

Issue Comment

2023. 11. 13

HMM₀₁₁₂₀₀

3Q23 Review: 수급 유지에 집중

조선/기계/운송

Analyst 배기연

02. 6454-4879

kiyeon.bae@meritz.co.kr

RA 오정하

02. 6454-4873

jungha.oh@meritz.co.kr

운임하락으로 영업이익 컨센서스 하회

3분기 매출액은 2조 1,266억원(-58.4% YoY, -0.2% QoQ), 영업이익 758억원(-97.1% YoY, -52.5% QoQ)을 기록함. 영업이익 컨센서스 1,162억원을 34.8% 하회하는 실적임. 세전이익 1,226억원(-95.3% YoY, -65.1% QoQ), 지배주주순이익 954억원(-96.3% YoY, -70.6% QoQ)을 기록함

3분기 SCFI는 986p(-69.9% YoY)로 하락하며 컨테이너선사들의 매출액 감소는 불가피했음. 글로벌 경쟁사들 전반에서 확인된 상황 악화임. Maersk의 컨테이너 부문은 3분기 영업손실을 기록했고, ONE의 3분기 영업이익률은 1.6% 수준임. 동사 영업이익률은 3분기 3.6%, 누계기준 8.6% 수준임

시황 전망 및 대응 전략

3분기 누계 매출기준 컨테이너선(83%), 벌크선(14%), 기타(2%)로 구성됨. 고금리, 중동 분쟁 등 시장 불확실성이 지속되는 가운데, 컨테이너 미주항로는 소비위축 및 팬데믹 이전 대비 과잉 재고 지속으로 수요 약세가 전망됨. 구주항로는 지정학적 리스크가 존재함

수요 둔화 속 선사들의 수급 안정 및 효율 합리화 노력이 이어질 전망이다. HMM이 속한 THE Alliance는 3분기부터 평년대비 빠르게 Winter Program(공급 축소)를 공격적으로 가동하고 있음. 전쟁·EU ETS 등 이슈 관련 surcharge 도입도 고민하고 있음

드라이벌크 시장은 제한적인 신조선 인도량은 긍정적이나, 글로벌 경기 둔화에 따른 단기적 선박 공급 여력은 충분하다고 판단함. 고수익 장기계약 연장 및 신규 장기계약 확보에 집중할 계획임. 유조선 시장은 원거리 수송 증가로 톤마일 증가 효과가 기대됨. 장기계약 연장 추진 및 스팟 선박을 활용해 수익을 극대화할 전망이다

3Q23 Conference Call Q&A

Q1 2024년 컨테이너선 도입 시점은? 미주노선 투입 선박인지?

A1 ■ 2024년 상반기까지 인도 예정임
■ 아직 항로가 확정되지 않았음

Q2 3Q23 1년 계약 주요 고객에게 운임 추가 할인이 있었는지?

A2 ■ 2022년은 워낙 편차가 커서 특히 하반기에는 할인이 많이 들어감
■ 2023년은 spot 운임이 장기계약과 차이가 벌어지고 있지만, 예상 Spot운임이 이어지고 있어서 아직 장기계약에 큰 타격 없음

Q3 정상운영 대비 Blank sailing(임시결항) 비중이 어느 정도인지?

A3 ■ 4분기는 비수기라서 Blank sailing 과감하게 하는 시기(winter program)
■ 동사가 속한 THE alliance는 좀 더 공격적으로 3분기부터 진행했음
■ GRI에서도 추가 가격 인상을 모색하고 있음. GRI가 성공하기 위해선 선사들의 공급량 조절이 중요
■ 외부데이터로 봤을 때, 전년동기 대비 공급량이 약 10% 감소함

Q4 전쟁 등 이슈가 톤마일 영향을 주는지?

A4 ■ 이스라엘-하마스는 컨테이너선 쪽 큰 영향 없음. 담당 지역이 아님. 벌크선 및 탱커 영향도 미미함

Q5 환경 규제 대응 방안은?

A5 ■ EEXI는 대비 완료
■ CII는 IMO 전망에 따르면 글로벌 선대의 35%가 D+E에 해당한다고 했지만, HMM은 10척이 안됨 (13%). 타 선사보다는 유리한 상황임
■ 궁극적으로 친환경 연료 방향성이 가장 큰 이슈인데, 결정되지 않음
■ 메탄올로 치우쳐지는 것 같아 2월에 메탄올 DF 컨테이너선을 발주한 바 있음

Q6 SCFI 운임이 2Q대비 빠지지 않았는데 동사 운임과 컨테이너선 영업이익이 빠진 이유는?

A6 ■ 컨테이너선 2분기대비 운임하락 뿐만 아니라 비용 증가로 영업이익에 영향을 미침
■ 동사 평균운임은 하락했는데, 특히 유럽 지역 하락이 컸음
■ 장기계약이 2분기부터 갱신되며 순차적으로 실적에 반영되는 영향도 있음
■ 반면 유가가 QoQ로 상승하면서 비용 증가가 반영됨
■ 물량을 늘려서 매출액은 방어했으나 수익성은 저하됨

Q9 장기계약 비중은?

A9 ■ 컨테이너선 장기계약 비중 유지 중. 미주 40% 중반대, 유럽 20%중반~30% 수준

Compliance Notice

당사는 자료 공표일 현재 HMM의 이해관계인정법인입니다. 본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 본 자료를 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, 대외, 배포 될 수 없습니다.