

HMM011200

3Q Review - 예고된 서프라이즈

● 운송

Analyst **배기연**
02. 6454-4879
kiyeon.bae@meritz.co.kr

당기순이익 2.3조원(+9,239.8% YoY)의 눈부신 실적

HMM의 2021년 3분기 매출액은 4조 164억원(+133.7% YoY), 영업이익은 2조 2,708억원(+719.6% YoY), 당기순이익은 2조 2,998억원(+9,239.8% YoY)를 기록하는 등 사상 최고의 실적을 기록함.

운임폭등 + 해운동맹효과 = 매출원가를 40.3%(-39.2%p YoY)로 개선

컨센서스대비 영업이익은 +14.7%, 당기순이익은 +32.9% 상회하는 호실적은 1) 컨테이너선운임 폭등과 2) THE Alliance 해운동맹 가입 후 지속적인 원가 부담 완화 효과를 감안하면 예정된 수준이었음. 4분기에도 컨테이너선운임 level이 유지되며 영업이익은 3분기대비 성장을 예상함.

항만정체현상의 단기 해소 가능성 난망

Los Angeles, Long Beach 등 주요 미주 항만정체현상 해소를 위한 미 정부의 '항만풀가동', '적치컨테이너에 대한 페널티 부과' 등의 조치에 따른 개선 효과는 미미하다고 언급됨. 인력/기기/내륙운송/창고 등 전방위적인 인프라의 뒷받침이 필요한 상황임.

배당 가능성에 대해서는 미정

실적발표에서 향후 HMM의 배당가능성 및 현금 활용 방안에 대한 질문이 있었음. 주주환원을 위한 정책 결정은 2021년말까지의 배당가능이익 확보 여부를 지켜보고 결정한다고 답변함. HMM의 3분기 말 결손금은 1조 8,601억원이며 4분기에도 실적이 유지되면 결손금의 해소는 가능하다고 판단함. 다만, 1) 리스 부채 상환, 2) 잔여 영구채에 대한 조기상환 가능성, 3) 기타 고금리의 차입금 상환 가능성 등을 모두 감안하여 향후 현금 활용도를 고려중인 상태에서 내린 신중한 답변이라고 분석됨.

Hapag-Lloyd 또한 전년대비 10배 수준의 실적 발표

독일의 컨테이너선사 Hapag-Lloyd도 같은 날 3분기 실적발표를 진행했으며, EBIT은 29.05억유로를 기록하며 전년동기대비 +737.2% 증가했고, EPS는 16.13유로(+1,028.0% YoY)를 기록함. EBITDA이익률은 +52.9%를 기록하며 전년동기대비 +31.3%p 개선됨.

Hapag-Lloyd 실적 발표 주요 코멘트 정리

Hapag-Lloyd는 3분기 실적설명회에서 "항만정체현상 및 컨테이너 시황 내 불확실성 해소를 위해 1)선박 긴급 투입, 2)컨테이너박스 추가 구매, 3)인력 충원, 4)IT 솔루션 신규 도입 등 모든 수단을 총 동원했음에도 근본적인 문제해결에는 도달하지 못했다고 밝혔다.

Hapag-Lloyd가 예상하는 2021년 전세계 컨테이너물동량은 전년대비 +7.4% 증가할 전망이다. 2022년에는 역기저효과에도 불구하고 지연된 수출입 흐름을 감안하면, +4.8%의 증가율을 보일 전망이다. 선복량 대비 물동량의 상황을 고려하면 2022년에도 운송서비스의 공급 대비 초과수요 시장을 예상한다고 밝혔다.

이번 3분기 Hapag-Lloyd 실적발표에서 논의된 내용 일부를 첨부한다. 1) 미주 항만정체현상 외에도 유럽지역에서도 정체현상이 빚어지고 있는 근본적인 이유는 무엇인가? - 일부 지역의 물동량이 상승한 것도 사실이지만 근본적인 이유는 'land side' 이슈로 파악된다.

2) 2021년 이후의 운임 전망은 어떠한지? - 컨테이너선 운임 피크아웃에 대한 시각이 많은 것은 사실이나 당장에 유의미한 하락이 확인될 가능성은 낮다고 판단한다. 3) 항만정체현상에 대한 해결책은 무엇이라고 생각하는지? - 결국, 컨테이너박스들이 고객에게 인도되는 과정의 속도 개선이 필요하며, 단지 항만을 24시간 풀가동하는 것뿐 아니라 트럭기사님들의 충원, 컨테이너를 적치할 수 있는 공간과 효율적인 분배 시스템의 구축 등 전방위적인 프로세스의 개선이 필요한 상황이다.

3Q21 Conference Call Q&A

- Q1** 미 당국의 행정명령과 적치 컨테이너에 대한 페널티 부과 등에 대한 현지 반응 및 효과는?
- A1** LA/LB 터미널에 대한 미 당국의 풀 가동 행정명령에도 개선효과는 미미하다고 판단. 24시간 풀 가동에도 인력, 기기, 내륙 운송, 창고 등 기본적 인프라가 뒷받침 되지 못하고 있음. 컨테이너 과징금 부과에 대해서, Maersk는 화주들에게 과징금 부과 공지를 했음. 주요 선사 및 HMM도 같은 조치를 따라갈 예정
- Q2** 2022년도 화물 Spot계약:장기계약 비중은?
- A2** 2022년 장기계약에 대한 논의는 아직 없는 상태임. 다만, 계약 만료 전 조기계약 및 2년 이상 장기계약에 대한 문의는 있는 상황임. 유럽계 선사들은 다년계약 움직임이 뚜렷한 상황이고, 시황이 하락해도 물량기여가 충분한 화주를 대상으로 계약을 진행할 전망이다. HMM의 2022년 장기계약 비중은 미주: 50~55% 예상함. 구주(유럽)는 15% 이상으로 확대될 전망이다.
- Q3** 최근 BSA 감소 이유는? Back Haul 물동량 추이는?
- A3** 항만정체현상으로 인해 화물 운송 스케줄 혼란이 지속되는 상황. Back Haul 물량의 경우 기존과 유사한 수준으로 진행 중임.

Q4 선대 운영 계획은?

A4 환경규제 등 강화되면서 신조선에 대한 논의 등을 반영하여 비용을 절감하는 방안으로 선대 운영 계획을 고민 중임.

Q5 적치율 최대 수준은?

A5 Back Haul의 경우 영업력을 집중시키기 어려운 상황으로 3분기 수준이 최대치 수준으로 파악함.

Q6 잔여 영구채에 대한 해양진흥공사(채권자)의 예상되는 입장은?

A6 Step-up 조항 발효되는 시점에 대한 기간은 남아있는 상황이며, 채권자의 결정권이므로 당사 입장으로 결정할 수 있는 부분은 없음.

Q7 현금 활용 방안은? 내년도 이후 배당 가능성은?

A7 현금 잔액이 4조원 수준이며, 2021년 말까지 현금의 추가 증가 예상되는 상황임. 고금리의 차입금 상환을 고려, 주주환원을 위한 정책은 2021년까지 배당가능이익이 확보되는지 지켜보고 결정할 예정임.

Q8 CMA-CGM, Hapag-Lloyd의 운임 동결 결정이 HMM 운임에도 영향을 미치는지?

A8 중국은 당국 규제가 심했고, CMA-CGM과 Hapag-Lloyd는 특히나 그 규제선에 인접했기 때문에 자체적인 동결 결정을 고시하는 상황이었음. 나머지 선사들의 동결 결정 움직임은 보이지 않고 있음.

Compliance Notice

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 해당 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.