

현대차 (005380)

조지아 공장, CID, 보스턴 다이내믹스 방문

조지아 공장 – 앨라배마 공장 대비 인력 20% 절감

공장내 유일한 컨베이어 벨트는 웰딩샵에서 페인트샵으로 이동하는 구간에 존재하며, 나머지는 모두 자율주행 운반로봇 (AGV) 등을 통해 운반. 완성된 자동차는 주차로봇을 통해 무인으로 운반. 이로 인해 앨라배마 공장 대비 필요인력 20% 절감. BEV 생산라인 특성상 HEV 생산을 위해 필요한 추가적인 공정 변화가 크지 않아 혼류생산 용이. 현재 보스턴 다이내믹스에서 생산된 로봇은 로봇개 Spot 2대가 검사공정에 투입된 상황.

CEO Investor Day – 미국 HEV, 유럽 BEV

2025년 417만 대, 2030년 555만 대의 글로벌 판매 목표와 권역별 분포를 종합했을 때, 동사는 향후 5년간 미국시장 HEV 판매량을 30만 대 이상 (25년 18만 대), 유럽시장 BEV 판매량을 35만 대 (25년 5만 대) 이상 증가 목표. 신규 모델 출시를 통한 미국시장내 HEV 판매 호조에는 긍정적인 전망을 유지하나, 유럽시장 BEV 판매량이 5년간 7배 이상 증가하기 위해서는 영업이익률 희석이 필연적일 것이라 예상.

보스턴 다이내믹스 – 좀 더 인간다울 수 있다면

조지아 공장에서 보이듯 아직도 로봇 대신 인간이 필요한 가장 대표적인 생산공정은 자재 취급 (Material Handling)과 의장 공정 (General Assembly). 공간적인 제약도 있으나, 그 보다는 인간이기에 오감으로 식별하기 쉬운 것들 (체결음, 와이어 인식 등)을 로봇이 인식하기 어려운 것이 더 큰 이유. BD는 이에 대해서도 충분히 극복할 수 있는 문제라고 설명.

미국 가기 전부터 Top pick

단기 실적에 영향을 줄 수 있는 요소는 발견되지 않았으나, 기존에 선호하던 1) 제네시스 브랜드 판매 호조 기반 믹스 개선, 2) 금융부문의 증익으로 인한 전자 감익폭 제한적이라는 투자 포인트는 여전히 유효하여 업종 내 Top pick 유지.



김용민 조선/자동차
yongmin.kim@yuantakorea.com

BUY (M)

목표주가 300,000원 (M)

직전 목표주가 300,000원

현재주가 (9/22) 218,000원

상승여력 38%

시가총액	446,372억원
총발행주식수	265,390,108주
60일 평균 거래대금	1,489억원
60일 평균 거래량	689,566주
52주 고/저	259,000원 / 177,500원
외인지분율	36.04%
배당수익률	5.66%
주요주주	현대모비스 외 11 인

주가수익률 (%)	1개월	3개월	12개월
절대	(0.9)	3.8	(13.0)
상대	(9.5)	(9.6)	(34.9)
절대 (달러환산)	(0.9)	1.8	(16.9)

Quarterly earning Forecasts

(십억원, %)

	3Q25E	전년동기대비	전분기대비	컨센서스	컨센서스대비
매출액	43,453	1.2	-10.0	44,577	-2.5
영업이익	2,154	-39.9	-40.2	2,723	-20.9
세전계속사업이익	2,809	-35.7	-36.0	3,524	-20.3
지배순이익	1,644	-46.0	-45.2	2,469	-33.4
영업이익률 (%)	5.0	-3.3 %pt	-2.5 %pt	6.1	-1.1 %pt
지배순이익률 (%)	3.8	-3.3 %pt	-2.4 %pt	5.5	-1.7 %pt

자료: 유안타증권

Forecasts and valuations (K-IFRS 연결)

(십억원, 원, %, 배)

결산 (12월)	2023A	2024A	2025F	2026F
매출액	162,664	175,231	185,091	194,978
영업이익	15,127	14,240	12,298	14,394
지배순이익	11,962	12,527	10,512	12,088
PER	3.5	4.2	4.6	3.9
PBR	0.5	0.6	0.5	0.4
EV/EBITDA	7.6	10.7	11.3	9.8
ROE	13.7	12.4	9.2	9.5

자료: 유안타증권

금융투자분석사의 확인 및 중요 공시는 Appendix 참조

조지아 공장

두 개의 생산라인을 통해 현재 아이오닉5, 아이오닉9 (1라인은 아이오닉5, 2라인에 두 모델 모두) 생산중. 라인별 UPH는 30대이며 라인당 150명의 생산직 근무 중. BEV 전용공장으로 지어진 만큼 기존 ICE공장에서 HEV를 생산하는 것 대비 혼류생산을 위한 추가 공정 변화가 제한적임.

휴머노이드 로봇에 대해 어떤 공정에 어떤 방식으로 얼마나 투입될지는 확정되지 않음. 생산 자동화 관점에서 휴머노이드의 도입은 사람이 하기 힘든 일을 도와주는 관점으로 접근해야 함. 현재 조지아 공장에 투입된 보스턴 다이내믹스의 로봇은 스팟 2대. 이미 앨라배마 공장 대비 생산 필요 인력이 20% 이상 절감되어 있음.

자재 취급과 의장 공정에서 로봇을 적용하는 데 한계가 있는 (=아직 인간이 필요한) 이유는, 와이어링 하네스와 같이 특정한 형태를 지속 유지할 수 없는 자재에 대한 시각적 인식 혹은 부품 결합시 발생하는 체결음을 듣고 조립 여부를 판단하는 등의 “인간만이 할 수 있는” 영역이 많이 남아있음.

공장의 BEP는 연 30만 대의 생산실적이 나올 수 있는 가동률 달성시 가능할 것. 향후 HEV 혼류생산의 경우 TMED-2 기반 차량이 생산될 것이냐는 질문에는 “수요에 따라 결정될 것” 이라 언급하였으나, 당사는 높은 확률로 TMED-2 기반 차량이 생산될 것이라 예상.

TMED-1을 적용한 차량의 경우 앨라배마 공장에서 이미 산타페 HEV가 생산되고 있으며, 부품 공유 가능성 또한 존재하나 (공장간 거리 500km이하) 향후 20만 대의 추가 “증설” 일정과 신규 HEV 출시를 고려한다면 조지아 공장에 TMED-2 기반 HEV 생산 전략을 택할 것이라 예상.

공장의 완전 자동화는 다소 요원하다고 언급하였으며, 당사 또한 이에 동의. 결국 1) 자동화될 수 있는 공정은 이미 로봇이 배치되어 있으며 2) 그렇다면 남아있는 인간을 대체하기 위해서는 더 획기적인 기술을 가진 차세대 휴머노이드가 도입되어야 하는데 3) 그게 가능하도록 만들 수 있느냐는 질문은 향후 보스턴 다이내믹스에 달려 있다고 판단.

CEO Investor Day

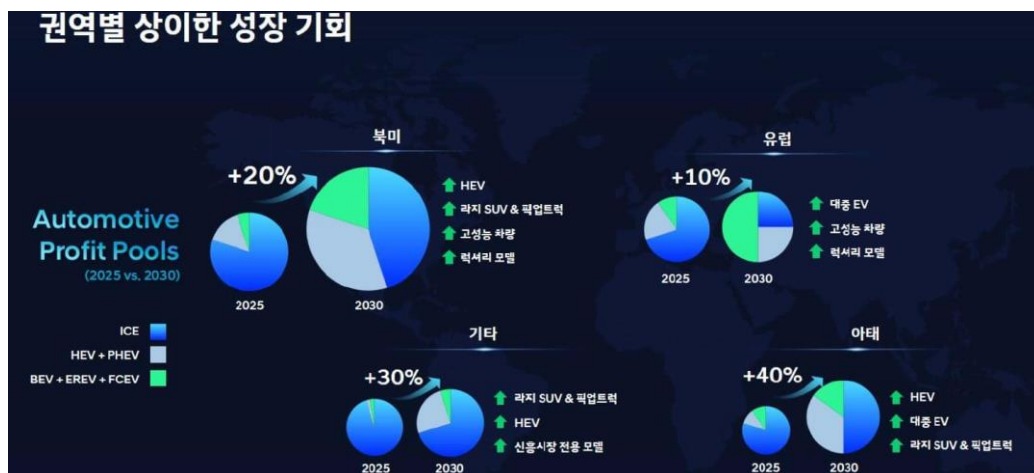
숫자로 표현될 수 없는, 혹은 가시성이 제한적인 SDV, 자율주행 등의 중장기 기술력 개선을 제외하고 동사의 향후 완성차 판매 목표에 대해 집중한다면 아래와 같은 목표치가 핵심. 눈에 띄는 차이점은 두 선진 시장인 북미 (HEV 중심 성장)과 유럽 (BEV 중심 성장)이 상이한 판매 믹스 목표를 잡고 있다는 점.

현대차 - 글로벌 판매 목표



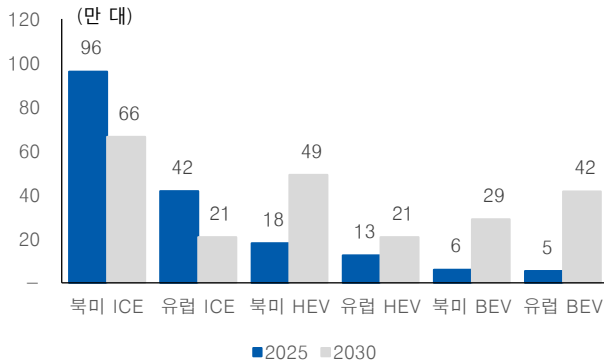
자료: 유안타증권 리서치센터, 현대차

현대차 - 권역별 친환경차 판매 믹스



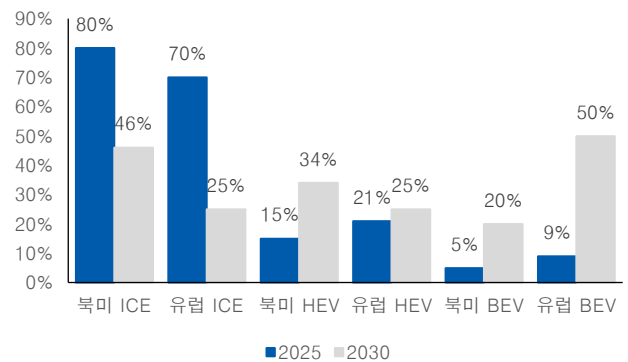
자료: 유안타증권 리서치센터, 현대차

권역별 ICE, HEV, BEV 판매 목표



자료: 유안타증권 리서치센터 추정, 현대차, 주: HEV는 PHEV 포함, BEV는 EREV, FCEV 포함

권역별 ICE, HEV, BEV 판매 비중



자료: 유안타증권 리서치센터 추정, 현대차, 주: HEV는 PHEV 포함, BEV는 EREV, FCEV 포함

당사는 이러한 목표를 통해 북미 시장에서 의미있는 HEV 모델 확충 의지를 재확인. 연내 TMED-2 기반 팰리세이드 HEV의 현지 판매 개시뿐만 아니라, 향후 제네시스 브랜드의 HEV 출시를 비롯한 2030년 HEV 18종 이상 출시의 가장 주요한 타겟이 북미 시장이 될 것이라 예상.

반면, 유럽시장에 대해서는 조금 더 면밀히 살펴볼 필요가 있음. 북미는 향후 5년간 판매량과 이익 (Profit pool) 모두 20% 성장을 목표하고 있으나, 유럽시장의 경우 판매량은 40% 증가하는 반면 Profit pool은 10% 증가를 목표로 함.

유럽시장은 2025년 ICE+HEV 54만 대, BEV 5만 대를, 2030년 ICE+HEV 42만 대, BEV 42만 대로 판매 목표를 설정했는데, 이렇듯 BEV 판매량이 획기적으로 증가하는 점을 반영하여 이익의 성장성을 낮게 잡았다고 판단함.

현대차의 2025년 ICE&HEV/BEV OPM에 따른 5년 뒤 ICE&HEV의 영업이익률 달성 목표

2025 기준	ICE&HEV OPM	8.0%	9.0%	10.0%	11.0%	12.0%
BEV OPM	-1%	12.3%	13.8%	15.2%	16.6%	18.1%
	1%	10.6%	12.0%	13.5%	14.9%	16.3%
	2%	9.8%	11.2%	12.6%	14.1%	15.5%
	3%	8.9%	10.3%	11.8%	13.2%	14.6%
	4%	8.0%	9.5%	10.9%	12.3%	13.8%

자료: 유안타증권 리서치센터 추정

위의 표는 동사가 제시한 향후 5년간 차종별 판매비중의 증감을 반영했을 때 (ICE&HEV 판매 비중 91%에서 50%, BEV 판매비중 9%에서 50%) ASP의 상승 없이 순수한 이익 10% 증가를 달성하기 위해 필요한 ICE&HEV의 영업이익률 목표치를 정리한 것 (대당 매출은 모두 동일하다 가정). 예를 들어, 올해 ICE&HEV의 영업이익률이 10%이고 BEV의 영업이익률이 2%라면, 2030년에 유럽시장 영업이익이 (목표와 같이) 2025년 대비 10% 상승하려면 ICE&OPM이 12.6%까지 상승해야 함. 그리고 이러한 목표가 달성되어도 결국 시장 전체 영업이익률은 높은 BEV 판매비중으로 인해 희석될 수밖에 없다고 예상함.

현대차 - 유럽시장 특화모델 IONIQ 3 내년 출시 예정

글로벌 전개 모델 (전용 EV)	유럽	인도	중국
아이오닉 5	IONIQ 3 (2026)	A+ SUV (2027)	Elexio (2025) C-세단 (2026)
아이오닉 6	Concept THREE		
아이오닉 9	2025년 9월 콘셉트가 공개 - 차세대 인포테인먼트 시스템 탑재한 대중 EV	- 인도 특화 디자인 및 기능 탑재한 최초의 EV - 현지 부품/공급망 활용	- 중국 현지 생산 EV - Elexio 주행가능거리 >700km - C-세단 주행가능거리 600km

자료: 유안타증권 리서치센터, 현대차

이와 같은 목표치는 동사의 유럽 지역 특화 모델 IONIQ 3가 대중EV로서 저렴한 가격에 공급되며 가격 경쟁이 가장 치열한 소형 전기차 시장에서 출시될 예정이기 때문. 결국 유럽시장에서 동사의 판매 전략은 공격적인 BEV 시장 점유율 확대를 위해 대중 EV의 수익성을 포기하겠다는 의지를 보여준 것이라 판단하며, 이는 전사적 감익에 대한 우려를 중장기 전동화 리레이팅으로 상쇄하는 근거가 될 수 있다고 예상.

보스턴 다이내믹스 – 끝없는 마라톤의 선두주자

다음은 보스턴 다이내믹스 (BD) 탐방에서 언급된 내용.

BD는 복합 자율 로봇을 이전에 시장에 인도한 적이 있으며, 현대차와의 협업이 매우 중요하다. 대량생산 이전에 제품 (로봇)이 고객에게 무엇을 해줄 수 있는지 정해져야 한다. 그런 관점에서 현대차는 이를 확인시켜주는 고객이자 파트너이다. 현대차 공장을 통해 직접적으로 생산인력의 행동을 분석해서 가장 합리적인 움직임에 대한 데이터를 추출할 수 있다. 로봇들이 현대차의 공장에 어떻게 적용될 것인지, 다른 OEM들에게도 어떻게 적용될 수 있는지 확실히 알 수 있다.

=현대차가 BD를 활용하듯, BD도 현대차를 활용하여 성장 중

특히 자재취급과 의장작업이 가장 인력이 많이 투입되는 부분이다. 예를 들어, 산업용 로봇 엔지니어에게 부품 A를 결합할 수 있는 로봇을 만들라고 하면 해당 목적만을 위한 커다란 기계를 만들어 온다. 따라서 휴머노이드를 통해 해결하고자 하는 것은 Generalist 수준의 하드웨어와 소프트웨어를 가져 범용적인 생산 업무에 관여할 수 있는 로봇을 만드는 것이 소비자의 경제적인 고민을 해결해주는 방법이다.

=휴머노이드는 산업용 로봇이 가질 수 없는 범용성을 가지는 것이 중요

현대차와의 협업에서 BD의 핵심 목표는 1) 차량부품 시퀀싱 (생산에 맞게 부품 정렬)과 운반, 2) 머신 텐딩 (로봇이 기계에 원자재 투입 이후 가공된 부품을 꺼내 다음 공정으로 이동), 그리고 마지막으로 3) 의장 공정에 관여하는 것. 상용화된 로봇을 공개할 때는 이런 목적에 집중한 제품을 볼 수 있을 것이다.

=최종 목적은 의장공정이지만, 이전에도 적용될 수 있는 공정 존재

BD의 로봇은 Rule-base가 아니라 Learning-base이다. 이게 굉장히 큰 차이를 만든다. 의장 공정과 같은 여러 수행 동작이 필요한 곳에 매번 필요한 행동을 프로그래밍 하는 것은 매우 비효율적이다. “인간만이 할 수 있는” 영역에 대해서도 개선이 가능하다. 손끝에 내장된 센서를 통해 힘의 크기도 측정이 가능하고, 차세대 로봇 손에서도 이런 기능이 탑재될 것이다. 다만, 이러한 영역은 지금도 톱클래스 로봇 연구기관에서도 간혹 해결할 정도로 어려운 문제이다. 그러나 결국 이러한 영역도 데이터의 누적을 통해 학습하여 해결될 수 있다고 예상된다.

=데이터의 축적을 통해 결국 인간의 작업 영역에 무한히 근접할 수 있을 것

현대차 (005380) 추정재무제표 (K-IFRS 연결)

손익계산서				(단위: 십억원)	
결산(12월)	2023A	2024A	2025F	2026F	2027F
매출액	162,664	175,231	185,091	194,978	205,856
매출원가	129,179	139,482	150,089	156,110	164,611
매출총이익	33,484	35,749	35,003	38,868	41,242
판매비	18,357	21,510	22,704	24,474	25,889
영업이익	15,127	14,240	12,298	14,394	15,353
EBITDA	20,073	18,527	17,336	20,029	21,452
영업외손익	2,492	3,542	2,704	2,858	3,380
외환관련 손익	150	295	0	0	0
이자손익	440	529	516	562	598
관계기업관련손익	2,471	3,114	2,584	2,693	3,179
기타	-569	-396	-396	-396	-396
법인세비용차감전순손익	17,619	17,781	15,003	17,253	18,733
법인세비용	4,627	4,232	3,901	4,486	4,871
계속사업순손익	12,992	13,549	11,102	12,767	13,863
중단사업순손익	-720	-319	0	0	0
당기순이익	12,272	13,230	11,102	12,767	13,863
지배지분순이익	11,962	12,527	10,512	12,088	13,126
포괄순이익	12,429	18,255	16,127	17,792	18,887
지배지분포괄이익	12,204	17,100	15,107	16,667	17,693

주: 영업이익의 산출 기준은 기존 k-GAAP과 동일. 즉, 매출액에서 매출원가와 판매비만 차감

현금흐름표	(단위: 십억원)				
결산(12월)	2023A	2024A	2025F	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	-2,519	-5,662	-1,420	735	1,669
당기순이익	12,272	13,230	11,102	12,767	13,863
감가상각비	3,284	3,398	3,965	4,401	4,722
외환손익	-64	-13	0	0	0
중속, 관계기업관련손익	-2,490	-3,113	-2,584	-2,693	-3,179
자산부채의 증감	-30,365	-35,160	-35,038	-35,037	-35,177
기타현금흐름	14,844	15,997	21,135	21,296	21,440
투자활동 현금흐름	-8,649	-14,623	-11,978	-13,684	-13,567
투자자산	-2,259	-3,371	-2,015	-2,020	-2,223
유형자산 증가 (CAPEX)	-7,071	-8,061	-8,800	-8,500	-8,100
유형자산 감소	144	172	0	0	0
기타현금흐름	536	-3,362	-1,163	-3,164	-3,244
재무활동 현금흐름	9,393	19,493	15,861	13,904	10,907
단기차입금	-2,580	582	30	30	33
사채 및 장기차입금	15,107	31,507	4,000	1,000	-2,000
자본	137	3,278	0	0	0
현금배당	-2,499	-3,913	-4,169	-3,126	-3,126
기타현금흐름	-772	-11,961	16,000	16,000	16,000
연결범위변동 등 기타	77	640	597	829	831
현금의 증감	-1,698	-152	3,060	1,783	-160
기초 현금	20,865	19,167	19,015	22,075	23,858
기말 현금	19,167	19,015	22,075	23,858	23,698
NOPLAT	15,127	14,240	12,298	14,394	15,353
FCF	-9,590	-13,723	-10,220	-7,765	-6,431

자료: 유안타증권

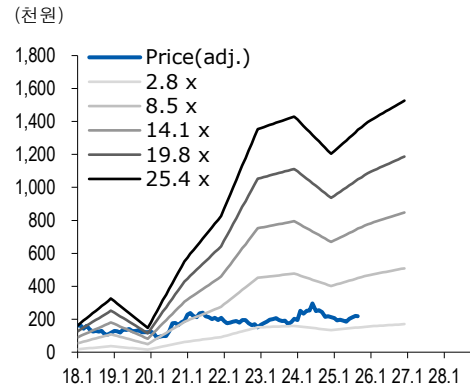
주: 1. EPS, BPS 및 PER, PBR은 지배주주 기준임
2. PER 등 valuation 지표의 경우, 확정치는 연평균 주가 기준, 전망치는 현재주가 기준임
3. ROE, ROA의 경우, 자본, 자산 항목은 연초, 연말 평균을 기준으로 함

재무상태표		(단위: 십억원)				
결산(12월)	2023A	2024A	2025F	2026F	2027F	
유동자산	58,604	64,336	67,334	71,218	73,428	
현금및현금성자산	19,167	19,015	22,075	23,858	23,698	
매출채권 및 기타채권	8,782	10,320	10,736	11,309	11,940	
재고자산	17,400	19,791	20,905	22,021	23,250	
비유동자산	116,172	147,622	155,900	163,285	170,009	
유형자산	38,921	44,534	49,369	53,468	56,846	
관계기업등 지분관련자산	28,476	34,644	36,594	38,548	40,699	
기타투자자산	4,578	6,748	6,813	6,879	6,952	
자산총계	282,463	339,798	357,467	375,447	391,428	
유동부채	73,362	79,510	81,387	83,131	84,795	
매입채무 및 기타채무	26,945	30,057	31,184	32,175	33,010	
단기차입금	9,036	9,327	9,327	9,327	9,327	
유동성장기부채	25,109	26,742	26,742	26,742	26,742	
비유동부채	107,292	140,013	143,846	145,417	143,974	
장기차입금	17,570	24,286	26,286	28,286	27,286	
사채	73,033	96,134	98,134	97,134	96,134	
부채총계	180,654	219,522	225,233	228,549	228,769	
지배지분	92,497	109,103	120,471	134,457	149,481	
자본금	1,489	1,489	1,489	1,489	1,489	
자본잉여금	4,378	7,656	7,656	7,656	7,656	
이익잉여금	88,666	96,596	102,938	111,900	121,899	
비지배지분	9,312	11,173	11,763	12,441	13,178	
자본총계	101,809	120,276	132,233	146,899	162,660	
순차입금	96,730	127,380	130,136	129,169	127,068	
총차입금	126,039	158,128	162,159	163,189	161,222	

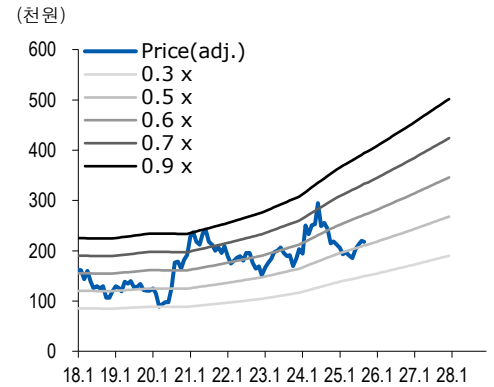
Valuation 지표	(단위: 원, 배, %)				
결산(12월)	2023A	2024A	2025F	2026F	2027F
EPS	53,295	56,300	47,555	55,607	60,673
BPS	351,861	413,568	462,821	516,555	574,274
EBITDAPS	73,148	68,094	64,841	75,471	80,832
SPS	592,754	644,061	692,296	734,684	775,672
DPS	11,400	12,000	12,000	12,000	12,000
PER	3.5	4.2	4.6	3.9	3.6
PBR	0.5	0.6	0.5	0.4	0.4
EV/EBITDA	7.6	10.7	11.3	9.8	9.1
PSR	0.3	0.4	0.3	0.3	0.3

재무비율		(단위: 배, %)				
결산(12월)	2023A	2024A	2025F	2026F	2027F	
매출액 증가율 (%)	14.4	7.7	5.6	5.3	5.6	
영업이익 증가율 (%)	54.0	-5.9	-13.6	17.0	6.7	
지배순이익 증가율 (%)	62.4	4.7	-16.1	15.0	8.6	
매출총이익률 (%)	20.6	20.4	18.9	19.9	20.0	
영업이익률 (%)	9.3	8.1	6.6	7.4	7.5	
지배순이익률 (%)	7.4	7.1	5.7	6.2	6.4	
EBITDA 마진 (%)	12.3	10.6	9.4	10.3	10.4	
ROIC	33.4	27.7	20.1	20.8	20.0	
ROA	4.4	4.0	3.0	3.3	3.4	
ROE	13.7	12.4	9.2	9.5	9.2	
부채비율 (%)	177.4	182.5	170.3	155.6	140.6	
순차입금/자기자본 (%)	104.6	116.8	108.0	96.1	85.0	
영업이익/금융비용 (배)	27.1	31.5	24.2	27.8	29.8	

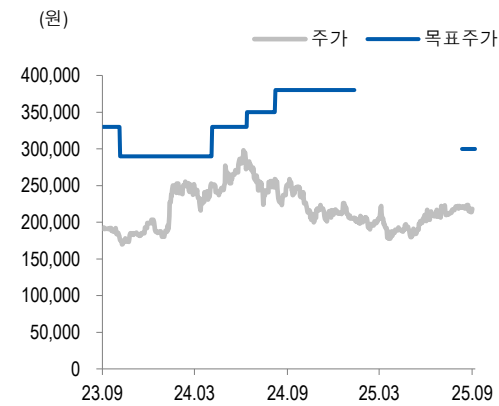
P/E band chart



P/B band chart



현대차 (005380) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2025-09-23	BUY	300,000	1년		
2025-09-02	BUY	300,000	1년		
담당자변경					
2025-02-07	BUY	380,000	1년	-46.90	-41.32
2024-08-29	BUY	380,000	1년	-41.32	-31.84
2024-07-04	BUY	350,000	1년	-27.11	-19.14
2024-04-26	BUY	330,000	1년	-19.72	-9.70
2023-10-27	BUY	290,000	1년	-27.21	-11.90
2023-04-26	BUY	330,000	1년	-40.64	-36.36

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)	93
Hold(중립)	7
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2025-09-22

※ 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)
- 본 조사분석 자료의 작성과 관련하여 당사의 금융투자분석사 김용민은 (주)현대차 의 기업설명회 등에 (주)현대차 의 비용으로 참석한 사실이 있음을 고지합니다.
- 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 투자의사결정은 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.