

자동차/부품

김귀연

gwiyeon.kim@daishin.com

투자의견

Overweight

비중확대, 유지

자동차 업종 관련
Legal Issues 영향 분석

- 신정부 출범 이후, 리걸 이슈 지속. 이에 따른 업종 영향 분석
- 노동법 부담은 불가피하나, 대체로 밸류업/기업가치 측면에서 긍정적
- 3차 상법개정(자사주 의무소각) 가능성에 따른 수혜주(SNT그룹주) 주목

세제/상법/노동법 등 리걸 이슈 지속. 자동차 산업 영향은?

2025.06월 이재명 신정부 출범 이후, 리걸 이슈 지속. 이슈에 따라 업종/종목 영향 상이해 주가 변동성 확대 불가피. 이에 최근 시장내에서 부각되고 있는 법안에 대한 자동차 업종 영향 분석. 주가 관점에서 노동법은 부담 불가피. 하지만, 상법 개정에 따른 밸류업 가능성 감안 시, Legal Issues 관련 자동차 업종 영향은 대체로 긍정적이라 판단. [3차 상법개정에 따른 자사주 의무소각 가능성 및 수혜주\(SNT그룹주\)에 관심 재차 높일 필요](#)

세제 개편안(배당소득 분리과세) => Neutral/Positive

7/31일, 기재부 2025년 세제개편안 발표. 핵심은 1) 배당소득 분리과세와 2) 양도소득세 대주주 기준환원. 이 중 배당소득 분리과세에 주목. 대상 기업의 기준 높아 실효성 논란 있으나, 현대/기아의 경우 2026년 배당규모에 따라 적용 가능성 존재([그림2](#)). WICS26 자동차 업종 기준 157개사(현대오토에버 포함) 중, 2023~24년 연속 배당성향 40% 이상의 업체는 2개 업체에 불과. 하지만, 2년 연속 배당성향 25% 유지 & '21~'23년 배당액 평균 대비 '24년 배당 5% 이상 증가한 업체는 17개로 '26년 배당소득 분리과세 수혜 가능성 존재([그림1](#)). 특히, HMG 중심 대형주의 경우, 주주환원정책 강화에 따른 수혜 가능성 높다는 판단

노동법 개정(노란봉투법) => Negative

8/24일, 노동법 개정안(노란봉투법)이 국회통과. 9월 국무회의 공포 => 6개월 유예 이후, '26.03월 시행 예상. 핵심은 2조(사용자 범위 및 쟁의 목적 확대)와 3조(근로자의 손해 책임 제한) 개정안. 업종의 특성상, 1) 외주/위탁/생전사(계열사) 통한 간접 고용형태 일반적이고, 2) 노조리스크 지속돼온 바, 리스크 확대 불가피. 각 사는 노조와 갈등 최소화하고, 유예기간 동안 리스크 검토와 대응전략 수립하겠다는 계획. 현대위이는 8/29일 생전사 포함 임단협 마무리 지으며 노동법 영향 제한된 모습. 노동법으로 인한 부담 불가피하나, 1) 관세 부담에 따른 글로벌 현지 생산 확대, 2) 노조 자연감소, 3) 자동화 확대 지속되고 있다는 점 감안 시, 과도한 우려는 경계할 필요

2차 상법개정(집중투표제/감사위원분리선출) => Positive

8/25일, 2차 상법 개정안 국회 통과. 9월 국무회의 공포 => 1년이 경과된 날부터 시행 예정. 핵심은 집중투표제 의무화. 현재 자산 2조원 이상의 자동차 상장사 중 집중투표제 도입하고 있는 회사는 없음. '26년 임기 만료 이사 수 많은 상장사의 경우, 관련 이슈에 더욱 민감할 수밖에 없을 것([그림8](#))

3차 상법개정(자사주 의무소각) => Positive

9월 3차 상법개정 논의 본격화됨에 따라 자사주 의무소각 이슈 재차 부각될 가능성 높음. 8/29일, 자동차 업종 내 자사주 보유 비율 5% 이상인 상장사는 23개사. [당사 커버 중에서는 SNT모티브가 10.2%로 유일하게 포함\(그림9\)](#). 이 외에는 현대모비스가 2.9%로 가장 높으나, 27년까지 향후 전량 소각예정으로 영향 제한적

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	0.6	18.2	15.0	-1.7
상대수익률	1.0	-1.2	-8.9	-17.2

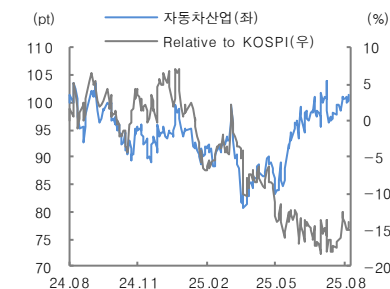


그림 1. [세계개편안] 자동차 업종 내 배당소득 분리과세 수혜 가능성 점검

: 23~24 년 연속 배당성향 25% 이상 & '21~23 년 평균 배당액 대비 '24 년 상승률 5% 이상인 상장사 17 개

종목	8/29 일시총 (십억원)	2023 년 배당성향	2024 년 배당성향	'21~23 년 평균배당금 대비 '24 년 상승률
코오롱모빌리티그룹	250	20.2%	-	74.7%
도이치모터스	141	96.8%	-	1.2%
유성기업	55	15.8%	-	-60.0%
핸즈코퍼레이션	36	-	-	-72.9%
오스텍	30	13.4%	-	-4.7%
풍강	30	34.4%	-	-44.2%
대동금속	20	23.0%	-	0.0%
우리산업홀딩스	62	12.2%	237.3%	26.9%
평화홀딩스	61	26.4%	138.3%	2.2%
케이카	776	128.9%	126.0%	52.3%
HL 홀딩스	363	38.1%	94.4%	-4.2%
KB 오토시스	41	162.3%	78.1%	42.9%
인택	69	16.2%	77.4%	0.0%
화신정공	48	19.4%	66.5%	25.0%
디와이씨	27	11.8%	65.6%	-20.0%
네오티스	44	-	55.1%	-8.6%
DH 오토리드	38	-	54.4%	-46.6%
엔브이에이치코리아	99	125.3%	53.3%	38.7%
모토닉	289	35.4%	40.1%	43.5%
삼원강재	99	26.3%	33.0%	3.1%
SJM 홀딩스	52	31.7%	32.2%	22.7%
지엠비코리아	78	24.8%	31.0%	141.9%
SNT 다이내믹스	2,078	31.7%	30.3%	143.9%
대원강업	250	22.3%	28.9%	6.5%
현대오토에버	4,816	28.5%	28.6%	63.3%
새론오토모티브	60	80.7%	27.7%	0.0%
한국엔컴퍼니	2,316	35.4%	27.0%	53.6%
기아	41,663	25.0%	26.2%	59.9%
유라테크	96	12.6%	25.7%	130.8%
HL 만도	1,676	20.8%	25.3%	10.6%
경창산업	57	19.5%	25.3%	-60.0%
현대차	45,047	25.1%	25.1%	54.1%
현대위아	1,368	24.8%	24.3%	46.8%
한국타이어앤테크놀로지	4,974	22.0%	21.9%	114.3%
SNT 모티브	987	24.2%	19.8%	-5.1%
에스엘	1,579	12.4%	15.0%	80.0%
현대모비스	29,237	11.9%	13.4%	42.7%
넥센타이어	572	11.5%	10.8%	21.8%
명신산업	465	3.4%	6.1%	50.0%
한온시스템	2,427	330.8%	-	-100.0%
금호타이어	1,425	-	-	-

주: 본주 + 우선주 합산 기준

자료: QuantilWise, 대신증권 Research Center

그림 2. [세제개편안] 2026 년 분리과세 적용 가능한 배당레벨: 현대차/기아 배당이 관련

	'22~24년 평균 배당금 (십억원)	'22~24년 대비 +5% (십억원)	2024년 배당금 (십억원)	24년 DPS (원)	필요 DPS (원)	25년 예상 지배순익 (십억원)	배당성향 (%)
현대차	2,659.0	2,791.9	3,147.8	12,000.0	12,093.3	11,195.3	28.1%
기아	2,052.2	2,154.8	2,559.0	6,500.0	6,591.8	8,579.8	29.8%
현대모비스	439.3	461.3	542.5	6,000.0	6,084.4	4,169.3	13.0%
한온시스템	180.4	189.4	—	—	279.1	−61.9	—
HL 만도	28.2	29.6	32.9	700.0	700.0	170.7	19.3%
에스엘	41.4	43.5	55.3	1,200.0	1,200.0	310.3	17.8%
현대위아	23.5	24.7	29.3	1,100.0	1,094.3	175.6	16.7%
명신산업	6.6	6.9	7.9	150.0	150.0	93.4	8.4%
SNT 모티브	20.9	22.0	20.4	939.2	922.7	96.1	22.9%
현대오토에버	39.8	41.8	48.8	1,780.0	1,780.0	188.9	25.8%
한국타이어	166.7	175.1	244.0	2,000.0	2,000.0	1,006.4	24.2%
금호타이어	—	—	—	—	—	246.9	0.0%
넥센타이어	11.8	12.4	13.4	130.0	130.3	104.0	12.9%

주1: (필요 DPS는 '22~24년 3년평균 배당금 +5% or 2024년 배당금 대비 더 큰 금액)/자사주 제외 우선주 합산 상장주식수 기준으로 산출
주2: 2025년 예상 지배순익은 컨센서스 기준
자료: QuantWise 대신증권 Research Center

그림 3. [세제개편안] 2025 년 개편안 주요 내용: 핵심은 고배당기업 배당소득 분리과세



자료: 기획재정부, 대신증권 Research Center

그림 4. [노란봉투법] 주요 내용(1) 노동법 2조 개정 관련:
사용자의 범위 확대 => 외주/위탁/생전사(계열사) 등으로부터 노동쟁의 가능성 확대

가. 사용자의 범위 확대(제2조 제2호 후단 신설)	
현행	개정
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. “사용자”라 함은 사업주, 사업의 경영 담당자 또는 그 사업의 근로자에 관한 사항에 대하여 사업주를 위하여 행동하는 자를 말한다.	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. “사용자”라 함은 사업주, 사업의 경영 담당자 또는 그 사업의 근로자에 관한 사항에 대하여 사업주를 위하여 행동하는 자를 말한다. 이 경우 <u>근로계약 체결 당사자가 아니더라도 근로자의 근로조건에 대하여 실질적이고 구체적으로 지배·결정할 수 있는 지위에 있는 자</u> 도 그 범위에 있어서는 사용자로 본다.
나. 특수고용노동자, 플랫폼노동자 등 다양한 일하는 사람의 단결권 보장(제2조 제4호 라목 삭제)	
현행	개정
이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. “노동조합”이라 함은 근로자가 주체가 되어 자주적으로 단결하여 근로조건의 유지·개선 기타 근로자의 경제적·사회적 지위의 향상을 도모함을 목적으로 조직하는 단체 또는 그 연합단체를 말한다. 다만, 다음 각 목의 1에 해당하는 경우에는 노동조합으로 보지 아니한다. 라. 근로자가 아닌 자의 가입을 허용하는 경우	이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. “노동조합”이라 함은 근로자가 주체가 되어 자주적으로 단결하여 근로조건의 유지·개선 기타 근로자의 경제적·사회적 지위의 향상을 도모함을 목적으로 조직하는 단체 또는 그 연합단체를 말한다. 다만, 다음 각 목의 1에 해당하는 경우에는 노동조합으로 보지 아니한다. <u>(삭제)</u>
다. 정당한 쟁의행위의 목적 범위 확대(제2조 제5호)	
현행	개정
이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. “노동쟁의”라 함은 노동조합과 사용자 또는 사용자단체(이하 “노동관계 당사자”라 한다) 간에 임금·근로시간·복지·해고 기타 대우 등 근로조건의 결정에 관한 주장의 불일치로 인하여 발생한 분쟁 상태를 말한다. 이 경우 주장의 불일치라 함은 당사자 간에 합의를 위한 노력을 계속하여도 더 이상 자주적 교섭에 의한 합의의 여지가 없는 경우를 말한다.	이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. “노동쟁의”라 함은 노동조합과 사용자 또는 사용자단체(이하 “노동관계 당사자”라 한다) 간에 임금·근로시간·복지·해고·근로자의 지위 기타 대우 등 근로조건의 결정과 <u>근로조건에 영향을 미치는 사업 경영상의 결정에 관한 주장의 불일치 및 제92조 제2호 가목부터 라목까지의 사항에 관한 사용자의 명백한 단체협약 위반으로 인하여 발생한 분쟁 상태</u> 를 말한다. 이 경우 <u>주장의 불일치라 함은 당사자 간에 합의를 위한 노력을 계속하여도 더 이상 자주적 교섭에 의한 합의의 여지가 없는 경우</u> 를 말한다.

자료: 국회, 대신증권 Research Center

그림 5. [노란봉투법] 주요 내용(2) 노동법 3 조 개정 관련: 노조 활동으로 인한 사용자의 손해 청구권 제한

1) 노동조합법에 따른 노동조합 활동으로 인한 손해배상청구 제한(제3조 제1항)

현행	개정
제3조(손해배상 청구의 제한) 사용자는 이 법에 의한 단체교섭 또는 쟁의행위로 인하여 손해를 입은 경우에 노동조합 또는 근로자에 대하여 그 배상을 청구할 수 없다.	제3조(손해배상 청구의 제한) ① 사용자는 이 법에 따른 단체교섭 또는 쟁의행위, 그 밖의 노동조합의 활동으로 인하여 손해를 입은 경우에 노동조합 또는 근로자에 대하여 그 배상을 청구할 수 없다.

2) 사용자의 불법행위에 대한 방위 목적의 손해에 대한 배상 책임 제한(제3조 제2항)

현행	개정
(신설)	② 사용자의 불법행위에 대하여 노동조합 또는 근로자의 이익을 방위하기 위하여 부득이 사용자에게 손해를 가한 노동조합 또는 근로자는 배상할 책임이 없다.

3) 근로자의 손해배상책임 인정 시 책임의 개별화(제3조 제3항)

현행	개정
(신설)	제3조(손해배상 청구의 제한) ③ 법원은 단체교섭, 쟁의행위, 그 밖의 노동조합의 활동으로 인한 손해배상책임을 근로자에게 인정하는 경우 손해의 배상의무자인 근로자에 대하여 다음 각 호에 따라 책임비율을 정하여야 한다. * 노동조합에서의 지위와 역할/쟁의행위 등 참여 경위 및 정도/손해 발생에 대한 관여의 정도/임금 수준과 손해배상 청구금액/손해의 원인과 성격/그 밖에 손해의 공평한 분담을 위해 고려할 필요가 있다고 인정되는 사항

4) 노동조합 및 근로자의 손해배상액 감면청구권 인정(제3조 제4항)

현행	개정
(신설)	④ 제 3 항에 따른 배상의무자인 노동조합과 근로자는 법원에 배상액의 감면을 청구할 수 있다 . 이때 법원은 배상의무자의 경제상태, 부양의무 등 가족관계, 최저생계비 보장 및 존립 유지 등을 고려하여 각 배상의무자별로 감면 여부 및 정도를 판단하여야 한다.

5) 단체교섭, 쟁의행위, 기타 노동조합 활동에 관한 신원보증인의 손해배상책임 면제(제3조 제5항)

현행	개정
(신설)	제3조(손해배상 청구의 제한) ⑤ 「신원보증법」 제 6 조에도 불구하고 신원보증인은 단체교섭, 쟁의행위, 그 밖의 노동조합의 활동으로 인하여 발생한 손해에 대해서는 배상할 책임이 없다.

6) 사용자의 손해배상청구권 남용 금지(제3조 제6항)

현행	개정
(신설)	제3조(손해배상 청구의 제한) ⑥ 사용자는 노동조합의 존립을 위태롭게 하거나 운영을 방해할 목적 또는 조합원의 노동조합 활동을 방해하고 손해를 입히려는 목적으로 손해배상청구권을 행사하여서는 아니된다.

마. 사용자의 면책 권한 부여(제3조의2)

현행	개정
(신설)	제3조의2(책임의 면제) 사용자는 단체교섭 또는 쟁의행위, 그 밖의 노동조합의 활동으로 인한 노동조합 또는 근로자의 손해배상 등 책임을 면제할 수 있다.

자료: 국회, 대신증권 Research Center

그림 6. [노란봉투법] 자동차 커버리지 종목의 공시 기준 국내 계열사 현황
업종 특성상 외주/위탁/생전사(계열사) 등 통한 간접고용 형태 일반적 => 노란봉투법 부담 불가피한 부분

종목	사업	지분율	비고
현대차			
(주)현대캐피코	자동차부품 제조 및 판매	100.0%	현대로템(주) 100.00%
현대파텍스	자동차부품 제조 및 판매	56.0%	
현대로템	철도차량 제조 및 판매	33.8%	
현대엔지비	엔지니어링 서비스	68.3%	
메인트란스	철도 유지 보수	100.0%	
로템에스알에스	철도 유지 보수	100.0%	
에스트랜스	철도 유지 보수	100.0%	
김포골드라인에스알에스	철도 유지 보수	100.0%	
에어플러그	소프트웨어 개발 및 판매	99.4%	
포티투닷	소프트웨어 개발 및 판매	58.7%	
42 Air, Inc	소프트웨어 개발 및 판매	100.0%	
모비아	운수	100.0%	
현대캐피탈	금융	59.7%	현대카드(주) 51.00%
현대카드	금융	37.0%	
현대얼터너티브	금융	51.0%	현대카드(주) 100.00%
블루월넷 주식회사	금융부가통신	100.0%	포티투닷 주식회사 67.99%
주식회사 모션	금융부가통신	73.3%	
주식회사 유비퍼스트대원	텔레메틱스 단말기 제조 및 판매	68.0%	
현대모비스			
모트라스	자동차 모듈 생산	100.0%	
유니투스	자동차 부품 생산	100.0%	
현대아이에이치엘	차량용조명 및 전기장치 제조업	99.4%	
지아이티	전자기 측정,시험 및 분석기구 제조업	80.5%	
에이치그린파워	축전지 제조업	100.0%	
한온시스템			
Hanon EFP Korea	자동차 부품 제조, 판매 및 연구	100.0%	
Hanon EFP Corporation	지주회사	100.0%	
만도			
HL Klemove Corporation	자동차부품의 제조 및 판매	100.0%	
Mando Brose Corporation	자동차부품의 제조 및 판매	90.0%	
에스엘			
에스엘미러텍	자동차부품제조	51.0%	
에스엘솔라	태양광발전업	100.0%	
현대위아			
모비언트	자동차 부품제조	100.0%	
테크젠	자동차 부품제조	100.0%	
위아공작기계	공작기계 제조 · 판매	100.0%	
명신산업			
심원테크	자동차 차체부품	100.0%	
심원개발	자동차 차체부품	100.0%	
한국타이어			
한국엔지니어링웍스	타이어 및 튜브 제조기계 제조	95.0%	
한국프리스이션웍스	타이어 및 튜브 제조기계 제조	50.1%	
모델솔루션	금형 및 사출제작	62.9%	
티앤에이 주식회사	타이어 제품의 판매	100.0%	
넥센타이어			
누리네트웍스	창고화물 보관업	82.9%	

주: 집합투자/스포츠/사회적 책임 관련 계열사는 제외

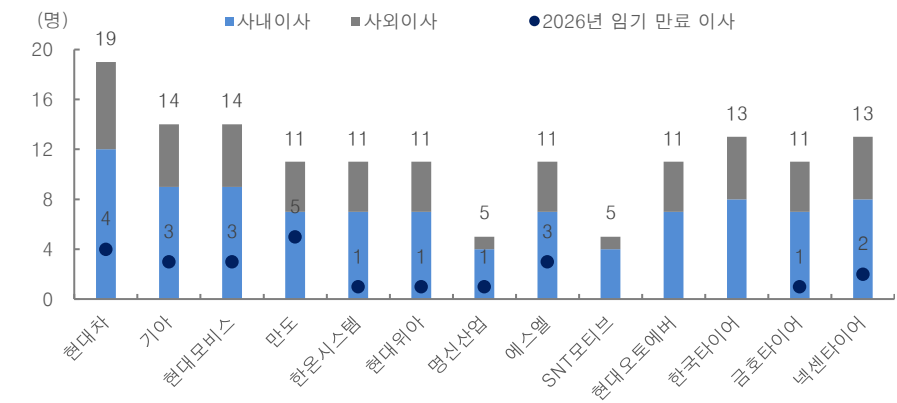
자료: DART, 대신증권 Research Center

그림 7. [2 차 상법개정] 자산 2 조원 이상 자동차 상장사: 집중투표제 도입 모두 배제

종목	2024 년 자산총액	집중투표제 도입 여부	8/29 일 보통주 시총	1% 지분을 가치 (집중투표제 요구가능 지분율)
현대차	339,8	23개사 모두 정관으로서 배제	45,046.7	450.5
기아	92.8		41,662.9	416.6
현대모비스	66.6		29,236.7	292.4
한국타이어앤테크놀로지	15.8		4,973.6	49.7
한온시스템	10.6		2,426.6	24.3
KG 케미칼	8.2		325.9	3.3
현대위아	7.1		1,367.9	13.7
HL 만도	7.1		1,676.4	16.8
KG 에코솔루션	6.2		276.6	2.8
넥센	5.4		308.4	3.1
금호타이어	5.4		1,424.8	14.2
한국엔컴퍼니	5.1		2,316.4	23.2
DN 오토모티브	5.0		1,556.4	15.6
넥센타이어	4.6		572.3	5.7
성우하이텍	4.6		482.4	4.8
에스엘	3.7		1,579.3	15.8
서연	3.4		215.3	2.2
현대오토에버	3.3		4,815.7	48.2
KG 모빌리티	3.1		673.9	6.7
서연이화	3.0		317.0	3.2
SNT 홀딩스	2.8		1,059.8	10.6
HL 홀딩스	2.4		363.5	3.6
세방전지	2.1		872.2	8.7

자료: DART, 대신증권 Research Center

그림 8. [2 차 상법개정] 자동차 커버리지 이사회 현황: 2026 년 임기 만료 이사 수



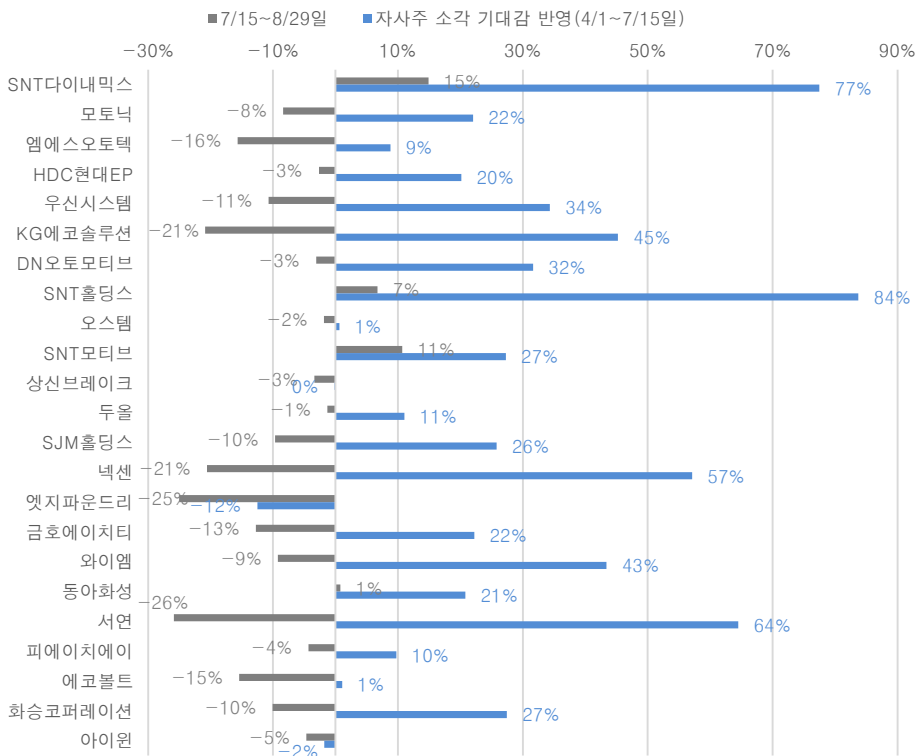
자료: DART, 대신증권 Research Center

그림 9. [3차 상법개정] WCS 자동차 업종 내 자사주 보유 비율 5% 이상인 업체 23 개

종목	8/29일 종가 기준 시총	자사주 보유 비율
SNT 다이내믹스	2,078.3	32.7%
모토닉	289.2	22.9%
엠에스오토텍	156.9	22.6%
HDC 현대 EP	128.7	18.8%
우신시스템	129.9	17.0%
KG 에코솔루션	276.6	11.9%
DN오토모티브	1,556.4	11.5%
SNT 홀딩스	1,059.8	11.3%
오스텍	30.1	10.4%
SNT 모티브	987.3	10.2%
상신브레이크	61.7	9.8%
두울	107.2	9.4%
SJM 홀딩스	52.3	9.3%
넥센	308.4	9.2%
엣지파운드리	180.9	8.5%
금호에이치티	126.9	8.0%
와이엠	60.4	7.8%
동아화성	98.1	7.7%
서연	215.3	7.5%
피에이치에이	232.5	7.0%
에코볼트	59.5	6.4%
화승코퍼레이션	96.1	6.3%
아이원	30.2	5.2%
현대차	45,046.7	1.9%
기아	41,662.9	1.4%
현대모비스	29,236.7	2.9%
한온시스템	2,426.6	0.0%
HL 만도	1,676.4	0.0%
에스엘	1,579.3	0.8%
현대위아	1,367.9	1.5%
명신산업	465.4	0.0%
현대오토에버	4,815.7	0.0%
한국타이어앤테크놀로지	4,973.6	1.5%
금호타이어	1,424.8	0.0%
넥센타이어	572.3	1.4%

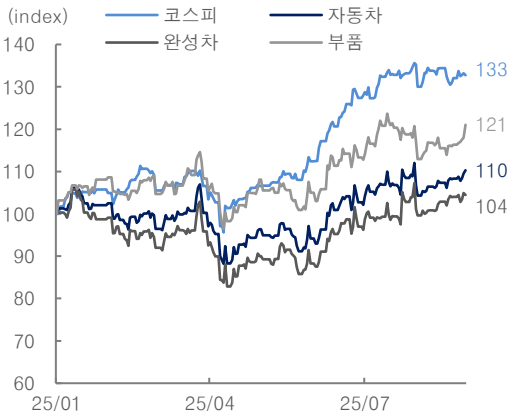
자료: QuantilWise, 대신증권 Research Center

그림 10.2025.04~7월 자사주 소각 기대감에 따른 주가 변동



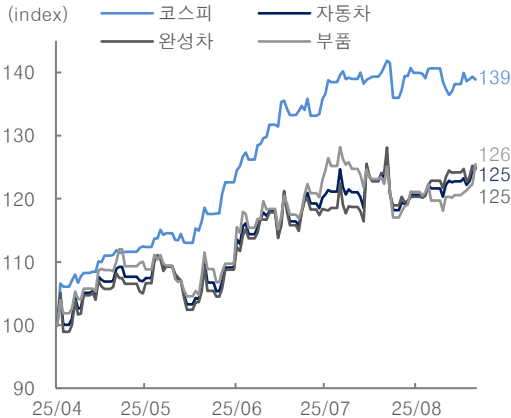
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 11.자동차 업종 수익률: YTD 수익률 제한



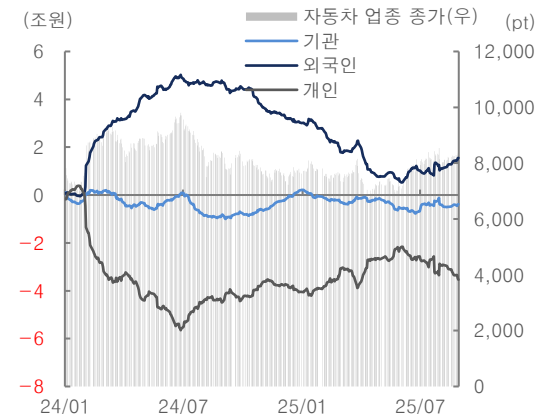
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 12.시장 랠리에서 소외 => 최근 괴리 일부 축소



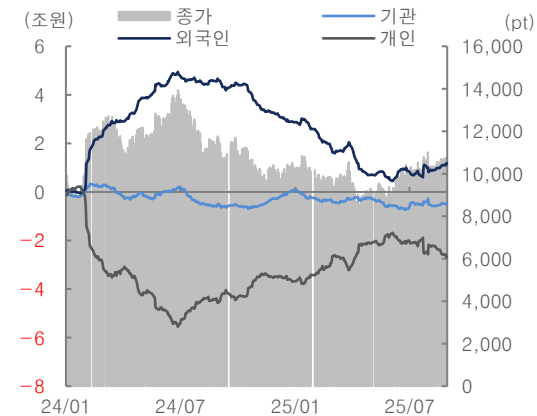
자료: QuantWise, 대신증권 Research Center

그림 13.자동차 업종 수급



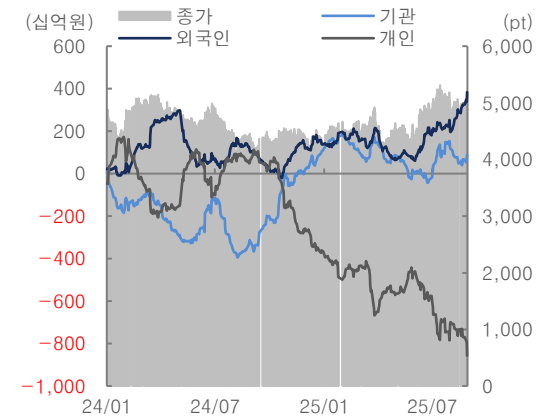
자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 14.완성차 업종 수급



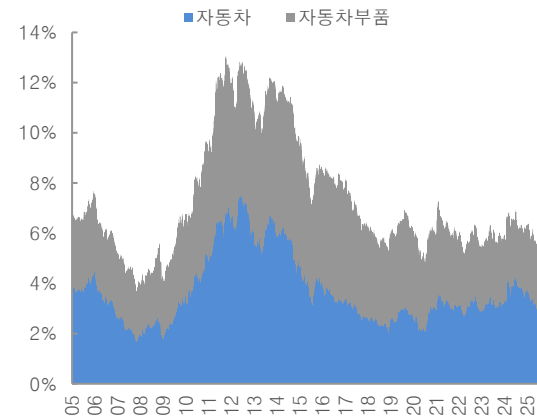
자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 15.부품 업종 수급



자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 16.자동차 시총 비중: 5% 초 저점서 일부 반등



자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 17.자동차 업종 12MF PER – 코스피 대비 할인율



자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

그림 18.자동차 업종 12MF PBR – 코스피 대비 할인율



자료: QuantlWise, 대신증권 Research Center

[Compliance Notice]

금융투자업규정 4-20조 1항5호사목에 따라 작성일 현재 사전고지와 관련한 사항이 없으며, 당사의 금융투자분석사는 자료작성일 현재 본 자료에 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다. 당사는 동 자료에 언급된 종목과 계열회사의 관계가 없으며 당사의 금융투자분석사는 본 자료의 작성과 관련하여 외부 부당한 압력이나 간섭을 받지 않고 본인의 의견을 정확하게 반영하였습니다.

(담당자:김귀연)

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 Research Center의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 동 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.

[투자등급관련사항]

산업 투자의견	기업 투자의견
Overweight(비중확대): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 초과 상승 예상	Buy(매수): :향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 주가 상승 예상
Neutral(중립): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률과 유사한 수준 예상	Marketperform(시장수익률): :향후 6개월간 시장수익률 대비 -10%p~10%p 주가 변동 예상
Underweight(비중축소): :향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 하회 예상	Underperform(시장수익률 하회): :향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 주가 하락 예상

[투자의견 비율공시]

구분	Buy(매수)	Marketperform(중립)	Underperform(매도)
비율	89.6%	10.4%	0.0%

(기준일자: 20250827)