

# KB 시황/파생

## 폐배터리 리사이클링, 이제 한국 정책을 주목해야 할 때

주식전략

2023년 2월 23일

### 폐배터리 리사이클링: EU CRMA, 그리고 본격화될 한국 정부의 정책

2월 중 폐배터리 리사이클링 기업들의 주가가 강세를 보였지만, 긍정적으로 봐야 할 또 다른 내용들 (한국 정부의 정책)이 추가될 예정이다. 첫 번째는 2월 말쯤 발표될 것으로 언급된 ‘핵심광물 확보방안’이며, 두 번째와 세 번째는 상반기 중에 발표될 것으로 언급된 ‘재자원화 산업 활성화 로드맵’과 ‘사용후 배터리 통합관리체계 구축방안’이 되겠다. 기존에 발표된 정부 정책들을 통해 가능해 본, 향후 발표될 정책들의 방향은 다음과 같다.

- **핵심광물 확보방안:** EU CRMA와 유사한 방향이 될 가능성이 높다. i) 수입국을 다변화하거나, ii) 폐배터리 리사이클링을 통해 광물을 재사용·재활용하는 것이다.
- **재자원화 산업 활성화 로드맵:** 핵심광물 확보방안보다도 오히려, ‘재자원화 산업 (리사이클링)’에 더 직접적인 정책이 될 수 있겠다 (재자원화 기업 확대, 기술 고도화를 위한 R&D 지원, 새로운 수요를 창출하고 수요기업과의 연계를 확대하는 것 등 기대 가능).
- **사용후 배터리 통합관리체계 구축방안:** ‘규제개선·지원을 통한 순환경제 활성화 방안 (22/9/5)’에서 상당 부분의 내용이 다뤄졌는데, i) 배터리의 독자적인 유통기반을 마련함으로써 ‘배터리 산업의 확장’을 추구하는 정책으로 이해할 수 있겠다.

이처럼 국내에서도 폐배터리 리사이클링 기업들을 긍정적으로 봐야 할 정책들이 연이어 발표될 수 있는 상황이다. 아직은 개화하는 시장인만큼 정부 정책이 투자를 유도할 수 있고 수요를 창출할 수 있기 때문에, 정부 정책이 집중되는 시기에는 계속해서 긍정적으로 봐야 한다.

### 폐배터리 리사이클링 산업의 주도권은 누구에게 있을까?

위 질문은 폐배터리 리사이클링 산업의 생존여부 또는 산업 내에서의 승자를 가릴 가장 중요한 변수다. 일각에서는 완성차 업체가 주도권을 가져갈 수밖에 없을 것이라고, 또다른 쪽에서는 이차전지 기업들이 주도권을 가져갈 가능성이 높다고 평가한다. 어느 쪽이 됐든 완성차 업체 또는 이차전지 기업들에 비해서는 영세한 규모의 폐배터리 리사이클링 기업들이 설 자리는 없어 보인다. 폐배터리 리사이클링 산업을 회의적으로 보는 시각에 해당한다.

하지만 KB증권은 먼 미래의 주도권이 어떻게 될지는 모르더라도, 중단기적인 관점에서 봤을 때는 완성차 업체와 이차전지 업체 중 누구도 주도권을 가져갈 수 없을 것이라 판단한다. 주도권이 ‘정부’에 있기 때문이다 (이유는 3가지: ① 배터리의 소유권을 정하는 주체가 정부이기 때문, ② 초창기 산업은 정부 정책의 의존할 수밖에 없기 때문, ③ 배터리/재자원화 얼라이언스 조직을 통해 정부가 시장에 개입하려는 의지를 명확히 보여주고 있기 때문).

따라서 우리가 주목해야 할 것은 ‘폐배터리 리사이클링 시장이 형성된 후에 나타날 경쟁 (“주도권을 누가 가져갈 것인가?”)가 아닌, 정부가 주도해서 ‘어떻게 시장을 형성할 것인지’가 되어야 한다. 그리고 정부는 그 의지를 올해 상반기에 본격적으로 보여주려는 계획이다. 그리고 누가 주도권을 가져가는지의 문제가 아직 중요한 것이 아니기 때문에, 특정 기업만 선호하기 보다는 정부가 조성하는 생태계에서 소외되지 않을 정도의 기술력 또는 규모를 갖춘 기업들에 대해 전반적으로 관심을 갖는 것이 더 좋은 전략이 될 것이다.



더 많은 리포트 보기

### 상반기 중 발표가 예고된 정부 정책 (폐배터리 리사이클링 관련 정책)

발표 시기	정책
2023년 2월 27일	핵심광물 확보전략 (발표 예정)
2023년 상반기	재자원화 산업 활성화 로드맵
2023년 상반기	사용후 배터리 통합관리체계 구축방안

자료: KB증권

## 폐배터리 리사이클링: EU CRMA, 그리고 본격화될 한국 정부의 정책

1) 폐배터리 리사이클링: 국내 정책동향, 추가될 3개의 정책들

### 3월 중 EU CRMA 발표 예정

KB증권은 『KB시황: IRA의 EU Version 시작이 점차 다가오는 중 (EU CRMA와 폐배터리 리사이클링)』(하인환, 2/2)을 통해 3월 중 발표될 EU의 Critical Raw Materials Act (CRMA, 원자재법안)에 대해 다뤘다 <표 1, 그림 2>. EU가 니켈, 리튬 등 핵심 광물들을 안정적으로 조달하기 위한 정책 (CRMA)을 발표할 예정이며, 정책의 방향은 ① 수입국을 다변화 하거나, ② 폐배터리 리사이클링을 통해 광물을 재사용·재활용하는 것이다. 단연 폐배터리 리사이클링 기업들에 대한 기대감을 높일 정책 동향이다.

### EU CRMA 외에, 국내 정책도 기대 가능

- 2월: 핵심광물 확보방안
- 상반기: 재자원화 산업 활성화 로드맵
- 상반기: 사용후 배터리 통합관리체계

2월 중 이차전지 업종의 강제 효과와 EU CRMA 정책에 대한 기대감으로 폐배터리 리사이클링 기업들의 주가가 강세를 보였지만, 긍정적으로 봐야 할 또 다른 내용들 (한국 정부의 정책)이 추가될 예정이다. 첫 번째는 2월 말쯤 발표될 것으로 언급된 ‘핵심광물 확보방안’ (최초의 계획은 2022년 말 발표 예정)이며, 두 번째는 상반기 중에 발표될 것으로 언급된 ‘재자원화 산업 활성화 로드맵’, 그리고 세 번째도 상반기 중에 발표될 수 있는 것으로 ‘사용후 배터리 통합관리체계 구축방안’이 되겠다.

먼저, 향후 국내에서 발표될 3개의 정책 (① 핵심광물 확보방안, ② 재자원화 산업 활성화 로드맵, ③ 사용후 배터리 통합관리체계 구축방안)을 어떻게 봐야 할지에 대한 아이디어를 얻기 위해 현 정부가 출범한 이후부터 발표한 ‘폐배터리 리사이클링 관련 정책 및 보도자료들’ <표 2>와 ‘핵심광물 확보를 위한 산업통상자원부의 노력들’ <표 3>을 살펴봤다.

- ① 핵심광물 확보방안: EU CRMA와 유사한 방향이 될 가능성이 높다. i) 수입국을 다변화 하거나, ii) 폐배터리 리사이클링을 통해 광물을 재사용·재활용하는 것이다. 수입국을 다변화하는 것은 ‘산업통상자원부 장관의 이런저런 노력들 <표 3>의 결과물’일 수 있겠다. 광물 생산국들의 핵심광물들을 국유화하려는 움직임이 확대되는 중이기 때문에 장관이 직접 나서서 국가 간 협의를 할 수밖에 없는 상황으로 이해할 수 있겠다 <표 4>.
- ② 재자원화 산업 활성화 로드맵: 핵심광물 확보방안보다도 오히려, ‘재자원화 산업 (리사이클링)’에 더 직접적인 정책이 될 수 있겠다. K-재자원화 얼라이언스 출범 (22/11/18)과 함께 정책이 예고가 됐으며, 재자원화 기업을 확대하고 기술 고도화를 위한 R&D 지원 등이 포함될 가능성이 있다. 새로운 수요를 창출하고 (<표 2> - 사용후 배터리로 만든 ESS를 풍력발전애 활용하는 방향 등), 수요기업과의 연계를 확대하는 것도 중요한 포인트가 될 수 있을 것이다.
- ③ 사용후 배터리 통합관리체계 구축방안: ‘규제개선·지원을 통한 순환경제 활성화 방안 (22/9/5)’에서 상당 부분의 내용이 다뤄졌는데, i) 배터리의 독자적인 유통기반을 마련함으로써 ‘배터리 산업의 확장’을 추구하는 정책으로 이해할 수 있겠다. 예를 들면 배터리의 순주기 이력관리체계를 구축함으로써 보험사에도 제공될 수 있으며, 배터리의 독자적인 유통으로 인해 추후 폐배터리 리사이클링으로 이어지는 과정도 더욱 구체화 될 수 있을 것이다.

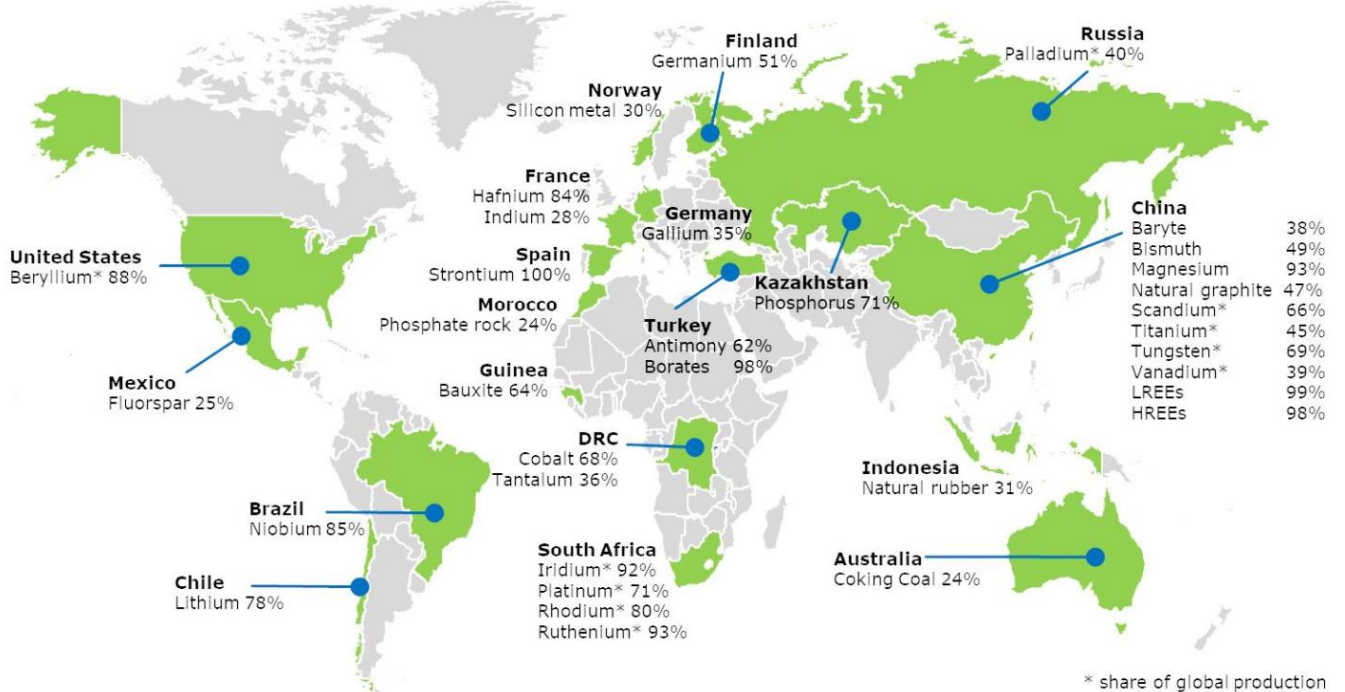
이처럼 국내에서도 폐배터리 리사이클링 기업들을 긍정적으로 봐야 할 정책들이 연이어 발표될 수 있는 상황이다. 아직은 개화하는 시장만큼 정부 정책이 투자를 유도할 수 있고 수요를 창출할 수 있기 때문에, 정부 정책이 집중되는 시기에는 계속해서 긍정적으로 봐야 한다. 관련주들이 2월에 큰 폭으로 상승했기 때문에 단기 변동성을 불가피할 수 있지만, 적어도 상반기 중에는 비중을 축소할 필요가 없다.

표 1. EU 'Critical Raw Materials Act (원자재 법안)' 추진 현황 → 의견수렴 (9/30~11/25)까지 완료, 2023년 1분기 초안 공개 예정

구분	세부 내용
<p><b>[European Commission이 제시한 일정]</b></p> <p><b>In preparation</b></p> <p><b>Call for evidence</b></p> <p><b>Public consultation</b></p> <p>Feedback and consultation period 30 September 2022 - 25 November 2022 FEEDBACK: CLOSED</p> <p><b>UPCOMING</b></p> <p><b>Commission adoption</b></p> <p>Planned for First quarter 2023 FEEDBACK: UPCOMING</p>	<p>[2020년 12월] EU 집행위원회</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2035년부터 내연기관차의 역사시장 판매 중지 및 그린딜 구현을 위해 지속가능한 배터리 법을 수립할 필요 있다는 점 등의</li> <li>기존 배터리 지침(2006/66/EC)을 폐지하고 역대 제품 감시규정 (2019/1020)을 통합한 신 EU 배터리 규정안 마련</li> </ul>
	<p>[2022년 2월 10일] 유럽의회 환경위원회 (ENVI), 『EU 배터리 법안』 채택</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>배터리 법안의 적용 대상 확대, 폐배터리 회수율 목표 강화 등 기존 집행위 내용을 보다 강화시킨 수정안을 채택</li> </ul>
	<p>[2022년 3월 10일] 유럽의회 본회의, 『EU 배터리 법안』에 대해 찬성 584표, 반대 67표, 기권 40표 등으로 통과</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>법안 주요 내용                             <ul style="list-style-type: none"> <li>산업 및 전기자동차용 배터리의 경우, 2030년부터 코발트, 납, 리튬, 니켈 물질의 <b>재활용 원료 사용이 일정 비율 의무화</b>되며 2035년부터 해당 비율은 증가할 예정</li> <li>* 재활용 원료 의무 사용 비율: 2030년부터 코발트 12%, 납 85%, 리튬 4%, 니켈 4% → 이후: 코발트 20%, 납 85%, 리튬 10%, 니켈 12%</li> </ul> </li> </ul>
	<p>[2022년 9월 30일 ~ 11월 25일] 의견 수렴 (Public consultation Period) 완료</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>The Action Plan on Critical Raw Materials의 목표 [2020년 9월부터 합의된 정책의 방향성]                             <ul style="list-style-type: none"> <li>develop resilient value chains for EU industrial ecosystems</li> <li>reduce dependency on primary critical raw materials through <b>circular use of re-sources, sustainable products and innovation (→ 리사이클링의 중요성 언급)</b></li> <li>strengthen domestic sourcing of raw materials in the EU</li> <li>diversify sourcing from third countries and remove distortions to international trade, fully respecting the EU's international obligations</li> </ul> </li> </ul> <p><b>[2023년 1분기] EU Critical Raw Materials Act 초안 공개 예정</b></p>

자료: KOTRA 『뉴스 - 유럽의회, 지속가능한 EU 배터리법 채택』 내용 요약, European Commission, KB증권

그림 1. 주요 원자재 (Critical Raw Materials) - EU로의 주요 공급 국가: 중국, 러시아, 북/남미, 호주 등에 집중



자료: European Commission, KB증권

표 2. '폐배터리 리사이클링 관련' 한국 정부의 정책 흐름

발표 시기	정책 (보도자료)	내용
2022년 5월 10일	사용후배터리로 만든 ESS 풍력발전전에 활용	<b>[사용후배터리의 활용분야 다양화]</b> • 재생에너지의 안정적인 계통 연계와 ESS의 경제성 확보를 위해 전기차 사용후배터리를 적극 활용할 계획 • 전기차 사용후배터리를 재사용하여 ESS 생산한 후, 풍력발전 설비와 연계해 생산된 잉여전력을 저장하는 시스템 구축 • ESS 기술 개발 및 실증을 통해 사용후배터리 활용분야를 다양화
2022년 6월 16일	국표원, 민간과 함께 전기차 사용후 배터리 재활용 표준화 착수	<b>[사용후 배터리 재활용 표준화]</b> • 『전기차 사용후 배터리 재활용 표준화 협의회』 발족 • 전기차 사용후 배터리 재활용 산업 동향 및 재활용 비용 규제 등에 대한 조사 및 표준화 대응방향 논의
2022년 9월 5일	규제개선·지원을 통한 순환경제 활성화 방안 (플라스틱 열분해 및 사용후 배터리 산업을 중심으로)	<b>[전기차 배터리의 독자유통 기반 마련]</b> • 전기차 배터리의 임대-재사용 활성화를 위해 배터리가 전기차와 별개로 독자 유통될 수 있는 기반 마련 • 전기차 등록시 배터리를 별도로 등록·관리하는 체계 마련 <b>[배터리 순주기 이력관리체계 구축 및 정보공유방안 마련]</b> • [제작-등록-운행-탈거-재사용·재활용] 등 순주기에 발생하는 이력정보를 축적하는 공공DB 구축 • DB에 축적된 정보 일부는 산업계·보험사 등에 공개 <b>[민간 중심으로 사용후 배터리 통합관리체계 구축]</b> • 민간 중심으로 '통합관리체계 구축방안' 마련 (~2023년 상반기 목표) • 업계 중심의 '배터리 얼라이언스 (가칭)' 출범 (2022년 하반기 중) <b>[사용후 배터리 관련 기술 R&amp;D 지원]</b> • 사용후 배터리 잔존가치·안전성 평가기술 - 배터리 안전진단시스템 개발: 41억원 (2021~2024) - 실주행 기반 데이터플랫폼 개발: 35억원 (2022~2024) • 고효율·친환경 재활용 - 중대형 페리튬이차전지 재활용기술 및 이차전지 원료화 기술개발: 154억원 (2020~2024) - 재생자원의 저탄소 산업원료화 기술개발: 286억원 (2022~2026) • 사용후 배터리 재제조 - 저탄소·고부가가치 재제조 혁신기술개발: 240억원 (2022~2026) • 재활용기술 개발 - 폐배터리 안전사고 대비 체계 구축: 31억원 (2022~2024) - 해체·파쇄 스마트화: 41억원 (2022~2024) - 이차전지 함유 소형 폐전기·전자제품 해체·선별: 33억원 (2022~2024)
2022년 10월 12일	폐배터리로 2차전지 핵심원료 만들고, 이윤식 만들던 비법으로 '콩'고기 만든다.	<b>[산업부, 미래차·바이오·친환경 등 분야의 17개사 사업재편계획 승인] 에코프로머터리얼즈</b> (정상기업의 선제적·자발적 사업재편을 지원하는 '사업재편제도' 운용 중) • 기존 사업: 해외에서 니켈, 코발트 등 원료를 수입하여 2차전지용 전구체를 제조 • 사업 재편: 폐배터리에서 원료를 재회수해서도 전구체를 생산하는 사업에 진출
2022년 11월 1일	이차전지 산업 혁신전략	<b>[핵심 광물 확보를 위한 Korea Team 구성]</b> 1. 수입 다변화 • 정부가 순방, 고위급회담 등으로 기업의 장기공급계약 체결을 지원 (리튬·니켈 등 확보) • 향후 계획: 핵심광물 확보 방안 마련 (2022년 말) 2. 배터리 얼라이언스 • [공급망 분과] 산업부, 광업공단, 배터리 3사, 지질자원연구원, 포스코홀딩스/케미칼, 고려아연, LS MnM, 수출입은행, 무역보험공사 • [배터리 규범 분과] 전지협회, 배터리 3사, 완성차 업체, 재사용/재활용 전문기업, 보험개발원, 환경공단, 국표원, 교통안전공단 - 2023년 상반기 목표: 사용후배터리 통합관리체계 / 지원방안 업계초안 마련
2022년 11월 18일	K-재자원화 얼라이언스	• 전기차, 이차전지 및 신재생에너지 (풍력) 산업 등 핵심광물이 필요한 첨단산업의 원료광물 확보의 지속가능성을 뒷받침하고 국내 재자원화 산업의 활성화를 촉진할 수 있는 구심점 • 기관: 한국광해광업공단, 한국금속재자원화협회, 한국비철금속협회, 한국지질자원연구원, 한국생산기술연구원, 한국에너지기술평가원, 한국자원리사이클링협회
2023년 2월 27일	핵심광물 확보전략 (발표 예정)	• 확보전략: ① 재자원화, ② 해외자원 확보, ③ 비축 확대
2023년 상반기	재자원화 산업 활성화 로드맵	-
2023년 상반기	사용후 배터리 통합관리체계 구축방안	-

자료: 기획재정부, 산업통상자원부, KB증권

표 3. 핵심광물 확보를 위한 산업통상자원부의 노력

구분	내용
2022년 9월 25일	<b>[한-캐나다 산업장관] 핵심광물 공급망, 첨단산업 투자 등 경제협력 강화 논의</b>
2022년 10월 12일	<b>[한-호주 양국 장관, 핵심광물 공급망 협력을 위한 비즈니스라운드테이블 개최]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 참여기업: 현대자동차, SK온, 삼성SDI, 포스코인터, 고려아연, LX인터, 성림첨단산업, KSM, 자화전자, 대한무역투자진흥공사, 무역보험공사, 광해광업공단 등</li> </ul>
2023년 1월 10일	<b>[베트남과 핵심광물 공급망 협력 양해각서 등 3건의 협정 및 MOU 서명]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 핵심광물 공급망 협력 양해각서 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세계 2위 희토류 보유국 베트남과 핵심광물 탐사·개발, 투자촉진, 안정적 수급 등 협력</li> </ul> </li> </ul>
2023년 2월 7일	<b>[핵심광물안보파트너십 회의 참석 (MSP; Mineral Security Partnership)]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 미국 국무부 주제</li> <li>• 참석 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 호주, 캐나다, 핀란드, 프랑스, 독일, 일본, 한국, 노르웨이, 스웨덴, 영국, 미국, EU 등 MSP 12개 회원국</li> <li>- 콩고, 남아공, 탄자니아 등 아프리카 자원부국</li> </ul> </li> <li>• 의제: MSP 시범 프로젝트 논의 현황, 아프리카 자원부국과 협력 방안 등</li> </ul>

자료: 산업통상자원부, KB증권

표 4. 핵심광물 국유화 조치

구분	내용
멕시코	• 리튬 국유화 법안 공포 (리튬의 탐사 및 채굴권을 국가에 귀속)
칠레	• 리튬을 전략광물로 지정 • 국영 리튬기업 설립
아르헨티나	• 리튬을 전략광물로 지정 • 기업 리튬 채굴권 정지
인도네시아	• 2020년부터 니켈 원광 수출 금지 • OPEC과 유사한 형태의 니켈 기구 설립 의지 표명

자료: 서울경제, KB증권

## 2) 폐배터리 리사이클링 기업에 대한 생각: 주도권은 누구에게 있을까?

## 폐배터리 리사이클링의 주도권은?

## &lt;완성차 vs. 이차전지&gt;

“폐배터리 리사이클링 산업의 주도권은 누구에게 있을까? (또는 누가 가져갈까?)”

이 질문은 폐배터리 리사이클링 산업의 생존여부 또는 산업 내에서의 승자를 가릴 가장 중요한 변수다. 일각에서는 완성차 업체가 주도권을 가져갈 수밖에 없을 것이라고, 또다른 쪽에서는 이차전지 기업들이 주도권을 가져갈 가능성이 높다고 평가한다. 어느 쪽이 됐든 완성차 업체 또는 이차전지 기업들에 비해서는 영세한 규모의 폐배터리 리사이클링 기업들이 설 자리는 없어 보인다. 폐배터리 리사이클링 산업을 회의적으로 보는 시각에 해당한다.

## 주도권은 가진 것은 ‘정부’

하지만 KB증권은 먼 미래의 주도권이 어떻게 될지는 모르더라도, 중단기적인 관점에서 봤을 때는 완성차 업체와 이차전지 업체 중 누구도 주도권을 가져갈 수 없을 것이라 판단한다. 주도권이 ‘정부’에 있기 때문이다. 이유는 3가지다.

- ① 폐배터리 리사이클링 산업은 ‘배터리의 소유권을 누구에게 귀속시키느냐’에서부터 시작한다. 그리고 그것을 정하는 주체는 ‘정부’다. 참고로, 정부는 2021년 이후 등록 차량에 탑재된 배터리에 대해서는 지자체로의 반납의무를 폐지하면서 민간에서 회수할 수 있도록 유도하고 있다. 그렇다면 정부가 주도권을 포기한 것으로 해석할 수 있을까? 아니다. 2023년 상반기 중 발표가 예고된 ‘사용후 배터리 통합관리체계’가 발표되면 폐배터리에 대한 방향성이, ‘정부에 의해’ 설정될 것이기 때문이다. 결국 정부가 주도하는 시장임을 의미한다.
- ② 아직은 수요가 제한적인 폐배터리 리사이클링 산업에 대해 정부가 폐배터리 리사이클링을 의무화하지 않거나 정책 지원을 해주지 않는다면 또 어떻게 될까? 산업이 개화하는 단계에서, 특히 수요가 필수적으로 증가하는 산업이 아니라면, 결국 정부 정책에 의존할 수밖에 없는 것이 초창기 산업이다. 폐배터리 리사이클링은 초창기 산업일 뿐만 아니라, EU CRMA에서 제시하는 조치 (리사이클링을 통해 추출한 원자재가 일정 비율 이상 포함되도록 하는 내용)와 같이 정부가 수요를 창출해줘야 하는 산업이라면 더더욱 정부 정책에 의존할 수밖에 없다.
- ③ 그리고 정부는 ‘배터리 얼라이언스’와 ‘재자원화 얼라이언스’라는 조직을 발족시킴으로써 산업 생태계 조성에까지 정부가 개입하려는 의지를 명확히 하고 있다. 이러한 상황에서 정부가 특정 산업 (예를 들면, 완성차 업체)가 폐배터리 리사이클링 산업에 대한 주도권을 독식하고 영세한 규모의 폐배터리 리사이클링 기업들이 도태될 수밖에 없도록 시장에 맡겨둘까? 그럴 가능성은 낮다고 판단하며, 적어도 지금 상황에서 걱정하기에는 기우일 뿐이다.

## 우리가 주목해야 할 것

- 시장이 형성된 후에 나타날 경쟁 X
- 정부가 어떻게 시장을 형성할 것인지 O

따라서 우리가 주목해야 할 것은 ‘폐배터리 리사이클링 시장이 형성된 후에 나타날 경쟁 (“주도권을 누가 가져갈 것인가?”)이 아닌, 정부가 주도해서 ‘어떻게 시장을 형성할 것인지’가 되어야 한다. 그리고 정부는 그 의지를 올해 상반기에 본격적으로 보여주려는 계획이다. 그리고 누가 주도권을 가져가는지의 문제가 아직 중요한 것이 아니기 때문에, 특정 기업만 선호하기 보다는 정부가 조성하는 생태계에서 소외되지 않을 정도의 기술력 또는 규모를 갖춘 기업들에 대해 전반적으로 관심을 갖는 것이 더 좋은 전략이 될 것이다.

## 투자자 고지 사항

---

KB증권은 동 조사분석자료를 기관투자자 또는 제3자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다. 본 자료를 작성한 조사분석담당자와 그 배우자는 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다. 본 자료 작성자는 게재된 내용들이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

이 보고서는 고객들에게 투자에 관한 정보를 제공할 목적으로 작성된 것이며 계약의 청약 또는 청약의 유인을 구성하지 않습니다. 이 보고서는 KB증권이 신뢰할 만하다고 판단하는 자료와 정보에 근거하여 해당일 시점의 전문적인 판단을 반영한 의견이나 KB증권이 그 정확성이나 완전성을 보장하는 것은 아니며, 통지 없이 의견이 변경될 수 있습니다. 개별 투자는 고객의 판단에 의거하여 이루어져야 하며, 이 보고서는 어떠한 형태로도 고객의 투자판단 및 그 결과에 대한 법적 책임의 근거가 되지 않습니다. 이 보고서의 저작권은 KB증권에 있으므로 KB증권의 동의 없이 무단 복제, 배포 및 변형할 수 없습니다. 이 보고서는 학술 목적으로 작성된 것이 아니므로, 학술적인 목적으로 이용하려는 경우에는 KB증권에 사전 통보하여 동의를 얻으시기 바랍니다.