

기술분석보고서 경기관련소비재

디에스엠(104040)

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

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.

디에스엠(104040)

자동차부품 양산 기반 위에 체험형 콘텐츠와 글로벌 라이선싱 사업을 구축

기업정보(2026.08.18 기준)

대표자	김병준, 김종석
설립일자	2000년 1월 4일
상장일자	2009년 1월 23일
기업규모	중소기업
업종분류	그 외 자동차용 신품 부품 제조업 자동차용 파인블랭킹 정밀 부품(도어록, 시트 리클라이너 등), 레저 파크 서비스 등

시세정보(2026.08.18 기준)

현재가(원)	2,760
액면가(원)	500
시가총액(억 원)	740
발행주식수	26,813,565주
52주 최고가(원)	6,450
52주 최저가(원)	1,410
외국인지분율	0.54%
주요주주	이동석 외 11인

■ 자동차 정밀부품 기반 차세대 레저 플랫폼과 에너지 사업으로 확장

디에스엠(이하, ‘동사’)은 자동차 정밀부품 제조기업 대성파인텍과 차세대 레저 플랫폼 개발기업 모노리스가 합병한 코스닥 상장사다. 모빌리티 사업부는 자체 파인블랭킹 금형 설계·제작 역량을 기반으로 도어록·시트 리클라이너·미션 부품을 공급하며, 전기차용 회전형 시트 부품과 해외 고객 확대를 추진하고 있고 고전압 슈퍼커패시터의 사업화를 준비하고 있다. 모노리스 사업부는 탑승형 차량과 AI·공간 컴퓨팅을 결합한 9.81파크를 운영하고, 제주 야외형과 인천공항 실내형 모델을 기반으로 라이선싱 사업을 추진한다.

■ 전동화·자율주행 전환으로 고정밀·고안전 시트 메커니즘 수요 확대

목표시장은 높은 금형 정밀도와 양산 품질이 요구되는 기술집약적·수직 계열화 시장으로, 전기차와 자율주행차 확산에 따른 시트의 회전·슬라이딩·완전 리클라이닝 기능 확대가 정밀 메커니즘 수요를 견인할 전망이다. 경량화와 충돌 안전성을 동시에 충족하기 위한 고강도 소재 가공, 복잡한 금형 설계 및 인증 대응 역량의 중요성이 높아지는 한편, 전자제어 부품으로의 부가가치 이동, 원재료·외주가공비 상승, 완성차 업체의 단가 압력과 현지조달 확대는 부담 요인이다.

■ 회전형 시트 부품, 글로벌 9.81파크 라이선싱 및 고전압 슈퍼커패시터 사업화 추진 중

동사는 모노리스 합병과 사명 변경을 거쳐 자동차 정밀부품·에너지 중심 기업에서 피지컬 AI 기반 차세대 레저 플랫폼을 포함한 2개 사업부 체제로 전환했으며, 모빌리티에서는 전기차용 회전형 시트 부품과 고전압 슈퍼커패시터, 모노리스에서는 9.81파크 인천공항점과 해외 라이선싱을 각각 신규 성장축으로 추진하고 있다. 향후 성과는 신규 자동차부품의 양산 안정화, 인천공항점의 예정된 개장과 운영 성과, 해외 협의의 본계약 전환 및 슈퍼커패시터의 인증·양산성 검증 여부에 따라 달라질 전망이다.

요약 투자지표 (K-IFRS 연결 기준, 2023년과 2024년은 합병 전 (주)대성파인텍 K-IFRS 별도 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	294.0	7.9	-20.2	-6.9	-20.6	-7.0	-4.1	-2.7	50.7	-328	8,092	N/A	0.7
2024	366.7	24.7	7.5	2.0	7.6	2.1	1.2	0.9	37.6	20	1,390	43.1	0.6
2025	284.8	-22.4	-79.3	-27.8	20.2	7.1	2.4	1.2	102.0	131	4,293	27.4	0.8

기업경쟁력

사업 포트폴리오의 상호보완성	자동차 정밀부품의 양산 매출을 사업 기반으로 유지하며 차세대 레저 플랫폼과 차세대 에너지 사업을 함께 추진해 특정 산업 의존도를 완화하고 중장기 성장경로 다각화
하드웨어·소프트웨어 통합 실행력	정밀 금속가공, 탑승형 모빌리티, 센서·안전제어, AI 소프트웨어 및 파크 운영을 내부 조직과 자회사를 통해 연계하여 제품 개발부터 현장 서비스까지 통합 수행 가능
연구개발의 사업화 연계구조	기업부설연구소 내 메카트로닉스·소프트웨어 조직이 기술개발, 시제품 제작, 양산 안정화 및 운영 데이터 기반 개선까지 담당해 연구성과를 실제 제품과 서비스로 연결

핵심 기술 및 적용제품

파인블랭킹 정밀가공 기술	프로그레시브 금형과 2-48 캐비티 금형을 자체 설계·제작해 매끄러운 절단면과 높은 치수 정밀도를 구현하고, 시트 리클라이너, 전기차용 회전형 시트 메커니즘, 도어록 및 변속기 부품에 적용
스페이셜 게임 통합 플랫폼 기술	차량 위치·속도·주행궤적 측정과 자동제동·분기제어, 기록·순위·영상 콘텐츠 및 통합 관제기술을 결합해 지속적으로 업데이트할 수 있는 차세대 레저 플랫폼으로 구현
고전압 슈퍼커패시터 기술	다수 셀의 복잡한 연결에서 발생하는 저항과 발열을 줄이기 위해 대면접촉 구조를 적용한 16.2V·2,000F급 단일 셀 시제품을 개발하여 성능 인증과 사업화 준비 중

시장경쟁력

자동차 공급망 내 양산 대응력	완성차 신차 개발단계에서 고객 요구에 맞는 금형과 부품을 설계하고 품질승인, 공정조건 설정 및 연속 생산까지 대응해 차종 수명주기에 따른 중장기 발주를 확보할 수 있는 기반 보유
검증된 체험형 콘텐츠 운영기반	제주 9.81파크의 누적 방문객과 차량·이용자·시설 운영 데이터를 활용해 게임 콘텐츠, 고객 동선, 안전관리 및 파크 운영 효율을 지속적으로 개선 가능
국내외 확장 가능한 라이선싱 모델	관광지형 야외 모델과 도심형 실내 모델을 확보해 입지와 기후에 따른 선택지를 제공하고, 시설·차량·운영시스템 공급 이후 IP 로열티와 유지관리 수수료를 수취하는 사업구조를 추진 중

VRIO 분석 (VRIO Analysis)

VRIO(브리오) 분석이란 기업이 보유한 경영자원과 활용 능력을 가치(Value), 희소성(Rarity), 모방가능성(Imitability), 조직(Organization)이라는 기준으로 분석하는 도구

			
가치(Value)	희소성(Rarity)	모방가능성(Imitability)	조직(Organization)
파인블랭킹 금형·양산 역량과 AI 기반 차세대 레저 플랫폼은 자동차 부품의 안정적 공급과 라이선싱 수익 창출에 기여할 수 있는 가치 있는 자원으로 판단된다.	정밀 제조기술과 탑승형 모빌리티, 안전·위치제어, 게임 콘텐츠 및 통합 관제기술을 함께 내재화한 사업구조는 국내에서 비교적 희소한 역량으로 평가된다.	축적된 금형 설계·양산 노하우와 9.81파크 운영 데이터, 지식재산권 및 하드웨어·소프트웨어 통합 경험은 단기간에 모방하기 어려운 요소로 판단된다.	연구개발조직, 생산 설비, 파크 운영 자회사를 갖추었으나, 보유기술을 해외 라이선싱과 신규 에너지사업의 매출로 전환하는 실행력은 추가 검증이 필요하다.

I. 기업 현황

자동차 정밀부품을 기반으로 AI 공간게임 플랫폼과 차세대 에너지 사업으로 확장 중

동사는 자동차 정밀부품 제조기업 대성파인텍과 차세대 레저 플랫폼 개발기업 모노리스의 합병으로 출범한 코스닥 상장사다. 모빌리티사업부는 자체 파인블랭킹 금형 설계·제작 역량을 기반으로 도어록·시트 리클라이너·미션 부품을 공급하며, 전기차용 회전형 시트 부품과 해외 고객 확대를 추진하고 있고, 고전압 슈퍼커패시터의 사업화를 준비하고 있다. 모노리스 사업부는 탑승형 차량과 AI·공간 컴퓨팅을 결합한 9.81파크를 운영하고, 제주 야외형과 인천공항 실내형 모델을 기반으로 라이선싱 사업을 추진한다.

■ 기업 개요

동사는 2000년 1월 자동차부품, 금형 및 공작기계의 제작을 목적으로 설립되어 2009년 1월 코스닥 시장에 상장했다. 동사는 기존 대성파인텍의 자동차 정밀부품 제조 기반에 차세대 레저 플랫폼 개발사 모노리스의 기술과 사업을 결합하였고, 양사는 2025년 8월 합병을 완료했으며, 2026년 3월 사명을 디에스엠으로 변경했다.

수익구조는 자동차용 파인블랭킹(Fine Blanking) 부품 및 금형 판매, 태양광·태양열 설비와 보일러 공급, 9.81파크 운영 및 차세대 레저 플랫폼 라이선싱으로 구성된다. 현재 매출 기반은 자동차부품에 집중돼 있으나, 합병 이후 사업전략의 중심은 피지컬(Physical) AI(Artificial Intelligence) 기반 공간게임과 테마파크 IP(Intellectual Property, 지식재산권)의 확장으로 이동하고 있다.

모빌리티 사업부의 주요 제품은 도어록, 시트 리클라이너, 미션 부품 등 자동차용 파인블랭킹 정밀부품과 관련 금형이다. 해당 부품은 현대자동차·기아 차량을 비롯한 국내외 완성차에 적용되며, 동사는 주로 대형 1차 협력사를 통해 완성차 공급망에 참여한다. 모노리스 사업부는 탑승형 모빌리티, 센서, 인공지능 및 공간 컴퓨팅을 결합한 스페이셜 게임(Spatial Game)을 개발하고 이를 9.81파크에 적용하고 있다. 9.81파크 운영은 자회사 모노리스제주파크가 담당하고, 동사는 모빌리티·게임·운영시스템과 콘텐츠를 개발·공급하는 구조를 취하고 있다.

주요 고객군은 자동차 1차 협력사와 완성차 공급망 참여기업, 태양광·태양열 설비 발주기관 및 일반 수요자, 테마파크 이용객과 국내외 파크 사업자로 구분된다. 핵심 경쟁력은 자체 금형 제작을 통한 정밀가공 및 원가관리 능력, 자동차부품 양산 경험, 탑승형 모빌리티부터 게임·관제 소프트웨어까지 내재화한 통합 개발 역량, 제주 9.81파크의 운영 데이터이다. 동사는 기존 자동차부품 매출을 기반으로 전기차용 고부가 부품을 확대하는 한편, 인천공항점 개장과 9.81파크 라이선싱을 통해 차세대 레저 플랫폼 사업의 비중을 높이는 방향으로 성장전략을 전개하고 있다.

[표 1] 동사의 주요 연혁

연월	내용
2000.01	법인 설립
2005.01	TS 16949 인증 획득 (BSI)
2005.05	기업 부설 연구소 인증
2008.05	부품·소재전문기업 확인 - 지식경제부
2009.01	코스닥 시장 상장
2014.09	(주)강남 흡수합병
2025.08	(주)모노리스 합병
2026.03	상호 변경(주식회사 대성파인텍 → 주식회사 디에스엠)
2026.05	주식 병합(5:1 액면병합)

자료: 동사 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재구성

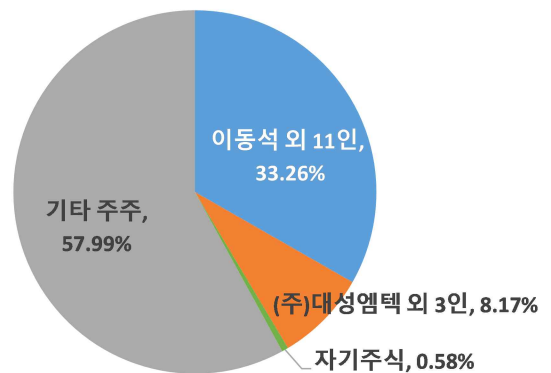
■ 주주 현황

2026년 7월 기준 동사의 최대주주 및 특수관계인은 이동석 외 11인으로, 전체 발행주식(26,813,565주) 중 8,919,005주의 보통주를 보유하고 있으며, 이는 전체 보통주 지분의 33.26%에 해당한다. 또한 김병준 각자 대표이사측인 (주)대성엠텍 외 3인이 2,190,125주(8.17%)의 보통주를 보유하고 있다. 한편, 동사는 자기주식 155,161주를 보유하고 있고, 나머지 15,549,274주(57.99%)는 기타 주주가 보유하고 있다.

동사는 단일 최대주주가 절대적인 지분을 보유한 형태가 아니라 기존 제조사업 주주와 합병으로 편입된 모노리스 경영진이 주요 지분을 나누어 보유한 구조이다. 최대주주인 이동석 개인 지분율은 6.11%에 불과하나 석전자 및 특수관계인을 포함한 공동 지분을 통해 경영권을 유지하고 있다. 모노리스 측 주요 경영진도 상당한 지분을 보유하고 있어 합병 이후 차세대 레저 플랫폼 사업의 실행과 장기적 기업가치가 경영진 이해관계에 직접 연결돼 있다. 다만 기타주주 비중이 50%를 상회하고 최대주주 측 지분이 과반에 미치지 못한다는 점에서 주주총회 안전에 따라 일반주주의 영향력이 커질 수 있다. 기존 제조사업과 신규 플랫폼 사업 사이의 투자 우선순위, 대규모 자금조달 및 추가 지분 변동은 지배구조 안정성에 영향을 줄 수 있어 지속적인 확인이 필요하다.

[표 2] 동사의 주요 주주 현황(보통주 기준)

주주명	소유주식수(주)	지분율(%)	관계
이동석 외 11인	8,919,005	33.26%	최대주주 및 특수관계인
(주)대성엠텍 외 3인	2,190,125	8.17%	
자기주식	155,161	0.58%	
기타 주주	15,549,274	57.99%	
합계	26,813,565	100.00%	



자료: 동사 반기보고서(2026.08), 주식등의대량보유상황보고서(2026.07), 서울평가정보(주) 재구성

■ 사업 영역

동사의 사업부문은 모빌리티와 모노리스로 2개 부문으로 구성된다. 모빌리티 사업부는 현재 매출의 대부분을 담당하는 핵심 사업으로, 자동차용 파인블랭킹 부품과 금형을 생산하고, 일부 에너지 사업도 수행하고 있다. 모노리스 사업부는 차세대 레저 플랫폼 중심의 매출 비중 확대가 전망되는 성장 사업이다.

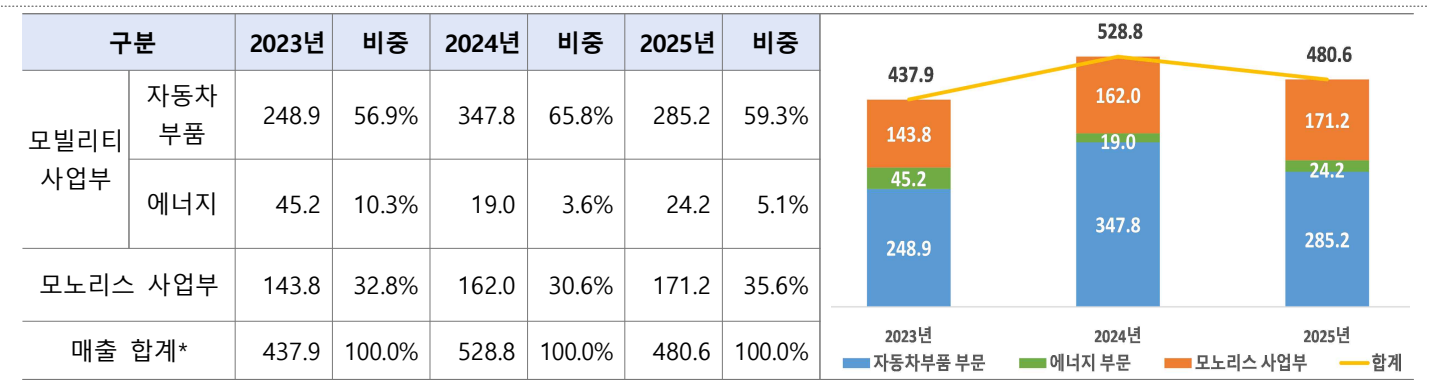
모빌리티 사업부는 파인블랭킹 금형을 자체 설계·제작하고 해당 금형을 이용해 도어록, 시트 리클라이너 및 미션 관련 정밀부품을 양산한다. 파인블랭킹은 절단면의 평활도와 치수 정밀도를 높일 수 있어 후속 가공을 줄이고 복잡한 형상의 부품을 대량 생산하는 데 적합하다. 동사의 모빌리티 매출 가운데 자동차부품이 대부분으로 반복 양산품 매출이 사업 안정성을 뒷받침하나, 매출이 국내 완성차 공급망에 집중돼 있어 고객·지역 다변화는 과제로 남아 있다. 한편, 태양광 발전설비의 설계·시공 및 사후관리와 태양열·심야전기 보일러의 제조·판매를 수행하던 기존 에너지 사업부를 모빌리티 사업부로 통합하였고, 기존 금속가공 역량을 활용해 16.2V, 2,000F급 고전압 슈퍼커패시터 시제품과 시험생산 라인을 구축하여 사업화 추진 중이다.

모노리스 사업부는 로보틱스, AI 및 공간 컴퓨팅을 결합한 스페이셜 게임 시스템을 개발하고, 이를 주력 IP인 9.81파크에 적용하고 있다. 9.81파크는 탑승형 차량과 전용 트랙, 모바일 애플리케이션, 기록·랭킹·영상 서비스 및 통합 관제시스템으로 구성되며, 자회사가 현장 운영과 소비자 대상 판매를 담당하고 동사는 시스템·콘텐츠·브랜드를 공급한다. 향후 외부 사업자에게 파크 설계, 어트랙션, 차량 및 운영시스템을 제공한 뒤 IP 사용료와 유지관리 수수료를 수취하는 라이선싱 모델을 추진하고 있다. 해당 모델은 직접 운영에 필요한 자본 부담을 낮추고 반복 수익을 확보할 수 있으나, 아직 확정 수주가 없어 중국 항저우 협의와 포항 업무협약이 본계약 및 매출로 이어지는지 확인할 필요가 있다.

동사는 자동차 정밀부품 사업을 현금창출 기반으로 유지하면서 모노리스 사업부를 중장기 성장축으로 육성하고 있다. 제조 하드웨어, 메카트로닉스 및 AI 소프트웨어를 결합할 수 있다는 점은 사업 간 기술적 연계 요소다. 반면 자동차부품, 신재생에너지 설비, 테마파크 플랫폼은 고객과 영업주기 및 투자구조가 상이하므로, 사업 간 실질적인 시너지와 자본배분 효율성을 실적으로 입증하는 것이 포트폴리오 전략의 핵심 과제다.

[표 3] 동사의 매출 실적

(단위 : 억 원, %)



자료: 동사 사업보고서(2026.03), 서울평가정보(주) 재구성

*2025년 사업보고서 내 매출실적표 기준으로 하되, 합병 전 기간은 양사 사업부문별 매출을 합산하여 작성

■ 판매조직 및 판매전략

모노리스 사업부는 소비자 대상 마케팅과 국내외 사업자 대상 라이선싱 영업을 병행한다. 제주점은 온라인·현장 이용권과 상품 판매를 기반으로 시즌별 이벤트, 외부 IP 협업 및 외국인·단체고객 유치를 통해 객단가와 방문 빈도를 높이고 있다. 동사는 2027년 개장 예정인 9.81파크 인천공항점을 통해 기상과 입지 제약을 줄인 도심형 실내 파크 모델 확보를 진행 중이다. 라이선싱 사업은 제주 야외형과 인천 실내형 모델을 기반으로 파크 설계, 어트랙션 및 운영시스템을 공급한 뒤 로열티와 유지관리 수수료를 수취하는 구조다. 프로젝트별 계약과 조성에 장기간이 소요되지만, 국내외 확장이 본격화되면 반복 매출을 확대할 가능성이 있다.

모빌리티 사업부는 영업조직이 자동차부품사와 직접 협의하는 기술영업 방식을 운영한다. 자동차부품은 주로 1차 협력사를 거쳐 완성차 업체에 공급하고 금형은 거래처에 직접 판매한다. 경쟁전략은 자체 금형 설계·제작과 양산 대응력을 바탕으로 개발기간과 외주비를 줄이고 품질 대응력을 높이는 것이다. 동사는 전기차용 회전형 시트 메커니즘 등 고난도 부품과 직접 공급 품목을 확대하고, 마그나 등 글로벌 부품사를 대상으로 해외 고객 다변화를 추진하고 있다. 한편, 태양광 발전설비는 직판 중심으로 공급하고, 태양열 제품과 보일러는 대리점 판매와 지원사업 연계 판매를 병행한다. 고객 맞춤형 제품 개발, 원가절감 및 신규 제품 도입을 통해 경쟁력을 강화하고 있으나, 정책사업 의존과 가격경쟁에 따른 수익 변동 가능성이 존재한다.

II. 시장 동향

전동화·자율주행 전환에 따라 고정밀·고안전 시트 메커니즘 수요가 확대되는 시장

목표시장은 시트 리클라이너·회전형 메커니즘, 도어록 및 변속기용 고정밀 금속부품을 대상으로 하며, 높은 금형 정밀도와 양산 품질이 요구되는 기술집약적·수직계열화 시장이다. 전기차와 자율주행차 확산에 따른 시트의 회전·슬라이딩·완전 리클라이닝 기능 확대가 정밀 메커니즘 수요를 견인할 전망이다. 경량화와 충돌 안전성을 동시에 충족하기 위한 고강도 소재 가공, 복잡한 금형 설계 및 인증 대응 역량의 중요성이 높아지는 한편, 전자제어 부품으로의 부가가치 이동, 원재료·외주가공비 상승, 완성차 업체의 단가 압력과 현지조달 확대는 부담 요인이다.

■ 자동차용 파인블랭킹 정밀부품 시장의 특성

동사의 목표시장은 자동차용 파인블랭킹 정밀부품 시장으로 파인블랭킹 금형을 이용해 생산하는 시트 리클라이너·회전형 시트 메커니즘, 도어록 및 변속기 계통의 고정밀 금속부품 시장으로 정의된다. 파인블랭킹은 절단면의 평활도와 치수 정밀도를 높일 수 있어 후속 절삭·연마 공정을 줄일 수 있으며, 기어·래킷·잠금장치처럼 복잡한 형상과 높은 정밀도가 요구되는 부품의 대량생산에 적합하다. 다만 소재 특성, 금형 간격, 가압력 및 공정조건을 정밀하게 관리해야 하므로 금형 설계·제작 능력과 축적된 양산 경험이 요구된다.

수요는 완성차 업체의 신차 개발과 차종별 생산계획에서 발생한다. 정밀부품사는 신차 개발 초기부터 시트·도어·변속기 모듈업체와 부품 사양 및 금형을 개발하고, 시제품 시험과 품질승인을 거쳐 양산 공급업체로 선정된다. 이후 차종별 생산량에 따라 반복 발주가 이루어지므로 특정 차종의 판매 실적과 생산기간이 부품업체 매출에 직접적인 영향을 미친다. 완성차 생산량뿐 아니라 차종별 편의사양, 시트 구조의 복잡도 및 안전기준 변화에 의해 수요가 결정된다. 관련하여 국내 자동차용 신품 의자 부품 출하액은 2023년 2조 5,736억 원에서 연평균 8.33%로 성장하여 2028년 3조 8,403억 원에 이를 것으로 전망되고, 국내 자동차 시트 시장은 2024년 5조 9,431억 원에서 2029년 6조 7,720억 원으로 연평균 2.7% 성장할 전망이다.

시장구조는 완성차 업체를 정점으로 대형 시트 모듈업체와 정밀부품업체가 연결된 수직계열화 형태로, 대형업체가 완성차 업체와 직접 거래하고, 파인블랭킹 부품업체는 이들 업체 또는 하위 협력사를 통해 공급망에 참여한다. 신규 업체는 금형 개발능력, 내구·충돌시험 대응, 공정 안정성 및 대량생산 실적을 입증해야 하므로 진입장벽이 높으나, 공급업체로 선정되면 차종 수명주기 동안 반복 발주를 확보할 수 있다.

가격은 특수강과 철판 등 원재료 가격, 금형의 복잡도와 수명, 생산량, 외주가공비 및 완성차 업체의 단가정책에 의해 결정된다. 완성차 업체와 대형 모듈업체가 복수 공급사를 지정하고 장기적으로 납품단가 인하를 요구하는 경우가 많아 정밀부품업체의 가격 협상력은 제한적이다. 이에 따라 자체 금형 제작, 공정 자동화, 생산수율 개선 및 고난도 부품 비중 확대가 수익성을 결정하는 주요 요소로 작용한다.

한편, 모노리스 사업부가 속한 시장은 지능형 모빌리티, AI, 이용자 데이터 및 IP를 결합한 참여형·몰입형 레저 플랫폼 시장으로 볼 수 있다. Fortune Business Insights에 따르면 글로벌 테마파크 시장은 2025년 607.5억 달러에서 연평균 10.6%로 성장해 2034년 1,506.1억 달러에 이를 것으로 전망된다. 해당 시장은 입지·관광경기·계절성과 기상 여건 및 안전규제에 민감하고, 초기 시설투자, 안전검사 및 지속적인 콘텐츠 개발이 요구된다. 이에 따라 실내형 파크와 라이선싱 모델은 운영환경의 제약과 직접투자 부담을 낮추는 한편, 시설 공급 이후 IP 사용료와 시스템 유지관리 수수료를 확보할 수 있는 확장 방식으로 판단된다.

■ 핵심 트렌드 및 시사점

목표시장은 전동화와 자율주행 기술 확산에 따른 차량 실내공간 재구성의 영향을 받고 있다. 전기차의 평평한 바닥과 확장된 실내공간은 리클라이닝, 폴딩, 슬라이딩, 스위블 및 베드형 시트 배치를 가능하게 하며, 이에 따라 관련 메커니즘 수요도 확대되고 있다. 특히 회전형 시트는 다방향 작동과 높은 하중 지지능력, 충돌 시 잠금 안정성이 요구돼 기어·래칫·힌지·트랙 등 정밀부품의 구조가 복잡해진다. 이는 파인블랭킹 업체에 고부가 부품 공급 기회를 제공하는 동시에 정밀도와 안전성 검증을 위한 연구개발 부담을 높이는 요인이다.

자동차 시트는 단순 착좌 구조물에서 통풍·마사지·다축 전동조절·탑승자 감지 등 안전·편의·전자 기능이 통합된 시스템으로 발전하고 있으며, 자율주행 환경에서는 회전·대각 이동·완전 리클라이닝이 가능한 차량 내 생활공간의 핵심 모듈로 전환되고 있다. 이에 따라 시트 메커니즘의 부품 수와 기능적 중요성이 높아질 전망이다. 부가가치의 중심이 전자제어장치·센서·구동모터로 이동할 가능성도 존재한다. 따라서 정밀 금속부품업체에는 단순 가공을 넘어 고강도·저소음·경량 구조부품 개발, 전동 구동부와 통합설계 및 작동 신뢰성 확보가 요구된다.

전기차용 시트는 배터리 무게를 상쇄하기 위한 경량화와 회전·이동 기능 확대에 따른 구조 강성을 동시에 확보해야 하므로 고강도 박판, 알루미늄 합금 및 복합소재의 적용과 정밀성형·접합기술의 중요성이 높아지고 있다. 또한 시트 프레임, 리클라이너 및 잠금장치는 충돌·반복 내구·하중시험을 통과해야 하고, 회전형 시트는 다양한 착좌 방향에서 탑승자 보호성능을 충족해야 한다. 이에 따라 파인블랭킹 업체는 소재별 금형 구조와 가공조건을 지속적으로 최적화해야 하며, 복잡한 메커니즘의 개발·인증 비용은 부담 요인이지만 안전성과 양산 신뢰성을 입증한 업체에는 높은 진입장벽과 장기 거래관계 확보 요인으로 작용한다.

환경규제와 글로벌 공급망 관리가 부품업체의 주요 경쟁요소로 부상하면서 완성차 업체는 탄소배출량, 소재 이력, 재활용 가능성, 에너지 효율 및 생산이력 관리 수준을 조달 기준에 반영하고 있다. 공급망 진입을 위해서는 저탄소 공정과 국제 품질기준, 원재료 추적체계, 고객 인근 물류 및 대량생산 능력을 갖춰야 한다. 글로벌 조달 확대는 신규 고객 확보 기회이지만 적시생산과 현지조달 요구에 따른 투자 부담도 늘린다. 또한 철강 가격, 환율, 물류비 및 외주가공비의 변동을 납품가에 즉시 반영하기 어려워, 향후 가격경쟁력뿐 아니라 원가관리, 글로벌 생산 대응력 및 지역별 규제 준수 역량이 공급업체 선정에 중요한 영향을 미칠 전망이다.

시장의 변화는 동사에 전기차용 회전형 시트 메커니즘과 고난도 파인블랭킹 부품의 공급 확대 기회를 제공한다. 자체 금형 설계·제작과 양산 경험은 개발 대응 측면에서 경쟁요인이지만, 국내 완성차 공급망 의존도와 낮은 수출 비중, 원가 상승 및 가동률 부담은 제약요인이다. 향후 성과는 신규 시트 메커니즘의 양산 안정화, 고부가 부품 비중 확대 및 해외 고객 다변화 여부에 따라 달라질 것으로 판단된다.

[그림 1] 국내 자동차용 신품 의자 부품 출하 (단위 : 억 원) [그림 2] 국내 자동차 시트 시장 (단위 : 억 원)



자료: TDB 시장정보, 서울평가정보(주) 재구성

III. 기술분석

정밀가공·탑승형 모빌리티·AI 플랫폼을 통합하고 차세대 에너지 기술로 확장 추진 중

동사의 기술 경쟁력은 자동차용 파인블랭킹 금형·정밀부품의 설계 및 양산 능력과 탑승형 모빌리티, 안전·위치제어, AI 기반 공간게임·통합 운영 플랫폼을 결합한 통합 역량에 기반하며, 고전압 슈퍼커패시터 기술로 범위를 확대하고 있다. 연구개발은 캐비티 금형과 전기차용 회전형 시트 메커니즘의 양산, 9.81파크의 정밀 위치추정·자동제어·개인화 콘텐츠 및 클라우드 플랫폼 고도화에 집중되었다. 모노리스 관련 지식재산권은 차량·운영시스템·외관·브랜드를 국내외에서 다층적으로 보호한다.

■ 핵심 보유기술 및 특징점

동사의 기술 경쟁력은 정밀 금속가공, 탑승형 모빌리티, AI 기반 운영 플랫폼 및 에너지 시스템을 결합할 수 있는 하드웨어·소프트웨어 통합 역량에 기반한다. 핵심 보유기술은 자동차용 파인블랭킹 정밀가공, 탑승형 모빌리티 및 안전제어, 데이터 기반 스페이셜 게임 플랫폼, 고전압 슈퍼커패시터로 정리할 수 있다.

파인블랭킹 정밀가공 기술은 동사의 제조 기반을 형성하는 핵심 기술로, 금속판을 단단히 고정된 상태에서 원하는 형상으로 정밀하게 잘라내는 기술로, 일반 프레스 가공보다 절단면이 매끄럽고 치수 오차가 작다는 특징이 있다. 동사는 이를 활용해 자동차 시트의 각도를 조절하고 고정하는 기어·잠금부품, 도어록 및 변속기 관련 부품을 생산하며, 금형 설계부터 제작과 양산까지 내부에서 수행하고 있다. 또한 하나의 금형에서 여러 공정을 연속으로 처리하고, 한 번의 프레스 작동으로 최대 8개의 제품을 동시에 생산하는 기술을 적용해 추가 가공을 줄이고 생산성과 원가경쟁력을 높이고 있다. 핵심 경쟁력은 제품의 형상과 생산량에 맞게 금형과 가공조건을 설계하고 이를 안정적인 대량생산으로 연결하는 데 있다.

탑승형 모빌리티와 안전·위치제어 기술은 9.81파크의 물리적 기반을 구성한다. 동사는 중력 레이싱 차량과 트랙, 구동·제동 모듈, 센서 기반 주행상태 인식, 차량 자동회차 및 분기제어 시스템을 자체 개발했다. 차량 내부 센서로 산출한 상대 위치를 외부 센서의 절대 위치 데이터로 보정하는 위치예측 기술과 초광대역 기반 정밀 위치추정 기술을 통해 차량의 위치·속도·주행궤적을 실시간으로 관리한다. 이는 레이스 기록의 정확도를 높이는 동시에 자동제동, 이상상황 감지 및 관제 기능을 지원한다는 점에서 일반적인 놀이기구 제작기술과 차별화된다.

AI 기반 스페이셜 게임 및 통합 운영 플랫폼은 탑승형 모빌리티에서 발생하는 주행기록·순위·영상·행동 데이터를 활용해 도전·퀘스트·보상과 개인화 영상을 제공하고, 차량·배터리·트랙·게이트·이용자 흐름을 통합 관리하는 기술이다. 콘텐츠와 게임규칙을 소프트웨어로 갱신할 수 있어 시설 교체 없이 이용 경험을 고도화할 수 있으며, 클라우드 네이티브 및 마이크로서비스 구조를 통해 파크별 기능을 독립적으로 운영·업데이트할 수 있다. 이러한 구조는 국가별 운영환경에 맞춘 시스템 구축과 국내외 파크에 대한 콘텐츠·운영·데이터 서비스 공급을 지원해 라이선싱과 유지관리 수익의 기술적 기반으로 기능한다.

고전압 슈퍼커패시터는 동사가 추진하는 차세대 에너지 저장기술이다. 기존 원통형 셀은 고전압을 구현하기 위해 다수 셀을 직렬·병렬로 연결해야 하므로 연결저항, 발열, 셀 간 편차 및 밸런싱 회로 부담이 발생한다. 동사는 대면접속 특수구조를 적용해 단일 셀의 전압과 용량을 높이고 배선과 연결부를 줄이는 방식을 개발하고 있다. 2025년 단일 셀 16.5V·1,000F급 시제품에 이어 2026년 4월 16.2V·2,000F급 시제품을 구현했으며, 창원공장에 시험생산 라인을 구축했다. 다만 성능 인증과 양산성 검증 및 고객 확보가 남아 있어 현 단계에서는 사업화 준비기술로 보는 것이 적절하다.

■ 연구개발 역량

모빌리티 사업부는 기업부설연구소를 중심으로 파인블랭킹 금형, 정밀기계 부품 및 신규 응용제품을 개발하고 있다. 완성차 업체의 신차 개발 일정에 맞춰 금형·제품 설계부터 시제품 제작, 공정조건 설정 및 양산 안정화까지 수행하며, 연구개발과 생산기술을 연계한다. 정밀전단·성형단조 프로그레시브 금형과 2·4·8 캐비티 금형을 상용화해 치형 부품의 정밀도와 생산성을 높이고 후가공을 줄였고, 시트 래치와 리어 백록의 국산화도 추진했다. 최근 전기차용 회전형 시트 메커니즘 등 고난도·고부가 부품의 양산을 추진 중이다.

모노리스 사업부는 탑승형 모빌리티와 지능형 제어를 담당하는 M유닛(Mechatronics Unit)과 소프트웨어·AI 운영시스템을 담당하는 S유닛(Software Unit)을 중심으로 연구인력을 운영하고 있다. 초기에는 그래비티 레이스 전용 차량·트랙, 센서 융합, 자동제동·순환 및 분기제어 기술을 개발해 9.81파크의 운영기반을 구축했고, 이후 모바일 애플리케이션, 기록·순위·퀘스트, 개인화 영상 및 통합 관제시스템을 추가했다. 최근 초광대역 기반 정밀 위치추정, 컴퓨터 비전, 머신러닝, 이용자 흐름 분석 및 장애 자동복구 기술을 고도화하는 한편, 제주점의 운영 경험을 실내형 모델과 해외 라이선싱 파크에 적용할 수 있도록 플랫폼을 표준화하고 있다.

한편, 슈퍼커패시터의 사업화를 준비 중으로, 단일 셀의 고전압·고용량 구현과 연결저항·발열 저감을 목표로 시제품 구조를 개선하고 시험생산 체계를 마련했다. 향후에는 장기 충·방전 특성, 안전성, 셀 편차, 생산수율 및 용도별 모듈 설계를 검증하는 과정이 필요하다.

■ 지식재산권 및 인증 현황

동사의 지식재산권은 자동차 정밀가공, 에너지 설비 및 차세대 레저 플랫폼 등 사업부별 핵심 기술을 보호하는 구조로 구성된다. 자동차 분야의 권리는 정밀전단 장치·방법과 통풍 시트 관련 기술을 중심으로 구성된다. 정밀전단가공 장치 및 방법은 파인블랭킹 기반 제조기술과 직접 연결되며, 통풍 시트, 송풍장치, 블로워, 유연성 덕트 및 무선충전 기능을 갖는 통풍 의자 관련 권리는 시트의 편의·전자 기능을 보호한다. 이는 자동차 지식재산권이 시트의 통풍·열관리 및 사용자 편의기술까지 확장돼 있음을 의미한다.

모노리스 분야의 지식재산권은 차량 주행형 테마파크 시스템, 중력 레이스 차량, 자동제동·분기제어 및 어트랙션 위치예측 기술을 중심으로 구성되며, 주요 시스템과 차량 기술은 미국·중국·일본·캐나다·호주·싱가포르 등 해외 시장에서도 권리화돼 있다. 특히 위치예측 특허는 차량 내외부 센서 정보를 결합해 위치를 보정함으로써 기록 측정, 주행패적 분석 및 안전관제를 지원한다. 이와 함께 경주용 카트 디자인은 차량 외관을 보호하고, 9.81·981·모노리스 상표는 소프트웨어·차량·놀이시설·파크 운영 등 다양한 상품과 서비스를 포괄한다. 이에 따라 특허는 시스템과 운행기술, 디자인은 차량 외관, 상표는 브랜드와 서비스 영역을 보호해 해외 라이선싱을 뒷받침하는 다층적 권리구조를 형성하고 있다.

동사는 자동차부품 분야에서 QS-9000, ISO 14001 및 TS 16949 품질·환경경영 인증을 취득한 이력이 있으며, 에너지 분야에서는 평판형 태양열 집열기에 대한 녹색기술·국내 우수제품 인증과 유럽의 솔라 키마크(Solar Keymark), 미주의 SRCC(Solar Rating & Certification Corporation) 인증 대응 경험을 확보했다. 모노리스 사업도 유기시설의 준공 전 안전성 검사와 매년 정기검사에 대응해야 하므로 차량·트랙·제어시스템의 안전설계 역량이 요구된다.

종합하면 동사의 지식재산권은 모노리스 사업부의 글로벌 플랫폼·브랜드 권리가 중심을 이루고, 자동차와 에너지 분야의 제조·제품 권리가 이를 보완하는 구조다. 특히 특허·디자인·상표를 결합해 공간게임 시스템과 9.81 브랜드를 다층적으로 보호하고 있다는 점은 해외 라이선싱 전략과 연계된다.

■ PEST 분석

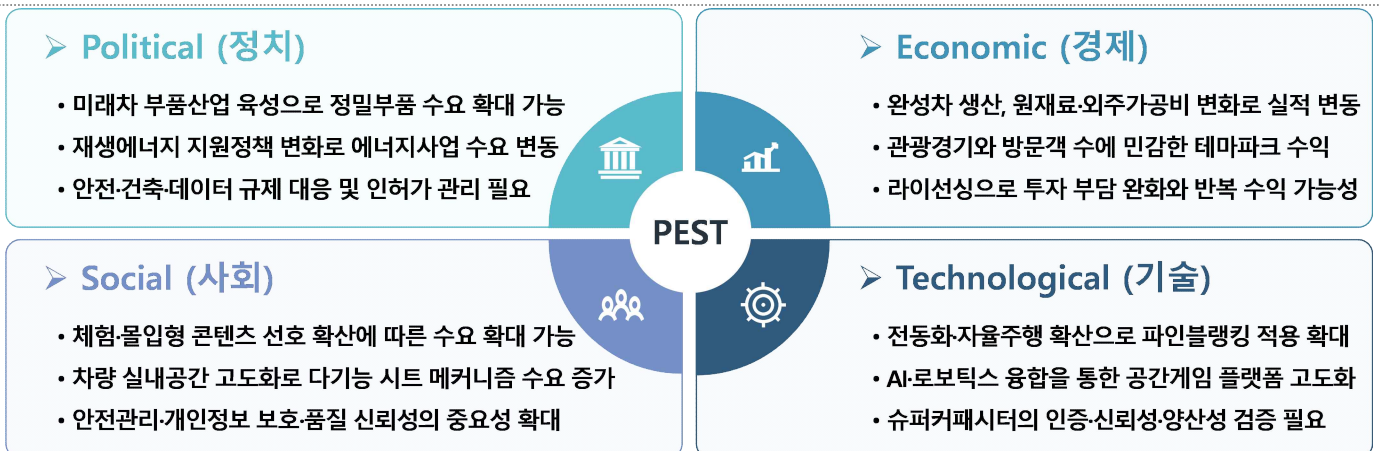
정부의 자동차 전동화 지원정책과 미래차 부품산업 육성 기조는 전기차용 회전형 시트 메커니즘 등 고부가 정밀부품 수요에 우호적으로 작용할 가능성이 있다. 에너지 사업은 정부·지방자치단체의 재생에너지 보급계획, 지원사업 일정 및 보조금 규모에 따라 수요가 달라질 수 있어 정책 변화에 대한 민감도가 높은 것으로 판단된다. 또한 9.81파크는 유기사설 안전성 검사와 안전관리자 배치 및 정기검사 등의 규제를 적용받으며, 해외 라이선싱 확대 시에는 국가별 건축·안전·데이터 보호 및 시설 운영기준에 대응해야 할 것으로 예상된다. 이에 따라 규제 대응 역량과 인허가 일정 관리가 사업 추진속도에 영향을 미칠 가능성이 있다.

자동차부품 매출은 완성차 생산량과 차종별 판매실적, 철강재 가격, 환율 및 고객사의 납품단가 정책에 영향을 받을 가능성이 높다. 원재료비와 외주가공비 상승분을 판매가격에 즉시 반영하기 어려운 공급구조는 수익성 변동 요인으로 작용할 수 있다. 9.81파크 역시 관광경기, 소비자의 여가 지출, 계절성, 방문객 수 및 객단가 변화에 영향을 받을 것으로 보이며, 신규 파크 조성에는 상당한 자금과 기간이 소요될 전망이다. 다만 라이선싱 모델이 안정적으로 정착할 경우 직접투자 부담을 줄이면서 시설·시스템 공급, 로열티 및 유지관리 수익을 확보해 수익구조를 다변화할 가능성이 있다.

소비자가 상품 소유보다 체험과 몰입형 콘텐츠를 중시하고, 오프라인 활동을 모바일 기록·영상·순위와 연계하려는 경향은 9.81파크 사업에 긍정적인 환경을 제공할 수 있다. 전기차와 자율주행차 확산으로 차량 내부가 단순 이동공간에서 생활·업무·여가 공간으로 변화할 경우 회전·슬라이딩·완전 리클라이닝 기능을 갖춘 시트 수요도 점진적으로 확대될 가능성이 있다. 다만 놀이시설과 자동차 안전부품은 사고나 품질결함 발생 시 소비자 신뢰와 브랜드 평판에 미치는 영향이 크다. 이에 따라 안전관리, 개인정보 보호, 이용자 편의 및 양산 품질의 안정성이 시장 수용성과 사업 확장의 중요한 전제가 될 것으로 판단된다.

전동화와 자율주행 기술의 발전은 복잡한 작동구조와 높은 안전성이 요구되는 시트 메커니즘 수요를 확대해 파인블랭킹 금형·정밀가공 기술의 적용 기회를 넓힐 것으로 예상된다. 로봇틱스, 센서, AI 및 클라우드를 결합한 차세대 레저 플랫폼은 이용자 데이터 기반 콘텐츠 개발, 파크 운영 최적화 및 해외 사업 확장을 지원할 수 있으나, 시스템 안정성과 정보보안 및 국가별 기술환경 대응을 위한 지속적인 연구개발이 필요하다. 고전압 슈퍼커패시터도 데이터센터와 에너지저장장치 등으로 적용될 가능성이 있으나, 성능 인증과 장기 신뢰성, 양산수율 및 고객사 검증을 통해 기술성과 경제성을 입증하는 과정이 선행돼야 할 것으로 판단된다.

[그림 3] PEST 분석



자료: 서울평가정보(주)

IV. 재무분석

합병 이후 성장 기반을 확대하며 재무구조 재편

동사는 최근 3개년 동안 매출액이 2023년 294.0억 원, 2024년 366.7억 원, 2025년 284.8억 원을 기록하며 외형 변동을 보였으며, 2025년에는 합병 효과가 반영되며, 9.81파크 사업이 주요 매출원으로 자리 잡은 가운데 기존 자동차부품 사업이 더해지면서 매출 기반이 다각화되었다. 수익성 측면에서는 합병 및 신규 사업 추진에 따른 비용 부담이 수익성에 영향을 미치면서 이익 변동성이 이어졌으며, 기타수익 효과로 2025년 기준 당기순이익은 흑자를 나타냈다. 재무 측면에서는 합병으로 자산과 부채 규모가 함께 확대되면서 재무구조가 변화하였으며 신규 사업 및 시설투자와 관련한 자금 소요로 부채 부담이 증가한 만큼 차입금과 재무부담 관리가 중요한 상황이다.

■ 합병 이후 외형 성장 기반 확보

동사의 매출액은 2023년 294.0억 원, 2024년 366.7억 원, 2025년 284.8억 원을 기록하였다. 2023년과 2024년은 합병 전 (주)대성파인텍 실적이며, 2025년에는 합병 효과와 사업구조 재편이 반영되며 외형이 변동하였는데, 법률상 피합병회사인 (주)모노리스 실적에 합병기일 이후 (주)대성파인텍 실적이 더해졌다.

3개년 사업부문별 매출액을 살펴보면, [모빌리티 사업부_자동차부품 부문]이 2023년 248.9억 원에서 2024년 347.8억 원으로 증가한 뒤 2025년 285.2억 원으로 감소하였다. 특히 2025년에는 내수 매출이 265.4억 원으로 전년 대비 감소한 가운데 수출 매출도 60.3억 원에서 19.8억 원으로 크게 축소되어 자동차부품 부문의 외형 조정이 나타났다. [모빌리티 사업부_에너지 부문]은 2023년 45.2억 원에서 2024년 19.0억 원으로 58.0% 감소하였으나, 2025년에는 24.2억 원으로 27.5% 회복하며 하락 폭을 일부 만회하였다. [모노리스 사업부]는 2023년 143.8억 원, 2024년 162.0억 원, 2025년 171.2억 원으로 매년 증가하여 각각 12.7%, 5.7%의 성장세를 이어갔으며, 자동차부품 부문의 매출 감소를 에너지 부문의 회복과 모노리스 사업부의 안정적인 성장이 일부 보완한 것으로 판단된다. 다만, 2025년 수치는 합병기일 이전 실적을 포함한 (주)대성파인텍과 (주)모노리스의 연간 매출액 합계 기준이며, 2023~2024년 매출액 역시 비교 가능성을 위해 합병 전 양사의 실적을 합산한 수치임을 고려할 필요가 있다.

2026년 1분기 연결 매출액은 125.1억 원을 기록하였으며, 합병 전 (주)대성파인텍의 2025년 1분기 매출액 80.4억 원 대비 55.6% 증가하였다. 향후 제주 9.81파크의 안정적인 성장과 자동차부품 사업을 기반으로 외형 확대가 기대되며, 글로벌 라이선싱 사업과 2026년 4분기 전기차 부품 양산이 신규 매출원으로 추가되고, 2027년 인천공항 9.81파크 개장도 예정되어 있어 중장기적인 매출 성장 기반은 한층 강화될 것으로 전망된다.

■ 외형 조정 및 합병 관련 비용으로 영업이익률 변동

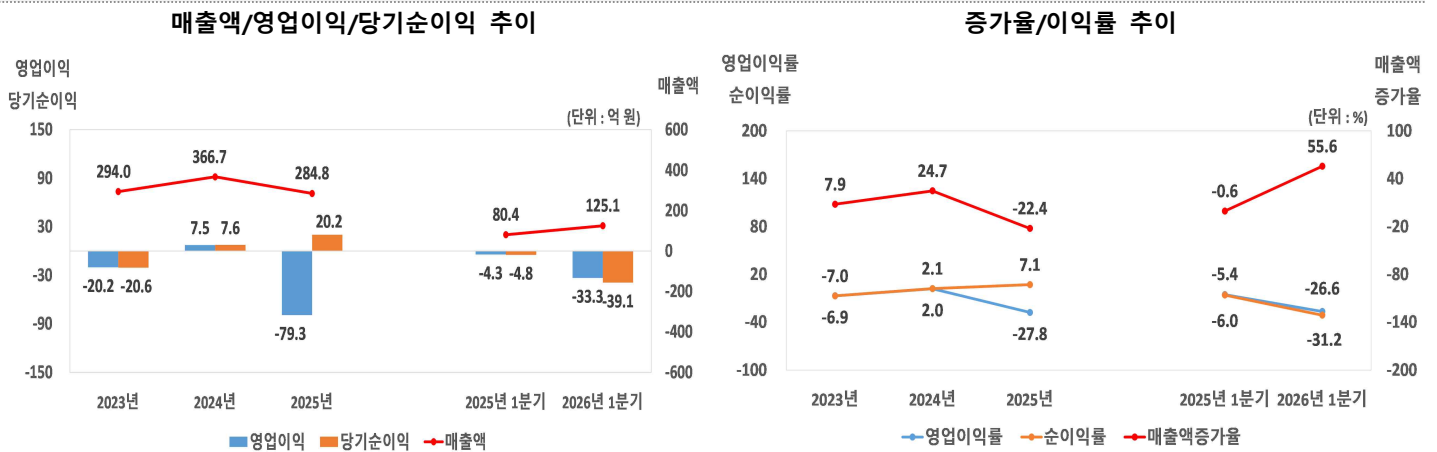
합병에 따른 사업 및 재무구조 변화를 고려하여 2023년과 2024년 실적을 합병 전 (주)대성파인텍의 2024년 사업보고서 기준으로 반영하면, 동사의 3개년 영업이익은 2023년 -20.2억 원, 2024년 7.5억 원, 2025년 -79.3억 원으로 2025년 영업적자를 기록하였다. 영업이익률은 2023년 -6.9%, 2024년 2.0%, 2025년 -27.8%로 나타났다. 매출원가는 2023년 271.1억 원, 2024년 313.2억 원에서 2025년 119.7억 원으로 감소하였으나, 판관비 부담은 여전히 높은 수준에서 유지되었다. 판관비율의 경우 2023년 14.7%, 2024년 12.6% 였으나, 합병으로 인한 외형 조정 및 합병 관련 운영비용 발생으로 2025년 85.8%로 증가하였다.

반면, 당기순이익은 2023년 -20.6억 원, 2024년 7.6억 원에서 2025년 20.2억 원으로 증가하였으며, 순이익률은 2023년 -7.0%, 2024년 2.1%, 2025년 7.1%로 개선되었다. 2025년 순이익 개선에는 기타수익 114.2억 원 등 영업외손익 효과가 크게 반영되었다.

2026년 1분기에는 연결기준 영업손실 33.3억 원, 당기순손실 39.1억 원을 기록해 비용 부담이 지속되고 있다. 향후 수익성 개선을 위해서는 모빌리티 사업부의 제조 매출 확대, 모노리스 사업부의 운영 효율화, 합병 이후 비용 관리가 중요한 과제로 판단된다. 다만, 제주 9.81파크의 이용객 및 객단가 상승과 함께 점진적인 개선이 기대되며, 향후 고부가 전기차 부품 공급과 글로벌 라이선싱을 통한 로열티·시스템 운영 수익이 확대될 경우 수익원 다변화와 함께 전반적인 이익창출력도 강화될 것으로 판단된다.

[그림 4] 동사 연간 요약 포괄손익계산서 분석

(단위 : 억 원, % K-IFRS 별도 및 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.03), 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2025.05), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재구성

* 2023년과 2024년은 K-IFRS 별도 기준

■ 합병 이후 자산 규모 확대 및 사업 확장기 투자 부담 존재

본 분석에서 2023년과 2024년 실적은 합병 전 (주)대성파인텍의 2024년 사업보고서에 공시된 수치를 기준으로 적용하였으며, 동사의 자산총계는 2023년 748.1억 원, 2024년 891.5억 원, 2025년 2,311.8억 원으로 증가하였다. 특히 2025년에는 비유동자산이 2,025.7억 원으로 확대되었고, 유형자산은 1,961.4억 원을 기록하였다. 합병 이후 대성파인텍 및 모노리스의 유형자산과 사업기반이 연결 재무제표에 반영된 영향으로 보이며, 자산구조는 유형자산 중심으로 재편되었다.

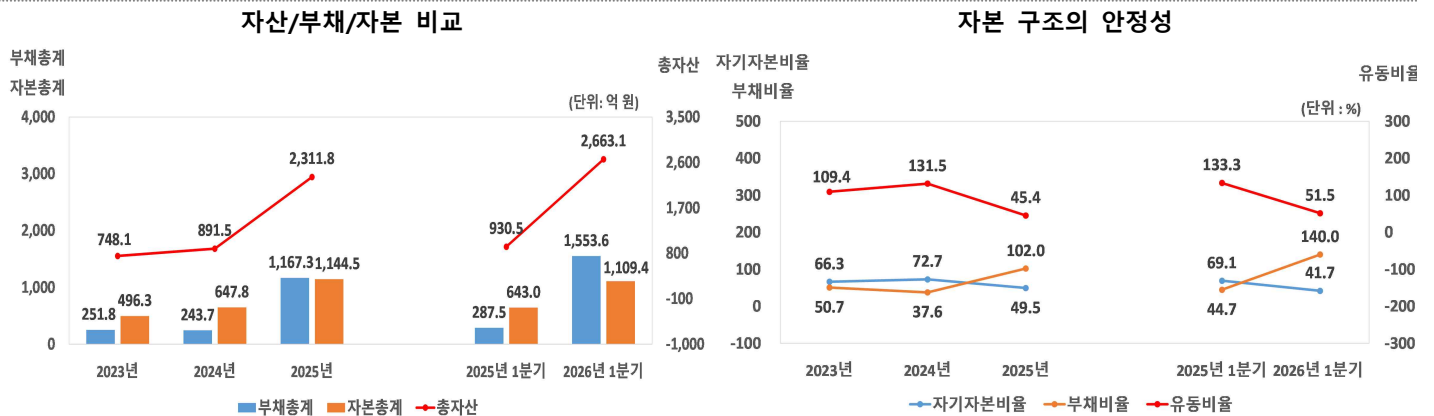
부채총계는 2023년 251.8억 원, 2024년 243.7억 원, 2025년 1,167.3억 원으로 증가하였다. 유동부채는 2025년 629.6억 원으로 확대되었고, 시설자금 관련 단기차입금과 유동성장기부채 부담이 증가하였다. 부채비율의 경우, 2023년 50.7%, 2024년 37.6%, 2025년 102.0%로 상승하였다. 유동비율은 2023년 109.4%, 2024년 131.5%, 2025년 45.4%를 기록하였으며, 외부자금조달 확대에 의한 부채 증가로 단기 유동성 역시 낮아진 모습을 보였다.

자본총계는 2023년 496.3억 원, 2024년 647.8억 원, 2025년 1,144.5억 원으로 증가하였다. 자기자본비율은 2023년 66.3%, 2024년 72.7%, 2025년 49.5%로 나타나 2025년에는 감소하였으나, 중장기 재무안정성은 일정 수준 유지되고 있는 것으로 판단되며 2025년에는 합병을 통해 자본이 확충되었다.

2026년 1분기 주요 재무지표는 유동비율 51.5%, 부채비율 140.0%, 자기자본비율 41.7%를 기록하였으며, 인천국제공항 스마트레이싱파크 개발사업 등 자금조달과 대규모 시설자산 확보가 필요한 테마파크 사업의 특성이 반영되고 있는 것으로 판단된다. 다만, 향후 제주점의 안정적인 현금창출과 인천공항점·라이선싱 사업의 실적 기여가 본격화될 경우 현금창출력 확대를 기반으로 재무구조도 점진적으로 안정화될 것으로 기대된다.

[그림 5] 동사 연간 요약 재무상태표 분석

(단위 : 억 원, % K-IFRS 별도 및 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2025.03), 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2025.05), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재무성

* 2023년과 2024년은 K-IFRS 별도 기준

[표 4] 동사 연간 요약 재무제표

(단위 : 억 원, % K-IFRS 별도 및 연결 기준)

항목	2023년*	2024년*	2025년	2025년 1분기	2026년 1분기
매출액	294.0	366.7	284.8	80.4	125.1
매출액증가율(%)	7.9	24.7	-22.4	-0.6	55.6
영업이익	-20.2	7.5	-79.3	-4.3	-33.3
영업이익률(%)	-6.9	2.0	-27.8	-5.4	-26.6
순이익	-20.6	7.6	20.2	-4.8	-39.1
순이익률(%)	-7.0	2.1	7.1	-6.0	-31.2
부채총계	251.8	243.7	1,167.3	287.5	1,553.6
자본총계	496.3	647.8	1,144.5	643.0	1,109.4
총자산	748.1	891.5	2,311.8	930.5	2,663.1
유동비율(%)	109.4	131.5	45.4	133.3	51.5
부채비율(%)	50.7	37.6	102.0	44.7	140.0
자기자본비율(%)	66.3	72.7	49.5	69.1	41.7
영업현금흐름	-11.6	5.8	-40.1	-6.0	-44.5
투자현금흐름	33.6	-170.1	-114.0	-13.0	-298.5
재무현금흐름	-46.8	167.1	113.7	23.1	351.6
기말현금	32.2	35.6	73.4	39.8	82.3

자료: 동사 사업보고서(2025.03), 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2025.05), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재무성

* 2023년, 2024년, 2025년 1분기 실적은 K-IFRS 별도 기준으로, 합병 전 (주)대성파인텍의 2024년 및 2025년 1분기 보고서 수치를 반영함

■ 동사 실적 전망

동사의 합산 매출액은 2025년 480.6억 원으로 전년 대비 감소했으나, 2026년에는 580.0억 원으로 전년 대비 증가할 전망이다. 2025년 실적 둔화는 자동차부품 부문의 매출 감소가 주된 요인으로 판단되며, 2026년에는 자동차부품 수요 회복과 모노리스 사업부의 성장에 힘입어 외형이 다시 확대될 것으로 예상된다.

모빌리티 사업부의 자동차부품 부문 매출은 2025년 285.2억 원에서 2026년 350.0억 원으로 증가할 것으로 예상된다. 기존 도어록·시트 리클라이너 등 파인블랭킹 부품의 공급 회복과 전기차용 회전형 시트 메커니즘의 양산 추진이 성장요인으로 작용할 가능성이 있다. 다만 완성차 생산계획과 신규 부품의 양산 일정, 고객사의 단가정책 및 원재료·외주가공비 변동에 따라 실제 실적은 예상치와 달라질 수 있다.

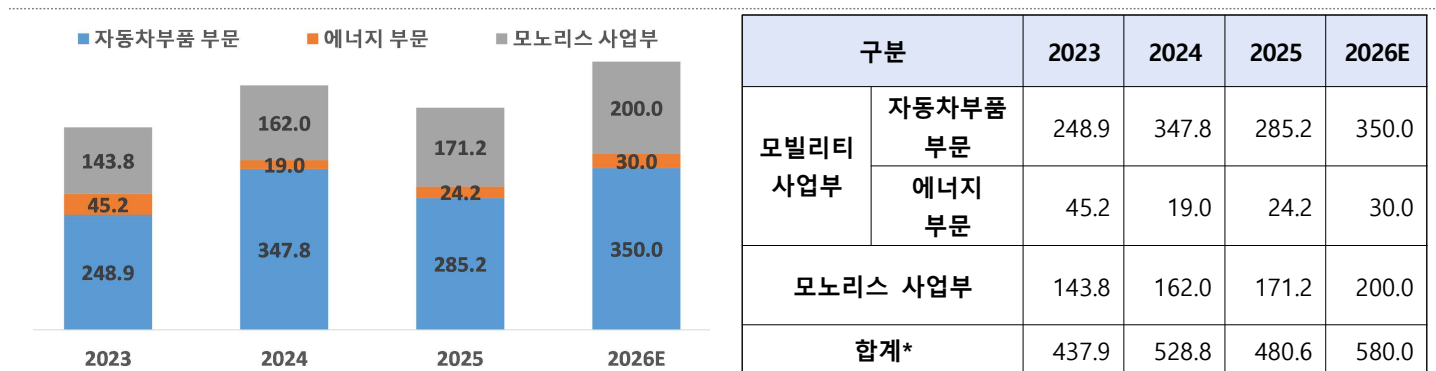
모빌리티 사업부의 에너지 부문 매출은 2025년 24.2억 원으로 회복한 후, 2026년에는 30.0억 원이 예상된다. 태양광·태양열 지원사업과 보일러 교체 수요가 완만한 회복을 이끌 것으로 보이나, 정부 지원정책과 사업 발주 일정에 대한 의존도가 높아 실적 가시성은 상대적으로 낮다. 고전압 슈퍼커패시터는 시험생산과 인증 단계에 있어 2026년 실적 기여는 제한적일 가능성이 있으며, 중장기 매출 발생을 위해서는 성능·양산성 검증과 고객사 확보가 선행될 필요가 있다.

모노리스 사업부 매출은 2023년 143.8억 원에서 2025년 171.2억 원으로 꾸준히 증가했고, 2026년에는 전년 대비 증가한 200.0억 원이 예상된다. 제주 9.81파크의 방문객 증가와 객단가 상승, 외국인·단체고객 확대 및 콘텐츠 업데이트가 기존점 성장을 뒷받침할 것으로 보인다. 라이선싱 관련 시설·시스템 공급이 구체화될 경우 추가적인 매출 확대도 가능하지만, 계약 체결과 프로젝트 진행 시점에 따라 매출 인식의 변동성이 클 수 있다. 인천공항점은 2027년 개장을 목표로 하고 있어 2027년 이후 성장에 미치는 영향이 클 것으로 판단된다.

2026년 예상 매출 구성은 자동차부품 부문 60.3%, 에너지 부문 5.2%, 모노리스 사업부 34.5%로 추산된다. 자동차부품이 최대 매출원 지위를 유지하는 가운데 모노리스 사업부의 매출도 증가하면서 사업구조가 점차 다변화될 전망이다. 향후 실적의 핵심 변수는 전기차용 신규 부품의 안정적인 양산, 제주점의 성장 지속, 인천공항점의 예정된 개장 및 해외 라이선싱 계약의 체결 및 매출 전환 여부다. 이에 따라 2026년에는 기존 제조사업의 회복과 공간게임 사업의 외형 확대가 함께 나타날 것으로 예상되며, 실제 실적은 신규 부품의 양산 일정과 파크 운영 성과 및 라이선싱 사업의 매출 인식 시점에 따라 달라질 것으로 판단된다.

[그림 6] 동사 연간 실적 전망

(단위 : 억 원, %)



자료: 동사 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재구성

*2025년 사업보고서 내 매출실적표 기준으로 하되, 합병 전 기간은 양사 사업부문별 매출을 합산하여 작성

V. 주요 변동사항 및 향후 전망

회전형 시트 부품, 글로벌 9.81파크 라이선싱 및 고전압 슈퍼커패시터 사업화 추진 중

동사는 2025년 모노리스 합병과 2026년 사명 변경을 거쳐 자동차 정밀부품·에너지 중심 기업에서 피지컬 AI 기반 차세대 레저 플랫폼을 포함한 2개 사업부 체제로 전환했으며, 모빌리티에서는 전기차용 회전형 시트 부품, 에너지에서는 고전압 슈퍼커패시터, 모노리스에서는 9.81파크 인천공항점과 해외 라이선싱을 각각 신규 성장축으로 추진하고 있다. 향후 성과는 신규 자동차부품의 양산 안정화, 인천공항점의 예정된 개장과 운영 성과, 해외 협의의 본계약 전환 및 슈퍼커패시터의 인증·양산성 검증 여부에 따라 달라질 전망이다.

■ 최근 변동사항

동사는 2025년 모노리스 흡수합병이 완료되면서 사업구조가 실질적으로 재편됐다. 법률상으로는 대성파인텍이 모노리스를 흡수했지만 회계상으로는 모노리스가 대성파인텍을 취득한 역합병으로 처리되며, 모빌리티·모노리스의 2개 사업부 체제로 전환됐다. 모노리스제주파크와 모노리스인천파크도 연결대상 종속회사로 편입되면서 테마파크 개발·운영과 차세대 레저 플랫폼 사업이 연결 사업구조에 포함됐다.

합병 이후 정관상 목적사업에 차량·트랙·어트랙션 개발, 테마파크 기획·운영, 게임·소프트웨어 개발, 클라우드 서비스, 지식재산권 관리 및 라이선싱 등이 추가됐으며, 2026년에는 슈퍼커패시터 개발·제조와 AI 기반 지능형 모빌리티 사업이 반영됐다. 회사명도 2026년 3월 디에스엠으로 변경돼 정밀부품 제조기업보다 하드웨어·소프트웨어·AI를 결합한 사업구조를 강조하는 방향으로 기업 정체성이 전환됐다.

모노리스 사업부는 제주 관광지형 야외 모델에 이어 인천공항 도심형 실내 모델을 구축하며 적용 가능한 입지와 운영환경을 확대하고 있다. 9.81파크 인천공항점은 인천국제공항 제1터미널 인근에 조성 중이며, 2026년 7월 말 기준 공정률은 78%로 2027년 봄 개장을 목표로 하고 있다. 동사는 제주점 대비 약 2배의 이용객 수용을 목표로 대형 실내 공간에 고도화된 중력 레이싱, 실시간 주행 게임과 체험형 액티비티를 복합 구성하고 있으며, 기상 영향을 줄여 연중 운영이 가능한 모델로 개발하고 있다. 제주점이 야외형 사업성을 검증했다면, 인천공항점은 수도권 및 공항 이용객을 대상으로 실내형 모델의 운영성과를 확인하는 동시에 국내외 사업자에게 파크 구성과 플랫폼 기술을 제시하는 라이선싱 쇼룸으로 활용될 전망이다. 향후 두 모델의 운영 데이터를 클라우드 플랫폼에 통합해 콘텐츠와 운영서비스를 고도화하려는 전략이나, 실제 성과는 개장 일정 준수와 초기 이용객 확보 및 운영 안정성에 따라 달라질 것으로 판단된다.

모빌리티 사업부의 자동차부품 부문에서는 기존 도어록·시트 리클라이너·변속기 부품 중심의 제품구성을 전기차용 고기능 부품으로 확장하고 있다. 동사는 회전형 시트 메커니즘의 개발을 마치고 양산을 추진하고 있으며, 기존 금형 설계와 파인블랭킹 양산역량을 유지하면서 전동화 차량의 실내공간 변화에 대응하는 고난도 시트 부품으로 제품구성을 전환하는 과정으로 판단된다. 에너지 부문에서는 기존 태양광·태양열 및 보일러 사업에 슈퍼커패시터가 신규 축으로 추가됐다. 다수의 저전압 셀을 복잡하게 연결하는 기존 방식의 발열·배선·셀 편차 문제를 줄이기 위해 대면접속 구조의 고전압 단일 셀을 개발하고, 창원공장에 시험생산 설비를 구축했다. 해당 사업은 인증과 장기 신뢰성 및 양산수율을 검증하는 단계로 기존 에너지 사업의 즉각적 대체보다 중장기 사업화 가능성을 확인하는 신규 사업이다.

■ 향후 전망

모빌리티 사업부는 자동차부품의 기존 양산기반을 유지하면서 전기차용 시트 메커니즘과 고난도 정밀부품의 비중을 높이는 방향으로 전개될 전망이다. 전동화와 자율주행 확산으로 회전·슬라이딩·리클라이닝 기능이 확대되면 파인블랭킹 부품의 적용 기회가 늘어날 수 있다. 다만 실제 사업성과는 신규 품목의 양산 안정성, 완성차 생산계획, 고객 다변화 및 원재료·외주가공비 관리에 따라 달라질 것으로 판단된다.

모노리스 사업부는 인천공항점 개장을 계기로 단일 관광지형 시설에서 복수 파크와 플랫폼을 운영하는 사업자로 전환할 가능성이 있다. 인천공항점은 접근성과 실내 운영환경을 활용해 반복 방문형 게임 콘텐츠를 강화하고, 제주점에서 축적한 차량·이용자·운영 데이터를 새로운 모델에 적용하는 시험대가 될 전망이다. 환승객 프로그램과 인근 복합리조트 연계가 구체화될 경우 공항 주변 체류형 관광수요를 흡수할 가능성도 있으나, 개장 일정과 초기 운영 안정화 및 목표 이용객 확보 여부를 확인할 필요가 있다.

해외 확장은 직접 파크를 건설하기보다 현지 사업자에게 설계·차량·어트랙션·운영시스템을 공급하고 이후 IP 사용료와 시스템 관리수수료를 받는 라이선싱 방식이 중심이 될 전망이다. 동사는 인천공항점에서 실내형 모델을 검증한 뒤 중국·일본·동남아시아를 거쳐 미국과 유럽으로 확장하고, 장기적으로 세계 각지의 파크를 하나의 플랫폼으로 연결한다는 구상을 제시했다. 다만 해외 각지 파크 구축은 장기 목표에 해당하며, 현 단계에서는 중국 등에서 진행 중인 협의가 본계약과 실제 개장으로 전환되는지가 우선적인 판단 기준이다.

스페이셜 게임 플랫폼은 시설 공급을 넘어 반복적인 콘텐츠·데이터 수익을 창출할 수 있다는 점에서 중장기 성장성이 있다. 각 파크의 이용자 기록과 운영 데이터가 본사 플랫폼에 축적되고, 이를 바탕으로 새로운 게임규칙·미션·보상체계를 개발해 여러 파크에 배포하는 구조가 정착되면 네트워크 효과가 형성될 가능성이 있다. 반면 이용자 데이터 보호, 시스템 장애, 국가별 클라우드 환경 및 어트랙션 안전기준에 대응해야 하므로 기술 표준화와 운영 안정성이 해외 확장의 전제가 될 것으로 보인다.

슈퍼커패시터는 기존 금속가공·생산설비를 활용할 수 있는 신규 사업이지만 기술 검증에서 상업화까지 일정 시간이 필요할 것으로 예상된다. 단일 셀의 고전압·고용량 구조가 장기 충·방전, 안전성 및 생산수율 측면에서 검증될 경우 전기차, 에너지저장장치 및 데이터센터 전력시스템으로 적용 범위를 넓힐 가능성이 있다. 그러나 현재는 시험생산 단계이므로 인증 완료, 수요처 평가 및 양산계약 체결 여부가 사업 진척도를 판단하는 핵심 지표가 될 전망이다.

종합하면 동사는 자동차 정밀부품의 양산역량을 유지하면서 차세대 레저 플랫폼과 에너지 저장기술을 새로운 성장축으로 육성하는 사업전환 단계에 있다. 향후 기업가치의 방향은 인천공항점의 안정적인 개장, 해외 라이선싱의 계약 전환, 전기차용 시트 부품의 양산 및 슈퍼커패시터의 인증 성과에 좌우될 가능성이 있다.

디에스엠(104040)

증권사 투자의견

작성기관	투자의견	목표주가	작성일
N/A	-	-	-

시장정보(주가 및 거래량)



자료: 네이버증권(2026.08.18)

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
디에스엠	O	X	X

* 2026년 7월 22일 15일간 상승종목의 당일 소수계좌 매수관여 과다 사유로 투자주의종목으로 지정된 바 있음.

* 2026년 6월 23일 소수계좌 거래집중 사유로 투자주의종목으로 지정된 바 있음.