

# 티웨이항공(091810)

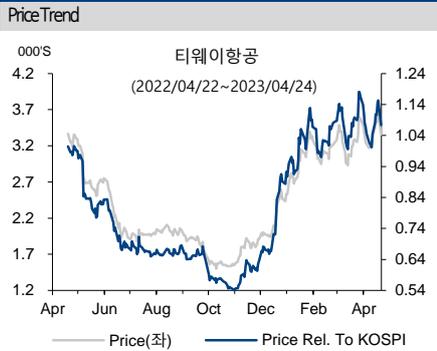
# 이륙 준비 완료

## Buy (Initiate)

목표주가(12M)	4,900원(신규)
증가(2023/04/24)	3,365원
상승여력	45.6 %

Stock Indicator	
자본금	96십억원
발행주식수	19,441만주
시가총액	654십억원
외국인지분율	1.2%
52주 주가	1,510~3,650원
60일평균거래량	2,021,174주
60일평균거래대금	6.7십억원

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	2.1	6.7	115.7	-0.3
상대수익률	-24	1.3	102.9	6.4



FY	2022	2023E	2024E	2025E
매출액(십억원)	526	1,236	1,251	1,339
영업이익(십억원)	-104	136	84	132
순이익(십억원)	-119	89	35	80
EPS(원)	-807	464	182	411
BPS(원)	371	695	815	1,164
PER(배)		7.3	18.5	8.2
PBR(배)	6.7	4.8	4.1	2.9
ROE(%)	-222.3	91.2	24.0	41.5
배당수익률(%)	-	-	-	-
EV/EBITDA(배)	-	3.3	3.9	3.4

주:K-IFRS 연결 요약 재무제표

[건설/리츠/운송] 배세호  
(2122-9178) seho.bae@hi-ib.com

### 본격적인 국제 여객 회복으로 2023년 우월한 실적 예상

2023년 본격적인 국제 여객 수요 회복에 따라 티웨이항공의 국제 여객 RPK는 전년대비 286% 증가할 것으로 예상된다. 당사는 2023년 한국인 출입국자 수가 2019년 대비 77%까지 회복할 것으로 예상하고 있다. 국제 여객 수요 회복 속도에 비해 항공사들의 기재 확충 속도는 더딜 것으로 예상되어 국제선 운임은 전년 대비 소폭 상승(+5.0%)이 예상된다.

2023년 티웨이항공의 매출액과 영업이익은 각각 1.2조원(+135.0% YoY), 1,358억원(흑전 YoY, OPM 11.0%)가 예상된다. 여객 수요 회복과 높은 운임이 유지되며 유류비 부담에서도 양호한 실적을 기록할 것으로 보인다.

### 장거리 취항에 적극적인 항공사

중장거리 노선 전용 여객기인 A330-200을 확보하는 등 장거리 노선 취항에 적극적이다. 2022년 12월에는 장거리 노선인 인천 - 시드니 노선을 신규 취항하는 등 노선 다각화가 진행 중이다. 이는 장기적으로 대한항공 - 아시아나 합병 완료 시 수혜를 입을 수 있다. 공정위는 대한항공과 아시아나 합병을 승인하는 대가로 약 26개 노선의 노선에 대해서 향후 10년 동안 운수권 및 슬롯 일부를 타 항공사에게 이전하도록 했다. 만약 티웨이항공이 양대 항공사 합병에 따라 일부 운수권을 확보한다면 유럽 노선 일부 운수권 확보를 기대할 수 있다. 다만 현재로서는 대한항공 - 아시아나 합병이 아직 경쟁 당국에 의해 심사 중이라는 점은 고려해야 한다.

### 1Q23 영업이익 827억원(OPM 23.0%), 서프라이즈

티웨이항공의 별도 기준 매출액과 영업이익은 각각 3,588억원(+500.9% YoY, 67.6% QoQ, OPM 23.0%), 영업이익은 827억원(흑자전환 YoY, QoQ)을 기록했다. 국제 여객 RPK와 운임이 전기대비 크게 늘어나며 실적 호조를 이끌었다.

구체적으로 국제 RPK가 전기대비 108.3% 늘어났는데, 일본, 동남아 여객 수요의 급증과 A330-200을 통해 시드니, 싱가포르 등 장거리 노선을 운영이 주요 요인이다. 운임 역시 국제 여객 수요 급증에 따라 전기대비 5.8% 상승한 99원/km의 높은 운임을 기록했다.

### 투자의견 Buy, 목표주가 4,900 원으로 커버리지 개시

티웨이항공에 대해 투자의견 Buy, 목표주가 4,900원을 제시한다. 이는 12개월 선행 EBITDA 2,106억원에 EV 멀티플 5.6배를 적용하고 순차입금을 차감해 산정했다.

2023년은 여행 수요 회복 기대감이 연 중 내내 지속되고, 국내 항공사 여객기가 코로나 이전 대비 13% 줄어든 상황에서, 글로벌 항공사들의 발주 급증에 따라 빠르게 기재를 확보할 수 없을 것으로 보여 높은 벨류에이션이 정당화될 수 있다고 판단한다. 운송 업종 Top pick으로 티웨이항공을 추천한다.

### 국제 여객 수요 증가에 따른 수혜

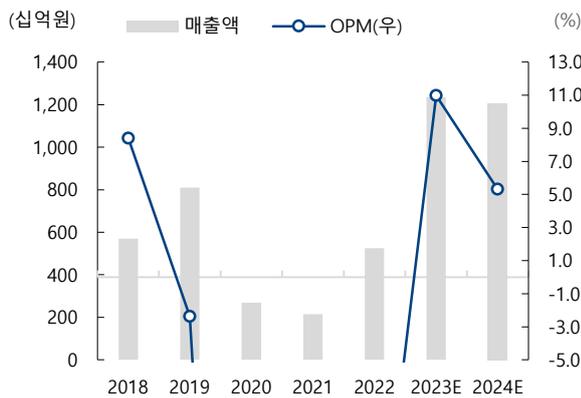
2023년 티웨이항공의 매출액과 영업이익은 각각 1.2조원(+135.0% YoY), 1,358억원(흑전 YoY)가 예상된다. 여객 수요 회복과 높은 운임이 유지되며 유류비 부담에서도 양호한 실적을 기록할 것으로 보인다.

2023년 본격적인 국제 여객 수요 회복에 따라 티웨이항공의 국제 여객 RPK는 전년대비 345% 증가할 것으로 예상된다. 당사는 2023년 한국인 출입국자 수가 2019년 대비 77%까지 회복할 것으로 예상하고 있다. 2024년 출입국자 수는 2019년의 출입국자 수 대비 5% 증가한 4,853만명을 예상하고 있다. 티웨이항공은 코로나 팬데믹 기간에도 기재를 확대하여(2019년 대비 +2대) 국제선 수요 회복에 타 LCC대비 수혜를 입을 것으로 예상된다.

국제선 운임은 93.0원/km(평균환율 1,239원 가정)로 2022년 대비 소폭 상승할 것으로. 국제 여객 수요 회복 속도에 비해 항공사들의 기재 확충 속도는 더딜 것으로 예상되어 높은 운임이 유지될 것으로 예상된다.

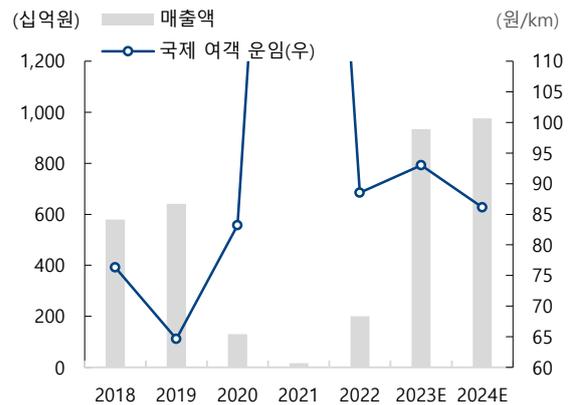
1Q23 기준 티웨이항공의 RPK는 4Q22 대비 108.3% 늘어났고, 국제선 운임은 전분기 대비 5.8% 상승한 99원/km을 기록했다. 2022년 하반기부터 일본과 동남아 위주로 국제선 탑승객이 회복을 보였다면 2Q23 이후에는 중국 관광객의 유입도 기대되어 전통적인 비수기인 2분기에도 견조한 탑승객을 유지할 것으로 예상된다.

그림1. 티웨이항공 매출액 추이 및 전망



자료: 티웨이항공, 하이투자증권 리서치본부

그림2. 국제 여객 매출액, 운임 추이 및 전망



자료: 티웨이항공, 하이투자증권 리서치본부

### 장기적으로는 장거리 신규 노선 확대 기대

티웨이항공은 대한항공 - 아시아나 합병에 따른 수혜를 입을 수 있다. 공정위는 대한항공과 아시아나 합병을 승인하는 대가로 약 26개 노선의 노선에 대해서 향후 10년 동안 운수권 및 슬롯 일부를 타 항공사에게 이전하도록 했다.

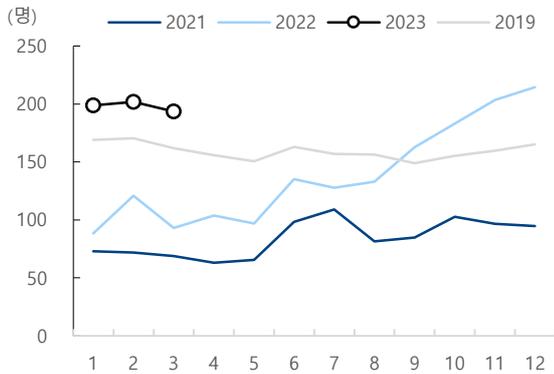
티웨이항공은 2022년 중장거리 노선 여객기인 A330-300을 3대 확보하는 등 신규 노선 취항에 적극적인 항공사다. 현재 A330-300 여객기는 인천 - 시드니, 싱가포르 노선에 투입되고 있다. 만약 티웨이항공이 양대 항공사 합병에 따라 운수권을 확보한다면 비행거리 8,500~9,000km 수준인 유럽 노선 일부 운수권(프랑크푸르트, 파리, 로마)이 유력하다. 다만 현재 대한항공 - 아시아나 합병이 종결되지 않았고, EU, 미국, 일본의 합병 심사도 남은 점을 고려 할 때 티웨이항공의 유럽 신규 노선 취항은 현재로서는 불확실한 점도 고려해야한다.

표 2. 티웨이항공 LCC 보유 기재

모델	대수	특징
A330-300	3	중장거리
B7378	25	단거리
B737MAX	2	단거리

자료: Airportal, 하이투자증권

그림3. 티웨이항공 편당 승객 수 추이(월별)



자료: 티웨이항공, 하이투자증권 리서치본부

그림4. 티웨이항공 보유 기재 추이



자료: 티웨이항공, 하이투자증권 리서치본부

### 1Q23 Review

티웨이항공의 별도 기준 매출액과 영업이익은 각각 3,588억원(+500.9% YoY, 67.6% QoQ, OPM 14.9%), 영업이익은 827억원(흑자전환 YoY, QoQ)을 기록했다. 국제 여객 RPK와 운임이 전기대비 크게 늘어나며 실적 호조를 이끌었다.

구체적으로 국제 RPK가 전기대비 108.3% 늘어났는데, 일본, 동남아 여객 수요의 급증이 주요 요인이다. 또한 2022년 3대 확보한 A330-300을 통해 시드니, 싱가포르 등 장거리 노선을 운영한 것도 RPK 증가를 이끌었다. 운임 역시 국제 여객 수요 급증한 것 대비 국내 항공사들의 공급이 크게 늘어나지 않으면서 전기대비 5.8% 상승한 99원/km의 높은 운임을 기록했다.

영업비용은 2,761억원으로 전년동기대비 179.9%, 전기대비 27.2% 증가했다. 매출액이 전기대비 67.6% 증가한 반면 영업비용의 증가율은 상대적으로 적었다. 유류비가 아직 높은 수준을 유지하고 있으나(1Q23 제트유가 107달러/배럴), 인건비의 통제로 호실적을 기록할 수 있었다. 1Q23 인건비(판관비 포함)는 364억원을 기록해, 전기대비 20억원(+5.9% QoQ) 늘어나는데 그쳤다.

표1. 티웨이항공 1Q23P 영업실적 및 컨센서스 비교

(십억원, %)	1Q23P	전년동기대비		컨센서스 대비	
		1Q22	YoY%	1Q23E	Diff%
매출액	359	60	500.9	236	52.1
영업이익	83	-39	흑전	32	156.2
세전이익	62	-51	흑전	28	124.2
순이익	50	-39	흑전	27	81.0

자료: Dart, Quantiwise, 하이투자증권

주: 별도 기준

## 주주 구성

현재 티웨이항공의  
2대주주는 사모펀드  
JKL파트너스

현재 시점에서 티웨이항공의 주주 구성(의결권 기준)은 티웨이홀딩스 및 특수관계인 31.65% 더블유벨류업 25.97%, 우리사주 8.31%, 기타주주 34.25%로 구성되어있다.

JKL파트너스(더블유벨류업)는 2021년, 2022년 실시한 두 차례의 유상증자에 1,017억원을 투자해(전환우선주 800억원, 보통주 217억원) 21.24%의 지분을 확보했다. 2023년 2월 전환우선주 중 70%를 보통주로 전환하여(취득단가 2,512원, 전환가 1,643원) 2023년 4월 현재 기준 25.79%의 지분을 보유해 2대 주주에 위치해 있는 것으로 파악된다.

잔여 전환우선주 전환 시  
최대주주와의 지분 격차는  
더 좁혀짐

더블유벨류업이 전체 전환우선주 중 30%를 남기고, 보통주로 전환한 것은 티웨이홀딩스와 체결한 전환우선주 콜옵션 조항을 염두해둔 것으로 보인다. 티웨이홀딩스는 더블유벨류업이 인수한 전환우선주 중 30% 이내를 전환우선주 발행일로부터 2년 6개월이되는날부터 6개월간 IRR 15%로 매집할 수 있는 콜옵션을 보유하고 있다. 2021년 4월 2일이 계약시작일로 티웨이홀딩스의 콜옵션 행사기간은 2023년 10월 2일부터 2024년 5월 1일까지다. 만약 더블유벨류업이 잔여 전환우선주를 모두 보통주로 전환할 시 지분율은 기존 25.79%에서 27.95%으로 소폭 상승한다.

표2. 티웨이항공 지분율 예상

현재(추정)	보통주(천 주)	전환우선주(천 주)	합계(천 주)	지분율(%)
발행주식총수	194,414	9,554	203,968	100.00
티웨이홀딩스 및 특수관계인	64,550	-	64,550	31.65
더블유벨류업(전환우선주 포함)	43,057	9,554	52,611	25.79
우리사주조합	16,950	-	16,950	8.31
기타	69,857	-	69,857	34.25
잔여 전환우선주 보통주 전환 시	보통주(천 주)	전환우선주(천 주)	합계(천 주)	지분율(%)
발행주식총수	209,022	-	209,022	100.00
티웨이홀딩스 및 특수관계인	64,550	-	64,550	30.88
더블유벨류업	57,664	-	57,664	27.59
우리사주조합	16,950	-	16,950	8.11
기타	69,857	-	69,857	33.42
티웨이홀딩스 콜옵션 행사 시	보통주(천 주)	전환우선주(천 주)	합계(천 주)	지분율(%)
발행주식총수	194,414	9,554	203,968	100.00
티웨이홀딩스 및 특수관계인	64,550	9,554	74,104	36.33
더블유벨류업	43,057	-	43,057	21.11
우리사주조합	16,950	-	16,950	8.31
기타	69,857	-	69,857	34.25

자료: Dart, 하이투자증권 리서치본부

### Valuation

티웨이항공에 대해 투자의견 Buy, 목표주가 4,900원을 제시한다. 이는 12개월 선행 EBITDA 2,173억원에 EV 멀티플 5.6배를 부여하고, 순차입금 2,081억원을 차감해 계산했다. EV 멀티플 5.6배는 제주항공의 목표 배수 7배 대비 20% 할인한 것으로 국제선 LCC 점유율 차이(2023년 국제선 여객 누적 11.9% vs. 8.9%)와 재무안정성을 고려했다.

티웨이항공은 2018년 상장 이후 LCC 공급 과잉 우려, 일본 불매 운동, 그리고 코로나 팬데믹을 거치면서 그동안 적절한 밸류에이션을 부여받지 못했다. 2023년은 여행 수요 회복 기대감이 연 중 내내 지속되고, 국내 항공사 여객기가 코로나 이전 대비 10% 줄어든 상황에서, 글로벌 항공사들의 발주 급증에 따라 빠르게 기재를 확보할 수 없다고 판단해 높은 밸류에이션이 정당화될 수 있다고 판단한다.

표3. 목표주가 산정

(원, 배, %)	Valuation	비고
12M fwd EBITDA (a)	217	
적용 EV/EBITDA 배수 (b)	7.0	제주항공의 목표 배수
할인률 (c)	20%	국제선 점유율 차이, 재무안정성 고려
Target EV/EBITDA (d)	5.6	
목표 EV	1,217	(a) x (d)
순차입금	208	2023년말 예상 순차입금
주식 가치	1,009	
발행 주식수(백만주)	209	전환우선주 100% 전환 가정
목표 주가	4,900	Target P/B 6.2 배, Target P/E 14.6 배
현재주가	3,365	
상승여력	45.6	

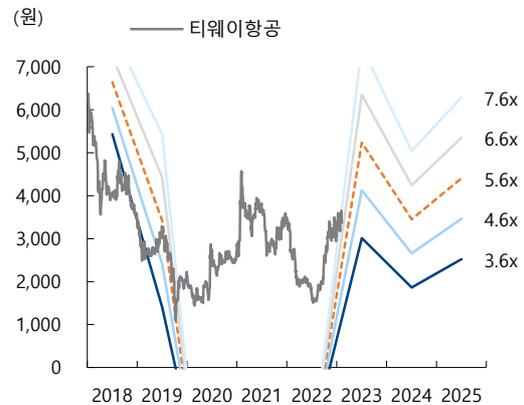
자료: 하이투자증권

그림1. 티웨이항공 P/B Band



자료: Quantwise, 하이투자증권 리서치본부

그림2. 티웨이항공 EV/EBITDA Band



자료: Quantwise, 하이투자증권 리서치본부

표4. 티웨이항공 영업실적 및 추이

(십억원, %)	1Q22	2Q22	3Q22	4Q22	1Q23P	2Q23E	3Q23E	4Q23E	2022	2023E	2024E
<b>주요 가정</b>											
평균환율	1,205	1,260	1,339	1,359	1,276	1,250	1,230	1,200	1,291	1,239	1,190
YoY	8.2	12.4	15.5	14.8	5.8	-0.8	-8.1	-11.7	12.8	-4.0	-3.9
제트유가(달러/배럴)	112	147	129	118	107	110	110	111	127	110	101
YoY	76.4	105.9	67.5	33.4	-4.2	-25.3	-14.8	-6.2	68.5	-13.5	-7.5
<b>국제선</b>											
ASK	43	189	1,384	1,502	3,000	2,643	3,238	3,011	3,118	11,892	14,362
YoY	48.3	530.0	2,975.6	-6.5	6,876.7	1,298.4	133.9	100.5	82.3	281.4	20.8
RPK	21	112	857	1,268	2,641	2,192	2,740	2,466	2,258	10,039	11,834
YoY	91	833	5,613	3,863	12,476	1,857	220	94	3,125.7	344.6	17.9
L/F	49	59	62	84	88	83	85	82	72	84	82
YoYp	11	19	29	82	39	24	23	-3	68	12	-2
Yield(원)	179	99	78	94	99.0	91	95	86	89	93	86
YoY	-53.1	-69.7	-71.7	-31.3	-44.6	-8.3	22.5	-7.8	-62.6	5.0	-7.4
<b>국내선</b>											
ASK	532	562	521	528	465	488	503	488	2,143	1,944	1,954
YoY	29.4	-0.4	-4.1	-12.0	-12.6	-13.1	-3.5	-7.6	1.2	-9.3	0.5
RPK	458	510	451	485	417	442	460	437	2,479	2,327	2,178
YoY	30	2	-1	-7	-9	-13	2	-10	30.7	-6.1	-6.4
L/F	86	91	87	92	90	91	91	90	116	120	111
YoYp	0.7	1.7	2.8	5.2	3.6	-0.2	4.8	-2.3	26.1	4.0	-8.3
Yield(원)	120	158	186	165	158	155	152	144	157	152	132
YoY	44.7	60.0	79.0	35.1	31.5	-1.9	-18.5	-12.6	51.8	-3.3	-13.1
<b>실적 추정</b>											
매출액	60	94	158	214	359	269	331	277	526	1,236	1,251
YoY	69.2	65.0	198.8	208.8	501.1	187.1	109.0	29.3	145.3	135.0	1.2
국제 여객	4	11	67	119	261	199	260	213	200	933	1,019
국내 여객	55	80	84	80	66	68	70	63	299	267	228
화물 및 기타	1	4	16	22	5	4	2	2	26	6	4
영업비용	100	125	199	233	279	262	293	272	656	1,106	1,170
YoY	20.5	32.1	112.1	132.8	179.9	109.2	47.6	17.0	76.8	68.6	5.8
유류비	20	37	77	76	102	100	117	108	235	433	459
감가상각비	23	24	23	23	24	25	24	24	119	103	106
인건비	25	25	32	34	36	35	36	35	143	149	160
공항관련비	3	3	6	8	14	17	19	17	46	74	77
영업이익	-39.0	-29.5	-32.3	-3.2	83	9	39	6	-104	136	84
YoY	적지	적지	적지	적지	흑전	흑전	흑전	흑전	적지	흑전	-37.8
영업이익률	-65.3	-31.5	-20.4	-1.5	23.0	3.2	11.8	2.0	-19.8	11.0	6.8
영업외손익	-12	-30	-42	38	-21	3	-3	-1	-46.2	-21.8	-37.4
세전이익	-51	-59	-75	35	62	11	36	5	-150	114	47
지배주주순이익	-39	-45	-57	23	50	9	27	4	-119	89	35
YoY	적지	적지	적지	흑전	흑전	흑전	흑전	-84.2	적지	흑전	-60.2
순이익률	-65.8	-47.7	-36.1	10.6	13.8	3.2	8.2	1.3	-22.6	7.2	2.8

자료: Dart, 하이투자증권

주: 1Q23P는 별도 기준

K-IFRS 연결 요약 재무제표

재무상태표

(단위:십억원)	2022	2023E	2024E	2025E
유동자산	241	351	474	641
현금 및 현금성자산	84	160	282	453
단기금융자산	100	117	117	117
매출채권	25	36	41	43
재고자산	14	18	21	21
비유동자산	802	715	628	543
유형자산	52	52	52	52
무형자산	2	1	1	1
자산총계	1,042	1,066	1,102	1,185
유동부채	411	354	362	371
매입채무	-	-	-	-
단기차입금	35	25	25	35
유동성장기부채	92	89	86	83
비유동부채	572	577	582	587
사채	-	-	-	-
장기차입금	-	5	10	15
부채총계	983	931	944	958
지배주주지분	59	135	158	226
자본금	96	102	102	102
자본잉여금	343	343	343	343
이익잉여금	-385	-296	-261	-181
기타자본항목	3	3	3	3
비지배주주지분	-	-	-	-
자본총계	59	135	158	226

포괄손익계산서

(단위:십억원,%)	2022	2023E	2024E	2025E
매출액	526	1,236	1,251	1,339
증가율(%)	145.3	135.0	1.2	7.1
매출원가	569	991	1,051	1,089
매출총이익	-43	245	199	251
판매비와관리비	60	109	115	118
연구개발비	-	-	-	-
기타영업수익	-	-	-	-
기타영업비용	-	-	-	-
영업이익	-104	136	84	132
증가율(%)	적지	흑전	-37.8	56.7
영업이익률(%)	-19.8	11.0	6.8	9.9
이자수익	3	4	4	4
이자비용	28	29	29	29
지분법이익(손실)	-	-	-	-
기타영업외손익	2	0	0	0
세전계속사업이익	-150	114	47	107
법인세비용	-31	25	12	27
세전계속이익률(%)	-28.6	9.2	3.8	8.0
당기순이익	-119	89	35	80
순이익률(%)	-22.6	7.2	2.8	6.0
지배주주귀속 순이익	-119	89	35	80
기타포괄이익	10	-12	-2	-2
총포괄이익	-108	77	34	78
지배주주귀속총포괄이익	-108	77	34	78

현금흐름표

(단위:십억원)	2022	2023E	2024E	2025E
영업활동 현금흐름	166	245	263	304
당기순이익	-119	89	35	80
유형자산감가상각비	-	95	95	95
무형자산상각비	1	1	0	0
지분법관련손실(이익)	-	-	-	-
투자활동 현금흐름	-106	-84	-67	-68
유형자산의 처분(취득)	-11	-9	-9	-10
무형자산의 처분(취득)	-	-	-	0
금융상품의 증감	-35	-17	-	-
재무활동 현금흐름	8	-28	-24	-14
단기금융부채의증감	-	-10	0	10
장기금융부채의증감	-	5	5	5
자본의증감	120	6	-	-
배당금지급	-	-	-	-
현금및현금성자산의증감	68	76	122	171
기초현금및현금성자산	16	84	160	282
기말현금및현금성자산	84	160	282	453

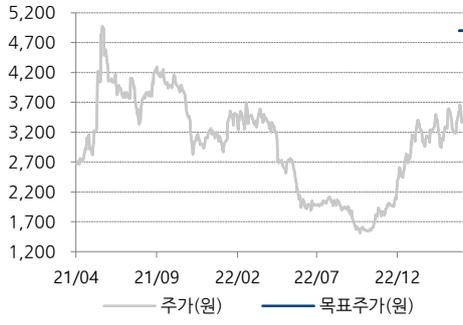
주요투자지표

	2022	2023E	2024E	2025E
주당지표(원)				
EPS	-807	464	182	411
BPS	371	695	815	1,164
CFPS	-802	965	673	902
DPS	-	-	-	-
Valuation(배)				
PER		7.3	18.5	8.2
PBR	6.7	4.8	4.1	2.9
PCR	-3.1	3.5	5.0	3.7
EV/EBITDA	-	3.4	4.1	3.8
Key Financial Ratio(%)				
ROE	-222.3	91.2	24.0	41.5
EBITDA 이익률	-19.6	18.7	14.4	17.0
부채비율	1,655.0	689.0	595.7	423.3
순부채비율	-95.5	-116.4	-174.9	-192.5
매출채권회전율(x)	36.1	40.2	32.3	31.7
재고자산회전율(x)	44.4	76.0	64.2	64.4

자료 : 티웨이항공, 하이투자증권 리서치본부

**티웨이항공**  
최근 2년간 투자이건 변동 내역 및 목표주가 추이

일자	투자이건	목표주가 (원)	목표주가 대상시점	과리율	
				평균 주가대비	최고(최저) 주가대비
2023-04-25	Buy	4,900	1년		



Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- ▶ 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- ▶ 당 보고서는 기관투자가 및 제 3자에게 E-mail 등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- ▶ 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- ▶ 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

(작성자 : 배세호)

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

1. 종목추천 투자등급 (추천일 기준 증가대비 3등급) 종목투자이건은 향후 12개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.
  - Buy(매수): 추천일 증가대비 +15%이상
  - Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
  - Sell(매도): 추천일 증가대비 -15%이상
2. 산업추천 투자등급 (시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임)
  - Overweight(비중확대), - Neutral (중립), - Underweight (비중축소)

하이투자증권 투자비용 등급 공시 2023-03-31 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자이건 비율 (%)	97.3%	2.7%	-