

HSD 엔진 (082740/KS)

D/F 엔진 확대와 탱커 사이클의 시작

SK증권 리서치센터

매수(신규편입)

목표주가: 12,000 원(신규편입)
 현재주가: 8,540 원
 상승여력: 40.5%



Analyst
한승한

shane.han@sk.com
 3773-9992

Company Data

| | |
|----------|----------|
| 발행주식수 | 7,154 만주 |
| 시가총액 | 611 십억원 |
| 주요주주 | |
| 인화정공(외2) | 33.24% |
| 국민연금공단 | 6.11% |

Stock Data

| | |
|--------------|-------------|
| 주가(23/10/16) | 8,540 원 |
| KOSPI | 2,436.24 pt |
| 52주 최고가 | 12,580 원 |
| 52주 최저가 | 6,200 원 |
| 60일 평균 거래대금 | 7 십억원 |

주가 및 상대수익률



IMO 환경규제에 따른 점진적인 친환경선박 교체 수혜(Feat. D/F 엔진)

내년부터 컨선 발주가 급감할 것으로 예상되나, 글로벌 해운사들의 연료 선택에 대한 정립이 되어있지 않은 상황에서 어느정도 규모의 친환경 교체 발주는 꾸준히 나올 것이라는 판단이다. 무엇보다도 향후 선박 발주는 IMO 환경규제로 인해 친환경 선박 발주 비중이 점진적으로 확대될 전망이다, 이에 따른 D/F 엔진 발주는 계속해서 증가할 수밖에 없는 구조이다. IMO 환경규제는 동사의 D/F 엔진 수주규모 확대 및 높은 레벨의 비중을 계속 유지시킬 것이며, 이에 따른 점진적인 이익 개선세가 기대된다.

탱커 발주사이클의 시작, 선별수주 전략에 따른 실적개선세 유지

분명한 수요 우위 시장이 형성되어왔던 원유탱커가 9 월 말 기준 하반기에만 총 12 척의 VLCC 가 발주되며, 그동안 지연됐던 발주사이클의 움직임이 나타나고 있다. 이에 따라 앞으로 낮아질 컨선 수주잔고 비중을 충분히 채울 수 있을 것으로 예상되며, 글로벌 원유탱커 발주사이클의 본격적인 시작은 동사의 매출 성장을 견인할 것으로 전망한다. 다만 조선소들의 수주규모 확대에 대한 확신이 없는 상황에서 동사의 엔진 수주 캐파 확장으로 이어지지 않고 있다. 따라서 탱커 발주사이클이 동사의 컨테이너선 수주 감소분을 월등히 뛰어넘는 수준의 대규모 수주로 이어질 가능성 보다는 D/F 엔진 탱커 중심의 선별 수주 전략에 따른 실적 개선세 유지에 초점을 맞추는 것이 바람직하다.

투자의견 매수, 목표주가 12,000 원으로 커버리지 개시

투자의견 '매수', 목표주가 12,000 원으로 커버리지를 개시한다. 목표주가는 12M Fwd BPS 3,951 원에 Target P/E 3.0 배를 적용했다. Target P/E 의 근거는 과거 제 2 차 슈퍼사이클 시기만큼의 밸류에이션을 받기는 어려우나, 친환경 선박 발주로 인한 D/F 엔진 시장 확대로 안정적인 매출 및 이익 성장의 방향성은 뚜렷하다는 판단이다. 견고한 LNGC 발주와 곧 탱커 발주사이클, 그리고 무엇보다 IMO 환경규제와 노후선대 교체로 인한 지속적인 성장 모멘텀은 동사의 밸류업을 견인할 예정이다.

영업실적 및 투자지표

| 구분 | 단위 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023E | 2024E | 2025E |
|-----------|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 매출액 | 십억원 | 830 | 599 | 764 | 810 | 934 | 1,019 |
| 영업이익 | 십억원 | 20 | -40 | -30 | 28 | 85 | 117 |
| 순이익(지배주주) | 십억원 | 6 | -40 | -40 | 15 | 58 | 89 |
| EPS | 원 | 144 | -665 | -563 | 210 | 815 | 1,241 |
| PER | 배 | 45.9 | -9.8 | -13.2 | 40.7 | 10.5 | 6.9 |
| PBR | 배 | 1.4 | 1.9 | 2.4 | 2.6 | 2.1 | 1.6 |
| EV/EBITDA | 배 | 10.8 | -25.1 | -50.5 | 18.3 | 7.0 | 5.6 |
| ROE | % | 32 | -19.7 | -18.7 | 6.6 | 22.0 | 26.2 |

1. 기업소개

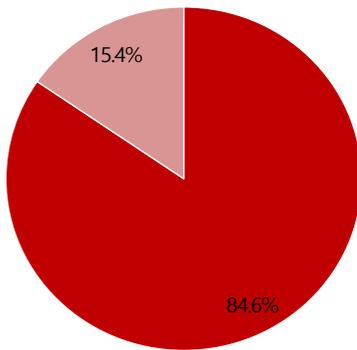
HSD 엔진은 1998 년에 두산중공업과 삼성중공업의 엔진사업부를 통합하고 대우조선해양 지분참여와 함께 설립되었다. 2018 년 두산엔진의 엔진사업부와 그 외의 사업부가 분할되며 온전한 엔진 사업자로 거듭났다. 한화임팩트는 HSD 엔진의 제3자 배정 유상증자에 참여해 인화정공이 보유한 HSD 엔진 지분 약 33.3%를 확보하며 동사의 최대주주가 될 예정임에 따라, 인수 완료 시 한화그룹은 한화오션과 함께 선박건조 수직 계열화를 이뤄낼 전망이다.

동사의 사업부문은 2Q23 기준, 저속 선박엔진 및 환경오염방지시설(SCR) 제품판매가 약 84.6%, 육상 발전용 디젤엔진 및 엔진부품 등 비선박엔진이 약 15.4%로 구성되어 있다. 선박엔진 납품은 주로 국내 조선사 중심으로 이루어지며, 자체엔진 사업부를 보유한 HD 한국조선해양을 제외한 한화오션과 삼성중공업이 약 90%를 차지한다.

선종별 수주잔고 비중은 국내 조선사의 LNG 운반선 수주잔고 확대에 따라 LNGC 이 60% 이상까지 상승했으며, 컨테이너선이 약 32%, 탱커가 약 4.5%를 차지하고 있다.

HSD 엔진 사업부문별 매출 비중

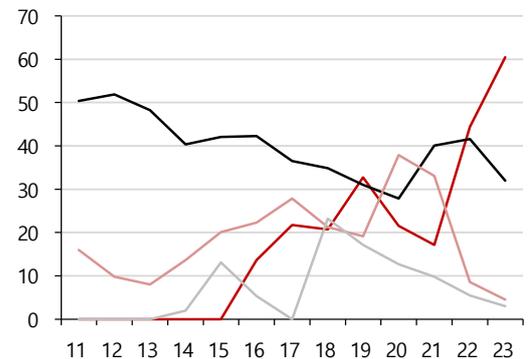
■ 선박엔진 및 SCR ■ 디젤발전 및 부품판매, 임대 등



자료: HSD 엔진, SK 증권
주: 2023 년 2 분기 기준

HSD 엔진 선종별 수주잔고 비중 추이

(%) — LNG선 — 컨선 — 탱커 — 기타



자료: HSD 엔진, SK 증권
주: 2023 년은 2 분기 기준

2. 투자포인트

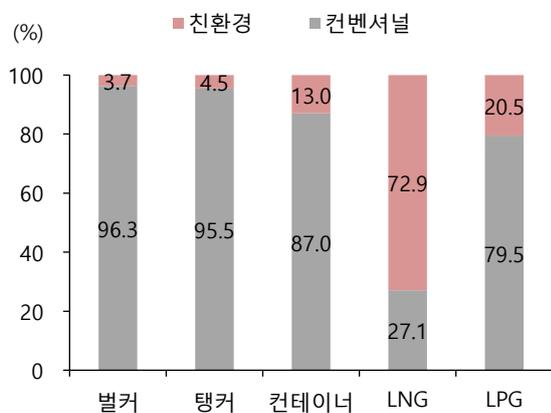
(1) IMO 환경규제에 따른 친환경선박 교체 수혜(Feat. D/F 엔진)

글로벌 대형 컨테이너 해운사들이 메탄올 D/F 중심의 친환경 선박 발주가 거의 완료됐지만, 아직 해운사들의 연료 선택에 대한 정립이 되어있지 않은 상황에서 어느 정도 규모의 친환경 교체 발주는 꾸준히 나올 것이라는 판단이다.

무엇보다도 향후 선박 발주는 IMO 환경규제로 인해 친환경 선박 발주 비중이 점진적으로 확대될 전망이고, 이에 따른 D/F 엔진 발주는 계속해서 증가할 수밖에 없는 구조이다. 특히 탱커와 벌커는 높은 노후선대 비중과 낮은 친환경 선대 비중을 보이고 있으며, 현재 수주잔고에 있는 친환경 선대 비중 또한 각각 39.2%, 17.4%로 타 선종 대비 현저히 낮은 수준이다. 두 선종에 대한 친환경교체 발주가 내년부터 점진적으로 이루어질 것으로 예상된다.

선종별로 조금씩 상이하지만 평균적으로 디젤엔진 대비 D/F 엔진의 ASP 가 약 20% 높으며, 마진율은 3~5%p 높은 것으로 추정된다. 동사의 D/F 엔진 수주금액 비중이 '21년 54.6%에서 '22년 대는 83.4%까지 큰 폭 상승했으며, 올해 3분기까지 누적 비중은 약 88%까지 확대된 것으로 추정된다. IMO 환경규제는 동사의 높은 레벨의 D/F 엔진 수주 비중을 계속 유지시킬 것이며, 따라서 점진적인 마진을 개선 또한 충분히 기대해 볼 수 있다.

글로벌 선종별 선대 중 친환경과 컨벤셔널 비중



자료: Clarkson, SK 증권
주: 2023년 9월 말 기준

HSD 엔진 분기별 수주 중 D/F 엔진 비중 추이 및 전망



자료: HSD 엔진, SK 증권 추정
주: '23년 3분기는 추정치

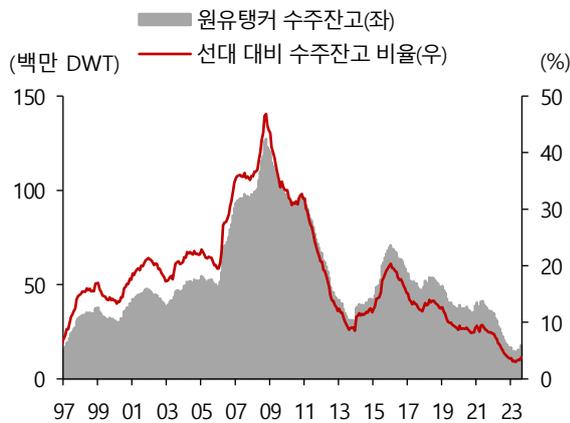
(2) 탱커 사이클의 시작, 선별수주 전략에 따른 실적 개선세 유지

원유탱커 시장은 선대 공급 부족 상황임에도 불구하고, 선주들의 발주 지연으로 인한 분명한 수요 우위가 형성됐고, 이에 따라 9 월말 기준으로 올해 하반기에만 12 척의 VLCC가 발주되며 원유탱커 발주 사이클의 움직임이 나타나고 있다.

탱커의 경우 노후선대 비중 또한 가장 높은 선종이며, 현재 수주잔고 규모만으로는 선대의 약 20% 만 교체가 가능하다. 따라서 노후화 선대 교체와 친환경 선박 발주가 동시에 맞물려 대규모 발주로 이어질 가능성이 높다는 판단이다. 이에 따라 앞으로 낮아질 컨선 수주잔고 비중을 원유탱커가 충분히 채울 수 있을 것으로 예상되며, 글로벌 원유탱커 발주사이클의 본격적인 시작은 동사의 매출 성장을 견인할 것으로 전망한다.

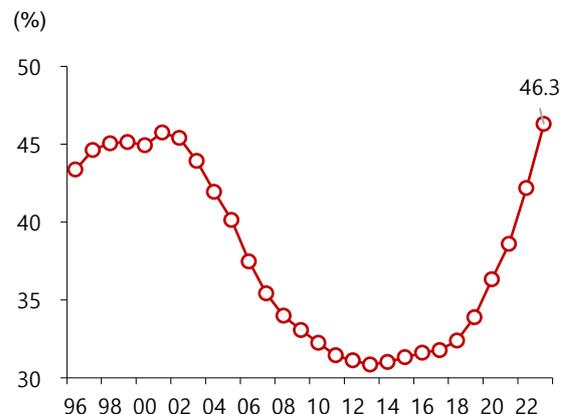
다만 견조한 글로벌 LNG 운반선 발주에 따라 안정적인 LNGC 엔진 수주 캐파 확보는 당분간은 지속될 것으로 예상되나, 국내 조선소들은 향후 글로벌 선박 발주 규모 급증에 대한 확신이 없는 터라 현 상황에서 캐파 증설 압박으로 이어질 가능성은 낮다. 따라서 탱커사이클이 동사의 컨테이너선 수주 감소분을 월등히 뛰어넘는 수준의 대규모 수주로 이어질 가능성 보다는 D/F 엔진 탱커 중심의 선별 수주 전략에 따른 실적 개선세 유지에 초점을 맞추는 것이 바람직하다는 판단이다.

원유탱커(Crude Oil Tanker) 수주잔고 비율



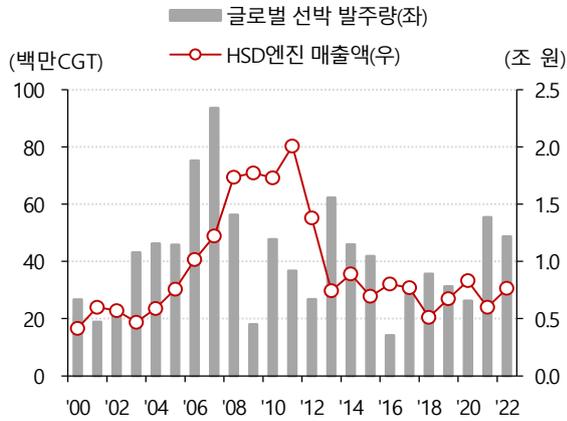
자료: Clarksons, SK 증권
 주: '23 년은 9 월말 기준

탱커 노후선대 비중 추이 (척 수 기준)



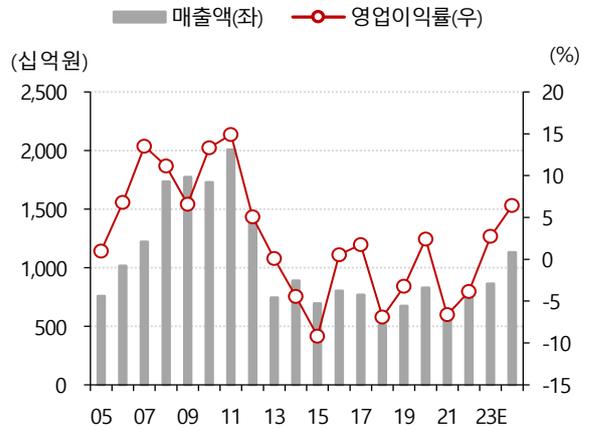
자료: Clarksons, SK 증권
 주: '23 년은 9 월말 기준

글로벌 선박 발주와 HSD 엔진 매출액 추이



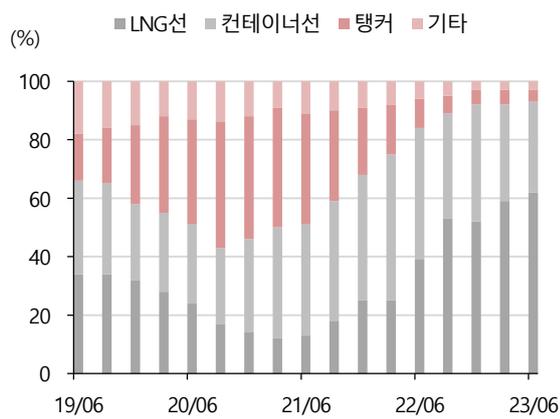
자료: HSD 엔진, Clarksons, SK 증권

HSD 엔진 매출액과 영업이익률 추이 및 전망



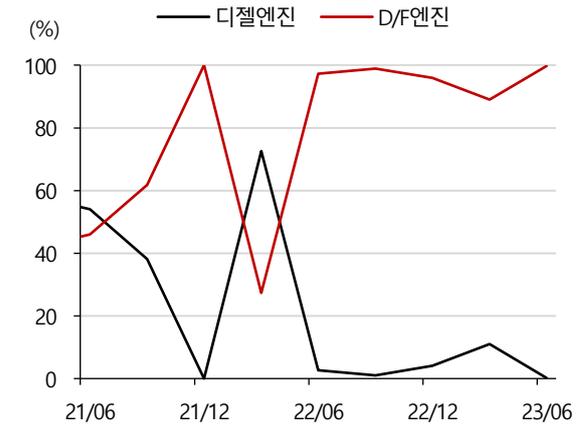
자료: HSD 엔진, SK 증권

HSD 엔진 선종별 수주잔고 비중 추이



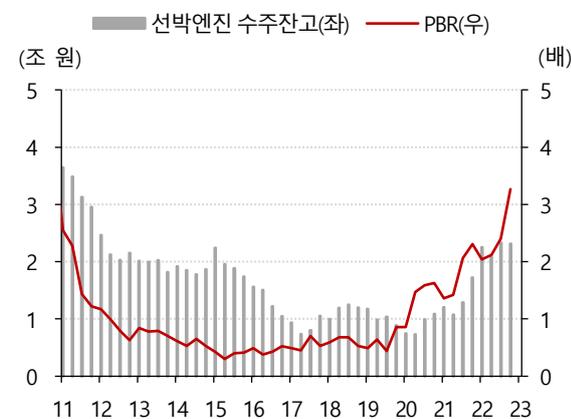
자료: HSD 엔진, SK 증권

HSD 엔진 분기별 수주 비중 추이



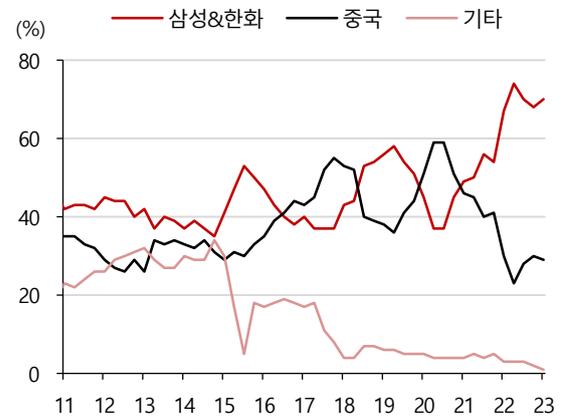
자료: HSD 엔진, SK 증권

HSD 엔진 선박엔진 수주잔고 및 PBR 추이



자료: HSD 엔진, Quantwise, SK 증권

HSD 엔진 매출향별 수주잔고 비중 추이



자료: HSD 엔진, SK 증권

3. 밸류에이션 & 실적 전망

(1) 투자의견 매수, 목표주가 12,000 원으로 커버리지 개시

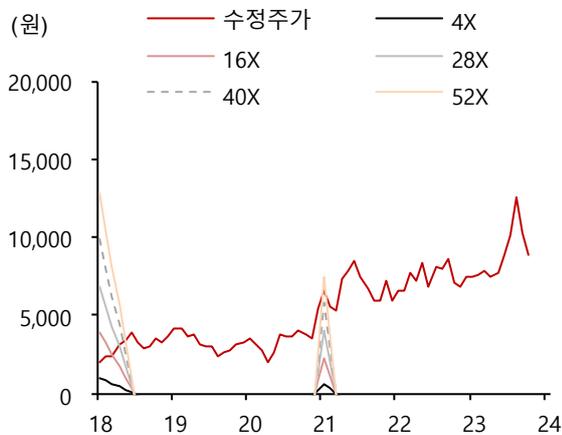
HSD 엔진에 대해 투자의견 매수, 목표주가 12,000 원을 제시하고 신규 커버리지를 개시한다. 목표주가는 12개월 선행 BPS 3,951원에 Target P/B 3.0 배를 적용하여 산출했다. 국내 유일의 상장되어 있는 엔진회사라는 점과 IMO 환경규제 및 노후선대 교체 수요로 인한 D/F 엔진 발주 규모 확대는 점진적으로 늘어날 수 밖에 없는 구조이다. 다만 글로벌 경기침체 우려와 매파적 금리정책 상황에서 글로벌 무역의 약 85%를 차지하는 해상운송에 대해 단기 내에 강도 높은 규제로 이어지기 보다는 점진적으로 강화되는 흐름이 예상되기에 단기적 관점보다 중/장기적 관점에서 시간이 지날수록 동사의 매력은 더욱 높아질 것으로 전망한다.

HSD 엔진 목표주가 산출

| 항목 | 구분 | 단위 | 적정가치 | 비고 |
|-------------------|-----|----|---------------|------------------|
| 12M Fwd BPS | (A) | 원 | 3,951 | |
| Target P/B | (B) | 배 | 3.0 | |
| 주당주가가치 | (C) | 원 | 11,830 | (C) = (A) * (B) |
| 목표주가 | (D) | 원 | 12,000 | |
| 현재주가 | (E) | 원 | 8,540 | 2023년 10월 16일 종가 |
| 상승여력 | (F) | % | 40.5% | (F) = (D-E)/(E) |

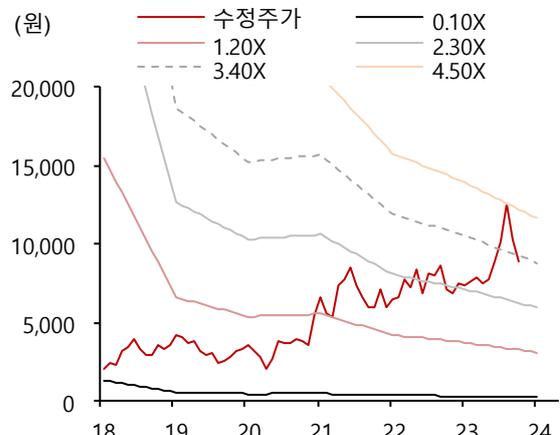
자료: HSD 엔진, SK 증권

HSD 엔진 12M Fwd P/E Band



자료: Bloomberg, SK 증권

HSD 엔진 12M Fwd P/B Band



자료: Bloomberg, SK 증권

(2) '23년 매출액 8,102 억원, 영업이익 278 억원 전망

HSD 엔진의 2023년 매출액은 8,102 억원(+15.2%, YoY), 영업이익은 278 억원(흑전, YoY)으로 예상된다. 동사는 올해 3 분기에 삼성중공업이 수주한 메탄올 D/F 컨선 16 척 전량을 포함한 선박엔진 부문에서 이미 4,500 억원 이상을 수주한 것으로 추정된다. 상반기 수주금액 감소로 인해 전년 대비 연간 수주 규모 감소가 예상되지만, 내년 상반기부터 예상되는 원유 탱커 발주 사이클과 견고한 LNG 운반선의 발주, 그리고 아직 정립되지 않은 친환경 연료로 인한 컨테이너선의 꾸준한 발주는 동사의 수주금액 확대와 동사의 매출 및 이익 성장을 견인할 것으로 전망한다.

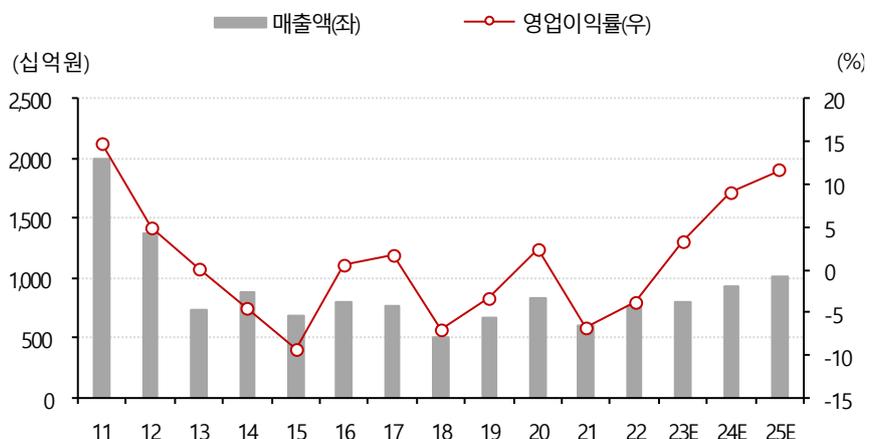
HSD 엔진 실적 추이 및 전망

(단위: 십억원)

| 구분 | 1Q22 | 2Q22 | 3Q22 | 4Q22 | 1Q23 | 2Q23 | 3Q23E | 4Q23E | 2022 | 2023E | 2024E |
|-------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|
| 매출액 | 177.8 | 186.5 | 175.7 | 224.2 | 199.3 | 189.0 | 198.9 | 222.9 | 764.2 | 810.2 | 933.6 |
| YoY | 55.3% | 9.6% | 48.1% | 14.6% | 12.1% | 1.4% | 13.2% | -0.6% | 6.0% | 15.2% | 9.2% |
| QoQ | -9.1% | 4.8% | -5.8% | 27.6% | -11.1% | -5.2% | 5.2% | 12.1% | - | - | - |
| 영업이익 | -2.6 | -30.5 | 0.5 | 3.0 | 4.1 | 3.5 | 7.7 | 12.5 | -29.5 | 27.8 | 85.2 |
| YoY | 적지 | 적지 | 흑전 | 흑전 | 흑전 | 흑전 | 1392% | 312.7% | 적지 | 흑전 | 206.5% |
| QoQ | 적지 | 적지 | 흑전 | 486.6% | 34.2% | -14.7% | 122.3% | 62.3% | - | - | - |
| 영업이익률 | -1.4% | -16.4% | 0.3% | 1.4% | 2.0% | 1.8% | 3.9% | 5.6% | -3.9% | 3.4% | 9.1% |

자료: HSD 엔진, SK 증권

HSD 엔진 매출액 및 영업이익 추이 및 전망



자료: HSD 엔진, SK 증권 추정

재무상태표

| 12월 결산(십억원) | 2021 | 2022 | 2023E | 2024E | 2025E |
|----------------|------|------|-------|-------|-------|
| 유동자산 | 345 | 471 | 533 | 601 | 724 |
| 현금및현금성자산 | 54 | 55 | 66 | 144 | 112 |
| 매출채권 및 기타채권 | 60 | 71 | 77 | 87 | 92 |
| 재고자산 | 179 | 252 | 269 | 243 | 256 |
| 비유동자산 | 451 | 485 | 514 | 516 | 525 |
| 장기금융자산 | 7 | 18 | 42 | 46 | 50 |
| 유형자산 | 361 | 354 | 361 | 357 | 358 |
| 무형자산 | 4 | 3 | 3 | 2 | 1 |
| 자산총계 | 796 | 956 | 1,047 | 1,117 | 1,249 |
| 유동부채 | 431 | 499 | 526 | 538 | 571 |
| 단기금융부채 | 157 | 216 | 215 | 217 | 238 |
| 매입채무 및 기타채무 | 120 | 129 | 160 | 166 | 175 |
| 단기충당부채 | 7 | 10 | 9 | 9 | 10 |
| 비유동부채 | 155 | 236 | 284 | 284 | 295 |
| 장기금융부채 | 93 | 62 | 91 | 91 | 91 |
| 장기매입채무 및 기타채무 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 장기충당부채 | 6 | 16 | 5 | 5 | 6 |
| 부채총계 | 587 | 735 | 811 | 822 | 866 |
| 지배주주지분 | 209 | 222 | 236 | 295 | 384 |
| 자본금 | 47 | 72 | 72 | 72 | 72 |
| 자본잉여금 | 209 | 273 | 273 | 273 | 273 |
| 기타자본구성요소 | -55 | -55 | -55 | -55 | -55 |
| 자기주식 | -0 | -0 | -0 | -0 | -0 |
| 이익잉여금 | -71 | -148 | -132 | -74 | 15 |
| 비지배주주지분 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 자본총계 | 209 | 222 | 236 | 295 | 384 |
| 부채외자본총계 | 796 | 956 | 1,047 | 1,117 | 1,249 |

현금흐름표

| 12월 결산(십억원) | 2021 | 2022 | 2023E | 2024E | 2025E |
|------------------|------|------|-------|-------|-------|
| 영업활동현금흐름 | -39 | -13 | 47 | 100 | 91 |
| 당기순이익(손실) | -40 | -40 | 15 | 58 | 89 |
| 비현금성항목등 | 35 | -52 | -5 | 42 | 31 |
| 유형자산감가상각비 | 16 | 15 | 14 | 14 | 14 |
| 무형자산상각비 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 기타 | 17 | -68 | -20 | 27 | 16 |
| 운전자본감소(증가) | -34 | 80 | 45 | 27 | 6 |
| 매출채권및기타채권의감소(증가) | -30 | -13 | -6 | -9 | -5 |
| 재고자산의감소(증가) | -53 | -57 | -7 | 26 | -12 |
| 매입채무및기타채무의증가(감소) | 20 | 9 | 11 | 6 | 9 |
| 기타 | 28 | 141 | 47 | 4 | 15 |
| 법인세납부 | -0 | -0 | -2 | -17 | -24 |
| 투자활동현금흐름 | -7 | -54 | -69 | -24 | -15 |
| 금융자산의감소(증가) | 3 | -10 | -11 | -7 | -9 |
| 유형자산의감소(증가) | -9 | -9 | -18 | -10 | -16 |
| 무형자산의감소(증가) | -1 | -1 | 0 | 0 | 0 |
| 기타 | 0 | -34 | -41 | -7 | 10 |
| 재무활동현금흐름 | 75 | -21 | 18 | 2 | 20 |
| 단기금융부채의증가(감소) | -0 | -12 | -16 | 2 | 20 |
| 장기금융부채의증가(감소) | 82 | -1 | 39 | 0 | 0 |
| 자본의증가(감소) | 48 | 89 | 0 | 0 | 0 |
| 배당금지급 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 기타 | -55 | -98 | -5 | 0 | 0 |
| 현금의 증가(감소) | 9 | 0 | 11 | 78 | -32 |
| 기초현금 | 45 | 54 | 55 | 66 | 144 |
| 기말현금 | 54 | 55 | 66 | 144 | 112 |
| FCF | -48 | -22 | 29 | 90 | 75 |

자료 : HSD엔진, SK증권 추정

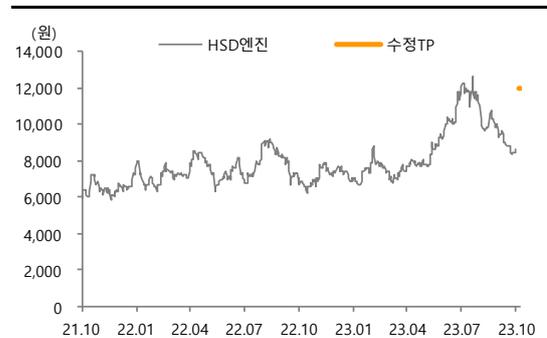
포괄손익계산서

| 12월 결산(십억원) | 2021 | 2022 | 2023E | 2024E | 2025E |
|-----------------|------|------|-------|-------|-------|
| 매출액 | 599 | 764 | 810 | 934 | 1,019 |
| 매출원가 | 609 | 762 | 747 | 808 | 856 |
| 매출총이익 | -10 | 2 | 63 | 126 | 163 |
| 매출총이익률(%) | -1.7 | 0.3 | 7.8 | 13.5 | 16.0 |
| 판매비와 관리비 | 30 | 32 | 35 | 41 | 45 |
| 영업이익 | -40 | -30 | 28 | 85 | 117 |
| 영업이익률(%) | -6.6 | -3.9 | 3.4 | 9.1 | 11.5 |
| 비영업손익 | -11 | -9 | -9 | -10 | -5 |
| 순금융손익 | -8 | -9 | -10 | -10 | -11 |
| 외환관련손익 | 6 | 2 | -1 | -1 | 18 |
| 관계기업등 투자손익 | 0 | -1 | 0 | 0 | 0 |
| 세전계속사업이익 | -50 | -39 | 19 | 75 | 112 |
| 세전계속사업이익률(%) | -8.4 | -5.1 | 2.3 | 8.1 | 11.0 |
| 계속사업법인세 | -11 | 2 | 4 | 17 | 24 |
| 계속사업이익 | -40 | -40 | 15 | 58 | 89 |
| 중단사업이익 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *법인세효과 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 당기순이익 | -40 | -40 | 15 | 58 | 89 |
| 순이익률(%) | -6.6 | -5.3 | 1.9 | 6.2 | 8.7 |
| 지배주주 | -40 | -40 | 15 | 58 | 89 |
| 지배주주귀속 순이익률(%) | -6.6 | -5.3 | 1.9 | 6.2 | 8.7 |
| 비지배주주 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 총포괄이익 | -33 | -37 | 15 | 58 | 89 |
| 지배주주 | -33 | -37 | 15 | 58 | 89 |
| 비지배주주 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| EBITDA | -22 | -14 | 43 | 100 | 132 |

주요투자지표

| 12월 결산(십억원) | 2021 | 2022 | 2023E | 2024E | 2025E |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 성장성 (%) | | | | | |
| 매출액 | -27.8 | 27.6 | 6.0 | 15.2 | 9.2 |
| 영업이익 | 적전 | 적지 | 흑전 | 206.5 | 37.7 |
| 세전계속사업이익 | 적전 | 적지 | 흑전 | 295.0 | 49.4 |
| EBITDA | 적전 | 적지 | 흑전 | 134.6 | 31.9 |
| EPS | 적전 | 적지 | 흑전 | 287.5 | 52.3 |
| 수익성 (%) | | | | | |
| ROA | -5.2 | -4.6 | 1.5 | 5.4 | 7.5 |
| ROE | -19.7 | -18.7 | 6.6 | 22.0 | 26.2 |
| EBITDA마진 | -3.7 | -1.8 | 5.3 | 10.7 | 13.0 |
| 안정성 (%) | | | | | |
| 유동비율 | 80.0 | 94.4 | 101.3 | 111.7 | 126.9 |
| 부채비율 | 280.5 | 331.5 | 342.9 | 279.1 | 225.8 |
| 순차입금/자기자본 | 79.0 | 68.6 | 69.2 | 27.3 | 32.2 |
| EBITDA/이자비용(배) | -2.7 | -1.4 | 3.6 | 7.8 | 11.7 |
| 배당성향 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 주당지표 (원) | | | | | |
| EPS(계속사업) | -665 | -563 | 210 | 815 | 1,241 |
| BPS | 3,500 | 3,100 | 3,306 | 4,121 | 5,362 |
| CFPS | -369 | -339 | 419 | 1,025 | 1,448 |
| 주당 현금배당금 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Valuation지표 (배) | | | | | |
| PER | -9.8 | -13.2 | 40.7 | 10.5 | 6.9 |
| PBR | 1.9 | 2.4 | 2.6 | 2.1 | 1.6 |
| PCR | -17.7 | -21.9 | 20.5 | 8.4 | 5.9 |
| EV/EBITDA | -25.1 | -50.5 | 18.3 | 7.0 | 5.6 |
| 배당수익률 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

| 일시 | 투자의견 | 목표주가 | 목표가격 | 과리율 | |
|------------|------|---------|------|--------|-------------|
| | | | 대상시점 | 평균주가대비 | 최고(최저) 추가대비 |
| 2023.10.17 | 매수 | 12,000원 | 6개월 | | |



Compliance Notice

작성자(한승환)는 본 조사분석자료에 게재된 내용들이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 신의성실하게 작성되었음을 확인합니다.
 본 보고서에 언급된 종목의 경우 당사 조사분석담당자는 본인의 담당종목을 보유하고 있지 않습니다.
 본 보고서는 기관투자가 또는 제 3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
 당사는 자료공표일 현재 해당기업과 관련하여 특별한 이해 관계가 없습니다.
 종목별 투자의견은 다음과 같습니다.
 투자판단 3 단계(6개월기준) 15%이상 → 매수 / -15%~15% → 중립 / -15%미만 → 매도

SK 증권 유니버스 투자등급 비율 (2023년 10월 17일 기준)

| | | | | | |
|----|--------|----|-------|----|-------|
| 매수 | 95.16% | 중립 | 4.84% | 매도 | 0.00% |
|----|--------|----|-------|----|-------|