

조선

26년 LNGC 발주: 상선 업황의 구원투수인가?

부풀어 오른 기대감: 2026 LNG선 발주 붉은 온다

GTT의 연중 FID 완료된 LNG 수출 프로젝트발 LNG 운반선 (LNGC) 신조 발주 수요가 150척이라는 언급과 함께, 2026년 미국/카타르/모잠비크에서 발생할 LNGC 발주 모멘텀이 신조선가 지수 반등의 구원투수가 될 것이라는 기대감 존재.

발주량 급증은 확신, 그러나 이로 인한 선가 반등은 중립

올해 급감한 LNGC 신조 발주의 26년 회복세 전환은 미국발 LNG 수출 프로젝트 물량만으로 확신이 가능한 영역. 그러나, 이러한 발주 모멘텀으로 인한 슬롯 감소, 이후 신조선가의 반등까지 이어질 것이라는 기대에 대해서는 중립적 관점을 제시. 이와 같은 공식은 대부분의 경우 성립하나, 현재 LNGC 업황의 복합적 회복 또한 필요하다고 판단.

중립적 접근의 근간: 비싸질 거 같으면 미리 발주를 넣었을 것

LNGC 발주 모멘텀으로 인한 낙관적 신조선가 지수 전망에 대한 가장 강력한 반대 근거는 2028년 인도 LNGC 슬롯의 발주 수요가 크지 않았다는 점. 직접적인 LNGC 운용을 함으로써 손익에 가장 민감할 선사들이 “이미 알려진” 2026년 LNGC 발주 모멘텀을 향후 신조선가의 반등 요인으로 해석했다면, 2H28 LNGC 인도슬롯에 대한 “우선예약” 수요가 있었을 것이라 판단. 따라서 단순 발주량 증가 이상의 긍정적 요인이 필요함.

스팀터빈 LNGC 폐선에 따른 교체 발주 수요는 Spot 운임 반등에 기여

글로벌 LNGC 선복량 (1.3억 cu.m.)의 23% (3,100만 cu.m)을 차지하는 구형 스팀터빈 LNGC의 점진적 폐선에 따른 교체 발주 수요가 LNGC 신조선가 반등에 기여할 수 있다는 해석 또한 존재하나, 당사는 이러한 트렌드가 Spot 운임 반등에 기여하는 선에 머무를 것이라 예상. 스팀터빈 LNGC는 장기용선이 아닌 Spot 시장에 배치되어 있으며 글로벌 LNGC Spot/단기용선 운임은 최근 저점 대비 회복하는 모습을 보이고 있으나, 과거 평균 대비 여전히 낮은 수준.

비중확대 의견 유지. 상선은 호황의 연장, 방산은 새로운 지평

LNGC 발주로 인한 잠재적 선가 반등 전망에 중립적 의견을 제시함에도 비중확대 의견을 유지하는 근거는 [연간전망 보고서](#)와 동일한 방산 부문 리레이팅 여력. 상선 부문에 대한 26년 업종 선행 지표 소폭 정상화는 건조한 이익률 개선세로 상쇄하며, 연중 발생할 1) 미국의 법제적 변화, 2) 국내 MASGA펀드 발효로 시작될 본격적 한미 조선업 협력 모멘텀을 기대.



김용민 조선/자동차
yongmin.kim@yuantakorea.com

종목	투자 의견	목표주가 (원)
HD 한국조선해양	매수 (M)	555,000 (M)
삼성중공업	매수 (M)	31,000 (M)
한화오션	매수 (M)	179,000 (M)
HD 현대중공업	매수 (M)	781,000 (M)

발주량 ↑ = 신조선가 ↑ 공식이 매년 통하는 것은 아니다

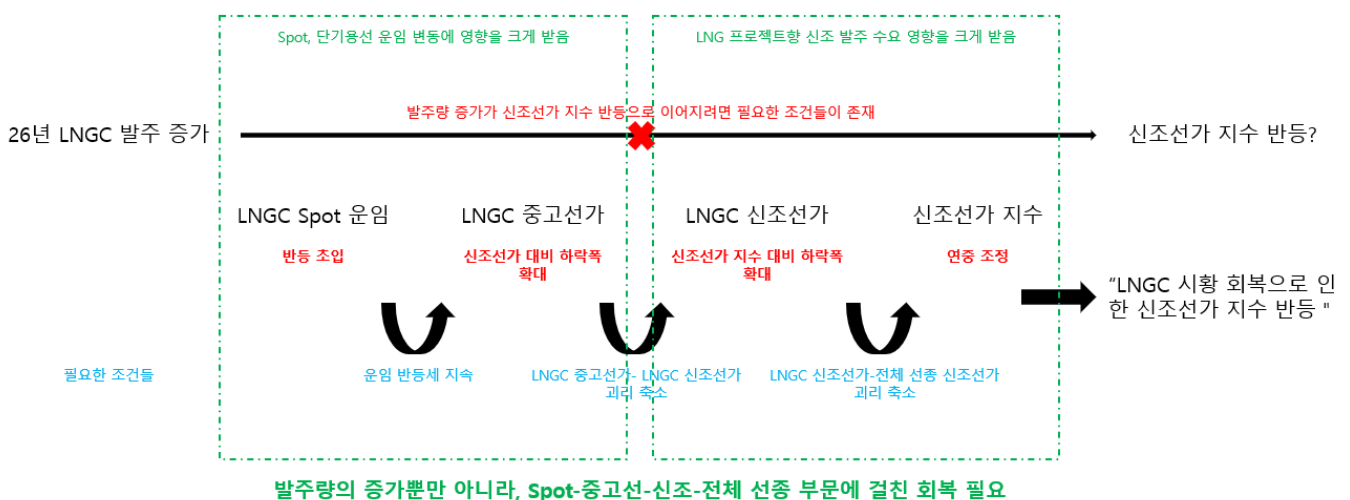
26년 글로벌 LNGC 발주량이 급증할 것이라는 전망에는 동의하나, 이것이 신조선가 지수의 상승에 기여할 가능성에 대해서는 중립적 접근을 제시한다. LNGC 업황은 현재 1) Spot시황은 반등 초입 구간, 2) 중고선가 하락폭 확대, 3) LNGC 신조선가가 또한 업종 지표 대비 하락폭 확대가 되어 있는데, 프로젝트 물량 발주를 기반으로 업황 전체의 회복을 보장할 수는 없다.

프로젝트발 LNGC 발주가 특별한 이유는, 해당 일감 자체의 이익 규모에 더해 수주 확정 이후 조선업체들이 보유한 잔여 슬롯의 희소성 상승으로 인한 신조선가가 상승에 있다. 26년 등장하는 프로젝트발 LNGC 발주 사이클이 상선 업종 전체의 구원투수로 보이는 이유도 이와 같다.

그러나, 앞서 언급한 “복합적으로 조정받은” LNGC 업황을 고려한다면 긍정적 요인들이 상당 부분 희석될 가능성이 존재한다. 또한, 해당 프로젝트 물량들은 갑자기 등장한 것이 아니라 상존하던 발주 수요였다는 점을 고려해야 한다. 마지막으로, 신조선가의 변동 가능성에 가장 민감한 선사들의 선제적 LNGC 발주가 올해 관측되지 않았다. 스팀터빈 LNGC 교체 발주 수요, 최근 반등하는 LNGC Spot 운임과 같은 긍정적 요소가 발생하고 있는 것도 사실이나, **26년 LNGC 발주세가 상선 업황을 반전시켜 주는 마스터키는 아니다.**

오히려, 견조한 발주로 인한 LNGC 매출 비중 상승 (믹스 개선), 이에 따른 상선 부문 초호황기의 장기적 연장을 통해 본업의 펀더멘탈 지속성을 확인하고, 26년 연내 발생할 방산 부문의 중요 이벤트 (국내 MASGA 펀드, 미국내 법안 발효) 발생 초읽기에 집중하는 것이 타당하다. 25년 조선업종의 주가 상승 또한 상선 지표 개선이 아니라, 방산 부문의 기대감과 분기별 실적 개선세로 이뤄졌다는 것을 기억해야 한다.

LNGC 발주 증가가 신조선가 지수 반등으로 무조건적으로 이어진다고 믿기보다, 복합적인 업황에 대한 고려가 필요함

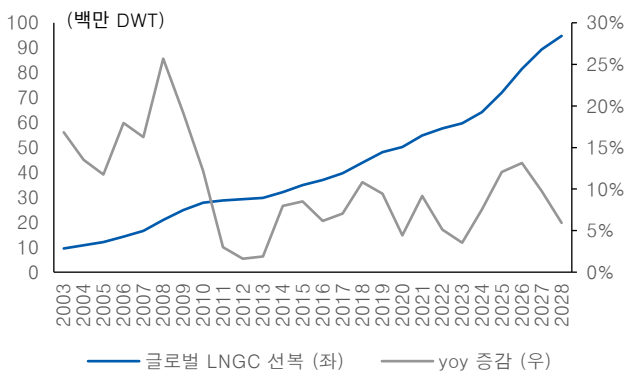


자료: 유안타증권 리서치센터

부풀어 오른 기대감: 2026 LNG 선 발주 붐은 온다

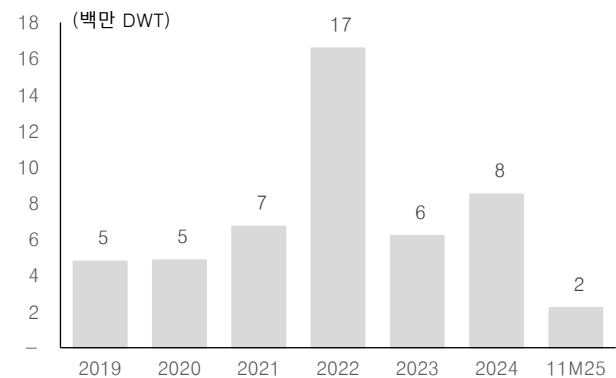
프랑스 GTT는 FY25 FID 완료된 LNG 프로젝트별 LNG 운반선 (LNGC) 신조 발주 수요가 150척이라는 언급과 함께 향후 LNGC 발주 모멘텀이 본격화될 것이라는 언급을 했다. 더욱이, 글로벌 대형 LNGC 발주량이 작년 (1,600만 cu.m, 77척) 대비 급감 (350만 cu.m, 20척)한 올해의 LNGC 업황의 반전은 연중 소폭 조정을 지속하던 신조선가 지수의 반등 트리거가 될 수 있다는 기대감이 상존하고 있다.

건조하게 성장하는 글로벌 LNGC 선복량과...



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

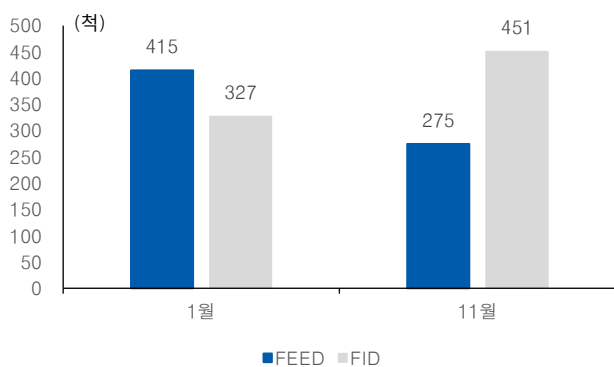
...올해 들어 주춤한 글로벌 LNGC 신규 발주량



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

실제로 Clarksons에 의하면 25년 1월 대비 FID 완료된 프로젝트에 필요한 LNGC 척수는 11월에 124척 증가한 451척을 기록하였다. 이에 상응하는 FEED 단계에 놓인 척수는 감소하였지만, 제안된 (proposed) LNG 프로젝트 잠재 신조 발주 수요 또한 1월 477척 대비 783척으로 증가하며 견조한 중장기 수요를 뒷받침하고 있다. 특히, 연중 FID 완료된 **미국내 (=중국 조선업체 접근성 낮음) 주요 LNG 수출 프로젝트의 개시연도가 2029-2030년에 포진해** 있다는 점은, 국내 조선업체들의 2029-2030 납기 LNGC 슬롯을 채울 수 있는 뒷배가 되어 줄 것은 분명하다.

1월 대비 FID 완료된 프로젝트의 LNGC 수요는 124척 증가했으며...



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

이중 상당수를 차지하는 미국내 주요 프로젝트는 2029-2030 개시

프로젝트 명	FID 완료시점	필요 척수	개시연도
Corpus Christi 3-8	Jun-25	3	2028
Corpus Christi 3-9	Jun-25	3	2028
Woodside Louisiana 1	Apr-25	11	2029
Woodside Louisiana 2	Apr-25	11	2029
Port Arther 2	Sep-25	29	2030
Woodside Louisiana 3	Apr-25	11	2030
Rio Grande 4	Sep-25	12	2030
Rio Grande 5	Oct-25	12	2031

자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

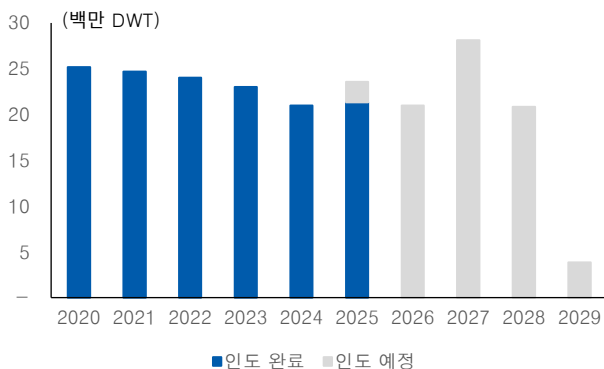
이로 인한 선가 반등 가능성에 대해서는 중립적 접근

위와 같이 매우 견조한 LNGC 발주량 회복세를 예상함에도 이것이 전체 신조선가 지수의 반등으로 직결된다는 낙관적 전망에는 중립적 의견을 제시한다. 경험적 관점에서, 발주량 급등은 선가 상승으로 이어진다. 특히 프로젝트발 LNGC 대거 수주는 조선업체들의 슬롯 희소성을 순식간에 끌어올리며 해당 계약 자체보다는 향후의 희소해진 슬롯에 대한 프리미엄 (=신조선가 상승)을 기대하게 만든다. 그러나 연중 소폭 조정된 (그리고 내년에도 소폭 조정을 예상하는) 신조선가 지수를 LNGC 발주 모멘텀만으로 반전시키기에는 Spot 시장 운임 회복, LNGC 중고-신조선가 괴리, LNGC 신조선가와 업종 전체 선가 지수와의 괴리 등 **희석될 요인들이 상존**하고 있다.

1. 2028년 인도 LNGC 물량이 줄었다 = 직접적 이해당사자의 보수적 접근

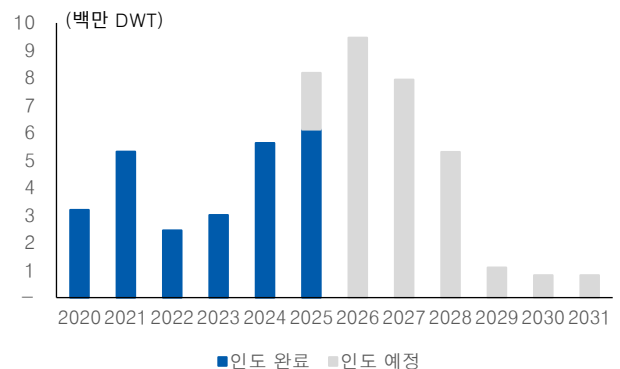
2029-2030 인도 슬롯이 프로젝트 물량의 대거 출현으로 인해 희소해지고 이에 따라 **신조 계약 단가가 상승할 확률이 높았다면, 2028년 인도슬롯에 LNGC 발주 수요가 명확히 발현됐어야 한다**. 다시 말해, 단순 분석이 아니라 실제 LNGC를 소유, 운용하여 손익을 내는 선사들의 관점에서 위와 같은 발주 모멘텀은 이미 “알려진 사실” 이라는 것이다.

국내 조선업체들의 인도 스케줄 (2028년 인도슬롯 사실상 마감)



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarkson's

글로벌 LNGC 인도 스케줄 (마감된 2028년 인도물 내 LNGC 비중 하락)



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarkson's

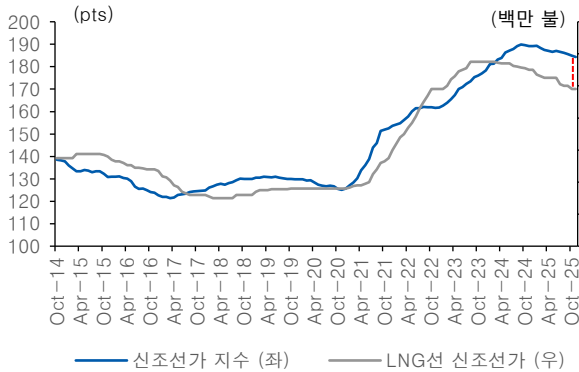
현재 국내 조선업체들은 2028년 인도슬롯을 모두 (혹은 거의) 채운 상태이다. Clarkson's의 인도 스케줄 상으로도 (연간 인도일자에 따른 편차는 존재하나) 2028년 인도량은 2026년과 동일한 수준이다. 이렇게 마감된 2028년 인도 물량중 LNGC의 비중은 2025-2027년 대비 상당히 낮다 (= LNGC 선사들은 2026 발주 모멘텀 이후 선가 상승에 배팅하지 않고 있다).

즉, 주요 선사들이 2026 LNGC 발주 모멘텀 회복 (2029-30 LNGC 납기 소진 전망)을 알고 있음에도 올해 (2028 LNGC 납기 슬롯) 직접적인 발주 수요가 크지 않았다는 점에서 발주량은 견조해도 이것이 선가상승으로 직결되는 결과를 보장할 수는 없다고 판단한다.

2. LNGC 단일 선종의 선가는 전체 신조선가 대비 일찍, 많이 내려온 상황

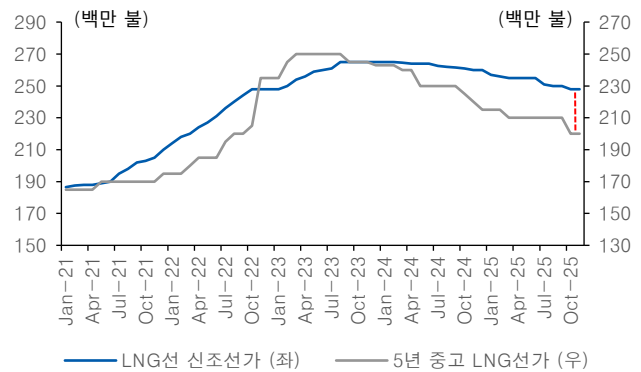
Clarksons의 글로벌 신조선가 지수는 작년 10월 190pts 고점을 달성한 이후 연중 조정을 이어왔으나, LNGC 단일 신조선가는 그 이전 (작년 3월) 265백만불 고점 달성 이후 하락세를 보였다. 선령 5년의 LNGC 중고선가는 또한 신조선가 대비 높은 조정폭을 보이고 있다.

신조선가 지수 대비 일찍, 더 큰 조정을 겪은 LNG 선 신조선가



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

그러한 LNGC 신조선가 대비 조정폭이 더 컸던 중고선가



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

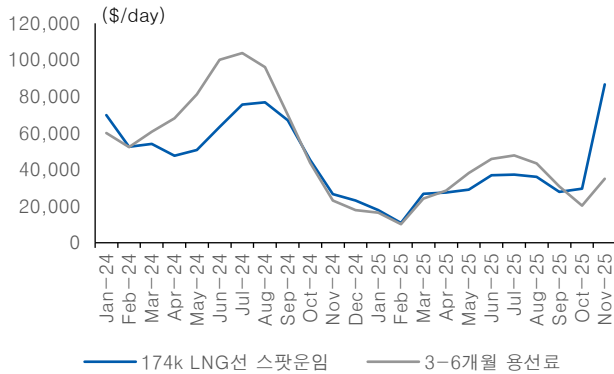
이러한 상황은 결국 LNGC를 통해 전체 신조선가를 끌어올리기에 많은 저항 요인이 있다는 것을 의미한다. 1) LNGC 중고선가가 반등하여 신조선가와 괴리를 좁히고, 2) LNGC 신조선가가 상승하여 신조선가 지수와 괴리를 좁힌 뒤에야 3) LNGC 발주 모멘텀으로 인한 신조선가 지수의 반등을 기대할 수 있다.

3. LNGC Spot 운임의 회복, 시계열에 따른 단기적 착시 가능성

최근 LNGC Spot 운임의 회복세는 LNGC 중고선가 반등으로 이어질 수 있는 가장 직접적인 요인이다. 174k급 LNGC의 Spot 운임은 9월 27,688불 대비 11월 86,563불로 급등하며 연중 약세를 반전하는데 성공하였다. 만약 LNGC 운임 시황의 개선세가 지속된다면 앞서 언급한 저항 요인 중 하나인 중고선가의 상승을 통해 전체 신조선가 지수 상승 가능성도 증가한다.

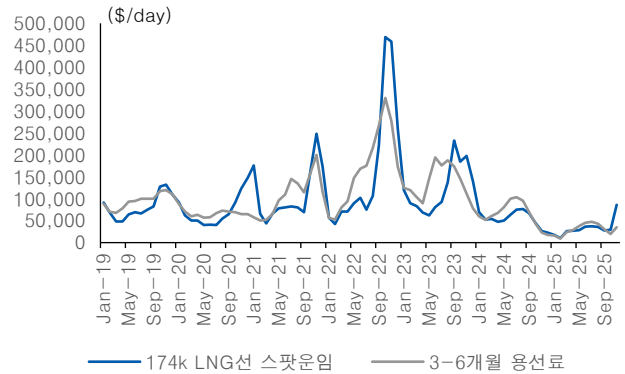
다만 이에 대해서 확인해야 할 부분은, 1) Spot이 아닌 3-6개월 용선료의 경우 아직 본격적으로 반등하지 않았다는 점과 2) 시계열을 확장하면 아직 과거 6년 평균 운임에 도달하지 못했다는 점이다. 글로벌 해상 LNG 교역량의 35-40%를 차지하는 LNGC Spot 및 단기 운임 시황의 회복 또한 향후 방향성에 따라 신조선가 반등 기여 여부가 결정될 것이다.

LNGC Spot 운임은 급변동, 그러나 단기 용선료는 관망 유지중이며



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

시계열을 확장하면 과거 6년 평균 운임에 도달하지 못한 상황

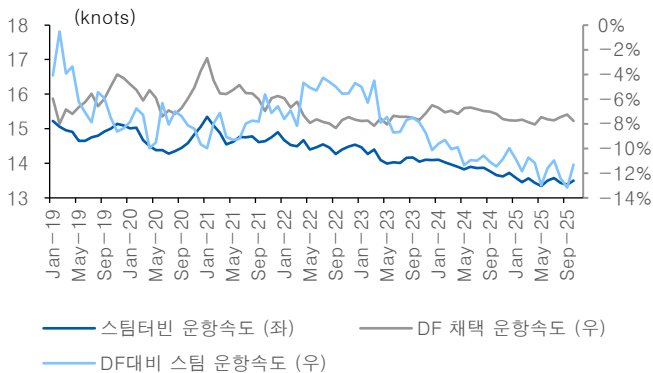


자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

스팀터빈 LNGC의 폐선 트렌드가 신조 시장에 영향을 줄까?

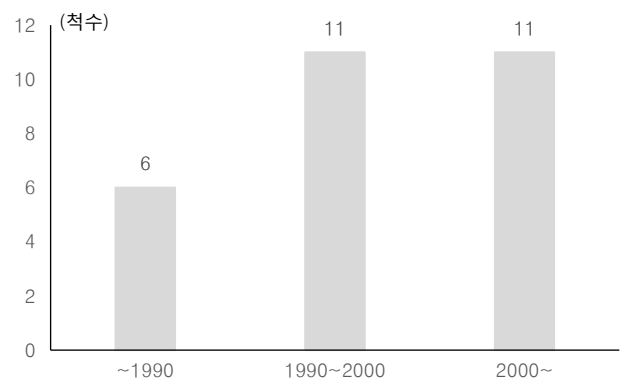
또다른 LNGC 신조 시장의 긍정적 요인으로는 구형 스팀터빈 LNGC의 폐선 트렌드이다. 실제로 최근 4년간 글로벌 LNGC 시장에서 폐선된 28척의 LNGC는 모두 스팀터빈을 채택했다. 이는 강화되는 환경 규제에 따른 스팀터빈 LNGC의 지속적인 운항속도 감소로 인한 경쟁력 약화에 기인한다고 판단하며, 향후 지속적인 스팀터빈 퇴출 트렌드를 예상한다.

DF 채택 신행 LNGC 대비 스팀터빈 LNGC의 운항속도는 지속 감소했고...



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

...이에 따라 최근 과거에 인도된 스팀터빈 LNGC 폐선이 진행중인 상황



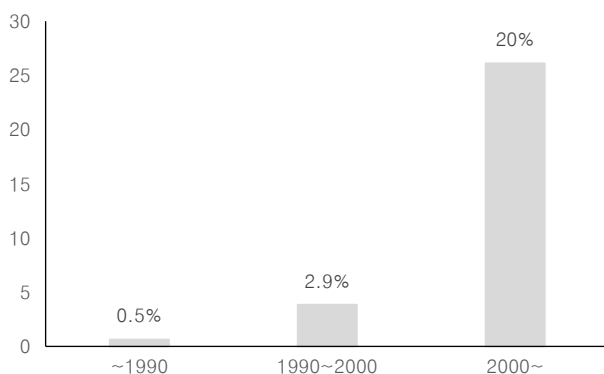
자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons, 주: X 축은 폐선된 선박의 인도 연도

막연하게 생각한다면 이 또한 LNGC 교체 발주 수요에 긍정적으로 작용한다고 볼 수 있겠으나, 폐선의 규모에 따른 영향, 혹은 이러한 트렌드가 이미 현존 수주잔고에 반영되어 있는지 여부에 대해서도 고려할 필요가 있다.

스팀터빈을 채택하는 LNGC는 글로벌 LNGC 선복의 23% 수준 (3,100만 cu.m.)이다. 즉 스팀터빈 LNGC의 폐선 및 교체 사이클은 2023-11M25 글로벌 LNGC 발주량에 준하는 교체 발주 수요로 이어질 수 있다.

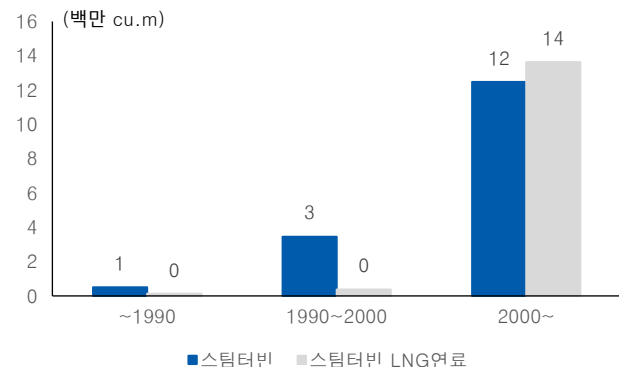
그러나, 스팀터빈 LNGC 내에서도 LNG를 연료로 채택하는 LNG-스팀터빈 선박은 아직 폐선이 일어나지 않고 있다. 현존 LNG-스팀터빈 LNGC는 1,400만 cu.m.이고, 이를 제외하면 잠재적 교체발주 수요는 글로벌 선복의 13%로 하락한다.

현존 스팀터빈 LNGC의 글로벌 선복내 비중과 인도연도에 따른 분류



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

2000년 이후 인도된 스팀터빈 LNGC의 절반 이상은 LNG-스팀터빈

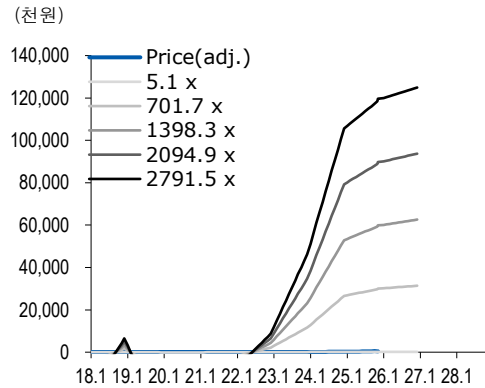


자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

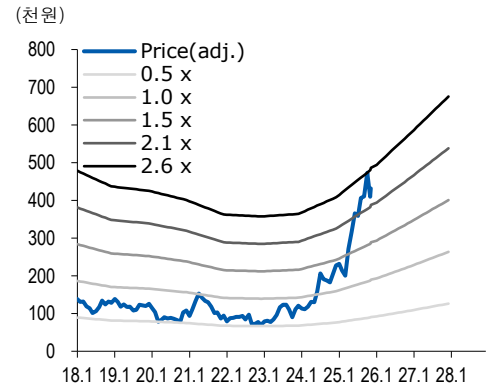
LNG-스팀터빈을 제외한 해당 잔여 물량에 대한 교체 발주 수요가 수주잔고에 얼마나 반영되어 있는지도 중요하다. 가장 먼저, 스팀터빈 LNGC들은 낮은 효율성으로 인해 프로젝트/장기용선 계약보다는 Spot 시장에 배치되어 있다. Clarksons에 따르면 현존 LNGC 수주잔고의 10% 정도가 Spot 시장에 배치될 것인데, 즉 5,200만 cu.m. 수주잔고 중 500만 cu.m. 가량이 Spot 향이다.

결국, 전체 (LNG-스팀 제외) 스팀터빈 LNGC 교체 발주 수요 1,700만 cu.m. 중 500만 cu.m.은 현존 수주잔고에 일부분 반영되어 있으며, 실질적으로 1,700만 cu.m.의 선복이 단기간에 모두 폐선될 수 없다는 전제 하에 (최근 4년 폐선량 360만 cu.m.) 스팀터빈 LNGC의 폐선 트렌드가 글로벌 LNGC 신조 시장에 줄 수 있는 영향은 다소 제한적이고, Spot 운임 반등에는 기여할 것이라 예상한다.

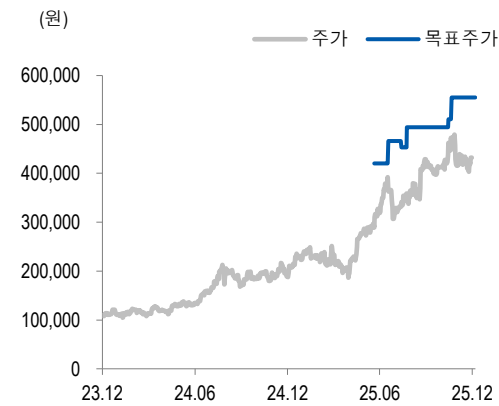
P/E band chart



P/B band chart



HD 한국조선해양 (009540) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2025-12-08	BUY	555,000	1년		
2025-10-28	BUY	555,000	1년		
2025-10-22	BUY	511,000	1년	-10.89	-7.44
2025-08-01	BUY	494,000	1년	-19.78	-11.23
2025-07-21	BUY	453,000	1년	-23.39	-20.75
2025-06-25	BUY	466,000	1년	-28.06	-21.46
2025-05-28	BUY	420,000	1년	-17.46	-6.67
2025-02-25	Not Rated	-	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

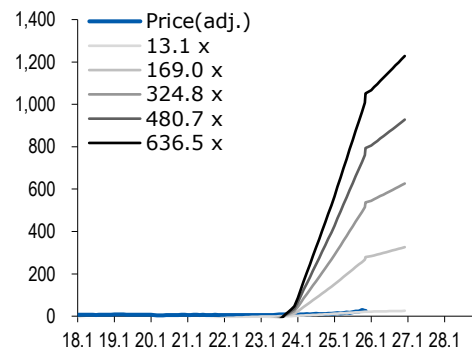
구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2025-12-08

※ 해외 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

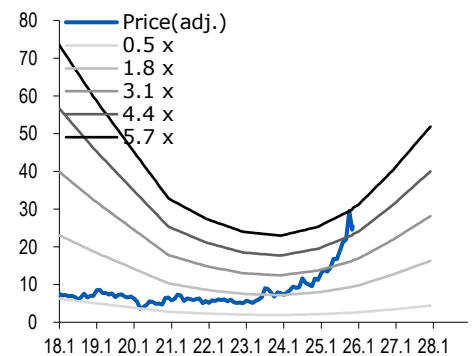
P/E band chart

(천원)

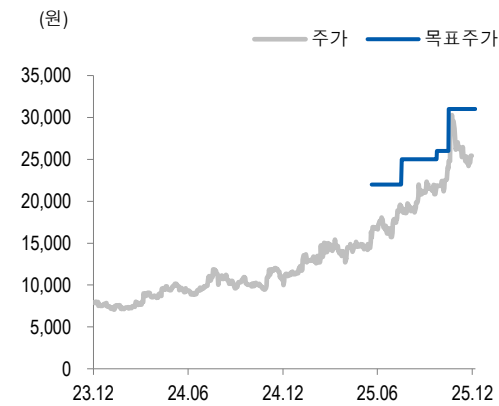


P/B band chart

(천원)



삼성중공업 (010140) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2025-12-08	BUY	31,000	1년		
2025-10-24	BUY	31,000	1년		
2025-10-01	BUY	26,000	1년	-13.15	-7.31
2025-07-25	BUY	25,000	1년	-18.32	-10.60
2025-05-28	BUY	22,000	1년	-20.95	-11.05

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

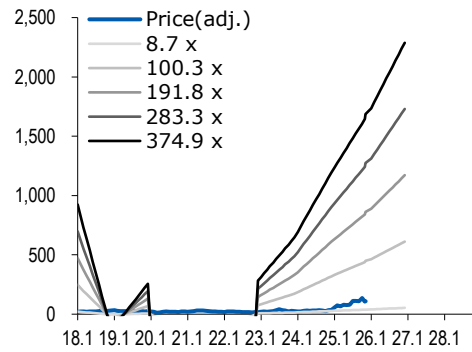
구분	투자 의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2025-12-08

※ 해외 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

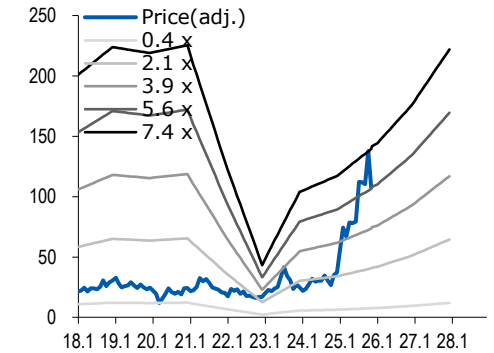
P/E band chart

(천원)



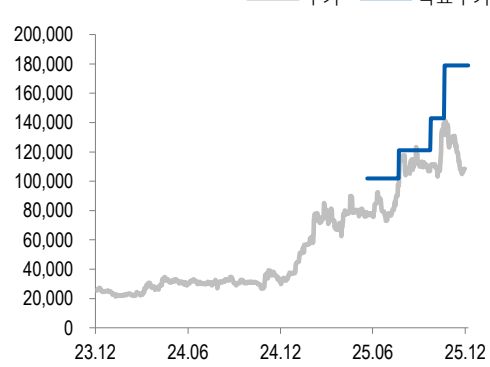
P/B band chart

(천원)



한화오션 (042660) 투자등급 및 목표주가 추이

(원)



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2025-12-08	BUY	179,000	1년		
2025-10-28	BUY	179,000	1년		
2025-10-01	BUY	143,000	1년	-17.63	-2.31
2025-07-30	BUY	121,000	1년	-7.73	1.82
2025-05-28	BUY	102,000	1년	-19.59	-4.31
2025-05-15	Not Rated	-	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

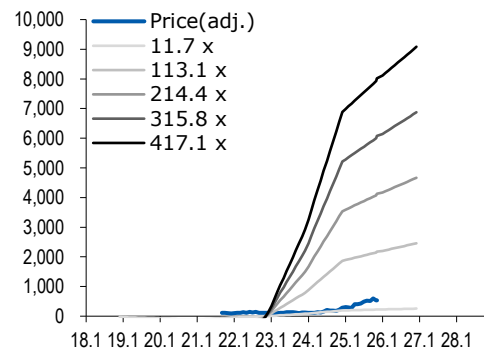
구분	투자 의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2025-12-08

※ 해외 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

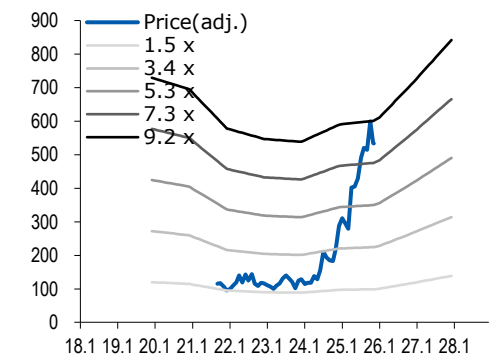
P/E band chart

(천원)

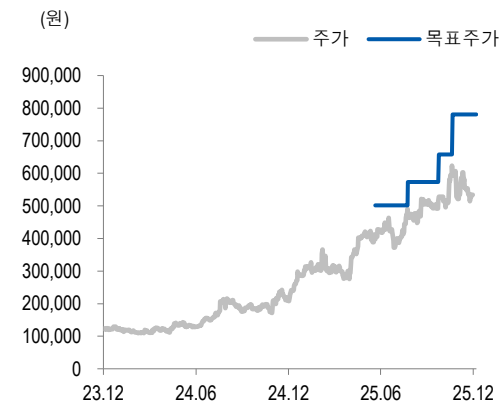


P/B band chart

(천원)



HD 현대중공업 (329180) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2025-12-08	BUY	781,000	1년		
2025-10-28	BUY	781,000	1년		
2025-10-01	BUY	658,000	1년	-17.80	-5.17
2025-08-01	BUY	573,000	1년	-14.36	-9.08
2025-05-28	BUY	502,000	1년	-16.02	-2.29

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2025-12-08

※ 해외 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

Appendix

- 이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 타인의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인함. (작성자: 김용민)
- 당사는 자료공표일 현재 동 종목 발행주식을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 자료공표일 현재 해당 기업과 관련하여 특별한 이해관계가 없습니다.
- 당사는 동 자료를 전문투자자 및 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 금융투자분석사와 배우자는 자료공표일 현재 대상법인의 주식관련 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 종목 투자등급 (Guide Line): 투자기간 12개월, 절대수익률 기준 투자등급 4단계(Strong Buy, Buy, Hold, Sell)로 구분한다
- Strong Buy: +30%이상 Buy: 15%이상, Hold: -15% 미만 ~ +15% 미만, Sell: -15%이하로 구분
- 업종 투자등급 Guide Line: 투자기간 12개월, 시가총액 대비 업종 비중 기준의 투자등급 3단계(Overweight, Neutral, Underweight)로 구분
- 2014년 2월21일부터 당사 투자등급이 기존 3단계 + 2단계에서 4단계로 변경

본 자료는 투자자의 투자를 권유할 목적으로 작성된 것이 아니라, 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 작성된 참고 자료입니다. 본 자료는 금융투자분석사가 신뢰할만 하다고 판단되는 자료와 정보에 의거하여 만들어진 것이지만, 당사와 금융투자분석사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수는 없습니다. 따라서, 본 자료를 참고한 투자자의 투자사결정은 전적으로 투자자 자신의 판단과 책임하에 이루어져야 하며, 당사는 본 자료의 내용에 의거하여 행해진 일체의 투자행위 결과에 대하여 어떠한 책임도 지지 않습니다. 또한, 본 자료는 당사 투자자에게만 제공되는 자료로 당사의 동의 없이 본 자료를 무단으로 복제 전송 인용 배포하는 행위는 법으로 금지되어 있습니다.