GLOBAL
EQUITY

2026. 2. 24.

EV/모빌리티팀

임은영 팀장
esther.yim@samsung.com

김현지 Research Associate
hyunzi.kim@samsung.com

리서치센터 리포트
바로가기

제너럴 모터스 (GM US)

IR 컨콜 Key Take-aways: AI시대에 생존법을 아는 기업

- 북미 시장을 중심으로 견조한 판매와 수익성을 유지. 대규모 자사주 매입 및 소각 정책(매해 60억 달러/시총 대비 8.3%)으로 주가는 역사상 신고가 수준 유지.
- 2026년의 EBIT은 전기차 수익성 개선 및 보증비 감소로 130억~150억 달러(+최대 18%YoY) 예상. 전기차 재고 조정을 위해 배터리 JV 공장 일시 가동 중단.
- Legacy 완성차업체의 끝판왕인 GM의 주가추이는 결국 투자자가 원하는 바는 주주 환원임을 보여줌.

WHAT'S THE STORY?

2026년, 실적 성장과 대규모 자사주 매입 정책 예고: EBIT기준 최대 18%YoY 성장 및 EPS 기준 최대 +23%YoY 성장 가이던스.

- **26년 실적 가이던스:** 조정 EBIT 130~150억 달러, +2~18%YoY(2025년 127억 달러), 조정 EPS 11.0~13.0달러로, +4~23% YoY(2025년 10.6달러).

1)26년 관세 총 영향은 30~40억 달러, 상쇄 목표는 50%.('25년 영향은 31억 달러 / 한국 관세는 15% 가정). 1Q26 관세 총 영향은 7.5~10억 달러(3Q25에는 11억 달러, →4Q25에는 7억 달러).

2) 북미 차량 인상은 없고, 믹스 향상과 연식 변경에 따른 소폭 인상.

3) 전기차 크레딧 구매 비용 절감 +5~7.5억 달러, 전기차 생산/물량 조정으로 손실 축소 +10~15억 달러, 보증 비용 절감 최대 +10억 달러.

4) 부정적인 요인으로는 알루미늄/구리 등 원자재 가격 상승, DRAM 가격 상승, 환율 변동으로 -10~15억 달러. 미국 현지 공급망 투자와 소프트웨어 사업 관련 비용 증가 -10~15억 달러

(다음 페이지에 계속)

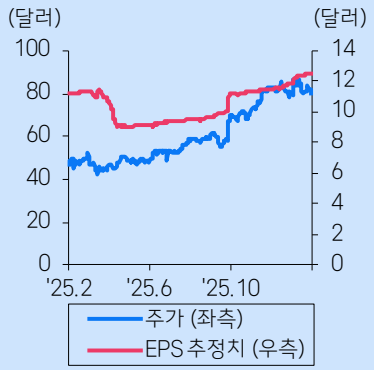
▶ 종목 정보

현재주가	**79.66 USD**
블룸버그 평균목표주가	94.9 USD
시가총액 (달러)	72 십억 달러
시가총액 (원)	104.1 조원
Shares (float)	902 백만주 (99.8%)
52주 최저/최고	41.6 / 87.6 달러
90일-평균거래대금	0.7 십억 달러
국가	US
상장거래소	New York
산업	Auto Manufacturers

▶ 수익률

	1개월	6개월	12개월
GM (%)	0.0	36.5	72.1
Nasdaq 대비 (%pts)	3.7	31.2	56.2

▶ 주가 vs EPS 추정치



자료: Bloomberg, 삼성증권

SUMMARY FINANCIAL DATA

	2023	2024	2025	2026
매출액 (백만달러)	171,842	187,442	185,019	184,638
영업이익 (백만달러)	9,298	12,784	2,909	13,882
순이익 (백만달러)	10,127	6,008	2,697	11,181
EPS (adj) (달러)	7.3	6.4	3.3	12.3
EPS (adj) growth (%)	19.4	(13.0)	(48.7)	92.3
EBITDA margin (%)	13.6	17.1	15.0	11.7
ROE (%)	15.2	11.3	5.1	17.2
P/E (adj) (배)	4.7	4.6	6.3	6.5
P/B (배)	0.7	0.8	1.2	1.1
EV/EBITDA (배)	2.0	1.9	3.9	3.1
Dividend yield (%)	-	-	-	-

자료: Bloomberg, 삼성증권

- **소프트웨어 사업 현황**: Onstar(커넥티비티)/슈퍼크루즈(Level2+ 자율주행) 이연 수익은 25년 말 54억 달러(+65%YoY). '26년 목표는 75억 달러(+40%YoY), 슈퍼크루즈 실현 수익은 2.3억 달러이며, '26년 4.0억 달러(+73.9%YoY).

  슈퍼크루즈 가입자 수는 62만 명(+80%YoY)으로, 3년 체험 후 유료 구독 전환율은 40%. '26년에 북미에서 슈퍼크루즈를 확장하고, 한국/중동/유럽 등 해외 지역으로 확장할 계획

  커넥티버티 서비스인 Onstar 가입자 수는 2025년 말에 1,200만 명. '26년 말 1,300만 명(+8.3%YoY) 목표. Onstar 구독자 수는 200만 명을 상회. 음성 인식 서비스는 구글 제미나이 탑재

  '28년에 ICE/EV 차량용 차세대 SDV 아키텍처를 출시해, 캐딜락 에스컬레이드 IQ 차종을 시작으로 Eyes-off 기능을 출시할 계획. 센서 퓨전(라이다+레이다+카메라) 방식 사용
- **분기 배당 상향과 자사주 매입**: 분기 배당을 주당 3센트에서 18센트로 상향. 배당수익률 0.9%. 자사주 매입은 60억 규모(시가총액의 8.3% 비중) 발표.
- **주가는 역사상 신고가(86달러) 수준 유지:** 로보택시 서비스 시장 개화에도 GM의 주가는 위축되지 않고 있음. GM은 로보택시 기술 개발을 중단하였고, 배터리 JV 공장 가동률을 조절하면서 전기차 손실을 축소. GM은 로보택시, 로봇 등 Physical AI 기술에서 열위인 업체. 그러나, 북미 시장에서 판매1위를 유지하면서, 본업에서 나오는 현금흐름을 기반으로 신기술 분야에 뒤쳐지지 않을 만큼 투자. 나머지는 강력한 주주 환원 정책을 실시 중.

Opening Comment

4Q25 실적의 핵심은 EBIT를 지속적으로 확대하고, 그에 따라 안정적인 현금 흐름과 더 높은 EPS를 달성하는 것. **2026년의 EBIT은 130억~150억 달러** 범위를 예상(2025년 130억 달러).

주요 동인은 첫째, **EV 수익성 개선**으로 약 10억~15억 달러의 개선 기대. 둘째, **보증 비용이 약 10억 달러 감소**. 셋째, 관세 영향. 총 기준으로는 30억~40억 달러 영향을 예상하지만, 약 50%는 상쇄 가능. 이에 따라 **순 관세 영향은 전년과 유사하거나 소폭 낮을 전망.**

반면, 몇 가지 부정적 요인도 존재. **1) 원자재 가격, 환율, DRAM 비용** 등이 약 10억~15억 달러 증가로, 아마 가장 큰 부담 요인. 또한 **제조를 미국으로 이전**하고 있어 고정비 다소 증가

계획대로 실행된다면, **북미 마진은 8~10% 범위로 회복 기대.** 이는 올해 관세 영향을 흡수할 뿐만 아니라, Cruise 자산 통합으로 관련 비용이 북미에 포함되었음에도 가능한 목표 수준.

EBIT 가이던스를 달성 시 FCF은 90억~110억 달러 전망. EV 관련 총 70억 달러 이상의 비용 중, 약 45억~46억 달러가 현금 유출. 그럼에도 불구, 공급업체 대금 지급과 자사주 매입, 배당 인상을 동시에 수행할 수 있을 것.

작년 말 현금은 약 220억 달러로, 최소 목표치인 180억~200억 달러를 상회. FCF 중간값 100억 달러를 가정 시 40억~50억 달러의 공급업체 지급 후에도 의미 있는 자사주 매입이 가능. 작년에는 60억 달러의 자사주를 매입했고, 올해 1월 이사회에서 추가로 60억 달러 승인.

주요 Q&A: EV 판매 목표와 전략,

Q1. 2026년과 2027년 EV 판매 가이던스?

명확한 답을 주긴 어려움. 7,500달러 IRA Credit 종료 이후, 10월부터 EV 수요는 급격히 감소. 현재 새로운 수요 수준은 불확실. 세액공제 이전 북미 침투율은 5~7% 수준이었고, 이후 10~11%까지 확대되었다가, 지금은 다시 5~7% 수준으로 돌아온 것으로 보임.
몇 달 더 지켜봐야 진정한 EV 수요를 파악할 수 있을 것. 올해는 작년보다 EV 판매 상당폭 감소 예상. 공식적인 판매 가이던스는 제시하지 않음. 2분기 말이면 어느 정도 기준 수요를 파악할 수 있을 것.
EV 관련 비용은 새로운 수요 수준에 맞춰 생산 능력을 조정하기 위한 것. 이전에는 규제 요건에 맞추기 위해 빠르게 확대했지만, 정책 변화로 수요 전망 재검토 중. 다만 장기적으로 자동차 산업은 ICE에서 EV로 이동할 것이라는 전략 자체는 불변. 다만 그 전환에는 더 많은 시간이 필요할 것.

Q2. LG엔솔 JV 관련, 6월까지 일시 중단된 된 부분은 주로 재고 조정 목적일지? 가동 중단 기간 동안 설비 개조나 변경 여부?

단기적으로 셀 공장의 생산을 중단했는데, 주된 이유는 재고 관리. 이미 재고가 쌓여 있었고, EV 수요가 예상보다 훨씬 낮아졌기 때문. 따라서 파트너와 함께 생산을 일시 중단하고 기존 재고를 소진하는 것이 최선이라고 판단.

Q3. 미국 내 EV 보조금 폐지로 이전과 같은 영업활동이 어려울 것으로 전망. 원가 효율화를 위해 배터리 전략 변화? 하이니켈 배터리를 계속 유지할지, 혹은 LFP나 LMR로 전환할 가능성?

LMR 기술을 검토 중이며, 2028년쯤 출시 목표. 배터리 화학이나 포맷과 같은 부분은 아직 매우 초기 단계. 우리뿐만 아니라 업계 전반이 성능과 비용의 균형을 최적화할 방법을 계속 찾는 중. LMR은 LFP와 유사한 비용 구조를 가지면서도, 훨씬 더 나은 성능과 에너지 밀도를 제공할 수 있음.

Q4. 북미 시장 세그먼트별 수익성 차이? 픽업트럭 vs. SUV?

차종별 수익성을 별도로 공개하지는 않음. 다만 10-K를 보시면 알 수 있듯 픽업과 대형 SUV는 포트폴리오에서 가장 수익성이 높은 라인 중 하나. 이 시장에서 수년간 M/S를 지속 확대해 옴.
이 부분에서 CFO인 Paul Jacobson의 공이 크다고 생각. 과거에는 많은 OEM들이 물량과 점유율에 지나치게 집중했고, 때로는 수익성을 희생. 그러나 Paul은 점유율을 돈으로 사는 방식은 지속 가능한 비즈니스 모델이 아니라고 생각했음. 그 결과 재고 관리, 인센티브 관리 전반에서 훨씬 더 강한 정책을 유지해 옴. 픽업과 SUV 시장이 그 대표적인 예. 경쟁사들이 재고 과잉으로 인해 큰 폭의 할인을 할 때도, 가격과 재고 정책을 유지. 단기적으로는 M/S가 하락하는 것처럼 보일 수 있으나, 이러한 우려는 빠르게 소멸.

Q5. 현대차와의 파트너십하에서 진행 중인 모델 개발 현황 업데이트? 또한 밸류체인은 각 사가 독립적으로 운영을 유지하되 일부만 공유하는 구조일지, 혹은 보다 통합된 형태일지?

우리와 현대차는 이미 몇 가지 이니셔티브를 발표했고, 이를 파트너십의 첫 단계로 보고 있음. 주로 제품 전문성을 공유하는 형태이며, 두 회사는 완전히 독립적으로 운영.
시간이 지나면서 이 파트너십을 더욱 확장할 기회가 있다고 봄. 이번 파트너십의 핵심은 GM과 현대차가 서로 매우 보완적인 역량을 가지고 있다는 점. 겹치는 영역이 많지 않고, 각자가 잘하는 분야가 다르기 때문에 핵심 역량을 상호 활용할 수 있다는 점에서 시너지가 크다고 판단.
현재 발표한 바로는 현대차와 함께 5개 차종 공동 개발로, 이 중 4개는 중남미 시장을 대상으로 한 차세대 ICE, 나머지 1개는 북미 시장을 겨냥한 전기 상용 밴.

Q6. 현재 미국 내 하이브리드 수요 강세에 대한 대응 전략?

하이브리드와 관련해서는 검토 중. 장기적으로 산업은 ICE에서 EV로 이동할 것이라는 입장은 변함이 없지만, 과도기에서 일부 하이브리드가 역할을 할 수 있다고 봄. 다만 전체 하이브리드 포트폴리오를 구축할 계획은 아님. 특정 시장과 차종에 한해 제한적으로 도입할 가능성을 검토 중. 구체적인 모델이나 일정은 아직 공개할 단계 아니며, 최근 규제 변화로 인해 일정도 단계임.
많은 분들이 왜 GM에 하이브리드가 없는지 의문을 가짐. 일부 하이브리드 수요는 사실상 선택의 결과라기보다는, 해당 모델이 하이브리드로만 제공되기 때문에 발생하는 측면도 있다고 봄. 예를 들어 Camry나 RAV4는 하이브리드만 선택 가능. 이런 점도 감안할 필요가 있음.

Q7. ESS 사업과 관련 추가 계획이 있을지?

배터리 공장에 일부 유휴 생산능력이 있기 때문에 다른 활용 방안을 검토하고 있으며 ESS도 그중 하나. 다만 확정된 것은 아님.

Q8. 자율주행 기술 관련, 향후 외부 IT 기업이나 AI 기업과의 협력 확대나, 일부 아웃소싱 계획?

작년 중반 Sterling Anderson을 영입했으며, 현재 제품 설계 전반과 ADAS 및 자율주행을 총괄 중. 내부 개발과 외부 협력 모두 가능성을 열어두고 있음. 고객과 가까운 영역은 내부 개발을 선호하지만, 백엔드나 지원 영역에서는 외부 파트너 활용 가능성을 열어두는 중.

Q9. EV 생산 조정과 ICE 투자 확대는 전략적 후퇴일지, 속도 조정일지? 또한 ICE가 Cash Cow 역할을 하는 구조는 언제까지 지속될지?

내부적으로 가장 중요한 목표는 EV를 먼저 변동비 기준 흑자로, 이후 EBIT 기준 흑자로 전환하는 것. 장기적으로는 산업이 ICE에서 EV로 이동할 것이라는 전략은 변하지 않았으나, 속도는 느려질 것으로 전망. 규제 완화로 인해 ICE 사업의 수명은 더 길어질 것으로 보고 있음. 순수 EV 업체들과 비교했을 때, GM은 매우 강력한 ICE 사업을 보유하고 있다는 점이 강점. 행정부가 다시 바뀌더라도 규제 강화는 점진적으로 이뤄질 수밖에 없을 것.
GM의 강점은 유연성. 수익성 높은 ICE 포트폴리오와 EV 포트폴리오를 모두 보유하고 있으며, 일부 공장에서는 동일 라인에서 ICE와 EV를 모두 생산할 수 있습니다. 이는 중요한 경쟁우위라 생각.

Q10. 2026년 판매 목표와 ASP는 견조하게 설정되어 있는데, 제품 믹스는 전년과 유사한 가정일지?

2026년 SAAR은 약 1,600만 대로 예상. 2025년과 유사하며, EV 감소가 주요 차이. ICE 물량은 보합 또는 소폭 증가 예상. 가격 정책은 보합에서 0.5% 상승을 예상하며, 이는 작년 하반기 인상분의 연간화 효과입니다. 추가적인 가격 인상은 가정하지 않음. EV 판매 감소로 인해 믹스는 긍정적일 것.

Q11. 2026년 DRAM 물량 관련, 가격은 이미 확정되었을지?

앞서 말씀드린 원자재, DRAM, 환율 관련 10억~15억 달러 부담에 포함되어 있음. 공급망 팀이 물량 확보를 잘 진행했으며, 생산 차질은 없을 것. 일부 비용 변동 가능성은 있지만, 큰 변동은 예상하지 않음.

GM: 실적 요약

(백만 달러)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026E	2027E
매출액	145,588	147,049	137,237	122,485	127,004	156,735	171,842	187,442	185,019	184,638	188,481
매출총이익	29,359	26,393	26,586	24,946	26,460	29,843	30,512	36,377	25,891	33,770	35,904
영업이익	8,661.0	4,445.0	5,481.0	6,634.0	9,324.0	10,314.0	9,298.0	12,784.0	2,909.0	13,882.0	15,011.6
세전이익	11,863.0	8,549.0	7,436.0	8,095.0	12,716.0	11,596.0	10,403.0	8,519.0	3,117.0	14,072.3	15,198.7
당기순이익	-3,864.0	8,014.0	6,732.0	6,427.0	10,019.0	9,934.0	10,127.0	6,008.0	2,697.0	10,271.8	11,857.4
이익률 (%)											
매출총이익	20.2	17.9	19.4	20.4	20.8	19.0	17.8	19.4	14.0	18.3	19.0
영업이익	5.9	3.0	4.0	5.4	7.3	6.6	5.4	6.8	1.6	7.5	8.0
당기순이익	-2.7	5.4	4.9	5.2	7.9	6.3	5.9	3.2	1.5	5.6	6.3
총자산	212,482	227,339	228,037	235,194	244,718	264,037	273,064	279,761	281,284		
유동자산	68,744	75,293	74,992	80,924	82,103	100,451	101,618	108,545	108,767		
비유동자산	143,738	152,046	153,045	154,270	162,615	163,586	171,446	171,216	172,517		
현금성 자산	15,512	20,844	19,069	19,992	20,067	19,153	18,853	19,872	20,945		
총부채	176,282	184,562	182,080	185,517	178,903	191,752	204,757	214,171	218,116		
유동부채	76,890	82,237	84,905	79,910	74,408	91,173	94,445	96,265	93,341		
비유동부채	99,392	102,325	97,175	105,607	104,495	100,579	110,312	117,906	124,775		
차입금	94,219	104,951	104,563	111,072	110,391	115,665	122,648	130,692	131,312		
영업 현금흐름	17,328	15,256	15,021	16,670	15,188	17,073	20,930	20,129	26,867		
투자현금흐름	-27,572	-20,763	-10,899	-21,826	-16,355	-17,882	-14,663	-20,517	-16,134		
Capex	8,453	8,761	7,592	5,300	7,509	9,238	10,970	10,830	9,303	10,846	11,005
재무현금흐름	12,932	11,155	-4,675	5,330	1,592	-785	-6,299	1,435	-9,413		
FCF	8,875	6,495	7,429	11,370	7,679	7,835	9,960	9,299	17,564	8,894	10,549
Valuation (배)											
P/E	5.8	4.9	7.3	8.4	8.3	4.8	4.7	4.6	6.3	6.5	5.8
P/B	1.6	1.2	1.2	1.3	1.5	0.7	0.7	0.8	1.2	1.1	1.0

자료: Bloomberg, 삼성증권

포괄손익계산서

12월 31일 기준 (백만달러)	2020	2021	2022	2023	2024
매출액	**122,485**	**127,004**	**156,735**	**171,842**	**187,442**
매출원가	97,539	100,544	126,892	141,330	151,065
매출총이익	**24,946**	**26,460**	**29,843**	**30,512**	**36,377**
판매관리비	7,038	8,554	10,667	9,840	10,621
R&D비용	0	0	0	0	0
기타영업비용	11,274	8,582	8,862	11,374	12,972
EBITDA	**19,766**	**21,669**	**21,921**	**21,532**	**25,542**
유무형자산상각비	12,815	12,051	11,290	11,888	12,389
영업이익	**6,634**	**9,324**	**10,314**	**9,298**	**12,784**
영업외손실	-1,461	-3,392	-1,282	-1,105	4,265
세전이익 (조정)	**8,886**	**13,417**	**11,596**	**10,403**	**8,519**
비경상손실	791	701	2,125	1,865	6,491
세전이익 (GAAP)	**8,095**	**12,716**	**11,596**	**10,403**	**8,519**
법인세비용	1,774	2,771	1,888	563	2,556
비지배지분귀속 순익	-106	-74	-226	-287	-45
당기순이익 (GAAP)	**6,427**	**10,019**	**9,934**	**10,127**	**6,008**
EPS (GAAP, 달러)	**4.4**	**6.8**	**6.2**	**7.4**	**6.5**
희석 EPS (달러)	**4.3**	**6.7**	**6.1**	**7.3**	**6.4**

재무상태표

12월 31일 기준 (백만달러)	2020	2021	2022	2023	2024
유동자산 총계	**80,924**	**82,103**	**100,451**	**101,618**	**108,545**
현금 및 현금성자산	29,038	28,676	31,303	26,466	27,137
매출채권	34,244	34,043	46,957	51,454	59,189
재고자산	10,235	12,988	15,366	16,461	14,564
비유동자산 총계	**154,270**	**162,615**	**163,586**	**171,446**	**171,216**
순 유형자산	77,451	79,044	77,949	80,903	83,490
기타 비유동자산	45,036	47,404	45,046	45,500	41,252
자산 총계	**235,194**	**244,718**	**264,037**	**273,064**	**279,761**
유동부채 총계	**79,910**	**74,408**	**91,173**	**94,445**	**96,265**
매입채권	39,656	38,227	49,907	52,675	53,463
단기차입금	37,122	33,720	38,777	38,968	39,431
기타 유동부채	3,132	2,461	2,489	2,802	3,371
비유동부채 총계	**105,607**	**104,495**	**100,579**	**110,312**	**117,906**
장기차입금	73,950	76,671	76,888	83,680	91,261
기타 비유동부채	31,657	27,824	23,691	26,632	26,645
부채 총계	**185,517**	**178,903**	**191,752**	**204,757**	**214,171**
보통주자본금/주식발행초과금	26,556	27,076	26,442	19,142	20,853
이익잉여금	31,962	41,937	49,251	55,391	53,472
자본 총계	**49,677**	**65,815**	**72,285**	**68,307**	**65,590**
부채 및 자본 총계	**235,194**	**244,718**	**264,037**	**273,064**	**279,761**

현금흐름표

12월 31일 기준 (백만달러)	2020	2021	2022	2023	2024
영업활동에서의 현금흐름	**16,670**	**15,188**	**17,073**	**20,930**	**20,129**
당기순이익	6,427	10,019	9,934	10,127	6,008
감가상각비 & 무형자산상각비	12,815	12,051	11,290	11,888	12,389
비현금항목	-2,173	-3,516	-1,174	-4,231	1,922
비현금 운전자본 변동	-399	-3,366	-2,977	3,146	-190
투자활동에서의 현금흐름	**-21,826**	**-16,355**	**-17,882**	**-14,663**	**-20,517**
고정&무형자산 변동	-5,300	-7,509	-9,238	-10,970	-10,830
인수&사업매각	0	0	0	0	0
기타	-16,526	-8,846	-8,644	-3,693	-9,687
재무활동에서의 현금흐름	**5,552**	**1,744**	**-647**	**-6,353**	**1,938**
배당금	-669	-186	-397	-597	-653
차입금의 증가(감소)	6,141	406	6,580	6,132	10,164
자본금의 증가(감소)	492	1,736	-4,621	-11,115	-7,165
기타	-412	-212	-2,209	-773	-408
현금증감	174	425	-1,594	-32	1,047
기초현금	22,943	23,117	23,542	21,948	21,917
기말현금	19,992	20,067	19,153	18,853	19,872
Free cash flow	**11,370**	**7,679**	**7,835**	**9,960**	**9,299**

재무비율 및 주당지표

12월 31일 기준	2020	2021	2022	2023	2024
증감률 (%)					
매출액	-10.7	3.7	23.4	9.6	9.1
영업이익	21.0	40.5	10.6	-9.9	37.5
순이익	-4.5	55.9	-0.8	1.9	-40.7
희석 EPS	-5.3	54.7	-8.5	19.4	-13.0
주당지표					
희석 EPS	4.3	6.7	6.1	7.3	6.4
BPS	32.2	39.8	48.4	53.6	63.1
DPS (보통주)	0.4	0.0	0.1	0.4	0.5
Valuations (배)					
P/E*	8.4	8.3	4.8	4.7	4.6
P/B*	1.3	1.5	0.7	0.7	0.8
EV/EBITDA	2.9	4.1	2.1	2.0	1.9
비율 (%)					
ROE	14.4	18.8	14.0	15.2	11.3
ROA	2.8	4.2	3.9	3.8	2.2
ROIC	2.8	3.5	4.2	4.9	4.4
배당성향	8.7	0.0	1.5	4.9	7.4
배당수익률 (보통주)	6.9	n/a	1.1	1.0	0.9

참고: * 지배주주 기준
자료: Bloomberg, 삼성증권

Compliance notice

- 본 조사분석자료의 애널리스트는 2026년 2월 23일 현재 위 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 2026년 2월 23일 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.

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

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