Issue Comment

2023. 2. 14

HMM011200

4Q22 Review: 선방

운송/조선/기계
Analyst **배기연**
02. 6454-4879
kiyeon.bae@meritz.co.kr

RA **오정하**
02. 6454-4873
jungha.oh@meritz.co.kr

영업이익 컨센서스를 소폭 하회

4분기 매출 3조 5,279억원(-20.6% YoY, -30.9% QoQ), 영업이익 1조 2,588억원(-53.4% YoY, -51.6% QoQ)을 기록함. 영업이익률은 +37.0%로 영업이익 컨센서스을 소폭 하회함(-6.6%). 세전이익 1조 4,633억원(-44.9% YoY, -44.0% QoQ), 당기순이익 1조 3,961억원(-47.8% YoY, -46.4% QoQ)을 기록함

컨테이너선 사업부 4분기 매출액은 3조 1,895억원(-23.8% YoY, -32.8% QoQ), 영업이익은 1조 2,448억원(-53.5% YoY, -52.1% QoQ)를 기록함. 영업이익률은 +39.0%를 기록함

4분기 SCFI가 1,374.7p(-70.7% YoY, -58.1% QoQ)를 기록하며 운임 하향 안정화가 진행됨. 매출 원가율은 59.4%(+22.4%p YoY, +13.2%p QoQ)로 상승했으나 SCFI 1,208.8 ~1,974.8p를 경험했던 2020년 3~4분기 매출원가율 67.5 ~ 79.6%보다는 개선됨

매출원가별 항화물비 8,518억원(+9.7% YoY, -11.8% QoQ), 용선료 6,299억원(+41.5% YoY, -15.1% QoQ), 연료비 3,430억원(+42.0% YoY, -10.8% QoQ), 감가상각비 1,698억원(+35.6% YoY, +1.3% QoQ)으로 추정함. 전년대비 유가상승으로 인한 연료비 및 선복매입비용(용선료) 증가 효과가 부각됨

4Q22 Conference Call Q&A

Q1 2M Alliance 해체 후 영향은?

A1
- 2025년 1월까지는 2M Alliance는 유지될 계획임. 2M이 해체돼도 타 해운동맹에 참여할 경우 시장점유율 과다 문제가 불거질 개연성이 있음. 또한 여전히 나머지 2개 Alliance들의 동맹 기간이 남아있기 때문에 단기적으로 대응하기 어려운 점 있음

Q2 SCFI(하락)와 CCFI(상승)가 교차하며 움직이고 있는데 시황의 변곡점이 확인됐는지?

A2
- 아직까지 시황의 반등을 판단할 근거는 포착되지 않고 있음

Q3 HMM의 매각 이슈에 대한 내용 공유 가능한지?

A3
- 답변 불가

Q4 2023년 SC계약운임의 급락 가능성은? 계약물량의 추이는?

A4
- 2022년 대비 화주들의 적극성은 낮아졌고 시장 상황을 관망하는 추세임. 장기계약 체결 추세에 대해 공유 가능한 부분은 아직 없음
- 장기계약 목표 물량은 미주노선 50%, 유럽노선 20%

Q5 타 선사들과 달리 BSA가 4분기 증가한 이유는?

A5
- 실제 수송량이 전분기 대비 감소하지 않도록 BSA를 통해 대응했던 전략의 결과

Q6 용선료가 전분기 대비 감소한 이유는?

A6
- 유가 상승에 따른 slotage 비용 증가 때문. 4분기 유가가 하락했기 때문

Q7 BDI가 빠졌음에도 건화물선 매출이 증가했는지?

A7
- 건화물선, 유조선 외에도 만성 적자 사업부였던 특수화물사업부문이 개선됐기 때문

Q8 배당에 관한 공유 사항 있는지?

A8
- 주주총회를 앞두고 발표할 예정. 중장기 계획을 공유하기에는 이른 상황

Q9 용선료 중 1년미만 단기용선료나 1년이상 용선대 OPEX에서 비용절감 가능한 부분 있는지?

A9
- slotage비용을 제외하면 용선료 내에서 크게 변동이 예상되는 부분은 없음

Q10 현재 SCFI 운임 레벨에서 전사 매출원가율 가이던스는?

A10
- 터미널 계약 단가 상승으로 하역비는 일부 증가할 수 있음
- 미주지역 내륙 화물 운송 비중 확대를 추진하면 운송비도 소폭 증가할 수 있음
- 임시 결항이 축소되면 항차수가 증가하며 panama 또는 suez 운하 통과비가 증가할 수 있음

Q11 전분기 대비 부채가 크게 줄어든 이유는 차입금 상환 때문인지?

A11
- 13K, 15K TEU급 컨테이너선의 반선 등으로 리스부채 감소된 영향도 있음

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 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.