

HMM011200

1Q23 Review: 운임하락 영향은 불가피

● 운송/조선/기계

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

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

운임하락으로 인한 영업이익 컨센서스를 하회

1분기 매출액은 2조 816억원(-57.7% YoY, -40.9% QoQ), 영업이익 3,069억원(-90.3% YoY, -75.7% QoQ)을 기록함. 영업이익 컨센서스 5,725억원을 하회하는 실적임. 세전이익 2,997억원(-90.4% YoY, -79.8% QoQ), 지배주주 순이익 2,854억원(-90.9% YoY, -79.8% QoQ)을 기록함

1분기 SCFI(상하이컨테이너운임지수)는 968.8p(-80.0% YoY, -29.5% QoQ)로 하락하며 매출액의 감소는 불가피했음. 단, 분기 매출원가율 80.7%로 방어하며, 체질 개선된 HMM의 이익체력을 입증함. 분기 운임이 754.5~910.5p를 경험한 2018~19년 당시 매출원가율은 97.7~110.5%를 기록했음

감소한 컨테이너부문 매출 vs 증가한 벌크부문 매출

컨테이너부문 매출액은 1조 7,516억원(-62.5% YoY, -45.1% QoQ), 영업이익 2,285억원(-92.7% YoY, -81.6% QoQ)을 기록했음. 벌크부문 매출액은 2,854억원(+36.6% YoY, -3.9% QoQ), 영업이익 743억원(+784.5% YoY, +148.5% QoQ)을 기록함

매출원가항목 중 감가상각비 외 모두 감소

1분기 영업이익률이 +14.7%(-49.3%p YoY, -21.1%p QoQ)로 하락한 이유는 매출액 감소에 따른 고정비 회수 약화에 기인함. 매출원가항목 중 감가상각비를 제외하면 전년동기대비 모두 감소함

1) 항화물비는 7,982억원(-8.6% YoY), 2) 용선료는 4,033억원(-37.1% YoY), 3) 연료비는 2,588억원(-0.1% YoY), 4) 감가상각비는 1,580억원(+31.9% YoY)을 기록함

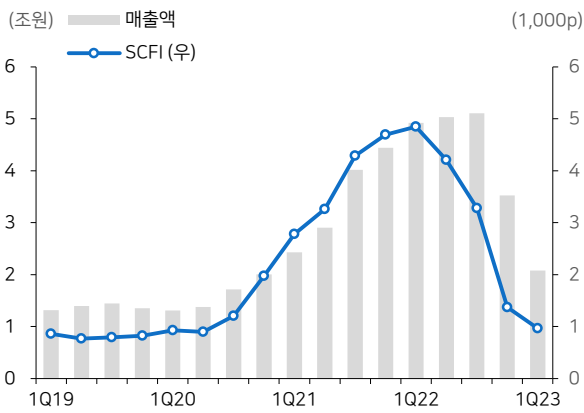
경쟁력 강화를 위한 중장기 경영전략

2026년까지 15조원 이상의 투자 계획을 밝힘. 1) 선박, 터미널, 물류 시설, 컨테이너 박스 등 핵심자산에 10조원을 투자하며, 2) 친환경 연료 개발 및 R&D 투자 등 미래 전략 사업을 위해 5조원을 투자할 계획임

(십억원)	1Q23P	1Q22	(% YoY)	4Q22	(% QoQ)	컨센서스	(% diff.)	당사 예상치	(% diff.)
매출액	2,081.6	4,918.7	-57.7	3,523.8	-40.9	2,366.0	-12.0	2,762.9	-24.7
영업이익	306.9	3,148.6	-90.3	1,264.9	-75.7	572.5	-46.4	906.0	-66.1
세전이익	299.7	3,135.7	-90.4	1,486.7	-79.8	-	-	880.6	-66.0
지배순이익	285.4	3,131.7	-90.9	1,415.3	-79.8	525.0	-45.6	874.4	-67.4
영업이익률(%)	14.7	64.0		35.9		24.2	-9.5p	32.8	-18.0p
순이익률(%)	13.7	63.7		40.2		22.2	-8.5p	31.6	-17.9p

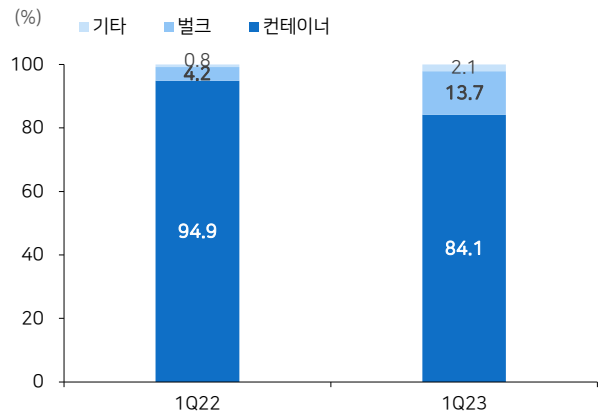
자료: HMM, 다투전자공시, 메리츠증권 리서치센터

그림1 SCFI와 HMM의 매출액 추이



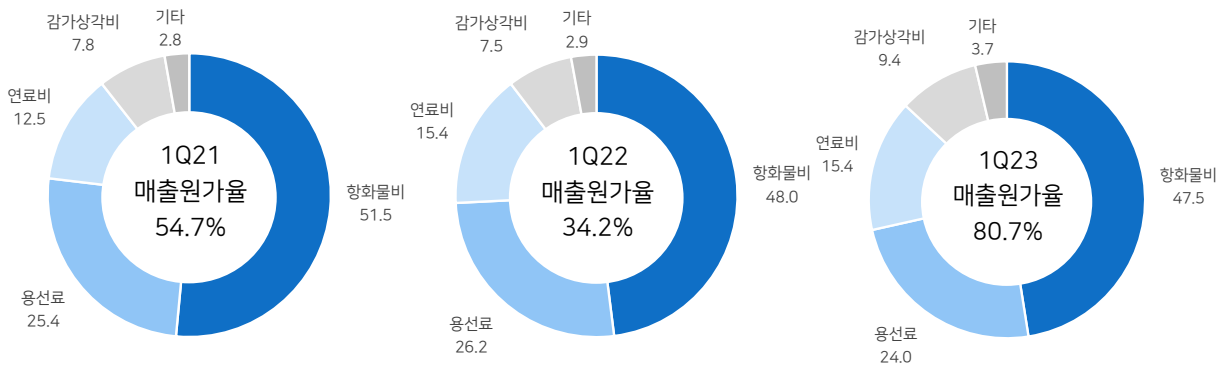
자료: HMM, Clarksons, 메리츠증권 리서치센터

그림2 1분기 매출액 구성 항목



자료: HMM, 메리츠증권 리서치센터

그림3 1Q23 매출원가율 80.7%. 항화물비·용선료·연료비 등 전년 동기 대비 감소



자료: HMM, 메리츠증권 리서치센터

1Q23 Conference Call Q&A

Q1 1분기 고정 vs 스팟 계약 비중은? 고정계약 중 신규로 체결한 계약의 비중은?

A1

- 1분기에는 신규 체결한 고정계약이 실적에 반영되지 않았음
- 미주시장의 경우 선적물량의 절반이상을 장기계약으로 체결하는 목표를 수립했으며, 40% 중반정도 수준을 달성함. 유럽시장의 경우 장기계약 비중을 30% 이상으로 확보하는 목표를 수립했으며, 대부분 목표 달성함

Q2 직전분기 대비 BSA와 수송량이 감소한 이유는?

A2

- 임시 결항에 따른 영향

Q3 얼라이언스 기준으로 BSA 연간 성장률 목표치 변동은?

A3

- 성장률 목표를 10~20%로 수립했으나, 시황에 따라서 변할 수 있는 부분

Q4 벌크선 사업부 영업이익이 크게 성장한 배경은? 2분기 이후 시장 방향성은?

A4

- 유조선부문 시황 개선에 따른 긍정적인 효과
- 드라이벌크 시황의 경우 변동성은 높을 수 있지만, HMM이 수익성 개선을 위한 구조적 변화 노력 중

Q5 용선료가 많이 감소한 배경은?

A5

- 유가 변동에 따른 영향

Q6 GRI(General Rate Incharge, 기본운임인상) PSS(Peak Season Surcharge, 성수기할증료) 전망은?

A6

- GRI의 경우, 시장 상황에 맞춰 반영하고자 노력 중. 기대하는 부분은 미주 서안의 인력 이슈를 이용할 수도 있음

Q7 2분기 이후 컨테이너선 사업부에서 HMM의 가격 지표는?

A7

- 2분기부터 2023년 갱신할 장기계약 운임이 일부 반영되기 시작할 예정이나 수치화는 어려움

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, 대여, 배포 될 수 없습니다.