트레이드 렌즈
TRADE LENS

투자에 초점을 맞추다.

COMPANY RESEARCH / No.14

코스피 011200 · 운임·벌크·선대 투자와 현금 회수

HMM 영업이익 1.4조 원의 비밀

해운 호황의 수익성은 얼마나 지속될까

컨테이너 영업 레버리지·벌크 다각화·투자 후 현금으로 읽는 이익의 질

1.3947조원	33.8%	18.8%
3Q26 영업이익 · 회사 발표 [1]	3Q26 영업이익률 · 계산 [1]	1~9월 벌크 이익 비중 [1]

호황의 이익과 경쟁력의 이익은 다르다.
지속성은 운임 정상화 뒤의 마진과 현금이 가른다.

분기·누적 실적을 분리하고, 벌크 다각화와 투자·리스 상환을 연결해 수익의 질을 분석한다.

분석 기준일 2026.11.14

TRADELENS.KR

사업구조·수익성·현금흐름·자본배분 분석

01 / RESEARCH VIEW

높은 이익의 지속과 최고 마진의 반복은 다르다

TradeLens 판단 | 벌크가 완충력을 키워도 컨테이너 운임의 순환은 사라지지 않는다.

핵심 결론

HMM의 수익 기반은 벌크 확대와 운영 효율화로 넓어지고 있다. 그러나 3분기 영업이익률 33.8%를 고정된 정상 수준으로 연장하는 것은 적절하지 않다. **기본 전망은 운임 정상화에 따른 마진 압박을 다각화가 일부 흡수하는 경로**다. 경쟁력은 호황의 이익 규모보다 하강기에 남는 현금으로 확인해야 한다. [1] [5] [8]

이번에 바뀐 것

3분기 매출은 전분기보다 21.3%, 영업이익은 293.9% 늘었다. 매출 증가에 비용 감소가 겹쳤다. [1] [2]

급증의 중심

벌크의 분기 이익은 2분기 1,563억원에서 3분기 1,390억원으로 감소했다. 전사 급증과 같은 움직임이 아니다. [12]

지속성의 자산

장기 운송계약과 선대·항만의 결합은 가동과 화물 확보에 도움을 줄 수 있다. 계약 매출과 순현금은 별개다. [5] [6]

판단을 바꿀 증거

운임 하락에도 단위 운항비와 투자 후 현금이 개선되면 강해진다. 인도 물량이 수요를 앞서고 현금 회수가 약해지면 낮춘다.

독자에게 남길 판단 기준

호황의 지속 기간을 임의의 연수로 제시하지 않는다. **실현 운임 × 적재 물량에서 운항비·감가상각을 뺀 이익**과, 다시 투자·리스 원금을 지급한 뒤 남는 현금을 함께 본다. 이익률이 낮아져도 현금과 경쟁력이 유지되면 사업의 질은 버틸 수 있다.

02 / EARNINGS BASELINE

매출보다 훨씬 빠르게 늘어난 영업이익

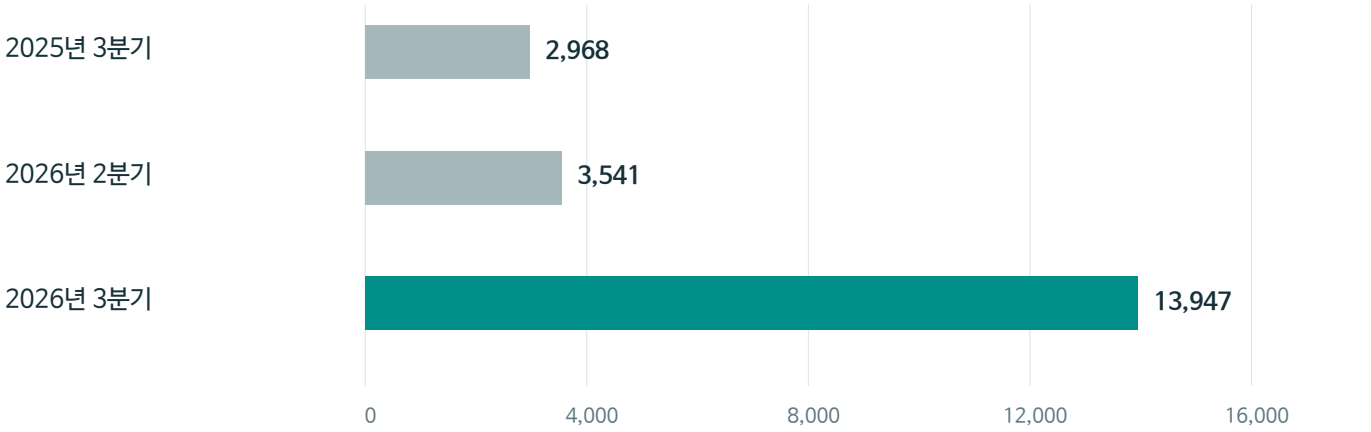
회사 발표의 억원 단위 금액. 비율은 해당 반올림 금액으로 계산한다.

연결 기준	매출액	영업이익	영업이익률
2025년 3분기	27,064	2,968	11.0%
2026년 2분기	34,020	3,541	10.4%
2026년 3분기	41,271	13,947	33.8%
2026년 1~9월	102,478	20,179	19.7%

단위: 억원. 3분기는 7~9월, 1~9월은 누적이다. 표의 마지막 행은 위 분기들과 합산하지 않는다. [1] [2] [3]

분기 영업이익의 변화

억원



3분기 영업이익은 1~9월 누적 이익의 **69.1%**를 차지한다. 같은 해에도 이익의 발생 시점이 한 분기에 크게 집중됐다. 따라서 1.4조원에 단순히 4를 곱하는 연간화는 사업의 계절성과 운임 순환을 숨긴다.

> **핵심 해석**
>
> 높은 분기 실적은 현재 수익창출력을 보여준다. 다음 질문은 이 수준이 반복되는가가 아니라, 운임·비용이 정상화돼도 얼마의 이익과 현금을 지킬 수 있는가다.

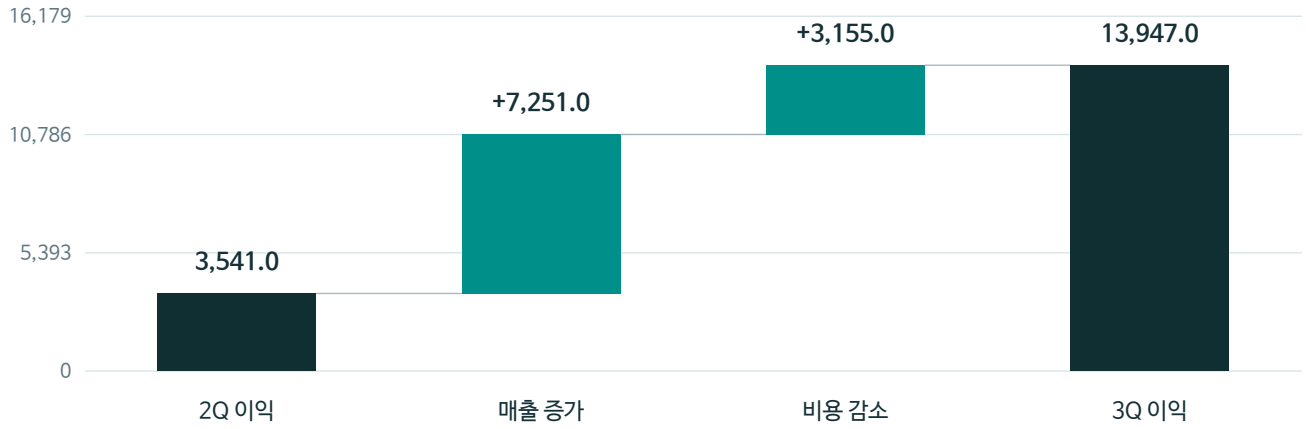
03 / PROFIT BRIDGE

이익 증가의 30%는 비용 감소와 맞물렸다

회계적 증감 분해다. 운임·환율·물량의 개별 인과 기여액을 추정한 것은 아니다.

2분기에서 3분기로 이어지는 영업이익

억원



영업비용=매출액−영업이익. 2Q 30,479억원 → 3Q 27,324억원. ⊿영업이익=7,251+3,155=10,406억원. [1] [2]

분해 항목	변화	읽을 의미
매출액	+21.3%	실현 운임·물량·노선 구성·환율 등이 합쳐진 결과
영업비용	−10.4%	매출 확대와 비용 감소가 동시에 이익을 증폭
이익 증가분의 구성	매출 69.7% / 비용 30.3%	산술적 설명 비중이며 순수 운임 효과가 아님

외부 실적 분석은 원화 절상과 비용 인식 시점 차이를 비용 감소의 배경으로 지목했다. 이는 증권사의 해석이다. 회사가 요인별 금액을 공표한 비용 브리지가 아니므로, 감소액 전체를 영구적인 원가 경쟁력으로 보지 않는다. [11]

지속성의 기준

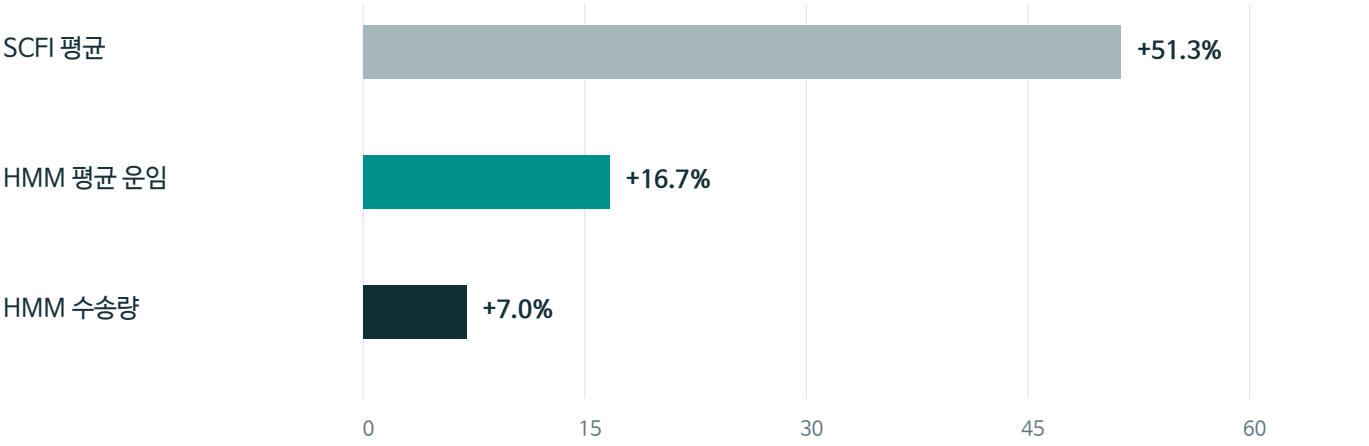
같은 적재량과 운임 조건에서 연료·항만·용선·하역 등 단위 비용이 반복적으로 낮아져야 구조적 개선이다. 한 분기의 인식 시점 차이는 다음 분기 비교 기준을 바꿀 수 있다.

04 / FREIGHT REALIZATION

SCFI 51% 상승이 HMM 운임 51%는 아니다

같은 1~9월의 전년 동기 대비 변화라도 시장·가격·물량의 범위가 다르다.

시장 지수와 회사 실현 지표의 간극



SCFI 1,626 → 2,459; HMM 평균 운임 1,270 → 1,482달러/TEU; 수송량 313.4만TEU. 회사 실적발표 자료를 인용한 보도 기준. [3]

관측 대상	포함하는 것	직접 대체할 수 없는 것
SCFI	상하이 수출 스폿 운임과 지정 해상 할증료	HMM 전체 노선·계약의 평균 매출단가
HMM 평균 운임	회사 발표 기준 수송량당 운임	전체 연결 매출/TEU 또는 순기여이익
물량 × 단가	운송 매출의 주요 동력	환율·부대매출·회계범위를 모두 설명하는 항등식

수송량 +7.0%와 평균 운임 +16.7%를 단순 결합하면 약 +24.9%다. 같은 기간 컨테이너 매출 증가율은 +24.3%였다. **방향은 일치하지만 차이를 특정 원인에 임의 배분하지 않는다.** 지수와 회사 단가의 차이는 노선·계약·화물 구성과 반영 시차를 함께 봐야 한다. [3] [7]

05 / MARGIN QUALITY

운임의 힘과 운영의 힘을 나눠 본다

고수익 화물과 네트워크 효율은 경쟁력의 경로이지, 시황을 제거하는 장치는 아니다.

변수	이익이 좋아지는 경로	반복 가능성의 시험
화물·노선 구성	높은 순운임과 적재율을 확보	할인·회송·환적 비용을 뺀 기여이익
허브 앤 스포크	거점항에 화물을 모아 원양선 연결	환적 횟수·연결 지연·피더 원가까지 포함
연료·항만 비용	항차당 비용과 연료 소모 절감	우회 운항·유가·정체 변화에 대한 방어력
환율·인식 시점	원화 환산금액과 분기 비용에 영향	영구 절감인지 기간 간 이동인지 분리

네트워크·고수익 화물은 회사 설명 [1] [2], 환율·비용 인식 시점은 외부 분석 [11]. 요인별 개선 금액은 본 보고서에서 추정하지 않는다.

01 **화물 확보** 수요·순단가 〉 02 **항차 실행** 적재·운항비 〉 03 **대금 회수** 정산·외화 〉 04 **자본 회수** 투자·리스

효율 개선에도 새로운 비용이 생긴다

EU ETS는 2026년 배출분부터 적용 범위 내 검증 배출량의 100%에 해당하는 제출 의무로 단계 이행되며, 해당 제출은 2027년에 이루어진다. 이는 모든 국제항해 배출량의 100%가 과금된다는 뜻은 아니다. 항해 범위와 비용 전가·회수 조건을 별도로 봐야 한다. [9]

> **TradeLens 해석**
>
> 단위 운항비 절감과 연료·탄소 할증료 회수는 함께 평가해야 한다. 원가가 낮아져도 순운임이 더 빠르게 하락하면 마진은 줄 수 있다. 수익성의 방어선은 비용 자체보다 가격과 비용 사이의 차이다.

06 / EFFECTIVE CAPACITY

우회가 끝나면 선박이 새로 생긴 것과 비슷하다

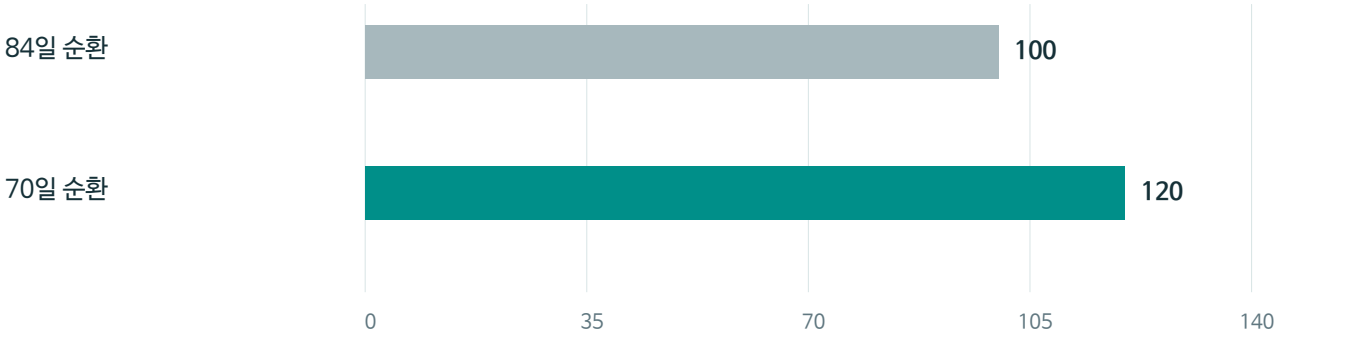
설명용 항차 모형과 조사기관 전망을 구분한다. 정상화 시점을 확정하지 않는다.

Xeneta의 2027년 전망	제시 범위·수치	비교 기준
컨테이너 물동량	+2.5~4.0%	전년 대비 글로벌 수요
선대 규모	+6.8% (범위 5.4~8.3%)	전년 대비 설치 선복
평균 운임	스폿 -30% / 장기 -5%	2027년 평균 vs 2026년 3분기

2026.11.05 조사기관 전망. HMM 전망·실현 운임·전년 연평균 대비 변화율로 대체하지 않는다. [8]

같은 선복에서 회전 기간이 바꾸는 운송 능력

84일 기준=100



설명용 가정: 선박·적재율·가용일수 동일, 항차 순환 기간만 84일 → 70일. 연간 운송 능력 비율=84÷70=1.20. 실제 항로 전망이 아니다.

수요가 크게 줄지 않아도 공급망 정상화는 유효 선복을 늘릴 수 있다. 반대로 재우회·항만 적체는 선박을 묶어 운임을 지지한다. **신조선 인도와 항차 단축을 함께 봐야 운임의 지지력이 드러난다.**

관측 기준

선박 수만 아니라 실제 항해 거리·회전일수·공선 회송·결항·적재율을 확인한다. 공급 증가의 흡수 여부가 3분기 최고 마진을 연장할 수 있는지 결정한다.

07 / BULK DIVERSIFICATION

벌크는 완충재다. 3분기 급증의 전부는 아니다

1~9월 이익 증가 기여와 2분기→3분기 변화를 나눠 읽는다.

1~9월 영업이익	2025년	2026년	증감
컨테이너	10,533	16,353	+5,820
벌크	730	3,784	+3,054
기타·차이잔액*	176	42	-134
연결 합계	11,439	20,179	+8,740

단위: 억원. *차이잔액=연결 합계-컨테이너-벌크. 반올림 차이 등을 포함하며 별도 부문 추정치가 아니다. 2025년 합계=상반기 8,471+3Q 2,968. [1] [2]

누적 이익의 보완

벌크는 누적 이익 증가분 8,740억원 중 3,054억원, 약 34.9%에 대응한다. 누적 이익 비중은 6.4%에서 18.8%로 확대됐다.

분기 급증과는 다른 경로

벌크 이익은 2Q 1,563 → 3Q 1,390억원으로 173억원 감소했다. 벌크 제외 연결잔액은 1,978 → 12,557억원으로 증가했다. [12]

벌크 확대는 컨테이너 의존도를 낮추지만, 모든 벌크 수익이 장기 고정수익은 아니다. 드라이벌크·탱커·가스선은 화물과 운임 체계가 다르며 스폿 시황 노출도 남는다. **다각화의 질은 선박 수보다 계약별 반복 현금의 비중으로 판단**해야 한다. [3]

핵심 구분

18.8%는 1~9월 비중이다. 3분기만 계산하면 벌크 비중은 약 10.0%다. 누적 비중을 이번 분기 급증의 원인으로 그대로 사용하는 것은 기간을 혼동한 해석이다.

08 / CONTRACT ECONOMICS

4.7조원 계약은 미래 매출의 길이지 현재 이익은 아니다

Vale 장기 운송계약: 회사 발표 기준, 선박 투입과 운영에 따라 현금화된다.

발표된 계약의 범위

HMM은 2026년 9월 약 4.7조원 규모의 Vale 운송계약을 발표했다. 2030년부터 신규 벌크선 8척을 순차 투입하며 선박별 계약기간은 25년이다. 이 계약을 2026년 3분기 이익의 원인으로 소급하지 않는다. [6]

01 **계약 체결** 화물·운항 약정 〉 02 **건조·인도** 투자·시운전 〉 03 **항차 운송** 가동·운항비 〉 04 **수금·회수** 세금·자본비

평가 항목	경제성에 필요한 조건	잘못된 등식
수입의 안정성	약정 물량·운항 가용성과 대금 지급	장기 계약 = 무위험 이익
원가의 부담	연료·인건비·정비·탄소비용의 분담	계약금액 = 영업이익
투자 회수	선가·금융비·휴항·잔존가치	수주액 ÷ 선가 = 투자수익률

계약이 길면 수요 가시성을 높일 수 있지만, 고정된 수입과 변동하는 비용이 어긋날 위험도 커질 수 있다. 위 표는 **계약별 검토 항목**이며, 비공개 계약에 특정 가격조정 조항이 있다고 가정한 것이 아니다.

지속성에 주는 의미

장기 계약 확대는 단기 운임 호황과 다른 이익 기반을 만들 수 있다. 다만 선박을 확보한 이후에도 유지투자와 운영자금을 충당할 순현금이 남아야 포트폴리오 안정화가 완성된다.

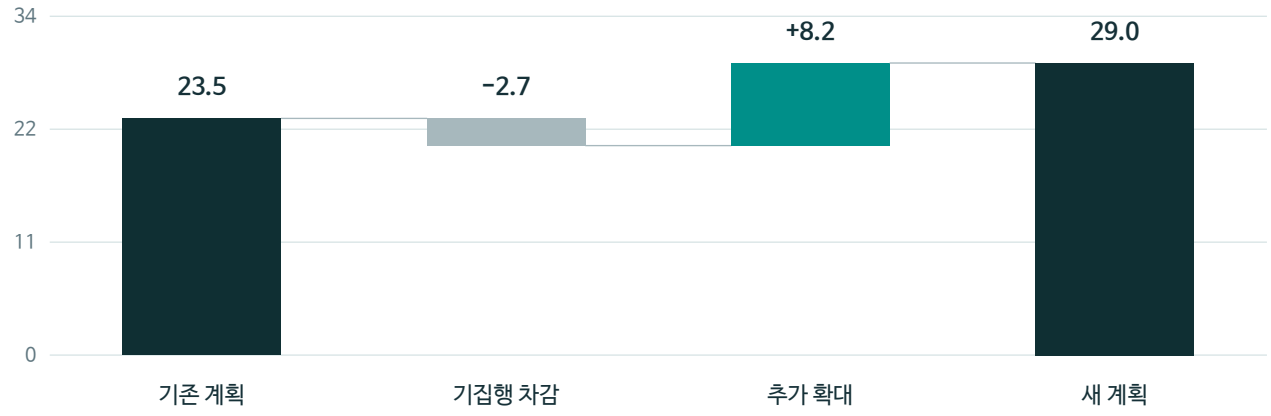
09 / CAPITAL ALLOCATION

29조원은 이전 계획에 더하는 숫자가 아니다

2026년 계획은 기존 계획을 대체한다. 잔여 투자기간을 맞춰 비교한다.

기존 잔여계획과 새 계획의 연결

조원



2024년 계획 23.5조원(2024.9~2030.12)-2025년 말까지 집행 2.7조원=잔여 20.8조원. 새 계획은 2026.1~2030.12의 29조원이다. [5]

2030년 목표·계획	회사 제시 범위	경제성의 확인
컨테이너 선대	166척 · 147만TEU	인도 시점의 수요·적재율·실현 운임
벌크 선대	110척 · 1,352만DWT	확정 화물·선종 구성·계약 수익
항만·친환경 투자	거점 터미널·디지털·저탄소 전환	회송·정체·연료비 절감과 자본 회수

새 29조원은 기존 미집행액 20.8조원보다 8.2조원 크다. 과거 계획과 합산하면 투자 부담을 과장하고, 23.5조원과의 차이 5.5조원만 보면 비교 기간을 놓친다. **계획은 집행 완료 현금도, 미래 이익의 보장도 아니다.** [5]

> **자본배분의 시험**
>
> 호황기에 확보한 자금을 불황에도 경쟁력 있는 선박·계약으로 전환하는지가 중요하다. 낮은 매입가격의 장점은 인도 이후 가동률과 영업현금이 뒷받침할 때 실현된다.

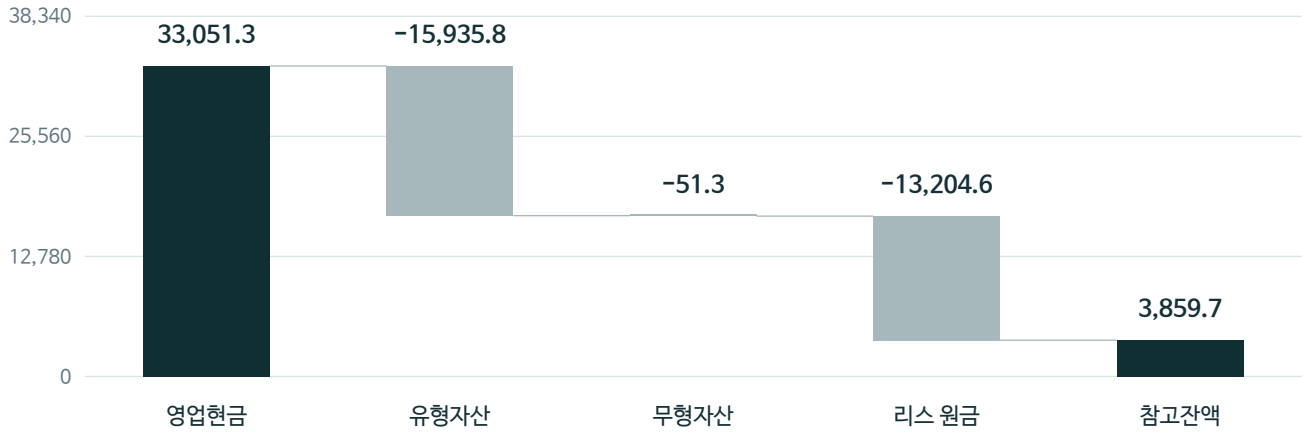
10 / CASH FLOW REFERENCE

현금의 질은 리스 원금까지 봐야 드러난다

2025년 연간 연결 현금흐름의 역사적 사례. 2026년 현금 추정치가 아니다.

영업현금에서 주요 자산·리스 지출을 차감

억원 · FY2025



참고잔액=영업활동현금흐름−유형·무형자산 현금 취득−리스부채 상환. 회사 정의 FCF가 아니며 인수·배당·자사주·차입금 상환 등은 제외. [4]

2025년 연결 현금 항목	금액(억원)	해석
영업현금−유형·무형 취득	17,064.29	리스 원금 차감 전 참고값
리스 원금까지 차감	3,859.65	차감 전보다 77.4% 작은 잔액
배당 지급 + 자사주 취득	26,722.57	해당 연도 지급·취득 현금, 같은 해 이익과 분리

2025년에는 금융상품 처분액이 취득액을 25,491.16억원 웃돌았다. 예금·금융상품의 만기 회수는 현금을 공급하지만 새 영업이익이 아니다. 보유 유동성을 이용한 환원과 반복 영업으로 충당되는 환원을 구분해야 한다. [4]

분석상 중복 차감 방지

공시상 이자 지급은 영업현금흐름에 반영돼 있으므로 다시 차감하지 않는다. 리스 원금의 재무활동 분류 때문에 영업현금만 보면 선박 사용에 필요한 전체 현금 부담이 가려질 수 있다.

11 / SHAREHOLDER RETURNS

환원 기준이 명확해져도 배당 재원은 변한다

주주환원 정책, 회계상 순이익, 실제 현금 집행을 세 단계로 구분한다.

11월 12일 정책 변경 보도에 따르면, HMM은 기존의 '배당성향 30%와 시가배당률 5% 중 작은 금액 이상'에서 시가배당률 조건을 삭제하고 **배당성향 30% 이상**을 기준으로 삼았다. 이는 특정 금액의 배당이나 수익률을 확정한 것이 아니다. [10]

판단 단계	질문	혼동하지 않을 것
정책의 분모	연간 순이익 등 공표된 정책 기준은 무엇인가?	3분기 영업이익에 30%를 곱해 배당 추정
분배의 결정	배당·자사주 등 세부 방식과 이사회 결정은?	정책 발표를 현금 지급 완료로 간주
현금의 원천	투자·리스·부채·유동성 버퍼를 충당할 수 있는가?	회계상 이익 전액을 자유 현금으로 간주

01 **영업 회수** 반복 현금 〉 02 **필수 지급** 운항·리스 〉 03 **재투자** 선대·항만 〉 04 **환원** 배당·자사주

선박을 직접 보유하면 취득 현금과 감가상각이, 리스하면 원금 지급과 계약 의무가 남는다. 조달 형식이 달라도 투자·선박 사용의 경제적 부담은 사라지지 않는다. 따라서 환원과 성장을 '이익 하나'로 동시에 보장할 수는 없다.

TradeLens 판단

좋은 자본배분은 최대 환원이 아니라, 운임 하락기에도 경쟁력을 유지하면서 약정 지급과 성장투자를 감당하는 것이다. 새 정책의 예측 가능성은 현금 계획과 함께 볼 때 의미가 커진다.

12 / ILLUSTRATIVE SENSITIVITY

물량 10% 증가가 운임 10% 하락을 상쇄하지 못한다

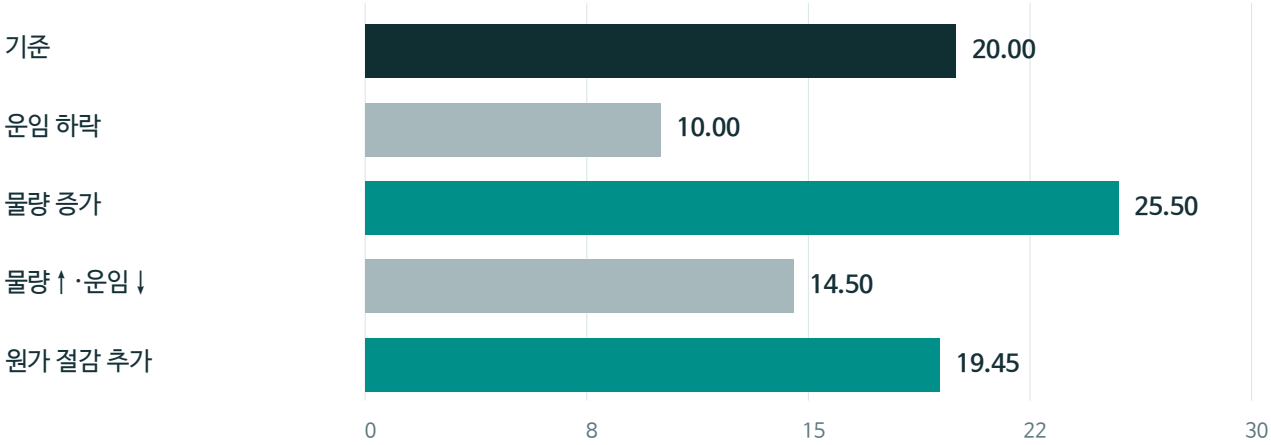
설명용 모형: HMM의 실제 원가·계약 운임·향후 이익을 추정하지 않는다.

기준: 물량 1, 순운임 100, 단위 변동비 45, 고정비 35. 이익=물량× (순운임−단위 변동비)−고정비. 임의 금액단위이며 이자·세금·투자 현금은 제외.

가정	물량	순운임	이익	기준 대비
기준	1.00	100	20.00	—
순운임 −10%	1.00	90	10.00	−50.0%
물량 +10%	1.10	100	25.50	+27.5%
물량 +10%·운임 −10%	1.10	90	14.50	−27.5%
위 조건 + 단위변동비 −10%	1.10	90	19.45	−2.8%

동일 원가 구조에서 계산한 영업이익

설명용 금액단위



선복 확대로 물량을 늘려도 단가 하락이 이익을 더 크게 줄일 수 있다. 단위 변동비 10% 절감까지 추가해야 기준 이익에 근접한다. **수송량 기록보다 순운임·변동비 차액을 지키는지가 중요**하다는 뜻이다.

손익분기 순운임=45+35÷물량. 물량 0.8일 때 88.75, 1.0일 때 80.00, 1.1일 때 76.82. 실제 HMM의 손익분기 운임이 아니다.

13 / SCENARIO FRAMEWORK

기본 경로는 최고 마진의 정상화와 이익의 방어다

조건부 사업 전망이다. 확률·목표주가·임의의 영업이익 전망치는 제시하지 않는다.

시나리오	함께 나타날 조건	HMM의 수익성 방향
기본	완충된 정상화	공급 차질 완화, 신조선 인도, 벌크 계약 기반 유지	컨테이너 마진 압박을 벌크·효율이 일부 흡수. 33.8%의 반복은 기본 전제가 아님
상방	높은 운임 연장	우회·적체 지속, 높은 적재율, 비용 회수 양호	영업 레버리지 지속. 다만 긴 항해·연료·탄소 부담을 함께 차감
하방	공급과 투자 동시 부담	물량 부진·실현 운임 하락, 선박 인도·리스 지급 증가	분기 이익보다 투자 후 현금이 더 빠르게 약화할 위험

수요·설치 선복·평균 운임에 대한 외부 전망은 시나리오 설계의 배경이며 HMM 실적 예측으로 치환하지 않는다. [8]

기본 판단의 근거

회사의 장기 계약 확대와 사업 다각화는 하강기 방어를 지지한다. 그러나 컨테이너가 여전히 이익의 중심이고, 선대·거점 투자는 장기 현금 지급을 요구한다. **고수익 기반 유지에는 긍정적이되 최고 분기 마진의 고착에는 신중**한 판단이 타당하다. [1] [5] [6]

> **긍정적 판단을 약화시키는 증거**
>
> 운임 하락과 함께 단위비용 상승·적재율 하락이 이어지고, 벌크의 계약 이익이 이를 완충하지 못하며, 투자·리스 후 현금까지 반복 악화하는 경우다. 반대로 이 세 지표가 방어되면 정상화의 비용은 줄어든다.

14 / OUTLOOK & MONITORING

호황의 크기보다 하강기의 현금을 확인한다

주간 시황과 분기 실적, 다년 투자계획을 같은 시간축으로 오해하지 않는다.

관측 구간	확인 지표	판단 강화 / 약화
주간·월간	노선별 스폿·계약 운임, 우회·정체, 신조선 인도	운임 안정·공급 흡수 / 항차 정상화와 가격 압박 동시 확대
다음 분기	실현 운임·수송량·영업비용, 비용 인식 시점	적재·단위비용 개선 / 고정비 부담과 운임 하락
사업부별	벌크 계약·스폿 노출, 선종별 이익	반복 현금의 확대 / 탱커 호황의 일시적 기여에 집중
현금 공시	OCF·유형/무형 취득·리스 원금·배당·환원	투자 후 현금 방어 / 보유 금융자산 소진에 의존
인도·계약 이행	선박 투입, 화물 개시, 자금지급·회수 일정	수요와 인도 정합 / 자금 지급이 수입보다 앞서 누적

선정 질문에 대한 답

HMM의 높은 수익성은 단기 운임 강세만으로 설명되지 않지만, 1.4조원 이익의 반복도 보장되지 않는다. 3분기는 매출 확대와 비용 감소가 겹친 높은 영업 레버리지의 분기였다. 벌크는 누적 이익을 보완했고 장기 계약은 다음 수익 기반을 만들 수 있다.

> **최종 판단**
>
> 지속성의 기준은 시장지수의 고점이나 선대 목표가 아니다. 운임이 낮아질 때에도 순기여이익을 지키고, 선박·리스·환원에 필요한 자금을 지급한 뒤 현금이 남는가다. 이 조건이 충족되면 마진 정상화와 사업 경쟁력의 유지는 공존할 수 있다.

15 / SOURCE REGISTER

실적·계약·현금의 근거를 연결한다

자료명 또는 청록색 '원문 열기'를 누르면 해당 개별 자료로 이동한다.

01. HMM | 2026년 3분기 경영실적 보도자료

원문 열기

2026.11.12 · 회사 작성 보도자료(한국경제 재게시) · 분기 실적·부문 이익·선대

02. HMM | 2026년 상반기 경영실적 보도자료

원문 열기

2026.08.13 · 회사 작성 보도자료(한국경제 재게시) · 2분기·상반기 비교 기준

03. 뉴스투데이 | HMM 3분기 실적발표 자료 인용 보도

원문 열기

2026.11.12 · 언론 보도 · 1~9월 수송량·운임·부문 매출 및 회사 전망

04. HMM | 제50기 사업보고서

원문 열기

2026.03.18 · 회사 공시 원문 재게시(FinancialFilings) · III.2-4 연결 현금흐름표

05. HMM | 2030 중장기 사업·경영계획 공정공시

원문 열기

2026.07.24 · 회사 공시 원문 재게시(FinancialFilings) · 29조원 투자계획·기존 계획 대체

06. HMM | 브라질 발레와 장기운송계약 체결

원문 열기

2026.09.08 · 회사 보도자료(뉴스와이어) · 약 4.7조원·2030년부터 선박별 25년

자료 범위

회사 보도자료는 해당 실적·경영진 설명의 근거다. 외부 분석과 회사의 미래 계획은 확정 실적이 아니다. 2025년 현금흐름은 역사적 구조 사례로만 사용한다.

16 / SOURCE REGISTER

시장 전망과 회사 실적을 구분한다

지수 방법론·조사기관 전망·정책 안내·보도 인용의 성격을 표시한다.

07. 상하이해운거래소 | SCFI 편제·발표 설명

원문 열기

2026.11.14 기준 · 지수 제공기관 · 상하이 수출 스폿 운임·포함 비용·범위

08. Xeneta | Ocean Outlook 2027 발표

원문 열기

2026.11.05 · 조사기관 전망 · 2027년 평균 운임의 비교 기준은 2026년 3분기

09. 유럽연합 집행위원회 | 해운 EU ETS 질의응답

원문 열기

2026.11.14 기준 · 규제기관 안내 · 적용 항해·2026년 배출과 2027년 제출 의무

10. 헤럴드경제 | HMM 주주환원 정책 변경 보도

원문 열기

2026.11.12 · 회사 발표 인용 보도 · 배당성향 30% 이상 기준·시가배당률 조건 삭제

11. 뉴스핌 | 하나증권 HMM 실적 분석 인용

원문 열기

2026.11.13 · 증권사 분석 인용 보도 · 환율·비용 인식 시점 해석만 사용

12. 이데일리 | HMM 3분기 실적·벌크 분기별 추이

원문 열기

2026.11.12 · 회사 발표 인용 보도 · 벌크 2Q·3Q 이익·연결 누적 실적

표기와 이용

공시 재게시본과 언론 인용은 자료 성격을 별도로 표시했다. 링크는 각 개별 자료로 연결되며 본문의 같은 번호는 같은 자료를 가리킨다. 금액은 회사 발표의 반올림 단위를 따른다.

17 / METHODOLOGY & USE

작성 기준·면책고지·보고서 이용 안내

확인된 사실, 회사 계획, TradeLens의 판단과 설명용 계산을 구분한다.

항목	적용 기준
시점·대상	2026.11.14 · HMM(코스피 011200). 11월 12일 발표 실적을 중심으로 분석한다.
단위·범위	국문 억원, 영문 KRW bn. 1십억원=10억원. 분기·누적·연간, 연결·사업부를 구분한다.
표기·산출	회사 발표 억원 단위 금액으로 재계산. 출처별 표기 정밀도에 차이가 있다. 차이잔액은 별도 부문 추정이 아니다.
역사적 현금	11쪽은 2025년 연결 현금흐름이다. 현재 유동성·2026년 현금 또는 배당 가능액으로 사용하지 않는다.
계획·모형	29조원·선대·계약은 발표된 계획·약정. 7쪽 항차와 13쪽 손익 모형은 실제 HMM 전망이 아닌 설명용 가정이다.
제공 범위	사업·수익성·현금·자본배분 분석. 매수·매도·시점·적정주가·목표주가·개인별 자문은 제공하지 않는다.

면책고지

본 보고서는 산업 및 기업의 사업구조·성장성·수익성에 관한 일반적인 정보 제공을 목적으로 합니다. 매수·매도 의견·시점, 적정가격·목표가격 및 이용자별 투자자문은 제공하지 않습니다. 수록 정보와 분석은 작성일 기준이며 정확성·완전성·최신성을 보장하지 않습니다. 전망·가정 및 예시 계산에는 불확실성이 있으며 원금이나 투자수익을 보장하지 않습니다.

투자판단은 이용자의 책임으로 이루어져야 합니다. 관계 법령상 책임이 인정되는 경우를 제외하고, 트레이드렌즈는 본 보고서 이용에 따른 투자손실에 책임을 지지 않습니다.

저작권 및 이용 제한

본 보고서의 서술·도표·디자인·편집 및 구성 중 트레이드렌즈가 권리를 보유한 부분은 관계 법령에 따라 보호됩니다. 개인 열람·보관 외에 사전 서면 동의 없이 전부 또는 일부를 수정·편집·번역·재가공하거나 복제·전송·재게시·재배포·판매할 수 없습니다. 유료·무료 제공 및 파일·화면 캡처 등 형태를 불문하며 로고·출처·권리표시를 제거하거나 제3자 명의로 배포하는 행위도 금지합니다.

다만 관계 법령상 허용되는 이용과 제3자 자료의 개별 이용허락조건은 그에 따릅니다. 공유는 트레이드렌즈 공식 게시페이지의 원문 링크를 이용해 주시기 바랍니다.