NDR 후기

팬오션 (028670)

탱커 벌크 호시황

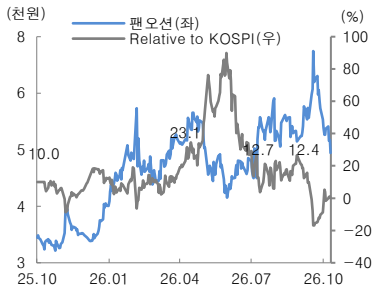
이지니

jini.lee@daishin.com

투자의견	BUY 매수, 유지
6개월 목표주가	10,000 유지
현재주가 (26.11.05)	5,390 운송업종

KOSPI	5383.8
시가총액	2,881십억원
시가총액비중	0.04%
자본금(보통주)	535십억원
52주 최고/최저	7,240원 / 3,620원
120일 평균거래대금	203억원
외국인지분율	17.27%
주요주주	하림지주 외 10 인 54.91% 국민연금공단 10.05%

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	-13.6	-8.0	-4.4	47.9
상대수익률	12.4	12.7	23.1	10.0



	2025	2026F
주당배당금(DPS) (원)	150	80
수익률(%)	3.9	2.5
총주주환원 (십억원)	80	80
수익률(%)	3.9	2.5

주: 대신증권 Research Center 추정. 추정치는 12M FWD 기준

- 3분기 탱커 이익률 하락은 대선항차의 착시효과 영향
- 8월부터 시작된 MR 시황의 반등으로 좋아질 4분기 이익
- 철광석, 구리, 망간의 수요로 높은 수준의 운임 유지 전망

MR 운임 하락에도 양호했던 3분기 탱커 수익률

3분기 탱커 영업이익은 약 350억원으로 전분기 대비 감소. MR 운임(4~6월) 하락에 더해 인수 VLCC 7척의 초도 비용이 선반영된 반면, 화주로부터의 비용 보전은 이연됐기 때문

3분기에는 탱커 매출에서 약 500억원 규모의 대선 항차가 발생. 이는 기존 계약 운임을 초과하는 수입이 화주에 귀속되고 대응 원가가 함께 인식되는 구조로, 이익률을 낮추지만 계약 이익 자체를 훼손하지는 않음. 운임 강세 시황으로 인해 관련 매출은 4분기에도 발생할 가능성이 높음

4분기에는 MR 운임 상승의 후행 반영과 비용 정산, 잔여 인수 선박 투입으로 탱커 영업이익 610억원을 전망. 12월 1일부터는 트라피구라 VLCC 1척의 3년 · 일일 10만 달러 계약이 개시돼 추가적인 이익 개선에 기여할 전망

27년까지 탱커, 벌크, LNG 성장은 걱정 없다

2027년에는 인수 VLCC의 온기 반영과 신조 VLCC 2척 · MR 2척 인도가 탱커 성장을 견인할 전망. 신규 선박의 계약 기간과 운용 방식은 미정이나, 단기 계약의 높은 수익성과 장기 계약의 안정성을 선택할 수 있는 상황

벌크는 기니발 철광석 · 보크사이트의 장거리 운송과 중소형선 화물 수요가 시황을 지지함. 철광석 수요의 증가는 중국의 조선업과 자동차업의 호황이, 중소형선은 데이터센터 건설향 구리, 망간 등의 전용선 수요가 운임을 유지함

LNG는 연간 약 1.2억 달러의 영업이익 창출 구조를 유지. 동사는 개시 예정 계약을 포함한 장기 계약 기반 영업이익이 2027년 연간 3억 달러 이상으로 확대될 수 있음.

중소형 벌크의 공급 부담과 컨테이너 감익 가능성을 감안하더라도, 탱커 증익과 장기 계약 확대가 전사 이익 성장을 뒷받침할 것으로 판단.

영업실적 및 주요 투자지표 (단위: 십억원, 원 , %)

	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
매출액	5,161	5,433	7,495	7,461	8,019
영업이익	471	492	740	867	872
세전순이익	282	318	589	701	711
총당기순이익	268	301	558	664	673
지배지분순이익	268	301	558	664	673
EPS	502	564	1,044	1,242	1,259
PER	6.6	6.8	5.5	4.6	4.5
BPS	10,576	10,707	11,328	12,182	13,083
PBR	0.3	0.4	0.5	0.4	0.4
ROE	5.2	5.3	9.5	10.6	10.0

주: EPS와 BPS, ROE는 지배지분 기준으로 산출
자료: 팬오션, 대신증권 Research Center

표1. 팬오션의 분기 및 연간 실적 추정치 (단위: 십억원, %, mn$, 척, $/day)

		1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26	2Q26	3Q26	4Q26F	2025	2026F	2027F
KRW/USD	Avg	1,452	1,399	1,387	1,449	1,452	1,502	1,418	1,330	1,422	1,426	1,315
BDI	Avg	1,118	1,467	1,978	2,159	1,955	2,751	3,041	2,780	1,681	2,632	2,883
매출액		**1,393**	**1,294**	**1,270**	**1,476**	**1,509**	**1,914**	**2,097**	**1,975**	**5,433**	**7,495**	**7,461**
% yoy		*-38.7*	*-20.6*	*5.7*	*47.4*	*74.9*	*87.5*	*53.7*	*28.8*	*5.3*	*38.0*	*-0.4*
영업이익		**113**	**123**	**125**	**130**	**141**	**194**	**197**	**208**	**492**	**740**	**867**
OPM		8.1	9.5	9.9	8.8	9.3	10.1	9.4	10.5	9.1	9.9	11.6
% yoy		*15.4*	*-9.0*	*-2.2*	*18.8*	*24.4*	*57.5*	*57.7*	*59.8*	*4.4*	*50.5*	*17.1*
사업별 매출액												
해운	벌크	752	774	760	800	780	982	994	971	3,086	3,727	3,474
	컨테이너	113	110	106	113	106	132	121	106	442	464	406
	유조선	78	70	76	74	78	96	192	173	298	539	909
	해운기타	68	76	85	90	106	107	101	104	318	417	426
	비벌크 합	259	256	266	277	289	334	414	383	1,058	1,421	1,741
소계		1,011	1,030	1,026	1,077	1,069	1,316	1,408	1,354	4,144	5,147	5,215
기타		383	263	244	399	440	598	690	621	1,289	2,348	2,246
합계		1,393	1,294	1,270	1,476	1,509	1,914	2,097	1,975	5,433	7,495	7,461
사업별 영업이익												
해운	벌크	48	53	55	61	55	85	101	90	217	330	333
	컨테이너	16	15	8	10	9	14	18	12	48	53	17
	유조선	20	16	20	21	28	44	35	61	78	168	327
	해운기타	32	37	41	40	47	50	35	45	149	177	187
	비벌크 합	67	69	68	70	84	108	87	118	275	398	532
소계		115	122	124	131	139	192	188	208	492	727	864
기타		-2	1	2	-1	2	1	10	0	0	13	3
합계		113	123	125	130	141	194	197	208	492	740	867
사업별 OPM (%)												
해운	벌크	6.4	6.8	7.3	7.6	7.0	8.6	10.1	9.3	7.0	8.8	9.6
	컨테이너	14.0	13.9	7.1	8.4	8.5	11.0	14.5	10.9	10.9	11.3	4.2
	유조선	25.4	23.5	26.8	28.5	36.2	45.6	18.1	35.3	26.1	31.1	36.0
	해운기타	46.5	49.2	48.0	43.8	44.5	46.5	34.5	43.8	46.8	42.5	44.0
	비벌크 합	26.0	26.9	25.7	25.3	29.1	32.3	21.0	30.9	26.0	28.0	30.5
소계		11.4	11.8	12.0	12.2	13.0	14.6	13.3	15.4	11.9	14.1	16.6
합계		8.1	9.5	9.9	8.8	9.3	10.1	9.4	10.5	9.1	9.9	11.6
매출추정												
Dry Bulk ($mn)		518	553	548	552	537	654	701	730	2,171	2,622	2,641
Dry Bulk (척)		230	220	213	214	218	210	220	240	877	888	964
Owned	합계	75	79	78	78	80	81	82	82	310	325	329
Chartered	합계	155	141	135	136	138	129	138	158	567	563	635
운항가능일수												
Bulk	사선	6,750	7,110	7,020	7,020	7,200	7,290	7,380	7,232	27,900	29,102	72,752
	용선	13,950	12,690	12,150	12,240	12,444	11,610	12,420	13,955	51,030	50,429	131,964
소계		20,700	19,800	19,170	19,260	19,644	18,900	19,800	21,188	78,930	79,531	204,716
실제운항일수												
Bulk	사선	6,676	7,003	6,929	6,950	7,121	7,181	7,632	7,160	27,558	29,094	72,487
	용선	13,797	12,500	11,992	12,118	12,307	11,436	12,845	13,816	50,406	50,403	131,476
소계		20,472	19,503	18,921	19,067	19,428	18,617	20,477	20,976	77,963	79,497	203,963

자료: 대신증권 Research center

3Q26 NDR 주요 Q&A

탱커 관련 코멘트

1. VLCC가 추가됐는데도 3분기 탱커 이익이 전분기 대비 감소한 이유는?

가장 큰 원인은 MR 운임 하락, 3분기 운임은 2분기 대비 약 -38% 하락하면서 기존 MR 선대 이익이 감소함. 인수 VLCC 초기 비용 선반영도 일부 영향. 화주로부터의 비용 보전은 4분기로 지연됨. 결과적으로 VLCC 이익이 추가됐음에도 MR 감익과 초기 비용 부담을 상쇄하지 못함. 인수 VLCC의 3분기 이익 기여는 약 60억~67억 원 수준

2. 탱커 매출은 급증했는데 이익률이 낮아진 이유는? '대선 항차'란?

인수 VLCC의 장기 계약에는 화주가 자체 화물을 운송하는 대신 다른 화주의 화물을 운송하거나 선박을 대선하도록 하는 조항이 있음. 이것을 대선 항차라 부름

대선항차는 동사는 기존 계약상 운임을 확보하고, 이를 초과하는 수입은 SK에너지에 귀속시키는 구조. 회계상 해당 수입과 대응 원가가 함께 인식되므로 매출은 늘지만 추가 이익은 발생하지 않음. 3분기 인수 VLCC 5척에서 이러한 항차가 발생했으며, 추가 매출은 약 500억 원 수준

따라서 대선 항차 자체는 계약 이익을 훼손하지 않지만, 매출 증가로 영업이익률을 낮추는 요인. 3분기 탱커 이익의 절대액 감소 원인인 MR 약세·초도 비용과는 구분할 필요

3. MR 운임 상승은 언제부터 실적에 반영되는가? 운용 방식은?

MR 운임은 8월 중하순~말부터 재상승했으며, 지수와 실제 실적 사이에 약 1~1.5개월의 시차가 있어 4분기부터 본격 반영될 전망. East는 회사가 직접 화물을 확보해 운항하고, West는 선박을 빌려주는 방식(풀링)으로 운영. 두 시장 모두 시황에 노출돼 있어, 4분기 운임 상승과 동절기 난방유 수요 증가가 실적 개선 요인으로 작용할 것으로 기대.

4. 트라피구라 VLCC 계약의 내용과 실적 반영 시점은?

기존에 트라피구라에 대선하던 선박의 계약을 갱신한 건으로, SK해운에서 인수한 VLCC와는 별개. 계약 기간은 3년, 일일 대선료는 10만 달러. 2026년 12월 1일부터 신규 계약 조건에 따른 수익 인식이 시작되며, 2027년에는 연간 실적에 반영될 예정

회사는 당시 1년 등 짧은 계약을 선택했다면 더 높은 대선료를 받을 수도 있었으나, 3년 계약으로 안정성을 확보하는 전략을 펼치는 중

5. 2027년 인도 예정 VLCC·MR의 운용 방침은 정해졌는가?

VLCC 2척은 2027년 4월·6월, MR은 4월·7월 인도 예정. 장기 대선, 6개월~1년 단기 계약, 스팟 운항 등 여러 옵션을 검토 중이며 확정된 운용 방침은 없음. 단기 운용 시 이익을 크게 확보할 수 있는 반면, 장기 계약은 시황 하락 위험을 줄일 수 있어, 회사는 계약 기간을 검토 중

6. SK해운에서 인수한 VLCC의 계약 종료 후에는 어떤 선택지가 있는가?

인수한 10척의 기존 장기운송계약은 2028~2030년에 순차 종료. 계약 종료 시 선령은 대략 15~20년으로, 당시 시황에 따라 추가 운항 또는 매각 여부를 결정할 계획. 최근 노후선의 운항·중고 매매 여건이 좋아져 당초보다 높은 잔존가치나 추가 운항 수익을 기대할 수 있는 상황. 다만 이는 향후 시장 상황에 따른 선택지이며 확정된 이익은 아님

7. 종전이나 중동 긴장 완화로 VLCC 운임이 급락할 가능성은?

전쟁 프리미엄이 일부 축소될 수는 있지만, 운임이 과거 수준으로 급격히 회귀할 가능성은 제한적으로 보는 입장

이유는, 1)원유 조달처가 중동에서 미국·아프리카 등으로 다변화되며 장거리 운송 수요가 유지될 가능성, 2)시장의 선박 공급 조절에 따른 가격 하방 경직성, 3)중동 지역의 분쟁 재발 가능성 및 환적·대기시간 증가, 4) 2028년에나 확대될 신조선 공급 등

2027년 VLCC 인도량은 약 60~66척, 2028년 이후가 200척 이상이기 때문에, 2028년 중반까지는 공급이 타이트할 수 있을 것으로 예상

LNG 관련 코멘트

1. . LNG는 장기 계약인데 왜 3분기 이익은 감소했는가?

사선 LNG 선대의 불가동일수 문제보다는 환율과 비용 정산 시차가 원인. 한국가스공사 업무에 투입된 용선 선박에서 수리비·연료비를 먼저 집행했으나, 비용 보전이 다음 분기로 이연됨. LNG 부문의 연간 영업이익 약 1.2억 달러라는 기본적인 이익 창출 구조에는 큰 변화가 없음

2. 쉘·갈프 등의 계약 만료 이후 이익이 감소할 위험은? 운임 재협상은 가능한가?

회사는 기존 대선료가 낮은 선가에 일정 수익률을 더해 설정돼 현재 시장 대비 경쟁력이 있음. 이에 따라 용선주가 연장 옵션을 행사할 가능성이 높다고 판단. 연장 옵션은 선박을 빌려 쓰는 측에 있으며, 옵션 기간의 대선료도 이미 정해져 있어 시장 운임 수준으로 자유롭게 재협상하는 구조는 아님. 계약상 물가 상승 등을 반영한 소폭 인상은 가능하나, 스팟 급등이 그대로 이익에 반영되는 것은 아님

3. 한국가스공사나 미국 LNG 프로젝트 관련 신규 수주·발주 가능성은?

LNG는 선박을 먼저 발주한 뒤 사업을 찾기보다, 입찰 및 장기 계약 확보와 연계해 건조하는 것이 기본 방침. 현재 확정된 대규모 한국가스공사 신규 입찰이나 추가 LNG선 발주 계획은 없음

동사는 가스공사 선대 교체와 미국·캐나다 등 신규 LNG 조달 관련 기회를 모니터링 중. 향후 대규모 계약이 나와도 선박 건조가 필요하면 실적 기여까지 시차가 발생할 전망

벌크 관련 코멘트

1. 3분기 벌크 이익 개선은 케이프 운임 상승 때문인가?

시장 전체 운임 상승은 케이프사이즈가 주도했으나, 동사의 이익 개선에는 파나막스 이하 중소형 선대의 수익성 개선이 크게 기여

철강재·망간 등 데이터센터 건설 관련 화물, LNG·천연가스 대체용 석탄 수요 등이 중소형선 시황을 지지한 부분과 태풍, 항만 대기, 운항 지연도 유효 선복을 줄이는 요인으로 작용. 이에 따라 회사의 벌크 이익 증가 폭이 BDI 상승폭을 상회함

2. 4분기 BDI의 계절적 흐름은 어떻게 예상하는가?

11월~크리스마스 이전에는 호주·브라질의 연말 선적 집중과 중국의 재고 확보 수요로 운임이 재상승할 가능성. 이후 12월 중하순부터는 연말 휴가·비수기 진입으로 하락 압력이 발생할 것으로 예상. 연초에는 춘절 전후 기대와 남미 곡물 시즌에 따라 다시 회복하는 흐름을 전망

3. 시만두 및 기니발 물동량 확대가 중요한 이유는?

기니발 철광석·보크사이트 수출 확대가 장거리 운송 수요를 늘려 케이프사이즈 시황을 지지함. 특히 호주발 단거리 물량을 기니발 장거리 물량이 대체하면, 동일한 수송량이라도 필요한 선박 운항일수가 증가하는 구조

기니 시만두의 철광석 수출량을 2026년 약 2,600만 톤, 2027년 약 5,700만 톤으로 기존 클락슨 추정치보다 캐파가 상향됨. 2027년 6,000만 톤 초과 가능성도 거론

4. 벌크 공급 부담은 크지 않은가? 중소형선도 계속 좋아질 수 있는가?

벌크는 다른 선종 대비 수주잔고 비율이 낮지만, 중소형선의 공급 부담까지 없다는 의미는 아님. 드라이벌크의 20년 이상 노후선 비중이 약 15%이나, 시황 호조로 폐선이 지연되면서 선복량 순증가율이 약 4% 수준

따라서 중소형선은 데이터센터·석탄 등 수요가 지지하는 한편, 신조 인도와 노후선 잔존에 따른 공급 부담도 함께 고려해야 함. 환경 규제가 강화되면 노후선 폐선이 빨라질 가능성은 있으나, 현재 이를 확정적인 공급 축소 요인으로 보기는 어려움

컨테이너 관련 코멘트

1. 컨테이너 실적 호조 이유와 2027년 지속 가능성은?

중국의 베트남·인도네시아향 수출 증가, 국경절 이전 선적 집중, 상하이·닝보 등 항만 혼잡과 태풍에 따른 선복 제약이 3분기 시황을 지지. 대형 컨테이너선은 발주잔량 부담이 크지만, 피더선은 그동안 발주가 상대적으로 적어 운임 방어가 가능하다는 판단. 따라서 4분기와 2027년에도 일정 수준의 방어력을 기대하되, 원양 운임 하락의 영향을 전혀 받지 않는다는 의미는 아님

곡물 사업 코멘트

1. 곡물 매출이 크게 늘었는데 이익 기여가 작은 이유는? 마진 개선 여지는?

현재 곡물 사업은 거래량과 시장점유율 확대에 집중하는 단계이며, 영업이익은 대체로 손익분기 수준. 자체 터미널·창고 등 기반 시설이 부족해 장기간 물량을 보유하며 마진을 높이기보다, 반복적인 매매에서 얇은 마진을 축적하는 구조. 거래 규모가 커지면서 차익거래 기회가 늘어날 수 있고 벌크 선대 운용·정보 공유에도 도움이 되지만, 매출 확대가 곧바로 높은 이익률로 이어지지는 않음

재무제표

포괄손익계산서 (단위: 십억원)

	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
매출액	5,161	5,433	7,495	7,461	8,019
매출원가	4,578	4,820	6,629	6,450	6,974
매출총이익	583	613	866	1,011	1,046
판매비와관리비	112	121	126	144	174
영업이익	471	492	740	867	872
영업이익률	9.1	9.1	9.9	11.6	10.9
EBITDA	940	1,013	1,235	1,345	1,334
영업외손익	-189	-174	-151	-166	-161
관계기업손익	24	29	29	29	29
금융수익	90	106	106	106	106
외환관련이익	1	1	0	0	0
금융비용	-252	-259	-260	-258	-258
외환관련손실	113	43	43	43	43
기타	-51	-50	-27	-44	-38
법인세비용차감전순손익	282	318	589	701	711
법인세비용	-14	-17	-31	-37	-38
계속사업순손익	268	301	558	664	673
중단사업순손익	0	0	0	0	0
당기순이익	268	301	558	664	673
당기순이익률	5.2	5.5	7.4	8.9	8.4
비지배지분순이익	0	0	0	0	0
지배지분순이익	268	301	558	664	673
매도가능금융자산평가	0	0	0	0	0
기타포괄이익	71	-17	-18	-18	-19
포괄순이익	982	134	382	480	480
비지배지분포괄이익	0	0	0	0	0
지배지분포괄이익	982	134	382	480	480

재무상태표 (단위: 십억원)

	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
유동자산	2,022	1,854	2,363	2,850	3,418
현금및현금성자산	866	840	1,295	1,782	2,310
매출채권 및 기타채권	297	266	365	363	390
재고자산	122	115	159	158	170
기타유동자산	737	633	545	546	548
비유동자산	8,250	9,000	8,746	8,508	8,287
유형자산	7,862	8,653	8,371	8,106	7,856
관계기업투자금	180	202	231	260	290
기타비유동자산	207	145	144	142	141
자산총계	10,272	10,854	11,108	11,358	11,705
유동부채	1,277	1,366	1,438	1,380	1,393
매입채무 및 기타채무	477	364	440	438	459
차입금	0	82	82	82	82
유동성채무	419	547	550	500	500
기타유동부채	381	374	366	359	353
비유동부채	3,341	3,764	3,615	3,466	3,318
차입금	286	205	105	5	-95
전환증권	0	0	0	0	0
기타비유동부채	3,056	3,559	3,510	3,461	3,413
부채총계	4,618	5,130	5,053	4,846	4,711
지배지분	5,653	5,723	6,055	6,512	6,994
자본금	535	535	535	535	535
자본잉여금	1,942	1,942	1,942	1,942	1,942
이익잉여금	1,860	2,097	2,574	3,158	3,751
기타자본변동	1,317	1,150	1,004	877	766
비지배지분	0	0	0	0	0
자본총계	5,653	5,723	6,055	6,512	6,994
순차입금	2,724	3,441	2,830	2,134	1,446

Valuation 지표 (단위: 원, 배, %)

	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
EPS	502	564	1,044	1,242	1,259
PER	6.6	6.8	5.5	4.6	4.5
BPS	10,576	10,707	11,328	12,182	13,083
PBR	0.3	0.4	0.5	0.4	0.4
EBITDAPS	1,759	1,894	2,310	2,517	2,496
EV/EBITDA	4.8	5.4	4.6	3.7	3.2
SPS	9,655	10,163	14,020	13,958	15,002
PSR	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4
CFPS	1,674	1,898	2,349	2,524	2,514
DPS	120	150	150	150	150

재무비율 (단위: 원, 배, %)

	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
성장성					
매출액 증가율	18.3	5.3	38.0	-0.4	7.5
영업이익 증가율	22.1	4.4	50.5	17.1	0.5
순이익 증가율	9.4	12.4	85.1	19.0	1.4
수익성					
ROIC	6.3	5.5	8.0	9.6	9.9
ROA	5.2	4.7	6.7	7.7	7.6
ROE	5.2	5.3	9.5	10.6	10.0
안정성					
부채비율	81.7	89.6	83.4	74.4	67.4
순차입금비율	48.2	60.1	46.7	32.8	20.7
이자보상배율	3.5	2.3	3.4	4.1	4.1

현금흐름표 (단위: 십억원)

	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F
영업활동 현금흐름	676	703	981	1,138	1,112
당기순이익	268	301	558	664	673
비현금항목의 가감	627	713	698	685	671
감가상각비	469	521	495	478	462
외환손익	11	-2	-8	-8	-8
지분법평가손익	-24	-29	-29	-29	-29
기타	171	224	240	244	245
자산부채의 증감	-15	-17	-69	-2	-21
기타현금흐름	-204	-295	-206	-210	-211
투자활동 현금흐름	-660	-263	-341	-341	-341
투자자산	-165	45	-27	-27	-27
유형자산	-385	-212	-212	-212	-212
기타	-111	-96	-102	-102	-102
재무활동 현금흐름	-207	-450	-314	-367	-317
단기차입금	0	0	0	0	0
사채	0	0	0	0	0
장기차입금	20	-249	-100	-100	-100
유상증자	0	0	0	0	0
현금배당	-45	-64	-80	-80	-80
기타	-181	-137	-134	-187	-137
현금의 증감	-87	-26	455	487	528
기초 현금	953	866	840	1,295	1,782
기말 현금	866	840	1,295	1,782	2,310
NOPLAT	448	466	701	821	826
FCF	532	764	974	1,078	1,067

자료: 팬오션, 대신증권 Research Center

[Compliance Notice]

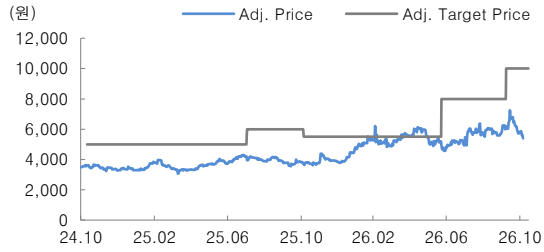
금융투자업규정 4-20조 1항5호사목에 따라 작성일 현재 사전고지와 관련한 사항이 없으며, 당사의 금융투자분석사는 자료작성일 현재 본 자료에 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다. 당사는 동 자료에 언급된 종목과 계열회사의 관계가 없으며 당사의 금융투자분석사는 본 자료의 작성과 관련하여 외부 부당한 압력이나 간섭을 받지 않고 본인의 의견을 정확하게 반영하였습니다.

(담당자:이지니)

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 Research Center의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 동 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.

[투자의견 및 목표주가 변경 내용]

팬오션(028670) 투자의견 및 목표주가 변경 내용



제시일자	26.11.06	26.11.02	26.10.28	26.10.23	26.10.08	26.09.04
투자의견	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	8,000
괴리율(평균,%)		(38.13)	(36.93)	(35.77)	(34.07)	(30.86)
괴리율(최대/최소,%)		(27.60)	(27.60)	(27.60)	(27.60)	(20.25)
제시일자	26.08.05	26.06.22	26.05.04	25.11.04	25.09.12	25.08.01
투자의견	Buy	Buy	6개월 경과	Buy	Buy	Buy
목표주가	8,000	8,000	5,500	5,500	6,000	6,000
괴리율(평균,%)	(32.74)	(36.69)	0.43	(15.71)	(34.23)	(32.85)
괴리율(최대/최소,%)	(20.25)	(26.75)	(11.27)	12.73	(30.00)	(30.00)
제시일자	25.07.16	25.05.07	25.05.02	25.04.07	25.02.24	25.02.11
투자의견	Buy	6개월 경과	Buy	Buy	Buy	Buy
목표주가	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
괴리율(평균,%)	(15.73)	(24.58)	(30.67)	(30.63)	(29.94)	(31.12)
괴리율(최대/최소,%)	(14.10)	(17.20)	(20.50)	(20.50)	(20.50)	(25.10)
제시일자	25.01.07	24.11.16	24.11.07			
투자의견	Buy	Buy	Buy			
목표주가	5,000	5,000	5,000			
괴리율(평균,%)	(31.41)	(30.81)	(29.98)			
괴리율(최대/최소,%)	(26.90)	(26.90)	(27.60)			

투자의견 비율공시 및 투자등급관련사항(기준일자:20261103)

구분	Buy(매수)	Marketperform(중	Underperform(매도)
비율	92.6%	7.4%	0.0%

산업 투자의견

- Overweight(비중확대)
  : 향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 초과 상승 예상
- Neutral(중립)
  : 향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률과 유사한 수준 예상
- Underweight(비중축소)
  : 향후 6개월간 업종지수상승률이 시장수익률 대비 하회 예상

기업 투자의견

- Buy(매수)
  : 향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 주가 상승 예상
- Marketperform(시장수익률)
  : 향후 6개월간 시장수익률 대비 -10%p~10%p 주가 변동 예상
- Underperform(시장수익률 하회)
  : 향후 6개월간 시장수익률 대비 10%p 이상 주가 하락 예상