

KOSDAQ | 운송

# 레드캡투어 (038390)

## B2B 장기렌터카 사업 중심으로 수익성 높은 기업

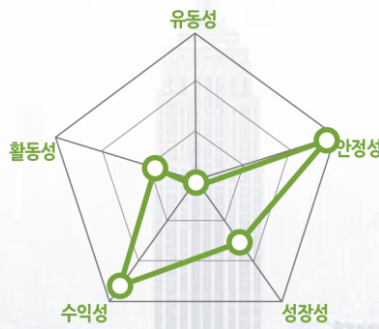
### 체크포인트

- 레드캡투어는 B2B 중심의 렌터카 업체. 사업부문은 렌터카 사업(88.7%, 2023년 3분기 누적 매출액 기준)과 여행 사업(11.3%)로 구분
- 동사의 투자포인트는 1) 경쟁사 대비 높은 수익성과 2) 적극적인 주주환원 정책에 따른 배당 기대
- 레드캡투어의 2023년 매출액 3,297억원(+25.8%YoY), 영업이익 373억원(+2.6%YoY), 영업이익률 11.3%(-2.6%pYoY)로 추정. 2023년 예상 EV/EBITDA는 2.9배로 밸류에이션 하단에 근접
- 리스크 요인은 1) 매출 성장을 둔화 우려와 2) 적은 유통주식 수

### 주가 및 주요이벤트

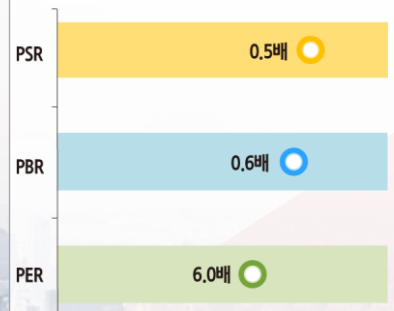


### 재무지표



주: 2022년 기준, Fnguide WICS 분류 상 산업재산업 내 등급화

### 밸류에이션 지표



주: PSR, PER은 2022년 기준, PBR은 2Q23기준 Trailing, Fnguide WICS 분류 상 산업재산업 내 순위 비교, 우측으로 갈수록 저평가

Analyst 김태현 thkim@kirs.or.kr  
RA 서지원 jiwon.seo@kirs.or.kr

## 레드캡투어는 B2B 중심의 장기 렌터카 업체

레드캡투어는 렌터카사업과 여행사업을 주요 사업으로 영위하고 있는 기업. 2023년 3분기 누적 매출액 기준으로 렌터카사업, 여행사업 부문 비중은 각각 88.7%, 11.3% 차지. 렌터카 업계 내 동사의 시장 점유율은 2.1%(보유 렌터카 대수 기준, 2023년 9월말 기준)

## 투자포인트1. 경쟁사 대비 높은 수익성

레드캡투어의 지난 12년간(2011년~2023년 3분기 누적) 이자비용을 감안한 영업이익률평균 값은 9.2%. 롯데렌탈의 4.1%, SK렌터카의 2.9% 대비 높은 수준. 상대적으로 높은 수익성의 주요인은 1) 보유 렌터카 중 내 장기렌터카의 비중(98%, 2022년 기준)이 높고, 2) B2C보다는 B2B중심의 영업을 하고 있기 때문임. 또한, 3) 부채비율이 낮아 이자 비용 부담도 상대적으로 적은 상황

## 투자포인트2. 적극적인 주주환원 정책에 따른 배당 기대

동사는 적극적인 주주환원 정책의 일환으로 배당정책을 수립. 2013년 이후 2022년까지 9년간 동사의 평균 배당성향은 40.6%이며, 시가 배당수익률은 3.7% 수준. 올해 당사는 레드캡투어의 배당성향을 42.6%, 주당 배당금을 900원으로 예상. 현 주가 수준에서 배당수익률은 6.0%. 배당주로서의 투자 매력은 연말까지 동사 주가의 하방경직성을 제공해 줄 전망

### Forecast earnings & Valuation

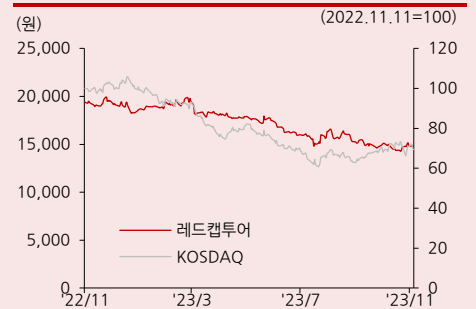
	2019	2020	2021	2022	2023F
매출액(억원)	2,588	2,295	2,289	2,621	3,297
YoY(%)	1.5	-11.3	-0.2	14.5	25.8
영업이익(억원)	350	201	205	363	373
OP 마진(%)	13.5	8.8	8.9	13.9	11.3
지배주주순이익(억원)	222	111	121	212	177
EPS(원)	2,589	1,292	1,408	2,472	2,059
YoY(%)	57.9	-50.1	9.0	75.6	-16.7
PER(배)	6.0	14.9	14.8	7.7	7.2
PSR(배)	0.5	0.7	0.8	0.6	0.4
EV/EBIDA(배)	2.1	3.0	3.0	3.0	2.9
PBR(배)	0.8	1.0	1.0	0.8	0.6
ROE(%)	14.2	6.7	7.0	11.5	8.9
배당수익률(%)	5.1	3.1	3.8	4.7	6.0

자료: 한국IR협회의 기업리서치센터

### Company Data

현재주가 (11/15)	14,880원
52주 최고가	19,950원
52주 최저가	14,280원
KOSDAQ (11/15)	809.36p
자본금	43억원
시가총액	1,278억원
액면가	500원
발행주식수	9백만주
일평균 거래량 (60일)	1만주
일평균 거래액 (60일)	1억원
외국인지분율	11.28%
주요주주	구분호 외 6인 74.7%

### Price & Relative Performance



### Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	-1.5	-15.9	-23.7
상대주가	0.2	-15.4	-29.8

▶ 참고 1) 표지 재무지표에서 안정성 지표는 '부채비율', 성장성 지표는 '매출액 증가율', 수익성 지표는 '영업이익률', 활동성지표는 '총자산회전율', 유동성지표는 '유동비율임.

2) 표지 밸류에이션 지표 차트는 해당 산업군내 동사의 상대적 밸류에이션 수준을 표시. 우측으로 갈수록 밸류에이션 매력도 높음.



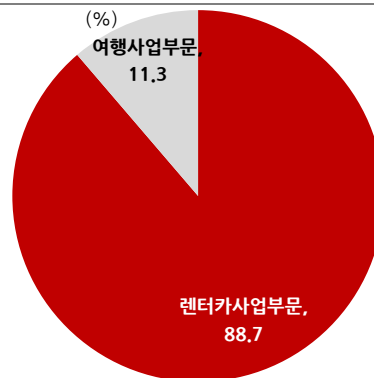
## 기업 개요

### 1 연혁

레드캡투어는 렌터카 사업과  
여행 사업을 주요 사업으로  
영위하고 있는 기업

레드캡투어는 B2B중심의 렌터카 업체이다. 동사는 렌터카 사업과 여행 사업을 주요 사업으로 영위하고 있는 기업이다. 렌터카 사업 매출액에는 1) 일정 기간동안 차량을 빌려주는 대여 수익과 2) 기간이 만료된 중고차량을 매각하는 중고차 매매수익이 포함된다. 여행사업 매출액에는 1) 여행 알선수입, 항공권 판매 등을 통한 대표수입과 2) 이벤트 알선 수익이 포함된다. 2023년 3분기 누적 매출액 기준으로, 렌터카사업, 여행사업 부문은 각각 88.7%, 11.3% 비중을 차지하고 있다. 동사는 렌터카 사업과 여행 사업과 모두 기관과 법인을 주요 고객으로 삼고 있다. 현재 동사는 B2B사업을 기반으로 B2G고객을 확대하기 위해서 노력 중이다.

#### 레드캡투어의 매출액 구성



주: 2023년 3분기 누적 매출액 기준, 자료: 레드캡투어, 한국IR협회의 기업리서치센터

연혁: 1977년 설립,  
2007년 코스닥 시장 상장

레드캡투어는 1977년 2월 범한 여행사로 설립되었으며, 2007년 3월 코스닥 시장에 상장되었다.

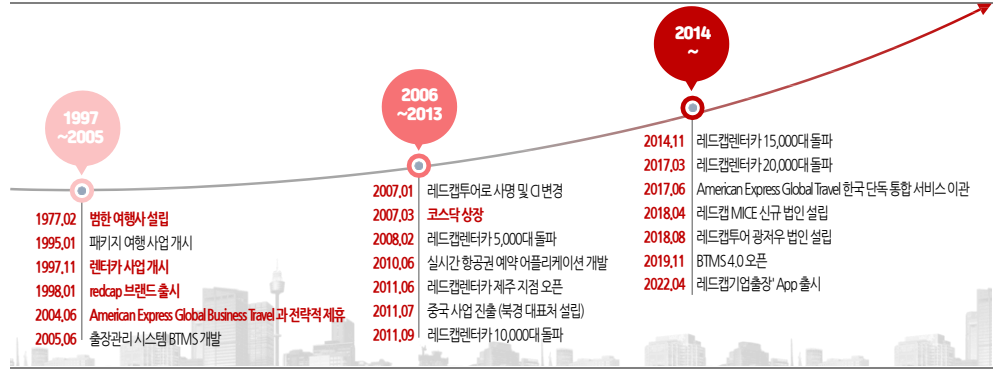
레드캡투어의 전신은 1977년 설립된 범한홍산이다. 범한홍산은 초기 해외 항공권 판매 알선업을 영위하였으며 1982년 여행 알선업 허가를 받았다. 범한홍산은 1992년 12월 범한종합물류와 범한여행으로 분리되었다. 범한여행은 1995년 패키지 여행 사업을 시작으로 1997년 11월 렌터카 사업을 개시했다. 2004년 범한여행은 범한종합물류의 자회사인 범한렌트카와 합병하며 렌터카 사업에 진출했다.

2004년 6월에는 출장여행사 AMEX(American Express Global Business Travel)와 전략적 제휴를 맺었으며, 2005년 6월에는 출장관리 시스템인 BTMS를 개발했다. 2019년에는 BTMS 4.0버전을 오픈하고 2022년 4월 레드캡 기업출장 어플리케이션을 출시했다.

2006년 11월 범한여행은 미디어솔루션 경영권 인수를 했다. 이후 미디어솔루션을 통해 우회 상장하며 사명을 범한여행에서 레드캡투어로 변경했다. 동사는 2008년 2월 인도네시아 현지법인인 PT. Redcap Indonesia를 설립했으

며, 2010년 10월 해외출장 예약센터를 개소했다. 2013년 1월에는 레드캡투어 국내 여행사업을 오픈했다. 2018년 4월과 8월에는 각각 레드캡미스, 레드캡투어 광저우 법인을 설립했다.

연혁



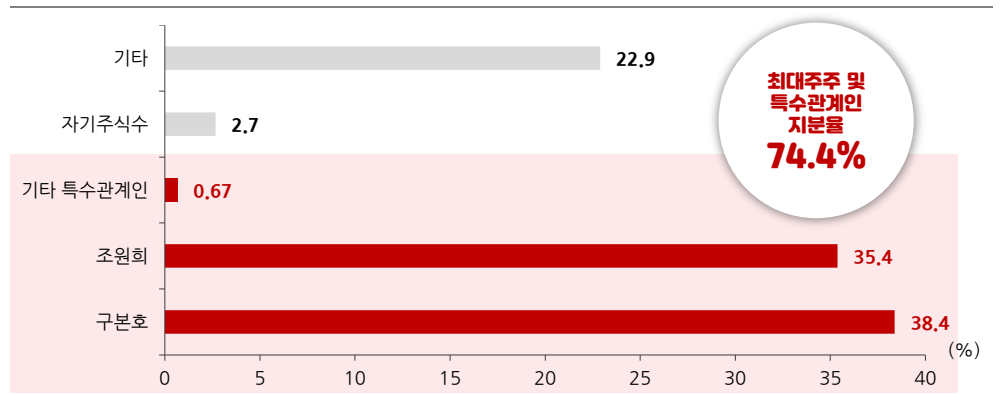
자료: 레드캡투어, 한국IR협회의 기업리서치센터

2 주주와 종속회사

최대주주는 구본호로 지분을 38.4% 보유

2023년 9월말 기준 동사의 최대주주는 구본호로 지분을 38.4%를 보유하고 있다. 이외 최대주주 구본호의 모친인 조원희 회장이 35.4%, 기타 특수관계인이 0.67% 지분을 가지고 있어, 최대주주와 특수관계자의 지분 합계는 74.4%이다. 이외 자사주로 229,069주(지분율 2.7%)가 있다.

레드캡투어 주주현황



주: 2023년 9월말 기준, 자료: 레드캡투어, 한국IR협회의 기업리서치센터

종속회사

레드캡투어의 종속기업으로는 (주)레드캡미스(100%), Redcaptour Guangzhou Co., Ltd.(100%)가 있다.

1) 레드캡미스

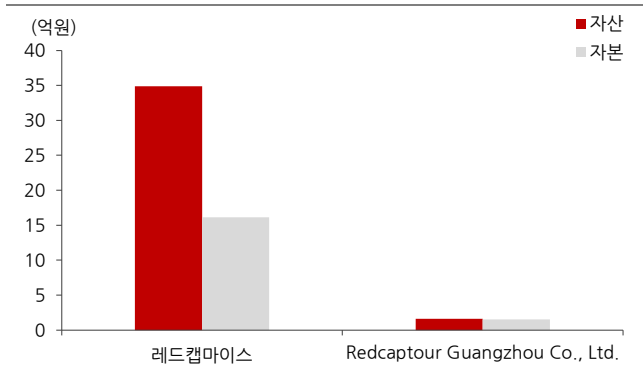
2) Redcaptour Guangzhou Co.,Ltd.

레드캡미스는 국내에서 이벤트대행업을 영위하고 있다. 레드캡미스는 국내에서 진행되는 컨퍼런스, 설명회 등과 같은 행사를 대행하는 업무를 진행하고 있으며, 전체 행사비 총액을 매출로 인식한다. 2023년 9월말 기준 자산 및 자본 규모는 각각 35억원, 16억원이다. 2020년 코로나 팬데믹 영향으로 매출액은 26% 감소해 57억원을 기록했지만, 2022년에는 리오프닝으로 매출액 90억원을 회복했다. 2023년 3분기 누적 매출액은 75억원으로 전년동기

대비 48%증가했다. 당기순이익 또한 2020년 적자를 기록했지만 2021년 흑자 전환해 2022년 4.2억원을 기록했다. 2023년 3분기 누적 당기순이익은 1.3억원으로 전년동기 대비 1,260% 증가했다.

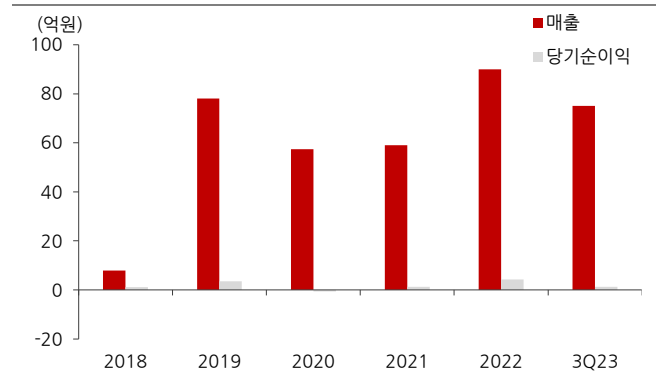
Redcaptour Guangzhou Co., Ltd.는 중국 현지에서 여행 알선 및 그와 관련된 사업을 영위하고 있다. 2023년 9월 말 기준 자산 및 자본 규모는 1.6억원, 1.5억원이다. 2023년 3분기 누적 기준 매출액은 1.3억원으로 동사 전체 매출에서 차지하는 비중은 미미한 편이다.

중속회사 자산 및 자본 현황



주: 2023년 9월말 기준, 자료: 레드캡투어, 한국IR협회의 기업리서치센터

레드캡투어 매출액 및 당기순이익 추이



주: 2023년 3분기 누적 기준, 자료: 레드캡투어, 한국IR협회의 기업리서치센터

### 3 주요 사업

#### 주요 사업은

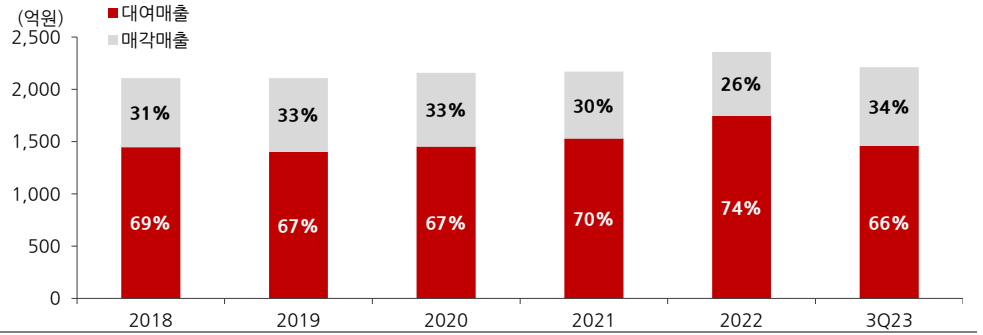
동사의 주요 사업으로는 1) 렌터카 사업과 2) 여행 사업이 있다.

#### 1) 렌터카 사업과

#### 2) 여행 사업으로 나뉜

렌터카 사업은 차량대여 서비스와 중고자동차 매매로 구분된다. 2023년 3분기 누적 기준 렌터카사업 매출액에서 차량 대여수익과 중고차 매각수익은 각각 66%, 34% 비중을 차지하고 있다. 차량대여 사업은 서비스 형태에 따라 단기대여와 장기대여로 나뉜다. 단기대여는 일시적인 차량수요에 대해 서비스를 제공하는 반면 장기대여는 장기간(일반적으로 3~4년)의 지속적인 차량수요에 대해 차량 대여 서비스를 제공한다. 동사는 일반적으로 장기대여 서비스를 제공하고 있으며, 주요 고객으로는 LG전자, LG유플러스, 대우건설, 오토허브셀카 등이 있다. 올해 9월 말 기준 동사의 보유 렌터카 대수는 26,273대이다.

차량대여 서비스와 차량매각 매출액 비중 추이

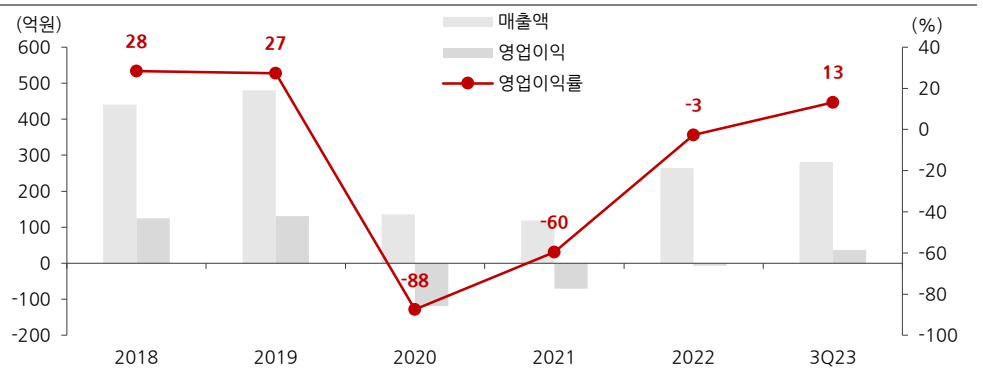


자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터

여행 사업은 본사와 종속회사인 레드캡마이스와 Redcaptour Guangzhou Co., Ltd를 통해 영위되고 있다. 별도법인인 해외에서 여행알선, 항공권/호텔예약 대행, 행사기획 및 주관을 하고 있으며, 주요 고객으로는 LG전자, 엘지 디스플레이, LG에너지솔루션, 대한항공, 아시아나항공 등이 있다. 레드캡마이스는 국내에서 행사 기획 및 주관 사업을 영위하고 있다. 순액법(수수료를 매출로 인식)을 사용하는 별도 법인과 달리 레드캡마이스는 전체 행사비 전체를 매출로 인식하는 총액법을 사용한다.

동사는 글로벌 1위 출장 전문 여행사인 AMEX와 전략적 제휴를 기반으로 140개국의 해외 네트워크를 보유하고 있다. 여행 사업부분 영업이익은 코로나 팬데믹 영향으로 2020년 적자를 기록했지만, 2022년 2분기부터 흑자전환해 올해 3분기 누적으로 37억원을 기록했다.

여행사업부 매출액 및 영업이익 추이



자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터



## 산업 현황

레드캡투어는 1) 렌터카 사업과 2) 여행 사업을 영위하고 있다. 이에 여기서는 렌터카 산업과 여행 산업에 대해 알아보려고 한다.

### 1 렌터카 산업

국내 렌터카 시장은  
2015년 이후 2022년까지  
연평균 13.4% 성장.  
2023년 6월말 기준 국내  
렌터카 차량 대수는 122.6만대

렌터카 사업은 소비자의 수요에 맞춰 정해진 기간 동안 자동차를 유상으로 대여해 주는 사업이다. 최근 4차 산업 혁명과 함께 모빌리티(Mobility) 산업에 대한 관심이 고조되는 가운데, 모빌리티 산업의 일종으로 렌터카 산업이 같이 부각되고 있다. 특히, IT기술 개발로 고객의 자동차와 관련된 데이터를 체계적으로 수집할 수 있고, 이를 활용해 새로운 비즈니스 창출 기회도 마련할 수 있다는 측면에서 대기업 및 금융사들을 포함한 시장의 관심을 받고 있다.

렌터카 업체는 자기자금과 차입(회사채 발행 및 차입금)을 통해 자동차를 매입해 이를 필요로 하는 고객을 대상으로 임대해 줌으로써 대여수익을 취할 수 있다. 또한 렌탈 기간이 끝나 반납되거나, 적정 운용 기간이 끝나 반납된 자동차를 매각함으로써 중고차 매각이익을 얻을 수 있다. 즉, 렌터카 업체의 수익성에 직접적인 영향을 미치는 변수는 1) 조달금리와 2) 중고차 매각가격이다.

차량 렌탈은 대여기간에 따라 장기 렌탈, 단기 렌탈과 카셰어링 (초단기렌탈)로 구분한다. 장기 렌탈은 대여기간이 1년 이상인 차량 렌탈을 렌터카업체가 신차로 구매하여 대여하는 형태로 법인 및 기관이 주 수요자였으나, 최근 차량 관리의 편의성과 초기 금액에 대한 부담 경감 등을 이유로 개인 장기 렌탈 계약이 증가하고 있다. 단기 렌탈은 대여 기간이 1년 미만인 차량 렌탈을 의미하며, 주요 고객층은 만 21세 이상의 개인이나 업무를 위해 단기간 비정기적으로 차량을 이용하는 법인 등이다. 카셰어링은 초단기 차량 렌탈 형태로, 10분 단위로 차량을 대여할 수 있는 서비스이다. 주로 모바일 앱을 이용하여 비대면으로 차량을 예약, 운행, 반납하는 것이 가능하고, 이용요금 결제도 자동으로 이뤄진다. 모바일, IoT, 인공지능(AI) 및 머신러닝(ML)기술을 결합하여 전국 어디서나 이용할 수 있으며 접근성이 높다.

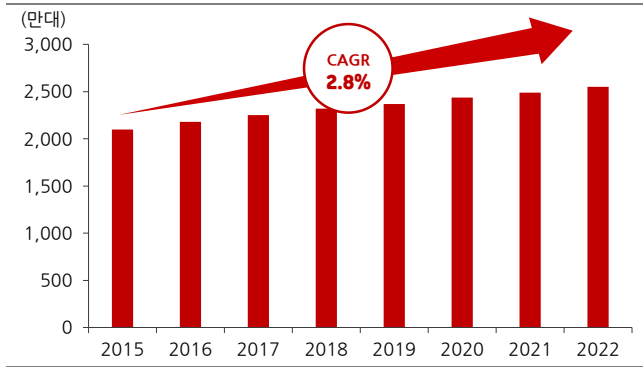
2023년 9월말 기준으로 국내 렌터카 차량 대수는 122.6만대이다.

국내 자동차 대여사업은 1969년 "여객자동차운수사업법"에서 처음 제도화되었으며, 1980년대 경제성장과 더불어 국민 소득수준이 향상되면서 소비자들의 주목을 받기 시작했다. 2000년대에 들어서는 관공사와 기업체들의 합리적인 업무용 차량 운용에 대한 수요가 많아짐에 따라 외형적으로 성장했다. 특히, 장기렌탈 시장은 1997년 외환위기 이후 기업들이 비용절감을 위해 회사 보유 차량을 렌터카로 전환하며 시장이 급팽창했다.

국토교통부에 따르면, 2022년말 국내 자동차등록 대수는 2,550만대이다. 이는 2015년 이후 연평균 2.8% 성장한 것에 불과하다. 2022년말 렌터카로 주로 사용되는 승용차등록 대수는 2,095만대로 2015년 이후 연평균 3.4% 성

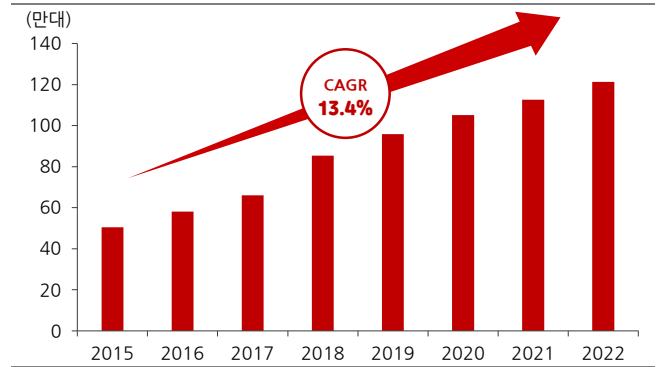
장했다. 렌터카인가 대수는 2022년말 121만대로, 승용차등록대수 대비 5.8%의 비중을 차지하고 있다. 비중이 크지 않지만, 2015년 이후 렌터카인가 대수는 연평균 13.4% 고성장이며 비중이 점차 커지고 있다. 초기 비용에 대한 부담을 경감하면서, 각종 관리 서비스를 받을 수 있다는 매력도가 합리적인 소비자들의 관심을 끄는 가운데, 세계적인 패러다임 시프트 중의 하나인 '구독 경제'가 차량 구매 및 서비스에도 도입되면서 렌터카 시장이 중기적으로도 성장할 것으로 전망한다.

국내 자동차등록 대수 추이



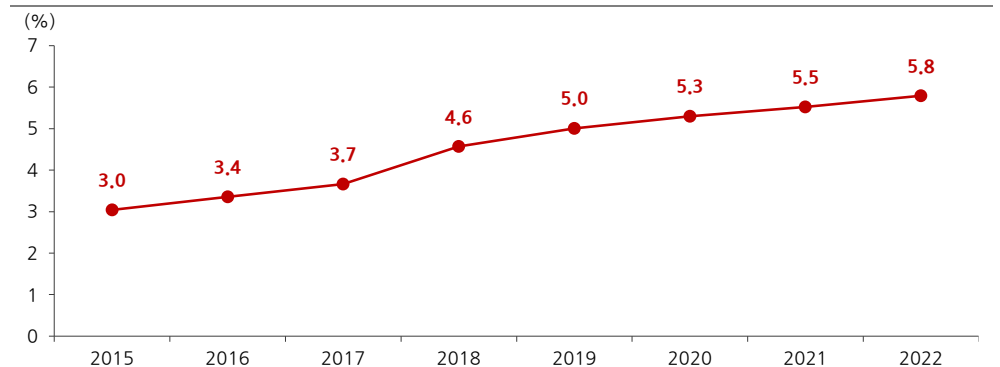
자료: 국토교통부, 한국R협의회 기업리서치센터

국내 렌터카인가 대수 추이



자료: 한국렌터카사업조합연합회, 한국R협의회 기업리서치센터

승용차 등록대수 대비 렌터카인가 대수 비율 추이



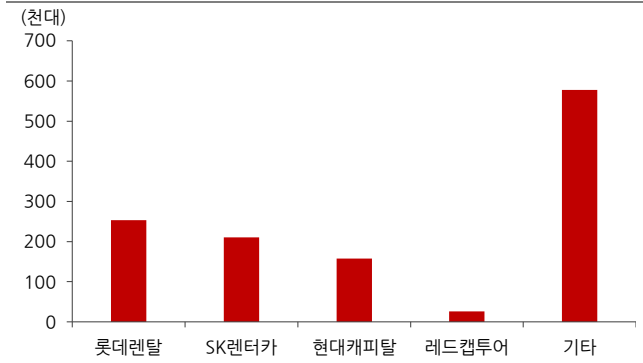
자료: 국토교통부, 한국렌터카사업조합연합회, 한국R협의회 기업리서치센터

**국내 렌터카 시장은 대형 4위사가 시장점유율 50.7%를 차지하는 과점 시장**

국내 렌터카 시장은 2000년 초까지 지역적인 영세 사업자들이 주를 이루었다. 2005년 이후 대기업의 참여가 늘어나면서 서비스 산업으로 자리매김하기 시작했다. 렌터카 산업은 전국적인 영업 네트워크 구축, 입지 확보, 다양한 차종 보유, 차량 대량 구매에 대한 할인 등 규모의 경제 확보와 자금력 및 신뢰도가 중요하다는 측면에서 대형사에 유리한 시장이다. 이에 따라 렌터카 시장은 대형 4개사가 시장 점유율 50.7%(2023년 9월말 기준)를 차지하는 과점 시장형태를 보이고 있다. 대형 4개사는 롯데렌탈, SK렌터카/SK네트웍스, 현대캐피탈이다. 레드캡투어의 시장점유율은 2.1%이다.

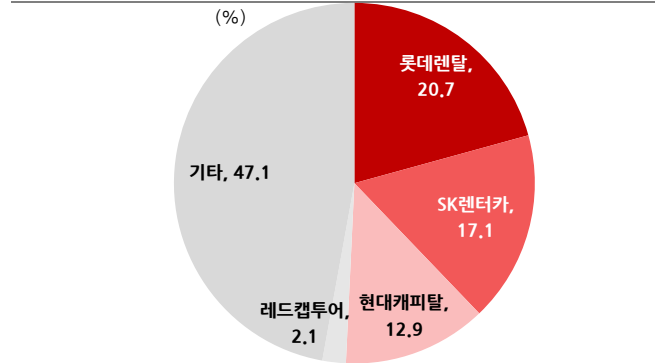


주요 렌터카 업체 차량 등록 대수



주: 2023년 9월말 기준, SK렌터카는 SK네트웍스 포함,  
자료: 레드캡투어, 한국R협회의 기업리서치센터

렌터카 시장 점유율 현황



주: 2023년 9월말 기준, SK렌터카는 SK네트웍스 포함,  
자료: 레드캡투어, 한국R협회의 기업리서치센터

## 2 여행 산업

### 레드캡투어는 종합여행업 영위

여행업은 여행자 또는 운송시설 및 숙박시설, 그 밖에 여행과 관련된 시설의 경영자 등을 위해 시설 이용 알선이나 계약 체결의 대리, 여행에 관한 안내, 그 밖의 여행 편의를 제공하는 산업이다. 국내 관광진흥법 시행령에 의하면 관광업을 여행장소(국내, 국외)와 서비스 대상자(내국인, 외국인)에 따라 1) 종합여행업, 2) 국내외여행업과 3) 국내여행업으로 분류하고 있다.

#### 여행업의 분류 및 등록조건

구분	내용	자본금요건
종합여행업	국내외를 여행하는 내국인 및 외국인을 대상으로 하는 여행업 (사증(査證)을 받는 절차를 대행하는 행위를 포함한다)	5천만원 이상
국내외여행업	국내외를 여행하는 내국인을 대상으로 하는 여행업 (사증을 받는 절차를 대행하는 행위를 포함한다)	3천만원 이상
국내여행업	국내를 여행하는 내국인을 대상으로 하는 여행업	1천5백만원 이상

자료: 관광진흥법 시행령, 한국R협회의 리서치센터

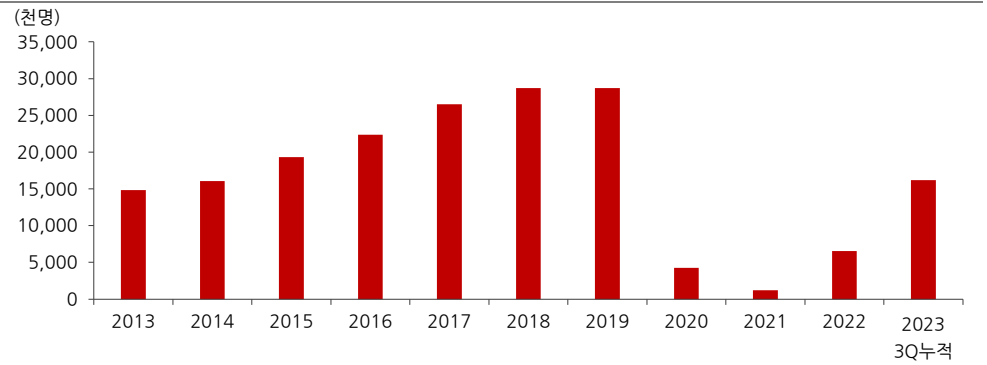
### 여행수요(출국자 수 기준)는 작년부터 리오프닝을 계기로 회복 중

여행업 시장은 1) 인력중심의 노동 집약적 산업이고, 2) 생산과 소비가 동시에 발생하며, 3) 여행 상품이 별도의 특허나 저작권 등으로 보호되는 상품이 아니기 때문에 상품이 대부분 유사성을 가지고 있다. 또한 상품에 대한 소비 성향도 자연재해, 전염병, 환율, 유가, 전쟁 등 외부환경에 민감성이 높다. 노동집약적 산업이고 상품의 유사성이 강하다는 측면에서 규모의 경제를 통한 원가 절감이 기업의 경쟁력이 되고 있다.

일반적으로 여행객의 해외 송출을 통해 수익을 창출하는 Outbound 여행업은 1989년 해외여행 자율화 조치 이후 본격적으로 성장해 왔다. 여행업은 경제 발전에 따른 국민 소득 수준 향상, 주 5일제 근무확산에 따른 여가 시간 증대, 인구 고령화, 일과 삶의 균형을 중시하는 MZ세대의 부상으로 인해 지속적인 성장세를 보여왔다. 그러나 2020년초 코로나19가 본격적으로 확산되며, 세계 주요국의 여행 금지 권고와 사회적 거리두기 여파로 출국자 수는 2019년 대비 85.1% 급감했다. 또한 이와 같은 현상은 2021년에도 이어져 출국자 수는 122만명으로 2020년 대비 71.4% 감소했다. 2022년부터 각국의 방역 정책 완화 등 글로벌 경제 활동 재개(리오프닝)이 본격화되며 여

행수요는 회복세를 보이고 있다.

#### 연도별 출국자 수 추이



자료: 한국관광공사, 한국IR협의회 기업리서치센터

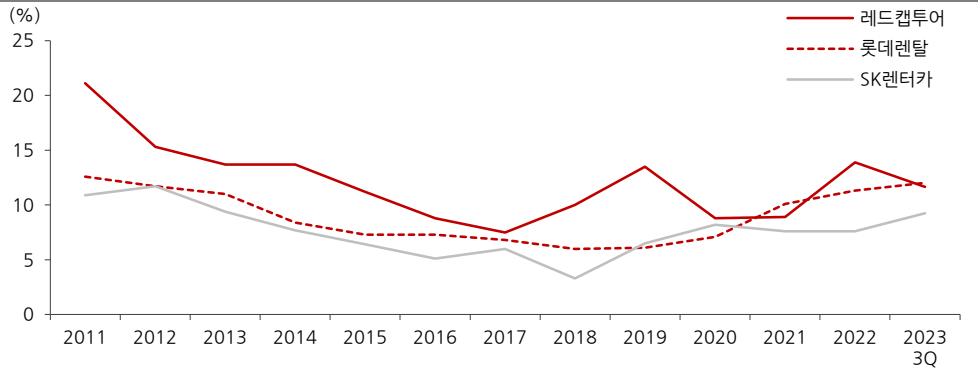
**투자포인트**

**1 경쟁사 대비 안정적인 수익성**

**투자포인트1. 경쟁사 대비  
안정적이면서 높은 영업이익률**

레드캡투어의 첫번째 투자포인트는 경쟁사 대비 높으면서 안정적인 수익성을 유지하고 있다는 점이다. 레드캡투어의 지난 12년간(2011년~2023년 3분기 누적) 평균 영업이익률은 12.2%이다. 이는 렌터카 산업 내 1,2위 사업자인 롯데렌탈과 SK렌터카의 평균 영업이익률(8.4%) 대비 높은 수준이다. 롯데렌탈의 지난 12년 평균 영업이익률은 9.1%이며, SK렌터카의 평균영업이익률은 7.7%이다.

레드캡투어와 경쟁사들의 영업이익률 추이

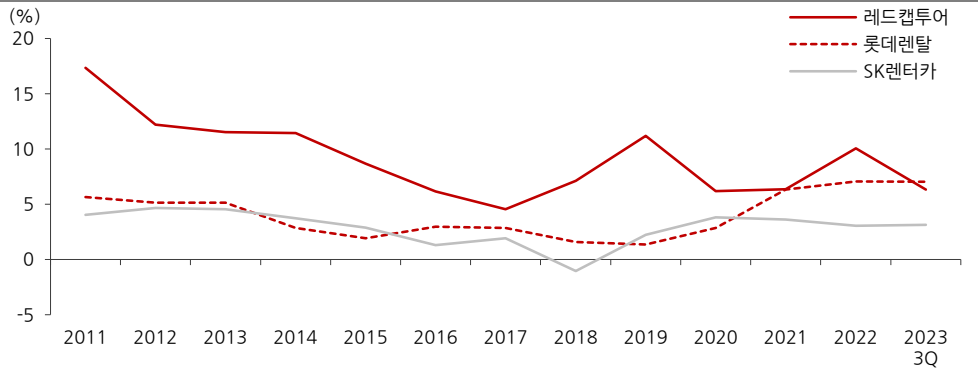


자료: 레드캡투어, 금감원, 한국IR협회의 기업리서치센터

**이자비용을 감안해도 높은  
영업이익률**

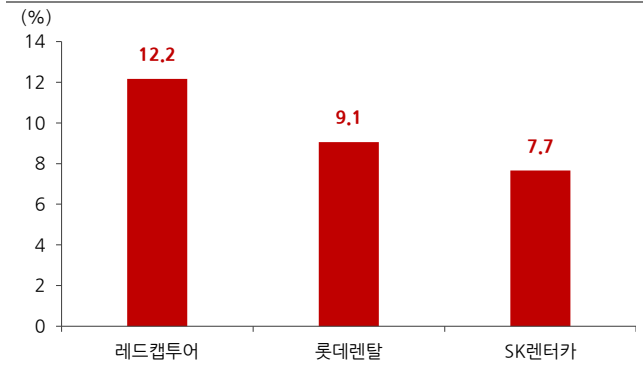
이는 이자비용을 감안해도 비슷하다. 통산 렌터카 업체가 차입이나 회사채 발행, 리스 등으로 자금을 조달해서 자동차를 구매한다는 점을 감안하면 이자비용은 영업상 중요 비용이다. 레드캡투어의 지난 12년간(2011년~2023년 상반기) 이자비용을 감안한 영업이익률의 평균값은 9.2%이다. 이는 롯데렌탈의 4.1%, SK렌터카의 2.9% 대비 높은 수준이다.

레드캡투어와 경쟁사들의 이자비용을 차감한 영업이익률 추이



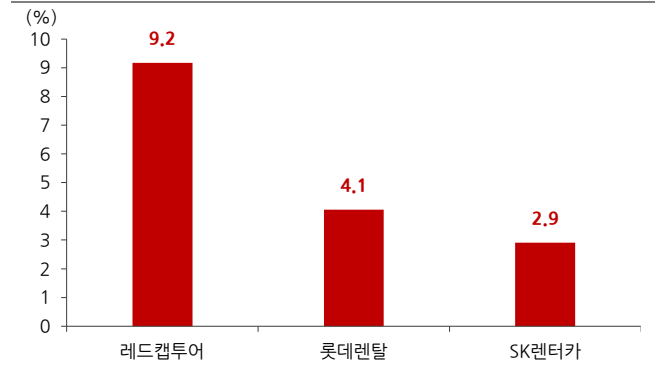
자료: 레드캡투어, 금감원, 한국IR협회의 기업리서치센터

레드캡투어와 경쟁사들의 평균 영업이익률



주:2011년~2023년 3분기 누적 평균 기준  
자료: 레드캡투어, 금감원, 한국IR협회의 기업리서치센터

레드캡투어와 경쟁사들의 이자비용을 차감한 평균 영업이익률



주:2011년~2023년 3분기 누적 평균 기준  
자료: 레드캡투어, 금감원, 한국IR협회의 기업리서치센터

**수익성이 높은 이유**

- 1) 장기렌터카 비중 높고,
- 2) B2B고객이 많기 때문임

이와 같이 레드캡투어의 수익성이 업계 상위업체 대비 높은 이유는 1) 사업포트폴리오 내 장기렌터카의 비중이 높고, 2) 고객들도 개인보다는 법인과 기관을 중심으로 영업을 하고 있기 때문이다.

레드캡투어의 렌터카사업은 장기렌터카, 단기렌터카와 카셰어링 중 장기렌터카를 중심으로 운영되고 있다. 동사가 보유하고 있는 렌터카 중 장기렌터카의 비중은 98%로 거의 대부분을 차지하고 있다. 나머지 2%는 단기렌터카로 제주도에서만 영업을 이뤄지고 있다. 장기렌터카의 경우 단기렌터카 대비 공차율이 낮아 보유하고 있는 렌터카의 효율성을 높일 수 있다. 또한 레드캡투어는 3~4년간의 장기 렌탈 계약을 통해 안정적인 대여료 수입을 얻을 수 있다. 동사의 장기렌탈 재계약률은 90% 이상으로 고객의 만족도도 높은 편이다.

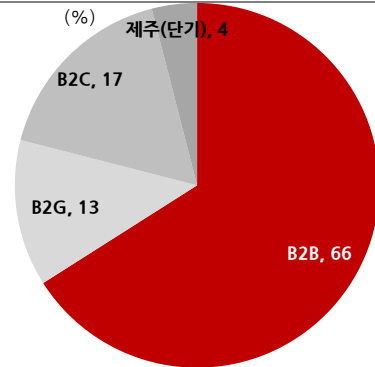
레드캡투어의 렌터카 사업은 B2B기반으로 작년분부터 B2G로 확대하고 있다. 2022년말 기준으로 B2B 계약의 비중은 66%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, B2G계약과 B2C계약이 각각 13%, 17% 비중을 차지하고 있다. 동사는 보유 차량을 대부분 회사의 임원을 대상으로 장기간 렌트를 해주고 있기 때문에 차량 마모와 손상도 상대적으로 더디게 일어난다. 더하여 국내 유일의 전담 매니저를 두어 차량을 관리하고 있고, 동사의 정규직 직원이 1:1 책임 정비라는 모토 아래 정비서비스를 제공하고 있어 차량 상태도 양호한 편이다. 이에 레드캡투어가 계약 종료 후 중고차 판매 시 상대적으로 높은 가격을 받고 있다. 현재 동사가 매각하는 중고차는 주행 거리 7만km 이하의 연령 4년 이하로 대부분 인증중고차에 해당한다. 최근 중고차 시장에 대기업들이 본격적으로 진출하고 있는 것은 차량 가치를 적정하게 받을 수 있다는 측면에서 동사에게 긍정적으로 작용할 전망이다.

레드캡투어의 렌터카사업 구성별 포트폴리오



주:2022년말 기준, 보유렌터카 대수 기준  
자료: 레드캡투어, 금감원, 한국IR협회의 기업리서치센터

레드캡투어의 렌터카사업 고객별 포트폴리오

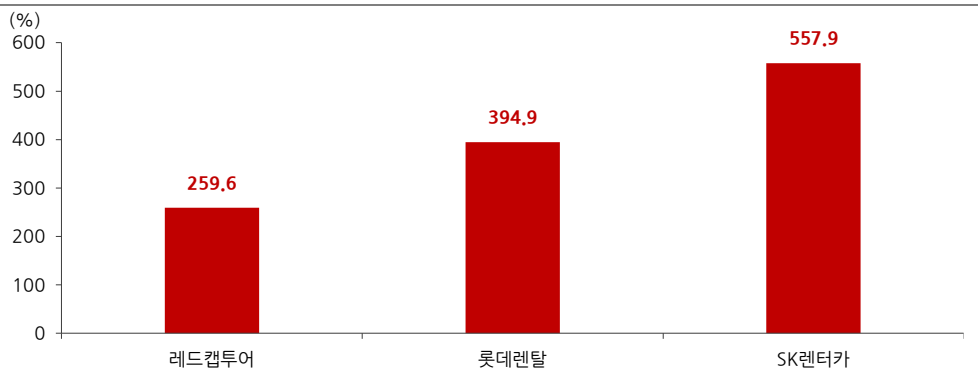


주:2022년말 기준, 매출액 기준  
자료: 레드캡투어, 금감원, 한국IR협회의 기업리서치센터

**수익성 높은 이유**  
**3) 낮은 부채비율**

레드캡투어는 3) 경쟁사 대비 부채비율이 낮아 이자비용에 대한 부담도 덜하다. 2023년 3분기 기준으로 레드캡투어의 부채비율은 259.6%이다. 반면, 롯데렌탈과 SK렌터카의 부채비율은 각각 394.9%, 557.9% 이다.

레드캡투어와 경쟁사들의 부채비율 현황



주: 2023년 9월말 기준  
자료: 레드캡투어, 금감원, 한국IR협회의 기업리서치센터

**2 적극적인 주주환원 정책에 따른 배당**

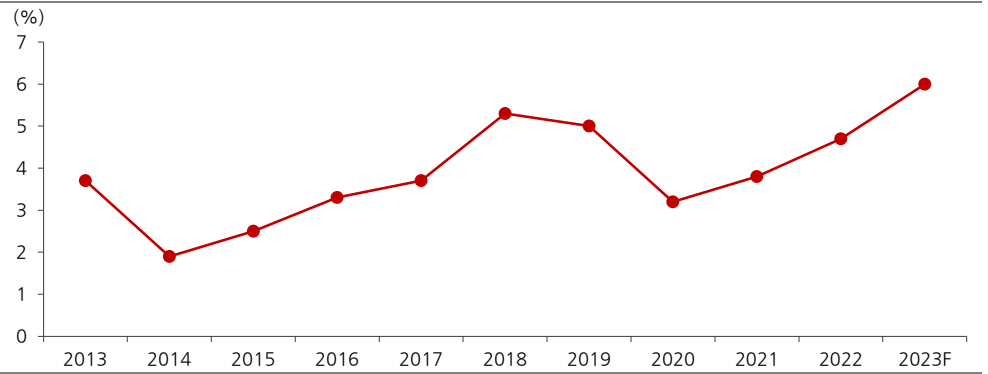
**투자포인트2. 적극적인 주주환원정책에 따른 배당 기대. 현 주가 수준에서 올해 배당수익률 6% 예상**

레드캡투어의 두번째 투자포인트는 적극적인 주주환원 정책에 따른 배당 기대이다.

동사는 적극적인 주주환원 정책의 일환으로 배당정책을 수립하고 있다. 지난 2013년 이후 작년까지 9년간 동사의 배당성향을 30% 이상을 유지해 왔으며, 2020년 코로나로 인해 어려운 시기에도 배당성향을 높여 주당배당금을 투자자가 기대하는 수준에 부합하여 지급하고자 노력하였다.

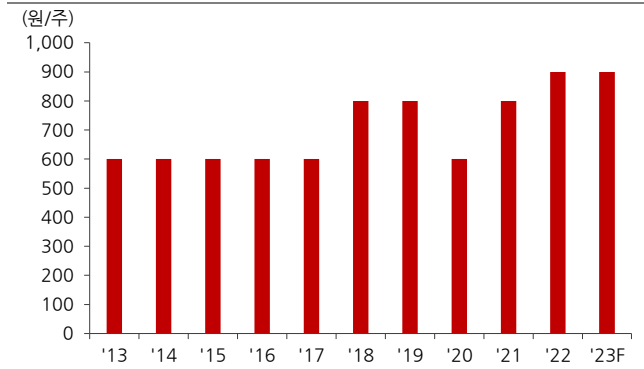
2013년 이후 2022년까지 9년간 동사의 평균 배당성향은 40.6%이며, 시가 배당수익률은 3.7% 수준이었다. 올해 당사는 동사의 배당성향을 42.6%, 주당 배당금을 900원으로 예상한다. 현 주가 수준에서 배당수익률은 6.0%로 배당주로서의 투자 매력도 있다. 이는 연말까지 동사 주가의 하방경직성을 제공해 줄 전망이다.

레드캡투어의 배당수익률 추이와 전망



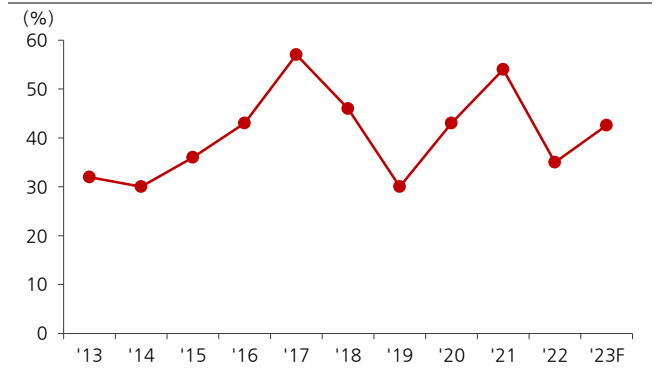
자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터

레드캡투어의 주당 배당금 추이와 전망



자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터

레드캡투어의 배당성향 추이 및 전망



자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터



## 실적 추이 및 전망

### 1 2022년 실적 Review

레드캡투어의 2022년 매출액  
2,621억원(+14.5%YoY),  
영업이익  
363억원(+77.4%YoY),  
영업이익률  
13.9%(+4.9%pYoY) 기록

레드캡투어의 2022년 매출액은 2,621억원으로 전년 대비 14.5% 증가했다.

매출의 90%를 차지하는 렌터카 사업부문의 매출액은 8.6% 증가했다. 코로나 이후 전세계적으로 리오프닝이 본격화되면서 동사의 여행 사업부문 매출액은 121% 급증했다. 렌터카 사업부문 내에서 차량대여 매출은 14.3%로 견조하게 증가세를 이어간 반면, 중고차 매각매출은 전년 대비 5% 감소했다.

동사의 2022년 영업이익은 363억원으로 전년 대비 77.4% 급증했다. 영업이익률도 13.9%로 2021년 대비 4.9%p 상승했다. 영업이익 증가의 가장 큰 요인은 작년 1월 유형자산(보유차량)의 감가상각률을 낮추었기 때문이다. 동사는 2021년 시장에서 중고차 가격의 상승을 작년 초 유형자산 적정가치 추정치에 반영했다. 이에 따라 100억원 이상의 영업이익이 증가되는 효과가 발생했다.

이자비용을 감안한 영업이익률은 10.1%로 전년 대비 3.7%p 상승했다.

렌터카 사업부문의 영업이익률은 15.7%로 전년 대비 3.0%p 상승하였다. 여행 사업부문의 영업이익은 7억원의 적자를 기록, 영업이익률 -2.6%를 기록했으나 전년 대비 57.3%p 개선되는 모습을 보여 주었다.

레드캡투어의 2022년 당기순이익은 212억원으로 전년 대비 75.6% 급증했다.

### 2 2023년 실적 전망

레드캡투어 2023년 3분기  
누적 매출액  
2,493억원(+32.1%YoY),  
영업이익  
291억원(+0.3%YoY),  
영업이익률  
11.7%(-3.7%pYoY) 기록

레드캡투어의 2023년 3분기 누적 매출액은 2,493억원으로 전년 동기 대비 32.1% 증가했다.

작년에 이어 올해도 여행 사업부문의 매출 증가 폭이 컸다. 여행 사업부문의 3분기 누적 매출액은 281억원으로 전년 동기 대비 64.6% 급증했다. 렌터카 사업부문 매출액도 동사의 적극적인 성장 전략에 중고차 매각수익이 증가하면서 28.9%의 높은 증가율을 보였다.

동사의 3분기 누적 영업이익은 291억원으로 0.3% 증가했다. 영업이익률은 11.7%로 전년 동기 대비 3.7%p 하락했다. 당기순이익은 127억원으로 27.5% 감소했다. 이는 차입금 및 사채 증가와 금리 상승으로 이자비용 증가했던 영향이 컸다. 3분기 누적 이자비용은 137억원으로 전년 동기 대비 106% 증가했다.

레드캡투어 2023년 매출액  
3,297억원(+25.8%YoY),  
영업이익  
373억원(+2.6%YoY),  
영업이익률

당사는 레드캡투어의 2023년 매출액을 3,297억원(+25.8%YoY), 영업이익을 373억원(+2.6%YoY), 영업이익률을 11.3%(-2.6%pYoY)로 추정한다.

리오프닝에 따른 수혜와 대기업 고객사들의 해외사업 확대에 따른 수요가 증대되면서 여행 사업부문의 매출액이 급증하는 가운데, 동사의 주력 사업부문인 렌터카사업부문도 중고차 매각수익이 증가하며 높은 성장률을 기록할

11.3%(-2.6%pYoY) 추정

전망이다. 당사는 2023년 레드캡투어의 렌터카 사업부문과 여행 사업부문 매출액이 각각 21.9%, 60.7% 성장할 것으로 추정한다.

수익성은 전년보다 낮아질 것으로 예상된다. 1) 2022년 유형자산 상각률을 낮춘데 따른 일회성 효과가 올해는 소멸되면서 영업이익률이 낮아지고, 2) 차입금 증가와 금리 상승으로 이자비용이 2022년 100억원 수준에서 2023년 150억원 수준으로 증가가 예상되기 때문이다.

2023년 당기순이익은 177억원으로 전년 대비 16.7% 감소할 예정이다.

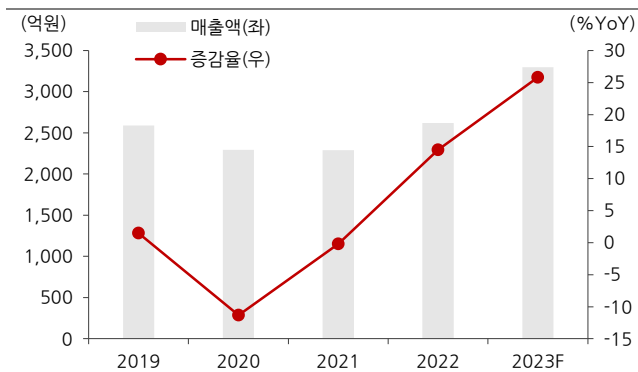
실적 전망

(단위: 억원, %)

	2019	2020	2021	2022	2023F
매출액	2,588	2,295	2,289	2,621	3,297
렌터카사업	2,108	2,159	2,170	2,356	2,872
여행사업	480	136	120	264	425
영업이익	350	201	205	363	373
당기순이익	222	111	121	212	177
%YoY					
매출액	15	-11.3	-0.2	14.5	25.8
영업이익	37.3	-42.5	1.9	77.4	2.6
당기순이익	57.9	-50.1	9	75.6	-16.7
영업이익률	13.5	8.8	8.9	13.9	11.3
당기순이익률	8.6	4.8	5.3	8.1	5.4

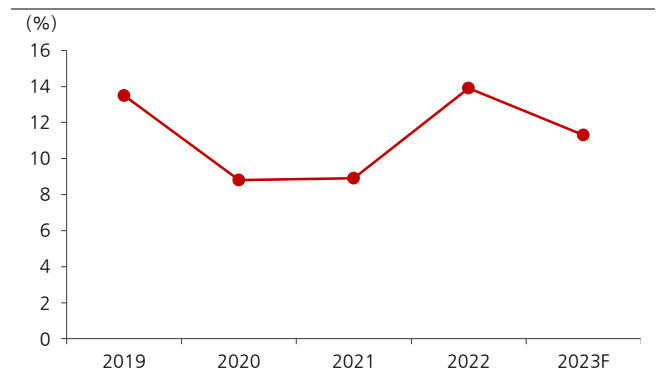
자료: 한국IR협의회 리서치센터

레드캡투어의 매출액과 증감율 추이 및 전망



자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터

레드캡투어의 영업이익률 추이 및 전망



자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터

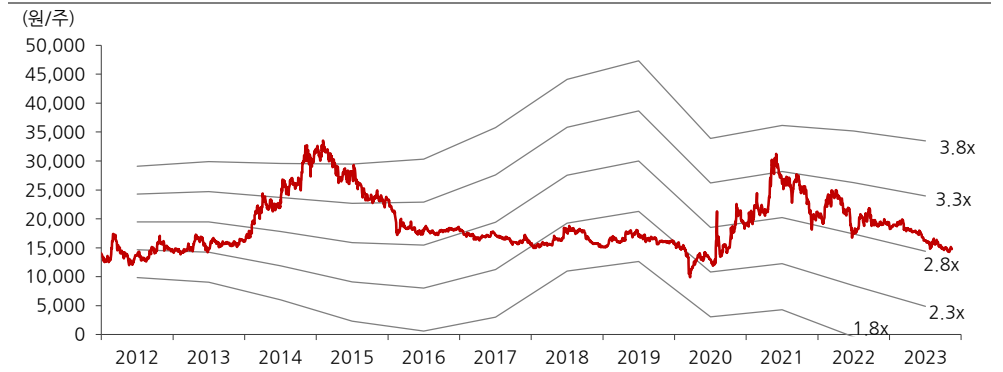


## Valuation

### 레드캡투어의 2023년 EV/EBITDA는 2.9배로 밸류에이션 중하단 위치

현재 레드캡투어의 2023년 예상 EV/EBITDA는 2.9배이다. 2012년 이후 동사 주가는 EV/EBITDA 2.2배에서 4.0배 사이에서 움직이고 있다. 이를 감안 시 동사의 주가는 EV/EBITDA Band 중하단에 근접해 있다. 참고로, 2023년 예상 PBR은 0.6배로, PBR Band 0.5배~1.5배의 하단에 위치해 있다.

레드캡투어의 EV/EBITDA Band



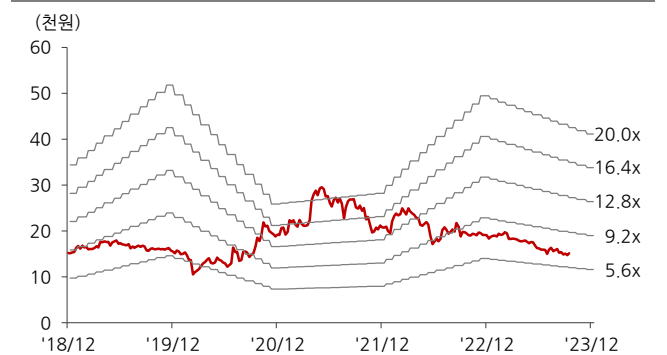
자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

레드캡투어의 PBR Band



자료: Fnguide, 한국IR협의회 기업리서치센터

레드캡투어의 PER Band



자료: Fnguide, 한국IR협의회 기업리서치센터

### 레드캡투어 EV/EBITDA는 경쟁사 대비 낮은 상황

레드캡투어의 경쟁 상장사로는 롯데렌탈과 SK렌타카가 있다. 쏘카도 상장 경쟁사이지만, 카셰어링 위주의 사업을 영위하고 있다는 점에서 레드캡투어의 사업영역과 차이가 있다.

롯데렌탈은 국내 시장 점유율 1위(2023년 3분기 기준 M/S 20.7%, 렌타카 인가대수 기준)로, 장기렌탈, 단기렌탈과 카셰어링 서비스를 모두 제공하는 차량 렌탈 업체이다. 동사는 차량 렌탈 외에 O/A사무기기, 계측장비, 생활가전 등 일반렌탈과 소비자렌탈 사업도 같이 하고 있다. 또한, 종속회사인 롯데오토리스를 통해 오토리스와 차량 할부금융 사업도 하고 있다. 2023년 3분기 누적 매출액 기준으로 차량렌탈 외 일반렌탈 등의 매출비중은 9.1%를 차지하고 있다. 2021년 8월 유가시장에 상장된 동사의 최대주주는 호텔롯데로 지분율 37.8%를 보유 중이다.

롯데렌탈은 올해 8월말 SK가 보유하던 쏘카 지분 17.91%를 인수하기로 결정했다. 인수 후 동사의 쏘카 지분은 32.91%가 되서 2대 주주로 올라서게 된다. 대주주인 에스오큐알아이를 포함한 최대주주 및 특수관계자의 지분율 34.9%와 지분율 차이가 2% 남짓에 불과하다. 2023년 3분기 누적 매출액은 2조 972억원으로 전년동기 대비 2.3% 증가했으며, 영업이익률은 12.0%를 기록했다.

SK렌터카는 국내 시장점유율 2위(2023년 3분기 기준 M/S 17.1%, SK네트웍스 포함)로, 장기렌탈과 단기렌탈 서비스를 제공하고 있다. SK렌터카의 최대주주는 SK네트웍스로, 지난 8월 SK렌터카의 상장 폐지를 목적으로 한 SK렌터카 지분 공개매수로 9월말 지분율 91.7%를 기록했다. 자사주로 3.9%를 보유 중이다. 동사는 공개매수에 응하지 않은 주주를 대상으로 SK렌터카 주식을 SK네트웍스 주식으로 바꿔주는 주식교환을 진행할 계획이다. 2023년 3분기 누적 매출액은 1조 696억원으로 전년동기 대비 14.2% 증가했으며, 영업이익률은 9.2%를 기록했다

레드캡투어의 경쟁사로 롯데렌탈과 SK렌터카를 선정해 EV/EBITDA를 비교해 보았다. 2023년 시장 추정치가 존재하여 롯데렌탈과 SK렌터카는 시장 컨센서스를 기준으로 레드캡투어는 당사 추정치를 기준으로 비교했다. 레드캡투어의 EV/EBITDA는 2.9배로 롯데렌탈(3.6배)과 SK렌터카(3.9배)의 평균치인 3.8배 대비 낮다.

레드캡투어와 경쟁사의 재무지표 및 밸류에이션 지표

(단위: 원, 억원, %, 배)

	레드캡투어	롯데렌탈	SK 렌터카	쏘카	
주가(원)	14,880	26,650	10,580	13,370	
시가총액(억원)	1,278	9,763	5,003	4,384	
자산총계 (억원)	2019	4,167	53,620	16,452	2,634
	2020	4,537	53,494	22,271	2,633
	2021	4,897	59,892	28,602	4,332
	2022	6,219	69,272	33,420	5,857
	2023E	6,980	68,586	33,850	6,225
자본총계 (억원)	2019	1,639	6,617	3,447	451
	2020	1,686	7,041	4,631	664
	2021	1,781	12,293	4,837	1,509
	2022	1,927	12,944	5,163	2,476
	2023E	2,029	14,138	5,230	2,165
매출액 (억원)	2019	2,588	20,506	6,409	2,567
	2020	2,295	22,521	8,635	2,598
	2021	2,289	24,227	10,369	2,890
	2022	2,621	27,389	12,465	3,976
	2023E	3,297	27,864	14,164	4,410
영업이익(억원)	2019	350	1,259	415	-716
	2020	201	1,599	708	-264
	2021	205	2,455	791	-210
	2022	363	3,084	951	95
	2023E	373	3,226	1,108	-85
영업이익률(%)	2019	13.5	6.1	6.5	-27.9
	2020	8.8	7.1	8.2	-10.2
	2021	8.9	10.1	7.6	-7.3
	2022	13.9	11.3	7.6	2.4
	2023E	11.3	11.6	7.8	-1.9
당기순이익(억원)	2019	222	317	163	-810
	2020	111	460	182	-600
	2021	121	1,188	206	63
	2022	212	944	207	-181
	2023E	177	1,356	229	-335
ROE(%)	2019	13.6	4.9	5.5	-136.7
	2020	6.7	6.7	4.5	-107.5
	2021	7.0	12.3	4.4	5.8
	2022	11.5	7.5	4.2	-9.1
	2023E	8.9	10.0	4.4	-14.4
EV/EBITDA(배)	2019	2.1	-	4.0	-
	2020	3.0	-	5.2	-
	2021	3.0	4.1	4.9	-
	2022	3.0	3.9	4.4	11.4
	2023E	2.9	3.6	3.9	6.8
PER(배)	2019	6.1	-	16.1	-
	2020	14.9	-	19.3	-
	2021	14.8	10.3	23.5	-
	2022	7.7	10.7	15.2	N/A
	2023E	7.2	7.2	21.9	N/A
PSR(배)	2019	0.5	-	0.4	-
	2020	0.7	-	0.4	-
	2021	0.8	0.5	0.5	-
	2022	0.6	0.4	0.3	1.7
	2023E	0.4	0.4	0.4	1.0
PBR(배)	2019	0.8	-	1.2	-
	2020	0.9	-	0.9	-
	2021	1.0	1.1	1.0	-
	2022	0.8	0.8	0.6	2.9
	2023E	0.6	0.7	0.9	2.0
배당수익률(%)	2019	5.1	0.0	0.0	0.0
	2020	3.1	0.0	0.0	0.0
	2021	3.9	2.4	0.0	0.0
	2022	4.7	3.3	2.3	0.0

주: 주가와 시가총액은 2023.11.15 기준, FY2023년 값은 레드캡투어는 당사 추정치, 나머지 경쟁사는 컨센서스 적용  
 자료: Fnguide, 한국IR협의회 리서치센터

## ! 리스크 요인

### 리스크 요인은

- 1) 매출 성장률 둔화 우려와
- 2) 적은 유통 주식 수

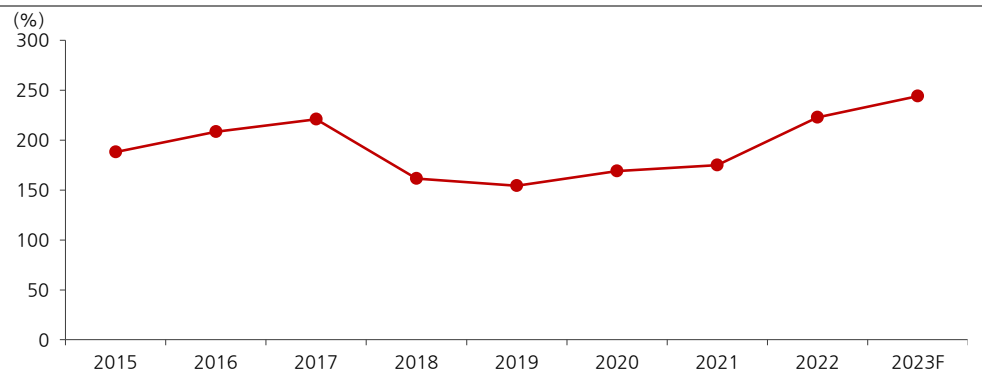
레드캡투어의 리스크 요인은 1) 매출 성장률 둔화 우려와 2) 적은 유통주식 수이다.

레드캡투어는 지난 2년간 높은 매출 성장률을 기록했다. 2022년 동사의 매출 성장률은 14.5%였고, 올해 매출액은 2022년 대비 25.8% 증가할 것으로 추정된다. 이와 같은 레드캡투어의 높은 성장률은 리오프닝에 따른 여행 수요 급증도 영향을 끼쳤지만, 주요인은 동사의 적극적인 성장 전략으로 부채비율이 상승했기 때문이다.

렌터카 업체로 동사는 자기자금과 차입(회사채 발행 및 차입금)을 통해 자동차를 매입해 이를 필요로 하는 고객을 대상으로 임대해 줌으로서 수익이 발생한다. 따라서 차입은 대여할 수 있는 자동차 수를 늘려 매출 증가에 기여할 수 있다. 레드캡투어는 지난 2년간 부채비율이 174.9%(2021년말)에서 259.6%(2023년 9월말)로 84.7%p 상승하며 유형자산을 늘려 매출 성장 위주의 전략을 펼쳐 왔다. 올해 9월말 동사의 보유 렌터카 대수는 26,273대로 2021년 20,376대 대비 29% 증가했다. 그러나 현재 당사는 레드캡투어가 300%에 근접한 부채비율과 시중금리 상승에 따른 이자비용 부담으로 인해 과거 2년과 같은 적극적인 성장 전략을 유지하기 힘들 것으로 판단한다. 이에 따라 매출 성장률은 점차 둔화될 개연성이 있다. 다만, 여행 수요의 정상화와 중고차 매각 수익이 동사의 매출 성장률 둔화를 다소 완화시켜 줄 예정이다.

레드캡투어는 유통주식 수가 적다. 최대주주와 특수관계자의 지분율이 74.7%이기 때문이다. 동사가 자사주로 2.7% 지분을 보유하고 있다는 점을 감안하면, 유통주식 지분율은 22.6%에 불과하다. 이와 같이 적은 유통주식 수는 적은 거래량으로도 동사의 주가 변동성을 확대케 할 수 있는 요인이 될 수 있다.

### 레드캡투어의 부채비율 추이



자료: 레드캡투어, 한국IR협의회 기업리서치센터

**포괄손익계산서**

(억원)	2019	2020	2021	2022	2023F
<b>매출액</b>	<b>2,588</b>	<b>2,295</b>	<b>2,289</b>	<b>2,621</b>	<b>3,297</b>
증가율(%)	1.5	-11.3	-0.2	14.5	25.8
<b>매출원가</b>	<b>465</b>	<b>436</b>	<b>362</b>	<b>398</b>	<b>633</b>
매출원가율(%)	18.0	19.0	15.8	15.2	19.2
<b>매출총이익</b>	<b>2,122</b>	<b>1,859</b>	<b>1,928</b>	<b>2,223</b>	<b>2,664</b>
매출이익률(%)	82.0	81.0	84.2	84.8	80.8
<b>판매관리비</b>	<b>1,773</b>	<b>1,658</b>	<b>1,723</b>	<b>1,860</b>	<b>2,291</b>
판매비율(%)	68.5	72.2	75.3	71.0	69.5
<b>EBITDA</b>	<b>1,485</b>	<b>1,289</b>	<b>1,359</b>	<b>1,518</b>	<b>1,658</b>
EBITDA 이익률(%)	57.4	56.1	59.3	57.9	50.3
증가율(%)	4.6	-13.2	5.4	11.8	9.2
<b>영업이익</b>	<b>350</b>	<b>201</b>	<b>205</b>	<b>363</b>	<b>373</b>
영업이익률(%)	13.5	8.8	8.9	13.9	11.3
증가율(%)	37.3	-42.5	1.9	77.4	2.6
<b>영업외손익</b>	<b>-62</b>	<b>-57</b>	<b>-46</b>	<b>-92</b>	<b>-143</b>
금융수익	3	2	2	8	8
금융비용	61	60	59	100	150
기타영업외손익	-4	1	10	-1	-1
중속/관계기업관련손익	0	0	0	0	0
<b>세전계속사업이익</b>	<b>288</b>	<b>144</b>	<b>159</b>	<b>271</b>	<b>230</b>
증가율(%)	58.2	-50.1	10.2	70.9	-15.3
법인세비용	66	33	38	59	53
계속사업이익	222	111	121	212	177
중단사업이익	0	0	0	0	0
<b>당기순이익</b>	<b>222</b>	<b>111</b>	<b>121</b>	<b>212</b>	<b>177</b>
당기순이익률(%)	8.6	4.8	5.3	8.1	5.4
증가율(%)	57.9	-50.1	9.0	75.6	-16.7
지배주주지분 손이익	222	111	121	212	177

**현금흐름표**

(억원)	2019	2020	2021	2022	2023F
<b>영업활동으로인한현금흐름</b>	<b>166</b>	<b>-261</b>	<b>61</b>	<b>-528</b>	<b>1,618</b>
당기순이익	222	111	121	212	177
유형자산 상각비	1,133	1,052	1,115	1,113	1,243
무형자산 상각비	2	36	39	42	42
외환손익	0	0	0	0	0
운전자본의감소(증가)	-1,223	-1,474	-1,238	-1,952	155
기타	32	14	24	57	1
<b>투자활동으로인한현금흐름</b>	<b>-61</b>	<b>-73</b>	<b>5</b>	<b>-20</b>	<b>-124</b>
투자자산의 감소(증가)	-3	-4	20	0	-1
유형자산의 감소	0	0	0	2	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-3	-9	-4	-14	-20
기타	-55	-60	-11	-8	-103
<b>재무활동으로인한현금흐름</b>	<b>-39</b>	<b>279</b>	<b>61</b>	<b>586</b>	<b>467</b>
차입금의 증가(감소)	46	261	-59	421	511
사채의증가(감소)	0	116	245	296	30
자본의 증가	0	0	0	0	0
배당금	-66	-49	-65	-66	-74
기타	-19	-49	-60	-65	0
<b>기타현금흐름</b>	<b>0</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>	<b>-0</b>	<b>-2,044</b>
<b>현금의증가(감소)</b>	<b>66</b>	<b>-55</b>	<b>128</b>	<b>38</b>	<b>-82</b>
기초현금	113	178	123	251	289
기말현금	178	123	251	289	207

**재무상태표**

(억원)	2019	2020	2021	2022	2023F
<b>유동자산</b>	<b>445</b>	<b>325</b>	<b>474</b>	<b>652</b>	<b>656</b>
현금성자산	178	123	251	289	207
단기투자자산	1	11	0	0	0
매출채권	114	102	115	183	216
재고자산	2	4	3	16	26
기타유동자산	150	85	105	163	205
<b>비유동자산</b>	<b>3,722</b>	<b>4,212</b>	<b>4,423</b>	<b>5,566</b>	<b>6,325</b>
유형자산	3,393	3,796	4,072	5,249	5,946
무형자산	161	190	165	131	89
투자자산	15	10	1	2	3
기타비유동자산	153	216	185	184	287
<b>자산총계</b>	<b>4,167</b>	<b>4,537</b>	<b>4,897</b>	<b>6,219</b>	<b>6,980</b>
<b>유동부채</b>	<b>1,600</b>	<b>1,412</b>	<b>1,714</b>	<b>2,107</b>	<b>2,597</b>
단기차입금	52	0	0	0	0
매입채무	69	38	182	446	460
기타유동부채	1,479	1,374	1,532	1,661	2,137
<b>비유동부채</b>	<b>927</b>	<b>1,439</b>	<b>1,401</b>	<b>2,184</b>	<b>2,355</b>
사채	0	116	246	544	574
장기차입금	756	1,136	986	1,381	1,481
기타비유동부채	171	187	169	259	300
<b>부채총계</b>	<b>2,527</b>	<b>2,851</b>	<b>3,116</b>	<b>4,291</b>	<b>4,952</b>
<b>지배주주지분</b>	<b>1,639</b>	<b>1,686</b>	<b>1,781</b>	<b>1,927</b>	<b>2,029</b>
자본금	43	43	43	43	43
자본잉여금	633	633	633	633	633
자본조정 등	-90	-115	-77	-77	-77
기타포괄이익누계액	-2	-0	0	0	0
이익잉여금	1,055	1,124	1,182	1,328	1,429
<b>자본총계</b>	<b>1,639</b>	<b>1,686</b>	<b>1,781</b>	<b>1,927</b>	<b>2,029</b>

**주요투자지표**

	2019	2020	2021	2022	2023F
P/E(배)	6.0	14.9	14.8	7.7	7.2
P/B(배)	0.8	1.0	1.0	0.8	0.6
P/S(배)	0.5	0.7	0.8	0.6	0.4
EV/EBITDA(배)	2.1	3.0	3.0	3.0	2.9
배당수익률(%)	5.1	3.1	3.8	4.7	6.0
EPS(원)	2,589	1,292	1,408	2,472	2,059
BPS(원)	19,085	19,629	20,735	22,437	23,620
SPS(원)	30,125	26,717	26,653	30,510	38,385
DPS(원)	800	600	800	900	900
<b>수익성(%)</b>					
ROE	14.2	6.7	7.0	11.5	8.9
ROA	5.5	2.5	2.6	3.8	2.7
ROIC	8.3	4.3	3.8	6.6	5.5
<b>안정성(%)</b>					
유동비율	27.8	23.0	27.6	31.0	25.3
부채비율	154.2	169.1	174.9	222.7	244.1
순차입금비율	106.4	133.3	126.8	151.6	174.7
이자보상배율	5.8	3.4	3.5	3.6	2.5
<b>활동성(%)</b>					
총자산회전율	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5
매출채권회전율	20.1	21.3	21.1	17.6	16.5
재고자산회전율	1,253.3	748.3	658.0	268.1	154.3

## Compliance notice

본 보고서는 한국거래소, 한국예탁결제원과, 한국증권금융이 공동으로 출연한 한국IR협의회 산하 독립 (리서치) 조직인 기업리서치센터가 작성한 기업분석 보고서입니다. 본 자료는 시가총액 5천억원 미만 중소형 기업에 대한 무상 보고서로, 투자자들에게 국내 중소형 상장사에 대한 양질의 투자 정보 제공 및 건전한 투자문화 정착을 위해 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 조사자료는 투자 참고 자료로만 활용하시기 바라며, 어떠한 경우에도 투자자의 투자 결과에 대한 법적 책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사자료의 지적재산권은 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.
- 본 자료는 카카오톡에서 "한국IR협의회" 채널을 추가하시어 보고서 발간 소식을 안내받으실 수 있습니다.
- 한국IR협의회가 운영하는 유튜브 채널 'IRTV'에서 1) 애널리스트가 직접 취제한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '小中한탐방'과 2) 기업보고서 심층해설 방송인 '小中한 리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.