매출비중도 2025년 상반기 52.2%에서 2026년 상반기 45.6%로 6.6%p 하락하는 등 비캡티브 중심의 매출 확대 흐름이 나타나고 있다.

중장기적으로 비캡티브항 공급 확대는 매출 성장 기반을 다변화하는 동시에 현대차그룹에 대한 실적 의존도를 낮춰 사업 안정성을 높이는 요인으로 작용할 것으로 예상되며 다양한 글로벌 완성차 업체를 대상으로 확보한 공급 레퍼런스는 향후 추가적인 수주 확대에도 긍정적으로 작용할 것으로 판단된다.

대원강업 캡티브항(현대차그룹) 매출비중 추이



자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

대원강업 고객사 레퍼런스



자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

2 기업가치제고계획 발표를 통한 주주환원 확대

2028년 주당배당금 170원까지 단계적으로 확대해 나갈 계획

대원강업은 2026년 기업가치 제고 계획을 발표하며 중장기적인 주주환원 확대와 기업가치 개선을 추진하고 있다. 주요 내용은 1) 2028년 PBR 0.7배 및 ROE 8.7% 달성, 2) 2028년 연간 배당지급액 100억원 이상으로 확대, 3) 별도 영업이익 기준 배당기준을 20%에서 22%로 상향, 4) 주당 최저배당금 100원에서 110원으로 상향, 5) 2028년까지 주당 배당금 170원까지 단계적 확대 등으로 구성된다.

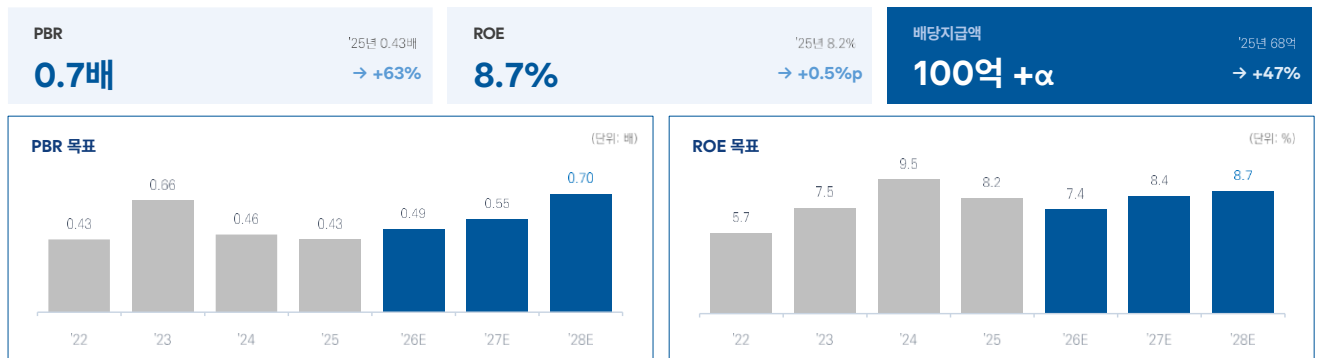
동사는 2023년 DPS를 기존 100원에서 110원으로 상향한 이후 2025년까지 동일한 수준을 유지해왔으나 이번 기업 가치 제고 계획을 통해 배당정책을 한층 강화하였다. 기존 별도 영업이익의 20% 이상이었던 배당기준율을 22% 이상으로 상향하고 직전연도 대비 배당금을 10% 이상 증액한다는 기준을 새롭게 설정하였다. 주당 최저배당금 역시 기존 100원에서 110원으로 상향하였으며 2026년 DPS 130원 -> 2027년 150원 -> 2028년 170원까지 단계적으로 확대할 계획이다.

한편 동사는 비캡티브항 시트제품 공급 확대와 매출 증가에 따른 영업레버리지 효과 등에 힘입어 2026년 지배주주순 이익이 780억원(+114.2% YoY)으로 크게 증가할 것으로 전망되는데, 이에 따라 주주환원 여력도 확대될 것으로 예상되며 배당 확대에 대한 가시성 역시 높아질 것으로 판단된다.

대원강업 기업가치 제고 목표

중장기 목표 ('26~'28년)

전동화 기반의 미래 성장과 예측 가능한 주주환원 확대를 통한 기업가치 제고 (* 비경상순익 제외 기준)



목표 달성 전략

1 미래 경쟁력 전동화 기술 고도화 · 신사업 확장 · 운영 혁신	2 수익성 개선 세질 개선을 통한 ROE 제고 및 주주가치 극대화	3 주주환원 확대 배당 확대 및 주당 최저배당 110원 보장	4 저PBR 해소 수익성 개선과 예측 가능한 주주환원의 시너지
--	--	---	--

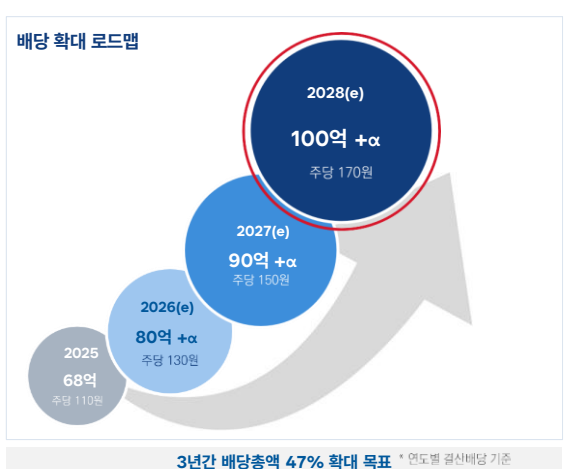
자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

대원강업 배당정책 확대 계획

배당정책 확대 ('26~'28년)

배당 기준율 상향 및 주당 최저 배당금 110원 보장을 통한 주주환원 예측 가능성 제고

구분	변경 전	변경 후
배당기준	별도 영업이익의 20% 이상	별도 영업이익의 22% 이상
최저배당	주당 100원	주당 110원
배당 변동범위	직전연도 배당액의 ±30% 내	직전연도 배당액의 +10% 이상
정책 적용기간	4년 ('23~'26 사업연도)	3년 ('26~'28 사업연도)
배당기준일 개선	'배당액 확정 후 배당기준일 지정' 시행 및 연속 이행	
배당 하방 제한	'최저배당 110원 및 배당변동범위를 +10% 이상'으로 설정하여 배당 신뢰성 강화	



자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

구동모터코어 관련 신사업 확장 중

**자회사 대원정밀공업을 통해
구동모터코어 사업에 진출했으며,
완성차 업체의 전동화 확대에 따른
중장기 성장 기대**

대원강업은 자동차 시장의 전동화 전환에 대응하기 위해 구동모터코어 사업을 확대하고 있다. 구동모터는 전기차(BEV)와 하이브리드차(HEV) 등 전동화 차량(xEV)의 구동력을 발생시키는 핵심 부품으로 구동모터코어는 구동모터 내부에서 자기장의 흐름을 형성하는 회전자 코어와 고정자 코어로 구분된다. 고정자 코어는 전류를 통해 회전 자기장을 형성하고 회전자 코어는 이에 반응해 회전하면서 구동력을 발생시키는 구조다. 구동모터코어는 얇은 전기강판을 정밀하게 가공하고 적층해 생산하는 만큼 치수 정밀도와 적층 기술이 모터의 효율과 성능을 결정하는 주요 요인으로 작용한다.

동사는 자동차용 스프링과 시트 부품 사업에서 축적한 정밀 프레스/금형 기술을 기반으로 구동모터코어 사업에 진출하였다. 자회사 대원정밀공업을 통해 해당 사업을 영위하고 있으며 2023년 전동화연구소와 전동화영업실을 신설해 연구개발과 수주 대응을 위한 조직을 구축하였다. 이후 2024년 대원정밀공업 안산공장에 구동모터코어 전용 생산라인을 완공하며 양산 기반을 확보하였고 2025년부터 본격적인 양산을 시작하였다. 현재 현대차 팰리세이드 하이브리드와 아이오닉9 전기차에 적용되는 구동모터코어를 공급하고 있는 것으로 파악된다.

중장기적으로 구동모터코어 단품 공급에서 모듈 사업으로의 확장을 통해 사업 영역과 부가가치를 높여나갈 계획이다. 현재는 회전자/고정자 코어를 중심으로 양산하고 있으나 향후 고정자/회전자 어셈블리 등 서브모듈 조립을 거쳐 차량용 구동모터 모듈까지 사업 범위를 단계적으로 확대한다는 전략이다. 이를 위해 구동모터 조립 기술과 공법 개발을 추진하고 있으며 현대차그룹의 선행 기술 과제에도 참여하고 있다. 장기적으로는 미래 항공 모빌리티와 해양/산업용 전기모터 등 비자동차 분야로 적용 시장을 확대할 계획이다.

현재 구동모터코어 사업의 연간 매출액은 약 200억~300억원 수준으로 전사 실적(2026F 매출액 1.8조원)에서 차지하는 비중은 아직 제한적이다. 다만 현대차그룹이 하이브리드 차량을 중심으로 전동화 전략을 확대하고 있는 가운데 향후 신규 차종 생산 증가에 따른 공급 물량 확대 가능성이 있으며 이러한 흐름에 따라 구동모터코어 사업의 이익 기여도도 점진적으로 높아질 수 있을 것으로 판단된다.

대원강업 구동모터코어 사업 관련 내용

전동화 부품 사업 ① 시장 기회와 제품 구조

구동모터는 내연기관의 엔진에 해당하는 전기차 핵심부품 — 모터코어는 그 성능을 좌우하는 심장부

구동모터(Traction Motor) 구조

HAIR-PIN
STATOR ASSY
전기장을 발생시켜 ROTOR를 구동

ROTOR ASSY
구동력 발생

[구동모터 완성품]

모터코어란?

전기강판을 적층한 회전자·고정자 코어. 자속 경로를 형성해 손실을 최소화하며, 적층 두께·치수·형상이 모터의 토크·효율·발열을 좌우

당사의 위치

고정자(Stator)·회전자(Rotor) 코어를 생산하는 전동화 핵심부품 공급사.
기존 사업에서 축적한 정밀 프레스·금형 기술 기반

시장 기회

전동화 전환 가속(~'30년)에 따라 구동모터 수요 구조적 성장.
부품 → 모듈 → 완성 모터로 밸류체인 상향 여지 확대

2023 전동화연구소 신설 미래 모빌리티 전담 연구조직 구축	2024 모터코어 생산라인 구축 완료 대전정밀공업 안전공장 _ 모터코어 전용 라인	2025~ 캘리세이드, 아이오닉9 모터코어 양산 HEV, BEV용 구동모터코어에 현대차 공급 중	현재 구동모터ASSY 조립 기술 습득 및 연구개발 모듈조립 기술과 공법에 대한 기술 습득 및 내재화
--	--	--	--

자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

대원강업 구동모터코어 사업 성장 전략

전동화 부품 사업 ② 성장 전략

부품에서 모듈로 _ 단계적 밸류체인 확장을 통한 부가가치 창출

01 모터코어 물량 증대 및 수익성 증대

기존 사업영역 강화

- 추가 물량 확보**
HMC 국내 신규 차종 수주 추진 · 글로벌 자동차사 물량 수주 검토
- 양산 안정화**
공정 불량률 개선 · 생산성 향상을 위한 공정 최적화

02 전동화 모터로의 사업영역 확대

신규 사업 추진 ('30년 이후)

- 구동모터 조립사업 단계별 확대**
[1단계] 서브모듈 조립품(고정자·회전자 ASSY) → [2단계] 차량용 구동모터(모터 ASSY)
- 비자동차 신규 모터 시장 진출**
항공모빌리티(AAM) 및 해양/산업용 전기모터 — 수요처 다변화

「구동모터 코어 부품」에서 「구동모터 모듈부품」 양산화 요소기술 개발 및 단계별 사업추진 전략 수립 중

현재

「모터코어」 '25년 양산 시작

회전자 코어, 고정자 코어, 회전자 적층시트, 고정자 적층시트

전기강판 적층 · 정밀 프레스 · 금형 및 적층 기술 기반

사업 확대 추진

「모터 모듈부품 사업」 '30년 이후 양산 진입 목표

[1단계] 서브모듈

고정자 ASSY, 회전자 ASSY

[2단계] 차량용 구동모터

xEV 차량용 모터

[신규] 비차량용 전기모터

AAM용 모터, 해양/산업용 모터

○ 시작 개발차종 모터 ASSY 제작·공급 중 (HMC 시작프로젝트 2차종 수주 후 대응 완료)
○ HMC 신기술/신공법 선행기술과제 참여를 통한 자체 기술역량 육성 진행 중

'30년~ 전동화로의 급속한 전환기에 맞춘 선제적 사업 구조 전환

부가가치 창출

자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

실적 추이 및 전망

1 2025년 실적 리뷰

판매보증비 감소, 대원정밀공업
실적 온기반영 효과로 실적 개선

대원강업의 2025년 매출액은 1.6조원(+16.9% YoY), 영업이익은 470억원(+108.3% YoY)을 기록하며 영업이익이 전년대비 큰 폭 개선되었다. 2024년 7월 연결 편입된 대원정밀공업(시트부품 업체) 실적의 온기 반영 효과로 시트제품 매출액이 6,040억원(+43.7% YoY)으로 확대되면서 전사 매출 증가에 주요하게 작용하였으며, 북미 법인을 중심으로 스프링제품 공급이 확대되면서 스프링제품 매출액도 9,691억원(+4.4% YoY)으로 증가하였다.

특히 북미 엔진 밸브 스프링 리콜 관련 판매보증비가 2024년 372억원에서 2025년 194억원으로 감소하면서 판관비율이 7.2%(-2.0%p YoY)로 하락한 점이 영업이익 개선에 주요하게 작용하였으며, 영업이익률은 2.9%(+1.3%p YoY)로 개선되었다.

한편 지배주주순이익은 364억원으로 전년대비 27.1% 증가하였으나 영업이익 대비 개선 폭이 제한적이었는데, 이는 2024년 대원정밀공업의 연결 편입 과정에서 발생한 일회성 이익(염가매수차익)이 역기저로 작용하는 등 영업외이익(93억원)이 전년대비 111억원 감소한 영향에 기인한다.

2 1H26 실적 리뷰 및 2026년 실적 전망

1H26 실적리뷰

비캡티브항 시트 공급 확대되는
가운데 매출 증가에 따른
영업레버리지 효과 등으로 수익성
향상되며 실적 개선

대원강업의 2026년 상반기 매출액은 9,048억원(+12.6% YoY), 영업이익은 618억원(+76.6% YoY)을 기록하며 전년 동기대비 큰 폭의 영업이익 개선을 시현하였다. 이는 국내와 러시아 완성차 업체 중심의 비캡티브항 시트 공급 물량이 확대되면서 시트제품 매출액이 3,793억원(+26.0% YoY)으로 전년동기대비 크게 증가하며 전사 매출 성장을 견인한 가운데, 특히 1) 매출 성장에 따른 영업레버리지 효과, 2) ASP 상승에 따른 마진 개선, 3) 인건비 등 고정비 절감 효과가 더해지면서 매출총이익률은 13.0%(+2.6%p YoY), 영업이익률은 6.8%(+2.5%p YoY)로 개선되는 등 수익성이 크게 향상되었기 때문이다.

한편 지배주주순이익은 541억원(+186.4% YoY)으로 전년동기대비 크게 증가하였다. 이는 법인세 경정청구 환급에 따른 법인세수익 163억원이 반영된 가운데 원달러 환율 상승에 따른 환관련이익이 전년동기대비 90억원 증가한 영향 등에 기인한다.

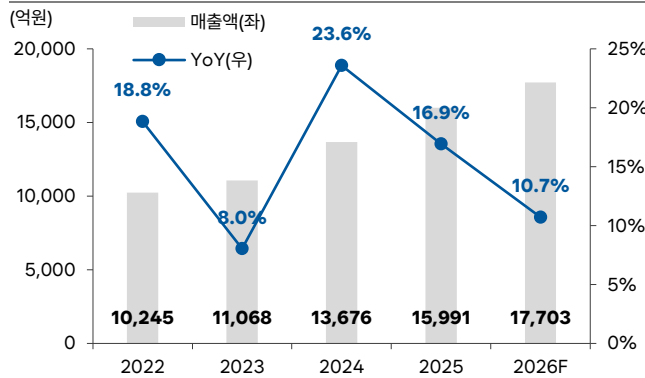
2026년 실적 전망

매출 증가에 따른 영업레버리지
효과, 전년도 판매보증비 발생에
따른 기저효과 등으로 실적 개선
전망

대원강업의 2026년 매출액은 1.8조원(+10.7% YoY), 영업이익은 1,106억원(+135.3% YoY)으로 영업이익이 전년대비 큰 폭 개선될 것으로 전망된다. 비캡티브 고객사향 시트제품 매출 확대가 지속될 것으로 예상되는 가운데 매출 증가에 따른 영업레버리지 효과와 ASP 상승에 따른 마진 개선, 인건비 등 고정비 절감 효과가 이어지면서 매출총이익률은 2025년 10.1%에서 2026년 12.6%로 개선될 것으로 예상된다. 이와 함께 전년도 북미 엔진 밸브 스프링 리콜 관련 판매보증비 194억원 발생에 따른 기저효과로 판관비율도 7.2%에서 6.4%로 하락하면서 전사 영업이익률은

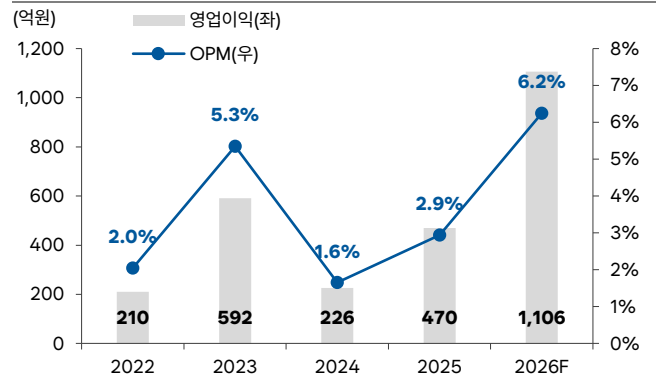
6.2%(+3.3%p YoY)로 크게 개선될 것으로 예상된다.

대원강업 연결기준 연간 매출액 추이 및 전망



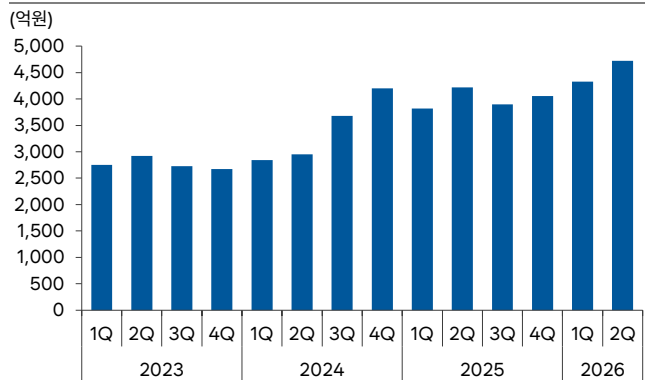
자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

대원강업 연결기준 연간 영업이익 추이 및 전망



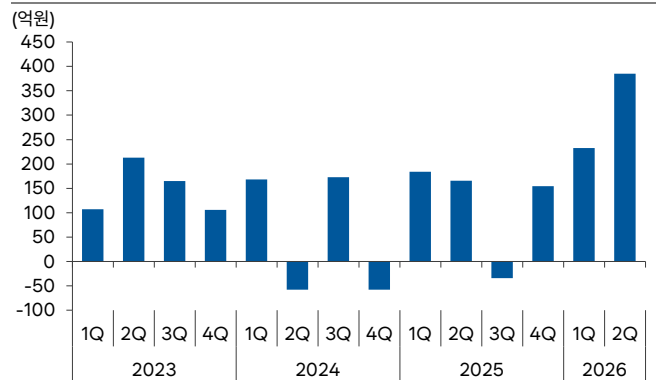
자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

대원강업 연결기준 분기별 매출액 추이



자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

대원강업 연결기준 분기별 영업이익 추이



자료: 대원강업, 한국IR협의회 기업리서치센터

대원강업 연간 실적 테이블

(단위: 억원)

	2022	2023	2024	2025	2026F
매출액	10,245	11,068	13,676	15,991	17,703
(YoY)	18.8%	8.0%	23.6%	16.9%	10.7%
스프링제품	9,100	9,419	9,286	9,691	9,763
시트제품	1,010	1,546	4,202	6,040	7,513
기타	135	102	187	259	426
매출총이익	881	1,304	1,484	1,615	2,232
(YoY)	37.3%	48.1%	13.8%	8.8%	38.2%
영업이익	221	592	226	470	1,106
(YoY)	-544.8%	168.3%	-61.9%	108.3%	135.3%
영업이익률	2.2%	5.3%	1.6%	2.9%	6.2%
세전이익	116	606	430	563	1,069
지배주주순이익	189	306	287	364	780
(YoY)	-373.8%	62.5%	-6.4%	27.1%	114.2%

자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

대원강업 분기별 실적 테이블

(단위: 억원)

	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26
매출액	2,844	2,953	3,678	4,202	3,820	4,217	3,900	4,054	4,328	4,720
(YoY)	3.4%	1.0%	35.0%	57.3%	34.3%	42.8%	6.0%	-3.5%	13.3%	11.9%
스프링제품	2,356	2,359	2,214	2,357	2,307	2,633	2,339	2,412	2,354	2,688
시트제품	459	500	1,433	1,811	1,471	1,539	1,499	1,531	1,889	1,905
기타	29	94	31	34	41	45	62	111	85	128
매출총이익	343	391	381	369	412	425	354	424	510	670
(YoY)	27.7%	3.1%	15.2%	13.2%	20.1%	8.6%	-7.0%	14.9%	23.8%	57.9%
영업이익	168	-58	173	-58	184	166	-34	154	233	385
(YoY)	56.7%	-127.2%	4.8%	-154.6%	9.2%	-386.4%	-119.6%	-366.6%	26.6%	132.0%
영업이익률	5.9%	-2.0%	4.7%	-1.4%	4.8%	3.9%	-0.9%	3.8%	5.4%	8.2%
세전이익	183	-16	242	21	209	134	-6	227	263	412
지배주주순이익	120	-31	181	16	120	68	-50	225	294	247
(YoY)	42.2%	-123.4%	50.4%	-154.3%	0.4%	-322.6%	-127.6%	1286.4%	144.1%	260.8%

자료: 대원강업, 한국IR협회의 기업리서치센터

Valuation

실적 성장세와 적극적인 주주환원 정책 긍정적

실적 성장세와 주주환원 정책 강화 긍정적

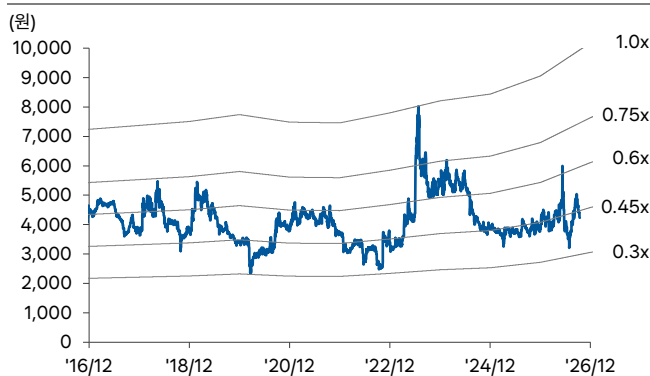
당사 추정 기준 대원강업의 2026년 예상 PBR은 0.41배로 최근 10년 평균인 0.52배 대비 낮은 수준에 위치해 있다. 과거 밸류에이션이 상승했던 시기를 살펴보면 2018년 현대차그룹의 수소전기차 넥쏘 공개를 계기로 연료전지용 엔드 플레이트 공급업체로 주목받으며 PBR이 0.75배 수준까지 상승하였으며, 2023년에는 자동차 수요 회복 기대감에 따른 자동차부품주 강세에 힘입어 1.0배 수준까지 상승하였다. 2026년에는 상반기 실적 개선과 구동모터코어 신사업에 대한 기대감이 반영되면서 PBR이 0.6배를 상회한 바 있다.

Peer그룹으로는 동사와 사업 유사성이 높은 자동차부품사 대원산업(완성시트), 디와이에이(완성시트), 현대공업(시트부품)을 선정하였다. Peer그룹 중 대원산업과 디와이에이의 2026년 실적 컨센서스가 부재한 점을 감안해 TTM(3Q25-2Q26) 실적을 기준으로 비교하면 동사의 TTM PBR(10/14 종가기준)은 0.46배, ROE는 12.5%로 Peer그룹 평균인 PBR 0.46배, ROE 16.4% 대비 유사한 밸류에이션 수준에 위치해 있으며 수익성은 상대적으로 낮은 수준이다.

한편 동사의 실적 성장성에 주목할 필요가 있을 것으로 판단된다. 동사의 2026년 예상 매출액은 1,800억(+10.7% YoY), 영업이익은 1,106억(+135.3% YoY), 지배주주순이익은 780억(+114.2% YoY)으로 실적이 전년 대비 큰 폭 증가할 것으로 전망된다. 비캡티브항 시트제품 공급 확대에 따라 현대차그룹에 대한 매출 의존도가 낮아지고 있는 가운데 매출 증가에 따른 영업레버리지 효과와 ASP 상승에 따른 마진 개선, 고정비 절감 효과가 더해지면서 외형 성장과 수익성 개선이 동시에 나타나고 있다.

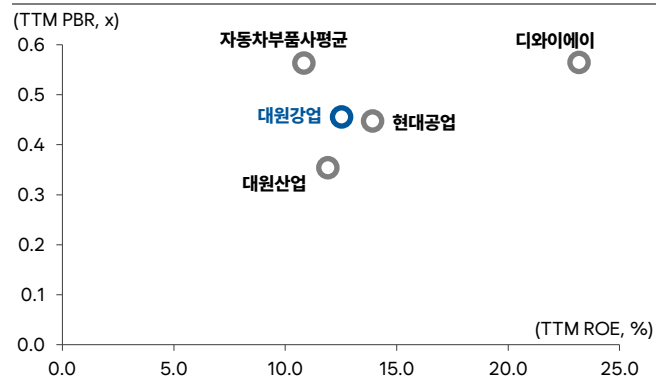
이에 따른 주주환원 여력 확대와 주주환원 정책 강화 역시 주목할 만한 요인이다. 동사는 2026년 발표한 기업가치 제고 계획을 통해 배당기준율을 기존 별도 영업이익의 20% 이상에서 22% 이상으로 상향하고 2026년 DPS 130원 -> 2027년 150원 -> 2028년 170원으로 단계적으로 확대한다는 목표를 제시하였다. 동사의 실적 성장세와 배당정책 강화에 따라 배당 안정성이 높아질 것으로 기대된다는 점을 감안할 때 현재 밸류에이션은 비교적 매력적인 수준에 위치해 있는 것으로 판단된다.

대원강업 PBR밴드



자료: Fnguide, 한국IR협회의 기업리서치센터

대원강업 Peer그룹 ROE-PBR 산포도



자료: Fnguide, 한국IR협회의 기업리서치센터

대원강업 Peer그룹 테이블

(단위: 억원)

구분		대원강업	대원산업	다와이에이	현대공업
주가(10/14, 원)		4,205	10,340	3,415	8,150
시가총액(10/14)		2,607	2,072	319	741
매출액	2024	13,676	9,315	5,649	3,269
	2025	15,991	10,589	6,334	3,679
	TTM	17,002	10,039	7,753	3,619
	2026F	17,703	N/A	N/A	3,697
영업이익	2024	226	750	375	109
	2025	470	708	302	123
	TTM	738	468	299	173
	2026F	1,106	N/A	N/A	164
OPM(%)	2024	1.6	8.0	6.6	3.3
	2025	2.9	6.7	4.8	3.3
	TTM	4.3	4.7	3.9	4.8
	2026F	6.2	N/A	N/A	4.4
지배주주순이익	2024	287	726	52	129
	2025	364	769	-6	118
	TTM	716	698	131	231
	2026F	780	N/A	N/A	184
PER(배)	2024	8.4	1.6	10.4	5.9
	2025	6.6	3.7	N/A	8.0
	TTM	3.6	3.0	2.4	3.2
	2026F	3.3	N/A	N/A	4.0
PBR(배)	2024	0.46	0.23	1.22	0.49
	2025	0.43	0.49	1.09	0.58
	TTM	0.46	0.35	0.56	0.45
	2026F	0.41	N/A	N/A	0.42
ROE(%)	2024	5.6	15.2	12.8	8.7
	2025	6.7	14.0	-1.4	7.5
	TTM	12.5	11.9	23.2	13.9
	2026F	13.1	N/A	N/A	10.9
배당수익률(%)	2024	2.8	3.4	N/A	4.1
	2025	2.8	1.8	N/A	4.9
	2026F	3.1	N/A	N/A	3.7

주: 2026년 대원강업 실적은 당사 추정치 / 현대공업은 시장 컨센서스 수치 / 나머지는 시장 컨센서스 부재

자료: Fnguide, 한국IR협회의 기업리서치센터

⚠️ 리스크 요인

환율 변동에 따른 리스크

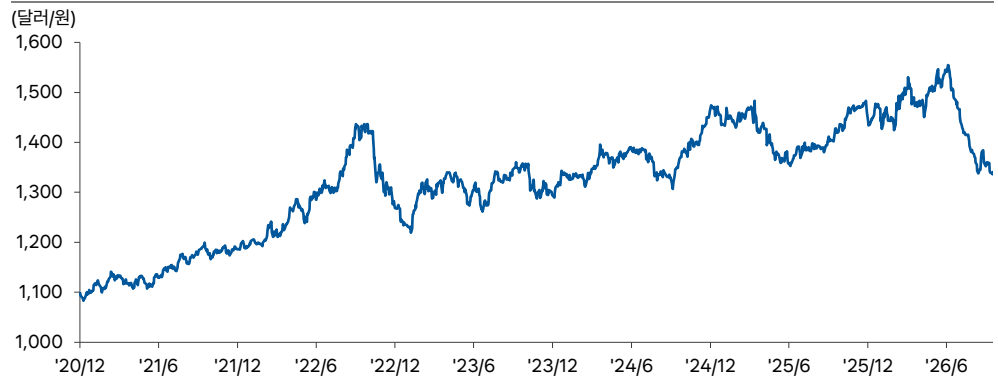
환율 변동에 따른 실적 변동 리스크 존재

동사의 2025년 기준 수출 비중은 68%로 환율 변동에 따른 실적 변동 리스크가 존재한다.

환율 변동은 보유 외화금융자산/부채의 환산 및 외화거래 과정에서 발생하는 외화환산손익과 외환차손익 등을 통해 실적에 영향을 미친다. 동사는 외화부채보다 외화자산을 더 많이 보유하고 있어 환율 하락(원화 강세) 시 실적에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 특히 보유 외화금융자산/부채 중 미국 달러화 비중이 가장 높아 원달러 환율 변동에 따른 영향이 상대적으로 큰 것으로 파악된다. 동사가 자체 측정한 민감도 분석에 따르면 2025년 기준 환율이 10% 변동할 경우 세전이익에 약 65억원의 영향이 발생하는 것으로 나타났으며 이는 2025년 세전이익 563억원의 약 12%에 해당한다.

원달러 평균 환율은 2025년 1,422원에서 2026년 상반기 1,484원으로 상승하였으나 2026년 6월 이후 하락세로 전환되면서 현재 1,400원대를 하회하고 있다. 이러한 원달러 환율의 하락 추세가 지속될 경우 하반기 실적에 부담 요인으로 작용할 가능성이 있다.

원달러 환율 추이



자료: Fnguide, 한국IR협의회 기업리서치센터

포괄손익계산서

(억원)	2022	2023	2024	2025	2026F
매출액	10,245	11,068	13,676	15,991	17,703
증가율(%)	18.8	8.0	23.6	16.9	10.7
매출원가	9,364	9,763	12,192	14,376	15,471
매출원가율(%)	91.4	88.2	89.1	89.9	87.4
매출총이익	881	1,304	1,484	1,615	2,232
매출이익률(%)	8.6	11.8	10.9	10.1	12.6
판매관리비	660	713	1,258	1,145	1,126
판매비율(%)	6.4	6.4	9.2	7.2	6.4
EBITDA	678	1,034	771	1,102	1,766
EBITDA 이익률(%)	6.6	9.3	5.6	6.9	10.0
증가율(%)	42.5	52.4	-25.4	42.9	60.2
영업이익	221	592	226	470	1,106
영업이익률(%)	2.2	5.3	1.6	2.9	6.2
증가율(%)	흑전	168.3	-61.9	108.3	135.3
영업외손익	-71	53	226	83	-48
금융수익	23	47	32	40	67
금융비용	117	133	134	140	150
기타영업외손익	22	139	328	183	35
총속/관계기업관련손익	-33	-39	-22	10	10
세전계속사업이익	116	606	430	563	1,069
증가율(%)	흑전	421.6	-29.0	31.1	89.7
법인세비용	-116	228	60	103	119
계속사업이익	232	378	369	460	949
중단사업이익	0	0	0	0	0
당기순이익	232	378	369	460	949
당기순이익률(%)	2.3	3.4	2.7	2.9	5.4
증가율(%)	흑전	62.6	-2.2	24.5	106.4
지배주주지분 순이익	189	306	287	364	780

현금흐름표

(억원)	2022	2023	2024	2025	2026F
영업활동으로인한현금흐름	562	543	551	1,112	1,455
당기순이익	232	378	369	460	949
유형자산 상각비	457	442	545	632	660
무형자산 상각비	1	0	0	1	0
외환손익	46	26	60	42	0
운전자본의감소(증가)	-216	-459	-558	-187	-152
기타	42	156	135	164	-2
투자활동으로인한현금흐름	162	-389	-828	-1,345	-618
투자자산의 감소(증가)	137	-97	-464	-225	-18
유형자산의 감소	43	10	61	90	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-300	-329	-709	-1,235	-600
기타	282	27	284	25	0
재무활동으로인한현금흐름	-341	-378	200	292	-66
차입금의 증가(감소)	-200	-193	303	403	2
사채의증가(감소)	0	0	0	0	0
자본의 증가	0	0	0	0	0
배당금	-127	-85	-88	-93	-68
기타	-14	-100	-15	-18	0
기타현금흐름	-8	14	-11	-3	-2
현금의증가(감소)	375	-210	-87	56	769
기초현금	97	473	262	175	231
기말현금	473	262	175	231	1,000

재무상태표

(억원)	2022	2023	2024	2025	2026F
유동자산	3,802	4,156	5,347	6,113	7,441
현금성자산	473	262	175	231	1,000
단기투자자산	365	392	328	698	702
매출채권	1,631	2,005	2,629	2,713	3,003
재고자산	1,109	1,266	1,559	1,670	1,849
기타유동자산	224	231	656	801	887
비유동자산	6,303	6,107	7,786	8,380	8,338
유형자산	4,772	4,683	6,648	7,285	7,225
무형자산	67	71	73	61	61
투자자산	641	723	593	415	433
기타비유동자산	823	630	472	619	619
자산총계	10,104	10,263	13,133	14,493	15,779
유동부채	3,769	3,721	5,446	6,455	6,832
단기차입금	1,757	1,457	1,744	2,532	2,532
매입채무	1,085	1,246	1,294	1,543	1,708
기타유동부채	927	1,018	2,408	2,380	2,592
비유동부채	355	360	783	736	776
사채	0	0	0	0	0
장기차입금	0	46	459	303	303
기타비유동부채	355	314	324	433	473
부채총계	4,124	4,081	6,229	7,191	7,608
자배주주지분	4,837	5,091	5,233	5,615	6,315
자본금	310	310	310	310	310
자본잉여금	195	211	211	228	228
자본조정 등	-13	-3	-3	-3	-3
기타포괄이익누계액	-114	-69	-54	-31	-31
이익잉여금	4,459	4,642	4,770	5,111	5,810
자본총계	5,980	6,182	6,904	7,302	8,171

주요투자지표

	2022	2023	2024	2025	2026F
P/E(배)	11.1	11.0	8.4	6.6	3.3
P/B(배)	0.4	0.7	0.5	0.4	0.4
P/S(배)	0.2	0.3	0.2	0.1	0.1
EV/EBITDA(배)	6.4	5.5	8.4	5.9	3.4
배당수익률(%)	2.9	2.0	2.8	2.8	3.1
EPS(원)	304	494	462	587	1,259
BPS(원)	7,802	8,211	8,441	9,057	10,186
SPS(원)	16,523	17,851	22,058	25,791	28,553
DPS(원)	100	110	110	110	130
수익성(%)					
ROE	4.0	6.2	5.6	6.7	13.1
ROA	2.3	3.7	3.2	3.3	6.3
ROIC	4.7	6.3	2.1	3.7	10.3
안정성(%)					
유동비율	100.9	111.7	98.2	94.7	108.9
부채비율	69.0	66.0	90.2	98.5	93.1
순차입금비율	18.6	19.0	34.4	32.6	19.7
이자보상배율	2.1	4.5	1.7	3.4	7.4
활동성(%)					
총자산회전율	1.0	1.1	1.2	1.2	1.2
매출채권회전율	6.6	6.1	5.9	6.0	6.2
재고자산회전율	9.3	9.3	9.7	9.9	10.1

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정 여부

시장경보제도란?

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

종목명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
대원강업	X	X	X

발간 History

발간일	제목
2026.10.16	대원강업-영업레버리지 효과가 본격화되는 구간

Compliance notice

본 보고서는 한국거래소, 한국예탁결제원과 한국증권금융이 공동으로 출연한 한국IR협의회 산하 독립 (리서치) 조직인 기업리서치센터가 작성한 기업분석 보고서입니다. 본 자료는 투자자들에게 국내 상장기업에 대한 양질의 투자정보 제공 및 건전한 투자문화 정착을 위해 무상으로 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 조사항목은 투자 참고 자료로만 활용하시기 바라며, 어떠한 경우에도 투자자의 투자 결과에 대한 법적 책임 소재의 증명자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사항목의 저작권산권은 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 'IRTV'에서 1) 애널리스트가 직접 취재한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '소중한탐방'과 2) 기업보고서 심층해설방송인 '가치리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.