

HSD엔진(082740.KS)

매수(유지)

21년 연간 손실의 77%에 달하는 손실

분석의 기본 가정

- 하반기 이후 조선업계 공정차질에 따른 매출인식 지연 가능성은 배제
- 유가와 환율 하향 안정화 가정

대규모 영업적자 기록한 2분기 실적, 선가상승 이전 충당금 남김없이 털었다

HSD엔진의 2분기 매출액은 1,865억원으로 전년동기대비 9.6%, 전분기대비 4.8% 증가. 영업손실은 305억원으로 2021년 연간 영업손실 389억원의 77% 가량에 해당. 손실의 폭이 큰 이유는 2020년 4분기부터 2021년 상반기까지 수주한 물량에 대한 충당금을 대거 인식했기 때문. 선박의 가격은 2021년에 이미 본격적으로 상승하기 시작했으나, 2021년 상반기까지 엔진기업들이 수주한 것은 2020년까지의 선박 수주물량이 다수 섞여 있었음

상반기 1년치 매출 이상의 신규수주를 기록, 하반기 영업턴어라운드 가시권

동사는 상반기에만 9,500억원 가량의 선박엔진을 신규수주함. 이로 인해 상반기 말 수주잔고는 1조 8,223억원으로 2년치 물량을 넘어섬. 하반기 이후에도 조선업체들이 본격적으로 수주하고 있는 카타르 LNG 프로젝트 엔진 수주 등이 남아있어서 잠재적인 수주물량은 많이 남아있는 상황. 제품단가 상승, 고가제품 믹스 개선으로 하반기 이후 영업손익 턴어라운드 가시권

투자의견 매수, 목표주가 15,000원 유지, 기자재 업종 최선호주

HSD엔진에 대한 투자의견 매수와 목표주가 15,000원을 유지. 목표주가는 2022~23년 평균추정 순자산가치를 유상증자, 무상증자 주식수를 모두 합산한 총 주식수로 나누어 산정. 유/무상 신주 상장 이후 주가 조정 가능성 있음. 좋은 매수 기회가 될 것. 조선산업의 양적, 질적 턴어라운드의 수혜가 예상되는, 동사를 조선 기자재 업종 최선호주로 추천

운송/조선 담당 엄경아

T.02)2004-9585 / um.kyung-a@shinyoung.com

산업분석 RA 정은혜

T.02)2004-9892 / jeong.eun-hye@shinyoung.com

현재주가(8/12)

8,960원

목표주가(12M)

15,000원

Key Data

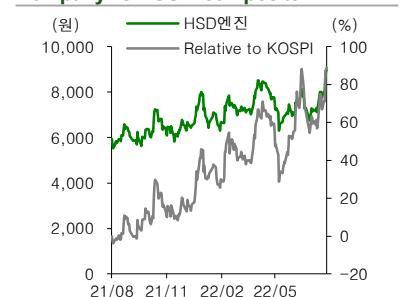
(기준일: 2022. 8. 10)

KOSPI(pt)	2527.94
KOSDAQ(pt)	831.63
액면가(원)	1,000
시가총액(억원)	4,186
발행주식수(천주)	71,544
평균거래량(3M, 주)	587,483
평균거래대금(3M, 백만원)	5,306
52주 최고/최저	8,960 / 5,523
52주 일간Beta	1.3
배당수익률(22F, %)	0.0
외국인지분율(%)	3.6
주요주주 지분율(%)	
인회정공 외 2인	33.2

Company Performance

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	29.4	16.7	36.5	40.5
KOSPI대비상대수익률	18.7	17.7	48.3	78.3

Company vs KOSPI composite



결산기(12월)	2020A	2021A	2022F	2023F	2024F
매출액(십억원)	830	599	796	903	935
영업이익(십억원)	20	-40	-16	70	88
세전손익(십억원)	9	-50	-22	62	79
지배순이익(십억원)	6	-40	-17	49	59
EPS(원)	144	-730	-272	690	830
증감율(%)	흑전	적전	적지	흑전	20.3
ROE(%)	3.2	-19.7	-8.9	24.0	22.8
PER(배)	45.8	na	na	13.0	10.8
PBR(배)	1.4	1.9	3.5	2.8	2.2
EV/EBITDA(배)	10.4	na	na	6.3	4.1

대규모 영업적자 기록한 2분기 실적

선가 상승 이전 엔진 수주물량 충당금 남김없이 털었다

2분기 대규모
영업손실 기록

HSD엔진의 2분기 매출액은 1,865억원으로 전년동기대비 9.6% 증가, 전분기대비 4.8% 증가했다. 영업손실은 305억원으로 2021년 연간 발생했던 영업손실 389억 원의 77% 가량의 손실을 기록했다.

2020년 4분기부터
2021년 상반기까지
수주물량에 대한
손실이 큰 이유

손실의 폭이 큰 이유는 2020년 4분기부터 2021년 상반기까지 수주한 물량에 대한 충당금을 대거 인식했기 때문이다. 선박의 가격은 2021년에 이미 본격적으로 상승하기 시작했으나, 2021년 상반기까지 엔진기업들이 수주한 것은 2020년까지의 선박 수주물량이 다수 섞여 있었다. 엔진 제품에 대한 단가 인상도 2021년 수주 선박에 대한 엔진 수주가 이루어질 때 본격화되었을 것으로 추정된다.

도표 1. HSD엔진 분기별적 추정

(단위: 억원)

	1Q21	2Q21	3Q21	4Q21	1Q22	2Q22	3Q22F	4Q22F	2021	2022F	2023F
신규수주	3,824	2,896	2,570	1,127	3,884	5,616	-	-	-	-	-
수주잔고	10,801	11,886	13,014	11,524	13,806	18,223	-	-	-	-	-
매출액	1,145	1,701	1,186	1,957	1,778	1,865	1,969	2,348	5,990	7,960	9,026
%oyoy	-46.9%	-26.3%	-40.6%	6.7%	55.3%	9.6%	66.0%	20.0%	-27.8%	32.9%	13.4%
%qoq	-37.6%	48.5%	-30.3%	65.0%	-9.1%	4.8%	5.6%	19.3%	-	-	-
영업이익	-69	-45	-208	-76	-26	-305	32	141	-398	-158	700
%oyoy	적전	적전	적전	적전	적지	적지	적지	흑전	적전	적전	흑전
%qoq	적전	적지	적지	적지	적지	적지	적지	흑전	-	-	-
%영업이익률	-6.1%	-2.6%	-17.5%	-3.9%	-1.4%	-16.4%	1.6%	6.0%	-6.6%	-2.0%	7.8%
지배순이익	-70	-30	-161	-136	-47	-310	29	154	-397	-174	493
%oyoy	적전	적전	적지	적전	적지	적지	적지	흑전	적전	적지	흑전
%qoq	적전	적지	적지	적지	적지	적지	적지	흑전	-	-	-
%순이익률	-6.1%	-1.7%	-13.6%	-7.0%	-2.6%	-16.6%	1.5%	6.5%	-6.6%	-2.2%	5.5%

자료: 회사, 신영증권 리서치센터

올해 상반기
이미 1년치 매출을 넘는
신규수주 완료

동사는 상반기에만 9,500억원 가량의 선박엔진을 신규수주했다. 이로 인해 상반기 말 수주잔고는 1조 8,223억원으로 2년치 물량을 넘어섰다. 하반기 이후에도 조선업체들이 본격적으로 수주하고 있는 카타르 LNG 프로젝트 엔진 수주 등이 남아있어서 잠재적인 수주물량은 많이 남아있는 상황이다. LNG 선박뿐만 아니라 일반 상선 발주물량 중 LNG 추진엔진을 선택하는 경우가 많아 엔진기업의 제품믹스도 급격하게 변할 것으로 예상된다.

최근 한국 조선소
시장점유율 확대 중

전세계 조선소 신규수주량을 월별로 그려보면, 지난 2021년 3월 한 달 동안 무려 758만CGT를 기록한 뒤 하향안정화 된 것을 확인할 수 있다. 하지만 글로벌 해운사 및 선주들이 이중연료 추진 선박 발주 선택이 많아지면서, 한국 조선소의 점유율이 높아지고 있다. 덕분에 글로벌 수주량이 줄었음에도 불구하고, 국내에서는 수주량 측면에서 그와 같은 부분을 체감하기 어렵다.

중국 조선소에서도
나타나는
이중연료 추진선박
확대움직임

엔진사 단가 상승
제품믹스 개선 영향
모두 받을 것

2021년에는 환경규제 강화를 앞두고 있음에도 불구하고 짠 선박을 마련하는 것이 더 급선무였던 선주들의 니즈로 중국 조선소의 시장 점유율이 높았다. 2022년에도 이와 같은 움직임이 더 강해지고 있어서 중국 조선소의 점유율이 하락했지만, 중국 야드 내에서도 이중연료 추진선박의 수주비중이 높아지고 있다. 척수 기준으로 2021년에 18.9%에 불과했던 중국의 이중연료 추진선박은 2022년 8월 중순까지 32.7%로 대폭 늘어났다.

이중연료 추진선박 엔진은 기존 전통추진엔진보다 3~5% 정도 영업마진이 높은 것으로 추정된다. HSD엔진의 영업마진은 단순히 제품단가 상승을 뛰어넘어 제품 믹스 변화로 인해 개선폭이 조선업체의 그것보다 높을 것으로 보인다.

도표 2. 한국 조선소 수주물량의 엔진 타입

(단위: 척수)

		2022년 8월 중순까지			2021년		
		전통 추진	대체연료 추진	총합계	전통 추진	대체연료 추진	총합계
선	탱커+제품+캐미칼	6	1	7	63	7	70
	벌커	-	-	-	-	-	-
	LNG+LNG관련	-	83	83	-	72	72
	LPG	1	1	2	11	46	57
	컨테이너	44	71	115	69	83	152
종	기타	2	4	6	18	39	57
	총합계	53 (24.9%)	160 (75.1%)	213	161 (39.5%)	247 (60.5%)	408

자료: 클락슨, 신영증권 리서치센터

주) Appendix에 상세 선종별 타입 별도 기재

도표 3. 중국 조선소 수주물량의 엔진 타입

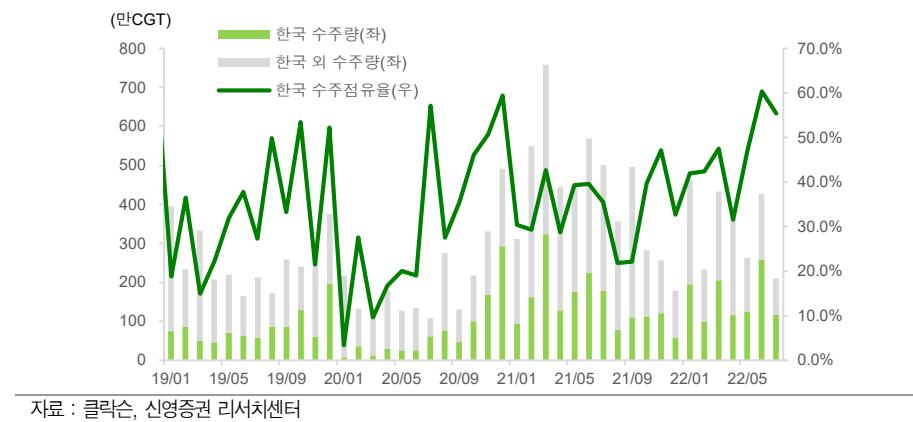
(단위: 척수)

		2022년 8월 중순까지			2021년		
		전통 추진	대체연료 추진	총합계	전통 추진	대체연료 추진	총합계
선	탱커+제품+캐미칼+셔틀	30	7	37	85	26	111
	벌커+오플레시+제너럴	131	8	139	380	38	418
	LNG+LNG관련	-	28	28	-	12	12
	LPG	3	11	14	9	11	20
	컨테이너	91	52	143	302	68	370
종	기타	45	40	85	178	68	246
	총합계	300 (67.3%)	146 (32.7%)	446	954 (81.1%)	223 (18.9%)	1,177

자료: 클락슨, 신영증권 리서치센터

주) Appendix에 상세 선종별 타입 별도 기재

도표 4. 한국 vs. 한국 외 국가 신규수주와 한국 수주점유율



조선산업 양적/질적 턴어라운드의 최대수혜주, 기자재 최선호주 유지

매수 의견과 목표주가 15,000원 유지

HSD엔진에 대한 투자의견 매수와 목표주가 15,000원을 유지한다. 목표주가는 2022~23년 평균추정 순자산가치를 유상증자, 무상증자 주식수를 모두 합산한 총 주식수로 나누어 산정했다.

유/무상 신주 상장 이후
주가 조정 가능성 있음
좋은 매수 기회가 될 것

HSD엔진의 유상증자 신주는 8월 25일에 상장될 예정이며, 무상증자 신주는 9월 1일에 상장될 예정이다. 유상신주의 주당 발행단가는 6,980원으로 현주가대비 낮은 수준이다. 단기적으로 영업손실 금액이 크고, 배정받은 주가가 유/무상증자 발표 이후 크게 조정받지 않아 단기 차익실현 유인은 있다고 추정한다. 동사는 조선업 업황 턴어라운드에 따른 실적개선을 목전에 두고 있다. 단기적으로 주가 조정이 있다면 비중을 늘리기에 가장 적당한 타이밍이라 판단한다.

조선기자재 업종
최선호주로 추천

특정 선박의 업황에 좌우되지 않고, 시장에 선박 수요가 많이이지면 자동적으로 엔진 수요도 많아진다. 환경규제 강화에 있어서 가장 중요한 기자재가 바로 선박 추진 엔진이다. 조선업계는 10년 가까운 구조조정 기간을 거치면서 몸집이 반으로 줄었는데, 기자재업체들의 구조조정은 그보다 심했다. 조선산업의 양적, 질적 턴어라운드의 수혜가 예상되는, 동사를 조선기자재 업종 최선호주로 추천한다.

도표 5. HSD엔진 목표주가 산정

구 분	가격/배수
기존주식수(천주)	46,721
유상증자 주식수(천주)	12,900
무상증자 주식수(천주)	11,923
총주식수(천주)	71,544
순자산가치(억원)	2,956
2022~23년 평균추정 BPS(억원)	4,132
목표배수(배)	4
주당 적정가치(원)	16,528
목표주가(원)	15,000

자료: 신영증권 리서치센터

Appendix

한국 조선소 수주물량의 엔진 타입

(단위: 척수)

		2022년 8월 중순까지			2021년		
		전통 추진	대체연료 추진	총합계	전통 추진	대체연료 추진	총합계
선 종	Chem & Oil	2	-	2	43	3	46
	Container	44	71	115	69	83	152
	Ethane/LPG	-	-	-	-	2	2
	FPSO	-	-	-	3	-	3
	LNG	-	83	83	-	68	68
	LNG Bunkering	-	-	-	-	4	4
	LPG	1	1	2	11	46	57
	Pass/Car F.	-	-	-	1	3	4
	PCC	-	2	2	7	-	-
	Products	4	1	5	-	4	4
	RoPax	1	-	1	-	11	11
	Ro-Ro	-	2	2	-	-	-
	Ro-Ro/Cnt	-	-	-	6	-	6
	Seis. Survey	-	-	-	1	-	1
	Tanker	-	-	-	20	-	-
	Training Ship	-	-	-	-	53	53
	Tug	1	-	1	-	1	1
총합계		53 (24.9%)	160 (75.1%)	213	161 (39.5%)	247 (60.5%)	408

자료: 클락슨, 신영증권 리서치센터

중국 조선소 수주물량의 엔진 타입 -1

(단위: 척수)

		2022년 8월 중순까지			2021년		
		전통 추진	대체연료 추진	전통 추진	대체연료 추진	전통 추진	대체연료 추진
선 종	Accom. Unit	-	2	2	-	4	4
	Aggregates	-	-	-	-	2	2
	Anti-Poll.	-	-	-	-	1	1
	Asp. & Bit.	-	-	-	3	3	6
	Bulk	91	6	97	328	37	365
	Bunkering Tanker	-	2	2	10	9	19
	Buoy/Light. T	1	-	1	2	-	2
	C,U & FP Lay	1	-	1	-	-	-
	Cement	-	-	-	-	10	10
	CFPU	1	-	1	-	-	-
	Chem & Oil	23	5	28	45	12	57
	Chip	-	-	-	10	-	10
	CO2 Carrier	-	-	-	-	2	2
	Container	91	52	143	302	68	370
	Crew Tender	-	-	-	1	-	1
	CS/BW Dredger	-	-	-	1	-	1
	Deck Cargo Carr.	2	-	2	20	-	20
	Ethane/LPG	-	6	6	-	-	-
	Ethy/LPG	-	5	5	-	-	-
	Fifi Tug	-	-	-	5	-	5
	FPSO	2	-	2	2	-	2
	FPU	-	-	-	1	-	1
	FSRU	-	-	-	1	-	1
	GCargo	10	2	12	30	1	31
	Hvy Dk Cargo	-	-	-	4	-	4
	Hvy L/Crane	3	-	3	5	-	5
	LNG	-	26	26	-	10	10
	LNG & Oil Bunker	-	-	-	-	1	1
	LNG Bunkering	-	2	2	-	1	1
	LPG	3	-	3	9	11	20
	MPP	-	-	-	12	3	15
	MPP/Hvy. Lift	6	2	8	22	4	26
	O. Salv. Tug	-	-	-	4	-	4
	Oceanograph.	-	-	-	1	-	1
	Oil Poll Ctrl	1	-	1	2	-	2
	Open Hatch	30	-	30	22	-	22
	Pass	9	12	21	7	4	11
	Pass/Car Cat	-	-	-	1	-	1
	Pass/Car F.	2	-	2	5	3	8
	Pass/Cat	1	-	1	3	1	4
	PCC	-	22	22	-	30	30
	Pilot Vessel	-	-	-	4	-	4
	Products	2	-	2	23	2	25
	Reefer	2	-	2	-	-	-
	Research	-	1	1	2	-	2
총합계		300 (67.3%)	146 (32.7%)	446	954 (81.1%)	223 (18.9%)	1177

자료: 클락스, 신영증권 리서치센터

중국 조선소 수주물량의 엔진 타입 -2

(단위: 척수)

	2022년 8월 중순까지			2021년		
	전통 추진	대체연료 추진	전통 추진	대체연료 추진	전통 추진	대체연료 추진
Rocket Launch Recove	-	-	-	1	-	1
Search & Rescue	-	-	-	2	-	2
Seis. Survey	-	-	-	1	-	1
Semi-Sub Hvy Lift	1	-	1	1	-	1
Shuttle	1	-	1	2	-	2
Tanker	4	-	4	5	3	8
TSH Dredger	-	1	1	2	-	2
Tug	13	-	13	50	1	51
Tug, Anchor Hoy	-	-	-	3	-	3
총합계	300 (67.3%)	146 (32.7%)	446	954 (81.1%)	223 (18.9%)	1177

자료: 클락슨, 신영증권 리서치센터

HSD엔진(082740.KS) 추정 재무제표

Income Statement

12월 결산(억원)	2020A	2021A	2022F	2023F	2024F
매출액	8,300	5,990	7,960	9,026	9,352
증가율(%)	23.1	-27.8	32.9	13.4	3.6
매출원가	7,767	6,091	7,778	7,979	8,149
원가율(%)	93.6	101.7	97.7	88.4	87.1
매출총이익	533	-101	183	1,047	1,203
매출총이익률(%)	6.4	-1.7	2.3	11.6	12.9
판매비와 관리비 등	333	296	341	347	324
판관비율(%)	4.0	4.9	4.3	3.8	3.5
영업이익	200	-398	-158	700	879
증가율(%)	흑전	적전	적지	흑전	25.6
영업이익률(%)	2.4	-6.6	-2.0	7.8	9.4
EBITDA	382	-221	-2	835	998
EBITDA마진(%)	4.6	-3.7	0.0	9.3	10.7
순금융손익	-173	-63	-50	-74	-78
이자손익	-138	-80	-77	-77	-73
외화관련손익	-56	63	52	3	-5
기타영업외손익	61	-43	-10	-9	-9
종속 및 관계 기업 관련 손익	-1	0	0	0	0
법인세 차감전 계속 사업이익	87	-504	-218	617	792
계속 사업 손익 법인세비용	27	-107	-44	123	198
세후 중단 사업 손익	0	0	0	0	0
당기 순이익	60	-397	-174	494	594
증가율(%)	흑전	적전	적지	흑전	20.2
순이익률(%)	0.7	-6.6	-2.2	5.5	6.4
지배주주지분 당기 순이익	60	-397	-174	494	594
증가율(%)	흑전	적전	적지	흑전	20.2
기타 포괄이익	-4	66	-12	3	3
총포괄이익	56	-331	-186	497	597

주) K-IFRS 회계기준 개정으로 기존의 기타영업수익/비용 항목은 제외됨

Balance Sheet

12월 결산(억원)	2020A	2021A	2022F	2023F	2024F
유동자산	2,766	3,449	3,662	4,567	5,386
현금 및 현금성자산	453	541	956	1,112	2,286
매출채권 및 기타채권	298	596	592	671	695
재고자산	1,555	1,794	1,592	2,256	1,870
비유동자산	4,467	4,508	4,352	4,217	4,099
유형자산	3,648	3,613	3,471	3,345	3,232
무형자산	45	38	23	14	9
투자자산	85	98	98	98	98
기타 금융업자산	0	0	0	0	0
자산총계	7,233	7,956	8,015	8,784	9,485
유동부채	4,976	4,311	4,502	4,774	4,878
단기차입금	1,279	1,279	1,279	1,279	1,279
매입채무 및 기타채무	1,149	1,240	1,302	1,367	1,436
유동성장기부채	0	84	84	84	84
비유동부채	316	1,554	1,704	1,704	1,704
사채	0	0	150	150	150
장기차입금	0	757	757	757	757
기타 금융업부채	0	0	0	0	0
부채 총계	5,292	5,865	6,206	6,479	6,582
지배주주지분	1,941	2,091	1,808	2,305	2,903
자본금	329	467	715	715	715
자본잉여금	1,746	2,090	1,746	1,746	1,746
기타포괄이익누계액	709	790	778	782	785
이익잉여금	-296	-708	-882	-388	206
비지배주주지분	0	0	0	0	0
자본총계	1,941	2,091	1,808	2,305	2,903
총차입금	2,153	2,371	2,521	2,521	2,521
순차입금	1,219	1,390	1,251	1,080	-111

Cashflow Statement

12월 결산(억원)	2020A	2021A	2022F	2023F	2024F
영업활동으로인한현금흐름	838	-458	337	165	1,192
당기 순이익	60	-397	-174	494	594
현금유출이 없는비용 및 수익	95	347	137	332	395
유형자산감가상각비	166	163	141	126	113
무형자산상각비	16	14	14	9	5
영업활동관련자산부채변동	804	-339	408	-461	475
매출채권의감소(증가)	461	-298	4	-79	-24
재고자산의감소(증가)	824	-527	202	-664	386
매입채무의증가(감소)	-345	202	62	65	68
투자활동으로인한현금흐름	38	-71	-3,919	14	13
투자자산의 감소(증가)	-15	-13	0	0	0
유형자산의 감소	1	0	0	0	0
CAPEX	-29	-92	0	0	0
단기금융자산의감소(증가)	18	40	-15	-16	-17
재무활동으로인한현금흐름	-633	615	-168	-223	-223
장기차입금의증가(감소)	0	841	0	0	0
사채의증가(감소)	0	0	150	0	0
자본의 증가(감소)	0	0	-95	0	0
기타현금흐름	-2	1	4,166	199	191
현금의 증가	242	88	415	156	1,174
기초현금	211	453	541	956	1,112
기말현금	453	541	956	1,112	2,286

Valuation Indicator

12월 결산(억원)	2020A	2021A	2022F	2023F	2024F
Per Share (원)					
EPS	144	-730	-272	690	830
BPS	4,608	3,500	2,528	3,223	4,057
DPS	0	0	0	0	0
Multiples (배)					
PER	45.8	na	na	13.0	10.8
PBR	1.4	1.9	3.5	2.8	2.2
EV/EBITDA	10.4	-23.9	-2,556.7	6.3	4.1
Financial Ratio					
12월 결산(억원)	2020A	2021A	2022F	2023F	2024F
성장성(%)					
EPS(지배순이익) 증가율	흑전	적전	적지	흑전	20.3%
EBITDA(발표기준) 증가율	-1293.8%	-157.9%	-99.1%	-41850.0%	19.5%
수익성(%)					
ROE(순이익 기준)	3.2%	-19.7%	-8.9%	24.0%	22.8%
ROE(지배순이익 기준)	3.2%	-19.7%	-8.9%	24.0%	22.8%
ROIC	4.7%	-11.8%	-3.8%	17.3%	21.3%
WACC	8.4%	8.2%	8.1%	8.1%	8.0%
안전성(%)					
부채비율	272.6%	280.5%	343.3%	281.0%	226.8%
순차입금비율	62.8%	66.5%	69.2%	46.9%	-3.8%
이자보상배율	1.4	-4.8	-2.0	8.7	10.9

Compliance Notice

■ 투자등급

- 종목** **매수** : 향후 12 개월 동안 추천일 종기대비 목표주가 10% 이상의 상승이 예상되는 경우
중립 : 향후 12 개월 동안 추천일 종기대비 ±10% 이내의 등락이 예상되는 경우
매도 : 향후 12 개월 동안 추천일 종기대비 목표주가 -10% 이하의 하락이 예상되는 경우
- 산업** **비증확대** : 향후 12 개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중 대비 높게 가져갈 것을 추천
증 립 : 향후 12 개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중과 같게 가져갈 것을 추천
비증축소 : 향후 12 개월 동안 분석대상 산업의 보유비중을 시장비중 대비 낮게 가져갈 것을 추천

- 본 자료는 당사 홈페이지에 게시된 자료로, 기관투자가 등 제 3 자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료 작성한 애널리스트는 발간일 현재 본인 및 배우자의 계좌로 동 주식을 보유하고 있지 않으며, 재산적 이해관계가 없습니다.
- 본 자료의 작성 담당자는 자료에 게재된 내용이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간접없이 작성되었음을 확인합니다.
- 본 자료는 과거의 자료를 기초로 한 투자참고 자료로서 향후 주가 움직임은 과거의 패턴과 다를 수 있습니다.
- 본 자료의 괴리를은 갑자 등 주가에 영향을 미치는 사건을 반영하여 계산하였습니다.

본 자료에 수록된 내용은 당 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로 얻어진 것이나 정확성을 보장할 수 없으므로 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

[당사의 투자의견 비율 고지]

		당사의 투자의견 비율				
		기준일(20220630)				
			매수 : 92.11%	중립 : 7.89%	매도 : 0.0%	

[당사와의 이해관계 고지]

종목명	LP(유동성공급자) ELW	시장조성자 주식선물	1%이상보유 주식옵션	계열사 관계여부	채무이행보증	자사주신탁 계약
HSD엔진	-	-	-	-	-	-

