# 한화엔진 (082740)

조선/기계
Analyst 배기연
kiyeon.bae@meritz.co.kr

## 1Q26P Review:
## 수익성 개선은 가속력이 붙었으며, D.C 기대감 시작

Meritz Research 2026. 4. 27

**Buy** (20거래일 평균종가 대비 상승 여력 기준)

| | |
|---|---|
| 적정주가 (12개월) | 90,000원 |
| 현재주가 (4.24) | 76,000원 |
| 상승여력 | 18.4% |

### 영업이익 컨센서스 14.9% 상회

1분기 매출액은 3,452억원(YoY +8.5%, QoQ -6.1%), 영업이익은 514억원(YoY +130.3%, QoQ +8.5%), 영업이익률은 +14.9%를 기록했다. 영업이익 컨센서스를 14.9% 상회하는 호실적이다. 2026년 상반기는 2행정 저속엔진 납품 스케줄이 일시적으로 전년대비 축소 예정이다. 고객 조선소의 선표에 따라 으레 발생 가능한 요소이다. 그럼에도, 판가 상승효과가 이를 초과할 만큼 긍정적이다. 1) 2026년은 삼성중공업향 고 수익성의 엔진 일감이, 2) 2027년은 원/달러 환율 봉인이 해제된 효과로 가격 상승 효과가 쉬지 않고 반영될 전망이다.

### 데이터센터향 4행정 중속엔진 수주 가능성

2025년 부활한 4행정 중속엔진 사업부에 데이터센터 기대감이 개화하고 있다. 선박용 4행정 발전엔진을 데이터센터의 주 전원으로 사용하는 사례가 등장한 시기와 일치했다는 사실이 고무적이다. 본 리뷰 자료를 작성하면서, 한화엔진의 2027년 데이터센터에 대한 수주 기대감과 2028년 매출 발생 기대감을 반영했다. 중속엔진 사업 재개 직후인 2026년 내 수주 가능성을 속단하기에는 이르다. 라이센스를 보유한 Everllence(구 MAN-ES)와의 협의가 선결 요건이며, 2026년 내 긍정적 결과를 기대한다.

수치적으로는 한화엔진이 연간 3건의 데이터센터향 엔진 수주가 가능하고 이를 반영했다. 데이터센터 용량이 400~500MW라고 가정했으며, 한화엔진이 총 엔진 CAPA를 530만 마력까지 확장 완료하면 연간 3건의 수주는 가능하다.

### 수익성 개선과 데이터센터 기대감을 반영한 적정주가 90,000원

적정주가를 90,000원으로 상향 조정한다. 2028년 예상 ROE 34.2%를 통해 PBR 4.7배를 도출했다. 선박용 보기(발전)엔진으로만 치부되던 4행정 엔진에 새로운 시장이 열렸다. 한화엔진의 공격적인 사업 계획 여부에 따라 상승여력을 확장할 수 있다.

표1 한화엔진 1Q26P Review

| (십억원) | 1Q26P | 1Q25 | (% YoY) | 4Q25 | (% QoQ) | 기존 추정치 | (% diff.) | 컨센서스 | (% diff.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 매출액 | **345.2** | 318.2 | 8.5 | 367.8 | -6.1 | 366.3 | -5.7 | 354.4 | -2.6 |
| 영업이익 | **51.4** | 22.3 | 130.3 | 47.3 | 8.5 | 48.9 | 5.1 | 44.7 | 14.9 |
| 세전이익 | **69.1** | 20.0 | 245.9 | 54.5 | 26.9 | 47.0 | 47.1 | 44.1 | 56.6 |
| 지배주주순이익 | **52.9** | 19.4 | 172.3 | 102.5 | -48.4 | 35.3 | 49.7 | 35.3 | 49.6 |
| 영업이익률(%) | **14.9%** | 7.0% | | 12.9% | | 13.3% | | 12.6% | |
| 세전이익률(%) | **20.0%** | 6.3% | | 14.8% | | 12.8% | | 12.5% | |
| 순이익률(%) | **15.3%** | 6.1% | | 27.9% | | 9.6% | | 10.0% | |

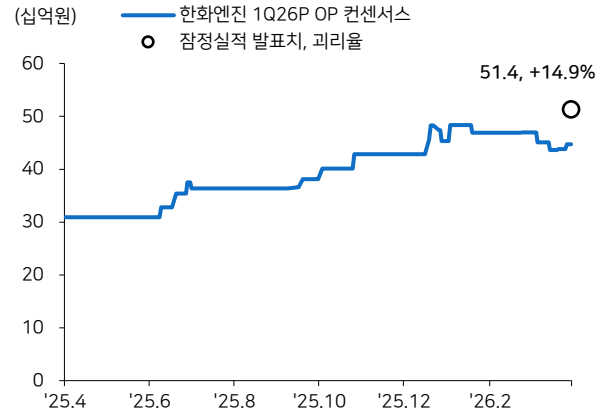
자료: 한화엔진, 메리츠증권 리서치센터

표2 한화엔진 2026E

| (십억원) | 2026E | 2025 | (% YoY) | 기존 추정치 | (% diff.) | 컨센서스 | (% diff.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 매출액 | **1,561.4** | 1,371.1 | 13.9 | 1,582.5 | -1.3 | 1,594.9 | -2.1 |
| 영업이익 | **273.8** | 130.1 | 110.5 | 237.1 | 15.5 | 217.0 | 26.2 |
| 세전이익 | **307.7** | 120.8 | 154.8 | 232.7 | 32.2 | 221.5 | 38.9 |
| 지배주주순이익 | **231.8** | 173.8 | 33.4 | 174.5 | 32.8 | 173.7 | 33.4 |
| 영업이익률(%) | **17.5%** | 9.5% | | 15.0% | | 13.6% | |
| 세전이익률(%) | **19.7%** | 8.8% | | 14.7% | | 13.9% | |
| 순이익률(%) | **14.8%** | 12.7% | | 11.0% | | 10.9% | |

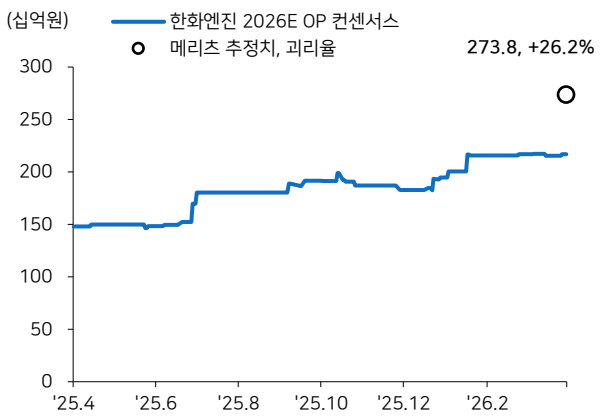
자료: 한화엔진, 메리츠증권 리서치센터

그림1 1Q26P 영업이익, 컨센서스 대비 14.9% 상회




자료: QuantiWise, 메리츠증권 리서치센터

그림2 2026E 영업이익 컨센서스 대비 26.2% 상회 전망




자료: QuantiWise, 메리츠증권 리서치센터

표3 한화엔진의 적정주가 산출 – Implied PBR Valuation

| | 2025 | 2026E | 2027E | 2028E |
|---|---|---|---|---|
| **COE(%)** | **8.2** | **8.0** | **7.8** | **7.2** |
| RiskFree | 4.0 | 3.8 | 3.6 | 3.0 |
| Risk Premium | 4.2 | 4.2 | 4.2 | 4.2 |
| Beta | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| **ROE(%)** | **36.6** | **34.5** | **34.3** | **34.2** |
| **적정 멀티플(x)** | | | | **4.7** |
| **BPS(원)** | | | | **18,864** |
| **적정주가(원)** | | | | **90,000** |

자료: 메리츠증권 리서치센터

표4 분기 및 연간 실적 Snapshot

| (십억원, %) | 1Q26P | 2Q26E | 3Q26E | 4Q26E | 1Q27E | 2Q27E | 3Q27E | 4Q27E | 2025 | 2026E | 2027E | 2028E |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 원/달러 | 1,465.2 | 1,450.0 | 1,420.0 | 1,420.0 | 1,410.0 | 1,410.0 | 1,410.0 | 1,410.0 | 1,423.2 | 1,438.8 | 1,410.0 | 1,410.0 |
| YoY | 0.9% | 3.3% | 2.5% | -2.1% | -3.8% | -2.8% | -0.7% | -0.7% | 4.9% | 1.1% | -2.0% | 0.0% |
| 주요 고객 조선소 4사의 인도량(척) | 49 | 34 | 48 | 48 | 49 | 46 | 63 | 60 | 172 | 179 | 218 | 204 |
| YoY | 4.3% | -10.5% | -9.4% | 41.2% | 0.0% | 35.3% | 31.3% | 25.0% | -9.0% | 4.1% | 21.8% | -6.4% |
| 한국후판가격(달러/톤) | 560.6 | 566.1 | 571.6 | 606.1 | 621.2 | 636.4 | 651.5 | 666.7 | 563.8 | 576.1 | 643.9 | 610.0 |
| YoY | 1.7% | -1.2% | -0.8% | 9.2% | 10.8% | 12.4% | 14.0% | 10.0% | -14.6% | 2.2% | 11.8% | -5.3% |
| **매출액** | **345.2** | **401.1** | **399.5** | **415.7** | **465.9** | **495.3** | **484.0** | **457.4** | **1,371.1** | **1,561.4** | **1,902.6** | **2,533.1** |
| YoY | 8.5% | 3.4% | 34.3% | 13.0% | 34.9% | 23.5% | 21.2% | 10.0% | 14.0% | 13.9% | 21.8% | 33.1% |
| **영업이익** | **51.4** | **67.3** | **73.6** | **81.5** | **96.4** | **104.8** | **103.9** | **101.8** | **130.1** | **273.8** | **406.9** | **573.8** |
| YoY | 130.3% | 99.4% | 176.2% | 72.2% | 87.7% | 55.6% | 41.3% | 24.9% | 81.8% | 110.5% | 48.6% | 41.0% |
| **영업이익률** | **14.9%** | **16.8%** | **18.4%** | **19.6%** | **20.7%** | **21.2%** | **21.5%** | **22.3%** | **9.5%** | **17.5%** | **21.4%** | **22.7%** |
| **세전이익** | **69.1** | **71.7** | **79.2** | **87.7** | **102.1** | **110.9** | **111.7** | **110.2** | **120.8** | **307.7** | **434.9** | **613.5** |
| YoY | 245.9% | 376.4% | 153.5% | 60.9% | 47.7% | 54.7% | 41.0% | 25.7% | 56.1% | 154.8% | 41.3% | 41.1% |
| **지배주주순이익** | **52.9** | **53.8** | **59.4** | **65.8** | **76.5** | **83.2** | **83.8** | **82.6** | **173.8** | **231.8** | **326.2** | **460.1** |
| YoY | 172.3% | 149.5% | 96.1% | -35.8% | 44.8% | 54.7% | 41.0% | 25.7% | 119.5% | 33.4% | 40.7% | 41.1% |

자료: 한화엔진, 메리츠증권 리서치센터

표5 4-Stroke(4행정) 엔진의 데이터센터 수주 사례

| 엔진업체 | 데이터센터 용량(MW) | 엔진대수 | 엔진종류 | 수주일 |
|---|---|---|---|---|
| Wärtsilä | 412 | 40 | 가스엔진 | 2026-04-16 |
| Wärtsilä | 790 | 42 | 가스엔진 | 2026-04-23 |
| HD현대중공업 | 684 | 34 | 가스엔진 | 2026-04-22 |

자료: 메리츠증권 리서치센터

표6 한화엔진, 2행정+4행정 엔진 CAPA 340만→530만 마력

| | | 2023년 | 2024년 | 2025년 | 2027년 |
|---|---|---|---|---|---|
| 선박엔진 및 디젤발전사업 | 생산능력 (천마력) | 3,400 | 3,468 | 3,360 | 5,300 |
| | 가동률 | 93.9% | 94.1% | 100.7% | |

자료: 메리츠증권 리서치센터

### 데이터센터용 엔진 공급의 기대감

데이터센터발 전력 쇼티지로 인해 선박용 엔진으로 일컬어 지던 4행정 엔진까지 주 전력원으로 사용되는 사례를 목격했다. 공급 계약 체결된 사례에서 구체적인 엔진의 종류를 살펴보면, 시작은 가스엔진이다. 연료인 천연가스 공급이 용이하며 환경 규제에서 자유로운 장점 때문이다. 데이터센터발 전력 수요가 지속되거나 전력공급원에 대한 개념이 진화할수록 가스엔진 → 이중연료(DF)엔진 → 디젤엔진으로 수요는 확산될 수 있다.

## Appendix. <항해 5. 바다 위의 심장, 선박엔진> 내용 발췌

### 1) 내연기관의 등장

1862년 J.J.E.Lenoir가 최초의 내연기관을 발명했다. 석탄가스를 연소시켜 동력을 발생시키는 최초의 가스엔진이다. 내연기관은 연료를 실린더나 연소실 등 기관 내부에서 연소시켜 동력을 얻는 엔진이다. 증기기관 및 증기터빈은 내연기관과 구분하기 위해 외연기관으로 분류되며 용어가 확대되기 시작했다. 내연기관의 종류를 나눌 때는 다양한 분류 기준이 존재한다.

1) 연료의 종류에 따라 휘발유를 사용하는 가솔린엔진, 경유를 사용하는 디젤엔진, 그 외 가스엔진, 알코올엔진, 수소엔진 등이 있다. 2) 사이클의 종류에 따라 디젤 사이클, 오토 사이클, 듀얼 사이클 등으로 나뉜다. 사이클이란 연료의 에너지가 기계적에너지로 변환되는 과정을 처음부터 끝까지 한 번 완전히 수행했을 때를 의미한다. 즉, 흡입/압축/연소/배기 절차가 한 바퀴 수행했을 때를 한 사이클로 표현한다.

3) 행정의 종류에 따라 2행정, 4행정으로 구분할 수 있다. 행정은 피스톤의 기계적 움직임을 의미한다. 피스톤이 위 또는 아래로 한번 움직이면 하나의 행정이라고 표현한다. 2행정의 경우 피스톤이 1회 왕복 운동하는 동안 한 사이클이 수행되는 경우이며, 4행정의 경우 피스톤이 2회 왕복 운동하는 동안 한 사이클이 수행되는 경우이다. 4) 점화방식의 종류에 따라 스파크점화, 압축착화로 나뉘기도 한다.

### 2) 디젤엔진, 선박용 시장을 지배

선박용 엔진 시장의 대다수는 디젤엔진이다. 이때의 디젤엔진은 디젤유를 사용하는 엔진의 의미가 아니다. 디젤사이클을 수행하는 엔진을 의미한다. 디젤사이클이란 내연기관 중에서도 압축착화 방식을 사용하는 엔진이다. 공기를 실린더로 흡입한 뒤 고온/고압으로 압축과정을 거치고, 연료를 분사해 연소를 시작하는 방식이다. 공기와 연료를 미리 혼합한 뒤 연소시키는 방식은 오토사이클이라고 한다.

최초의 디젤엔진은 1892년 Rudolf Diesel이 압축착화 방식 엔진에 대해 특허를 출원하며 등장했다. 1897~99년에 Everllence(구 MAN Energy Solution, 당시

Maschinenfabrik Augsburg)와 WinGD(당시 Sulzer), B&W(Burmeister & Wain)는 디젤엔진을 제작하기 시작했다. B&W는 1912년에 최초의 디젤엔진 상선인 MS Selandia호를 인도했다. 참고로 B&W는 1980년에 MAN 그룹에 인수됐다. 선박용 2-stroke 엔진 1등 브랜드인 MAN B&W의 탄생이다.

오늘날 선박용 디젤엔진 시장은 설계와 원천기술에 대한 라이센서(licensor)와 라이센시(licensee)로 나뉜다. 선박용 디젤엔진의 대표 라이센서는 Everllence, WinGD, Wartsila, Japan Engine Corporation이다. 군함 전용 디젤엔진 분야까지 포함하면 Rolls-Royce, Cummins, Caterpillar도 있다. 우리나라의 HD현대중공업은 HiMSEN 엔진을 개발한 라이센서이자 동시에 라이센시이다. 우리나라의 나머지 라이센시는 한화엔진, HD현대마린엔진, STX엔진 등이다.

### 3) DF(Dual-fuelled, 이중연료추진)엔진 시장 개화

선박용 디젤엔진 산업은 듀얼퓨얼엔진이라는 분화된 시장의 등장으로 새로운 기회를 맞이하는 중이다. 듀얼퓨얼엔진이란 말 그대로 기존의 연료에 더해 새로운 연료를 함께 활용하는 방식이다. 등장의 배경은 LNG운반선의 특성인 증발가스(BOG, boil off gas) 때문이다. 천연가스를 섭씨 -162도로 낮추고 단열기술을 적용하면, 액화하여 LNG로 수송할 수 있으나 열의 유입을 완벽히 차단할 수 없기에 증발가스는 발생한다.

증발가스는 화물창 내부 압력을 높여 위험하고, 밖으로 배출했을 경우 환경오염 이슈가 발생하는 등 문제 해결이 필요했다. 1972년에 WinGD(당시 Sulzer)의 2행정 듀얼퓨얼 엔진이 LNG선 Venator에 탑재된 사례가 시작이다. 다만, 노킹과 출력 제약 등 기술적 한계로 인해 확산되지 못했다. 따라서 외연기관인 증기터빈 방식이 지속해서 중용돼 왔다.

2000년 초반부터는 새로운 형태의 추진 시스템이 개발됐다. 이중연료 디젤 전기추진(DFDE, Dual-Fuel Diesel Electric)과 삼중연료 디젤 전기추진(TFDE, Tri-Fuel Diesel Electric)의 등장이다. 4행정 디젤엔진(압축착화방식)을 통해 전기를 생산한 뒤 전기모터를 통해 프로펠러를 회전시키는 방식이다. 1995년에 Wartsila가 4행정 듀얼퓨얼엔진을 출시하며 시장을 사실상 독점했다.

이윽고 2010년대부터는 디젤 전기추진 방식보다 효율성을 개선한 2행정 직결추진 방식의 듀얼퓨얼엔진이 개발되기 시작했다. 2012년 Everllence(당시 MAN-ES)는 디젤 사이클의 ME-GI 시리즈를 출시했다. 2013년에는 WinGD(당시 Wartsila)가 오토 사이클의 X-DF 시리즈를 출시했다. X-DF를 오토 사이클로 표현한 점이 어색할 수 있다. 가스모드로 운항할 경우에 한하여 오토 사이클 방식이며, 기본적으로 디젤 사이클의 기반을 유지한다. 듀얼퓨얼엔진이라는 시장이라는 세분화된 시장이 등장했지만 상선엔진 시장의 지배자를 디젤엔진이라고 표현하는 이유이다.

## Company Data

### 한화엔진 (082740)

| | |
|---|---|
| KOSPI | 6,475.63pt |
| 시가총액 | 63,420억원 |
| 발행주식수 | 8,345만주 |
| 유동주식비율 | 67.16% |
| 외국인비중 | 22.07% |
| 52주 최고/최저가 | 76,000원/25,100원 |
| 평균거래대금 | 453.3억원 |

### 주요주주(%)

| | |
|---|---|
| 한화임팩트 | 32.77 |
| 국민연금공단 | 9.98 |

| 주가상승률 (%) | 1개월 | 6개월 | 12개월 |
|---|---|---|---|
| 절대주가 | 61.2 | 55.4 | 186.8 |
| 상대주가 | 38.2 | -5.4 | 11.7 |

### 주가그래프

### Financial Data

| (십억원) | 매출액 | 영업이익 | 순이익 (지배주주) | EPS (원) (지배주주) | 증감률 (%) | BPS (원) | PER (배) | PBR (배) | EV/EBITDA (배) | ROE (%) | 부채비율 (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2024 | 1,202.2 | 71.5 | 79.2 | 970 | -16,377.1 | 4,713 | 19.0 | 3.9 | 18.4 | 25.6 | 259.3 |
| 2025 | 1,371.1 | 130.1 | 173.8 | 2,082 | 114.6 | 6,664 | 20.6 | 6.4 | 22.3 | 36.6 | 204.9 |
| 2026E | 1,561.4 | 273.8 | 231.8 | 2,778 | 33.4 | 9,442 | 27.4 | 8.0 | 19.3 | 34.5 | 160.2 |
| 2027E | 1,902.6 | 406.9 | 326.2 | 3,909 | 40.7 | 13,351 | 19.4 | 5.7 | 12.5 | 34.3 | 122.8 |
| 2028E | 2,533.1 | 573.8 | 460.1 | 5,514 | 41.1 | 18,864 | 13.8 | 4.0 | 8.0 | 34.2 | 120.5 |

# 한화엔진 (082740)

## Income Statement

| (십억원) | 2024 | 2025 | 2026E | 2027E | 2028E |
|---|---|---|---|---|---|
| **매출액** | **1,202.2** | **1,371.1** | **1,561.4** | **1,902.6** | **2,533.1** |
| 매출액증가율(%) | 40.7 | 14.0 | 13.9 | 21.8 | 33.1 |
| 매출원가 | 1,085.9 | 1,185.6 | 1,225.5 | 1,421.4 | 1,858.2 |
| 매출총이익 | 116.3 | 185.5 | 335.9 | 481.2 | 675.0 |
| 판매관리비 | 44.8 | 55.4 | 62.1 | 74.2 | 101.2 |
| **영업이익** | **71.5** | **130.1** | **273.8** | **406.9** | **573.8** |
| 영업이익률(%) | 5.9 | 9.5 | 17.5 | 21.4 | 22.7 |
| 금융손익 | 52.9 | 47.9 | 54.1 | 57.9 | 63.8 |
| 종속/관계기업손익 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| 기타영업외손익 | 2.8 | -7.3 | 29.7 | 19.9 | 25.8 |
| 세전계속사업이익 | 77.4 | 120.8 | 307.7 | 434.9 | 613.5 |
| 법인세비용 | -1.8 | -53.0 | 75.9 | 108.7 | 153.4 |
| **당기순이익** | **79.2** | **173.8** | **231.8** | **326.2** | **460.1** |
| 지배주주지분 순이익 | 79.2 | 173.8 | 231.8 | 326.2 | 460.1 |

## Statement of Cash Flow

| (십억원) | 2024 | 2025 | 2026E | 2027E | 2028E |
|---|---|---|---|---|---|
| **영업활동 현금흐름** | **90.4** | **330.3** | **310.6** | **400.8** | **698.6** |
| 당기순이익(손실) | 79.2 | 173.8 | 231.8 | 326.2 | 460.1 |
| 유형자산상각비 | 14.8 | 17.4 | 26.7 | 29.2 | 29.2 |
| 무형자산상각비 | 0.5 | 0.8 | 1.8 | 1.4 | 1.2 |
| 운전자본의 증감 | 57.4 | 140.3 | 50.4 | 44.0 | 208.1 |
| **투자활동 현금흐름** | **-4.3** | **-161.1** | **-97.9** | **-73.1** | **-180.6** |
| 유형자산의증가(CAPEX) | -51.0 | -33.3 | -60.0 | -40.0 | -24.0 |
| 투자자산의감소(증가) | -103.2 | 51.9 | -9.6 | -8.4 | -39.6 |
| **재무활동 현금흐름** | **-57.3** | **-22.3** | **2.5** | **1.2** | **31.3** |
| 차입금의 증감 | 53.3 | -104.0 | 2.5 | 1.2 | 31.3 |
| 자본의 증가 | 88.7 | 2.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 현금의 증가(감소) | 30.2 | 143.7 | 215.2 | 328.8 | 549.4 |
| 기초현금 | 102.8 | 133.0 | 276.7 | 491.9 | 820.7 |
| 기말현금 | 133.0 | 276.7 | 491.9 | 820.7 | 1,370.1 |

## Balance Sheet

| (십억원) | 2024 | 2025 | 2026E | 2027E | 2028E |
|---|---|---|---|---|---|
| 유동자산 | 785.0 | 1,031.9 | 1,345.2 | 1,759.8 | 2,714.4 |
| 현금및현금성자산 | 133.0 | 276.7 | 491.9 | 820.7 | 1,370.1 |
| 매출채권 | 133.9 | 162.2 | 183.3 | 201.7 | 288.8 |
| 재고자산 | 370.3 | 356.2 | 402.5 | 442.9 | 634.1 |
| 비유동자산 | 628.1 | 663.8 | 705.0 | 722.8 | 756.0 |
| 유형자산 | 415.5 | 433.6 | 467.0 | 477.8 | 472.6 |
| 무형자산 | 5.7 | 9.6 | 7.9 | 6.4 | 5.3 |
| 투자자산 | 126.8 | 74.9 | 84.5 | 92.8 | 132.4 |
| **자산총계** | **1,413.1** | **1,695.7** | **2,050.3** | **2,482.6** | **3,470.4** |
| 유동부채 | 586.6 | 611.2 | 679.1 | 738.0 | 1,033.8 |
| 매입채무 | 141.2 | 157.3 | 177.8 | 195.6 | 280.0 |
| 단기차입금 | 30.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 유동성장기부채 | 0.0 | 43.0 | 37.0 | 31.4 | 22.2 |
| 비유동부채 | 433.2 | 528.4 | 583.2 | 630.5 | 862.4 |
| 사채 | 44.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 장기차입금 | 0.0 | 10.0 | 8.0 | 5.6 | 2.8 |
| **부채총계** | **1,019.8** | **1,139.6** | **1,262.4** | **1,368.6** | **1,896.2** |
| 자본금 | 83.5 | 83.5 | 83.5 | 83.5 | 83.5 |
| 자본잉여금 | 350.3 | 352.8 | 352.8 | 352.8 | 352.8 |
| 기타포괄이익누계액 | 85.6 | 84.5 | 84.5 | 84.5 | 84.5 |
| 이익잉여금 | -71.1 | 90.3 | 322.1 | 648.3 | 1,108.4 |
| 비지배주주지분 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| **자본총계** | **393.3** | **556.1** | **787.9** | **1,114.1** | **1,574.2** |

## Key Financial Data

| | 2024 | 2025 | 2026E | 2027E | 2028E |
|---|---|---|---|---|---|
| **주당데이터(원)** | | | | | |
| SPS | 14,734 | 16,430 | 18,712 | 22,800 | 30,356 |
| EPS(지배주주) | 970 | 2,082 | 2,778 | 3,909 | 5,514 |
| CFPS | 456 | 2,198 | 3,979 | 5,483 | 7,551 |
| EBITDAPS | 1,065 | 1,777 | 3,621 | 5,243 | 7,241 |
| BPS | 4,713 | 6,664 | 9,442 | 13,351 | 18,864 |
| DPS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 배당수익률(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| **Valuation(Multiple)** | | | | | |
| PER | 19.0 | 20.6 | 27.4 | 19.4 | 13.8 |
| PCR | 40.5 | 19.5 | 19.1 | 13.9 | 10.1 |
| PSR | 1.3 | 2.6 | 4.1 | 3.3 | 2.5 |
| PBR | 3.9 | 6.4 | 8.0 | 5.7 | 4.0 |
| EBITDA(십억원) | 86.9 | 148.3 | 302.2 | 437.5 | 604.2 |
| EV/EBITDA | 18.4 | 22.3 | 19.3 | 12.5 | 8.0 |
| **Key Financial Ratio(%)** | | | | | |
| 자기자본이익률(ROE) | 25.6 | 36.6 | 34.5 | 34.3 | 34.2 |
| EBITDA 이익률 | 7.2 | 10.8 | 19.4 | 23.0 | 23.9 |
| 부채비율 | 259.3 | 204.9 | 160.2 | 122.8 | 120.5 |
| 금융비용부담률 | 0.6 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.1 |
| 이자보상배율(x) | 9.3 | 39.4 | 106.9 | 150.3 | 194.5 |
| 매출채권회전율(x) | 11.1 | 9.3 | 9.0 | 9.9 | 10.3 |
| 재고자산회전율(x) | 3.3 | 3.8 | 4.1 | 4.5 | 4.7 |

## Compliance Notice

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 본 자료에서 해당 추천 종목을 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 추천 종목과 재산적 이해관계가 없습니다. 본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.

### 투자등급 관련사항 (2023년 8월 4일부터 기준 변경 시행)

| | | |
|---|---|---|
| 기업 | 향후 12 개월간 추천기준일 직전 1 개월간 평균종가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미 | |
| 추천기준일<br>직전 1 개월간<br>종가대비 3 등급 | Buy | 추천기준일 직전 1 개월(20 거래일)간 평균종가대비 +20% 이상 |
| | Hold | 추천기준일 직전 1 개월(20 거래일)간 평균종가대비 -20% 이상 ~ +20% 미만 |
| | Sell | 추천기준일 직전 1 개월(20 거래일)간 평균종가대비 -20% 미만 |
| 산업 | 시가총액기준 산업별 시장비중 대비 보유비중의 변화를 추천 | |
| 추천기준일<br>시장지수대비 3 등급 | Overweight (비중확대) | |
| | Neutral (중립) | |
| | Underweight (비중축소) | |

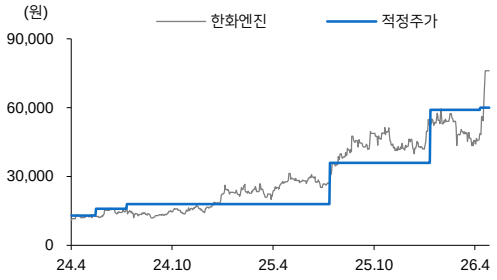
### 투자의견 비율

| 투자의견 | 비율 |
|---|---|
| 매수 | 89.1% |
| 중립 | 10.3% |
| 매도 | 0.5% |

2026 년 3 월 31 일 기준으로
최근 1 년간 금융투자상품에 대하여
공표한 최근일 투자등급의 비율

### 한화엔진 (082740) 투자등급변경 내용

* 적정주가 대상시점 1 년이며, 투자등급변경 그래프는 수정주가로 작성됨

| 변경일 | 자료형식 | 투자의견 | 적정주가 (원) | 담당자 | 괴리율(%)* 평균 | 괴리율(%)* 최고(최저) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2024.03.05 | 기업분석 | Buy | 13,000 | 배기연 | -15.1 | 3.1 |
| 2024.05.30 | 산업분석 | Buy | 16,000 | 배기연 | -9.6 | 5.6 |
| 2024.07.24 | 기업브리프 | Buy | 18,000 | 배기연 | 14.7 | 74.2 |
| 2025.07.21 | 산업분석 | Buy | 36,000 | 배기연 | 20.3 | 52.2 |
| 2026.01.16 | 기업브리프 | Buy | 59,000 | 배기연 | -13.8 | 0.7 |
| 2026.04.15 | 기업브리프 | Buy | 60,000 | 배기연 | - | - |
| 2026.04.27 | 기업브리프 | Buy | 90,000 | 배기연 | - | - |

주가 및 적정주가 변동추이