



Not Rated

목표주가(12M) N/A
현재주가(7.28) 2,640원

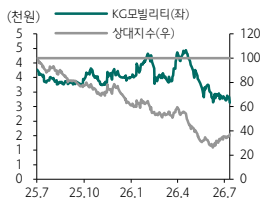
Key Data

KOSPI 지수 (pt)	6,023.66
52주 최고/최저(원)	4,440/2,640
시가총액(십억원)	534.3
시가총액비중(%)	0.01
발행주식수(천주)	202,374.9
60일 평균 거래량(천주)	902.0
60일 평균 거래대금(십억원)	3.1
외국인지분율(%)	18.47
주요주주 지분율(%)	
케이지예고솔루션 외 3인	54.36

Consensus Data

	2026	2027
매출액(십억원)	N/A	N/A
영업이익(십억원)	N/A	N/A
순이익(십억원)	N/A	N/A
EPS(원)	N/A	N/A
BPS(원)	N/A	N/A

Stock Price



Financial Data

(십억원, %, 배, 원)

투자지표	2022	2023	2024	2025
매출액	3,424	3,780	3,783	4,243
영업이익	(117)	5	12	54
세전이익	(68)	1	47	57
순이익	(68)	15	46	57
EPS	(1,206)	79	238	283
증감율	적지	흑전	201.3	18.9
PER	(11.7)	117.6	17.0	12.4
PBR	2.4	1.6	0.6	0.5
EV/EBITDA	15.1	9.6	5.4	5.4
ROE	(6.2)	1.4	3.2	3.8
BPS	5,827	5,804	7,317	7,465
DPS	0	0	0	0



Analyst 송선재 sunjae.song@hanafn.com
RA 박태웅 taewoongpark@hanafn.com

하나증권 리서치센터

2026년 7월 29일 | 기업분석

KG모빌리티 (003620)

P/B 0.3배대를 극복하기 위한 두 가지 조건

2Q26 Review: 판매대수 글로벌 +9% (YoY), 영업이익률 0.8% 기록

KG모빌리티의 2분기 글로벌 판매는 29.7천대(+9% (YoY))를 기록했다. 내수가 10.3천대로 2% (YoY) 증가했는데, 토레스 모델의 감소를 무쏘/무쏘EV 신차 효과가 상쇄하면서 소폭 증가했다. 수출(CKD 0.7천대 포함)이 19.3천대로 13% (YoY) 증가했는데, 서유럽(+7% (YoY))/튀르키예(+90% (YoY)) 등 위주로 토레스EVX가 245% (YoY) 증가하면서 수출 증분의 대부분을 차지했다(+2.2천대 (YoY) 중 토레스EVX +4.0천대). 차종별로는 내연기관차가 16% (YoY) 감소한 16.5천대, HEV/EV는 17%/105% (YoY) 증가한 3.3천대/9.8천대(비중 11.2%/33.1%, +0.8%p/15.5%p (YoY))였다. 별도 기준 2분기 매출액/영업이익은 1.18조 원/88억원(영업이익률 0.8%, -1.0%p (YoY))이었다. 물량(+9%)/ASP(+5%) 기여로 매출액은 14% (YoY) 증가했지만, 영업비용 증가로 영업이익은 51% (YoY) 감소했다. 영업이익 변동에는 물량증가(+168억원)/환율및믹스(+13억원)/기타비용감소(+138억원) 등이 기여했지만, 영업비용(-312억원)/감가상각비(-97억원) 등이 부정적이었다. 전체적으로 판매 증가가 이어진 것은 긍정적이지만, 특정 국가에 대한 수출 의존도가 높았고, 경쟁심화로 인센티브가 확대되면서 영업이익률이 0.8%로 낮다는 점은 안정성 측면에서 아쉬운 내용이다.

1분기 정도 늦어진 해외 CKD 사업의 양산 일정

해외 CKD 사업들은 계획보다 1분기 정도 지연되면서 4분기 이후 기여할 것이다.

(1) 베트남 CKD 사업: Kim Long Motors와 제휴하여 연간 1.5만대의 생산능력(전체 KLMH의 CKD 공장은 5.0만대이고, 이 중 KG모빌리티 물량이 1.5만대)이다. 렉스턴/액티언/무쏘 모델 위주로 2026년/2027년 0.8만대/1.0만대 생산을 계획 중이었다. 2분기 중 60대의 시범 생산은 진행한 상태이지만, 현지 제휴선과의 세부 협상 지연으로 양산 시작이 6월말에서 9월로 연기되면서 2026년 생산대수는 0.4만대 정도로 예상된다.

(2) 사우디아라비아 CKD 사업: 연간 3.0만대의 생산능력이고, 렉스턴/무쏘 모델 위주로 2026년/2027년 0.3만대/0.8만대 생산을 목표로 하고 있었다. 2분기 중 240대의 시범/초도 생산이 진행되었지만, 중동 분쟁의 영향으로 역시 양산 일정이 6월에서 8~9월로 연기된 상태인 바 2026년 생산대수는 0.2만대 이하로 예상된다.

낮은 Valuation을 극복하기 위해서 이익률 상승과 미래 기술 대응력을 증명할 필요

최근 주가는 실적 및 CKD 지연 우려로 하락한 후 P/B 0.3배 중반의 낮은 밸류에이션을 기록하고 있다. KG모빌리티 주가가 추세적으로 상승하기 위해서는 다음과 같이 두 단계에 걸쳐 이익 증가 및 자산효율성에 대한 신뢰성이 제고되어야 한다는 판단이다. 첫째, 판매 증가 및 믹스 개선에 기반한 규모의 경제 효과로 이익률(2026년 상반기 매출총이익률/영업이익률이 각각 9.8%/1.3%)을 높이면서 흑자 구조의 지속성에 대한 신뢰를 회복해야 하고(=이익 증가에 기반한 주가 상승 구간), 둘째, HEV/EV/자율주행 등으로 이어지는 미래 기술에 대한 내재화를 통해 고정자산 재평가가 진행되어야 할 것이다(=P/B 상승 구간).

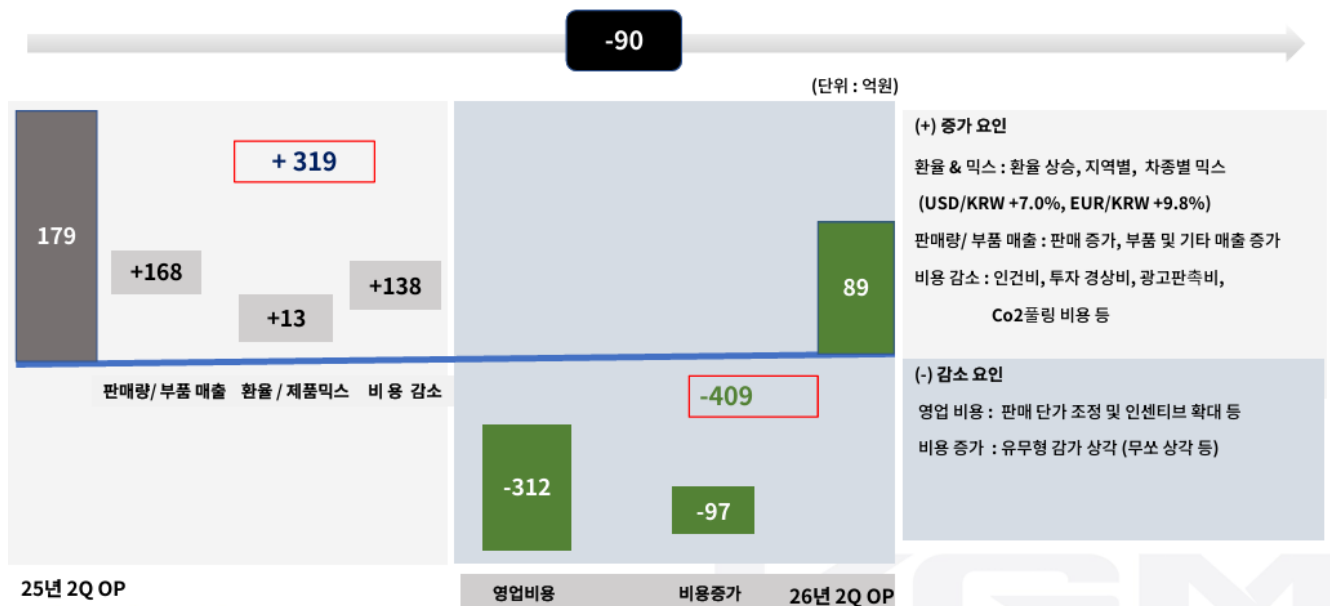
도표 1. KG모빌리티의 별도 기준 실적 추이

(단위: 십억원, %)

구분	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26P	2022	2023	2024	2025
(판매대수, 천대)														
글로벌	29.3	27.2	24.1	28.8	26.0	27.3	29.1	28.1	27.1	29.7	114.0	116.1	109.4	110.5
ICE	25.0	21.7	21.3	27.4	22.6	19.6	15.2	17.2	14.6	16.5	113.7	111.5	95.4	74.7
HEV	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	2.8	5.5	6.5	4.0	3.3	0.0	0.0	0.0	15.4
EV	4.4	5.6	2.7	1.4	2.9	4.8	8.4	4.4	8.5	9.8	0.3	4.6	14.0	20.5
내수	12.2	11.8	12.7	12.8	8.2	10.1	12.6	9.3	11.5	10.3	68.7	63.3	49.5	40.2
코란도/코란도EV	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	5.2	1.5	1.1	0.5
티볼리/티볼리 Air	1.8	1.7	1.7	1.7	1.1	1.3	1.4	1.5	1.4	1.3	11.1	6.7	6.9	5.3
토레스/토레스HEV	4.4	4.1	5.3	1.8	2.2	2.4	1.6	2.5	1.2	1.1	22.5	35.0	15.6	8.7
토레스 EVX	1.9	2.0	1.4	0.8	0.7	0.4	0.6	0.1	0.3	0.3		2.1	6.1	1.8
액티언				5.0	1.1	1.7	3.3	2.2	1.8	1.5			5.0	8.4
무쏘EV/렉스턴/스포츠/칸	3.9	3.6	4.0	3.3	2.9	5.2	5.6	2.9	6.8	6.1	29.7	18.1	14.7	16.6
수출/CKD	17.1	15.5	11.4	16.0	17.8	17.1	16.5	18.8	15.6	19.3	45.3	52.8	59.9	70.3
코란도/코란도EV	2.4	3.1	2.3	3.0	3.5	2.3	1.8	2.7	1.4	2.2	13.1	11.1	10.8	10.4
티볼리/티볼리 Air	2.9	1.8	1.8	2.8	2.3	1.8	1.7	2.2	1.2	1.7	10.1	7.8	9.4	7.9
토레스/토레스HEV	2.3	3.1	1.5	4.0	4.3	3.2	2.1	3.3	1.5	1.9	0.7	9.8	11.0	12.9
토레스 EVX	2.4	3.5	1.3	0.6	1.7	1.6	3.5	1.5	4.4	5.6		0.7	7.8	8.3
액티언				1.1	1.4	1.7	1.4	1.7	1.0	0.7			1.1	6.2
무쏘EV/렉스턴/스포츠/칸	7.1	3.9	4.4	6.8	4.1	5.9	5.9	6.9	4.9	5.8	21.6	21.3	22.2	22.9
CKD					0.4	0.7	0.1	0.5	0.6	0.7				2.4
매출액	981.4	958.5	869.4	973.2	907.0	1,036.2	1,188.9	1,111.2	1,136.5	1,182.3	3,423.5	3,780.0	3,782.5	4,243.3
매출총이익	90.7	76.5	47.4	95.9	87.9	100.8	103.3	117.5	121.9	105.6	264.6	381.5	310.5	409.5
영업이익	17.3	10.5	-36.2	20.7	10.6	17.9	3.0	22.1	21.7	8.8	-117.5	5.0	12.3	53.6
세전이익	56.1	31.5	-46.1	5.2	8.5	2.6	11.0	34.5	37.6	17.6	-67.7	1.2	46.7	56.7
당기순이익	56.1	31.5	-46.6	5.2	8.5	2.5	10.5	35.3	37.6	17.6	-67.7	14.8	46.2	56.9
증가율 (YoY)														
매출액	-9.5	-2.2	-12.8	35.6	-7.6	8.1	36.8	14.2	25.3	14.1	41.6	10.4	0.1	12.2
매출총이익	-18.8	-33.1	-58.0	125.8	-3.1	31.8	118.0	22.5	38.7	4.8	489.3	44.2	-18.6	31.9
영업이익	266.0	-17.6	적전	흑전	-39.1	70.5	흑전	6.7	105.4	-50.8	적지	흑전	147.5	334.8
세전이익	316.6	162.4	적전	흑전	-84.8	-91.7	흑전	564.2	340.2	576.9	적지	흑전	3,840.7	21.3
당기순이익	316.6	162.6	적전	흑전	-84.8	-92.1	흑전	582.8	340.2	604.0	적지	흑전	212.8	23.2
Margin														
매출총이익률	9.2	8.0	5.4	9.9	9.7	9.7	8.7	10.6	10.7	8.9	7.7	10.1	8.2	9.6
영업이익률	1.8	1.1	-4.2	2.1	1.2	1.7	0.3	2.0	1.9	0.7	-3.4	0.1	0.3	1.3
세전이익률	5.7	3.3	-5.3	0.5	0.9	0.3	0.9	3.1	3.3	1.5	-2.0	0.0	1.2	1.3
순이익률	5.7	3.3	-5.4	0.5	0.9	0.2	0.9	3.2	3.3	1.5	-2.0	0.4	1.2	1.3

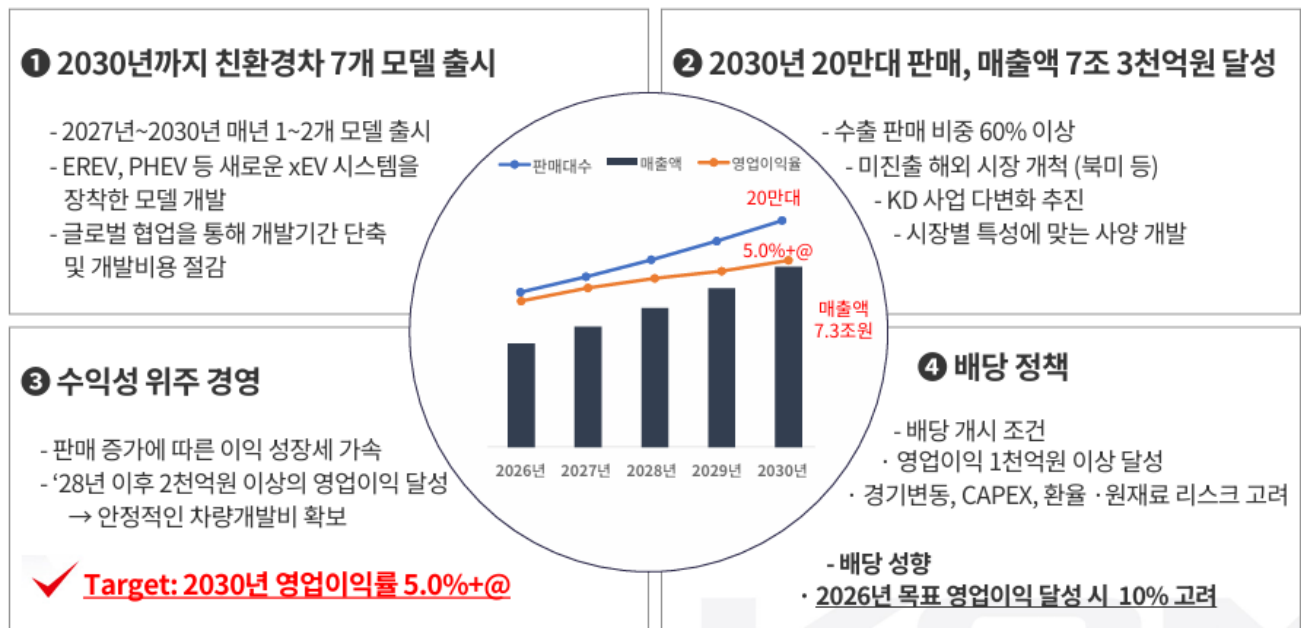
자료: KG모빌리티, 하나증권

도표 2. KG모빌리티의 2026년 2분기 영업이익 증감요인 분석



자료: KG모빌리티

도표 3. KG모빌리티의 2030년까지의 중장기 사업계획



자료: KG모빌리티

도표 4. KG모빌리티의 2030년까지 친환경차 출시 계획

	2026	2027	2028	2029	2030
xEV	SE10				
ICE	Musso				

자료: KG모빌리티

KG모빌리티 2Q26 실적 발표 컨퍼런스 콜

1. 실적

[상반기 판매실적]

- 상반기 총 판매: 5만 6,759대(+6.5%)
- 내수: 2만 1,806대(+19.0%), 무쏘 픽업 신차효과와 픽업시장 점유율 86% 기록이 견인. 친환경차 비중 33.4%→41.0%로 확대되며 믹스 개선
- 수출: 3만 4,953대(전년과 유사) - 1분기 부진 후 2분기 1만 9,345대로 1분기 대비 +23.9% 회복세

[지역별 수출]

- 서유럽: 1만 1,557대(+3.2%), 독일/이탈리아/포르투갈 중심 친환경차 판매 확대
- 중동(튀르키예)/아프리카: 1만 3,166대(+74.6%), 튀르키예 1만 1,428대(+115.4%)가 견인
- 동유럽/CIS: 5,604대(-53.4%). 상반기 누계는 감소했으나 2분기 헝가리 토레스 HEV/우크라이나 판매회복으로 개선세
- 중남미: 1,754대(+7.4%). 칠레 중심 무쏘 그랜드 판매확대로 안정적 성장
- 아태: 2,872대(+12.1%). 호주 재고정상화를 위한 선적조정으로 감소(수요감소보다 공급전략 요인)

[손익 요약(상반기)]

- 매출액: 2조 3,188억원(+19.3%), 판매증가/친환경차 판매 확대에 따른 ASP 상승 견인
- 매출총이익: 2,275억원(+20.6%), 매출원가율은 전년과 유사 수준 유지
- 영업이익: 306억원(+7.4%), 영업이익률 1.3%(-0.2%p). 판매관리비 신차출시/마케팅비 증가로 확대
- 당기순이익: 551억원, 외환차손익 개선 영향

[영업이익 증감 요인]

- (+) 판매증가 및 부품매출 확대
- (+) 환율상승 및 친환경차 판매비중 확대에 따른 믹스개선
- (+) 인건비/투자 경상비/광고선전비 등 일부 비용절감
- (-) 판매인센티브 확대에 따른 영업비용 증가
- (-) 무쏘 신차출시 등에 따른 감가상각비 증가
- (-) PI 및 인건비 상승분 선반영
- 종합적으로 판매확대/믹스개선 효과가 비용증가를 상쇄하며 영업이익 증가

[판매단가]

- 내수 평균판매가 +220만원, 수출 평균판매가 +640만원
- 친환경차 확대 및 지역별 믹스개선이 견인

[재무상태]

- 총자산: 3조 7,896억원(+4,882억원 전년말 대비)
- 매출채권 증가 및 BYD 배터리 구매 관련 선급금 증가가 주요인
- 유동부채: 1조 3,787억원(+4,077억원)

원재료/부품 매입채무 증가, 신차개발/생산확대를 위한 장기차입금 증가

- 부채비율: 142.2%(+9.6%p)
- 운전자본 증가 및 성장투자에 따른 상승. 유동성 관리범위 내
- 비유동부채: 8,463억원(+264억원). 장기차입금 등 증가
- 자본: 1조 5,646억원(+540억원). 상반기 순이익 반영

[하반기 전망]

- 내수는 무쏘 판매확대 및 HEV 라인업 강화로 성장세 지속
- 수출은 2분기 확인된 회복세를 바탕으로 유럽/중동 시장 확대
- 사우디/베트남 등 신규 CKD 사업 순차 추진
- 친환경차 판매비중 지속 확대로 판매성장과 수익성 개선 동시 추진

2. Q&A

문) 실적은 판매/ASP 다 올랐는데, 비용이 특이하게 발생한 것인지? 하반기에도 인센티브 등의 비용 부담이 있을지?

답) 2분기는 수출 주도 환경에서 환율 업사이드가 있었던 상태. 단, 2분기 5월부터 시장 경쟁 심화. 이란 전쟁 장기화로 소비 심리 위축에 대해 프로모션 지급이 필요했음. 8월까지의 현 기조 유지될 것이고, 9월부터는 축소. 이로 인해 3분기말~4분기 실적 확대 기대

또한, 중국 관련 경쟁이 글로벌 시장에서 중요해지면서 마케팅 비용 늘어남. 그럼에도 유럽의 중국 제재가 들어갈 것이기에 하반기 경쟁 환경은 이전보다 나아질 것임. 판매량이 유지된다고 하면, 3개월 이내에 수익성 개선될 것

문) 장기적으로 중국 업체와의 협업 등 친환경차 전략이 어떠한지?

답) 단기적으로 SE10 렉스턴 후속 모델, 1월 출시 예정. 10월부터 내부 생산 준비. 이번에 나오는 차량들은 PHEV 기반 형태로, 합리적 소비가 가능한 4천만원 초반의 차량. 한번 충전으로 1,200~1,300km 주행 가능. 100km까지는 전기 모터만으로 주행 가능하기에 수도권 내 이동 가능할 것. 가성비 가장 매력적인 차량이 될 것이라고 판단

결국 구매자에게 가장 효익이 좋은 차량을 만드는 것을 목표. 해당 차종 이후로 시장에서 알고 있는 KR10, 티볼리 개선 모델 2가지가 순차적으로 나올 예정. 추가로, 중국 체리와의 관계를 활용해 MPV 관련 카니발류의 차량을 순차적으로 준비

문) 향후 렉스턴 후속 차량 출시로 친환경차 비중이 늘어나 마진을 하락이 예상되는데, 내년 마진율을 어떻게 예상하는지?

답) 렉스턴 차종은 내수 전용. SE10 수출을 하게 되면 플러스 알파가 생기는 개념. 마진을 개선은 지속 고민해야하지만 현재 판매대수로 보면 기여. 렉스턴 헤리티지 있는 차종이나, 안타깝게도 내수 판매량 미미. 그러나 실제 판매량이 늘게되면 공헌이익은 늘어나게 됨
전기차 관련 마진은 결국 배터리 수입에 대한 부분이라 환율과 연동. 하지만 교환율일 때, 매출이 증가. 결국 SE10, 올해 보다 더 나은 수익구조를 만들 수 있는 차종이라고 판단

문) 2분기 베트남/사우디 CKD 초기 물량 시작한 것 같은데, 하반기 양산 스케줄 및 판매대수 계획?

답) 사우디 전쟁 여파, 베트남 현지 논의 남아있는 것으로 딜레이. 8월말~9월초 양산으로 계획 중. 현재 베트남 쪽 파일럿 물량 60대 나감. 사우디는 6월 중 240대(파일럿 + 양산 물량) 나감. 당초 계획은 사우디/베트남 1.1만대, 5~6월부터 런칭 계획. 현실적으로 3개월 지연된 9월부터 양산 체제 들어갈 것이기에 100% 달성은 어렵고, 당초 계획의 5~60% 정도일 것. 나머지 차이는 신흥 시장 통해서 수요를 메울 계획. 단, 올해 목표 월 1,500~1,600 생산은 달성할 것

문) 토레스가 튀르키예에서 판매량이 선별적으로 튼. 해당 시장에서 긍정적 판매 요인은?

답) 튀르키예는 정부차원에서 전기차 보급에 신경 쓰고 있는 국가 중 하나. 토레스 EVX는 가성비가 좋은 차종으로 이해

추정 재무제표

손익계산서		(단위:십억원)				
	2021	2022	2023	2024	2025	
매출액	2,417	3,424	3,780	3,783	4,243	
매출원가	2,372	3,159	3,399	3,472	3,834	
매출총이익	45	265	381	311	409	
판매비	306	382	376	298	356	
영업이익	(261)	(117)	5	12	54	
금융손익	(12)	19	(19)	44	(18)	
종속/관계기업손익	0	0	0	0	0	
기타영업외손익	7	31	15	(10)	21	
세전이익	(266)	(68)	1	47	57	
법인세	0	0	(14)	1	(0)	
계속사업이익	(266)	(68)	15	46	57	
중단사업이익	0	0	0	0	0	
당기순이익	(266)	(68)	15	46	57	
비지배주주지분 손이익	0	0	0	0	0	
지배주주순이익	(266)	(68)	15	46	57	
지배주주지분 포괄이익	(10)	25	(22)	305	49	
NOPAT	(261)	(117)	62	12	54	
EBITDA	(59)	91	185	186	209	
성장성(%)						
매출액증가율	(17.5)	41.7	10.4	0.1	12.2	
NOPAT증가율	적지	적지	흑전	(80.6)	350.0	
EBITDA증가율	적지	흑전	103.3	0.5	12.4	
영업이익증가율	적지	적지	흑전	140.0	350.0	
지배주주순이익증가율	적지	적지	흑전	206.7	23.9	
EPS증가율	적지	적지	흑전	201.3	18.9	
수익성(%)						
매출총이익률	1.9	7.7	10.1	8.2	9.6	
EBITDA이익률	(2.4)	2.7	4.9	4.9	4.9	
영업이익률	(10.8)	(3.4)	0.1	0.3	1.3	
계속사업이익률	(11.0)	(2.0)	0.4	1.2	1.3	

투자지표					
	2021	2022	2023	2024	2025
주당지표(원)					
EPS	(17,215)	(1,206)	79	238	283
BPS	(6,151)	5,827	5,804	7,317	7,465
CFPS	2,518	2,847	1,437	1,190	1,730
EBITDAPS	(3,813)	1,613	991	957	1,040
SPS	156,521	60,949	20,219	19,506	21,133
DPS	0	0	0	0	0
주기지표(배)					
PER	(0.8)	(11.7)	117.6	17.0	12.4
PBR	(2.3)	2.4	1.6	0.6	0.5
PCFR	5.6	4.9	6.5	3.4	2.0
EV/EBITDA	0.0	15.1	9.6	5.4	5.4
PSR	0.1	0.2	0.5	0.2	0.2
재무비율(%)					
ROE	279.9	(6.2)	1.4	3.2	3.8
ROA	(14.4)	(3.4)	0.6	1.5	1.7
ROIC	(21.5)	(7.8)	3.6	0.6	2.5
부채비율	(2,047.2)	81.6	138.3	112.7	118.5
순부채비율	(312.6)	(8.4)	14.4	18.1	27.1
이자보상배율(배)	(16.9)	(9.3)	2.5	0.6	1.5

자료: 하나증권

대차대조표	(단위:십억원)				
	2021	2022	2023	2024	2025
유동자산	439	618	1,101	1,153	1,265
금융자산	67	101	161	73	62
현금성자산	46	95	45	72	54
매출채권	140	194	362	532	731
재고자산	135	196	394	362	288
기타유동자산	97	127	184	186	184
비유동자산	1,411	1,360	1,486	1,904	2,036
투자자산	11	11	56	57	57
금융자산	1	1	1	1	1
유형자산	1,190	1,148	1,193	1,638	1,681
무형자산	167	164	187	183	272
기타비유동자산	43	37	50	26	26
자산총계	1,850	1,979	2,586	3,057	3,301
유동부채	1,340	387	862	984	971
금융부채	320	5	225	330	328
매입채무	516	149	265	313	323
기타유동부채	504	233	372	341	320
비유동부채	604	502	640	636	820
금융부채	44	4	94	3	144
기타비유동부채	560	498	546	633	676
부채총계	1,945	889	1,501	1,620	1,791
지배주주지분	(95)	1,089	1,085	1,437	1,511
자본금	749	935	935	982	202
자본잉여금	77	1,070	1,093	1,085	1,884
자본조정	0	(19)	(24)	(16)	(11)
기타포괄이익누계액	223	223	223	511	514
이익잉여금	(1,145)	(1,120)	(1,143)	(1,125)	(1,078)
비지배주주지분	0	0	0	0	0
자본총계	(95)	1,089	1,085	1,437	1,511
순금융부채	297	(92)	157	260	410

현금흐름표	(단위:십억원)				
	2021	2022	2023	2024	2025
영업활동 현금흐름	26	(253)	10	126	106
당기순이익	(266)	(68)	15	46	57
조정	306	198	258	186	287
감가상각비	202	208	180	173	155
외환거래손익	0	0	2	9	7
지분법손익	0	0	(11)	0	0
기타	104	(10)	87	4	125
영업활동 자산부채변동	(14)	(383)	(263)	(106)	(238)
투자활동 현금흐름	(152)	(147)	(350)	(178)	(262)
투자자산감소(증가)	0	0	(45)	(1)	(0)
자본증가(감소)	(94)	(86)	(104)	(213)	(144)
기타	(58)	(61)	(201)	36	(118)
재무활동 현금흐름	7	449	290	79	138
금융부채증가(감소)	1	(355)	156	(23)	130
자본증가(감소)	(0)	1,178	23	39	19
기타재무활동	6	(374)	111	63	(11)
배당지급	0	0	0	0	0
현금의 증감	(120)	49	(49)	27	(18)
Unlevered CFO	39	160	269	231	347
Free Cash Flow	(69)	(343)	(98)	(89)	(50)

투자의견 변동 내역 및 목표주가 괴리율

KG모빌리티



날짜	투자의견	목표주가	괴리율	
			평균	최고/최저
23.10.30	Not Rated	-		

Compliance Notice

- 당사는 2026년 7월 29일 현재 해당회사의 지분을 1%이상 보유 하고 있지 않습니다
- 본 자료를 작성한 애널리스트(송선재)는 자료의 작성과 관련하여 외부의 압력이나 부당한 간섭을 받지 않았으며, 본인의 의견을 정확하게 반영하여 신의성실 하게 작성하였습니다.
- 본 자료는 기관투자자 등 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다
- 본 자료를 작성한 애널리스트(송선재)는 2026년 7월 29일 현재 해당회사의 유가증권을 보유하고 있지 않습니다

본 조사항목은 고객의 투자에 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 어떠한 경우에도 무단 복제 및 배포 될 수 없습니다. 또한 본 자료에 수록된 내용은 당사가 신뢰할 만한 자료 및 정보로 얻어진 것이나, 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

투자등급 관련사항 및 투자의견 비율공시

- 투자의견의 유효기간은 추천일 이후 12개월을 기준으로 적용
- 기업의 분류
BUY(매수)_목표주가가 연주가 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_목표주가가 연주가 대비 -15%~15% 등락
Reduce(비중축소)_목표주가가 연주가 대비 15% 이상 하락 가능
- 산업의 분류
Overweight(비중확대)_업종지수가 현재지수 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락
Underweight(비중축소)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락

투자등급	BUY(매수)	Neutral(중립)	Reduce(매도)	합계
금융투자상품의 비율	98.14%	1.86%	0.00%	100%

* 기준일: 2026년 07월 26일