

이 보고서는 코스닥 기업에 대한 투자정보 확충을 위해 발간한 보고서입니다.

기술분석보고서

 YouTube 요약 영상 보러가기

# 선광(003100)

## 운송

요약  
기업현황  
시장동향  
기술분석  
재무분석  
주요 변동사항 및 전망



작성기관

한국기업데이터(주)

작성자

박영서 전문연구원

- 본 보고서는 「코스닥 시장 활성화를 통한 자본시장 혁신방안」의 일환으로 코스닥 기업에 대한 투자정보 확충을 위해, 한국거래소와 한국예탁결제원의 후원을 받아 한국IR협의회가 기술신용평가기관에 발주하여 작성한 것입니다.
- 본 보고서는 투자 의사결정을 위한 참고용으로만 제공되는 것이므로, 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 보고서를 활용한 어떠한 의사결정에 대해서도 본회와 작성기관은 일체의 책임을 지지 않습니다.
- 본 보고서의 요약영상은 유튜브로도 시청 가능하며, 영상편집 일정에 따라 현재 시점에서 미게재 상태일 수 있습니다.
- 카카오톡에서 “한국IR협의회” 채널을 추가하시면 매주 보고서 발간 소식을 안내 받으실 수 있습니다.
- 본 보고서에 대한 자세한 문의는 작성기관(TEL.02-3215-2313)으로 연락하여 주시기 바랍니다.

# 선광(003100)

물류 인프라 확충을 통한 수상화물 취급 선도기업

## 기업정보(2022/01/19 기준)

|      |                |
|------|----------------|
| 대표자  | 심충식, 이도희       |
| 설립일자 | 1961년 01월 25일  |
| 상장일자 | 1999년 12월 21일  |
| 기업규모 | 중견기업           |
| 업종분류 | 수상 화물 취급업      |
| 주요제품 | 항만하역, 운송, 보관 등 |

## 시세정보(2022/01/19 기준)

|            |           |
|------------|-----------|
| 현재가(원)     | 61,000    |
| 액면가(원)     | 1,000     |
| 시가총액(억 원)  | 3,980     |
| 발행주식수(주)   | 6,600,000 |
| 52주 최고가(원) | 61,000    |
| 52주 최저가(원) | 26,400    |
| 외국인지분율     | 8.33%     |
| 주요주주       | 심충식, 심장식  |

### ■ 수출입 화물의 하역, 보관, 운송 등을 제공하는 종합물류기업

(주)선광은 1948년 4월 개인기업으로 개업한 후, 1961년 1월 법인전환하였다. 1999년 12월 코스닥시장에 상장하였고 2000년 3월 현 상호로 변경하였으며, 인천과 군산, 평택 등을 거점으로 수출입 화물의 하역, 보관, 운송 서비스를 제공하는 종합물류기업이다.

2021년 9월 말 기준, 226명의 직원이 근무하고 있으며, 연결대상 종속회사로는 선광신컨테이너터미널(주), 선광종합물류(주), 인천북항다목적부두(주) 등이 있고, (주)화인파트너스, (주)화인에셋 등 18개의 계열회사를 보유하고 있다.

### ■ 종합물류기업으로서의 경쟁력 확보

(주)선광은 인천에 240,000톤, 군산에 700,000톤 사이로 시설과 총 7,000평 규모의 창고 3개 동, 15,000천 평 야적장 등을 운영하며, 총 940,000톤의 곡물 일시 저장 능력을 갖추고 있다.

또한, 축적된 운영 노하우와 사이로 내부 온도 모니터링 시스템, 자동화 및 친환경 출고 시스템 등을 통하여 화주에게 최적의 하역, 보관 서비스를 제공하고 있다.

### ■ 선광신컨테이너터미널(주), 인천해양수산청 항만운영협약 체결

인천지방해양수산청은 2021년 9월, 인천항의 비상사태 시 해운·항만 기능을 유지하고자 인천항 항만 서비스 업체들과 항만운영협약을 체결한다고 밝혔으며, 이에 (주)선광의 종속회사인 선광신컨테이너터미널(주)이 항만하역업의 업체로 선정되었다.

이번 협약을 통해 인천항의 해상·해운 물류 위기상황 등이 발생할 때 수출입 화물의 안정적인 수송체계를 구축할 계획이다.

## 요약 투자지표 (K-IFRS 연결 기준)

| 구분<br>년 | 매출액<br>(억 원) | 증감<br>(%) | 영업이익<br>(억 원) | 이익률<br>(%) | 순이익<br>(억 원) | 이익률<br>(%) | ROE<br>(%) | ROA<br>(%) | 부채비율<br>(%) | EPS<br>(원) | BPS<br>(원) | PER<br>(배) | PBR<br>(배) |
|---------|--------------|-----------|---------------|------------|--------------|------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| 2018    | 1,356        | 13.51     | 158           | 11.62      | 106          | 7.78       | 3.42       | 1.93       | 81.20       | 1,569      | 50,329     | 10.84      | 0.34       |
| 2019    | 1,450        | 6.91      | 219           | 15.07      | 27           | 1.85       | 0.86       | 0.43       | 132.32      | 394        | 50,315     | 42.12      | 0.33       |
| 2020    | 1,517        | 4.64      | 286           | 18.84      | 68           | 4.50       | 2.24       | 0.97       | 131.23      | 1,028      | 52,570     | 26.21      | 0.51       |

## 기업경쟁력

### 축적된 물류 노하우 실현

- 축적된 물류 노하우로 안정적인 매출 실현
- 싸이로 하역, 컨테이너 하역, 물류 등

### 축적된 기술 선점과 점유율 확대 전략

- 전용 부두와 최신 하역장비, 전문 인력 보유
- 첨단 물류시스템 구축을 통해 고객 물류비 절감

## 핵심기술 및 적용제품

### 핵심기술

- 싸이로 내부 온도 모니터링 시스템 구축 기술
- 자동화 및 친환경 출고 시스템 구축 기술

### 적용제품

- 싸이로 하역
- 컨테이너 하역



### 매출실적

- 주요 품목별 매출 비중(2021년 3분기 누적)



## 시장현황

### 시장 내 경쟁력

- 2020년 인천항 항만하역사업 시장점유율
  - 양곡 하역 : 21.1%, 2위
  - 컨테이너 하역 : 35.5%, 1위
- 2020년 군산항 항만하역사업 시장점유율
  - 하역 : 26.3%, 2위

## 최근 변동사항

### 인천해양수산청 항만운영협약 체결

- 인천항의 비상사태 시 해운·항만 기능을 유지하고자 인천항 항만 서비스 업체들과 항만운영협약 체결
- 선광신컨테이너터미널(주), 항만하역업의 업체로 선정

### 지속적인 계약 체결

- 전용 부두 사용권, 항만 터미널 운영권, 항만 배후부지 확보 등을 통해 신규 및 기존 거점 지배력 강화
- 기존 고객 및 화주와의 신뢰관계 구축

## ESG(Environmental, Social and Governance) 활동 현황

| ESG               | Issue   | Action  |
|-------------------|---|---|
| <br>ENVIRONMENTAL | - 에너지·온실가스 이슈는 많지 않은 편<br>- 원부자재의 환경이슈 발생 가능성 있음<br>- ESG 경영 세계적 이슈                         | - 폐수처리시설 및 방진시설, 집진시설 등 설치<br>- 환경 및 안전보건 자체 교육 및 모니터링 강화로 친환경 생산과 소비에 기여<br>- '환경안전관리' 규정 준수             |
| <br>SOCIAL        | - 장비 특성상 높은 신뢰성과 품질안정성 요구<br>- 조직문화, 직원 복지 및 근무환경<br>- 거래처 및 협력업체와의 관계<br>- 기술보호, 유출 및 정보보안 | - 군산교육발전재단 장학금 전달<br>- 희망 나눔캠페인, 코로나19 위기극복 성금 기부<br>- 다양한 복리후생 제도 운영<br>- 좋은 일자리 창출과 경제성장에 기여            |
| <br>GOVERNANCE    | - 부패방지 및 내부고발<br>- 정보관리 및 정보보호<br>- 이해관계자 소통을 위한 채널 다양성 확보<br>- 합리적인 의사결정 및 투명한 제도          | - 소통 확대를 위한 홈페이지 지속 업데이트<br>- 홈페이지를 통한 기업 활동 적극적인 공개<br>- 연구 자율성 보장과 꾸준한 기술개발을 위한 조직체계 확립으로 산업 성장과 혁신에 기여 |

한국기업데이터(주)의 ESG 평가항목 기반 자체 데이터, 언론자료 및 제출자료 등을 통해 Issue와 Action을 구성하고 이를 SDGs와 연계

# I. 기업현황

## 물류 인프라 확충을 통한 수상화물 취급 선도기업

동사는 종합물류기업으로서 항만, 화물터미널 등 물류 인프라를 지속적으로 확충함으로써 끊임 없는 경영혁신을 통해 항만하역시장을 선도하고 있다.

### ■ 회사 개요

(주)선광(이하 ‘동사’)은 1948년 4월 선광공사로 개업한 후, 1961년 1월 (주)선광공사로 법인전환하였다. 1999년 12월 코스닥시장에 상장하였으며 2000년 3월 현 상호로 변경하였다. 주력 사업은 인천 및 군산항에서 컨테이너 전용 터미널, 940,000톤 규모의 곡물 싸이로 시설을 갖추어 항만하역, 운송, 보관 사업을 영위하고 있다.

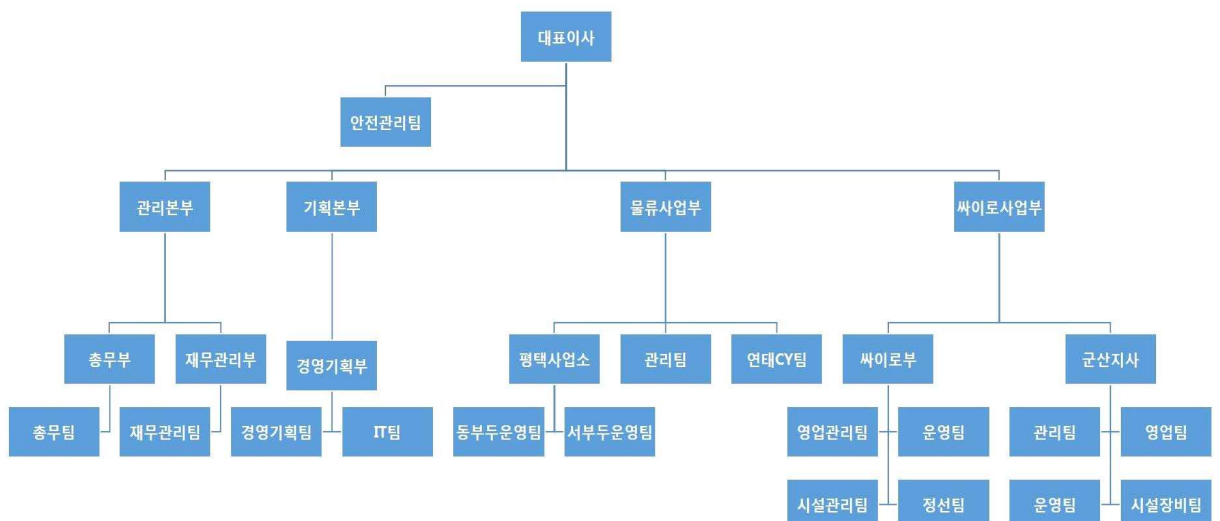
2021년 9월 말 기준, 226명의 직원이 근무하고 있으며, 연결대상 종속회사로는 선광종합물류(주), 인천북항다목적부두(주), 선광신컨테이너터미널(주)이 있고, (주)화인파트너스, (주)화인에셋, (주)휠라선 등 18개의 계열회사를 보유하고 있다.

[표 1] 연결대상 종속회사 현황

| 상호            | 주요 사업              | 지분율(%) |
|---------------|--------------------|--------|
| 선광종합물류(주)     | 창고업, 운송 관련 서비스업    | 100.0  |
| 인천북항다목적부두(주)  | 항구 및 기타 해상 터미널 운영업 | 75.4   |
| 선광신컨테이너터미널(주) | 항구 및 기타 해상 터미널 운영업 | 100.0  |

\*출처 : 동사 분기보고서(2021년 9월)

[그림 1] 동사 조직도



\*출처 : 동사 IR 자료, 한국기업데이터(주) 재가공

■ 대표이사 및 주주 정보

동사는 공동대표이사 심충식, 이도희 체제로 운영되고 있다. 공동대표이사 심충식은 창업주인 故심명구의 차남으로 2005년 2월 대표이사에 취임하여 부회장으로서 동사 경영을 총괄하고 있다. 또한, 인천항만물류협회 회장을 역임하였고, 인천상공회의소 의원, 대한상공회의소 물류위원회 위원으로 활동하고 있으며, (주)선이루핀 사내이사, 썬플라워리조트(주) 사내이사, 선명아암물류(주) 감사, 선광신컨테이너터미널(주) 기타비상무이사, (주)화인에셋 기타비상무이사를 겸직하고 있다.

공동대표이사 이도희는 SNCT(주) 대표이사로 경영 총괄한 경험을 바탕으로 2019년 3월 대표이사로 취임하여 부사장으로서 동사 경영을 총괄하고 있고, 평택항만(주) 공동대표이사, 선광종합물류(주) 대표이사, 선광신컨테이너터미널(주) 기타비상무이사를 겸직하고 있는 등 동사의 대표이사 2인은 핵심 사업에 있어 높은 전문성을 보유하고 있는 것으로 판단된다.

동사의 최대주주는 공동대표이사 심충식으로 13.38%의 지분을 보유하고 있으며, 이 외 故심명구의 장남인 회장 심장식 8.81%, 故심명구의 동생인 명예회장 심정구 4.20%, 계열사 (주)화인파트너스 4.92%의 지분을 보유하고 있어 대표이사 등 특수관계인의 지분 합은 52.36%인 점을 고려할 때 동사의 지배구조는 안정적인 수준으로 판단된다.

[표 2] 최대주주 및 특수관계인의 주식소유 현황 (단위 : 주)

| 성명        | 관계    | 주식 수             | 지분율(%)       |
|-----------|-------|------------------|--------------|
| 심충식       | 본인    | 882,925          | 13.38        |
| 심장식       | 친인척   | 581,235          | 8.81         |
| 심정구       | 친인척   | 277,503          | 4.20         |
| 심명식       | 친인척   | 198,975          | 3.01         |
| 심현식       | 친인척   | 193,857          | 2.94         |
| 심우진       | 친인척   | 126,399          | 1.91         |
| 심우인       | 친인척   | 125,000          | 1.89         |
| 심우철       | 친인척   | 175,000          | 2.65         |
| 심우겸       | 친인척   | 175,000          | 2.65         |
| 심중식       | 종형제   | 71,000           | 1.08         |
| 심정식       | 종형제   | 60,000           | 0.91         |
| 심유식       | 종형제   | 60,000           | 0.91         |
| 신근화 외     | 친인척 외 | 204,430          | 3.10         |
| (주)화인파트너스 | 계열사   | 324,865          | 4.92         |
| <b>계</b>  |       | <b>3,456,189</b> | <b>52.36</b> |

\*출처 : 동사 분기보고서(2021년 9월)



■ 주력 사업 분야

동사의 사업 부문은 하역 사업과 임대 사업으로 구성되어 있으며, 하역 사업은 품목에 따라 싸이로 하역, 컨테이너 하역, 일반 하역, 기타 등으로 구분된다. 싸이로 하역은 인천항과 군산항을 거점으로 보관성이 우수한 콘크리트식 양곡 저장 시설인 싸이로와 정선 시설, 출고·계근 자동화 시설을 갖추어 5만 톤 급 선박이 접안할 수 있는 양곡 전용 터미널을 운영하고, 화주들에게 수입 양곡 화물의 하역, 보관 서비스를 제공하고 있다.

컨테이너 하역은 동사의 종속회사인 선광신컨테이너터미널(주)이 인천 송도 신항에서 480,000 m<sup>2</sup> 규모의 컨테이너 전용 터미널을 운영하고, 슈퍼포스트 파나막스급 컨테이너 크레인(STS) 7대와 무인 자동 레일 크레인(ARMG) 28대 등을 갖추어 수출입 컨테이너 화물에 대하여 하역, 보관 및 운송 서비스를 제공하고 있다.

일반 하역은 평택항 동부두, 평택항 서부두, 인천 북항 등지에서 자동차, 스크랩, 원목 등 일반 수출입 화물에 대하여 하역 서비스를 제공하고 있다.

동사의 주요 품목은 싸이로 하역, 컨테이너 하역, 일반 하역, 기타, 부동산 임대로 구분되며, 2020년 연결 기준, 주요 품목별 매출 비중은 컨테이너 하역 43.09%, 싸이로 하역 37.63%, 일반 하역 16.70%, 부동산 임대 2.57, 기타 0.01%이다.

[표 3] 주요 사업별 매출 현황(2020년)

(단위 : 억 원)

| 사업 부문 | 매출 유형 | 품목      | 매출액   | 비율(%)  |
|-------|-------|---------|-------|--------|
| 하역 사업 | 하역    | 싸이로 하역  | 571   | 37.63  |
|       |       | 컨테이너 하역 | 654   | 43.09  |
|       |       | 일반 하역   | 253   | 16.70  |
|       |       | 기타      | 1     | 0.01   |
|       | 소계    |         | 1,478 | 97.43  |
| 임대 사업 | 임대    | 부동산     | 39    | 2.57   |
| 계     |       |         | 1,517 | 100.00 |

\*출처 : 동사 사업보고서(2020년)

[그림 2] 사업 부문별, 주요 품목별 매출 비중(2020년)



\*출처 : 동사 사업보고서(2020년)

## Ⅱ. 시장 동향

### 국제 무역의 핵심 기반이 되는 항만하역산업

항만하역산업은 산업 및 국제 교역량 증가와 국제 경제의 글로벌화 추세에 따라 국제 무역의 핵심 기반 산업으로 발전할 것으로 전망된다.

#### ■ 항만하역산업의 개요 및 특징

항만하역산업은 육상운송과 해상운송을 연결하는 역할을 하며, 항만을 통해 수출입되는 모든 화물에 대한 서비스 사업으로, 주로 항만 내에서 수출입 화물의 선박에 양하·적하 또는 보관·장치·운송 등 유통과정을 담당하는 산업이다.

산업 및 국제교역량의 증가는 해운업의 발전과 더불어 하역사업의 비약적인 발전을 이루는 계기가 되었으며, 국제 경제의 글로벌화 추세에 따라 하역사업은 국제무역의 핵심기반산업으로 발전할 것이다.

또한, 항만하역산업은 국내 경기변동에 따른 수출입 물동량의 변화에 따라 영향을 받는 산업이며, 시설자동화로 인해 신규 시장 진입이 어려운 장치산업이라는 특성을 가지고 있다.

[그림 3] 항만하역사업



\*출처 : 동명대학교 홈페이지

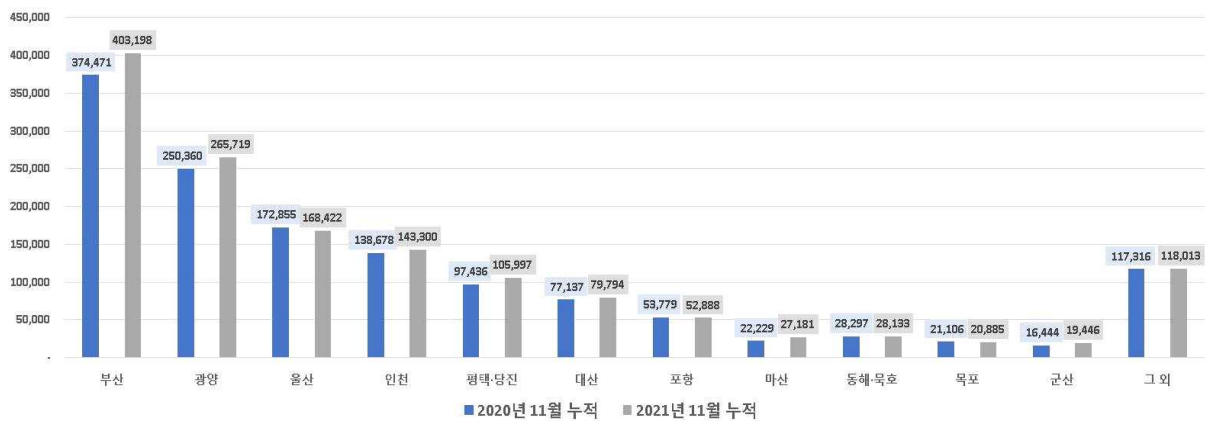
#### ■ 국내 항만 물동량 동향

오늘날 항만물류사업은 항만 내에서 화물의 양하·적하와 이와 관련된 이송, 입·출고, 야적, 반출 등 예전의 단순한 하역작업에서 벗어나 CY운영업, 창고보관업, 포장업, 철도소운송업, 화물자동차 운송업, 통관업 등 항만에서 일하는 화물의 모든 유통 활동을 유기적으로 결합시켜 선박에서 화주의 문전까지 일관 수송하는 체제로 발전하여 국가 물류산업의 핵심적인 역할을 담당하고 있다.

또한, 우리나라의 수출입 화물의 99% 이상이 항만을 통해 해상운송이 되고 있음을 감안할 때 항만하역산업은 매우 중요한 위치를 차지하고 있다.

한국해양수산개발원 항만연구본부 항만수요예측센터, 항만과 산업 통계(2021년 12월)에 따르면, 2021년 1월~11월 전국 항만의 총 물동량은 1,432,977천 톤으로 2020년 1월~11월 전국 항만의 총 물동량 1,370,107천 톤 대비 4.6%p 증가하였으며, 주요 5개 항만 중 평택·당진항 8.8%p, 부산항 7.7%p, 광양항 6.1%p, 인천항 3.3%p 증가한 반면, 울산항은 2.6%p 감소하였다.

[그림 4] 국내 주요 항만의 11월 누적 총 물동량 (단위 : 천 톤)



\*출처 : 항만과 산업 통계(2021년 12월), 한국기업데이터(주) 재가공

### ■ 항만하역산업의 정책 동향

해양수산부는 2020년 12월, 4차 산업 대비 항만물류 디지털화·지능화 필요성, 항만 기능 특화 및 지역사회와의 상생을 통한 지속가능발전 중요성이 증대됨에 따라 글로벌 경쟁력을 갖춘 고부가가치 스마트 항만 실현을 위해 제4차(2021~2030) 전국 항만기본계획을 발표하였다.

주요 내용으로는 디지털, 상생, 안전 등 지역과 함께하는 항만 기능 다양화, 최첨단·친환경, 고부가가치 디지털 항만 구축, 항만과 물류, 서비스를 선도하는 특화 항만 구축, 지역과 함께하는 상생 항만 구축, 시민과 국가, 해양 영토 수호를 위한 안전 항만 구축이 있다.

이와 관련하여 국내 주요 항을 중심으로 컨테이너 하역부터 이송까지 작업 전 과정이 자동화된 스마트 항만 구축을 추진하고 있으며, 항만 중심의 물류시스템 고도화를 위한 자동화 장비와 터미널 간 실시간 정보 공유가 가능한 통합형 플랫폼 개발 및 국내 기술을 활용하고 있고, 빅데이터, 사물인터넷(IoT), 인공지능(AI) 등 신기술의 국산화와 이를 기반으로 하는 하드웨어 및 소프트웨어 연계된 항만의 스마트 물류시스템 구축을 추진하고 있다.

### ■ 항만하역산업의 시장 여건 및 점유율

항만운송은 산업의 특성상 공공사업의 성질이 강하여 불특정 다수에 대한 차별 없는 운송용역을 제공하도록 법정 의무(항만운송사업법)가 부과되는 동시에 소수의 특정인에게 거래성 독점행위를 인정하여 왔던 하역사업이 허가제에서 등록제로 전환되면서 시장진입규제가 크게 완화되었으나, 1997년 3월 부두운영회사제도(TOC)의 도입으로 일반 부두에 대하여는 사실상 신규



업체의 시장 진입이 어려운 상태이다.

또한, 우리나라 항만 물동량의 증가율은 지속적으로 둔화하고 있으나, 항만시설의 공급은 증가하여 항만하역 서비스 요금은 낮게 형성되어 있고, 일부 대형 선주와 화주는 하역비용을 절감하기 위해 최저가 경쟁 입찰 등 과도한 경쟁을 유발하는 관행을 유지하고 있어 항만물류업체의 수익성은 매우 악화되는 실정이다.

항만운송사업법에 의해 인가요금으로 정해져 있는 하역요금도 지켜지지 않아 인가요금의 약 50~60% 수준의 요금만을 받고 있고, 글로벌 산업구조 재편과 정부의 탈석탄 정책으로 석탄화력발전소 항만의 유연탄 물동량이 급격히 감소되고 있다.

이에 한국항만물류협회는 포스트 코로나에 대비하여 항만물류산업이 재도약하기 위해서는 항만하역 서비스의 인가요금이 준수될 수 있는 제도적 기반이 마련되어야 하고, 컨테이너 터미널 운영사의 현실이 반영되지 않은 임대료 체계도 개선되어야 하며, 코로나19로 인해 물동량이 급격하게 하락한 항만물류업체를 지원하기 위해 임대료 감면 기간을 연장하고 감면율을 확대할 필요도 있다고 밝혔다.

인천항만물류협회, 항만하역사업 실적통계표에 따르면, 인천항 양곡 하역의 주요 참여업체로는 동사를 포함하여 대한씨이로(주), (주)한진, CJ대한통운(주) 등이 있으며, 동사는 2019년 20.7%, 2020년 21.1%의 시장점유율을 보이고 있다.

인천항 컨테이너 하역의 주요 참여업체로는 동사의 종속회사인 선광신컨테이너터미널(주)를 포함하여 한진인천컨테이너터미널(주), 인천컨테이너터미널(주), (주)E1컨테이너터미널 등이 있으며, 동사의 종속회사는 2019년 36.3%, 2020년 35.5%의 시장점유율을 보이고 있다.

[표 4] 인천항 항만하역사업 시장점유율 (단위 : %)

| 제품 품목명  | 2019년          |              | 2020년          |              |
|---------|----------------|--------------|----------------|--------------|
|         | 회사명            | 시장점유율        | 회사명            | 시장점유율        |
| 양곡 하역   | 대한씨이로(주)       | 36.8         | 대한씨이로(주)       | 39.2         |
|         | (주)선광          | 20.7         | (주)선광          | 21.1         |
|         | (주)한진          | 17.2         | (주)한진          | 15.5         |
|         | CJ대한통운(주)      | 11.5         | CJ대한통운(주)      | 11.2         |
|         | 기타             | 13.8         | 기타             | 13.0         |
|         | <b>합계</b>      | <b>100.0</b> | <b>합계</b>      | <b>100.0</b> |
| 컨테이너 하역 | 선광신컨테이너터미널(주)  | 36.3         | 선광신컨테이너터미널(주)  | 35.5         |
|         | 한진인천컨테이너터미널(주) | 28.9         | 한진인천컨테이너터미널(주) | 34.8         |
|         | 인천컨테이너터미널(주)   | 22.4         | 인천컨테이너터미널(주)   | 19.9         |
|         | (주)E1컨테이너터미널   | 12.4         | (주)E1컨테이너터미널   | 9.8          |
|         | <b>합계</b>      | <b>100.0</b> | <b>합계</b>      | <b>100.0</b> |

\*출처 : 인천항만물류협회, 항만하역사업 실적통계표, 한국기업데이터(주) 재가공

군산항만물류협회, 항만하역사업 실적통계표에 따르면, 군산항 항만하역사업의 주요 참여업체로는 동사를 포함하여 CJ대한통운(주), 군산항7부두운영(주), 세방(주) 등이 있으며, 동사는 2019년 25.1%, 2020년 26.3%의 시장점유율을 보이고 있다.

**[표 5] 군산항 항만하역사업 시장점유율** (단위 : %)

| 제품 품목명 | 2019년       |              | 2020년       |              |
|--------|-------------|--------------|-------------|--------------|
|        | 회사명         | 시장점유율        | 회사명         | 시장점유율        |
| 하역     | CJ대한통운(주)   | 28.6         | CJ대한통운(주)   | 26.6         |
|        | (주)선광       | 25.1         | (주)선광       | 26.3         |
|        | 군산항7부두운영(주) | 11.7         | 세방(주)       | 13.2         |
|        | 세방(주)       | 10.5         | 군산항7부두운영(주) | 11.8         |
|        | 기타          | 24.1         | 기타          | 22.1         |
|        | <b>합계</b>   | <b>100.0</b> | <b>합계</b>   | <b>100.0</b> |

\*출처 : 군산항만물류협회, 항만하역사업 실적통계표, 한국기업데이터(주) 재가공

### Ⅲ. 기술분석

#### 축적된 물류 노하우를 바탕으로 국내 무역 발전과 경제발전 선도

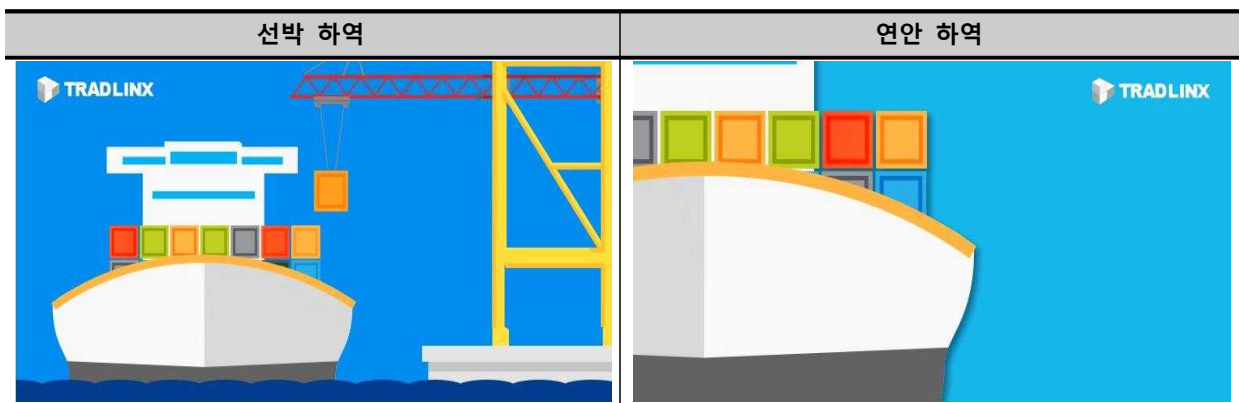
동사는 하역 및 보관 위주의 물류 사업을 확장하여 인천 및 군산에 양곡 전용 터미널을 개장하여 운영함으로써 안정적인 수급 기반이 조성되어 국민경제 안정화에 기여하고 있다.

#### ■ 항만하역 기술의 개요

항만하역이란 항만에서 항만운송면허사업자가 화주나 선박운항업자로부터 위탁을 받아 선박에 의해 운송된 화물을 선박에서 인수받고, 이후 화주에게 인도하는 과정의 운반, 하역행위를 총칭하는 것을 말한다.

항만하역은 크게 선내 하역과 연안 하역으로 구별된다. 선내 하역은 본선에서 화물을 실어 올리거나 부리는 작업으로, 본선의 정박 장소에 따라 난바다 하역과 접안 하역으로 나뉘며, 난바다 하역에서는 육지와 수상 운반이 필요하면 여기에는 바지(거룻배)와 예선이 이용된다. 배가 갖고 있는 해치의 수만큼 바지를 접선시켜 하역할 수 있고, 시간을 단축시키기 위해 배의 양쪽에 바지를 대고 양현하역을 할 수도 있다.

[표 6] 항만하역의 종류



\*출처 : TRADLINK 홈페이지

접안 하역은 본선을 계선장의 옆으로 대게 되어 있으며, 계선장은 윗면이 화물 처리에 적합하게 평지로 되어 있어 배와 육지 간 화물의 이동이 편리하다. 이 평지를 에이프런이라고 하고, 6~12m의 너비를 가지며, 그 배후에 적치장이 설치된 것이 보통이며, 적치장은 에이프런 쪽으로 여러 개의 출입구를 내고 있다.

일반적으로 접안 하역은 난바다 하역에 비해 신속·안전·경제적이기 때문에 많이 이용되며, 난바다 하역은 화물을 보내는 곳이 수운과 접해 있어 바지로 운반하는 것이 편리하고, 항구에 배편이 닿는 하천·운하가 연결된 곳에서 많이 이용된다.

또한, 하역 능력은 난바다 하역에서는 정박지의 면적 및 거룻배와 예선의 수에 의존하고, 접안 하역에서는 계선장의 연장과 하역 기계의 능력에 좌우되는 일이 많다.

연안 하역은 적치장 안 또는 화물을 싣고 내리는 장소에서 적하 작업과 육상의 차량에 싣고 내리는 작업이 중심이 되고, 그 전후 화물의 이동과 부두에 있는 창고에 반출입하는 작업 등을 포함한다. 작업에 사용하는 기계설비에는 종류가 많으나, 상하의 이동을 주로 하는 경우에는 크레인, 엘리베이터 등이 이용되고, 수평 이동을 하는 경우에는 컨베이어, 텔퍼(전기삭도운반차) 등이 이용된다.

또한, 거리가 먼 때에는 트랙터, 화물 자동차 등이 적당하고, 자동차에 크레인을 단 트럭크레인, 리프트를 단 리프트트럭은 비교적 새로운 기계로서 효율이 크며, 하역 기계의 발달로 하역 능력이 크게 향상되어 기존의 부두 설비를 확장한 경우가 많다.

**■ 동사의 기술경쟁력**

동사는 인천에 240,000톤, 군산에 700,000톤 싸이로 시설과 총 7,000평 규모의 창고 3개 동, 15,000천 평 야적장 등을 운영하며, 총 940,000톤의 곡물 일시 저장 능력을 갖추고 있다.

또한, 축적된 운영 노하우와 싸이로 내부 온도 모니터링 시스템, 자동화 및 친환경 출고 시스템 등을 통하여 화주에게 최적의 하역, 보관 서비스를 제공하고 있다.

동사의 종속회사인 선광신컨테이너터미널(주)은 인천 송도 신항에 위치한 총 면적 480,000㎡의 컨테이너 전용 터미널로 STS, ARMGC 등 최신 컨테이너 전용 하역장비를 보유하여 최상의 하역 생산성을 유지하고 있으며, 통관부터 검역까지 ONE-STOP 서비스 제공을 통하여 화주들에게 품질 높은 터미널 서비스를 제공하고 있다.

[표 7] 동사 하역 종류



\*출처 : 동사 홈페이지

**■ 싸이로 하역의 경쟁력**

동사는 인천항과 군산항에 양곡 싸이로 터미널을 운영하고 있으며, 인천항에 위치한 양곡 터미널에 컨테이너 도입 곡물을 처리할 수 있는 시설을 도입하여 운영하고 있고, 하역·반입, 보관, 출고·계근 순의 프로세스로 운영되고 있다. 하역·반입 공정에서는 SKT, PNT, H/C 등의 하역·이송 장비를 기반으로 시간 당 1,200톤 이상의 하역, 이송이 가능하고, 5만 톤 급 이상의 연중 접안이 가능하다.

보관 공정에서는 내부 온도 모니터링 시스템, 자동화 및 친환경 설비 도입으로 27만 톤의 저장



이 가능하며, 출고·계근 공정에서는 자동출하 이송으로 시간 당 1,000톤 출고가 가능하고, 비산 먼지 최소화시스템 등 친환경 설비를 구축하고 있다.

군산항의 2021년 화물 실적은 2,200여만 톤으로 1899년 개항 이래 총 물동량 2,000만 톤 시대를 열었다(출처 : 전북도민일보, 2022년 1월 2일자 보도). 동사는 2004년 군산항에 진출하여 2005년 사용 계약을 체결한 후, 수차례 투자를 통해 싸이로 시설을 증설하였다. 이를 통해 신속한 하역으로 물류비를 절감하고, 호남·충청지역의 곡물 가공산업과 축산업의 발전에 이바지하고 있다.

동사는 하역·반입 공정 시 MCU, PNT, SIM 등의 하역·이송 장비를 기반으로 시간 당 2,800톤 이상의 하역, 이송이 가능하고, 5만 톤 급 2개 선석 접안이 가능하다.

또한, 보관 공정에서는 내부 온도 모니터링 시스템, 외부 온도 변화 영향 최소화 및 보관성이 우수한 콘크리트 구조로 70만 톤의 저장이 가능하며, 출고·계근 공정에서는 자동출하 이송으로 시간 당 2,000톤 출고가 가능하고, 친환경 출고시스템, 무인 계근 자동화시스템 등 친환경 설비를 구축하고 있다.

[표 8] 싸이로 시설 현황

| 구분 |     | 인천항              | 군산항          |
|----|-----|------------------|--------------|
| 하역 | 선석  | 5만 톤 급 × 1선석     | 5만 톤 급 × 2선석 |
|    | 장비  | 엔로더 2기, 하버크레인 1기 | 엔로더 3기       |
| 보관 | 싸이로 | 24만 톤            | 70만 톤        |
|    | 창고  | 3동               | 3동           |

\*출처 : 동사 IR 자료, 한국기업데이터(주) 재가공

[그림 5] 싸이로 하역 설비 및 자동화 시스템



\*출처 : 동사 IR 자료

### ■ 컨테이너 전용 인프라 및 운영시스템 구축

동사의 종속회사인 선광신컨테이너터미널(주)은 국제 해상물류 중심지로 부각되고 있는 인천 신항에 총 면적 480,000㎡의 컨테이너 전용 터미널을 개발하여 물류 서비스를 제공하고 있으며, 10,000TEU 급 대형 선박의 입출항이 가능한 16m 수심과 22열 대형 안벽크레인을 확보



하고 있다.

또한, 근거리의 안전한 입출항 항로, 원활한 배후 도로교통망 연계 등으로 최적의 육·해상 지정학적 위치를 확보하여 배후 산업단지의 풍부한 물동량을 확보하고 있다.

동사의 중속회사는 컨테이너 전용 인프라와 자동화 운영시스템을 구축하여 신속하고 정확한 물류 서비스를 제공하고 있으며, 컨테이너 게이트 반출입부터 선박 양·적하까지 전체 운영 흐름이 정보 조화 서비스로 24시간 실시간 제공하고 있고, 온독(on Dock) 시스템으로 ONE-STOP 서비스를 구현하고 있다.

[그림 6] 인천 신항 컨테이너 전용 터미널



\*출처 : 동사 IR 자료

■ **종합물류기업으로서의 서비스 경쟁력**

동사는 2006년 7월 종합물류기업 인증을 취득하여 물류전문업체로서 각종 수출입화물 및 연안 화물의 하역 및 운송을 담당하고 있으며, 인천북항, 군산항, 평택당진항에 전용 부두와 최신 하역장비 및 전문 인력을 기반으로 고객 중심의 물류 프로세스를 설계하여 고객 물류비를 절감하고, 첨단 물류시스템 구축을 통해 국내 주요 항만에서 하역, 보관, 운송에 이르는 물류 서비스를 제공하고 있다.

또한, 국내 주요 항만거점과 연계하여 최신식 시설과 첨단 창고관리시스템으로 고객의 화물을 최상의 상태로 보관하고, 수출입 항만 인접 위치로 교통이 편리하며, 고객 화물 특성에 적합한 보관시설을 확보하여 365일 24시간 반출입 서비스를 제공하고 있다.

## IV. 재무분석

### 사업 다각화, 해외시장 확대 등으로 안정적인 매출 및 시장점유율 유지 기대

동사는 전용 부두 사용권, 항만 터미널 운영권, 항만 배후부지 확보 등을 통해 신규 거점 확보 및 기존 거점의 지배력을 강화하여 시장점유율을 확대하고 있다.

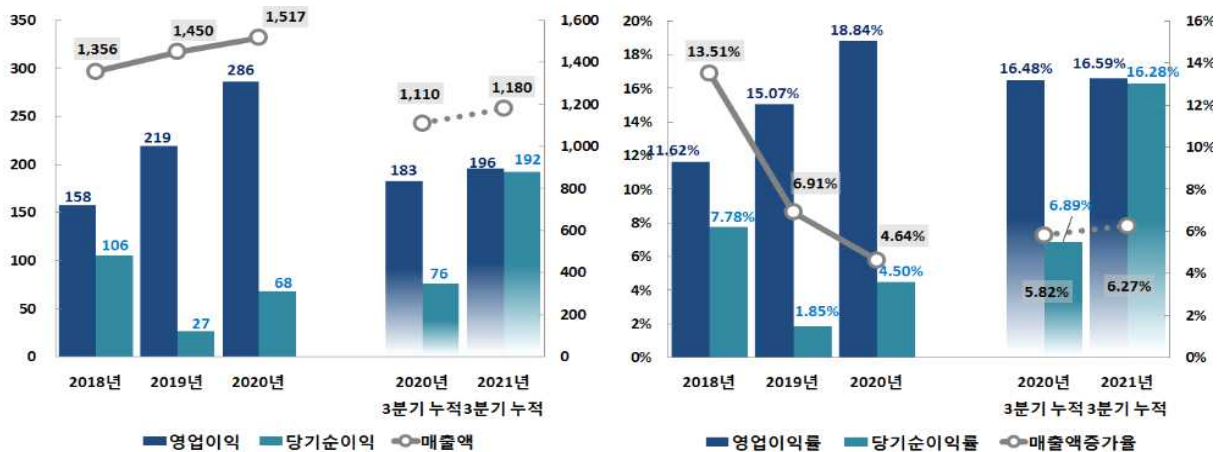
#### ■ 수출입 물동량 증가로 매출 지속 성장

동사는 종합물류기업으로, 인천 및 군산항에 양곡 전용 터미널과 940,000톤 규모의 양곡 저장 시설인 싸이로를 갖추어 양곡 하역 및 보관, 운송 서비스를 제공하고 있고, 평택항 등에서도 하역 서비스를 제공하고 있으며, 종속회사를 통해 인천 송도 신항에서 전용 터미널을 운영하여 서비스를 제공하고 있다.

항만하역사업은 글로벌 경기 회복에 따른 수출입 물동량 증가로 싸이로 및 컨테이너 하역의 물동량이 증가하여 동사의 매출액은 2018년 1,356억 원, 2019년 1,450억 원, 2020년 1,517억 원으로 증가세에 있으며, 영업 레버리지 효과로 영업이익(영업이익률)은 2018년 158억 원(11.62%), 2019년 219억 원(15.07%), 2020년 286억 원(18.84%)으로 증가세에 있다.

2021년 3분기 누적 매출액은 1,180억 원으로 전년 동기 대비 6.27% 증가하였고, 영업이익(영업이익률)은 196억 원(16.59%)으로 전년 동기 대비 13억 원(0.1%p) 증가하였는데, 이는 매출 증가에 따른 원가 및 관관비 부담의 완화 등의 영향으로 보인다.

[그림 7] 요약 포괄손익계산서 분석 [K-IFRS 연결기준] (단위 : 억 원)



\*출처 : 동사 연도별 사업보고서, 분기보고서(2021년 9월), 한국기업데이터(주) 재가공

#### ■ 풍부한 내부유보자금 등 안정적인 재무구조 견지

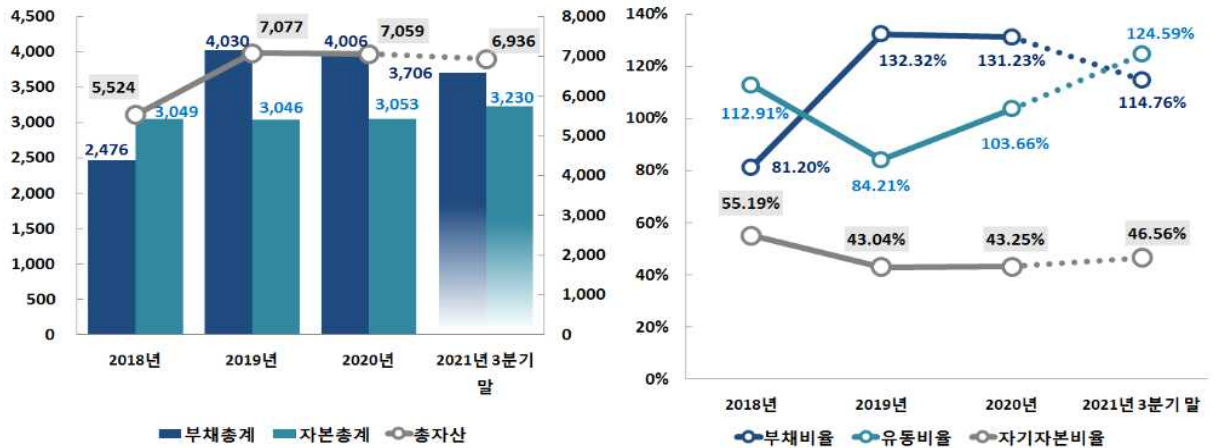
동사의 총자산은 2019년 말 7,077억 원에서 2020년 말 7,059억 원으로 0.25% 감소하였고, 2021년 3분기 말 6,936억 원으로 추가 감소하였다. 부채비율은 2018년 말 81.20%, 2019년 말 132.32%, 2020년 말 131.23%이고, 유동비율은 2018년 말 112.91%, 2019년 말

84.21%, 2020년 말 103.66%이다.

2021년 3분기 말 부채비율은 114.76%, 유동비율은 124.59%로 부채비율, 유동비율이 2020년 말 대비 개선되어 동사의 재무구조는 안정적인 것으로 판단된다.

[그림 8] 요약 재무상태표 분석 [K-IFRS 연결기준]

(단위 : 억 원)



\*출처 : 동사 연도별 사업보고서, 분기보고서(2021년 9월), 한국기업데이터(주) 재가공

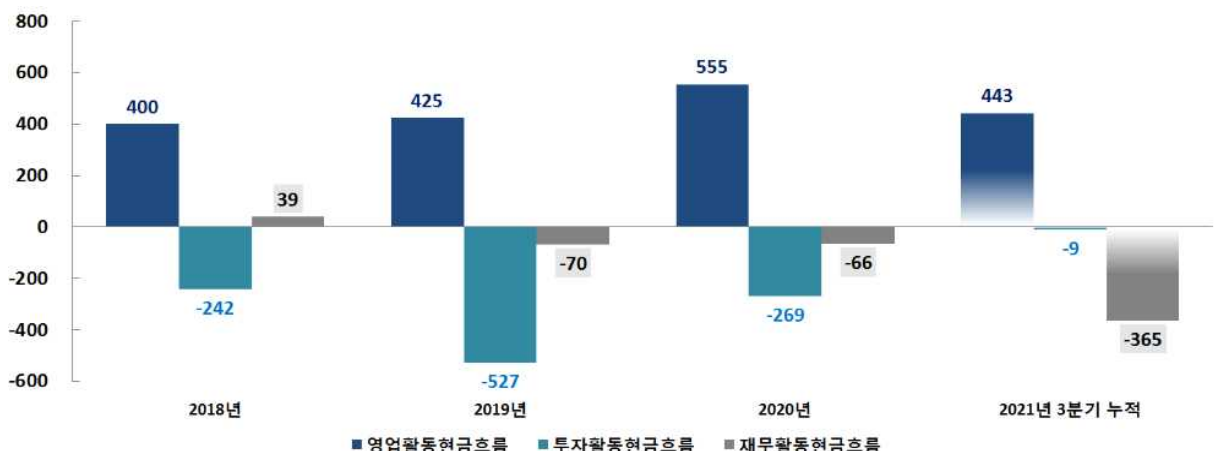
### ■ 영업활동을 바탕으로 한 우수한 현금창출능력 보유

동사는 영업활동을 통해 2019년, 2020년 연속 정(+)의 현금흐름을 창출하고 있고, 동사의 투자활동현금흐름은 유형자산 취득, 기타유동금융자산 증가 등으로 2019년, 2020년 연속 부(-)의 흐름을 나타내었으며, 재무활동현금흐름은 장·단기차입금 상환 및 배당금 지급 등으로 2019년, 2020년 연속 부(-)의 흐름을 나타내었다. 동사는 2019년 25.0억 원, 2020년 21.6억 원의 배당금을 지급하여 주주가치 환원 및 사업에 대한 책임경영을 보이고 있다.

2021년 3분기 누적 현금흐름을 볼 때, 동사는 영업활동으로 창출한 현금으로 투자와 부채 상환 등에 사용한 것으로 판단되며, 기말현금및현금성자산으로 기초 대비 77억 원 증가한 365억 원을 보유하고 있다.

[그림 9] 현금흐름 분석 [K-IFRS 연결기준]

(단위 : 억 원)



\*출처 : 동사 연도별 사업보고서, 분기보고서(2021년 9월), 한국기업데이터(주) 재가공



## V. 주요 변동사항 및 향후 전망

### 지속적인 물류 인프라 확충으로 최고의 물류 서비스 제공

동사는 물류 환경과 위상 변화에 맞춰 새로운 컨테이너 터미널을 개발하여 운영함으로써 신규 물동량 유치를 증가시키고 있다.

#### ■ 선광신컨테이너터미널(주), 인천해양수산청 항만운영협약 체결

인천지방해양수산청은 2021년 9월, 인천항의 비상사태 시 해운·항만 기능을 유지하고자 인천항 항만 서비스 업체들과 항만운영협약을 체결한다고 밝혔으며, 이번 협약을 통해 인천항의 해상·해운 물류 위기상황 등이 발생할 때 수출입 화물의 안정적인 수송체계를 구축할 계획이다.

이와 관련하여 동사의 종속회사인 선광신컨테이너터미널(주)은 인천지방해양수산청에서 항만하역업의 업체로 선정되었으며, 협약 기간은 2022년 1월부터 2023년 12월까지 2년이고, 인천항의 비상사태 등이 발생하는 경우 정부의 항만 운영 지시에 응할 의무를 지는 대신 항만시설 사용료 감면 등의 인센티브를 지급 받게 된다.

[그림 10] 동사의 항만 운영



\*출처 : 동사 홈페이지

#### ■ 신뢰관계 구축 기반의 지속적인 계약 체결

동사는 전용 부두 사용권, 항만 터미널 운영권, 항만 배후부지 확보 등을 통해 신규 거점 확보 및 기존 거점의 지배력을 강화하고 있으며, 고객만족 서비스 제공을 통한 기존 고객 및 화주와의 신뢰관계 구축, 신규 화주 유치 등 영업 극대화에 주력하고 있다.

이에 동사는 2005년 4월 군산지방해양수산청과 군산항 6부두(61, 62 선석) 전용 사용 계약

(2005년 4월~2010년 3월)을 최초 체결하였으며, 이후 5년마다 계약을 갱신하고 있고, 2020년 4월 기간 연장 계약(2020년 4월~ 2025년 3월)을 체결하였다.

또한, 동사의 종속회사인 선광신컨테이너터미널(주)은 2015년 6월 인천항만공사와 인천 송도 신항만부지 1단계 구간 임대 계약을 최초 체결하였으며, 이후 중공 완료에 따라 2017년 1월부터 송도 신항만부지 2단계 구간 임대 계약을 추가로 체결하여 지속적으로 신뢰관계를 형성하고 있다.

■ 동사의 ESG 활동

ENVIRONMENTAL

동사는 사업 활동에서 발생할 환경 부담을 최소화하기 위하여 폐수처리시설 및 대기오염 방지를 위한 방진시설, 집진시설 등을 설치하고 있으며, 사업장에 대한 환경 관련 규제에 적극적으로 대응하고 있다.

또한, 환경 관련 법규 준수를 위해 방침 및 목표 수립, 모니터링 실시, 환경 및 안전, 보건을 핵심 주제로 하여 오염방지, 자원이용, 안전보건, 작업환경 교육을 주기적으로 실시하고 있다.

SOCIAL

동사는 군산교육발전재단에 2019년, 2020년 각각 장학금 1천만 원을 전달하였고, 희망 2020 나눔캠페인, 희망 2021 나눔캠페인에 참여하여 각각 성금 1억 원, 희망 2022 나눔캠페인에 참여하여 성금 1억 2천만 원을 기부하였으며, 코로나19 위기극복으로 성금 1천만 원을 기부하는 등 지역경제 활성화 및 사회적 책임 활동에도 앞장서고 있다.

[표 9] 동사 사회공헌 활동

| 희망 2022 나눔캠페인 성금 기부   | 코로나19 위기극복 성금 기부   |
|---|--|
|  |  |

\*출처 : 동사 홈페이지, 한국기업데이터(주) 재가공

또한, 차별금지, 인권존중을 중시하는 경영원칙에 따라 수년간 기간제 근로자 채용 없이 정규직으로만 채용함으로써 회사의 미래가치를 구성원들과 함께 실현하고 공유하여 좋은 일자리 창출과 경제성장에 기여하고 있다.

동사는 구성원들을 위해 쾌적하고 효율적인 업무 환경을 제공함과 동시에 워라벨(Work-life Balance)을 고려하여 임직원 상해보험, 직원 및 자녀 학자금, 각종 자격증 취득 지원, 사내 동



호회 지원 등 다양한 복리후생 제도를 운영하고 있다.

**GOVERNANCE**

동사의 대표이사 2인은 명확한 사업 목표를 설정하여 회사를 경영하고 있고, 대내외적으로 일정 수준의 신뢰관계를 구축하고 있으며, 최근 3개년 연속 현금배당(연평균 1.9%)으로 주주가치 환원에 힘쓰고 있다.

동사는 정보 공개와 주주 권익보호 측면에서 ESG 관련 정보의 공개는 부족한 수준이나, 상장회사로서의 공시 의무를 준수하며, 소통 채널 다양성 확보, 정보접근 등의 권한을 준수하기 위해 홈페이지에 최신 소개 자료를 업데이트하는 등 이해관계자의 권익보호를 위한 노력은 일정 수준 이상으로 전개하고 있다.

**증권사 투자 의견**

| 작성기관 | 투자 의견                 | 목표주가 | 작성일 |
|------|-----------------------|------|-----|
| -    | -                     | -    | -   |
| -    | · 최근 1년 이내 발간 보고서 없음. |      |     |

**시장정보(주가 및 거래량)**

[그림 11] 동사 3개년 주가 변동 현황



\*출처 : 네이버 금융(2022년 01월 19일)