



BUY (유지)

목표주가(12M) **164,000원**
현재주가(4.30) **114,000원**

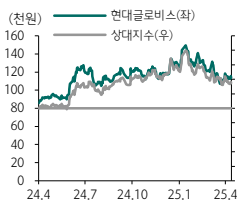
Key Data

KOSPI 지수 (pt)	2,556.61
52주 최고/최저(원)	149,400/89,786
시가총액(십억원)	8,550.0
시가총액비중(%)	0.41
발행주식수(천주)	75,000.0
60일 평균 거래량(천주)	177.3
60일 평균 거래대금(십억원)	21.9
외국인지분율(%)	49.38
주요주주 지분율(%)	
정익선 외 4인	29.35
Den Norske Amerikalnre AS	11.00

Consensus Data

	2025	2026
매출액(십억원)	30,217.0	31,682.6
영업이익(십억원)	2,022.4	2,173.0
순이익(십억원)	1,480.1	1,580.7
EPS(원)	19,672	21,020
BPS(원)	131,580	147,454

Stock Price



Financial Data

투자지표	2023	2024	2025F	2026F
매출액	25,683.2	28,407.4	30,222.2	31,994.1
영업이익	1,554.0	1,752.9	1,966.9	2,059.7
세전이익	1,453.4	1,544.7	1,876.7	2,026.8
순이익	1,061.1	1,093.9	1,365.9	1,465.0
EPS	14,148	14,585	18,212	19,533
증감율	(10.82)	3.09	24.87	7.25
PER	6.77	8.10	6.26	5.84
PBR	0.93	1.01	0.86	0.77
EV/EBITDA	3.18	3.55	2.77	2.25
ROE	14.51	13.24	14.60	13.89
BPS	103,405	116,975	132,500	148,711
DPS	3,150	3,700	4,600	4,900



Analyst 송선재 sunjae.song@hanafn.com
RA 강민아 minahkang@hanafn.com

하나증권 리서치센터

2025년 05월 02일 | 기업분석

현대글로벌비스 (086280)

성장할 회사는 성장한다

경쟁력을 가진 기업은 일시 난관을 딛고 성장

현대글로벌비스에 대한 투자 의견 BU와 목표주가 16.4만원(목표 P/E 9배)을 유지한다. 1분기 주력 사업부들의 고성장 속에서 원가구조 개선에 힘입어 분기 사상 최대의 영업이익을 기록했다. 전방 산업별 업황 둔화와 미국의 자동차 관세 및 입항수수료 부과 등이 불확실성 요인으로 작용하여 최근 추가하락이 부진했다. 하지만, 현재 P/E 6배 초반의 Valuation으로 관련 우려를 선반영했다는 판단이다. 무엇보다 PCTC 부문의 선대 확대와 비계열 고객들의 확대, 선대 믹스 개선에 따른 원가 하락, 그리고 해외 물류 및 CKD 부문의 안정적인 성장 등으로 핵심사업 경쟁력이 계속 강화되고 있다는 점에 주목해야 한다.

1Q25 Review: 영업이익률 6.9% 기록

현대글로벌비스의 1분기 실적은 시장 기대치에 부합했다(영업이익 기준 +1%). 매출액/영업이익은 10%/30% (YoY) 증가한 7.22조원/5,019억원(영업이익률 6.9%, +1.1%p (YoY))을 기록했다. 물류/해운/유통 매출액이 각각 8%/9%/11% (YoY) 증가했다. 물류에서는 철강 산업 부진과 저수익 비계열 물량의 축소 등으로 국내 물류가 4% (YoY) 감소했지만, 해외 물류는 해외 완성차/부품 내륙운송 물동량 증가와 환율 상승으로 11% (YoY) 증가했다. 해운에서는 벌크해상운송이 시황 약세에도 가스전 사업 개시에 힘입어 9% (YoY) 증가했고, 완성차해상운송(PCTC)은 계열 고객사에 대한 재계약 효과와 중국 OEM 등 비계열 물량의 확대에 힘입어 9% (YoY) 증가했다. 유통 중 CKD 매출액은 해외 자동차 공장향 물량 공급과 환율 상승으로 14% (YoY) 증가했고, 중고차 경매/기타유통은 물량 변동으로 각각 +26%/-15% (YoY) 변동했다. 전체적으로 저수익 사업의 축소와 전방 업황의 부진 등이 반영된 국내 물류와 기타유통이 감소했지만, 주력인 해외물류/PCTC/CKD 등에서는 수요 확대와 환율 효과 등으로 2년째 호조세를 이어가고 있다. 영업이익률은 1.1%p (YoY), 0.6%p (QoQ) 상승한 6.9%였는데, 물류/해운/유통 부문이 각각 8.1%/10.9%/4.7%를 기록했다. 전체적으로 외형 성장에 따른 영업 레버리지 효과가 발생한 가운데, 해운부문에서 선대운영 합리화를 통한 원가구조 개선이 크게 기여했다.

컨퍼런스 콜의 내용: 미국 관세 및 입항수수료의 간접 효과를 차단하기 위해 노력

미국의 자동차 관세 부과로 PCTC 매출의 34% 비중(계약 변경으로 2025년 비중 하락 전망)인 미국향 매출이 영향을 받을 가능성에 대해 현대글로벌비스는 관세는 제품에 부과되는 것이지만, 운임에 부과되는 것이 아니기 때문에 직접 영향은 제한적일 것으로 보고 있다. 혹시 있을 수 있는 비용분담 가능성은 효율성을 높이는 동시에 비계열 고객을 확대하고(특히, 중국 OEM. 4Q24 12%, 1Q25 16% 비중), CKD 사업의 증가를 통해서 상쇄시킨다는 목표이다. 미국 무역대표부가 10월 중순부터 부과하기로 결정한 입항수수료(CEU당 150달러)도 화주와의 협의를 통해 부담을 분배하기 위해 노력하겠다고 밝혔다.

도표 1. 현대글로비스의 실적 추이

(단위: 십억원, %)

구분	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25P	2Q25F	3Q25F	4Q25F	2022	2023	2024	2025F	2026F
매출액	6,586	7,064	7,469	7,288	7,223	7,569	7,784	7,646	26,982	25,683	28,407	30,222	31,994
물류	2,275	2,434	2,583	2,622	2,458	2,523	2,688	2,741	9,477	9,022	9,914	10,411	10,853
국내물류	480	492	495	491	462	484	496	504	1,774	1,971	1,958	1,946	1,965
해외물류	1,795	1,943	2,088	2,131	1,996	2,040	2,192	2,237	7,703	7,051	7,956	8,465	8,888
해운	1,151	1,288	1,329	1,353	1,257	1,368	1,385	1,394	4,571	4,211	5,121	5,405	5,663
PCTC	922	995	1,014	1,069	1,007	1,061	1,055	1,096	3,225	3,137	4,000	4,218	4,429
Bulk	229	293	315	284	250	307	331	299	1,346	1,075	1,121	1,186	1,234
유통	3,161	3,342	3,557	3,313	3,508	3,677	3,711	3,511	12,934	12,450	13,373	14,407	15,478
CKD	2,652	2,814	3,106	2,857	3,012	3,187	3,237	3,031	10,457	10,457	11,428	12,466	13,464
중고차	153	166	171	182	192	183	188	201	799	706	672	763	801
기타유통	356	362	281	274	304	308	287	279	1,679	1,287	1,272	1,177	1,213
매출원가	6,049	6,462	6,807	6,638	6,546	6,892	7,086	6,966	24,680	23,592	25,957	27,489	29,130
매출원가율	91.8	91.5	91.1	91.1	90.6	91.1	91.0	91.1	91.5	91.9	91.4	91.0	91.0
매출총이익	537	602	661	649	677	677	698	680	2,301	2,091	2,450	2,733	2,864
판관비	152	163	192	190	175	192	200	199	503	537	697	766	804
판관비율	2.3	2.3	2.6	2.6	2.4	2.5	2.6	2.6	1.9	2.1	2.5	2.5	2.5
영업이익	385	439	469	460	502	485	498	482	1,799	1,554	1,753	1,967	2,060
물류	182	203	211	235	198	207	220	244	627	745	831	869	901
해운	83	79	108	97	137	105	118	101	424	292	366	462	470
유통	121	158	150	128	167	173	160	137	748	517	556	636	689
영업이익률	5.8	6.2	6.3	6.3	6.9	6.4	6.4	6.3	6.7	6.1	6.2	6.5	6.4
물류	8.0	8.3	8.2	9.0	8.1	8.2	8.2	8.9	6.6	8.3	8.4	8.4	8.3
해운	7.2	6.1	8.1	7.2	10.9	7.7	8.5	7.2	9.3	6.9	7.1	8.5	8.3
유통	3.8	4.7	4.2	3.9	4.7	4.7	4.3	3.9	5.8	4.2	4.2	4.4	4.5
금융손익	7	-1	-6	-2	5	4	3	4	-37	-23	-3	16	56
기타영업손익	-8	-1	31	-105	15	-15	-15	-81	-155	-71	-83	-97	-81
관계기업등 투자이익	46	-11	-14	-143	-7	-7	-7	12	-9	-7	-122	-9	-8
법인세차감전순이익	430	425	480	209	515	467	479	416	1,597	1,453	1,545	1,877	2,027
순이익	304	311	382	97	398	336	343	289	1,190	1,061	1,094	1,366	1,465

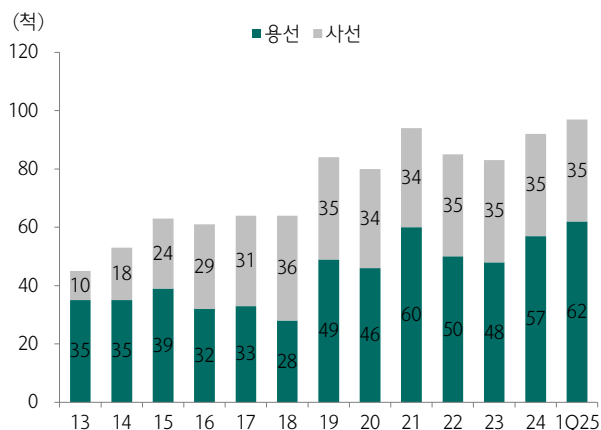
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 2. 현대글로비스의 목표주가 산정

분류	구분	매출액	영업이익	OPM	NOPAT	적용배수	적정가치	단위
영업가치	물류	10,411	869	8.4	636	8.0	5,088	십억원
	해운	5,405	462	8.5	338	8.0	2,702	십억원
	유통	14,407	636	4.4	465	5.0	2,326	십억원
	합계	30,222	1,967	6.5	1,439	7.0	10,116	십억원
현금/투자자산 가치	현금						5,303	십억원
	차입금						1,849	십억원
	순현금						3,453	십억원
	투자자산						956	십억원
	합계 (50% 할인)						2,205	십억원
전체 기업가치							12,320	십억원
주식수							75,000	천주
적정 주가							164,000	원
현재 주가							114,000	원
상승 여력							44	%
목표 P/E							9.0	배

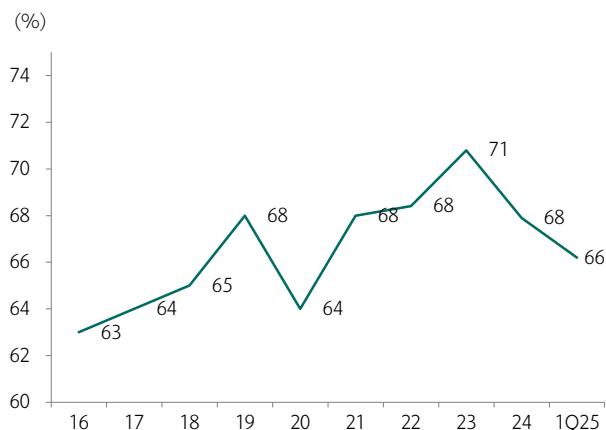
주: 각 부문 매출액/영업이익/영업이익률은 하나증권의 2025년 추정치
 자료: 하나증권

도표 3. 현대글로비스의 PCTC 선대 현황



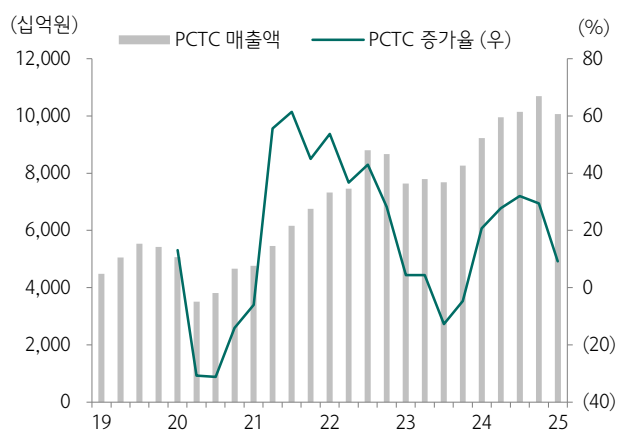
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 4. 현대글로비스의 PCTC 선박 적재를 추이



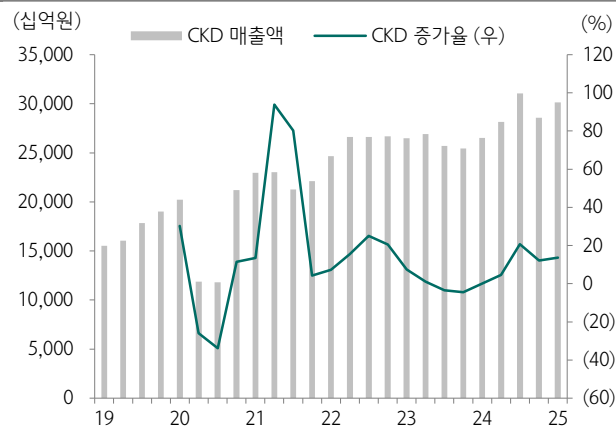
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 5. 현대글로비스의 PCTC 매출액 추이



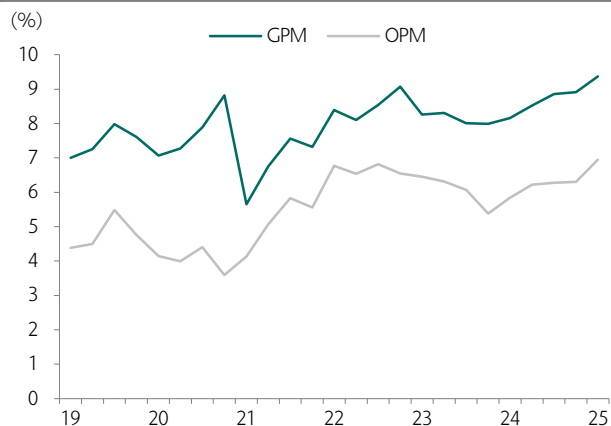
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 6. 현대글로비스의 CKD 매출액 추이



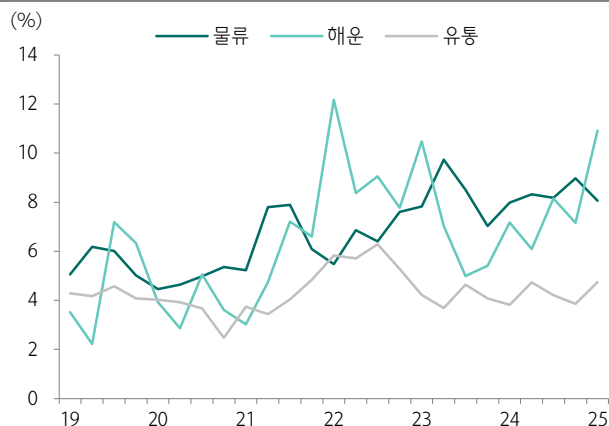
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 7. 현대글로비스의 매출총이익률과 영업이익률 추이



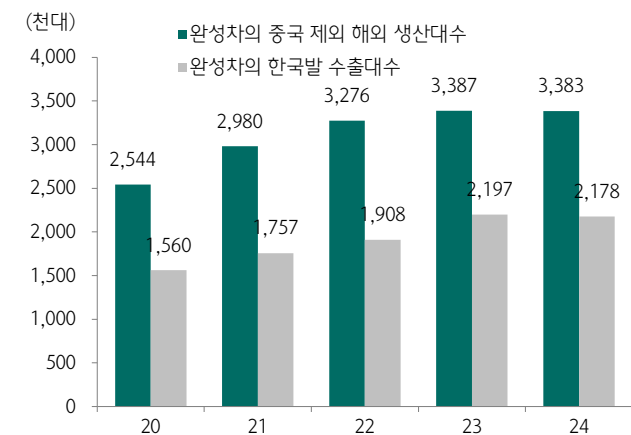
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 8. 현대글로비스의 사업부문별 영업이익률 추이



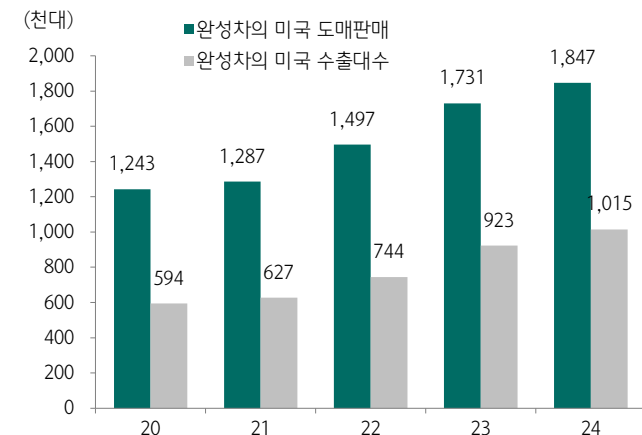
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 9. 완성차의 해외 생산대수와 한국발 수출대수 추이



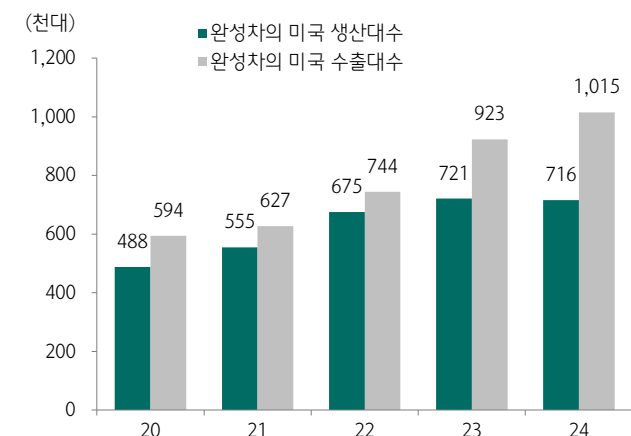
자료: 현대차, 기아, 하나증권

도표 10. 완성차의 미국 도매판매와 한국발 수출대수



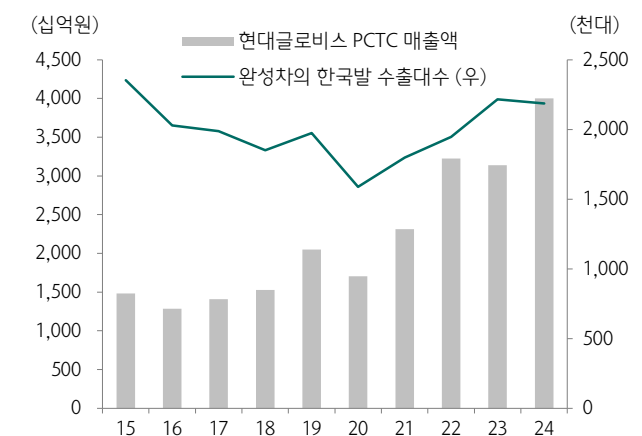
자료: 현대차, 기아, 하나증권

도표 11. 완성차의 미국 생산대수와 한국발 수출대수



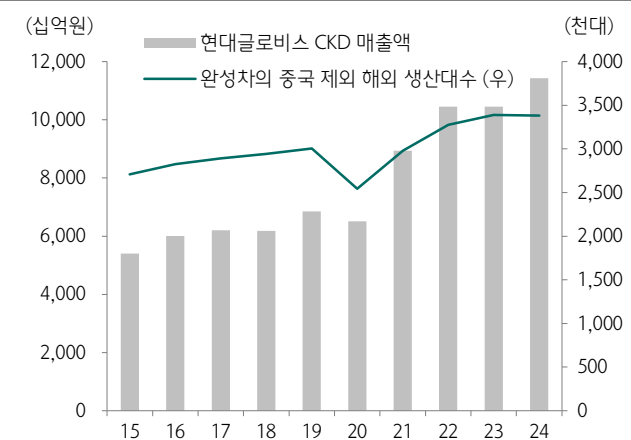
자료: 현대차, 기아, 하나증권

도표 12. 완성차의 한국발 수출 대수와 현대글로비스의 PCTC 매출액



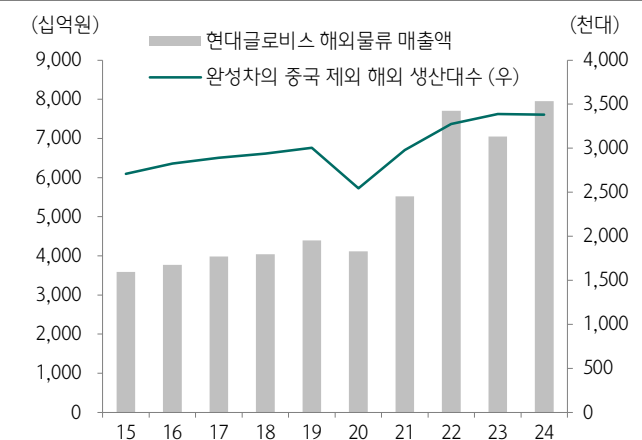
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 13. 완성차의 해외 생산대수와 현대글로비스의 CKD 매출액



자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 14. 완성차의 해외 생산대수와 현대글로비스의 해외물류 매출액



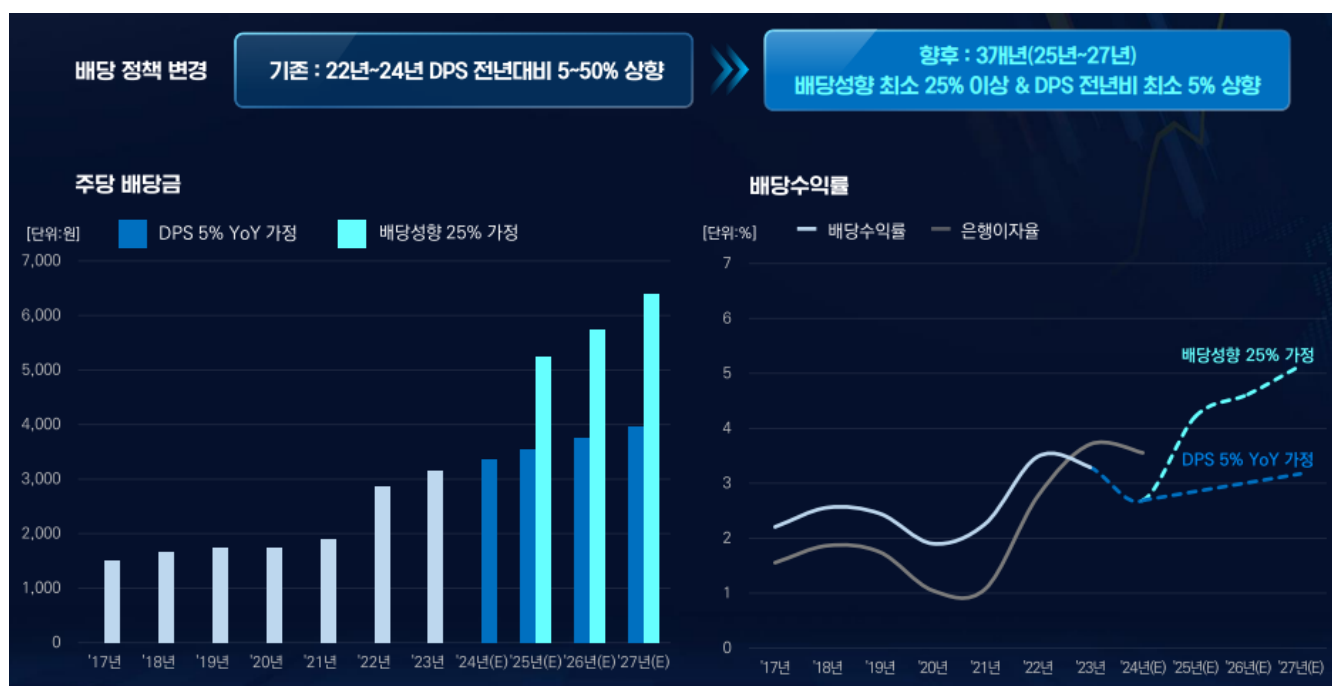
자료: 현대글로비스, 하나증권

도표 15. 현대글로벌비스의 기업가치 제고 계획 요약



자료: 현대글로벌비스

도표 16. 현대글로벌비스의 주주환원 목표 중 배당 확대 계획



자료: 현대글로벌비스

현대글로벌비스 1Q25 실적 발표 컨퍼런스 콜

1. 실적

[CEO 총평]

1분기 시장 기대치를 충족하는 실적 기록. 특히, 1분기 영업이익은 분기 기준 사상 최대치.

물류사업

해외 완성차 판매 증가로, 현지 내륙운송 매출 증가. 글로벌 포워딩 사업에서의 부품 수출 입 및 매출 또한 증가. 해외 현지 사업은 전 지역에서 골고루 성장. 다만, 컨테이너 운임 시황의 약세가 지속되는 바 하반기 이후 해외 물류 부문의 실적 변동성 확대 전망.

해운사업

완성차 해상운송 사업

지난해 말 주요 고객사와의 계약 내용 반영, 중국 현지 OEM들을 비롯한 비계열 고객 영업 강화 바탕으로 매출 성장 기록. 선대 운영 합리화 노력으로 원가 구조를 개선해 이익 성장.

벌크선 사업

신규 가스선 3척의 개선 사업 등 wet bulk 사업 확대로 매출과 영업이익 개선이 시작됨.

유통사업

KD 사업은 해외 주요 공장향 물량 증가, 우호적 환율로 매출 성장.

[1분기 실적]

1분기 실적은 매출액 7조 2,234억원(+9.7%), 영업이익 5,019억원(+30.4%), 당기순이익 3,982억원(+30.0%)을 기록.

영업외손익은 외환손익 약 180억 등이 포함. 지분법손익은 하이골드오션선박펀드 청산에 따른 기저효과 포함된 영향

1분기 투자는 건조중인 PCTC 사선 6척에 대한 중도금 집행 등 선박 관련 투자 약 1,660억을 포함해 총 2,107억원을 집행

[사업부문별 영업 현황]

물류 부문 매출 +8.1 % (YoY). 영업이익 +9.0% (YoY)

해외 주요 시장에서의 완성차 내륙 운송 매출 증가, 부품 수출입 매출 증가 및 우호적 환율을 영향

해운 사업 매출 +9.2 % (YoY). 영업이익 +66.3% (YoY)

지난해 말 체결한 주요 고객사와의 완성차 해상운송 재계약과 중국 현지 OEM사들을 비롯한 비계열 고객사 매출 확대 영향.

고운임 비계열 고객사 비중 확대, 고원가 단기 용선 축소 등의 선대 운영 합리화를 통한 원가 개선 등 영향

유통 사업 매출 +11.0 % (YoY). 영업이익 +38.1% (YoY)

해외 공장 완성차 생산량 증가에 따른 CKD 물량 증가 영향

국내 물류 매출 -3.7 % (YoY).

철강산업 부진 및 저수익 비계열사 사업 축소 영향. 2분기에는 자동차 내수 판매량 점진적 개선을 예상하나, 경기 위축 등에 따라 국내 물류 사업 매출 성장 제한적일 것으로 예상

해외 물류 매출 +11.2 % (YoY).

해외 완성차 내륙운송 물동량 증가, 부품 수출입 물류 매출 증가 및 우호적 환율효과 영향. 2분기에도 해외 주요 시장의 완성차 판매량은 견조할 것으로 전망.

완성차 해상운송 매출 +9.2 % (YoY).

지난해 말 체결한 주요 고객사와의 재계약 효과와 더불어 중국 현지 OEM사를 비롯한 비계열 고객사 확대 영향. 향후 중국 OEM사들을 비롯한 비계열 고객들에 대한 영업을 확대해 나갈 것. 미국의 자동차에 대한 품목 관세 및 올해 10월에 시작되는 미국 향만 입항 수수료 부과에 대해서는 정책 및 시장 동향을 주시하며 유연하게 대응할 것.

벌크 해상 운송 매출 -3.7 % (YoY)

가스선 사업 개시 등의 wet bulk 사업 확대 영향

선대는 1분기 중 용선 2척을 추가해, 사선 15척, 중장기 용선 8척 등 총 23척 운영.

지난해 신규로 인도받은 LPG, LNG 등 가스선들의 초기 운영 안정화에 주력하며, 안정적인 수익성 위주의 장기 고정 계약 기회 추가 확보를 통해 손익 개선할 것.

유통사업 매출 +13.6 % (YoY)

CKD 사업은 해외 공장 생산량 증가에 따른 KD 볼륨 증가 및 우호적 환율 영향

수익성은 여전히 원달러 환율 움직임에 따라 변동성 있을 것으로 예상

중고차 오토비즈 매출 -3.7 % (YoY). 영업이익 +9.0% (YoY)

국내 중고차 경매 거래량 증가에 따른 영향

기타 유통 매출 -14.5 % (YoY)

알루미늄 시세 및 아시아 지역 프리미엄 상승에도 불구하고 지정학적 리스크 대응을 위한 사업 축소 등에 따른 비철 트레이딩 물량 감소 영향

[1분기 실적 특이사항 및 향후 전망]

지난해 말 공시한 계열 고객사의 PC 계약 갱신 내용이 이번분기부터 반영. 다만, 지난해 한시적으로 일부 노선에 대한 운임 조정을 감안, 고운임 비계열 물량이 이번 분기 매출 및 이익 견인. 이에 더해 선대 운영 합리화에 따른 원가 구조 개선으로 이익 증가세 달성

PCTC 선대는 4분기 98척 운영했던 반면, 1분기 신조 증장기 용선 2척을 투입, 단기 용선 3척을 반선. 이에 더해 고비용 단기 스페이스 차터 이용도 줄이는 등 용선 비용은 점진적으로 개선 중. 하반기에도 기발주된 선대들이 순차적으로 인도될 예정.

해외물류사업은 2분기에도 견조한 내륙 운송 물동량 증가 전망. 다만 올해들어 컨테이너선 시황 약세가 지속되는 점은 글로벌 포워딩 사업 실적에 영향을 줄 것.

CKD는 2분기에는 고객사들의 해외 생산 판매량의 변화가 크지 않을 것으로 예상됨에 따라 당사 CKD 볼륨은 현 수준 유지할 것으로 예상. 다만 현재 원화가 전분기 대비 강세를 보이고 있고 추세가 지속될 시 수익성에 대한 환율 영향은 다소 부정적일 것으로 예상

관세 및 USTR 영향과 대응 방안

완성차 관세는 운임에 부과되는 것이 아닌, 제품에 부과되는 것으로 물류/운송 회사의 경우 물동량 유지되는 경우 직접적인 관세 영향은 제한적일 것으로 판단.

당사 주요 고객사는 국내 공장 가동률 100% 유지하고 미국 내 6월 초까지 판매가격 인상하지 않을 것이라고 발표함. 비계열 고객사 역시, 미국향 수출 선적 계획에 큰 변동 없음을 확인함. 부품 관련 고객사들 또한 수출 계획 변경 없음. 따라서 당분간 계열 및 비계열 물량 목표 유지될 것으로 예상. 만일 미국 내 현지 생산 확대를 통해 고객사들의 미국향 수출량 감소하더라도 비계열 화물 추가 확보를 통해 물량 감소를 만회하는 데 문제 없을 것. 또한 계열 고객사의 해외 현지 생산 확대는 중장기적으로 CKD 사업 증가를 가져올 것으로 예상.

미국 무역대표부에서 외국산 자동차 운반선에 대한 입항수수료 부과 결정에 대해 현지시간으로 4월 17일 발표. 미국 외 외국산 자동차 운반선에 대해 CEU 당 150불의 입항 수수료를 부과할 예정. 이 조치는 6개월의 유예 기간을 거쳐 오는 10월 중순부터 적용되는 점을 감안, 입항 수수료는 3분기 중순 이후 배선되는 선박부터 적용될 것으로 예상. 다만 이번 조치는 미국에서 건조되지 않은 모든 외국산 자동차 선박에 대해 공통적으로 적용되는 바, 당사뿐만 아니라 일본 선사, 유럽계 선사 등 동일하게 적용됨. 이는 선박에 대한 규제라기 보다는 해상을 통해 수입되는 완성차에 대한 추가 관세 성격이 크다고 판단. 아울러 미국 조선소의 신규 발주에 대한 규제는 자동차 운반선에 대해 발주 규모만큼 입항수수료를 감면해 주는 조치를 동시에 시행. 다만, 미국 조선소의 PCTC 건조 능력이 거의 제로에 가까운 것으로 판단하고 있어 실효성 없는 조치라고 생각. 입항수수료 등의 부과는 해운업계에서는 불가항력 조항에 가까운 것으로, 향후 화주와의 협의 조치를 통해 부담을 분배할 것. 중국산 컨테이너 선박에 대해 순 톤당 18불 또는 컨테이너 당 120불 중 높은 금액으로 추가 수수료 부과하는 내용이 포함. 다만 당사의 수출입 물류 협력 선사들의 경우 중국산 선박 비중이 매우 낮아서 영향은 매우 낮을 것으로 예상.

2. Q&A

문) 1분기 완성차가 부품 재고 많이 쌓아왔다고 했는데, 해외물류 쪽에 어느정도 영향을 미쳤는지?

답) 1분기 부품 PC 쪽은 관세 부과 기준일인 4월 2일 이전에 도착할 수 있도록 처리해 줌. 부품 CKD의 경우 영향이 크지 않음. 현지 재고는 충분히 확보하고 있는 상황.

문) 항만 입항 수수료 관련하여 이익 민감도 분석을 위해, 전체 PCTC 매출 중 미국항 어느정도 비중 차지하는지?

답) 24년 기준 PC 매출 중 미국항 34%. 계열사 물량 중 선적 비중이 우리가 60%, 다른 운항사가 40%였는데, 올해는 50대 50으로 비중을 낮추어 미국산 비중 낮아질 것으로 예상.

문) 완성차에 관세를 부과하는 것이긴 하지만, 이를 뚫어할 가능성은?

답) 완성차 물동량에 대해 금년은 물량이 계속 유지되고, 현지 생산 이관은 현재 진행되는 관세 추가 협상 등을 고려해서 봐야할 듯. 완성차 입장에서 현재 환율 등을 고려할 때, 국내에서 나가는 북미항 완성차 물량에 대한 급격한 변화가 있지 않을 것으로 예상.

관세 부담이 늘고 있어서 현지에서 가격 조정 등 한계가 있을 경우, 완성차 서플라이 체인 전반에 걸쳐 원가 절감에 대한 노력들이 강화될 것으로 예상. 이에 따라 우리도 최대한 효율성을 높이고 손실 부담을 최소화하기 위해 노력할 예정.

문) 완성차 해상운송 관련하여 1분기 적재율이 하락하는 이유는?

답) 25년 1분기 연말, 연휴 등으로 북미발 물량 감소 있었음. 다만, 이는 운임이 높은 극동 발 화물 증가가 상쇄하였기 때문에 적재율 하락이 실적에 부정적인 영향을 미치지는 않음.

문) 작년 미주 쪽 운반한 완성차 대수는?

답) Full year 기준 미국향으로 실어 나르는 기준은 6,500대적으로, 연간 160-170항차 정도 계획 중. 100만불 조금 안되는 운항수수료 예상. 이는 PC 전체 실선적이 아닌 선박의 크기 에 따라 부과되는 것으로, 금액은 대부분 고정되어 있음. 입항 횟수를 줄이기 위해 적재를 많이 해서 보낼 것. 그래야 대당 비용 부담 관점에서 효율성이 높음.

문) 중국 OEM쪽에서 협력 확대할 수 있는 계획 및 전략이 있는지?

답) 중국 OE들과 지속적으로 접촉을 넓혀가고 있음. 중국에서 열린 PCTC 컨퍼런스에 참가 하여, 개별 업체와의 컨택을 확대함. 작년 4Q 기준 중국발 비계열 물량 비중 12%, 올해 1Q 기준 비중 16.5%까지 확대. 다만, 이러한 물량은 증장기로 가져가기 보다는, 스팟 계열 위주로 체결 중. 스팟 운임의 경우 운임 관점에서 매력적인 부분으로, 확대해 나갈 예정.

문) 해운탄소세, USTR발 제재안 등을 종합적으로 고려시, PCTC 쪽 향후 투자 방향성은?

답) 해상운송에 대한 탄소 규제는 중장기 이니셔티브를 포함해 지속적으로 요구하고 있는 상황. 다만, 이러한 부분들은 PCTC 선대 부족으로 인해 패널티 감수하더라도 선박 운영에 따른 수익성이 더 크기 때문에 폐선도 연기시키고, 장기 노후 선박에 대한 교체를 못하고 있는 상황. 2022-2023년 이후 신규 발주한 선박은 전부 LNG Dual Fuel로 발주 내고 있고, 스케줄대로 딜리버리가 들어올 예정. 전반적으로 PCTC 선사들에 대해 장기적인 Co2감축을 위한 압박으로 작용하지만, 우리 입장에서는 선제적으로 대형 LNG DF 선박의 교체를 통해 규제 대응하고 있음. 타 선사 대비하여 친환경선대 비중이 높기 때문에, 경쟁력 있을 것으로 판단. 2045년까지 선대 전체에 대해서 Co2 Net Zero를 달성하겠다는 감축계획 발표.

문) 1분기 환율 유리하게 작용한 것으로 이해하는데, 어떤 부분에서 어느정도 영향인지?

답) 손익 중 가장 영향이 큰 것은 KD 부문. 일부 환율이 내려갔다고 해도 우호적인 환율 영향은 2분기까지 지속될 것으로 예상. 3-4분기는 BEP 또는 감소하는 영향으로 발생할 것.

문) 해외물류 부문에서 포워딩 쪽은 1분기 크게 감소함. 단순히 SCFI 빠진 영향인지?

답) 포워딩 매출은 3940억에서 2880억으로 감소한 것이 맞으나, SCFI가 작년 하반기 상승했고 전년 1분기와 비교해보면 YoY로는 전체 컨테이너 물동량 수는 비계열 영업활동을 통해 늘어났다고 판단. 코로나 리오프닝 때도 물류 혼란기에 글로벌 선사는 영업을 확대하고 이익을 다변화한 경험이 있음.

문) 아시아나 화물 인수에 대한 현재 진행상황은?

답) 아시아나 화물의 에어인천과의 통합 작업이 6월말까지 끝나고, 7월 1일부로 통합 법인이 출범하도록 되어 있음. 글로비스에서는 인수 펀드에 참여한 부분이 38% 지분을 갖고 있는데, 기존 수행하는 항공 포워딩 사업과 인천공항을 필두로 한 해외 주요 공항 항공 물류센터 즉, WMD 사업 그리고 더 나아가 캐리어 비즈니스에 대한 간접 투자 등 이들을 결합해 시너지를 확대해 나갈 것.

문) 현대차 인도 3공장이 올해 9월 양산 시작하는데, 글로비스의 인도 비즈니스 정책은?

답) 인도 푸네 공장에서 발생하는 수출입 물류, 현지 로컬 물류, TP사업 등 수주를 할 수 있도록 노력하고 있음. 현대차,기아 합산 인도 시장 점유율이 1/4에 가깝기 때문에, 글로비스도 자동차 및 부품 물류에서 시장점유율 20% 이상의 실행 능력을 갖추었다고 판단.

문) 용선료 하락세인데, 대형 PCTC 선박에 대해 장기 용선료 어떻게 움직이는지?

답) 시장에서 이용가능한 용선이 많지 않음. 하반기 계약이 끝나서 반선해야 하는 용선이 있어 선주와 협의를 진행하고 있음. 글로벌 물동량 변화를 고려해서 효율적으로 일부 용선 계약을 기존 보다 낮은 가격에 재계약 추진 중. 3-5년 정도의 계약기간을 놓고 보면 과거 22,23,24년의 고용선 계약보다는 떨어졌으나, 크게 떨어진건 아님. 선주사 입장에서는 향후 가격변화 예상되기에 길게 끌고 가려고 함. 우리 입장에서는 중장기 용선들이 28년에 들어 오기에, 가급적이면 28년 만기 이내에 필요한 부분들에 대해 한시적으로 재계약 하려고 노력 중.

추정 재무제표

손익계산서	(단위:십억원)				
	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액	25,683.2	28,407.4	30,222.2	31,994.1	33,753.8
매출원가	23,591.7	25,957.2	27,489.4	29,130.1	30,729.2
매출총이익	2,091.5	2,450.2	2,732.8	2,864.0	3,024.6
판매비	537.4	697.3	765.9	804.2	840.4
영업이익	1,554.0	1,752.9	1,966.9	2,059.7	2,184.1
금융손익	(22.7)	(2.9)	15.5	56.3	101.2
종속/관계기업손익	(7.4)	(122.1)	(9.2)	(8.2)	(7.4)
기타영업외손익	(70.6)	(83.1)	(96.6)	(81.0)	(85.2)
세전이익	1,453.4	1,544.7	1,876.7	2,026.8	2,192.7
법인세	383.3	445.3	503.7	554.3	606.8
계속사업이익	1,070.1	1,099.5	1,372.9	1,472.5	1,586.0
중단사업이익	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
당기순이익	1,070.1	1,099.5	1,372.9	1,472.5	1,586.0
비지배주주지분 손이익	9.0	5.6	7.0	7.5	8.1
지배주주순이익	1,061.1	1,093.9	1,365.9	1,465.0	1,577.9
지배주주지분포괄이익	1,109.1	1,254.7	1,440.1	1,558.9	1,687.3
NOPAT	1,144.2	1,247.6	1,438.9	1,496.5	1,579.8
EBITDA	2,107.1	2,427.3	2,621.5	2,702.4	2,821.8
성장성(%)					
매출액증가율	(4.81)	10.61	6.39	5.86	5.50
NOPAT증가율	(14.80)	9.04	15.33	4.00	5.57
EBITDA증가율	(6.95)	15.20	8.00	3.09	4.42
영업이익증가율	(13.59)	12.80	12.21	4.72	6.04
(지배주주)순이익증가율	(10.82)	3.09	24.87	7.26	7.71
EPS증가율	(10.82)	3.09	24.87	7.25	7.70
수익성(%)					
매출총이익률	8.14	8.63	9.04	8.95	8.96
EBITDA이익률	8.20	8.54	8.67	8.45	8.36
영업이익률	6.05	6.17	6.51	6.44	6.47
계속사업이익률	4.17	3.87	4.54	4.60	4.70

투자지표					
	2023	2024	2025F	2026F	2027F
주당지표(원)					
EPS	14,148	14,585	18,212	19,533	21,038
BPS	103,405	116,975	132,500	148,711	166,337
CFPS	31,679	35,672	33,079	34,052	35,418
EBITDAPS	28,094	32,363	34,953	36,031	37,624
SPS	342,443	378,765	402,963	426,588	450,050
DPS	3,150	3,700	4,600	4,900	4,900
주가지표(배)					
PER	6.77	8.10	6.26	5.84	5.42
PBR	0.93	1.01	0.86	0.77	0.69
PCFR	3.02	3.31	3.45	3.35	3.22
EV/EBITDA	3.18	3.55	2.77	2.25	1.67
PSR	0.28	0.31	0.28	0.27	0.25
재무비율(%)					
ROE	14.51	13.24	14.60	13.89	13.36
ROA	7.42	6.93	7.88	7.91	7.89
ROIC	19.06	18.39	19.12	20.20	21.51
부채비율	89.17	91.26	78.32	71.86	65.31
순부채비율	(6.59)	(3.03)	(14.57)	(23.47)	(31.97)
이자보상배율(배)					
	9.16	9.27	10.74	13.33	14.26

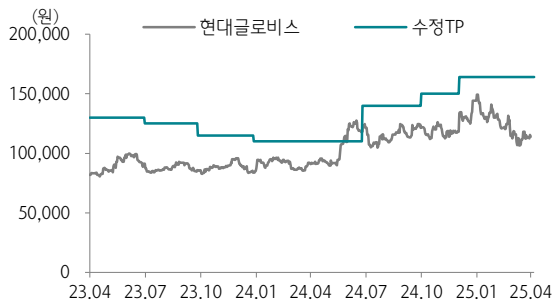
자료: 하나증권

대차대조표	(단위:십억원)				
	2023	2024	2025F	2026F	2027F
유동자산	8,771.5	9,861.4	10,720.3	12,227.3	13,837.0
금융자산	4,030.8	4,415.2	5,302.7	6,492.1	7,786.4
현금성자산	2,290.8	3,276.5	4,091.3	5,209.6	6,433.5
매출채권	2,867.6	3,070.0	3,158.5	3,343.6	3,527.5
재고자산	1,347.6	1,724.3	1,634.1	1,729.9	1,825.0
기타유동자산	525.5	651.9	625.0	661.7	698.1
비유동자산	5,953.5	6,987.7	7,077.3	7,027.7	6,882.8
투자자산	893.1	911.6	955.7	998.7	1,041.5
금융자산	217.4	237.4	238.4	239.4	240.4
유형자산	4,725.9	5,716.9	5,779.3	5,701.6	5,527.1
무형자산	136.1	171.7	154.7	139.7	126.6
기타비유동자산	198.4	187.5	187.6	187.7	187.6
자산총계	14,725.0	16,849.1	17,797.6	19,255.0	20,719.8
유동부채	4,467.6	5,310.6	5,116.4	5,328.2	5,428.6
금융부채	1,551.2	2,020.6	1,737.3	1,764.3	1,681.1
매입채무	1,791.2	2,181.4	2,113.2	2,237.1	2,360.1
기타유동부채	1,125.2	1,108.6	1,265.9	1,326.8	1,387.4
비유동부채	2,473.5	2,729.2	2,700.5	2,722.7	2,757.0
금융부채	1,966.7	2,127.9	2,111.2	2,098.8	2,098.8
기타비유동부채	506.8	601.3	589.3	623.9	658.2
부채총계	6,941.1	8,039.8	7,816.9	8,050.9	8,185.6
지배주주지분	7,755.3	8,773.2	9,937.5	11,153.3	12,475.2
자본금	18.8	37.5	37.5	37.5	37.5
자본잉여금	153.6	134.7	134.7	134.7	134.7
자본조정	8.3	7.8	7.8	7.8	7.8
기타포괄이익누계액	61.7	234.0	310.0	405.8	517.4
이익잉여금	7,513.0	8,359.2	9,447.6	10,567.6	11,777.9
비지배주주지분	28.6	36.2	43.2	50.8	58.9
자본총계	7,783.9	8,809.4	9,980.7	11,204.1	12,534.1
순금융부채	(512.8)	(266.7)	(1,454.3)	(2,629.1)	(4,006.6)

현금흐름표	(단위:십억원)				
	2023	2024	2025F	2026F	2027F
영업활동 현금흐름	2,242.3	2,122.4	2,301.6	2,065.5	2,160.5
당기순이익	1,070.1	1,099.5	1,372.9	1,472.5	1,586.0
조정	961.3	1,352.2	666.4	629.9	611.1
감가상각비	553.0	674.4	654.6	642.6	637.7
외환거래손익	358.6	199.5	68.6	47.7	38.5
지분법손익	7.4	122.1	(50.3)	(52.3)	(54.4)
기타	42.3	356.2	(6.5)	(8.1)	(10.7)
영업활동 자산부채 변동	210.9	(329.3)	262.3	(36.9)	(36.6)
투자활동 현금흐름	(1,007.2)	(489.0)	(755.5)	(569.7)	(438.5)
투자자산감소(증가)	39.2	191.6	13.9	16.0	20.1
자본증가(감소)	(316.3)	(939.0)	(700.0)	(550.0)	(450.0)
기타	(730.1)	258.4	(69.4)	(35.7)	(8.6)
재무활동 현금흐름	(185.9)	393.1	(577.6)	(330.4)	(450.7)
금융부채증가(감소)	34.1	630.1	(300.1)	14.6	(83.2)
자본증가(감소)	0.0	(0.2)	0.0	0.0	0.0
기타재무활동	(6.2)	(0.5)	0.0	0.0	0.0
배당지급	(213.8)	(236.3)	(277.5)	(345.0)	(367.5)
현금의 증감	1,049.2	2,026.6	(1,209.8)	1,118.4	1,223.8
Unlevered CFO	2,376.0	2,675.4	2,480.9	2,553.9	2,656.4
Free Cash Flow	1,926.0	1,183.4	1,601.6	1,515.5	1,710.5

투자의견 변동 내역 및 목표주가 과리율

현대글로벌비스



날짜	투자의견	목표주가	과리율	
			평균	최고/최저
25.1.2	BUY	164,000		
24.10.31	BUY	150,000	-21.12%	-15.80%
24.7.25	BUY	140,000	-17.69%	-10.93%
24.1.27	BUY	110,044	-11.51%	15.95%
23.10.26	BUY	115,046	-23.50%	-16.74%
23.7.30	BUY	125,050	-30.22%	-25.68%
23.5.2	1년 경과		-	-
22.5.2	BUY	130,052	-32.93%	-18.46%

Compliance Notice

- 본 자료를 작성한 애널리스트(송선재)는 자료의 작성과 관련하여 외부의 압력이나 부당한 간섭을 받지 않았으며, 본인의 의견을 정확하게 반영하여 신의성실 하게 작성하였습니다.
- 본 자료는 기관투자자 등 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다
- 당사는 2025년 5월 2일 현재 해당회사의 지분을 1%이상 보유 하고 있지 않습니다
- 본자료를 작성한 애널리스트(송선재)는 2025년 5월 2일 현재 해당회사의 유가증권 을 보유하고 있지 않습니다

본 조사항목은 고객의 투자에 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 어떠한 경우에도 무 단 복제 및 배포 될 수 없습니다. 또한 본 자료에 수록된 내용은 당사가 신뢰 할 만한 자료 및 정보로 얻어진 것이나, 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경 우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사 용될 수 없습니다.

투자등급 관련사항 및 투자의견 비율공시

- 투자의견의 유효기간은 추천일 이후 12개월을 기준으로 적용

기업의 분류

BUY(매수)_목표주가가 현주가 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_목표주가가 현주가 대비 -15%~15% 등락
Reduce(비중축소)_목표주가가 현주가 대비 15% 이상 하락 가능

산업의 분류

Overweight(비중확대)_업종지수가 현재지수 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락
Underweight(비중축소)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락

투자등급	BUY(매수)	Neutral(중립)	Reduce(매도)	합계
금융투자상품의 비율	94.95%	5.05%	0.00%	100%

* 기준일: 2025년 04월 30일