

[현대글로비스] 현대글로비스, 사상 최대 실적 터졌다...영업이익 1.9조 돌파 임박(2025년_2Q)

종목명: 현대글로비스 (086280)

컨콜일: 2025년 7월 셋째주

Key points

✚ 핵심 결론

- 2분기 매출 7조 5,160억 원, 영업이익 5,389억 원으로 사상 최대 분기 실적을 기록했으며, 연간 영업이익은 가이드نس 상단(1.9조 원) 상회 전망.

NEW 이번 콜 신규 업데이트 포인트

- 해운 사업 사상 최대 분기 영업이익 및 영업이익률(14.7%) 기록
- 상반기 투자 5,130억 원 집행(PCTC 사선 6척 중도금 및 아시아나 화물 지분 1,500억 원 포함)
- 상반기 실적이 사업 계획 상회 → 연간 영업이익 가이드نس 상단 초과 예상

1. 주가 상승 모멘텀

- 해운 사업 영업이익률 14.7% 달성 및 고수익 비계열 화물 확대에 따른 수익성 구조 개선
- 상반기 실적이 계획 상회하여 연간 영업이익이 가이드نس 상단(1.9조 원) 초과 전망
- 톤세 적용 확대로 법인세 감소 → 당기순이익 전년 대비 61% 증가

2. 주가 하락 리스크

- 하반기 관세 영향, 환율 하락, 경기 둔화 등 대외 불확실성 존재

- 컨테이너 시장 하반기 약세 가능성으로 포워딩 실적 변수
 - 미국 USTR 항만 입항 수수료(톤당 14달러, 대당 약 60~65불 추가 비용) 부과 예정
-

3. 이번 콜 핵심 내용 한눈에 보기

3.1. 실적 변화 요인

- 매출 7조 5,160억 원(+6% YoY)
- 영업이익 5,389억 원(+23% YoY)
- 세전이익 5,896억 원(외환 관련 이익 약 550억 원 포함)
- 당기순이익 5,026억 원(+61% YoY, 톤세 적용 확대 효과)

3.2. 믹스/수주/가동/비용 등 핵심 드라이버

- 해운: 중국 OEM 등 비계열 매출 확대 및 단기 선복 축소로 원가 개선
- 해운 영업이익률 14.7%
- 벌크선: 가스선 3척 대선 사업 수행 등 웨트 벌크 확대
- 유통: CKD 물량 증가(+7% 매출), 비철 트레이딩 축소 및 소급 정산 영향
- 체선 완화 및 대체 항구·야드 확보로 운영 효율 개선

3.3. 다음 분기/향후 일정

- 신조 선대 순차적 인도 예정
 - KD 통합 오퍼레이션 9월 1일 시작 예정
 - USTR 항만 수수료 10월 적용 예정(3분기 실적 발표 시 추가 업데이트 예정)
-

4. 실적 현황

4.1. 분기 실적 현황 (2025년 2분기)

- 매출: 7조 5,160억 원 (+6%)
- 영업이익: 5,389억 원 (+23%)
- 영업이익률: 14.7% (해운 부문 기준 질의응답 언급)
- 세전이익: 5,896억 원
- 당기순이익: 5,026억 원 (+61%)

4.2. 사업부별 실적

① 물류

- 매출 +6%
- 국내 부품 물류비 정산 영향으로 영업이익 소폭 증가

② 해운(PCTC)

- 사상 최대 분기 영업이익 및 이익률
- 비계열 매출 확대 및 선대 합리화 효과

③ 유통(KD)

- 매출 +7%
- 영업이익 -14%(소급 정산 기저 효과 및 비철 트레이딩 축소 영향)

4.3. 실적 요약

- 해운 중심의 수익성 개선이 전사 실적 견인
- 톤세 적용 확대에 따른 법인세 절감 효과 반영

4.4. 투자 집행 현황

상반기 투자 총 5,130억 원

- PCTC 사선 6척 중도금
- 아시아나 화물 항공사업 지분 투자 1,500억 원

5. 사업 추진 현황 및 전망

5.1. 시장 현황(업황)

- 미국 관세·통상 정책 불확실성
- 중동 정세 악화에 따른 해상 물류 리스크
- 글로벌 금리·환율 변동성

5.2. 신사업/전략 진행 상황

- 비계열 영업 확대 지속
- 미국 HMGMA 신공장 양산 개시로 내륙 운송 물량 증가
- CKD·서브 KD 공급 확대 계획

5.3. 연간 가이드런스 및 전망

- 매출 28~29조 원
- 영업이익 1.8~1.9조 원
- 상반기 실적이 계획 상회 → 연간 영업이익 가이드런스 상단 초과 전망

5.4. 비용 및 정책 변수

- 톤세 적용 확대 시 법인세 절감 지속 가능
- USTR 항만 입항 수수료 톤당 14달러, 대당 약 60~65불 비용 예상
- 바프(BAF)와 유사하게 화주와 비용 분담 논의 예정

6. 회사 소개

6.1 주주환원 정책

- 최소 배당 성향 25% 유지
- 상반기 당기순이익이 작년 연간의 80% 달성 → DPS 증가 가능성

- 자사주 소각은 유통 주식 수 고려해 신중 검토

6.2 사업소개

- 물류(내륙 운송, 포워딩)
- 해운(PCTC, 벌크선)
- 유통(KD)

6.3 핵심 경쟁력

- 선대 합리화(단기 선복 축소) 및 채선 개선
- 고수익 비계열 화물 확대 전략
- 토털 서비스 기반 장기 고객 확보 전략

7. Q&A

Q. 해운 영업이익률 14.7% → 20% 도달 가능성 및 장기 계획

A. 상반기 P(가격), Q(물량), C(원가) 전 영역 개선, 고수익 비계열 화물 확대가 주효. 타겟 마진 확정은 어렵지만 선대 효율화 및 영업력 강화로 수익성 제고 지속.

Q. 미국 관세 영향 상쇄 가능성 및 주주 환원 정책

A. 공급망 재편에 맞춰 포트폴리오 변화 추진. 배당 성향 최소 25% 유지 시 DPS 크게 증가 가능. 배당 정책은 적정 시점에 업데이트.

Q. KD 통합 이관, 톤세 영향, PCTC 수익성 지속성

A. KD 통합은 9월 1일 시작 예정. 해운 소득 급증으로 톤세 절감 효과 확대, 수익성 유지 시 지속 가능. 비계열 영업은 토털 서비스 기반 장기 고객 확보 전략.

Q. 유통 수익성 하락 원인 및 비계열 매출 성격

A. 비철금속 환차손 영향이나 영업외 파생상품 이익으로 헤징. 비계열 매출은 고수익 노선·화물 중심으로 성장.

Q. 운임 인상 기여도 및 자사주 처리 방안

A. 운임 인상 효과는 매출 증대에 반영 중. 자사주 소각은 유통성 저해 우려로 신중 검토, 배당 확대 및 투자 재원 종합 고려.

Q. USTR 항만 입항 수수료 대응 방안

A. 톤당 14달러, 대당 약 60~65불 추가 비용 예상. 화주와 비용 분담 논의 불가피. 10월 적용 이후 추가 업데이트 예정.