



New ETF Insight

Vol. 10

김수정

- 글로벌 전기차/2차전지지 시끄러운 소식들
- 밸류 체인 단계 별, 국가 별 분석

Contents

Summary	2
글로벌 전기차 시장 관련 시끄러운 소식들	3
글로벌 전기차, 2차 전지, 자율주행 밸류체인	5
글로벌 밸류체인 국가별 상황 점검	7

Summary

글로벌 전기차/ 2 차전지 밸류체인?

테슬라를 주축으로 2019년부터 전세계 금융시장의 이목을 사로잡은 전기차 시장에 대한 다양한 이야기가 들려온다. 대부분은 부정적인 이야기 들인데, 테슬라가 3월 3차례 가격 인상하고 중국의 BYD 역시 3월 16일 전기차 판매가격을 인상했으며 4월 중국 전기차 판매가 MoM으로 -37%를 기록하기도 했다.

앞서 이야기 한 뉴스들을 정리해보면 1) 우크라이나 러시아 전쟁으로 원자재 가격 특히 전기차에 필요한 원자재 가격이 치솟았고 여전히 높은 수준이다. 2) 그래서 전기차 기업들은 가격 인상을 하기 시작했고 이는 전기차 투자심리에 악영향을 미쳤다. 이와 동시에 3) 중국 상하이 락 다운으로 중국 전기차 생산에 차질이 생겨 4월 중국 전기차 판매가 역성장(MoM)을 했으며 4) 자율주행차에 필요한 반도체 수급도 불안정하다. 5) 인플레이션 역시 전기차 판매에 대한 불안감을 조성하는 요소이며 6) 2018년부터 빛을 발하던 글로벌 전기차 밸류체인 기업들의 2021년까지의 평균 상승률이 614%인 것을 감안해보면 최근 높아진 변동성은 밸류에이션 부담 등 여러가지 요소들이 겹쳐서 나타나는 현상이라는 것을 알 수 있다

글로벌 전기차 2 차전지 밸류체인을 그려보고 국가별로 어느 밸류체인에 특화되어 있는지, 그리고 어떤 상황인지 각각 단계별 국가별 정리해보았다.

결론적으로 전기차로의 대전환 시기에 있는 상황이며 단기적으로 발생했던 중국 봉쇄령에 대한 강도가 완화될 것으로 기대되는 바, 글로벌 전기차/2 차전지 밸류 체인의 정상화는 빠르게 이어질 것으로 생각된다.

New ETF Insight

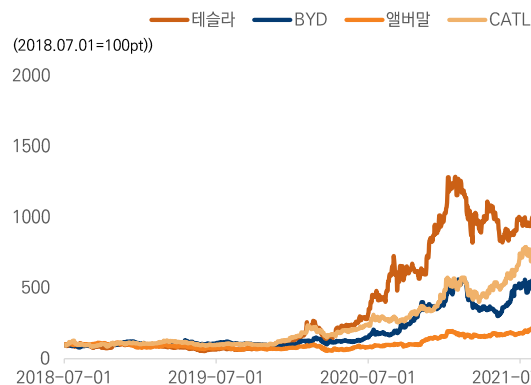
글로벌 전기차 2차전지, 정신이 없다

글로벌 전기차 시장 관련 시끄러운 소식들

테슬라를 주축으로 2019년부터 전세계 금융시장의 이목을 사로잡은 전기차 시장에 대한 다양한 이야기가 들려온다. 대부분은 부정적인 이야기 들인데, 테슬라가 3월 3차례 가격 인상하고 중국의 BYD 역시 3월 16일 전기차 판매가격을 인상했으며 4월 중국 전기차 판매가 MoM으로 -37%를 기록하기도 했다.

앞서 이야기 한 뉴스들을 정리해보면 1) 우크라이나 러시아 전쟁으로 원자재 가격 특히 전기차에 필요한 원자재 가격이 차솟았고 여전히 높은 수준이다. 2) 그래서 전기차 기업들은 가격 인상을 하기 시작했고 이는 전기차 투자심리에 악영향을 미쳤다. 이와 동시에 3) 중국 상하이 락 다운으로 중국 전기차 생산에 차질이 생겨 4월 중국 전기차 판매가 역성장(MoM)을 했으며 4) 자율주행차에 필요한 반도체 수급도 불안정하다. 5) 인플레이션 역시 전기차 판매에 대한 불안감을 조성하는 요소이며 6) 2018년부터 빛을 발하던 글로벌 전기차 밸류체인 기업들의 2021년까지의 평균 상승률이 614%인 것을 감안해보면 최근 높아진 변동성은 밸류에이션 부담 등 여러가지 요소들이 겹쳐서 나타나는 현상이라는 것을 알 수 있다.

대표 전기차 밸류체인 기업들의 주가 상승률



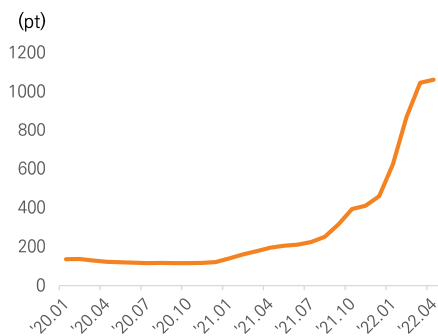
자료 : Bloomberg, 미래에셋자산운용

기간 : 2018.07.02~2022.05.18

주 : 2018.07.01 = 100pt 환산

우선 각 국가별로 상황 점검에 들어가기 전에 글로벌 전기차 밸류체인에 영향을 미치는 원자재 가격 상승에 대해 알아보자. 전기차, 자율주행 자동차를 만들기 위해서 중추적인 역할을 하는 원자재는 배터리에 필수로 들어가는 리튬, 니켈, 코발트, 망간 등이다. (New ETF Insight Vol 8 “2차전지 여전히 뜨거운 감자” 참고) 최근에 하락하는 모습이지만 여전히 부담스러운 가격이다.

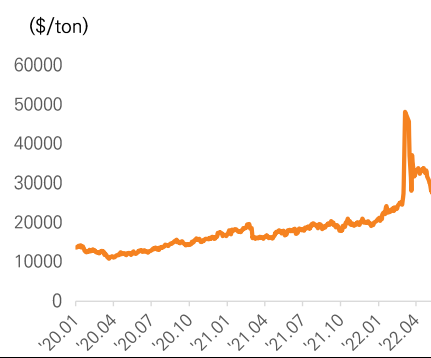
리튬 가격 인덱스



자료 : Bloomberg, 미래에셋자산운용

*원자재 가격은 대표적으로 사용되는 인덱스 혹은 Spot Price 사용 추이를 보기 위한 그래프일 뿐 지역별, 단위별 가격은 상이할 수 있음

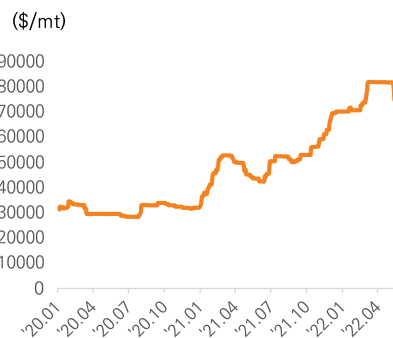
니켈



자료 : Bloomberg, 미래에셋자산운용

*원자재 가격은 대표적으로 사용되는 인덱스 혹은 Spot Price 사용 추이를 보기 위한 그래프일 뿐 지역별, 단위별 가격은 상이할 수 있음

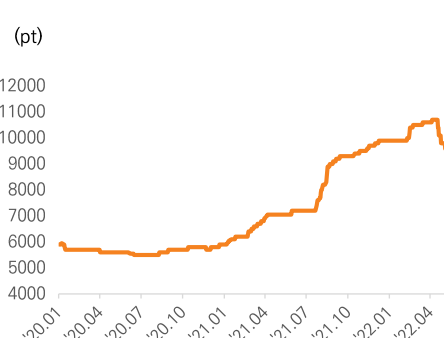
코발트



자료 : Bloomberg, 미래에셋자산운용

*원자재 가격은 대표적으로 사용되는 인덱스 혹은 Spot Price 사용 추이를 보기 위한 그래프일 뿐 지역별, 단위별 가격은 상이할 수 있음

망간 가격 인덱스



자료 : Bloomberg, 미래에셋자산운용

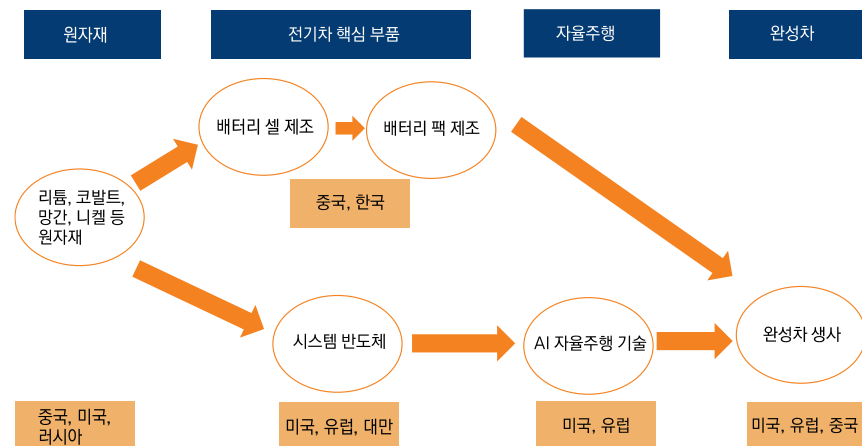
*원자재 가격은 대표적으로 사용되는 인덱스 혹은 Spot Price 사용 추이를 보기 위한 그래프일 뿐 지역별, 단위별 가격은 상이할 수 있음

앞서 언급한 내용들은 전세계적으로 일어나고 있는 이슈인 만큼 전 산업, 특히 전기차 관련도가 높은 기업들에 영향을 많이 미쳤다.

글로벌 전기차, 2차 전지, 자율주행 밸류체인

수많은 뉴스들을 보면 다들 전기차, 2차전지, 자율주행 산업에 영향을 미친다고 하는데, 어느 나라에 어떤 생산 프로세스에 영향을 미치는 것일까.

글로벌 전기차 밸류체인을 보는 방법



자료 : 미래에셋자산운용

이외에도 수많은 부품과 기술력을 요구하지만 전기차, 2차전지, 자율주행 밸류체인을 간소화해서 그려보면 위와 같다. 원자재는 어떤 원자재인지에 따라 매장되어 있는 국가, 채굴하는 기업들이 각기 다르다. 예를 들어 최근 가격 상승으로 뉴스에 빈번하게 언급된 니켈은 9%가 러시아에서 생산된다. 코발트는 51%가 콩고에 매장되어 있고 리튬은 호주, 칠레에서 나오며 미국에 상장된 앨버말, 중국의 간펑 등이 있다. 다양한 원자재는 반도체를 만들기 위해서도 필요하다. 러시아와 우크라이나 전쟁으로 원자재 가격이 상승하면서 핵심 부품을 만들기 위한 비용이 상승할 것이라는 우려가 글로벌 전기차 밸류체인 관련 ETF들의 변동성을 높이고 있는 것이다.

그 다음에는 전기차 핵심 부품이 필요한데, 2차전지와 자율주행에 들어가는 반도체가 주를 이룬다. 2차 전지는 중국 기업들인 CATL, BYD, 그리고 LG 에너지 솔루션, 삼성 SDI에서 생산한 2차 전지가 탑재된다. 2022년 1분기 글로벌 2차전지 탑재된 비중을 보면 CATL이 35%, LG 에너지 솔루션이 16%, BYD가 11.04%, 삼성 SDI가 3.79%를 차지한다. 그래서 차이나 전기차 관련

기업들 중 큰 시가총액을 차지하고 있는 종목들은 대부분 2차전지, 리튬 채굴 기업이다. 글로벌 전기차 밸류체인에서 중국과 한국은 전기차 핵심 부품, 그 중에 2차 전지에서 큰 역할을 맡고 있는 셈이다.

2022년 1분기 글로벌 2차 전지 탑재

업체명	탑재량	비중
CATL	33.3 GWh	35.0%
LG 에너지 솔루션	15.1GWh	15.9%
BYD	10.5 GWh	11.0%
Panasonic	9.4 GWh	9.9%
SK On	6.3 GWh	6.6%
CALB	4.2 GWh	4.2%
삼성 SDI	3.6 GWh	3.8%
국한하이테크	2.6 GWh	2.7%
S 볼트	1.3 GWh	1.4%
EVE	1.1 GWh	1.2%
총 합계	95.1 GWh	100%

자료 : SNE 리서치, 삼성증권

반도체도 여러가지 종류가 있지만 자율주행의 핵심부품은 반도체 중에서도 시스템 반도체이다. 로직(시스템) 반도체는 미국이 생산량의 67%를 차지한다. 자세한 내용은 “ETForU #23 미국이 리드하는 미래의 반도체 산업? 팩트 체크!”에서 확인해 볼 수 있다.

AI 자율주행 기술 분야의 가장 대표적인 기업은 모두 미국 기업인데, 우선 독자적으로 완전 자율주행 (FSD)를 가진 테슬라, 인텔이 2017년 인수해 자율주행 솔루션을 제공하던 모빌아이는 올해 상장을 준비하고 있다. 애플, 구글의 웨이모, GM의 크루즈, 엔비디아 드라이브, 마이크로소프트-폭스바겐 자율주행 클라우드 등이 주도하고 있다. 미국이 주도하고 유럽의 완성차 업체들도 함께 개발에 박차를 가하고 있는 분야가 자율주행 기술이다.

완성차 업체는 유럽의 기존 자동차 업체들(BMW 등), 미국의 테슬라, 중국의 BYD, 니오, 리오토 등이 있다. 가장 높은 점유율을 차지하고 있는 건 판매량 기준 테슬라다.

글로벌 밸류체인 국가별 상황 점검

밸류체인에서 어떤 국가가 주도하는지를 알았으니 각 국가별 상황을 알아보자.

1) 미국

우선 미국은 글로벌 전기차 2차전지 밸류체인에서 자율 주행과 완성차 업체 분야에서 주도하고 있다. 자율주행의 레벨은 0~5로 나뉘는데, 3~5가 자동화기술의 자율주행이라고 보면 된다. 예를 들어 고속도로 상황에서 스스로 차선을 변경하고 속도를 조절하는 조건부 자율주행이 레벨 3이고 운전자 개입이 전혀 없어도 되는 레벨이 4이다. 현재 판매되고 있는 대부분의 자율주행차는 레벨 2로 차선유지 지원시스템, 자동긴급제동시스템, 주행보조기술 등이 포함된다.

자율주행 기술 단계별 구분

자율주행단계	Level 0	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4	Level 5
특징	No Automation	Driver Assistance	Partial Automation	Conditional Automation	High Automation	Full Automation
	안전을 위해 단순 경고	조향 또는 가감속 단일 제어보조	조향+가감속 제어 통합보조	제한적 자율주행 (돌발 시 운전자 개입)	시스템이 주행을 수행하지만 항상 제어하는 것은 아님	완전 자율주행
기술 수준	충돌 경고, 차선 이탈 경고	특정 조건 하에서 개별 기능 작동	고속도로 상에서 차량간격과 속도 조절	특정 주행모드에서 경로상 일정부분 자율주행	완전자율주행 지역에 일부 제약 존재	완전 자율주행
운전자 역할	모든 기능 직접 수행	운전 및 상황주시	운전상황 주시 (독서, 휴식 불가능)	필요시 운전자 개입	운전자 개입 불필요	독서, 휴식, 수면 등
주행 주체	운전자	운전자	운전자	운전자+차량(시스템)	차량(시스템)	차량(시스템)
책임 소재	운전자	운전자	운전자	운전자	차량(시스템)	차량(시스템)

자료 : 국립자동차기술자협회 미래이넷자산운용

2025년부터 레벨 3 차체가 본격적으로 판매되고 레벨 4로 진입할 것으로 예상된다. (Navigant Research) 레벨 2와 레벨 3이상의 차이는 크다. 레벨 3 이상의 자율주행은 카메라, 라이다, 레이더 등 부품을 통해 주변 장애물 등을 인지하고 적절한 판단과 제어를 통해 스스로 이동하는 기술이다. 그 중 카메라를 이용한 자율주행 시스템은 테슬라가 리드하고 있다는 평가를 받고 라이다를 기반으로 한 자율주행 시스템은 구글의 자회사인 웨이모가 각광을 받고 있다. (라이다는 초당 수백만개에 달하는 빛을 주위로 발사하고 되돌아오는 시간을 이용해 거리를 측정하는 Time of Flight 방식을 활용한 것이다)

자율주행 업계에서 기대를 한 몸에 받고 있는 테슬라와 웨이모가 추구하는 방향성은 사뭇 다른데, 테슬라는 자동차의 뇌를 만드는 것을 목표로 자율주행 개발에 임하고 있고 구글의 웨이모의 경우 인간이 차량을 운전하지 않음을 전제로 기술을 개발하고 있다. 그래서 고속 주행이 어렵고 기술 발전 속도가 상대적으로 느리다.

이 두 개의 회사를 주축으로 최근 자율주행 기술 개발의 메커니즘이 양분화되어 가고 있다. 테슬라와 모빌아이는 점진적으로 (레벨 2 → 레벨 3 → 레벨 4 → 레벨 5) 기술 개발을 하고 있고 웨이모나 GM의 자회사인 크루즈는 바로 레벨 4 혹은 레벨 5 기술을 개발하는 방법을 택했다. 바로 레벨 4와 5를 선보인 사례가 없어 알 수가 없지만 점진적인 방법을 택한 대표 기업인 테슬라는 어디까지 왔을까?

테슬라는 2021년 9월 테슬라는 자사의 FSD Beta 소프트웨어를 기존 사용 고객 중 6만명을 선정해 공개했는데 기존의 FSD에 시내 자동 주행 기능과 교통 신호등과 표지판을 인지해 작동하는 기능을 추가했다. 현재 가장 자율주행 레벨 3와 가깝다는 평가를 받으며 시작된 이래 2022년 4월까지 단 한 건의 사고도 없이 안전하게 테스트가 진행중이다. 그리고 FSD 가격을 점진적으로 인상하면서 사고율을 함께 떨어뜨리고 있다는 것은 고객들에게 안정성을 그리고 혁신적인 기술력을 선보이는 동시에 자본 충원을 하는 선순환 구조이다.

테슬라의 FSD



자료 : Tesla, 미래에셋자산운용

테슬라의 FSD 가격인상 추이



자료 : Tesla, 미래에셋자산운용

미국이 주도하고 있는 자율주행 업계는 두 가지 방법으로 자율주행 기술을 발전시키고 있으며 그 어떤 나라보다 고도의 기술력을 가진 것으로 판단된다. 레벨 3의 상용화 시점이 2025~2027년이라고 봤을 때, (KB 증권 “K Thematic

Idea #10 자율주행 10년 변화의 큰 물결 참고) 향후 10년 동안 해당 밸류체인에서 미국의 견고한 위치를 재확인 할 수 있을 것으로 보인다.

완성차 업체 분야에서 미국의 위치도 테슬라 덕분에 1위이다.

22년 1분기 글로벌 플러그인 (BEV + PHEVs) 판매량

기업	판매량	점유율
Tesla	310,411 대	15.5%
BYD	285,849 대	14.3%
SAIC	170,454 대	8.9%
Volkswagon Group	154,824 대	8.8%
Volvo	110,253 대	5.6%
Top 5 합계	1,031,791 대	51.7%

자료 : InsideEVs, 미래에셋자산운용

22년 1분기 글로벌 All Electric Car 판매량

기업	판매량	점유율
Tesla	310,411 대	21.6%
SAIC	154,623 대	10.7%
BYD	144,203 대	10%
Volkswagon Group	98,455 대	6.8%
Hyundai	81,744 대	5.7%
Top 5 합계	1,031,791 대	55%

자료 : InsideEVs, 미래에셋자산운용

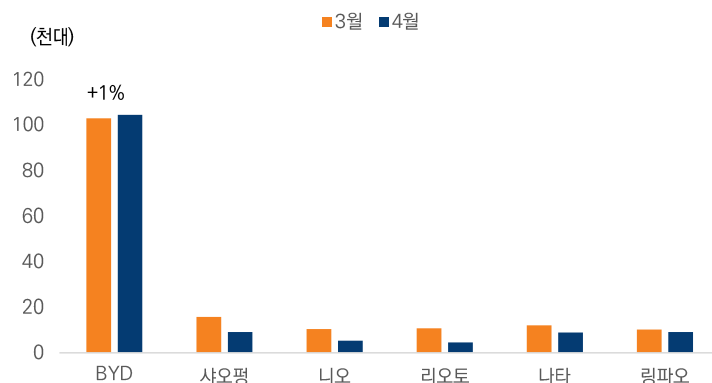
2022년 1분기 전기차 완성차 업체들의 판매량 Top 5를 보면 모두 미국, 중국, 유럽 기업임을 알 수 있다. 테슬라 덕분에 미국은 1위를 지키고 있으며 작년말 출고한 GM 또한 박차를 가할 것으로 예상되면서 미국의 1위, 유럽의 기존 자동차 생산업체, 중국의 BYD까지 완성차 판매의 선두 주자 및 국가는 크게 변하지 않을 것으로 생각된다.

2) 중국

중국은 미국보다도 더 다양한 글로벌 전기차 2 차전지 밸류체인에 속해 있다. 원자재, 2 차전지, 완성차까지 존재감을 뽐내는 국가다. 물론 자율주행의 경우 미국이 앞서고 있다는 평가를 받는다.

중국의 현 상황을 정리해보자면 정부의 강력한 제로 코로나 정책으로 힘든 시기를 보내고 있다. 3 월에 시작된 고강도 상하이시 통제가 3 월 중국 경제지표 부진으로 이어지면서 투자자들의 투자 심리를 위축시켰고 일부 도시가 봉쇄되면서 전기차 생산량에 차질이 발생한 점도 긍정적이라고 보기는 어렵다. 실제로 5 월 초 발표된 중국 4 월 전기차(NEV)판매를 보면 전월비 -36.6% 감소했다. 물론 이러한 숫자에는 지난 3 월 중국 내 전기차 판매량이 급증했었다는 이유도 있겠지만 전기차 업체들의 가격인상으로 소비자들의 욕구를 감소시킨 것이 가장 큰 이유다. 다만 그 중에서도 BYD 는 YoY 로 +321% 늘어나며 중국 내 경쟁사 대비 락다운의 영향으로부터 자유로운 모습을 보였다. 이에 주가도 해당 데이터가 발표된 5 월 6 일부터 반등하기 시작했다. 전문가들은 5~6 월부터 중국내 전체적인 봉쇄 완화로 전기차 공장 생산 재개되면서 판매량이 회복될 것으로 전망한다.

3~4 월 중국 업체별 판매량



자료 : Wind, 각 사 발표치, 현대차증권

앞서 글로벌 전기차, 2 차전지 밸류체인에서 확인해본 것과 같이 중국은 완성차 업체만 있는 것이 아니다. BYD 는 완성차도 만들지만 배터리 공급도 하며 대표적인 배터리 회사인 CATL 역시 중국 기업이며 2022 년 1 분기 글로벌

2차전지 탑재 상위 10위 기업인 Eve 에너지 역시 중국 기업이다. 올해 유난히 중국 2차전지 기업들의 약세가 시장의 이목을 집중시켰는데, 1) 대장주의 약세 2) 제로 코로나 정책으로 인해 가장 먼저 봉쇄된 지린성과 선전시는 2차전지 공장들이 대거 위치한 도시들이라는 점 3) 원자재 (리튬, 니켈, 코발트) 가격 폭등 이 이유로 지목된다. 대장주인 CATL 의 하락세가 전체적인 중국 2차전지センチ먼트를 악화시켰다고 판단되는데, 중국 스타트업들의 2차전지 공급업체 다각화로 인해 CATL 주된 고객사인 샤오펑과 니오가 이탈했고 미국 제재 및 창업판지수 편출 루머가 돌면서 더욱 투심을 악화시킨 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고 탑재량을 보면 CATL 은 여전히 글로벌 1 위이며 2 위업체인 LG 에너지솔루션 대비 2 배 넘는 탑재량을 자랑하고 있다. 숫자는 건재하지만センチ먼트 악화로 주가가 크게 하락한 셈이다. 지속적인 하락으로 인해 중국 전기차 밸류체인의 가격이 매력적인 구간으로 진입했다는 점도 생각해 볼 수 있다.

전기차 밸류체인에는 리튬 업체들도 있다. 가장 대표적인 기업은 중국의 감봉 리튬과 미국의 앨버말이다. 리튬 기업들은 2차전지 기업들 대비 대내외적인 약세에도 주가가 상대적으로 덜 하락했다. 기업들의 개별 이슈도 있겠지만 리튬기업들은 통상적으로 리튬 가격이 상승을 하면 현물가를 반영해 리튬 수주 고객사와 재협상을 진행한다. 그래서 2차전지 기업들과는 다른 상황이라고 볼 수 있다. 물론 2차전지에 활용되는 수산화리튬/탄산리튬을 생산할 수 있는 Capa 에 한계가 있다는 것이 업계의 숙제로 지적되지만 미국의 리튬 기업인 앨버말은 판매량을 상향조정하는 연간 가이드를 제시하면서 애프터 마켓에서 주가가 +18% 상승하기도 했다.

전기차로의 대전환 시기에 글로벌 전기차 / 2차전지 밸류 체인은 확실한 트렌드이고 관련 기업들이 각광 받을 것이다. 다만 여러가지 이슈들이 혼재된 상황 속에서 다시 한번 밸류체인을 살펴보고 국가별 어떠한 상황들이 있는지 점검해 볼 수 있었다.

리스크 관리 및 투자 위험

구분	투자위험의 주요내용
집중투자에 따른 위험	이 집합투자기구는 특정 지역이나 국가의 증권에 선별적으로 집중 투자할 수 있으며 이에 따라 변동성 및 투자한 특정 지역이나 국가의 위험이 미치는 영향력이 동일 유형의 일반적인 집합투자기구 혹은 전체 투자 가능 시장에 비하여 상대적으로 클 수 있습니다.
추적오차 (Tracking Error) 위험	ETF는 추적대상지수와 유사한 수익률을 실현함을 그 투자목적으로 하고 있으나, 투자신탁보수, 위탁매매수수료 등 관련 비용의 지출 및 추적 대상지수 구성종목 변경에 따른 매매 시 시장충격, 상/하한가, 거래정지 등에 따른 미체결 등 현실적 제한 등으로 인하여 추적대상지수와 유사한 수익률이 제대로 실현되지 아니할 가능성이 있습니다. 따라서, ETF의 수익률과 원화환산 추적대상지수의 수익률이 동일할 것을 전제로 하는 투자는, 추적오차로 인하여 예상하지 못한 손실을 실현할 수도 있습니다.
환율변동 위험	이 집합투자기구는 해외에 투자할 수 있기 때문에 원화(KRW)와 투자대상국 통화간의 환율변동에 따라 투자자산의 가치가 변하는 위험을 지게 됩니다. 이는 해당 외화투자자산의 가치가 상승함에도 불구하고 원화와 투자대상국 통화간의 상대적 가치 변화로 인해 투자시 수익을 얻지 못하거나 원금의 손실이 발생할 수도 있음을 의미합니다. 예를 들어 원화의 가치가 투자대상국 통화에 비하여 상대적으로 더 높아지면, 외화 자산인 투자자산의 가치는 원화 가치로 환산했을 때 낮아집니다. 환위험 노출과 관련하여서는 해당 투자신탁 위험관리의 환위험 관리를 참조하시기 바랍니다.
거래가격과의 괴리 발생위험	ETF는 거래소에 상장되어 거래되는 특징이 있기 때문에 수급의 변화로 인해 ETF의 순자산가치에 비해 거래가격이 다르게 형성될 수 있으며, 이로 인해 ETF 거래가격의 변동성이 증가할 수 있습니다.

Compliance Notice

- 본 자료는 이해를 돕기 위해 미래에셋자산운용이 제작한 것이며, 투자권유를 위한 광고물로 활용될 수 없고, 투자자에게 배포될 수 없습니다.
- 본 자료에 수록된 내용은 신뢰할만한 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나 당사는 그 정확성이나 안정성을 보장할 수 없습니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 투자 결정에 대한 법적 책임소재에 대한 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 투자자는 해당 집합투자증권에 대하여 금융상품판매업자로부터 충분한 설명을 받을 권리가 있습니다
- 투자 전 간이투자설명서 및 집합투자규약을 반드시 읽어보시기 바랍니다.
- 집합투자상품은 예금자보호법에 따라 예금보험공사가 보호하지 않습니다
- 집합투자증권은 자산가격변동, 환율변동, 신용등급 하락, 부동산 가격 하락 등에 따라 투자원금은 손실(0%~100%)이 발생할 수 있으며 그 손실은 투자자에게 귀속됩니다
- 증권거래비용, 기타비용이 추가로 발생할 수 있습니다
- TIGER ETF에 투자하기 전, 투자자 또는 잠재적인 투자자는 그러한 투자가 자신의 특정한 투자 요구나 목적 및 재무상황에 적합한지 여부에 대해 고려하여야 하며 필요한 경우 투자자문가와 상담하거나 신탁계약서 및 투자설명서를 충분히 숙지하여 판단하여야 합니다
- 펀드 가입을 결정하기 전에 (투자대상, 환매방법 및 보수 등에 관하여) 투자설명서를 반드시 읽어주시기 바랍니다
- 과거의 운용실적이 미래의 수익률을 보장하는 것은 아닙니다
- 본 자료는 미래에셋자산운용이 제작하였으며, 본 자료에 포함된 모든 정보는 당사의 승인 없이 복제되어 유통될 수 없습니다
- 본문 중 특정 역외 ETF 들은 해당 테마에 대한 이해를 돕기 위한 예시로 투자추천과는 무관합니다

미래에셋자산운용 컴플라이언스 외부제출필 제 22-0346 호 (2022.05.19~2025.05.18)