SECTOR
UPDATE

2025. 10. 13

EV/모빌리티팀

임은영 팀장
esther.yim@samsung.com

김현지 Research Associate
hyunzi.kim@samsung.com

▶ **종목 정보**

현대차 (005380 KS, 217,000)		
목표주가	285,000원	31.3%
BUY		
기아 (000270 KS, 100,600)		
목표주가	140,000원	39.2%
BUY		
현대모비스 (012330 KS, 298,000)		
목표주가	370,000원	24.2%
BUY		

리서치센터 리포트
바로가기

자동차 (OVERWEIGHT)

E-Atlas 손가락은 왜 세개일까

- 보스턴 다이내믹스는 10월 9일에 유튜브를 통해 E-Atlas의 2세대 그리퍼의 디테일을 공개. 실용성을 감안하여 3개의 손가락으로 구성했으나, 1.5년 된 모델
- 3세대 E-Atlas와 그리퍼를 개발 중이며, 근시일 내 공개 예정. CES 2026에서 현대차는 로봇을 주제로 발표와 전시를 준비 중.
- 현대차그룹은 미국 관세 리스크 극복을 위해 메타플랜트 가동률 향상과 로봇 투입을 통한 생산성 향상을 추진 중.

WHAT'S THE STORY?

보스턴 다이내믹스, E-Atlas의 2세대 그리퍼 디테일 공개: 휴머노이드 로봇 경쟁이 가속화되면서, 동작지능과 운동지능 외에 디테일한 손에 대한 관심 증가.

- **덱스트러스에 대한 관심 증가:** 다양한 환경에서 인력을 대체하기 위해서는, 환경을 이해하고 동작하는 AI 외에 섬세한 손이 필요. 일론 머스크도 테슬라 옵티머스 3세대 양산이 지연되는 이유가 섬세한 손을 구현하기 어려워서라고 언급.
- **E-Atlas 그리퍼, 3 손가락:** E-Atlas의 그리퍼는 3개 손가락으로 구성되어 있으며, 자유도는 7도. 모터 다이렉트 드리븐 방식으로, 팔에서 별도로 분리하고 끼울 수 있음. 신경망 방식으로 데이터를 처리하는 비전센서와 촉각센서가 탑재되어 있어, 객체를 독립적으로 인지하고, 쥐는 힘에 대해 피드백을 주고받을 수 있음. 2세대 그리퍼는 다양한 테스크를 하기 위한 실용성과 비용을 감안하여 3손가락으로 설계.
- **3세대 그리퍼 공개 예상:** 보스턴 다이내믹스는 현대차 공장의 조립공정을 100% 자동화한다는 명확한 목표를 가지고 있음. 이를 위해 다양한 부품을 인식하고 분류하는 것과, 조립하는 2가지 과제를 해결해야 함. 현재 E-Atlas 3세대를 개발 중이며, 배터리 교환식으로 거의 24시간 가동이 가능하며, 고도화된 동작지능을 갖추고, 훨씬 더 유연하고, 섬세한 작업이 가능한 3세대 그리퍼가 장착될 것.
- **2026년 CES에서 공개 예상:** 현대차그룹은 로봇을 테마로 발표와 전시를 준비중이며, 이 행사에서 3세대 E-Atlas 공개와 기술 로드맵이 발표될 것으로 예상.

2026년, 미국 관세를 극복하는 업체와 잠식당하는 업체간 주가 양극화 전망.

- **현대차그룹, 두가지 대응 방안:** 1)메타플랜트 가동률 향상을 통한 현지 생산 비중 확대. 2024년 40% → 2028년 60~70%. 2) 휴머노이드 로봇 투입을 통한 생산성 향상. 100% 자동화시, 동일 공장에서 생산량은 60% 이상 증가.
- **업체 간 양극화 예상:** 관세 극복이 가능한 업체와 재무구조 악화로 구조조정이 불가피한 업체로 양극화 예상. 100% 무인화 공장은 10년 이상의 장기간이 필요하지만, 로봇 투입 시, 주가는 무인화 방향성을 반영할 것으로 예상.

(다음 페이지에 계속)

E-Atlas, 2세대 그리퍼 디테일 공개

보스턴 다이내믹스는 10월 9일에 유튜브를 통해 E-Atlas의 2세대 그리퍼의 디테일을 공개하였다. 1세대 그리퍼와 동일하게 손가락은 3개지만, 한 개 손가락이 엄지역활을 하면서 그립 능력이 대폭으로 확대되었다. 엄지역할을 하는 손가락은 앞쪽으로 이동이 가능하다. 각 손가락에는 관절이 관절이 추가로 생기면서 자유도가 기존의 4도에서 7도로 증가하였다. 가벼운 물건을 집어 올릴 때는 두손가락으로 동작하고, 더 무거운 물건이나, 부피가 큰 물건을 잡거나, 집어 올릴 때는 엄지 손가락이 옆으로 이동하여 세 손가락을 모두 이용한다. 각 손가락은 쥐는 동작도 가능하지만, 뒤로 꺾이는 각도가 90도로 유연성을 추가하였다.

손바닥에는 비전 센서를 탑재하고, 손가락 끝에는 촉각센서를 탑재하였다. 비전센서는 그리퍼가 독립적으로 객체를 인식할 수 있게 해주고, 촉각센서는 물건을 잡는 강도를 조절할 수 있게 해준다. 비전센서는 수많은 영상으로 학습을 하고 있으며, 신경망 처리로 객체와 위치를 인식한다. 촉각센서도 비전과 동일하게 신경망으로 처리하며, 압력에 대한 피드백을 주고받으며, 물건을 쥐는 세기를 조절한다.

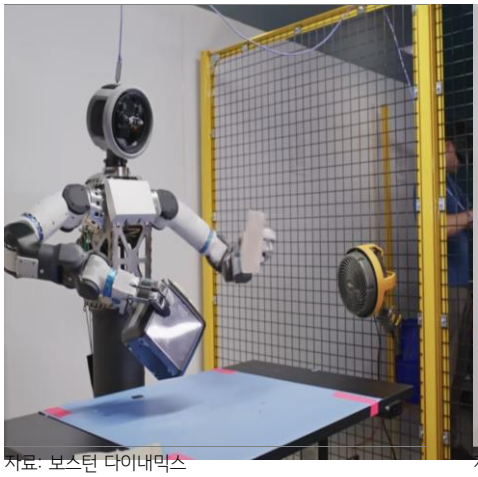
보스턴 다이내믹스: 아틀라스 그리퍼

자료: 보스턴 다이내믹스

보스턴 다이내믹스: 아틀라스 그리퍼 2세대

자료: 보스턴 다이내믹스

휴지 그랩핑 / 텔레오퍼레이션



자료: 보스턴 다이내믹스

팬과 조리개 그랩핑

자료: 보스턴 다이내믹스

종이컵 그랩핑

자료: 보스턴 다이내믹스

아틀라스 그리퍼의 또 다른 특징은 그리퍼를 별도로 분리하고 끼울 수 있다는 점이다. 이는 그리퍼가 손목이나 팔뚝과 연결되지 않는 모터 직결 구동(Motor-direct- Driven) 방식이기 때문에 가능하다. 모터 직결 구동(Motor-direct- Driven)방식은 손가락 관절에 소형 모터와 액추에이터를 직접 배치하는 것이다. 관절마다 액추에이터가 있어, 정밀제어가 가능하고, 구동 응답성이 빠르다는 장점이 있다. 반면, 모터와 기어 등이 관절마다 배치되면, 무게가 증가하고, 손의 크기가 커질 수밖에 없으며, 열관리 문제가 발생한다. E-Atlas의 그리퍼는 사람 손 크기대비 1.5배 수준으로 커서, 좁은 공간에서 손동작을 한다든지, 실을 꿴다든지, 고무를 창틀에 끼우는 등 섬세한 동작을 할 수 없다.

한국의 로보티즈가 연말에 공개할 예정인 덱스트러스도 모터 직결 구동 방식으로, 5개 손가락 및 자유도 20도를 갖추고 있다. 자유도가 높은 만큼 움직임이 아틀라스 보다 훨씬 부드럽지만, 사람 손 보다 크기가 크다. 로보티즈 덱스트러스는 3개, 4개, 5개 손가락을 용도에 맞게 제공할 계획이다.

한편, 최근에 중국의 Pan Motor가 공개한 Wuji Hand는 모터 다이렉트 드리븐 방식이면서, 자유도 20도로 유연한 움직임과 사람 손 크기의 덱스트러스로 큰 관심을 끌고 있다. 5개 손가락으로 구성되어 있으며, 각 손가락의 자유도는 4이다. 무게는 600g이하로, 통상 로봇 손 무게인 1.5~2kg대비 가볍고, 손끝 힘은 15N이며, 최대 10kg 물체를 안정적으로 들어올릴 수 있다. 손가락 비율, 관절배치 등이 인간손과 유사하여, 복잡하고 미세한 작업이 가능하다.

소형제작과 경량화가 가능했던 이유는 1)초소형 고토크 모터, 2)고감속 기어, 3)일체형 관절 모듈을 사용, 4)경량 고강도 소재와 수동냉각 설계, 5) 제어 및 전원 통합 설계를 적용한 것으로 보여진다. 일반적인 서보모터는 직경 20~40mm인데, 우지핸드는 직경 12~15mm급 BLDC모터를 채택했다. 모터 크기를 줄이면 토크도 줄어들기 때문에, 이를 극복하기 위해 자속밀도(magnetic flux density)를 극대화한 토크모터를 적용했다. 또한 감속기는 초소형 하모닉 드라이브와 마이크로 모터 일체형 구조를 적용한 것으로 보여진다. 공간절약을 위해 모터+ 감속기+ 인코더 + 베어링 + 하우징을 하나의 모듈에 통합시킨 구조를 채택했다. 소형모터가 많아지면, 배선이 복잡해지기 때문에, 손목 쪽에 통합 전력 및 제어보드를 두고, 각 손가락 모듈은 Can bus나 EtherCAT 기반 직렬통신구조로 연결된다. 이런 손목집적형 제어 아키텍쳐는 Figure AI, Sanctuary AI, 옵티머스, 우지 모두 동일한 방향이다.

로보티즈 덱스트러스: 모터 다이렉트 구동

자료: Youtube, 삼성증권

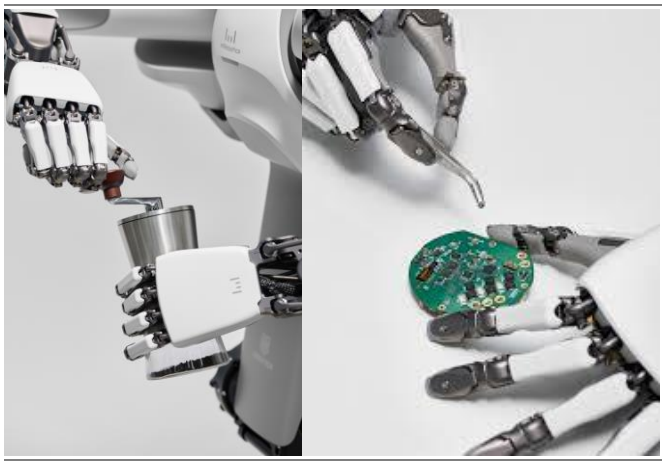
Wuji Hand: 모터 다이렉트 구동

자료: 언론, 삼성증권

옵티머스 덱스트러스의 경우 텐던 구동(Tendon-driven /Cable-driven) 방식으로, 모터가 손목이나 전완근 쪽에 있고, 손가락 관절은 케이블을 통해 연결된다. 사람의 힘줄을 당기는 것과 유사하게, 케이블을 당기거나 이완하여 손가락 관절을 움직인다. 손가락 내부에 모터를 넣지 않기 때문에, 무게가 가볍고, 공간 절약이 가능하여, 사람손과 같은 크기로 만들 수 있다. 그러나, 케이블 장력 관리, 마찰, 백래시(기어가 맞물릴 때 생기는 미세한 틈 때문에, 출력 축이 잠시 헛도는 현상), 케이블 노화 등의 관리와 정밀제어가 어렵다는 단점이 있다. 정밀제어를 위해서는 케이블 수가 늘어나야 되는데, 그런 경우에 팔뚝이 거대해질 수 있다. 일론머스크는 덱스트러스의 복잡성 때문에 옵티머스 양산이 지연되고 있다고 언급하였다.

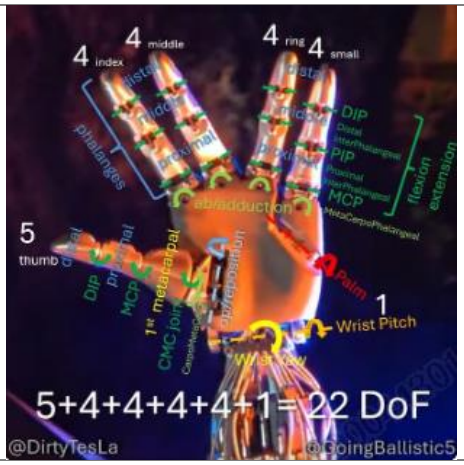
한국에는 위 로보틱스가 텐던 구동방식으로 유연한 손동작을 시연하면서, 관심이 집중되고 있다. 한편, 영상으로 보여지는 옵티머스 3세대와 위 로보틱스의 덱스트러스는 모두 손목이 두껍지 않는데, 이는 모터 다이렉트 드리븐 방식과 텐던 드리븐 방식이 혼합된 하이브리드 방식이 적용된 것으로 보여진다. 손목 쪽에 큰 모터를 두고, 손가락에는 소형 보조 액추에이터를 탑재하여, 케이블 숫자를 줄이는 것이다. 옵티머스 3세대의 경우 11월 6일에 테슬라 주주총회에서 공개되면, 어느 정도의 유연성과 민첩성을 갖추고 있는지에 대해 많은 논평이 있을 것으로 예상된다.

위 로보틱스: 텐던 구동 방식



자료: 위 로보틱스

옵티머스 3세대 덱스트러스



자료: 테슬라

휴머노이드 로봇 그리퍼/덱스트러스 비교

	E-Atlas 2세대	옵티머스	Wuji Hand
손가락 수	3	5	5
자유도	7	11/22	20
구동방식	Motor Direct Driven	Tendon+모터 드리븐	Motor Direct Driven(초소형 모터 내장)
모터 위치	손목+손 내부 일부	손가락 일부에 내장	손가락 내부 완전 내장
감속기 구조	소형 플라네터리/직접기어	하모닉+텐던 보조	초소형 마모닉 또는 플라네터리
무게	1kg	1kg	0.6kg
최대 파지력*	10~15N	15~20N	15N(10kg파지 가능)
정밀 조작	제한적(비틀기 어려움), 파지 중심	높음	높음
피드백 센서	촉각 센서/힘 센서	촉각 센서+토크 센서 통합예정	인코더 기반 위치 제어(촉각은 제한적)
제어방식	균형제어 우선+ 텔레오퍼레이션	End-to-End Neural Control+ 텔레오퍼레이션	고정밀 위치제어+CAN통신
열/전력 관리	알루미늄 프레임 수동냉각	능동냉각 + 전력분산	수동냉각(열전도성 하우징)
기술적 강점	내구성, 동적안정성, 균형제어	정밀조작, 인간형 모션	고밀도, 경량, 정밀
한계점	유연성 부족, 세밀한 힘제어 어려움	복잡한 제어, 내구성 리스크	내구성, 열관리 리스크
대표 응용	부품 분류 및 운반	조립, 부품 핸들링, 조작	휴머노이드 정밀작업, 연구용

참고: 파지력 1N은 1kg물체를 중력가속도 1m/s²로 움직이게 하는 힘, 10N~15N은 가벼운 공부, 스마트폰을 잡고 들어올릴 수 있음.
자료: 각 사, Chat-GPT, 삼성증권

3세대 E-Atlas, 그리퍼에서 덱스트러스로 진화 예상

보스턴 다이내믹스 엔지니어는 테슬라 옵티머스 덱스트러스와의 비교를 의식하여, 그리퍼를 3개로 구성한 이유에 대해서도 설명했다. 9월 중순 보스턴 다이내믹스 탐방에서도 옵티머스의 3세대 손 자유도는 22도인데, E-Atlas의 그리퍼의 단순함에 대해서 많은 질문이 있었다.

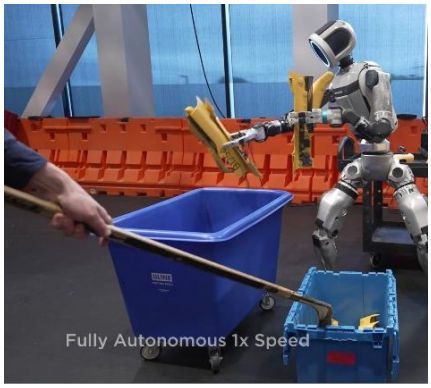
엔지니어에 따르면, 보스턴 다이내믹스는 장기적인 로봇 개발 로드맵을 가지고 있는데, 첫번째 단계에서는 3개 손가락이 적정하다고 판단했다. 손가락을 3개로 설계한 이유는 복잡도 증가 때문인데, 복잡도가 증가하면, 비용이 증가하고, 기술발전도 느려지게 된다. 현재 휴머노이드 로봇 경쟁은 실용성 보다는 인간의 모습을 닮게 만들어야 한다는 데 집착하고 있다는 의견도 표명하였다.

보스턴 다이내믹스는 현대차 공장의 조립공정을 100% 자동화한다는 명확한 목표를 가지고 있다. 자동차 제조공장이 자동화되지 못하는 영역은 첫째, 부품 종류가 너무 다양해 자동화를 적용하기 어려운 자재 핸들링이다. 둘째, 작업 종류가 너무 다양해 자동화가 어려운 일반 조립이다. 디테일하게는 공정을 자동화하기 위해 2만가지가 넘는 과제를 가지고, 기술을 개발하고 있다. 이 과제를 해결하기 위해서는 범용 하드웨어 플랫폼과 범용 AI 시스템을 결합해, 다양한 작업을 자동화시켜야 하고, 동시에 경제성을 갖추어야 한다.

보스턴 다이내믹스 영상에서 보여주는 과정은 시퀀싱 공정으로, 여러 품목과 부품들을 조립 라인 순서에 맞게 정렬하는 과정이다. 현재 E-Atlas는 첫째 과제에 집중하고 있는 것으로 보이며, 이는 고도화된 인지능력과 동작 지능, 3개의 그리퍼로 수행할 수 있다. 그러나 두번째 과제를 수행하기 위해서는 현재 그리퍼로는 불가능하다.

현대차그룹 메타플랜트 공장 탐방 시, 생산기술 엔지니어는 로봇이 인간 작업자를 대체하기 힘든 부분이 사람의 정교한 손과 촉각을 사용해야하는 작업이라고 언급하였다. 일례로 와이어링 하네스를 꼬이지 않도록 둘러서 배치한다던가, 부드러운 웨더스트립을 창문, 필러, 후드 등에 끼우는 작업 등이다. 대체로 사람은 시각뿐 아니라 촉각, 청각을 사용하여 부품을 조립하기 때문에 부품이 체결되는 소리를 듣거나, 유연한 손으로 좁은 공간에 낭창낭창한 고무 스트립을 끼워 넣을 수 있는데, 손이 발달하지 않은 로봇은 이러한 작업이 어렵다는 것이다.

E-Atlas: 부품 분류작업



자료: 보스턴 다이내믹스

자동차: 와이어링 하네스

자료: Google Image

자동차 창틀 웨더스트립 장착

자료: Google Image

이런 어려움을 극복하기 위해 보스턴 다이내믹스는 3세대 손을 개발 중이다. 3세대 덱스트러스는 손에 촉각 센서를 장착하고, 행동, 비디오 음성을 모두 활용한 학습을 하면서, 결국 인간 작업자를 대체하는 것이 목표이다. 현재의 E-Atlas와 그리퍼는 이미 1.5년 전에 개발된 것으로, 여러 기능을 탑재하고 시험해 보기 위한 버전이라고 했고, 조만간 3세대 제품을 공개할 것이라고 밝혔다. 3세대 제품이 5개의 손가락을 가지게 될 것이라고는 확답하지 않았으나, 더 높은 자유도와 유연성을 갖추게 될 것이라고 언급하였다.

2026년 1월에 개최되는 CES에 현대차는 로봇을 메인 테마로 프리젠테이션과 전시를 준비중이다. 이 이벤트에서 아틀라스 3세대 공개가 예상된다. 배터리는 교환식으로 바뀌고, 더 정교한 손과, 한단계 더 고도화된 동작지능과 작업지능을 갖춘 3세대 아틀라스 공개와 로봇 기술 투자에 대한 로드맵 발표가 예상된다.

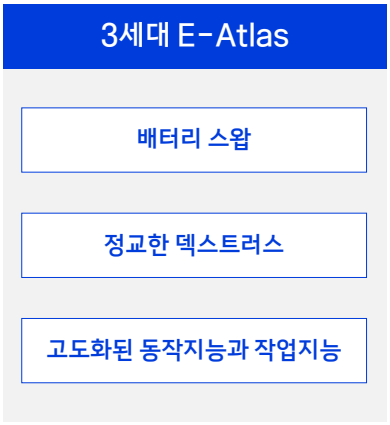
1세대 유압식 Atlas

자료: Google Image, 삼성증권

2세대 E-Atlas

자료: Google Image, 삼성증권

3세대 E-Atlas



자료: 삼성증권

이처럼 현대차그룹은 미국 관세에 대해 두가지 방향으로 돌파구를 찾아가고 있다. 첫째, 메타플랜트의 가동률 향상으로 현지생산 비중을 확대하는 것이다. 2024년 기준 현대차/기아의 미국 현지 생산비중은 40% 수준이나, 메타플랜트 50만대가 모두 가동되면 60~70%로 증가한다. 미국 전기차 보조금이 중단되면서, 2026년에는 하이브리드 차종을 투입하여 가동률을 끌어올릴 계획이다.

둘째, 로봇을 투입하여, 공장의 생산성을 끌어올리는 것이다. 현대차그룹의 목표는 휴머노이드 로봇을 투입하여 조립공정까지 100% 자동화하는 것이다. 3세대 E-Atlas는 배터리 교환식으로, 24시간 가동이 가능하다. 배터리 교환에는 1~2분이 소요될 뿐이다. 로봇의 초기 단가가 15만달러~20만달러라고 해도, 인건비가 동일한 수준이고, 24시간 가동된다면, 1년만에 투자회수가 가능하다. 현대차그룹이 Dark Factory를 운영하게 되면, 동일 공장에서 생산대수는 60% 이상 증가한다.

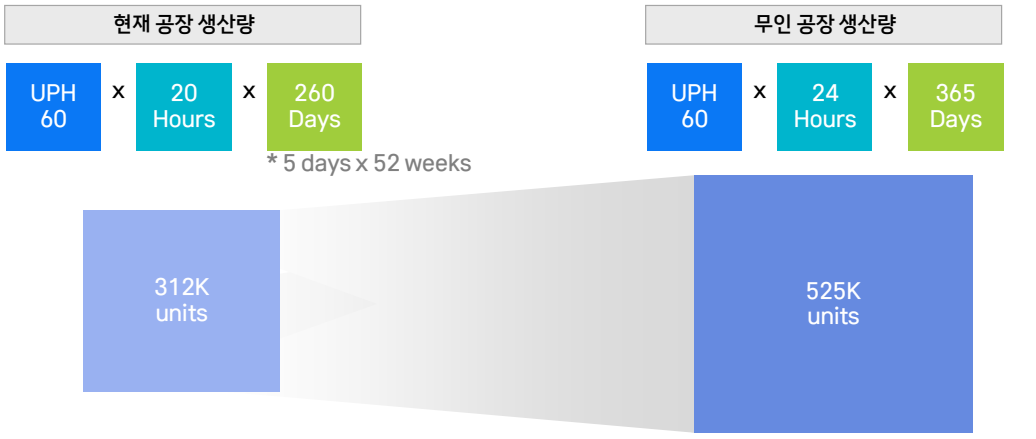
제조공정 100% 자동화에는 10년 이상의 시간이 소요되겠지만, 공장에 휴머노이드 로봇이 투입되기 시작하면, 주가는 자동화의 방향성을 반영할 것으로 예상된다. 관세환경은 글로벌 자동차 산업 전반의 리스크 요인이지만, 2026년에는 이를 극복할 수 있는 방안이 있는 업체와 없는 업체의 주가가 극명한 격차를 보일 것으로 전망한다.

미국 생산 비중 및 연간 관세 부담 추정

(천대/백만 달러)	GM	Ford	Toyota	Honda	Nissan	VW	Stellantis	Tesla	현대차	기아	현대차/기아 합산	메타플랜트 가동	총합계
미국 판매	2,705	2,109	2,340	1,424	924	724	1,326	604	912	796	1,708	1,708	16,459
미국 생산	1,721	1,835	1,270	1,025	526	174	901	604	361	354	715	1,215	10,314
미국 생산 비중(%)	**63.6**	**87.0**	**54.3**	**72.0**	**56.9**	**24.0**	**67.9**	**100.0**	**39.6**	**44.5**	**41.9**	**71.1**	**62.7**
미국 수출 매출	29,520	13,919	32,100	11,970	11,940	16,500	12,750		16,530	13,260	29,790	14,790	184,355
관세 (25%/15%)	**7,380**	**3,480**	**8,025**	**2,993**	**2,985**	**4,125**	**3,188**	**2,442**	**4,133**	**3,315**	**7,448**	**3,698**	**46,089**
3.75% 관세 환급	2,582	2,752	1,905	1,538	789	261	1,352	906	542	531	1,073	1,823	15,471
실제 관세	**4,799**	**728**	**6,120**	**1,455**	**2,196**	**3,864**	**1,836**	**1,536**	**3,591**	**2,784**	**6,375**	**1,875**	**30,618**
2024년 영업이익	12,784	5,219	31,626	9,508	1,028	20,210	3,989	7,076	10,443	9,290	19,733		
영업이익 대비(%)	**38**	**14**	**9**	**3**	**97**	**11**	**14**	**22**	**34**	**30**	**32**	**10**	

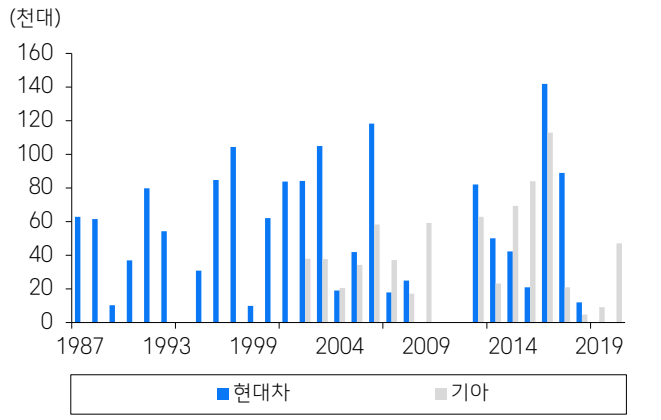
참고: 미국에서 생산되는 차량은 100% 미국에서 판매된다고 가정. 수입차 가격은 3만 달러, 미국에서 생산된 차량의 가격은 4만 달러로 일괄 추정.
자료: MarkLines, 삼성증권

휴머노이드 로봇 투입 시 연간 생산량 비교



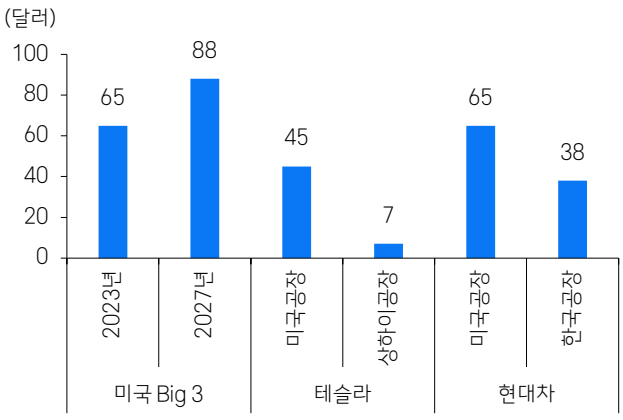
자료: 삼성증권

현대차/기아: 파업에 따른 생산 손실 대수



자료: 각 사, Dart, 삼성증권

미국/중국/한국: 시간당 임금



자료: 각 사, 언론, 삼성증권

휴머노이드 로봇: 시간당 원가

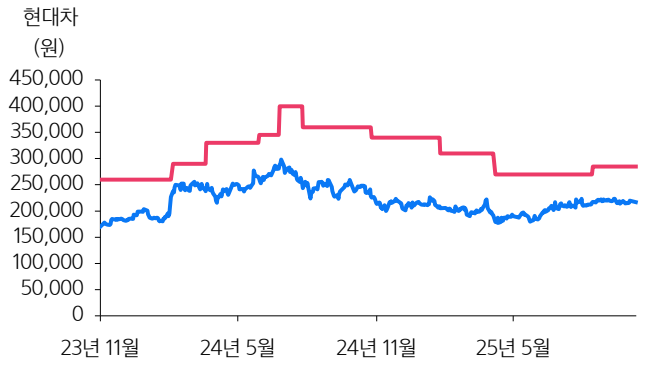
(달러)	Case 1	Case 2	비고
로봇 가격	100,000	30,000	
FSD(AI 비용)	8,000	8,000	
배터리 교체 비용	5,037	4,030	연간 4.4회 * 5년
유지비	25,000	7,500	판매 가격 대비 5% * 5년
로봇 비용 계	138,037	49,530	
시간당 원가	**3.4**	**1.2**	**하루 22시간/주 7일/52주/5년**

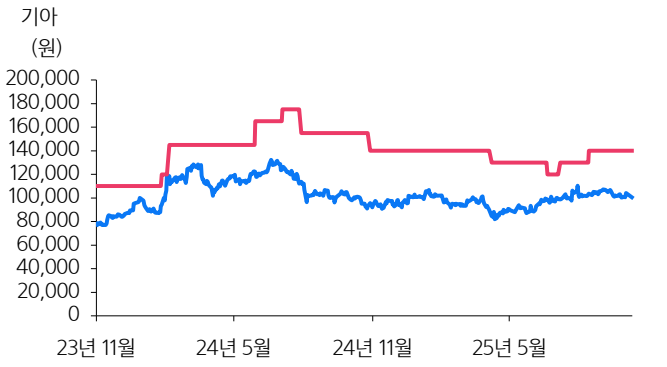
자료: 삼성증권 추정

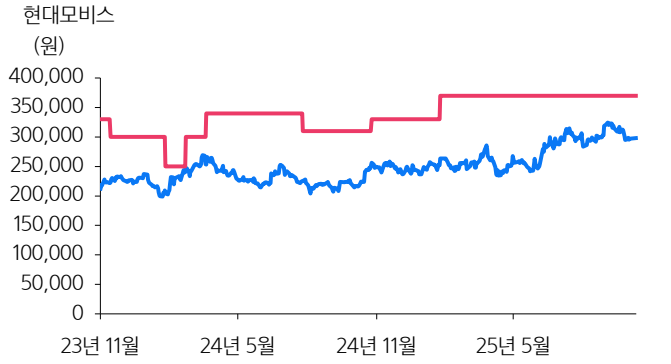
Compliance notice

- 본 조사분석자료의 애널리스트는 2025년 10월 10일 현재 위 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 2025년 10월 10일 현재 위 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 본 조사분석자료에는 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.
- 본 조사분석자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있습니다.
- 본 조사분석자료는 당사의 동의 없이 어떠한 경우에도 어떠한 형태로든 복제, 배포, 전송, 변형, 대여할 수 없습니다.
- 본 조사분석자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사분석자료는 기관투자가 등 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.

2년간 목표주가 변경 추이







최근 2년간 투자의견 및 목표주가 변경 (수정주가 기준)

현대차											
일 자	2023/4/26	10/26	2024/2/5	3/20	5/29	6/25	7/26	10/25	2025/1/24	4/7	8/14
투자의견	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY
TP (원)	300000	260000	290000	330000	345000	400000	360000	340000	310000	270000	285000
괴리율 (평균)	-34.65	-28.49	-15.25	-26.19	-21.52	-31.63	-32.30	-37.27	-34.90	-26.06	
괴리율 (최대or최소)	-30.00	-12.69	-11.90	-16.06	-16.96	-25.50	-28.06	-33.38	-28.39	-17.41	

기아											
일 자	2023/8/4	2024/1/26	2/5	5/29	7/4	7/29	10/28	2025/4/7	6/20	7/7	8/14
투자의견	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY
TP (원)	110000	120000	145000	165000	175000	155000	140000	130000	120000	130000	140000
괴리율 (평균)	-24.00	-12.23	-19.81	-24.20	-31.41	-34.54	-30.66	-30.49	-17.88	-21.50	
괴리율 (최대or최소)	-9.09	-0.42	-11.38	-19.82	-27.83	-27.68	-23.79	-23.38	-15.75	-15.08	

현대모비스								
일 자	2023/9/19	11/14	2024/1/26	2/22	3/20	7/26	10/25	2025/1/24
투자의견	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY	BUY
TP (원)	330000	300000	250000	300000	340000	310000	330000	370000
괴리율 (평균)	-31.32	-25.70	-9.38	-16.07	-30.85	-28.56	-24.95	
괴리율 (최대or최소)	-25.30	-21.00	-2.40	-10.33	-21.76	-19.35	-21.67	

투자기간 및 투자등급: 삼성증권은 기업 및 산업에 대한 투자등급을 아래와 같이 구분합니다.

*2023년 7월 27일부로 기업 투자 등급 기준 변경

기업

BUY (매수) 향후 12개월간 예상 절대수익률 15% 이상
그리고 업종 내 상대매력도가 평균 대비 높은 수준

HOLD (중립) 향후 12개월간 예상 절대수익률 -15%~ 15% 내외

SELL (매도) 향후 12개월간 예상 절대수익률 -15% 이하

산업

OVERWEIGHT (비중확대) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 5% 이상 상승 예상

NEUTRAL (중립) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률과 유사한 수준 (±5%) 예상

UNDERWEIGHT (비중축소) 향후 12개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 5% 이상 하락 예상

최근 1년간 조사분석자료의 투자등급 비율 2025.09.30 기준

매수(83.5%)·중립(16.5%)·매도(0%)

삼성증권

삼성증권주식회사
서울특별시 서초구 서초대로74길 11(삼성전자빌딩)
Tel: 02 2020 8000 / www.samsungpop.com

삼성증권 Family Center: 1588 2323

고객 불편사항 접수: 080 911 0900

NCSI KS-SQI KCSI KCPI cc 소비자중심 Best Korea Brands 2024 1

Member of
Dow Jones
Sustainability Indices
Powered by the S&P Global CSA