

현대글로벌비스 086280

3Q23 Review: 4 분기에 보이는 기대감

조선/기계/운송

Analyst **배기연**

02. 6454-4879

kiyeon.bae@meritz.co.kr

RA **오정하**

02. 6454-4873

jungha.oh@meritz.co.kr

영업이익 컨센서스 4,019억원을 소폭 하회한 3분기 실적

매출액 6조 3,301억원(-9.8% YoY), 영업이익 3,842억원(-19.6% YoY), 영업이익률 +6.1%(-0.7%p YoY)를 기록함. 1)물류 사업부 매출액 2조 2,441억원(-9.3% YoY), 영업이익률 +8.5%(+2.1%p YoY), 2) 해운 사업부 매출액 1조 363억원(-16.7% YoY), 영업이익률 +5.0%(-4.0%p YoY), 3) 유통 사업부 매출액 3조 497억원(-7.5% YoY), 영업이익률 +4.7%(-1.6%p YoY)를 기록한 영향임

물류 사업부의 경우, 컨테이너선 및 항공화물 운임 하향 안정화로 인한 포워딩 매출액 감소 영향이 불가피했음. 단, 차량용 반도체 수급 정상화로 인한 국내외 완성차 수요는 2023년 내 지속 전망

해운 사업부의 경우, 1) 완성차해상운송 시장에서 고운임의 스팟 물량에 투입 가능한 선복량 부족현상이 지속. 수익성 개선이 지연됨, 2) 벌크해상운송 시장에서는 3분기 평균 BDI 1,193.8p를 기록하며 전분기대비 119.0p 하락한 영향으로 수익성이 추가 악화됨.

유통 사업부의 경우, 환율 변동에 따른 영업이익률 개선효과는 미미했음. 7~9월간 원달러환율의 상승 효과는 긍정적이거나, 평균 환율은 1,310.95원을 기록하며 전분기대비 3.73p 하락했기 때문임. 단, 해외 주요 공장에서의 생산 증가로 인한 KD 공급 물량은 견조한 상황이기 때문에 4분기 실적 기대감은 유효

LNG DF 자동차운반선 투자 공시

3분기까지 투자금액은 선박 관련 약 1,100억원을 포함한 총 2,236억원을 집행했음. 2023년 총 투자 계획은 약 4천억원임. 그외 10,800RT급 LNG DF 자동차선 12척 선대 확보를 위한 투자계획을 공시함. 총 투자 금액은 2조 4,922억원임. 장기적으로 전락화주에 친환경 운송 서비스 제공을 위한 투자임

4분기, 드디어 고운임의 자동차운반선 시황이 반영

고운임의 자동차운반선 시장이 4분기부터 반영될 예정임. 2023년 9월기준 6,500CEU급 자동차운반선의 1년 용선료가 하루 110,000달러임. 2000~21년 평균 24,276달러 대비 353% 폭등한 수준임. 2~3년 장기운송계약을 체결하는 자동차운반선 시장 특성상, 비용(용선료) 증가분을 판가(운임)에 전가하는 과정에서 시차가 불가피 했으나, 4분기부터 협상결과가 확인될 예정임

3Q23 Conference Call Q&A

Q1 CKD 부문에서 환율 효과는?

- A1 ▪ 2022년은 10월~11월까지 급격하게 원달러환율이 상승했고, 이익 개선 효과를 야기했으나, 2023년 3분기는 긍정적인 환율 효과는 미미했음

Q2 체선 등 비용 증가한 부분에 대한 평가 전가 시점은?

- A2 ▪ 육상 물류의 경우 매년 단가 협상을 진행함. 상대적으로 비용 전가가 용이함
 ▪ 해상 운임의 경우 고객사와 2~3년 장기 계약을 추진하다보니 2023년 용선료는 고시황을 반영하여 원가 부담을 높여왔음. 따라서 2022년 즉, 고시황 이전에 계약한 화주와는 현재 협상을 진행하고 있으며, 해외공장발 물량에 대해서는 4분기부터 적용하기로 함. 국내공장발 물량은 2024년부터 반영하도록 협상 추진 중

Q3 완성차운반선 기준 적재율이 70% 수준으로 확인되는데, 실무에서는 이 수치가 최대 값으로 이해하면 되는지?

- A3 ▪ 70%가 현실적으로 최대 수준임

Q4 완성차해상운송 부문에서 체선현상의 영향은?

- A4 ▪ 2분기 6% 정도의 유효 CAPA에 영향을 미친바 있음. 3분기에는 10% 남짓한 수준으로 영향을 미침
 손익 영향은 500~600억원 정도 반영됐다고 추정함

Q5 신규 투자 공시 있었는데, 선박이 인도되는 시기는? 계약에 대한 디테일은?

- A5 ▪ 총 12척을 3개 선주사로부터 건조계획을 세우고 장기 용선 방식으로 도입 계획, 8척은 15년, 4척은 20년 용선을 추진할 계획임
 ▪ 신규 투자하는 12척의 선박을 6,500CEU급 자동차운반선으로 환산하면 19척 규모임
 ▪ 용선료는 고정이며, 하루 4만4천달러 수준임. 6,500CEU급으로 환산하면 하루 27,000달러 수준임

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 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.