



현대중공업 (009540)

1Q18 Review: 매출액 30,425억원, 영업이익 -1,238억원 달성

작성자: 정민경 T: 070-8614-6646 E-mail: jmk0414@sejongdata.com

▶ Product Portfolio

기준: 18.1Q / 단위: 억원, %

구 분	2018년 1분기			2017년 4분기			2017년 1분기			비 고
	매출액	영업이익	OPM	매출액	영업이익	OPM	매출액	영업이익	OPM	
조선	21,514	-1,167	-5.42	20,737	-3,666	-17.68	29,027	1,271	4.38	
해양	3,594	639	17.78	6,214	416	6.69	6,176	142	2.30	
플랜트	2,475	-228	-9.21	3,679	87	2.36	4,552	238	5.23	
엔진기계	1,027	-88	-8.57	1,731	356	20.57	1,658	419	25.27	
그린에너지	595	25	4.20	709	-78	-11.00	507	-61	-12.03	
기타	1,220	-419	-34.34	1,817	-537	-29.55	1,172	-594	-50.68	
합 계	30,425	-1,238	-4.07	34,887	-3,422	-9.81	43,092	1,415	3.28	

자료: 현대중공업 / 세종기업데이터

2018년 1분기
경영실적 발표
(공식 보도자료)

- 환율 하락 및 강재가 추가 인상에도 전분기비 영업손실 개선
- “업계 최고 수준의 재무건전성, R&D투자로 수주실적 개선 기대”
- 현대중공업지주, 1분기 매출 6조2,858억원, 영업이익 3,583억원 기록

현대중공업이 매출 감소로 인한 고정비 부담 증가와 원화 강세, 강재가 인상 등 악조건 속에서도 전분기대비 개선된 영업실적을 발표했다. 2018년 1분기 연결기준 매출 3조425억원, 영업손실 1,238억원을 기록했다. 이는 전분기(매출 3조4,887억원, 영업손실 3,422억원)대비 매출은 12.8% 감소한 반면 영업손실은 63.8% 개선된 수치이다.

1분기 매출은 사우디아라비아 제다사우스 프로젝트 등 대형 플랜트공사 완료로 인한 조업물량 감소와 엔진기계부문의 수주 부진 등으로 인해 전분기보다 12.8% 감소하였다. 영업이익은 2분기 연속 적자를 이어갔지만, 해양부문의 실적 개선과 조선부문의 적자폭 감소 등 요인으로 전분기보다 63.8% 개선되어 -1,238억원으로 줄어들었다. 해양부문은 노르웨이 아스타한스틴(Aasta Hansteen) 해상 가스생산설비의 성공적인 인도에 따른 체인지오더(C/O) 승인 등으로 639억원의 흑자를 기록했다. 조선부문은 원화 강세, 강재가 인상 등 어려운 경영환경 속에서도 수익성이 양호한 선종 수주가 이어지면서 적자폭을 전분기보다 2,500억원 가량 감소하였다. 또, 플랜트부문과 엔진기계부문도 공사설치비 증가와 수주 감소에 따른 고정비 부담 증가 등으로 각각 적자를 기록하였다.

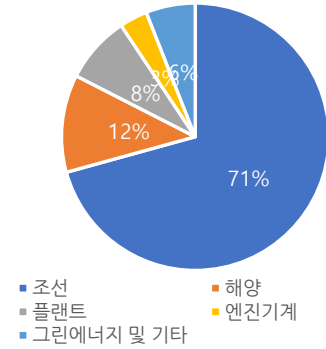
현대중공업 관계자는 “원자재가 상승, 일감 부족 등 올 한 해 대내외적으로 어려운 경영환경에 직면해 있다”며 “하지만, IMO환경규제로 인해 신조 발주 문의가 늘고, 선가도 지속적으로 오르고 있어 수익성이 개선된 신규 수주를 통해 어려움을 헤쳐 나갈 것”이라고 밝혔다. 또한 “지속적이고 선제적인 경영개선 계획 실행(자구계획 이행률 135%)으로 업계 최고 수준의 재무건전성을 확보하고 지속적인 R&D투자에 나서고 있어 업황 회복에 따른 수주 실적 개선이 기대된다”고 밝혔다.

▶ Finance Summary(분기별)

단위: 억원, %

▶ 부문별 매출비중

구분	16.4Q	17.1Q	17.2Q	17.3Q	17.4Q	18.1Q	18.2QF
매출액	103,427	48,078	46,292	38,044	22,275	30,425	31,386
QoQ	17.01	-53.51	-3.71	-17.82	-41.45	36.59	3.16
YoY	-7.15	-53.20	-53.06	-56.96	-78.46	-36.72	-32.20
영업이익	4,377	1,635	1,518	935	-3,940	-1,238	-766
OPM	4.23	3.40	3.28	2.46	-17.69	-4.07	-2.44
QoQ	36.02	-62.65	-7.16	-38.40	적전	적지	적지
YoY	흑전	-49.74	-72.76	-70.95	적전	적전	적전



자료: 세종기업데이터, 참고: 시장컨센서스

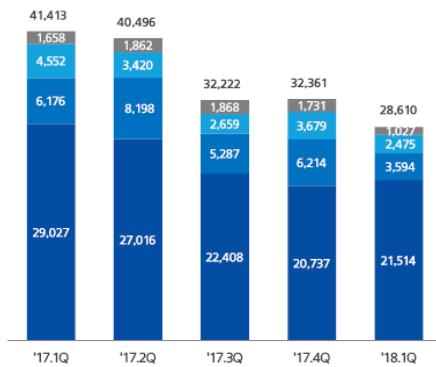
기준: 18.1Q

▶ 주요 사업부문별 연결기준 매출 분석

주요 사업부문별 연결기준 매출 추이

단위: 억 원

■ 조선 ■ 해양 ■ 플랜트 ■ 엔진기계



주요실적 증감사유 (전분기 대비)

조선 (+3.7%)	2016년 수주 부진에 따른 현대중공업 매출 감소 추이는 지속되었으나, 현대중공업 건설 물량 증가 및 비나신 조선소 태풍피해 복구에 따른 건조 물량 증가로 매출 상승
해양 (-42.2%)	NASR2 주요공정 마무리로 단계에 따른 매출 반영률 감소 및 2017년 다수 프로젝트 인도에 따른 잔고부채로 매출 감소
플랜트 (-32.7%)	Jeddah South 및 Shuqaiq 등 대형 공사 주요 공정 완료로 매출 감소
엔진기계 (-40.7%)	2016년 4분기 수주 부진에 따른 박용엔진 물량 감소 및 엔진발전 대형 기자재 납품 완료에 따른 물량 감소로 매출 감소

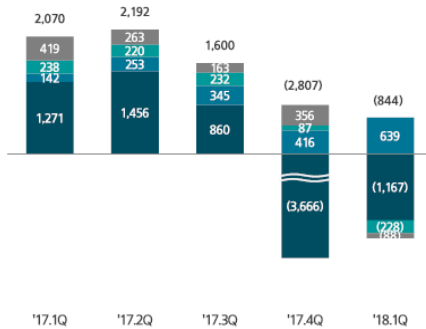
자료: 현대중공업 / 세종기업데이터

▶ 주요 사업부문별 연결기준 영업이익 분석

주요 사업부문별 연결기준 영업이익 추이

단위: 억 원

■ 조선 ■ 해양 ■ 플랜트 ■ 엔진기계



주요실적 증감사유 (전분기 대비)

조선 (적자축소)	원화 강세 지속에 따른 1분기 신규 수주물량 공사손실충당금 약 1,616억원 설정으로 영업손실이 발생하였으나 개선된 수익성의 선박 수주로 적자 규모 축소
해양 (+53.6%)	Aasta Hansteen(Topside & Hull) C/O 달성 348억원 및 L/D 환입 540억원 등에 따른 손익개선효과로 영업이익 증가
플랜트 (적자전환)	Shuqaiq 및 Jazan 프로젝트 현장설치비 등 공사비용 증가에 따라 적자 전환
엔진기계 (적자전환)	전분기 취소 공사 중재협의로 인한 일회성 이익 발생에 따른 기자재과 및 2016년 수주 부진에 따른 매출감소로 고정비 부담이 증가하여 적자전환

주1: 공통비 배부 전 기준

자료: 현대중공업 / 세종기업데이터

▶ 주요 연결대상 회사별 별도기준 경영실적 분석

단위: 억 원

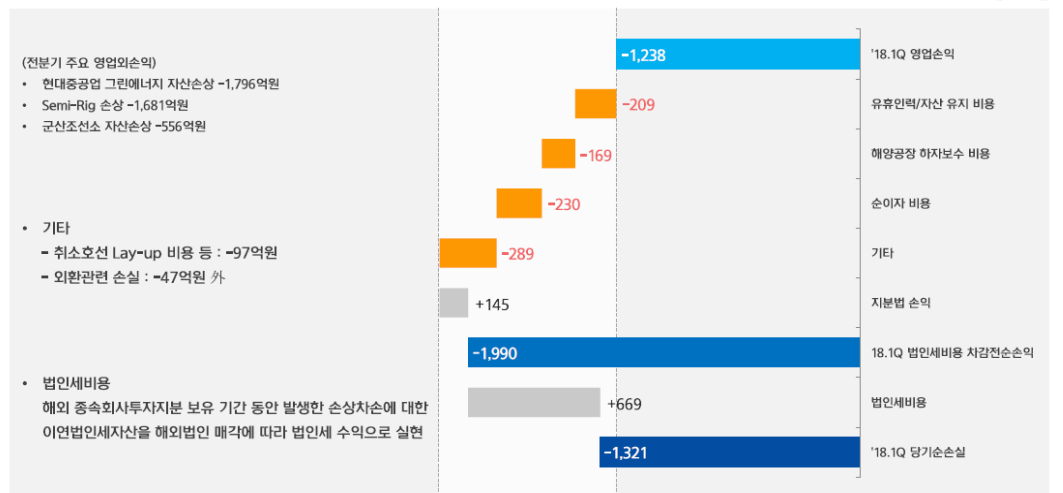
구 분	2018년 1분기 실적						주요실적 증감사유(전분기 대비)	
	매 출			영업이익			매 출	영업이익
현대중공업	28,092	23,782	18,370	629	-1,591	-781	▼ 조선, 해양플랜트, 엔진 등 전 사업부 물량 감소에 따른 매출 감소 ▲ 엔진사업부가 적자 전환하였으나, 조선사업부 손실규모 축소 및 해양사업부 영업이익의 증가로 영업손실 규모 축소	
	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q	▲ 당분기 K/L 척수(6척~7척) 및 인도 척수(4척~8척) 증가와 조립물량증가로 매출 증가 ▲ 전분기 대비 신규수주금액 증가에도 불구하고 수익성이 개선된 선박 중심의 수주로 공사손실충당금 설정액이 감소하여 영업손실 축소	
현대삼호중공업	7,343	5,786	6,365	430	-1,257	-475	▲ 인도 척수(7척~14척) 증가 및 비나신 조선소 태풍피해 복구 마무리에 따른 조립 물량 증가로 매출 증가 ▲ 매출 증가에 따른 고정비 부담 완화 및 1분기 인도원료 LPG선 후행 도장작업 관련 비용 절감에 따른 수익성 개선으로 흑자전환	
	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q	▲ 태풍피해 복구 마무리 및 2017년 상반기 수주물량 본격 인식에 따른 건조 물량 증가로 매출 증가 ▲ 매출 증가에 따른 고정비 부담 완화 및 전분기 태풍피해에 따른 지연배상금(약 25억원) 반영에 따른 기저효과 등으로 영업이익 증가	
현대미포조선	7,472	4,895	5,389	383	-346	179	▲ 매출 증가에 따른 고정비 부담 완화 및 전분기 태풍피해에 따른 지연배상금(약 25억원) 반영에 따른 기저효과 등으로 영업이익 증가	
	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q		
현대비나신	957	682	1,023	92	11	55	▲ 매출 증가에 따른 고정비 부담 완화 및 전분기 태풍피해에 따른 지연배상금(약 25억원) 반영에 따른 기저효과 등으로 영업이익 증가	
	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q	'17.1Q	'17.4Q	'18.1Q		

자료: 현대중공업 / 세종기업데이터

▶ 연결기준 영업외손익 및 당기순이익

- 당분기 연결기준 영업외손실은 752억원으로 전분기 영업외손실 3,925억원 대비 80.8% 감소함
- 당분기 연결기준 당기순손실은 법인세 비용차감 효과로 1,321억원을 기록하며 전분기 5,723억원 대비 76.9% 감소함

'18년 1분기 영업외손익 및 당기순이익



자료: 현대중공업 / 세종기업데이터

▶ Q&A

Q) 사우디에 합자 조선폰을 건설할 예정이고 건설사 입찰이 진행되는 것으로 알고 있는데 진행 상황과 1차적으로 준공되었을 때 조선폰의 CAPA는 어떻게 되는지 설명 부탁드립니다.

A) 자세한 현황을 갖고 있지 않아서 추후 파악 후에 별도로 말씀드리도록 하겠다.

Q) 조선 쪽 수익성이 개선되면서 총당금에도 불구하고 실적이 잘 나왔다고 설명했는데, 일시적인 믹스 개선인지 아니면 수익성이 진짜로 개선된 것인지 궁금하다.

A) '18년 1분기는 전분기 대비 환율도 추가 하락하고 강제가 상승에도 불구하고 수주 금액 대비 공사 손실 설정액이 약 5.5% 감소하였다. 다양한 선종 중 수익성이 좋은 선종 중심으로 믹스가 개선된 것으로 판단한다. 2018년에도 주력 선종에 있는 선가가 평균 7% 정도 인상될 것으로 기대하고 있어서 대외적인 환율과 강제에 따른 영향을 상쇄시킬 수 있지 않을까 판단한다.

신규 수주한 선박들의 경우 LNG, LPG 선박 비중이 증가했다. 선종 믹스에 따라 신규 수주 물량의 수익성이 개선되었다고 보면 된다. 수주 잔고 물량도 1분기에는 환입된 부분이 상당히 있었다. 기존 수주 잔고 물량에 대해서도 환입이 발생했다. 기존 수주 잔고에서는 영업이익 플러스가 나왔고 환입액은 500억원 수준이었다.

Q) 실적 발표 직전에 현대중공업 컨테이너선 수주 공시가 있었는데, 선가가 올라서 계약 체결이 된 것인지 설명 부탁드립니다.

A) 컨테이너선도 선가는 올라가는 추세로 봐도 된다. 현재 조선소들의 물량이 채워져가고 있고 현대상선의 대형 물량이 기다리고 있는 상황이라 컨테이너 분야에서도 추가적으로 선가를 올릴 수 있는 여지는 있다. 긍정적인 상황이라 말씀드리겠다.

Q) 현대중공업의 수주는 앞으로 증가할 것 같지만, 마진에 대한 우려가 투자자들 사이에 많다. 후판 가격도 올라가고 환율도 지금 하락하는 추세이기 때문에 선가가 지속적으로 올라가면 마진이 좋아지겠지만, 선가가 언제쯤 본격적으로 오를 것으로 보는지 궁금하다. 수주 마진은 올해 말이나 내년에는 미드 싱글까지 가능한지 설명 부탁드립니다.

A) 선가는 어차피 기본적으로 수급의 영향을 받을 수 밖에 없다. 국내 대형 조선소의 경우 금년 연초에 수주가 상대적으로 많다는 통계를 확인할 수 있다. 급한 물량들은 다 찼다고 유추할 수 있다. 수요 측면에서는 대형 물량이 많이 나와야 하는데, 지금은 대형 컨테이너, LNG 프로젝트 등이 많은 상황이다. 이러한 수급 관계에서는 우리로서 2018년 하반기가 지나면서 실질적으로 선가가 더 오를 수 있는 잠재력이 있다고 기대하고 있다. 전반적으로 올라가는 추세이고, 2018년 하반기에는 지금보다 충분히 환경이 개선될 것으로 기대한다.

Q) 조선과 해양을 나누어서 매출 잔고에 대해 업데이트 부탁드립니다. 지금의 수주 잔고를 연말에 받게 되면 2018년 하반기나 2019년 언제쯤부터 물량이 없어서 매출 절벽이 나올지, 또한 고정비를 어떻게 부담하려고 하는지 알고 싶다.

A) 현대중공업 조선 기준으로 74.8억불, 해양은 7억 7천만불, 플랜트는 13억불, 엔진기계는 14억불 수준이다. 해양물량은 2018년 8월경 되면 나스르 공사가 완료됨과 동시에 끝이 난다. 물량 절벽은 우리가 지금 추진하는 입찰 공사를 성공하게 되면 12개월에서 15개월 정도 설계기간을 가지고 이후 제작에 도입하는 시점은 '19년 여름이나 가을 경이 될 것이다. 12개월에 15개월 정도는 물량 절벽을 회피하기 쉽지 않은 상황이다. 우리는 해양에서 조선 사업부문의 상선 물량을 갖고 와서 소화할 계획이다.

Q) 현대중공업 시가평가액이 영업외단에 반영되었는데 앞으로도 매 분기 이렇게 되는 것인지 아니면 예전에도 영업외단에 반영하였는지 궁금하다.

A) 현대미포조선 별도를 살펴보면 영업외수익과 자본잉여금에 현대중공업 지분평가 이익이 반영되어 있다. 2017년 연말부터 회계 처리 기준을 영업외손익에 직접 반영하는 방법에서 기존에 인식했던 시가평가 부분을 포괄손익에서 제외하고 영업손익에 직접 반영하는 방법으로 회계기준을 변경하였다. 앞으로도 지분평가 차익이 발생하면 이와 같은 방식으로 계상할 것이다.

▶ Q&A

Q) 선가 인상이란 표현이 자주 나오는데, 회사측에서 말하는 선가 인상은 일반 상선을 기준으로 우리가 클락슨에서 보고 있는 선가의 액면 금액이 오르는 것을 의미하는 것이 맞는가? 확인 부탁한다. 또한 LNG 발주가 많이 나오는데, 건조되고 선주가 옵션을 행사해서 인도할 때는 장착비가 반영되면서 실질적인 ASP가 오르는 것으로 알고 있는데 가격이 인도 시점에 오르는 것이 맞는가? 맞다면 실제로 수주 단계에서 보는 선가의 레벨과 인도할 때 인식하는 선가의 차이로 인한 수익성 개선이 얼마나 되는 것인지, 아니면 변화가 없는 것인지 설명 부탁한다.

A) 선가가 올랐고, 오르고 있다는 해석은 우리가 영업하는 실질 선가를 기준으로 말하는 것이다. 클락슨의 인덱스도 참고자료는 된다. 중계회사이니 자체적으로 선가를 수집하여 인덱스를 내고 있는데, 그것도 현재는 오르는 추세이다. 우리는 영업에서 실질적으로 오르고 있다는 것을 말씀드린 것이다. 선박의 경우 계약시와 건조과정에서 사양 변경으로 인해 발생하는 선가의 차이는 거의 크지 않다고 이해하면 된다. 사양의 옵션이 발효되어서 수익성에 큰 변화가 있는 것은 아니다.

Q) 이번에도 그렇고, 지난번에도 그렇고 일회성 비용이 많아서, 수익성 전망이 어렵다. 2017년 4분기에 예정원가율을 변경해서 손실을 인식했고, 이번에 또 일회성 총당금이 잡혔는데 비용 요소가 개선된 것이 없기 때문에 결국에는 과거에 예정원가를 보수적으로 잡았다가 실제로 시행 원가가 잘 나오니까 이익이 잘 나는 구조인가? 결론적으로 2018년 1분기에도 이렇게 손실을 인식한 것은 2,3,4분기에 손실폭이 급격히 줄어들고, 연간으로 발생한 손실을 앞당겨서 인식했다고 이해해도 되는가? 그렇다면 2018년 4분기에는 예상보다 손실이 줄어든다고 판단하면 되는가?

A) 우리가 예정원가를 초기에 보수적으로 잡았다가 예정원가를 줄여서 손익이 개선되는 것은 아니고, 이번 2018년 1분기에 조선이 좋아졌던 이유는 수주한 선종의 구성이 LPG나 LNG 등 VLCC보다 상대적으로 수익성이 좋은 선박들을 수주하였기 때문이다. 거기서 쌓이는 총당금 규모가 작았다. 2018년 2분기 이후에 예정원가를 조정해서 손익이 좋아지거나 하는 것은 없다.

Q) 영업외비용에 유휴비용과 자산 유지비용이 들어가 있던데, 해양 등에서 유휴인력이 발생하게 되면 그 비용은 영업외단으로 배분되어 내려가는 것인가?

A) 현재로는 영업외비용으로 처리하고 있다. 아직 확정된 것은 아니다. 회계기관과 질의 중에 있다. 변동될 수 있다. 확정되면 다시 알려드리겠습니다.

Q) 수주 공시한 초대형 컨테이너선의 사이즈는 대략 얼마나 되는가? 사이즈에 따라 국제선 가격이 다른데, 선가가 올랐다고 했지만 그래도 많이 오른 것 같진 않아서 참고할 수 있게 사이즈에 대해 설명 바란다.

A) 선주 쪽에서 최대한 비밀 보장을 요청해서 사이즈를 이 자리에서 확인드리긴 어렵다. 컨테이너선사들은 사이즈에 있어서 서로 경쟁하는 관계이므로 조심스럽다. 머스크의 가장 큰 사이즈도 2만 TEU가 넘는데, 공식적으로는 18,000 TEU라고 이야기 하고 있다. 중요한 영업 정보라 현재 말씀드리기는 어렵다.

Q) 1분기 조선 실적에 후판 가격 인상분이 반영된 것인가? 포스코나 현대제철은 후판 가격을 올린다고 하는데, 후판 가격이 올라가면 아무래도 마진에 압력이 있을 거라고 바라보는 것이 맞는가?

A) 2018년 1분기 결산하면서 9% 인상분을 반영하였다. 2019년 이후에도 5% 인상할 것을 감안해서 나온 숫자이다.

Q) 조선족 1분기 실적이 개선된 이유가 LNG, LPG 비중이 올라가면서 총당금 설정 규모가 감소했다고 했는데, 이 의미가 LNG나 LPG도 총당금을 쌓아야 하는데 그 규모가 상대적으로 VLCC보다 적은 것인지 아니면 LPG와 LNG는 총당금을 쌓을 필요가 없어서 전체 총당금 규모가 줄어들었다고 이해해야 하는가?

A) 공사 손실 총당금이 2017년 4분기보다 줄었다는 것은 1분기에 수주한 선박이 LNG, LPG만 있는게 아니고 4분기보다는 선가에 유리하게 선종 믹스가 구성되면서 총당금 규모가 작년 대비 축소되었다는 것을 의미한다. LNG, LPG에 대해서도 총당금을 일부 쌓은 것도 있지만 대부분은 다른 선종에서 더 쌓는 편이다. 2017년 4분기 대비 총당금 규모는 축소되었다고 말할 수 있다.

▶ Q&A

Q) VLCC 기준으로 선가가 어느 정도 되면 우리 원가 구조에서 이익이 날 수 있는 구간으로 가는 것인가?

A) 구체적으로 말하긴 어렵다. 간접적으로 2018년 1분기에 VLCC 10척을 수주한 조선소도 있는데, 조선소 물량이 거의 없다고 본다. 앞으로 VLCC를 할 수 있는 조선소 제한된다. 그런 측면에서 선가를 올릴 수 있는 여지가 상대적으로 더 많다고 이해하면 된다.

Q) 잔고가 많이 채워져 있어야 선가를 올릴 수 있는데, 클락슨 데이터가 정확하지도 않고 현대중공업에서 알려주시는 잔고도 LOI나 옵션 등은 뺀 것인데, 현재 영업 상황이 어떠한지 구체적으로 설명해주길 바란다.

A) 선대 현황도 민감한 정보다. 통상적으로 조선의 경우 2년치 물량은 확보되었다. 그 다음 물량을 영업하고 있다고만 말씀드리겠다.

Q) 예전에 LNG선 12척 발주에 대한 언론 보도가 있었는데, 실제로 진척이 있는 것인지 아니면 루머일 뿐인지 궁금하다. 또한 현대상선 컨테이너는 7월로 알고 있는데 데드라인이 그 날짜가 맞는 것인지, 빅3 업체 중 몇 개가 나누어서 가져가는 것인지 설명 부탁드립니다.

A) LNG 선은 특정 프로젝트뿐만 아니라 추진하고 있는 프로젝트는 많다. 머지않아 계약으로 연결될 가능성이 높다고 기대해도 된다. 현대상선 건은 현재 입찰이 진행 중이다.

※ 현대미포조선

Q) 미포조선의 영업이익 개선 배경을 자재비 절감이라 했는데, 1분기에 특수한 상황이 있었던 것인지 2분기 이후에도 지속 가능한 구조적인 원가절감인 것인지 궁금하다. 구조적이라면 현재 수주잔고의 구성을 봤을 때 2018년 1분기 수준의 영업이익률이 연간으로 지속될 수 있는 것인가?

A) 1분기 수익성이 개선된 것에는 자재 절감 영향이 많았다. '16년부터 원가 절감 활동을 강도 높게 추진 중인데, 작년의 활동 결과가 '18년부터 나타났다고 보면 된다. 구조적으로 보는 것이 맞다. 다만, 2분기 이후 우리의 원가 절감에 따른 수익성 개선도 있지만 강재가격 인상이나 환율 영향으로 일부 상쇄되는 부분도 있다. 비용 절감 효과를 그렇게 많이 기대하진 않는다. 추가적인 개선을 통해 수익성을 올리겠다.

Q) IR 자료를 보면 클락슨 기준으로 MR PC는 2017년 대비 2018년 발주량이 30% 감소했다고 쓰여있다. 미포는 4월까지 넘어오면서 전체적인 발주 트렌드에 있어서 PC 탱커에서 슬로우한 느낌이다. 실제로 회사에서 느끼기에 MR 탱커의 수요가 2017년 대비 주춤하는 모습인가? 아니면 선가 인상과 관련해서 선주들과 줄다리기를 하는 과정에서 수요가 수주로 연결되지 않는 것인가? 외부에서는 MR 탱커를 어떻게 보아야 하는가?

A) MR 탱커는 미포의 주력 선종이며 후자의 말씀이 맞다. 미포는 MR 탱커 시장에서 시장 지배력이 상대적으로 있다 보니 선가 인상을 위해 현재까지 그러한 방향으로 노력을 많이 했다. 그러다 보니 수주 금액이나 척수 측면에서 시간이 더 걸렸다. 우리의 노력들이 이제 가시화되고 있다고 본다. MR은 시장의 척수가 많고 대체 수요만 보아도 잠재력이 있다. MR 기준으로 미포에서 목표했던 수량은 채워넣을 수 있다고 생각한다. MR 외에 컨테이너도 다각화해서 MR의 집중도를 분산시키는 노력도 동시에 하고 있다.

Q) 중소형 LPG 선박은 최근 2~3년 동안 오더가 없었는데 수급 상황을 보면 2018년부터는 발주가 나올 것 같다. 중소형 LPG쪽 상황은 어떤지 업데이트 부탁드립니다.

A) 2017년부터 발주가 줄긴 했다. 2016년에 발주된 선박이 많아서 그 물량을 소화되는 분위기이다. 용선 시장이 개선되어야 하는 숙제가 있다. 2017년부터 수주가 줄었기 때문에 2018년 상반기에는 대부분 인도될 것으로 보인다. 2018년 하반기에는 선주들이 움직이지 않을까 기대하고 있다.

Compliance Notice

- 저자는 직접 해당 글을 작성하였으며, 저자의 고유한 의견을 토대로 작성되었습니다. 해당 글은 저자가 습득한 사실에 바탕하여 작성하였으나 제시 또는 인용된 경량수치는 실제의 사실과 일치하지 않을 수 있으며, 정확성에 대해서는 보증할 수 없습니다. 또한 언급된 회사와 일체의 비즈니스 관계가 없으며, 언급된 주식에 대한 투자행위 및 결과는 투자자 본인에 귀속됩니다.
- 본 자료는 당사의 제작물로서 모든 저작권은 당사에게 있습니다. 당사의 동의없이 어떠한 경우에도 어떠한 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형, 대여할 수 없습니다.