

한국조선해양 009540

4Q22 Review: 인건비 상승분 일회성 반영

운송/조선/기계

Analyst **배기연**

02. 6454-4879

kiyeon.bae@meritz.co.kr

RA **오정하**

02. 6454-4873

jungha.oh@meritz.co.kr

영업이익 1,171억원(흑자전환 YoY)

4분기 매출액은 4조 9,413억원(+10.9% YoY, +15.9% QoQ), 영업이익 1,171억원(흑자전환 YoY)을 기록하며 영업이익 컨센서스를 124.3% 상회함. 지배주주순이익은 -96.6억원(적자전환 QoQ)을 기록함. 4분기 기말환율이 1,267.3원(-167.5원 QoQ)으로 낮아지면서 외화관련손실 -4,234억원 발생함

조선부문 매출액 4조 564억원(+6.5% YoY, +14.1% QoQ), 영업이익 845억원(흑자전환 YoY)을 기록함. 전분기 조업일수 감소했던 기저효과 + 건조물량 증가 + 고선가 컨테이너선 매출 반영 등의 효과

해양플랜트 매출액 3,511억원(+140.2% YoY, +68.4% QoQ), 영업이익 380억원(흑자전환)을 기록함. 1) 브라질 P-78 FPOS, 미얀마 SHWE Platform, 미국 Shenando FPS 공사 등의 공정증가로 인한 고정비 회수 효과, 2) 카타르 Barzan 공사에 대한 하자보수충당부채가 환율하락으로 인해 평가이익 307억원 발생한 효과

엔진기계 매출액 2,349억원(+4.4% YoY, +12.1% QoQ), 영업이익 452억원(+101.8% YoY, -6.6% QoQ)을 기록함. 내부매출 비중은 54.8%(+7.7%p YoY, +5.6%p QoQ)를 기록함

그린에너지 매출액 2,763억원(+33.4% yoY, +3.0% QoQ), 영업이익 283억원(+405.4% YoY, -6.6% QoQ)을 기록함

인건비와 강재가격 관련 일회성 요인

인건비+외주비 증가분 959억원(현대중공업 452억원, 현대삼호중공업 313억원, 현대미포조선 194억원)이 비용 반영됨. 강재가격 변동으로 인한 충당금 또는 환입 이슈는 없었음. 2023년에도 강재가는 예정원가 상정한 범위내에서 움직일 전망이기 때문에 추후 일회성 발생 가능성도 제한적이라고 언급함

현대삼호중공업 지분 95.69%로 확대

IMM으로부터 지분 15.15%를 확보하여 지분을 95.69%로 확대됐음. LNG선 3척 재계약으로 인한 매출 및 영업이익 증가분은 4분기 중 380억원 반영됨. 대손충당금 920억원 환입효과도 이익개선에 기여함

4Q22 Conference Call Q&A

- Q1** 현대중공업 4월 판넬공장 사고로 공정차질이나 매출지연, 비용 반영 있었는지?
A1 ▪ 3분기와 마찬가지로 비용처리가 일부 있었음. 단, 4분기 이후 비용 발생은 없음
- Q2** 인력난 현재 상황은?
A2 ▪ 현재까지 L/D 없었음. 국내의 인력을 최대한 충원하는 노력으로 대응
- Q3** 현대삼호중공업이 최근 컨테이너선 대량 수주했는데, 향후 수주 계획은?
A3 ▪ 수주가 예상되는 LNG선, 컨테이너선을 감안하면 2023년 1분기 내 연간 목표를 달성할 가능성 안정적인 물량을 확보하면서 시장내 가격협상력을 유지하는 방향으로 전략적으로 수주를 진행할 계획
- Q4** 카타르, 모잠비크 프로젝트 업데이트는?
A4 ▪ 모잠비크 프로젝트는 2023년 수주 목표에서 제외되어 있음
- Q5** 해양 플랜트 부문 주요 수주 풀은?
A5 ▪ 여러 해양공사의 입찰과정에 참여하고 있음
 ▪ 해양공사는 선박공사와 달리 입찰초청서가 발급돼도 입찰 결과까지는 긴 시차 발생
 가시적인 결과는 2분기말~3분기초에 확인 예상
 ▪ 회사의 해양야드 상황에 부합하는 플로터, 고정식플랫폼공사에 1개씩 수주하려 노력 중
- Q6** 2023년 비용인상관련 일회성 비용이 발생했는데, 산정 기준은?
A6 ▪ 임단협 결과 상승분 + 외주비 상승분을 반영한 결과임
- Q7** 최근 LNG선 신조선가를 원화 기준으로 보면 하락했다고 보는게 맞는지? 원화선가 하락으로 수익성 영향이 있는지?
A7 ▪ LNG선은 발표된 표면적 선가로 수익성을 판단하기는 어려움
- Q8** 엔진기계부문에서 내부 매출
A8 ▪ 별도매출 5,565억원, 현대미포조선 1,576억원, 현대삼호중공업 1,475억원 등
- Q9** 현대미포조선의 2023년 수익성 전망은?
A9 ▪ 2021년 이후 중소형선대비 대형선의 선가 상승 속도가 높았기 때문에 현대미포조선의 중소형선 수주 잔고의 수익성이 여전히 회복이 더딘 영향
- Q10** 해양 플랜트 부문의 흑자기조 유지 가능성은?
A10 ▪ 3개 공사의 고정비 회수 효과 발생 중. 환율 하락에 따른 평가이익도 발생
 ▪ 2023년 1분기도 매출 성장은 기대. 이후 신규 수주가 있다면 하반기도 성장 가능
- Q11** 현대삼호중공업의 재계약한 LNG선 3척의 공정률은?
A11 ▪ 1호선 90%, 2호선 22%, 3호선 7%
- Q12** 탱커부문 분위기는? 선종별 분위기는?
A12 ▪ 여전히 대형 컨테이너선은 지속적인 수요를 확인하고 있음. 탱커의 경우 선주들의 관망세가 이어짐
 ▪ VLEC에 대한 중국, 인도발 수요 증가 중
- Q13** 현대미포조선의 피더컨테이너선 수익성은?
A13 ▪ 저선가 일감 비중이 여전히 높은 상황. 단일 선종 반복건조 효과+선가 상승 효과는 2분기부터 기대

- Q14** 현대미포조선 4분기 저가 수주로 총당금 설정액은? 해당 내용이 현대중공업에서도 발생했는지?
- A14** ▪ 118억원, 환율에 의한 일부 공사손실충당금 발생. 현대중공업과 현대삼호중공업은 영향 없었음
- Q15** 현대중공업이나 현대삼호중공업의 2023년 분위기 전망은?
- A15** ▪ 현대중공업은 엔진기계사업부와 해양플랜트사업부에서도 이익을 기여하고 있음
▪ 현대삼호중공업의 수주잔고의 mix를 고려시 3사 중 가장 높은 수익성 시현 중

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 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.