

팬오션 028670

4Q22 Review: 탄력성 있는 선대 운영

● 운송/조선/기계

Analyst 배기연

02. 6454-4879

kiyeon.bae@meritz.co.kr

RA 오정하

02. 6454-4873

jungha.oh@meritz.co.kr

컨센서스에 부합하는 영업이익

4분기 매출액 1조 4,207억원(-3.9% YoY, -22.6% QoQ), 영업이익 1,572억원(-28.8% YoY, -29.9% QoQ)을 기록함. 영업이익 컨센서스에 부합하는 수치임. 세전이익 1,319억원(-41.2% YoY, -21.4% QoQ), 당기순이익 1,226억원(-45.4% YoY, -26.5% QoQ)을 기록함

벌크선부문 매출 9,430억원(-16.4% YoY, -28.9% QoQ), 영업이익 920억원(-54.1% YoY, -37.1% QoQ), 영업이익률 +9.8%를 기록함. 4분기 BDI가 1,522.9p(-56.5% YoY, -8.0% QoQ)로 낮아졌음. 벌크선대 규모를 전분기 대비 34척가량 축소하면서 탄력적인 선대운동을 했기 때문에 매출액 감소에도 불구하고 수익성을 보전함

컨테이너선부문 매출 1,212억원(+9.4% YoY, -7.5% QoQ) 영업이익 266억원(+9.5% YoY, -29.4% QoQ), 영업이익률 +21.9%를 기록함. 원양 컨테이너선 운임 변동에도 근해/동남아시아의 하락폭이 더디면서 수익성이 보전됨

탱커부문 매출 1,004억원(+118.3% YoY, +15.7% QoQ), 영업이익 428억원(흑자전환 YoY, +20.2% QoQ), 탱커 시황 회복에 따라 영업이익률 +42.6%를 기록함

안정적인 CVC 계약 추진 및 신사업(LNG) 추진 중

현재 38건의 장기화물운송계약(CVC)을 수행하고 있으며, 안정적인 영업이익의 원동력임. LNG선 대선 사업은 순항 중이며 2023년 1월 174,000CBM급 LNG선 1척의 인도가 완료됨. 2024~25년 9척이 추가로 인도되어 Shell, KGL과의 장기대선계약에 투입될 예정임

4Q22 Conference Call Q&A

- Q1** 춘절 이후 실제 중국 스팟계약 분위기는 어떤지?
- A1** ▪ 춘절 이후 계약이 나오고 있지만, 아직 기대 수준만큼은 아닌 상황. 중국 양회가 지난 후 정상화 예상
- Q2** 2023년 환경규제로 인해 선속의 변화는?
- A2** ▪ 아직 CII 등급에 대한 데이터 축적 기간이라서 선속에 대한 구체적 데이터는 없음
- Q3** LNG선 대선료가 최근 용선료 상승분을 반영하여 수정될 여지가 있는지?
- A3** ▪ 발주 시점에서 대선계약을 전제로 하기 때문에 선박의 수익성은 확정되는 구조임. BAF 조항도 없음
- Q4** 2023년 신조 발주 계약 예정은?
- A4** ▪ 노후 벌크선 5척정도의 폐선을 예상, 이를 대체할 선박에 대한 발주는 고민 중
- Q5** 1년 이상 장기용선이 35척인데, 최근 용선계약을 체결했거나 리뉴얼한 비중은?
- A5** ▪ 최근 리뉴얼한 선대는 용선료(원가)를 많이 낮춘 상황. 전략적 선주들과도 계약을 체결했음
- Q6** 자사선 중 required CII를 충족하지 못하는 선대의 비중은?
- A6** ▪ 장기계약(CVC)에 투입된 선박 중 일부 있음. 다만, 화주와 팬오션이 공동으로 부담할 문제이므로 해당 선박이 초래할 리스크는 크지 않다고 판단. 장기계약은 노선을 변경할 수 없기 때문에 규제에 대응 가능한 선박으로 교체하는 방안 등 화주와 논의 중
- Q7** VALE가 메탄올 추진선 등 친환경선을 신규 발주하여 장기운송계약을 체결하려는 배경은?
- A7** ▪ VALE는 현재 전체 수출량의 절반 정도 수준만을 장기운송계약으로 체결했기 때문에 추가 장기운송 계약의 여지는 남아있던 상황임. VALE는 그동안 이중연료추진선 등을 발주하지 않았으나 최근 검토를 시작함
- Q8** 곡물사업관련 벌크선을 처분한 배경은?
- A8** ▪ 싱가포르 법인에서 수행중인 곡물사업을 위해 대선했던 선박을 노후로 인해 매각을 진행했고, 곡물사업의 지속을 위해 필요 선박 1척을 현물출자했음
- Q9** EU ETS 관련 대응 계획은?
- A9** ▪ 팬오션의 현재 포트폴리오상 노출 선대나 사업이 없기 때문에 비용발생의 가능성은 제한적
- Q10** 컨테이너선 사업부 수익성이 유지된 배경은?
- A10** ▪ 원양 노선 대비 근해 노선 운임 하락률이 낮았던 영향. 2023년 내 하락 가능성은 상존. 단, 고가의 용선을 보유하고 있지 않고 기존의 저렴한 자사선으로 대체하는 방법도 남아있음

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 하시기를 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.