



한국IR협회의

기업리서치센터 기업분석 | 2026.05.14

KOSDAQ | 운송

태웅로직스 (124560)

주주환원 지속에도 불구하고 밸류업은 지연



기업가치 제고 계획 및 이행상황

- 2025년 2월 3PL 물류기업으로는 처음으로 기업가치제고 계획 발표, 장기 성장계획으로 1)자산형 비즈니스 추진, 2)M&A를 통한 기업가치 제고, 3)국내외 물류 거점 확대 제시, 주주가치 제고 계획으로 1)자사주 100만 주 소각, 2)최소 배당금제(100원 이상) 도입 제시
- 기업가치제고 이행상황: 2025년 2월 자사주 50만 주 소각에 이어 2025년 9월 추가로 자사주 100만 주를 소각하여 1년내에 목표대비 150% 달성, 2025년 배당금은 주당 130원으로 전년대비 30원 상향하여 2년 연속 최소 배당금 계획 달성, 2025년 당기순이익 적자에도 불구하고 배당을 실시하며 주주가치 제고 노력, 기업가치제고 노력에도 불구하고 물류 업황 악화와 실적 부진으로 주가는 약세 지속
- 장기 성장계획으로 3자물류 중심에서 국내외 유형자산을 활용한 자산형 비즈니스 추진 지속, 2025년 추진된 주요 사업으로는 트랜스올(인천공항 상용화주터미널 구축), 이천 풀필먼트센터 구축을 통한 이커머스 시장 및 해외 역지구 시장 진출 기반 구축, 미국 반도체 물류 확대를 위한 거점 확보, 우즈벡 ADM글로벌과 복합물류센터 MOU 체결, 크로아티아 부두 등 물류 인프라 확보 등

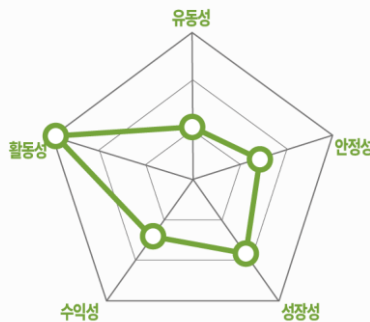
체크포인트

- 투자포인트: 1)국내외 종속기업 네트워크 확대가 성장의 핵심동력, 2)3자물류에서 자산형 비즈니스 사업으로 사업 영역 대전환, 3)업황 참체와 단기 실적 악화로 Value-Up 지연
- 2026년 매출액 1조 1,962억 원(YoY +7.1%), 영업이익 229억 원(YoY +917.2%) 전망, 영업이익률은 1.9%로 회복 예상
- 리스크요인: 1)우즈벡 채권 대손충당금 추가 반영, 2)중동 불안에 따른 석유화학 물동량 감소, 3)전방산업의 투자 위축에 따른 성장성 저하 우려

주가 및 주요이벤트

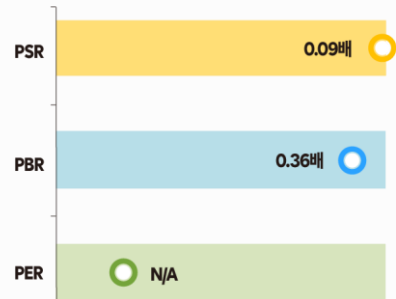


재무지표



주: 2025년 기준, Fnguide WICS 분류 상 산업재산업 내 등급화

밸류에이션 지표



주: PSR, PER, PBR은 2025년 기준, Fnguide WICS 분류상 산업재산업 내 순위 비교, 우측으로 갈수록 저평가

국내외 종속기업 네트워크 확대가 성장의 핵심동력

2019~2025 종속기업 합산 매출액 CAGR은 57.9%로 동기간 별도 기업 CAGR 19.0% 상회, 종속기업 이익기여비중은 2019년 11.5%에서 2025년 41.8%로 상승

3자물류에서 자산형 비즈니스 사업으로 사업 영역 대전환

3자물류 위주에서 자산형 사업으로 전환, 수익성 고도화 및 사업 안정성 강화 모색, 1) 항공물류 부문 트랜스올은 2023년 인수 이후 매출액 CAGR 26.4%로 고성장세, 인천공항 상용화주터미널 지정 인가로 획기적인 성장 토대 마련, 2) 경기도 이천 물류 풀필먼트센터 구축으로 이커머스 및 해외 역지구 시장 진출 본격화, 3) 우즈벡 자동차그룹인 ADM글로벌과 복합물류센터 합작법인 MOU 체결, 4) 미국에서는 기존 서부 및 중부 거점에 더해 동부지역에서 삼성전자, SK하이닉스 등 반도체 물류 거점을 확보하며 반도체 물류시장 선점 기대

업황 침체와 단기 실적 악화로 Value-Up 지연

밸류업 계획 발표 1년 만에 자사주 150만 주를 소각하여 목표치 150% 달성, 2025년 당기순이익 적자 시현에도 불구하고, 주당 배당금은 130원으로 확대하며 주주가치 제고 노력 지속, 주주가치 제고 노력에도 불구하고 해운 업황 악화와 단기 실적 부진으로 밸류업 계획 발표 당시보다 주가가 하락하며 Value-Up 지연, 2026년은 실적 정상화 시기로 주가 디스카운트 해소 기대

Forecast earnings & Valuation

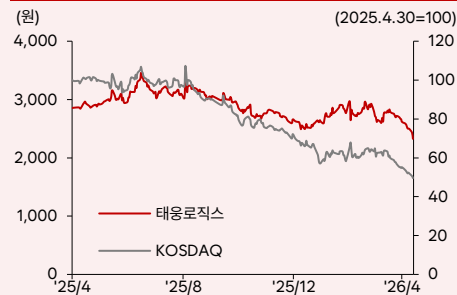
	2022	2023	2024	2025	2026F
매출액(억원)	13,282	7,703	10,438	11,173	11,962
YoY(%)	41.4	-42.0	35.5	7.0	7.1
영업이익(억원)	1,166	360	408	22	229
OP 마진(%)	8.8	4.7	3.9	0.2	1.9
지배주주순이익(억원)	934	270	302	-54	138
EPS(원)	2,432	624	661	-124	371
YoY(%)	46.7	-74.4	6.0	적전	흑전
PER(배)	1.8	5.6	4.4	N/A	6.3
PSR(배)	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1
EV/EBITDA(배)	1.0	3.5	3.1	9.7	4.1
PBR(배)	0.8	0.7	0.5	0.4	0.3
ROE(%)	56.6	12.5	12.7	-2.1	5.4
배당수익률(%)	3.4	2.0	3.5	4.9	6.5

자료: 한국IR협회의 기업리서치센터

Company Data

현재주가 (5/12)	2,325원
52주 최고가	3,460원
52주 최저가	2,325원
KOSDAQ (5/12)	1,179.29p
자본금	40억원
시가총액	900억원
액면가	100원
발행주식수	39백만주
일평균 거래량 (60일)	54만주
일평균 거래액 (60일)	16억원
외국인지분율	35.6%
주요주주	한재동 외 4 인 43.81%

Price & Relative Performance



Stock Data

주가수익률(%)	1개월	6개월	12개월
절대주가	-16.1	-19.7	-20.5
상대주가	-22.2	-38.3	-51.1

▶참고 1) 표지 재무지표에서 안정성 지표는 '이자보상배율', 성장성 지표는 매출액 증가율, 수익성 지표는 ROIC, 활동성지표는 '재고자산회전율', 유동성지표는 '당좌비율임. 2) 표지 밸류에이션 지표 차트는 해당 산업군내 동사의 상대적 밸류에이션 수준을 표시. 우측으로 갈수록 밸류에이션 매력도 높음.

▶기업 밸류업 공식 법안 주주가치 존중 기업문화로의 변화를 위해 자발적으로 기업가치 제고 노력을 하는 기업. 기업가치 제고 계획을 자율적으로 수립하고, 이행하며 투자자와 소통하는 기업



기업 개요

기업개요 및 연혁

1996년 설립된 국내 1위 3PL 종합물류기업

태웅로지스는 해상·항공·육상 운송을 아우르는 통합 물류 서비스를 제공하는 국내 최대 3PL(3자물류) 종합물류기업이다. 글로벌 화주를 대상으로 한 프로젝트 물류 및 EPC 물류 수행 경험을 바탕으로 차별화된 경쟁력을 확보하고 있으며, 해외 현지 법인 네트워크를 기반으로 글로벌 포워딩 사업을 영위하고 있다.

동사는 1996년 태웅해운으로 설립되어 2005년 태웅로지스로 사명을 변경하였다. 2007년 일본 법인 설립을 시작으로 해외 진출을 본격화하였으며, 2009년 중국(상하이), 2010년 콜롬비아, 2011년 말레이시아·칭다오·선전·칠레 법인을 잇따라 설립하며 동남아 및 중남미 지역으로 거점을 확대하였다. 이후 미국, 유럽(스페인·독일·크로아티아), 베트남, 아르헨티나 등으로 네트워크를 넓혔으며, 2025년에는 튀르키예와 카자흐스탄 법인을 추가 설립하여 현재 총 17개의 해외 현지 법인을 운영 중이다. 동사는 2025년 자동차 생산과 유통망을 동시에 갖춘 우즈베키스탄의 대표 자동차 그룹인 ADM글로벌과 타슈켄트 내 자동차 부품 전용 복합물류센터 건립 및 운영을 위한 합작법인 설립 MOU를 체결하였다. 국내에서는 2019년 12월 국내 3PL 업체 최초로 코스닥 시장에 상장하였으며, IPO 공모자금을 활용한 적극적인 M&A를 통해 사업 영역과 해외 종속기업 수를 단계적으로 확대해왔다.

동사는 해외 네트워크 확장과 병행하여 국내 물류 밸류체인 구축에도 주력하였다. 2020년 이주화물 서비스 전문 GLS 코리아와 내륙운송 전문 세종종합물류를 설립하고, 2021년 태웅물류센터(창고 서비스)를 추가하였다. 2023년에는 항공물류 전문기업인 트랜스올을 100% 자회사로 편입하며 해상·육상·항공을 아우르는 복합물류 체계를 완성하였다. 2025년에는 컨테이너 수리 및 세척업을 영위하는 티앤씨부산을 인수하며 사업 포트폴리오를 한층 다변화하였다. 이로써 동사는 현재 해외 17개, 국내 5개를 포함한 총 22개의 종속회사를 운영하고 있다.

한편, 동사는 수도권(경기도 이천)에 풀필먼트(Fulfillment) 센터를 구축하여 입고·보관·피킹·포장·배송까지 물류 전 과정을 일괄 처리하는 이커머스 물류 사업으로도 영역을 확대하고 있으며, 향후 해외 법인 네트워크와의 연계를 통해 글로벌 이커머스 물류 사업(해외 역직구)으로 발전시킬 계획이다.

계열사 중 트랜스올은 2024년 인천 자유무역지역(FTZ) G7 구역 내 항공화물터미널(TACT) 증축을 완료하고 2026년부터 본격 운영에 들어갔다. 트랜스올은 국토교통부로부터 상용화주 지정 인가를 획득함에 따라 터미널 내 보안 검색과 ULD(Unit Load Device) 작업을 완료한 화물을 공항 추가 보안 절차 없이 항공기에 직접 탑재할 수 있게 되었으며, 이를 통해 반입 대기시간 단축과 항공화물 처리 효율성 개선이 기대된다.

연결조정 전 종속기업 합산 매출액은 2025년 기준 4,787억 원으로 전년 대비 16.2% 증가하며 외형 성장세를 이어가고 있다. 계열사별로는 트랜스올 매출액이 1,232억 원으로 가장 큰 매출비중(25.7%)을 차지하고 있으며, TGL USA 665억 원, GLS코리아 489억 원, TGL KAZ 450억 원 등이 뒤를 잇고 있다. 트랜스올의 경우 매출은 전년(1,070억 원) 대비 15.1% 증가하였으나, 영업이익은 2025년 9억 원 적자로 전년(2억 원 적자) 대비 손실 폭이 확대되었다. 다만 인천공항 항공화물터미널 사업이 2026년부터 본격화됨에 따라 점진적인 실적 개선이 가능할 것으로 판단된다.

태웅로지스 연혁

1996~2011	2012~2020	2021~
1996.01 (주)태웅해운 설립	2012.07 AEO 인증 취득	2021.04 태웅물류센터 설립
1997.04 (주)태웅해운 부산사무소 설립	2015.01 TGL INTERNATIONAL LLC 설립	2021.05 TGL USA INC. 설립
2005.04 (주)태웅로지스 사명 변경	2015.07 코트라와 중소기업해외물류지원 MOU 체결	2021.11 TGL Indonesia Logistics 설립
2005.05 ISO 9001 취득, ISO 14001 취득	2015.09 TGL NOVO LLC 설립	2022.05 양재아이티 차세대 종합물류시스템 구축 업무협약 MOU 체결
2007.09 TGL JAPAN 설립	2016.09 물류 정보 시스템 (TMS) 구축	2022.06 TGL HUNGARY KFT 창고사업 진출
2008.02 IATA 인증 취득	2017.11 한국물류대상 국무총리표창	바르셀로나항 물류센터 개장
2009.11 TGL SHANGHAI 설립	2018.08 TGL HUNGARY KFT 설립	TGL S, EUROPE S.L.U (TGL SPAIN) 설립
2010.03 TGL COLOMBIA 설립	2019.02 FE Taewoong LLC 설립	2022.07 삼성엔지니어링 물류 계약 체결(사우디아라비아 EPC사업)
2011.06 TGL MALAYSIA 설립	2019.12 코스닥 상장	2022.08 TGL VIETNAM 설립
2011.07 TGL QINGDAO 설립	2020.04 GLS KOREA 인수	2023.06 (주)트랜스올 인수
2011.08 TGL SHENZHEN 설립	ISO 링크 컨테이너 역상화물 운송 사업 확대	2024.04 아르헨티나 법인 설립
2011.11 TGL CHILE 설립	2020.05 세종종합물류 인수	2024.07 크로아티아 내륙 운송사 La Trans 인수
	2020.06 TGL KAZ Logistics 설립	2024.12 ISO 45001 취득
		2025.02 기업가치 제고 계획 발표
		2026.02 기업가치 제고 계획 이행현황 공시

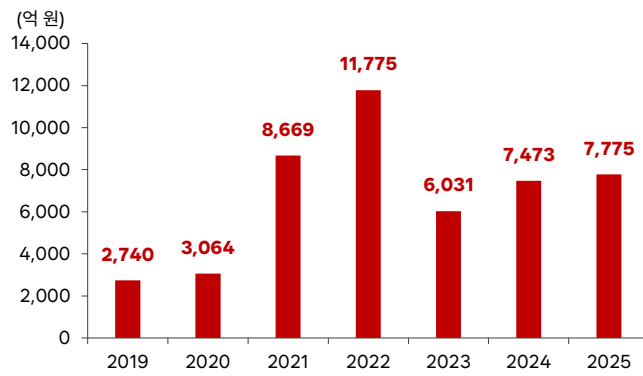
자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

주요 사업

종합물류 69.6%,
 종속기업(연결조정 반영) 30.4%

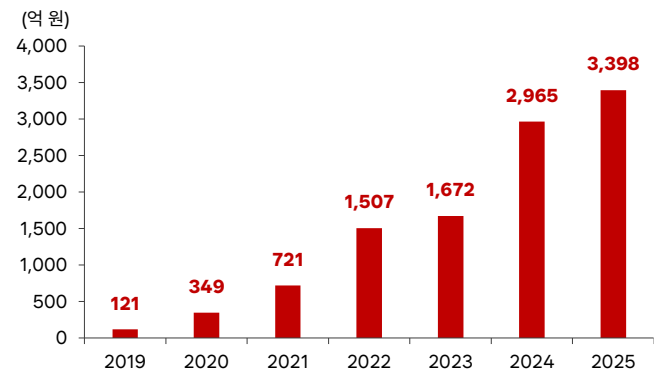
동사의 사업영역은 크게 별도 부문 종합물류와 국내의 종속법인으로 구분된다. 2025년 기준 매출비중은 종합물류가 69.6%(7,775억 원), 연결조정 후 종속법인 비중이 30.4%(3,398억 원)를 차지하였다. 2025년 연결조정을 반영한 종속기업 매출액은 전년대비 14.6% 증가하였으며, 매출 비중 또한 2021년 7.7%에서 2025년 30.4%으로 지속적으로 확대되는 추세를 보이고 있다.

별도 종합물류 매출액 연간 추이



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

종속기업 합산 매출액(연결조정 반영) 연간 추이



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

동사의 원재료 매입처는 해상의 경우에는 선사, 내륙의 경우 철도업체 등으로 구성되어 있으며, 종합물류 부문의 원재료비는 해상운송료, 철도운송료, 트럭운송료, 터미널 화물처리비, 항공운송료 등이다.

원재료 매입비용은 2025년 기준 1조 101억 원으로 전년 대비 6.9% 증가하였으며, 같은 기간 매출액은 1조 1,173억 원으로 7.0% 증가하였다. 이에 따라 매출액에서 원재료 매입 비용을 뺀 스프레드는 2024년 991억 원에서 2025년 1,072억 원으로 소폭 확대되었다. 한편, 매출액대비 원재료 매입비중은 2024년 90.5%에서 2025년 90.4%로 전년과 유사한 수준을 유지하고 있다.

주주 현황

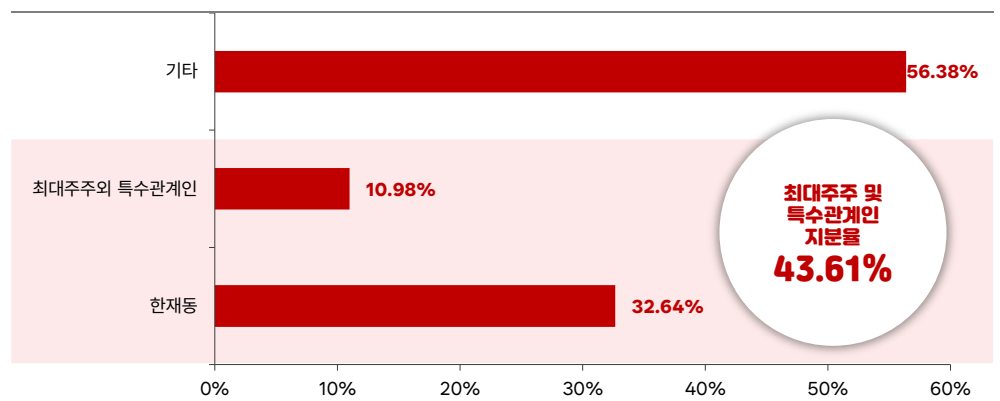
**최대주주는 한재동 회장으로,
지분율 32.64% 보유**

최대주주는 한재동 회장으로, 2025년말 기준 지분율은 32.64%이다. 한재동 회장은 현재 태웅로지스 대표이사(총괄)로 재직 중이며, TGL Shanghai Co., LTD와 TAEWOONG GLOBAL LOGISTICS SDN.BHD의 임원을 겸직 중이다. 강원대학교 토목공학과를 졸업하였으며, 과거 동아해상 영업부에서 근무한 이력이 있다.

5% 이상 주주는 조용준 사장으로, 2025년말 기준 지분율은 6.26%이다. 조용준 사장은 현재 영업부문 대표이사를 맡고 있으며, 강원대학교 회계학과를 졸업하고 SINOTRANS KOREA 영업부에서 근무한 경력을 보유하고 있다.

우리사주조합은 324,746주(0.84%)를 보유하고 있으며, 최대주주 및 특수관계인 지분율 합계는 43.61%이다.

주주현황



주: 2025년말 기준
자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

산업 현황

3PL 물류산업 동향

2025년 컨테이너 처리 물동량은 3,211만 TEU로 YoY 1.2% 증가하며 역대 최대치 경신, 2017~2025 연평균증가율은 2.0%로 완만한 성장세

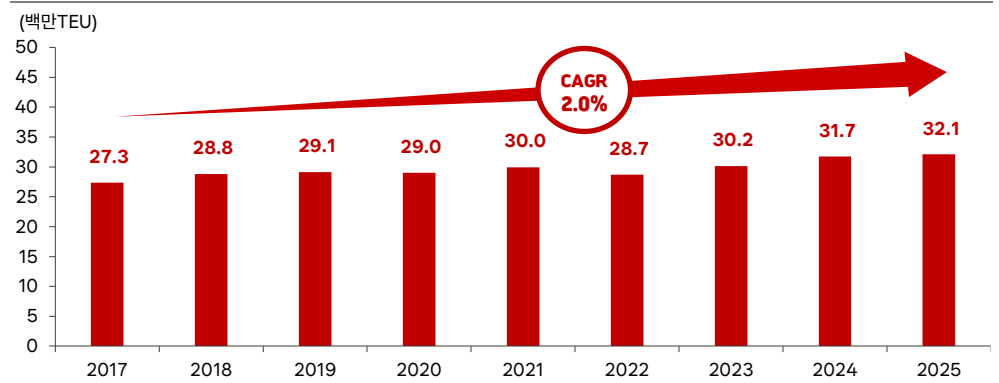
해양수산부가 발표한 2025년 전국 무역항 항만 물동량은 15.7억 톤으로 전년(15.9억 톤) 대비 0.9% 감소한 것으로 나타났다. 이중 수출입 물동량은 13.4억 톤으로 전년(13.5억 톤) 대비 0.7% 감소한 것으로 집계되었다.

2025년 전국 항만의 컨테이너 처리 물동량은 국제 통상 환경의 불확실성에도 불구하고 3,211만 TEU를 기록하여, 전년(3,174만 TEU) 대비 1.2% 증가해 사상 최대 물동량 처리 실적을 경신하였다.

주요 항만별로 보면, 2025년 국내 컨테이너 처리 물동량의 77.5%를 차지한 부산항은 2,488만 TEU로 전년 대비 2.0% 증가했으며, 이는 대미 물동량은 전년 대비 0.2% 감소했음에도 불구하고, 중국(3.4%), 일본(3.7%) 물동량이 증가한 데 따른 결과이다. 인천항 처리물량은 344만 TEU로 전년(356만 TEU) 대비 3.2% 감소했으며, 이는 태국, 대만, 베트남 등의 물동량 감소에 기인한다. 광양항은 전년(201만 TEU) 대비 2.4% 증가한 206만 TEU를 기록하였다. 2025년 무역항별 컨테이너 물동량 처리비중은 부산항 77.5%, 인천항 10.7%, 광양항 6.4%, 기타 5.4%를 차지했다. 연도별 컨테이너 처리 물동량을 보면 2017년 2,748만 TEU에서 2025년 3,211만 TEU로 연평균(CAGR) 2.0%를 기록하여, 성장률이 높지는 않지만 완만한 성장세가 지속되고 있다.

동기간 태웅로지스의 컨테이너 물동량을 보면 2017년 21.3만 TEU에서 2025년 37만 TEU로 연평균 7.2% 성장하여 국내 시장 평균대비 3배 이상 높은 성장률을 시현하였다.

국내 컨테이너 처리 물동량 추이: 2017~2025 CAGR 2.0% 기록



자료: 해양수산부, 한국R협회의 기업리서치센터

동사의 주력 전방산업인 석유화학제품 물동량은 성장 정체

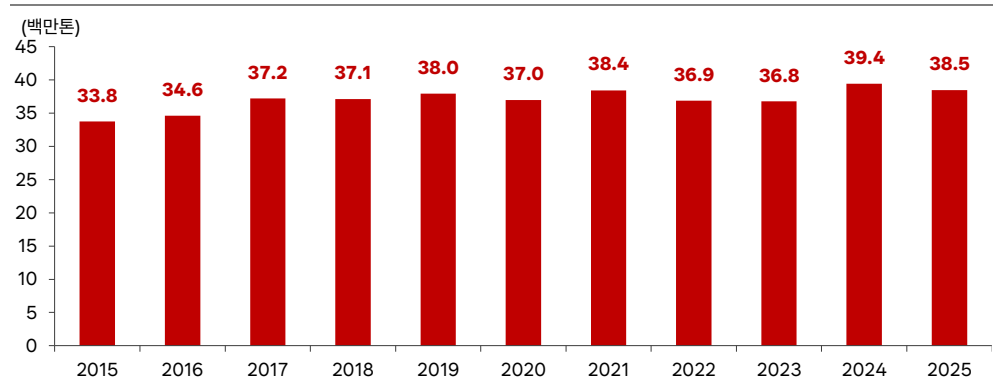
동사는 제3자 물류기업으로서 전체 종합물류 매출의 약 60% 이상이 국내 석유화학제품 운송에 특화되어 있는 만큼, 석유화학제품의 물동량 통계는 동사의 종합물류 부문 실적을 가능하는데 매우 중요한 동행지표이다. 이와 더불어 주력 석유화학업체들의 설비투자(CAPEX) 규모도 향후 석유화학제품의 물동량 규모를 예측하는데 중요한 선행지표이다.

한국무역협회의 K-Stat 통계에 따르면 국내 석유화학제품(코드 MT1 21) 수출액은 2025년 425억 달러로 전년 대비 11.4% 감소하였으며, 수출량은 3,847만 톤으로 전년 대비 2.4% 감소한 가운데, 평균 수출단가는 톤당 1,105달러로

전년 대비 9.2% 하락하여 물동량 감소와 더불어 수출단가 하락이 복합적으로 수출금액 감소를 야기한 것으로 나타났다. 연간 석유화학제품 수출량은 최근 5년간 평균 3,600~3,900만 톤 수준에서 정체 국면을 보이고 있다.

2026년 2월말 이란 전쟁의 발발 이후 영향이 100% 반영된 4월 석유화학제품 수출실적을 보면, 수출액은 40.9억 달러로 전년동월대비 78% 증가한 것으로 나타났으나, 이는 국제유가 급등에 따라 수출단가가 전년동월대비 35% 이상 급등하며 나타난 결과로, 4월 석유화학제품 수출량은 263만 톤으로 전년동월대비 20.1%나 감소하였으며, 이는 이란 전쟁 이전 12개월 평균 수출량 320만 톤 대비 약 18% 줄어든 수치이다.

국내 석유화학제품 수출량 추이



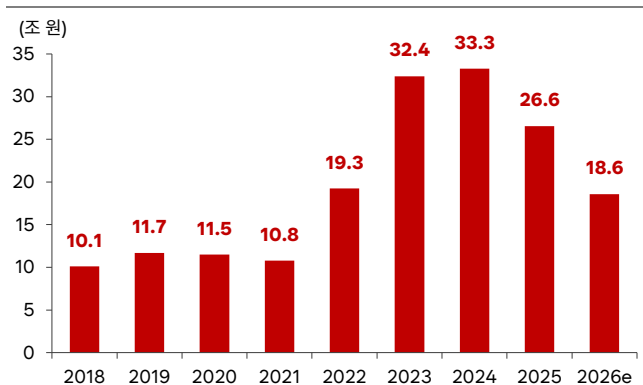
자료: 한국무역협회, 한국R협회의 기업리서치센터

5대 석유화학기업 합산 CAPEX는 2024년 정점으로 감소세

석유화학업종의 설비투자액은 2024년을 정점으로 추세적인 감소세이다. 주요 5대 석유화학업체(LG화학, 롯데케미칼, SK이노베이션, S-Oil, 한화솔루션)의 합산 CAPEX는 2021년 코로나19 당시 10.8조 원에서 3년 연속 증가해 2024년 33.3조 원으로 역대 최고치를 기록했으나, 2025년에는 26.6조 원으로 전년대비 20.2% 감소했으며, 2026년 시장전망치는 18.6조 원으로 전년대비 30.1%나 감소해 최근 5개년래 최저치로 감소할 전망이다.

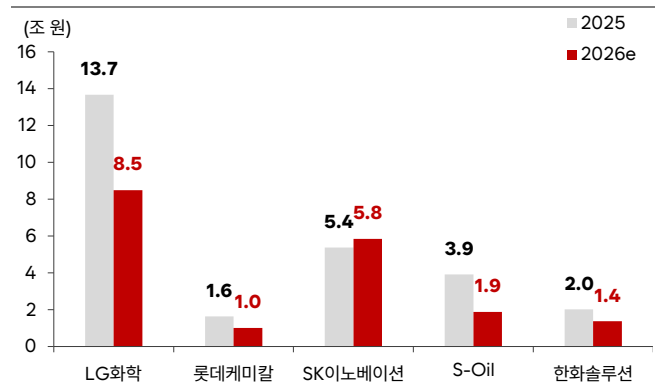
주력 전방산업의 설비투자 축소는 생산능력의 정체를 의미하는 만큼, 이는 장기적으로 석유화학제품의 수출입 물동량도 정체를 보일 가능성이 크다.

석유화학 5개사 합산 CAPEX 추이



자료: FnGuide, 한국R협회의 기업리서치센터

석유화학 5개사 연간 CAPEX 비교

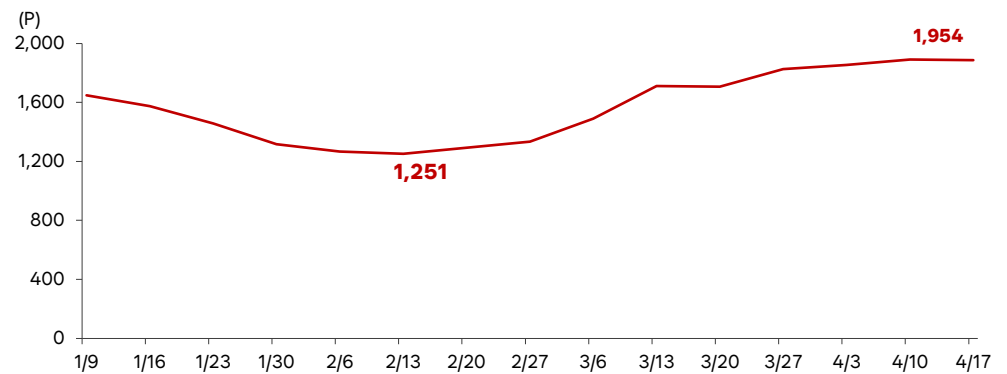


자료: FnGuide, 한국R협회의 기업리서치센터

**SCFI는 이란 전쟁 이후
호르무즈해협 봉쇄조치로
2월 저점 대비 56% 급등**

상하이해운거래소가 발표하는 상하이컨테이너운임종합지수(SCFI)는 지난 2월말 이후 이란 전쟁으로 강세 기조이다. 상하이항을 출발하는 13개 글로벌 항로의 운임을 종합한 SCFI는 지난 2월 이란 전쟁 발발 이전에는 1,251p까지 약세를 보였으나, 이란 전쟁 발발 이후 이란의 호르무즈해협 봉쇄조치로 인해 심각한 물류 차질이 발생하면서 현재(5월 12일 기준) 1,954p로 2,000p를 앞두고 있다. 이는 2025년 6월 중순 이후 11개월 만에 최고치이며, 지난 2월 저점대비로는 56%나 급등한 수준이다.

2026년 SCFI(상해컨테이너운임지수) 추이: 2월 저점 대비 56% 급등



자료: 한국무역협회, 한국R협회의 기업리서치센터

**2025년 물류 BIG5 합산 매출액은
56.2조 원으로 2.0% 증가**

국내 물류 운송 BIG5 기업으로는 현대글로벌비스, CJ대한통운, LX인터내셔널(물류 부문), 롯데글로벌, 한진 등이 있다. 이들 5개사의 2025년 합산 매출액은 56.2조 원으로 전년 대비 2.0% 증가하였으며, 이는 2022년 기록한 역대 최대치인 56.4조 원에 거의 육박하는 수치이다. 5개사 합산 매출액은 2020년 37.0조 원에서 2025년 56.2조 원으로 5개년 연평균(CAGR)이 8.7%를 기록하였다.

업체별로 보면 현대글로벌비스 연결 매출액은 29.6조 원으로 전년대비 4.1% 증가한 반면, 나머지 4개사 매출액은 전년 수준과 유사(CJ대한통운, 한진)하거나 감소(LX인터 물류 부문, 롯데글로벌)하는 등 성장 정체 국면을 보였다.

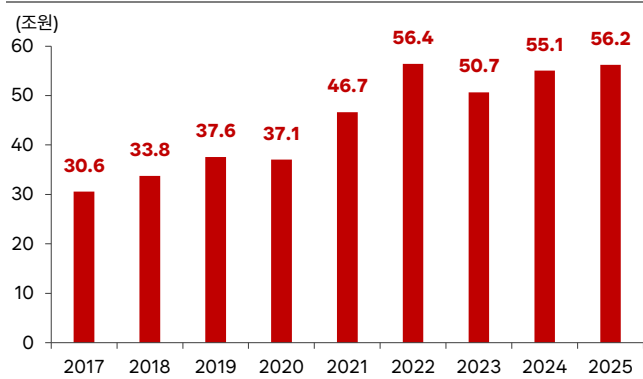
대형 물류기업들은 그룹사에 속한 2PL 기업들로 최근에는 2PL 물량뿐만 아니라 3PL로도 사업영역을 확대하고 있어 사실상 2PL과 3PL의 경계가 모호해진 상황이다. 이들 BIG5 기업들에 비해 동사는 순수 3PL로서 매출 규모는 현저히 작지만, 매출 성장률은 가장 높은 수준이다. 2025년 동사의 연결 매출액은 약 1.1조 원으로 전년대비 7.0% 증가했으며, 최근 5개년 매출액 CAGR은 무려 26.8%에 달해 2PL 기반 BIG5 기업들에 비해 성장성이 3배 이상 높았다.

**2025년 5개사 합산 영업이익은
2.9조 원으로 전년대비 8.6% 증가,
역대 최대치 경신**

2025년 5개사 합산 영업이익은 약 2.9조 원으로 전년대비 8.6% 증가하며 역대 최대치를 경신하였다. BIG5 기업들의 수익성은 2025년 평균 영업이익률이 5.2%로 전년 대비 0.3%p 상승하였다. 이는 최근 5개년 평균 영업이익률은 약 4.8%를 기록했으며, 2025년 처음으로 5개사 평균 영업이익률이 5%를 상회하였다.

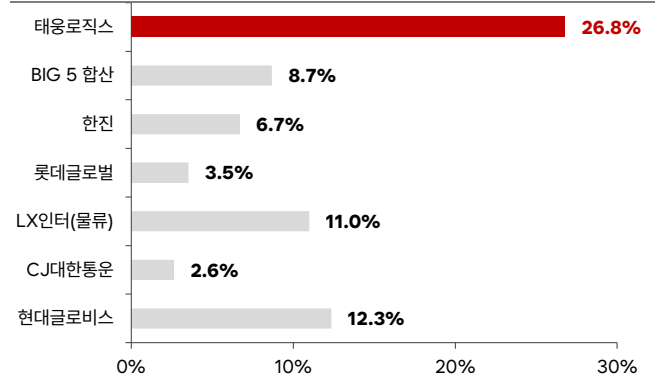
동사의 경우 2021~2022년에는 영업이익률이 8%대로 BIG5 기업들보다 높았으나, 2023년 수익성이 낮은 트랜스올이 자회사로 편입되며 영업이익률이 4.7%로 낮아졌으며, 2024년에는 3.9%로 하락했다. 2025년 영업이익률은 0.2%로 급락했으나, 이는 우즈벡 EPC 고객사(Eriell)의 대금지급 지연에 따른 대손충당금을 판관비용에 반영하면서 일시적으로 수익성이 크게 위축된 영향이다.

물류기업 BIG5 합산 매출액 추이



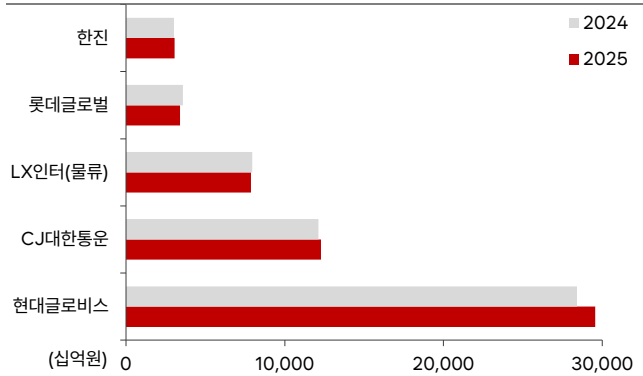
자료: DART, 한국IR협회의 기업리서치센터

물류 BIG5 vs 태웅로지스 최근 5개년 매출액 CAGR 비교



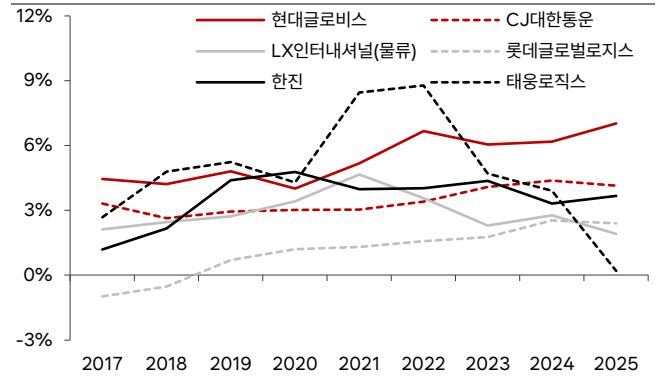
자료: DART, 한국IR협회의 기업리서치센터

BIG5 연간 매출액 비교



자료: DART, 한국IR협회의 기업리서치센터

물류 BIG5 vs 태웅로지스 영업이익률 비교



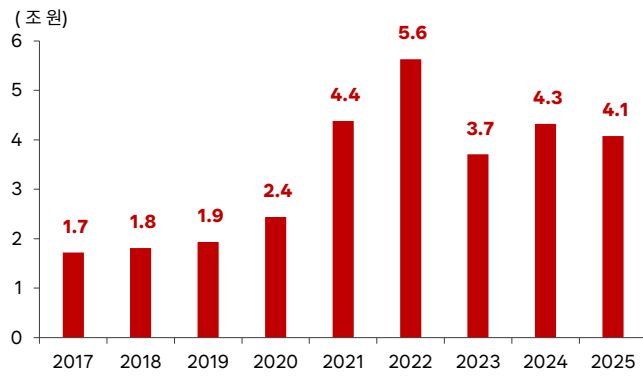
자료: DART, 한국IR협회의 기업리서치센터

2025년 3PL 6개사 합산 매출액은 4조 753억 원으로 5.7% 감소, 6개사 합산 영업이익은 1,003억 원으로 32.1% 감소

국내 3PL 업체로는 동사를 포함해 세방(주), (주)하나로TNS, (주)팩트라인터내셔널, 유니코로지스틱스(주), (주)서중물류 등 6개사가 있다. 3PL 경쟁사 중에서는 동사가 코스닥, 세방이 코스피 시장에 상장되어 있으며, 나머지는 비상장기업이다. 이들 3PL 기업들은 그룹사의 안정적인 Captive 물량이 없는 만큼 해상운임 하락 등 대외 변수에 그룹사 2PL 업체들 대비 수익 변동성이 큰 편이며, 2025년의 경우 SCFI 등 해상운임의 약세 영향으로 대부분 매출액이 감소하였다. 동사를 포함한 이들 3PL 6개사 2025년 합산 매출액은 4조 753억 원으로 전년 대비 5.7% 감소했으며, 업체별로는 팩트라인터내셔널(-24.4%), 하나로TNS(-10.3%), 세방(-9.6%) 순으로 매출 감소폭이 컸으며, 동사는 매출액 증가율이 7.0%로 3PL 기업들 중에서는 매출성장률이 가장 높았다. 최근 5개년간의 3PL 6개사 합산 매출액 CAGR은 10.8%를 기록하여 동기간 CAGR 8.7%를 기록한 그룹사 2PL 업체들 대비 성장성이 높았다.

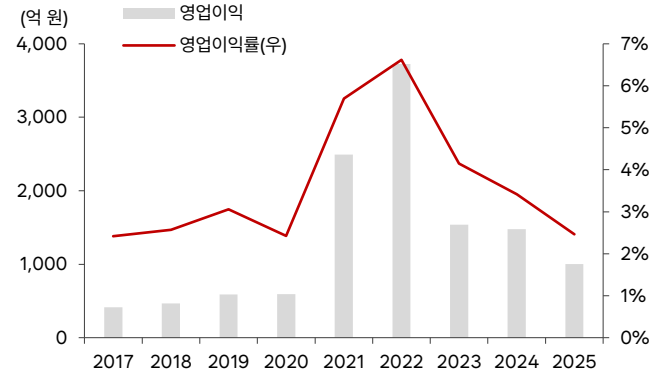
이들 3PL 6개사 합산 영업이익은 1,003억 원으로 전년 대비 32.1% 감소했으며, 동사를 제외한 5개사 합산 영업이익은 980억 원으로 전년 대비 8.3% 감소했다. 3PL 6개사 중 유니코로지스틱스, 서중물류, 하나로TNS, 세방 등이 영업이익 규모가 증가한 반면, 동사의 영업이익은 전년 대비 94.5% 급감하였고, 팩트라인터내셔널은 64.8% 감소했다.

3PL 6개사 합산 매출액 추이



주: 3PL 6개사는 태웅로지스, 세방, 하나로TNS, 팩트라인터네셔널, 유니코로지스틱스, 서중물류
 자료: DART, 한국IR협회의 기업리서치센터

3PL 6개사 합산 영업이익 및 영업이익률 추이



자료: DART, 한국IR협회의 기업리서치센터

투자포인트

1 국내외 종속기업 네트워크 확대가 성장의 핵심동력

2019~2025 종속기업 합산 매출액 CAGR은 57.9%로 동기간 별도 기업 CAGR 19.0% 상회

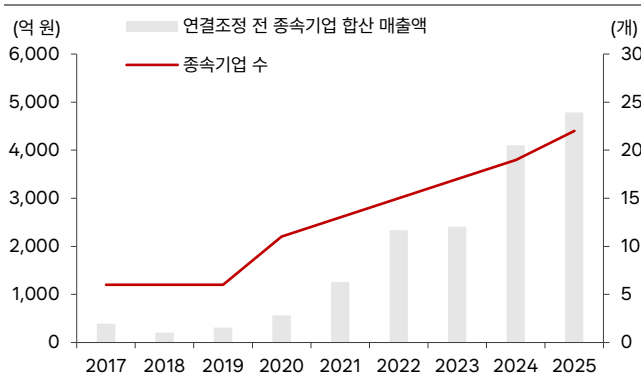
순수 제3자물류 부문 국내 최대업체로서 동사의 성장전략은 국내외 물류 관련 신규법인 설립 및 M&A였다. 2019년 동사의 코스닥 상장이후 이러한 흐름은 더욱 가속화되었으며, 종속기업 수는 2019년에는 6개사(콜롬비아, 말레이시아, 칠레, 중국, 러시아, 우즈벡)였으나, 이후 6년간 매년 2~3곳씩 늘어 2025년말 기준 종속기업 수는 총 22개사로 증가했다. 동기간 연결 매출액을 보면 2019년 2,861억 원에서 2025년 1조 1,173억 원으로 연평균(CAGR) 25.5% 고성장세를 보였다. 동기간 성장률을 별도 기업과 종속기업으로 구분해 보면, 별도 기업 매출액은 2019년 2,740억 원에서 2025년 7,775억 원으로 연평균 19.0% 성장한 가운데, 연결 조정 전 종속기업 합산 매출액은 2019년 309억 원에서 2025년에는 4,787억 원으로 급증해 연평균 성장률이 57.9%에 달한다. 연결조정 후 종속기업 합산 매출비중은 2019년 4.2%에 불과했으나, 2025년 기준 30.4%까지 상승해 연결 실적 기여비중이 확대되고 있다.

종속기업 이익기여비중은 2019년 11.5%에서 2025년 41.8%로 상승

종속기업 실적은 외형 성장뿐만 아니라 수익성면에서도 연결 실적 기여도가 확대되고 있다. 연결조정 전 종속기업 합산 매출총이익은 2019년 44억 원이었으나, 2025년 453억 원으로 6년간 10배 이상 급증했으며, 종속기업 매출총이익 기여비중은 2019년 11.5% 수준에서 2025년에는 41.8%까지 상승하여 역대 최대치를 경신 중이다. 주목할 만한 포인트는 종속기업 수익성이다. 별도기업이나 종속기업이나 평균 투자리대 10% 이상의 매출총이익률을 유지해온 가운데 2022년부터 지난 해까지 4년간은 종속기업 평균 매출총이익률이 별도 기업을 상회하고 있다. 특히 별도 법인이 글로벌 해상운임 추이나 지정학적 리스크 등 대외변수에 변동성이 상대적으로 큰 반면, 종속기업들은 종합물류 법인뿐만 아니라 트랜스올(항공물류), GLS코리아(해외이주 화물), 세종종합물류(내륙운송), 태웅물류센터(창고사업) 등을 영위하여 별도 법인에 비해 상대적으로 성장성이 크고 수익성도 높은 편이다.

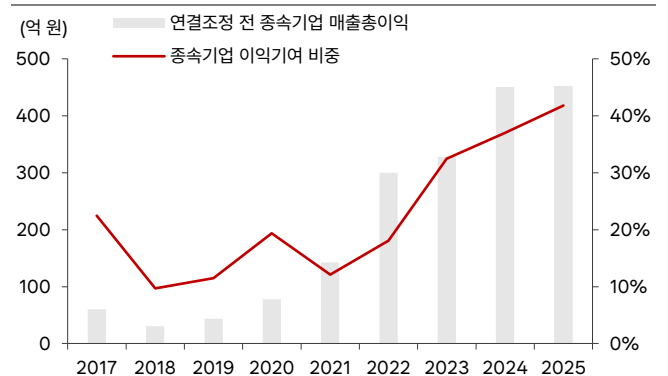
2025년말 기준 동사의 종속기업 수는 기존 19개사에서 3개사(TGL TURKEY, 티앤씨부산, TGL KAZ)가 추가되어 총 22개사로 늘었다. 통산 신규 종속기업의 경우 2~3년차를 지나면서 외형성장이 본격화된 만큼, 2023년 이후 최근 3개년간 신규로 추가된 종속기업 7개사의 외형 성장이 향후 동사의 연결 기준 실적에 크게 기여할 것으로 기대된다.

종속기업 합산 매출액 추이



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

종속기업 합산 매출총이익 및 이익기여 비중



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

3자물류에서 자산형 비즈니스 사업으로 사업 영역 대전환

3자물류 위주에서 자산형 비즈니스 사업으로 전환, 수익성 고도화 및 사업 안정성 강화 모색

동사는 과거에는 자산 소유를 최소화하여 운영 효율성을 극대화했던 제3자물류 모델에서 한 단계 진화하여, 전략적 요충지에 직접적인 물류 인프라를 확보하고 운영하는 ‘자산형 비즈니스(Asset-Based Business)’ 모델로의 체질 개선을 본격화하고 있다. 이는 단순히 종합물류 서비스 영역을 확대하는 것을 넘어, 물류 밸류 체인의 핵심 거점을 직접 통제함으로써 수익구조를 고도화하고 외부 환경변화에 민감한 사업구조를 안정화하는 전략적 포석이다.

항공물류 부문 트랜스올은 2023년 인수 이후 매출액 CAGR 26.4%로 고성장세, 인천공항 상용화주터미널 지정 인가로 획기적인 성장 토대 마련

트랜스올: 상용화주터미널 사업 진출

첫째, 2023년에 인수한 항공물류 부문 100% 자회사인 트랜스올은 그룹 편입이후 비약적인 외형 성장세를 보이며 그룹의 핵심 성장동력으로 자리매김했다. 2023년 인수 당시 매출액은 771억 원이었으나, 이후 2024년 1,070억 원, 2025년 1,232억 원으로 가파르게 성장했으며, 2026년에도 두자리대 고성장세를 이어갈 전망이다. 특히 트랜스올은 국토교통부로부터 획득한 ‘상용화주(Regulated Agent) 지정 인가’는 항공 물류 서비스의 질적 도약을 의미한다.

상용화주는 항공보안법에 따라 국토부가 지정한 ‘항공화물 보안 검색 대리인(사업자)’로서 항공사 터미널에서 이뤄지는 항공화물 보안 검색을 민간기업이 대신할 수 있도록 허가한 것이다.

정부로부터 상용화주터미널 지정을 받기 위해서는 까다로운 관련 규정을 모두 충족해야 하며, 화물검색용 엑스레이 장비, 폭발물흔적탐지기(ETD), 금속탐지기 등 보안검색을 위한 전문적인 장비를 보유해야 한다. 또한 터미널 전체를 모니터링할 수 있도록 24시간 CCTV 보안체계를 갖춰야 하며, 전문인력과 보안차량도 필요하며, 신속한 작업을 위해 컨베이어시스템이나 지게차, 안전관리를 위한 관제솔루션과 종합상황실 등도 구축되어야 한다.

트랜스올은 인천공항 자유무역지역(G7) 내 약 1,340평의 신규 창고와 약 800평의 규모의 상용화주터미널을 통해 자체 보안 검색 및 항공화물 컨테이너(ULD) 작업을 완료함으로써 공항 터미널에서의 검색 대기시간을 획기적으로 단축할 수 있으며, 이는 운송시간 민감도가 높은 이커머스, 특히 해외 역직구 화물처리에 있어 타사대비 압도적인 리드타임(Lead Time) 경쟁력으로 작용할 전망이다.

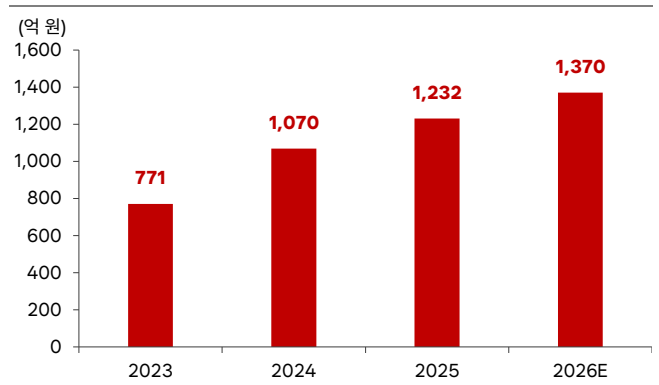
국내에서는 2019년 최초로 한국도심공항(CALT) 상용화주터미널을 시작으로, 2022년 서울항공화물미 두번째로 지정되었으며, 2024년에는 우정항공이 세번째로 지정되었고, 2025년 들어 1월 LX판토스가 인천공항 상용화주터미널을 구축했으며, 2026년 트랜스올이 상용화주터미널을 완공하여 국토부로부터 지정 인가를 획득하였다. 상용화주터미널은 아직 국내시장에서는 초기시장으로 지정사업자가 5개 내외에 불과한 블루오션으로 성장 기대감이 클 전망이다.

트랜스올 인천공항 상용화주터미널 전경



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

트랜스올 매출액 추이



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

**올해 초 '이커머스팀' 신설,
경기도 이천 풀필먼트 센터 구축,
해외 역직구 물류시장 진출 본격화**

이커머스 및 해외 역직구 시장 진출

동사는 올해 초 전담 '이커머스 팀'을 신설하고 경기도 이천시에 수도권 풀필먼트 센터를 구축하여 운영을 본격화하고 있다. 동사는 이미 명품 온라인 플랫폼 기업과 물류 계약을 체결하며 국내 서비스를 시작했으며, 이를 발판으로 해외 성장세가 가파른 K-뷰티, K-팝, K-콘텐츠 상품에 특화된 역직구(Cross-border E-commerce) 물류 시장에 진출할 계획이다. 동사는 기존 포워딩 사업에서 축적한 노하우와 현재까지 구축된 17개국 22개 법인을 기반으로, 2028년까지 해외 거점과 연계한 글로벌 이커머스 사업 확장을 추진할 예정이다.

국가통계포털(KOSIS)의 2025년 온라인쇼핑 동향에 따르면 작년 국내 사업체가 해외로 상품을 판매하는 해외 역직구 시장규모는 3조 234억 원으로 전년대비 16.4% 증가했으며, 이는 국내 총수출증가율 3.8%를 4배 이상 상회하는 높은 성장률이다. 특히 지역별로는 미국으로의 역직구 판매액이 전년대비 26.3% 증가하며 성장세를 주도했다. 상품별로는 음식료품이 1,129억 원으로 전년대비 49.2%나 급증하였으며, 화장품이 전년대비 20.4%, 음반비디오는 7.0% 증가하여, K-Food에 이어 K-Beauty, K-Culture 붐 지속에 따라 관련 상품 판매가 급증하고 있는 추세이다.

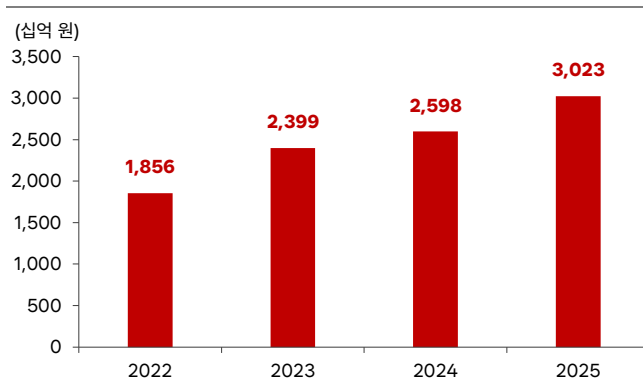
최근 발표된 2026년 1분기 해외 역직구 판매는 1조 599억 원으로 전년동기대비 24.4% 급증하며 역대 최대치를 경신하였다. 1분기 추세를 감안하면 올해 연간 해외 역직구 판매액은 4조 원대를 넘어설 가능성이 매우 높아 보인다.

이커머스 풀필먼트 사업 계획



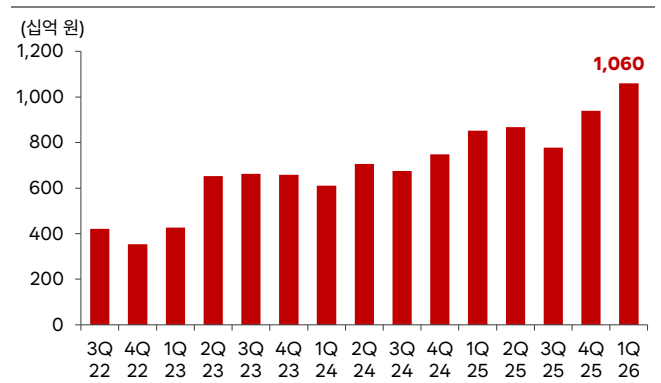
자료: 태웅로지스, 한국R협의회 기업리서치센터

해외 역직구 연도별 시장 규모



자료: KOSIS, 한국R협의회 기업리서치센터

해외 역직구 분기별 판매액 규모



자료: KOSIS, 한국R협의회 기업리서치센터

**우즈벡 자동차그룹인
ADM글로벌과 복합물류센터
합작법인 MOU 체결,
미국에서는 기존 서부 및 중부
거점에 더해 동부지역에서 삼성전자,
SK하이닉스 등 반도체 물류 확대**

글로벌 전략적 요충지 인프라 강화: 우즈베키스탄 & 북미

동사는 4월 우즈벡 자동차 그룹인 ADM글로벌과 복합물류센터 건립 및 운영을 위한 JV 설립 MOU를 체결하며 중앙 아시아 공략을 구체화했다. ADM글로벌은 연간 10만 대 규모 자동차 생산 체계와 전국 유통망을 보유한 핵심 파트너이다. 양사는 타슈켄트에 자동차 부품 전용 복합물류센터를 건립하여 이커머스 플랫폼 등 신규 사업으로 협력을 확대할 예정이다. 중앙아시아에서 장기간 물류 프로젝트를 수행한 동사의 노하우에 더해, 현지 입지가 확고한 ADM글로벌과의 파트너십인 만큼 이번 전략적 파트너십은 두 회사의 강점을 결합해 사업 시너지를 창출할 것으로 기대된다.

동사는 트럼프 2기정부 출범으로 기존 한국의 소비재 및 중간재가 중국을 경유하여 최종재를 생산하는 공급망 흐름에서 향후에는 미국의 보편관세 부과 영향으로 미국 현지에 직접 진출하여 현지에서 소비되거나 수출로 판매되는 공급망 흐름으로 변화할 것으로 전망하고, 이에 대비하기 위해 신규지점 개설 및 창고, 자산투자 등 미국법인 사업 확장을 통해 리쇼어링(Reshoring: 기업이 해외로 진출했다가 다시 본국으로 돌아오는 것) 및 온쇼어링(Onshoring: 기업이 자국 내에서 사업을 진행) 정책에 대응할 계획이다. 아울러 동사는 M&A를 통해 경쟁력 있는 기업을 인수하고, 신사업 진출로 시장을 확대할 계획이다.

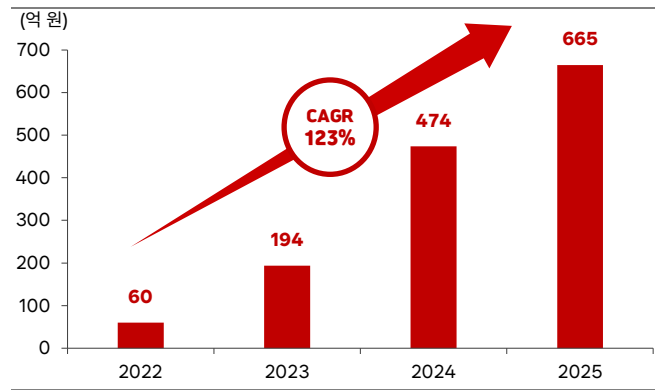
특히 삼성전자(텍사스)와 SK하이닉스(인디애나) 등 국내 주요 반도체 기업들의 현지 생산 설비 구축에 맞춰, 항공 물류 자회사 '트랜스올'의 역량과 미국 현지법인인 'TGL USA'의 자산 인프라를 결합하여 반도체 생산 자원 및 설비 물류 비중을 획기적으로 높일 계획이다. 동사의 미국법인(TGL USA) 매출액은 2022년 60억 원 수준에 불과했으나, 2025년 665억 원으로 급증하며, 3년간 연평균성장률(CAGR)이 123%에 달할 만큼 종속기업 중에서도 가장 가파른 성장곡선을 기록해왔다.

태웅로지스-우즈벡 ADM글로벌 복합물류센터 JV MOU 체결



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

미국법인 매출액 추이: 2022~2025 CAGR 123%로 고성장



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

북미 지역 자산형 비즈니스 계획



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

3 주주환원 노력에도 업황 둔화와 실적 하락으로 Value-Up은 지연

밸류업 계획 성장 전략으로는
1)자산형 비즈니스 추진, 2)M&A, 3)국내외 전략 거점 확대 등이며, 주주가치 제고 계획은 1)자사주 소각, 2)최소 배당금제 도입

동사는 외형 성장과 적극적인 주주친화정책 등 두가지 핵심 목표를 중심으로 2025년 2월 12일 3PL 물류기업으로는 처음으로 기업가치제고 계획을 발표하였다. 기업가치제고 계획에 포함된 성장계획으로는 1)자산형 비즈니스 추진, 2)M&A를 통한 기업가치 제고, 3)국내외 전략 거점 확대를 통한 성장을 목표로 설정하였으며, 주주가치 제고 계획으로는 1)자사주 소각(3년간 총 100만 주), 2)최소 배당금제 도입(주당 100원 이상)을 제시하였다.

밸류업 계획 발표에도 불구하고, 주가는 오히려 약세 지속

주가 현황진단

現 주가(5월 12일)는 2,325원으로 2026년 추정 BPS대비 PBR 0.3배 수준에 거래되고 있으며, 이는 2025년 2월 기업가치제고 계획 발표 당시 주가(2,875원) 대비 오히려 19.1% 하락한 상황이다. 동기간 코스닥지수가 58.3% 상승한 점을 감안하면 시장대비 77.4%p나 수익률을 하회한 것이다. 동기간 코리아밸류업지수 상승률을 보면 2025년 2월 12일 998.1p에서 2026년 5월 12일 기준 3,603.5p로 261% 이상 급등했다는 점을 감안하면 밸류업 발표 기업임에도 불구하고 동사의 주가 성과가 얼마나 부진했는지 가늠할 수 있다.

주가 부진은 해상운임 약세와 일시적 실적 위축 영향

2025년 경영성과 부진

동사의 주가부진은 해상운임 약세와 더불어 중앙아시아(우즈벡) 고객사의 대금지급 지연에 따른 대손충당금 반영 등 일시적 실적 위축 영향이 주요 원인이다.

2025년 실적을 보면 연결 매출액은 1조 1,173억 원으로 전년 대비 7.0% 증가하며 견조한 성장세를 보였으나, 영업이익은 22억 원으로 전년 대비 94.5% 급감하며 부진했다. 구체적으로 살펴보면 이는 기업 펀더멘탈의 약화라기 보다는 일시적 손실 반영에 따른 결과로 해석하는 게 타당하다. 2025년 매출총이익은 1,008억 원(GPM 9.0%)으로 전년 대비 12.1% 감소에 그쳤으나, 우즈벡 EPC 고객사인 에리엘(Eriel)사의 대금지급 지연에 따른 대손충당금(125억 원) 설정으로 판매관리비가 2024년 739억 원에서 2025년 985억 원으로 급증한 영향이 영업이익 급감의 주요 원인이다. 결국 주가 부진의 주요 원인은 글로벌 물류시황 약화와 실적 부진으로 밸류업 정책 발표에도 불구하고 주가는 시장에서 소외되며 하락한 것으로 판단할 수 있다.

자산형 비즈니스 사업 강화:
미국 거점 확보로 반도체 물류
운송 확대,
폴필먼트센터 구축으로
이커머스시장 진출,
인천공항 상용화주터미널 구축,
우즈벡/크로아티아 물류 인프라
투자 등

밸류업 계획 이행 현황: 자산형 비즈니스 거점 확대

동사는 기존 제3자 물류와 더불어 유형자산 기반 사업 확장으로 기존 사업과의 시너지 창출 및 수익성 확대를 모색하고 있다. 자산형 비즈니스 확대의 주요 거점은 북미지역이다. 동사는 트럼프 2기정부의 공급망 변화에 따른 대응으로 미국 내 신규지점 개설 및 창고 등 자산투자 사업을 통해 리쇼어링/온쇼어링 정책에 대응하고 있으며, 특히 국내 삼성전자와 SK하이닉스의 반도체 생산기지가 위치한 미국 남부·중서부 지역 지역(텍사스주, 인디애나주)에 트랜스올(항공물류), TGL USA 등을 통해 반도체 물류 운송을 확대할 계획이다.

동사는 경기도 이천에 폴필먼트 센터를 구축하고, 이커머스 및 해외 역직구 사업에 진출해 국내 소비자로부터 국내 배송뿐만 아니라 해상/항공 포워딩, 해외 폴필먼트 센터를 통한 현지배송을 통해 K-Beauty, K-Food, K-Tech, K-Bio, K-Culture 시장에 진출을 본격화하고 있다.

항공물류 운송 자회사인 트랜스올의 인천공항 자유무역지역(G7) 내 신규 창고 구축과 상용화주터미널 지정 인가는 2023년 그룹 인수 이후 고성장세를 보이고 있는 트랜스올의 성장세를 더욱 가속화할 전망이다.

동사는 자산형 비즈니스 사업으로 울산지역 위험물 컨테이너 장치장 확보, 항온항습 창고, 부산 신항 남측 컨테이너부두 추가 물류센터 확보, 우즈벡 ADM글로벌과의 복합물류창고 사업 MOU 체결, 크로아티아 Rijeka Port 인프라 투자 및 운송사업 등 자산형 비즈니스 사업을 확대하고 있다.

밸류업 계획 발표 1년 만에
자사주 150만 주를 소각하여
목표치 150% 달성,
2025년 당기순자산 시현에도
불구하고, 주당 배당금은
130원으로 확대하며
주주가치 제고 노력 지속

주주환원정책 이행 현황

동사는 주주환원 계획으로 향후 3년간 발행주식수의 2.6%인 총 100만주의 자사주를 소각하겠다고 발표했으며, 2025년 2월 26일 50만 주를 소각(소각금액 15억 원)한데 이어 주주가치 극대화 차원에서 2025년 9월 23일 추가로 100만 주를 소각(소각금액 31억 원)하여 2회에 걸쳐 총 150만 주를 소각하여 당초 계획대비 50%를 추가로 이행하였다. 동사는 당초 3년간 100만 주 자사주 소각을 목표로 하였으나, 계획보다 빠른 1년 만에 소각을 완료하였고, 이는 전체 주식수대비 약 3.87%에 해당한다.

동사는 자사주 소각과 더불어 주주가치제고로 최소 배당금제를 도입하였다. 기존에는 배당금에 대한 별도 기준이 없었으나, 향후 3년(2024~2026년)간 최소 100원 이상으로 단계적으로 확대하겠다고 발표하였다.

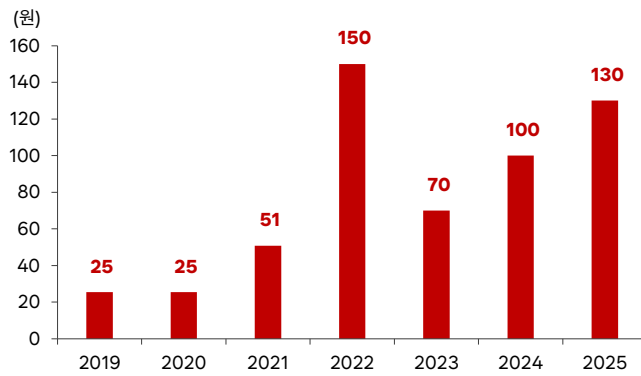
2025년 실적에 대한 동사의 배당금은 주당 130원으로 전년 대비 30원 증가하였으며, 시가배당률은 4.6%이다. 주당 배당금은 2023년 70원에서 2024년 100원, 2025년 130원으로 최근 2년간 최소 배당금 계획과 단계적으로 확대하겠다는 계획을 모두 이행한 것으로 평가할 수 있다.

배당금 총액은 2023년 30억 원에서 2024년 42억 원, 2025년 51억 원으로 지속적인 증가세를 보였는데, 주목할 만한 점은 동사가 지난 해 우즈벡 고객의 대금지급 지연과 대손충당금 설정에 따른 일시적 실적 악화로 당기순이익이 50억 원 적자를 기록했음에도 불구하고 주주가치 제고를 위해 배당을 확대했다는 점이다.

2026년 실적 턱어라운드
주가 디스카운트 해소 기대

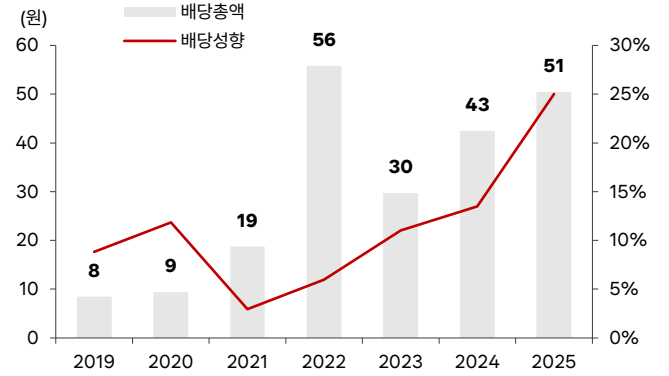
향후 주가 회복의 트리거는 적극적인 주주환원 정책의 지속적인 이행과 실적회복이다. 자산가치대비 현저한 저평가 상태인 PBR 0.3배는 이미 그동안의 실적 악화, 전방산업 침체, 지정학적 리스크 등 대부분의 부정적인 이슈가 주가에 선반영된 수준으로 판단되며, 2026년 실적 턱어라운드와 더불어 동사의 기업가치 제고 계획이 맞물리게 되면 주가 디스카운트는 점차 해소될 것으로 기대한다.

태웅로지스 배당금 지급 추이



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

배당총액 및 배당성향 추이



주식: 적자기업 배당의 경우 전년대비 배당 10% 이상, 부채비율 200% 이하면 배당성향 25%로 간주
 자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

 **실적 추이 및 전망**

2025년 실적 분석

**컨테이너 물동량 증가, 종속기업
매출 확대로 연결 매출액은 1조
1,173억원으로 YoY 7.0% 증가**

2025년 동사의 연결 기준 매출액은 전년 대비 약 7.0% 증가한 1조 1,173억 원을 기록하였다. 특히 주목할 점은 연도 별 컨테이너 물동량의 꾸준한 증가세이다. 컨테이너 물동량은 2024년 34.4만 TEU에서 2025년 37만 TEU로 약 7.6% 증가하며 매출액 성장에 기여하였다. 별도 종합물류 매출액은 7,775억 원으로 전년 대비 4.0% 증가에 그쳤으나, 국내외 종속기업 합산 매출액(연결 조정 후)은 3,398억 원으로 전년 대비 14.6% 증가하며 연결 매출액 성장을 견인하였다. 연결 조정 전 종속기업 합산 매출액은 2019년에는 309억 원에 불과했으나, 2025년 4,787억 원으로 급증하며 6년간 연평균 매출성장률(CAGR)은 57.9%에 달해 동사의 연결 매출액 성장의 핵심 축으로 자리매김하고 있다. 국내외 종속기업 수는 2019년 6개사(콜롬비아, 말레이시아, 칠레, 중국, 러시아, 우즈벡)에 불과했으나, 2025년말 기준 22개사로 증가했으며, 종속기업 합산 매출비중은 동기간 4.2%에서 30.4%까지 급증하였다.

**외형 성장에도 불구하고, 연결
영업이익은 22억 원으로 94.5%
급감, 해상 운임 하락, 우즈벡
고객사 대손충당금 반영에 기인**

매출액의 견조한 성장세에도 불구하고, 2025년 수익성 지표는 부진했다. 영업이익은 2024년 408억 원에서 2025년 22억 원으로 94.5%나 급감하였으며, 영업이익률은 3.9%에서 0.2%로 하락하였다. 이러한 수익성 부진의 원인은 크게 세가지로 분석된다.

첫째, 매출원가율의 상승이다. 운송매출원가는 2024년 9,291억 원에서 2025년 1조 165억 원으로 9.4% 증가하여 매출증가율(7.0%)을 상회하였다. 2024년 89.0%였던 매출원가율은 2025년 91.0%로 2.0%p 상승하였는데, 이는 글로벌 해상운임(SCFI)의 하락 기조 속에서 선사와의 장기 계약 운임과 화주에게 제공하는 판매가 사이의 스프레드가 축소된 데 따른 것으로 추정된다. 특히 2025년 SCFI 평균치는 1,581p로 전년(2,506p) 대비 큰 폭으로 하락해 결국 운임 단가 하락이 매출총이익률(GPM)을 11.0%에서 9.0%로 끌어내리는 결과를 초래했다.

둘째, 판관비의 급격한 증가세이다. 판관비는 2024년 739억 원에서 2025년 985억 원으로 약 33% 급증하였으며, 판관비율은 7.1%에서 8.8%로 상승하였다. 특히 판관비의 증가는 우즈베키스탄의 최대 석유 EPC 고객사인 에리엘(Eriell)사의 대금지급 지연에 따라 대손상각비가 2024년 10억 원에서 2025년 125억 원으로 급증한데다, 국내외 종속기업 확장으로 종업원 급여비용이 2024년 433억 원에서 2025년 515억 원으로 증가했으며, 감가상각비용도 전년 48억 원에서 70억 원으로 증가한 데 기인한다.

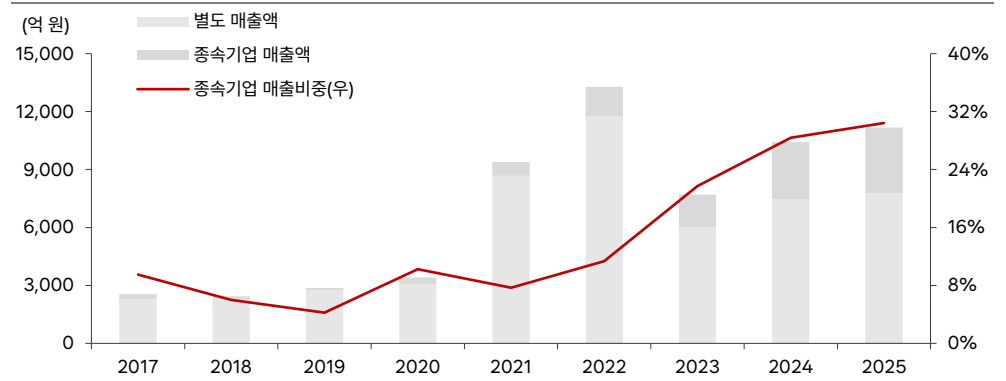
셋째, 영업외손익의 악화와 금융비용 부담이다. 2025년 영업외손익은 -64억 원을 기록하여 금융수익(261억 원) 대비 금융비용(319억 원)이 크게 발생하여 세전이익이 적자(-41억 원)로 전환되었다. 결과적으로 당기순이익은 -50억 원으로 적자를 기록하며 부진했다. 동사가 순이익 적자를 기록한 건 2006년 이후 19년 만이다.

별도 기업 영업이익은 -16억 원으로 전년 대비 적자로 전환하였는데, 이는 해상운임과 상관계수가 0.8로 동행성을 보여준 종합물류 부문에서 해상운임 하락의 직격탄을 맞은 데다, 우즈벡 고객사(Eriell)의 대금지급 지연으로 일회성 대손충당금(125억 원)을 설정한 데 기인한다. 반면, 종속기업 합산 영업이익은 38억 원으로 흑자를 기록하며 연결 실적에 기여하였다. 하지만 이는 전년 종속기업 합산 영업이익(110억 원) 대비로는 65.4% 감소한 수치이다.

종속기업 중 매출 규모가 가장 큰 트랜스올(항공 물류 운송)은 매출액이 2024년 1,070억 원에서 1,232억 원으로 15.1% 증가했으나, 영업이익은 -9억 원으로 전년(-2억 원) 대비 오히려 적자폭이 확대되었으며, 최근 성장세가 큰 미

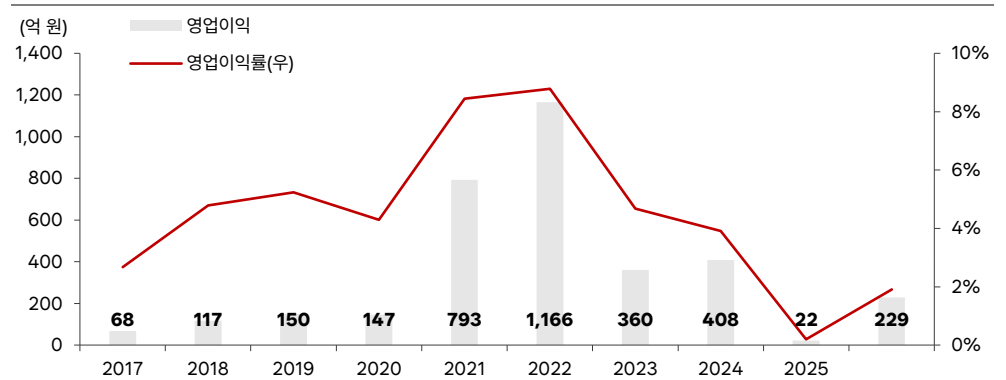
국 법인(TGL USA) 매출액은 2024년 474억 원에서 2025년 665억 원으로 40.2%나 급증했으나, 당기순이익은 전년 1억 원에서 -19억 원으로 수익성은 악화되었다. 해외주 물류업체인 GLS코리아의 매출액은 전년 373억 원에서 2025년 411억 원으로 10.2% 성장했으며, 영업이익은 31억 원으로 전년 대비 15.5% 증가해 연결 실적에 기여했다.

연결 기준 매출액 추이



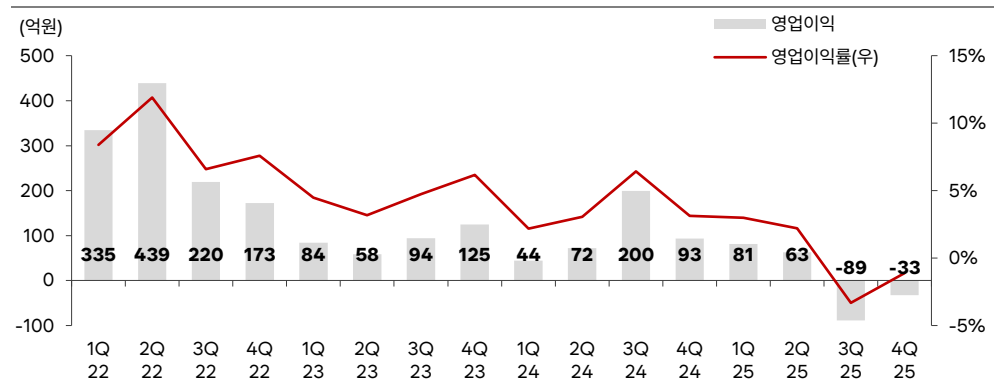
자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

연결 기준 연간 영업이익 & 영업이익률 추이



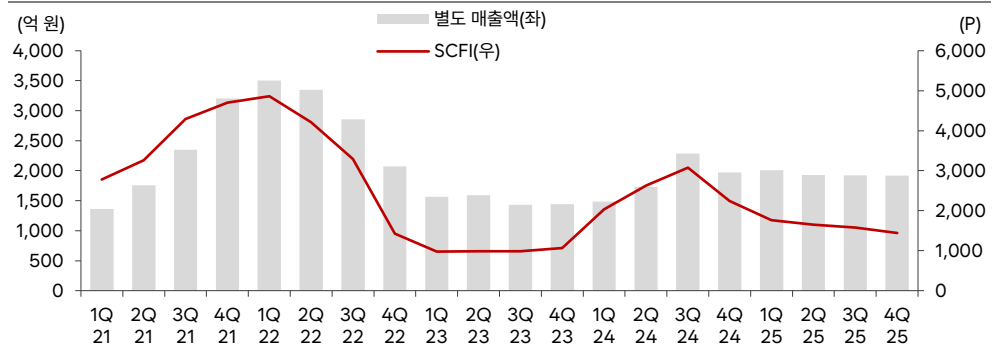
자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

연결 기준 분기별 영업이익 & 영업이익률 추이



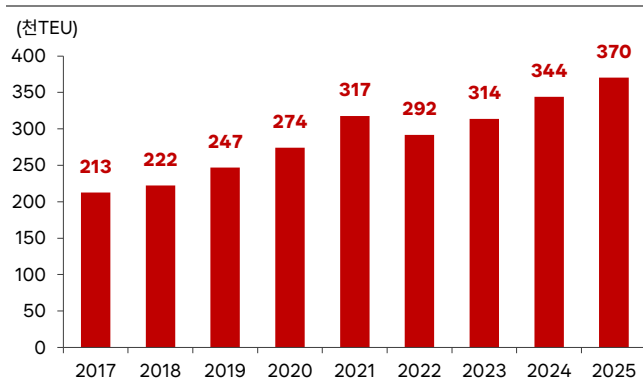
자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

별도 매출액 & SCFI 비교: 상관계수는 0.8



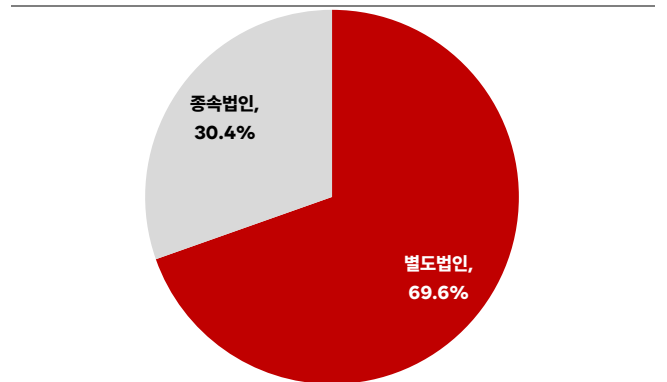
자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

태웅로지스 컨테이너 물동량 추이



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

2025년 매출 구분



자료: 태웅로지스, 한국IR협의회 기업리서치센터

2026년 실적 전망

**2026년 연결 매출성장률 7.1%,
영업이익은 기저효과로 +917.2%,
당기순이익은 흑자전환 전망**

태웅로지스의 2026년 연결 기준 매출액은 전년 대비 7.1% 성장한 1조 1,962억 원, 영업이익은 229억 원으로 전년의 낮은 기저효과로 인해 917.2%의 가파른 회복세를 보일 전망이다. 다만, 영업이익률은 1.9%로 전년 대비 1.7%p 상승하겠지만 예년 수준대비로는 낮은 전망이다. 2025년에는 지배주주당기순이익이 일시적 적자(-54억 원)를 보였으나, 2026년에는 138억 원 흑자로 턴어라운드 성공할 전망이다.

연결 매출액 성장은 글로벌 물류시장의 점진적 회복과 최근 이란 전쟁 이후 SCFI의 급등에 따른 별도 종합물류 부문의 성장뿐 아니라, 종속회사의 공격적인 영업 확장에도 기인할 전망이다.

동사의 컨테이너 처리 물동량은 2017년 21.3만 TEU에서 2025년 37만 TEU로 연평균 7.2%로 높은 성장세를 기록했으며, 이는 동기간 국내 컨테이너 시장이 2,748만 TEU에서 3,211만 TEU로 연평균 2.0% 성장했다는 점을 감안할 때 국내 시장보다 높은 성장률이다. 이는 동사가 국내의 종속법인 수를 늘리며 글로벌 네트워크를 확장해온 결과이다. 종속기업 수는 2019년 6개사에 불과했으나, 2025년말 기준 22개사로 증가했으며, 2025년에만 TGL 터키, 티앤씨부산, TGL KAZ LOGISTICS 등 3개사가 추가로 설립되었다. 통상 신규 법인 설립 후 2~3년 차에 접어들면서 매출성장이 본격화하는 양상을 보여온 만큼 최근 3년간 신규로 설립된 종속법인 7개사(독일, 트랜스올, 아르헨티나, 크로아티아, 튀르키예, 티앤씨부산, 카자흐)의 매출성장이 본격화될 것으로 기대된다. 동사가 2023년 100% 자회사로 편입한

항공물류 운송 트랜스올의 매출액을 보면 2023년 771억 원에서 2024년 1,070억 원, 2025년 1,232억 원으로 인수 이후 2개년 연평균 매출성장률(CAGR)이 26.4%를 기록했다는 점을 주목할 필요가 있다. 2023년 설립한 독일법인의 경우 2023년 매출액은 34억 원에 불과했으나, 2025년 158억 원으로 2년간 연평균 117.1%나 성장하였다.

2026년 매출원가는 1조 853억 원으로 매출원가율은 90.7% 수준을 기록해 전년(91.0%) 대비 0.3%p 하락할 전망이다. 판관비는 880억 원으로 우즈벡 고객사(Eriell)의 미수금에 대한 대손충당금 설정으로 2025년 이례적으로 높았던 판관비 부담이 줄어들 전망이다. 전년도 수익성 부진의 주요 원인이 판관비 급증에 기인한 만큼 2026년 판관비 부담 완화는 영업이익의 증가로 이어질 전망이다.

별도 매출액은 8,100억 원으로 전년 대비 4.2% 증가할 전망이며, 연결 조정 이후 종속기업 합산 매출액은 3,862억 원으로 전년 대비 13.7% 증가하여 지난 해에 이어 연결 매출액 성장을 주도할 전망이다.

별도 종합물류 실적에 영향을 주는 주요 운임지수인 SCFI는 2024년 평균 2,506p에서 2025년 1,581p로 하락했으나, 이란 전쟁 여파로 2026년 5월 12일 현재 1,954p로 전쟁 발발 직전인 2월 중순(1,250p) 대비 50% 이상 급등한 상황으로 물동량의 불확실성에도 불구하고 매출 증가에 플러스로 작용할 가능성이 크다.

실적 전망 (단위: 억 원, %)

	2022	2023	2024	2025	2026F
매출액	13,282	7,703	10,438	11,173	11,962
별도 종합물류	11,775	6,031	7,473	7,775	8,100
종속기업	1,507	1,672	2,965	3,398	3,862
매출비중					
별도	88.7	78.3	71.6	69.6	67.7
종속기업	11.3	21.7	28.4	30.4	32.3
매출총이익	1,637	963	1,147	1,008	1,109
별도	1,362	683	766	631	689
종속기업	300	328	450	453	505
연결 조정	-25	-48	-69	-75	-85
영업이익	1,166	360	408	22	229
영업이익률	8.8	4.7	3.9	0.2	1.9
지배주주순이익	934	270	302	-54	138
순이익률	7.0	3.5	2.9	-0.5	1.2
매출액증가율	41.4	-42.0	35.5	7.0	7.1
영업이익증가율	47.0	-69.1	13.3	-94.5	917.2
순이익증가율	46.6	-74.4	6.0	적전	흑전

자료: 한국IR협의회 기업리서치센터



Valuation

2026E PBR 0.3배, 기업가치제고 계획 발표에도 불구하고, 실적부진과 업황 악화로 주가는 부진

시가총액은 5월 12일 기준 900억 원으로 2026년 추정실적대비 PER 6.3배, PBR 0.3배 수준에 거래되고 있다. 동사는 2025년 2월 12일 3PL 물류기업으로는 최초로 기업가치제고 계획을 발표하며 시장의 기대가 컸으나, 현 주가는 오히려 기업가치제고 계획 발표 당시보다 하락하였다. 이는 대부분의 기업가치제고 계획 공시기업들이 매출 성장 및 수익성 개선, 주주환원정책 등을 발표한 이래 주가 상승세를 보인 모습과는 대조적이다. 결국 주가 하락은 기업가치제고 계획 발표 이후 지난 해 하반기부터 이어진 실적부진(영업적자 전환)과 업황 악화(주력 석유화학업종 침체, 해상 운임 하락 등)라는 펀더멘탈 악화가 주가에 더 민감하게 반응했다는 것을 알 수 있다.

동사는 제3자 물류(3PL) 기업으로 국내 상장 물류기업들과 밸류에이션을 비교해 볼 수 있다. 과거에는 그룹사 물량을 전담으로 처리하는 2PL 기업들과 제3자 물류만 담당하는 3PL 기업들이 구분되어 있었으나, 최근에는 대기업 물류사들이 일감 몰아주기 규제 대응과 성장성 제고, 수익 다변화를 위해 비계열사(3PL) 물량을 확대하고 있어 사실상 경계가 모호해지고 있는 추세이다.

최근 1년간 국내 주요 물류 상장사들의 주가는 기업별로 극심한 차별화 양상을 보였다. 현대글로벌(+141.8%), 유성티엔에스(+92.2%), LX인터내셔널(+69.3%), 한솔로지스틱스(+47.1%), KCTC(+35.0%), 세방(+28.1%) 등이 높은 주가 상승률을 보인 반면, 태웅로지스는 동기간 -20.5%로 업종 Peer 중에서 가장 부진한 모습을 보였다.

밸류에이션을 비교해 보면 현대차그룹 대형 물류기업인 현대글로벌비즈만 2025년말 기준 PBR 1.3배(2026E PBR 1.6배)로 순자산 가치(PBR 1배) 이상에서 거래되고 있으며, 나머지 물류기업들은 평균 PBR 0.4배로 동사의 밸류에이션은 업종 평균 수준이다. 현대글로벌비즈의 ROE는 2025년 18.1%를 기록한 데 이어 2026년 추정 ROE도 15.7%로 업종내 압도적으로 높은 수익성을 바탕으로 유일하게 PBR 1배를 상회하는 업종내에서는 프리미엄을 받고 있다.

현대글로벌비즈에 이어 업종내에서 상대적으로 수익성이 높은 한솔로지스틱스(2025년 ROE 11.6%), 유성티엔에스(2025년 ROE 10.9%), 동방(ROE 10.4%) 등은 투자리대 양호한 수익성에도 불구하고, 각각 PBR 0.5배, PBR 0.2배, PBR 0.7배로 자산가치 대비 저평가 국면에 있다.

태웅로지스는 연결 매출액 1조 원을 상회하는 국내 3PL 최대업체로 2024년까지 투자리대 ROE(2023~2024년 평균 12.6%)를 기록했으나, 2025년 들어서는 매출 성장에도 불구하고, 해외(우즈베키스탄) 대금지급 지연에 따른 대손충당금 발생, 해상운임 약세와 외환차손, 주력 석유화학업종 침체 등의 영향으로 당기순이익이 적자로 전환되면서 ROE는 -2.1%까지 하락했으며, 주가수준은 2023년말 기준 PBR 0.7배에서 현재 PBR 0.3배까지 하락한 상황이다.

결국 기업가치제고 계획 발표 이후 자사주 소각과 배당금 확대 등 주주환원 조치에도 불구하고 마이너스 ROE(적자 상태)가 주가 상승의 제한요인으로 작용하고 있는 것이다.

당사 리서치는 동사의 2026년 실적 턴어라운드를 전망하고 있다. 별도 종합물류 부문과 국내외 증속기업들의 동반성장으로 연결 매출액은 1조 1,962억 원으로 전년 대비 7.1% 증가할 전망이며, 영업이익은 229억 원(영업이익률 1.9%)으로 턴어라운드가 예상된다. 2025년 우즈베키스탄 주요 EPC 고객사의 미수금을 대손처리하면서 발생한 일회성 손실

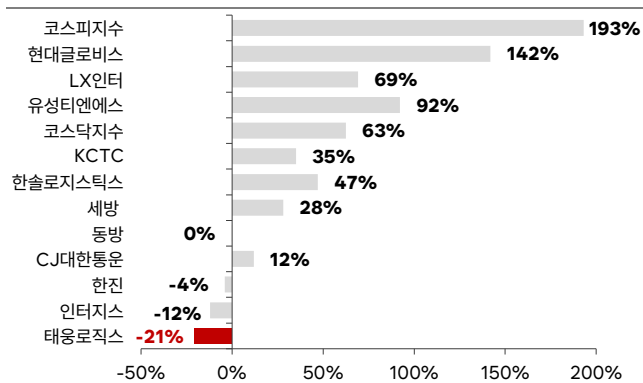
은 2026년에도 일부(약 60억 원) 이어질 것으로 예상되지만, 외형 성장과 SCFI, CCFI, BDI 등 주요 3대 운임지수가 상승한 영향으로 실적 턴어라운드는 가능할 전망이다.

적극적인 주주환원정책 이행과 실적회복이 주가 반등의 트리거

주가 상승의 트리거는 적극적인 주주환원 정책의 지속적인 이행과 실적회복이다. 자산가치대비 현저한 저평가 상태인 PBR 0.3배는 이미 그동안의 실적 악화, 전방산업 침체, 지정학적 리스크 등 대부분의 부정적인 이슈가 주가에 선반영된 수준으로 판단되며, 2026년 실적 턴어라운드와 동사의 기업가치 제고 계획이 맞물리게 되면 주가 디스카운트는 점차 해소될 것으로 기대한다.

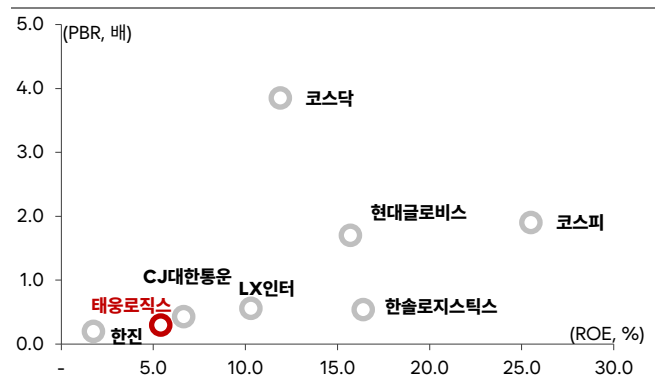
동사는 2025년 2월 기업가치제고 계획을 통해 최소 배당금제도를 도입하고 매년 주당 100원 이상의 배당을 실시하겠다고 발표했으며, 실제로 2025년 당기순이익이 적자로 전환하였음에도 불구하고 현금배당을 2024년 주당 100원에서 130원으로 30% 상향하였으며, 이는 시가배당률로는 4.6%로 고배당기업에 해당한다. 최근 주가 약세로 최소 배당금 100원만 감인해도 현 주가(2,325원) 기준 시가배당률은 4.3%에 달해 이는 주가의 하방 경직성을 확보해 줄 전망이다. 최소 배당금 정책과 더불어 동사는 기업가치제고 계획에서 자사주 100만 주 소각을 계획했으나, 2025년 2월 50만 주에 이어 2025년 9월 100만 주 등 2회에 걸쳐 계획을 상회한 150만 주를 소각하여 강력한 주주환원 의지를 보여줬다는 점에 주목할 만하다.

PEER 1개년 주가수익률 비교



자료: 한국IR협의회 기업리서치센터

PEER ROE-PBR 비교(2026년)



자료: FnGuide, 한국IR협의회 기업리서치센터

⚠ 리스크 요인

📌 우즈벡 채권 대손충당금 반영

**우즈벡 고객사의 대금지급 지연,
2025년 약 125억 원 대손충당금
반영에 이어 2026년 약 60억 원
추가 반영 예상**

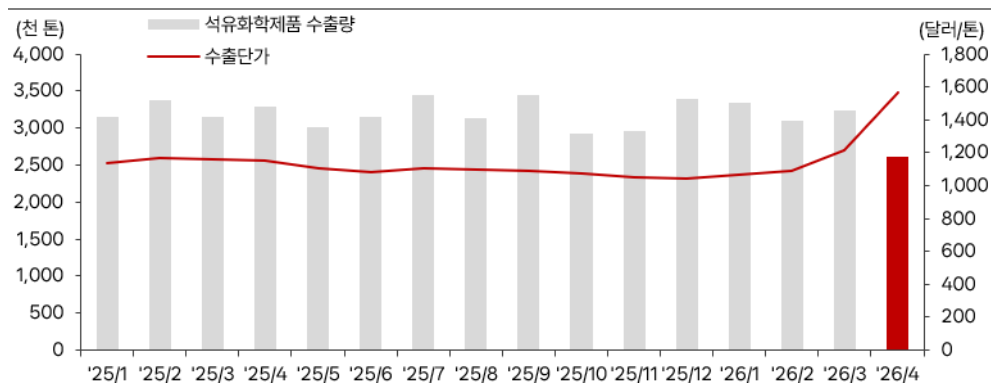
2025년 매출액 증가에도 불구하고 영업실적 부진의 주요 원인이었던 우즈베키스탄 EPC 업체인 에리엘(Eriell)사의 미수금 문제가 2026년에도 잔존 리스크로 남아 있다. 에리엘 그룹은 현재 극심한 유동성 위기와 정부 주도의 자산 매각 절차가 진행되면서 과거 발생한 물류 대금의 회수가 지연되고 있으며, 이에 당사는 이를 대손충당금으로 일회성 손실을 반영하여 수익성이 대폭 악화되었다. 2025년 판매관리비는 985억 원으로 전년(739억 원)대비 33.3% 급증했으며, 이는 판매관리비 중 대손상각비가 2024년 10억 원에서 2025년 125억 원으로 급증한 영향이 컸다. 에리엘사의 경영정상화가 지연됨에 따라 당사는 2026년 회계연도에도 약 60억 원의 대손충당금을 하반기에 추가로 반영할 것으로 보인다. 이는 당사의 실적에 일시적이기는 하나, 직접적인 감익요인으로 작용하여 전방 석유화학 부문의 투자 위축과 맞물려 실적 달성에 하방 압력을 가할 전망이다.

📌 중동 정세 불안에 따른 석유화학제품 물동량 감소

**석유화학제품 수출량 4월 들어 급감,
2020~2021년 코로나19 및
2023~2024년 홍해사태 당시보다
심각한 수준**

산업통상자원부가 최근 발표한 2026년 4월 수출입 동향에 따르면 이란 전쟁으로 국제유가가 급등하면서 4월 석유화학제품 수출액은 40.9억 달러로 전년동월대비 7.8% 증가했으나, 이는 국제유가 상승으로 석유화학제품 수출단가가 전년동월대비 35.0% 급등하면서 나타난 수치로, 물량기준으로는 263만 톤으로 전년동월(329만 톤)대비 20.1% 감소한 수치이다. 이는 이란 전쟁이 발발하기 전까지 12개월간의 월평균 수출량이 320만 톤 정도였다는 점을 감안하면 이례적으로 낮아진 수치로 이는 2023년 11월부터 2024년 중반까지 글로벌 공급망에 지대한 영향을 초래한 홍해 사태 당시보다도 낮은 수준이며, 2020~2021년 코로나19 시기에도 가장 낮은 수치는 2020년 11월에 기록된 279만 톤이었다. 최근 석유화학제품 가격 상승으로 당분간 수출금액은 유지될 전망이나, 당사의 실적에 연동되는 해상물동량이 감소하는 추세는 당사의 실적에는 부정적이다.

월별 석유화학제품 수출량 추이



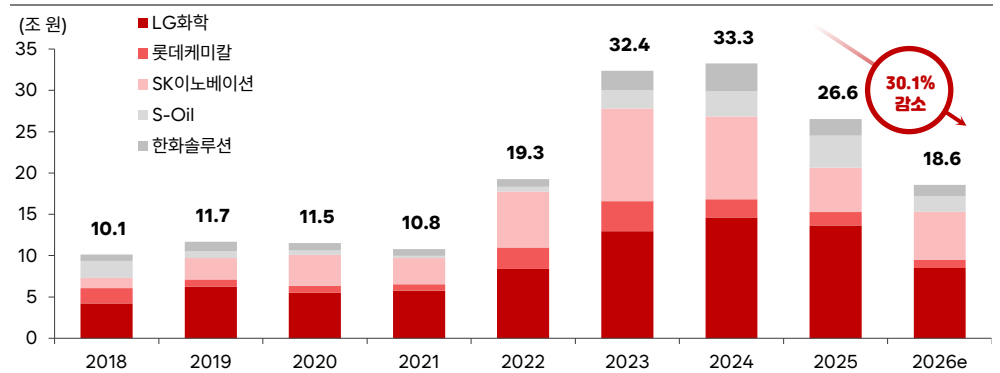
자료: 한국무역협회(Stat.kitnet), 한국R협회의 기업리서치센터

주력 전방산업의 투자 위축에 따른 성장성 저하 우려

석유화학 매출비중은 60% 상회,
석유화학업종의 CAPEX 축소는
장기적 성장성 저하 요인

동사는 종합물류 매출의 약 60% 이상이 석유화학제품 운송에 특화되어 있으며, 주요 화주기업을 보더라도 롯데케미칼, LG화학, SK지오센트릭(舊 SK종합화학), 효성, 한화, 토탈, 금호석유화학, 한화케미칼 등 석유화학업체가 다수 포함되어 있는 만큼 이들 석유화학업종의 설비투자가 향후 해상 물동량 증가여부에 매우 중요한 선행지표이다. 문제는 이들 석유화학업종의 설비투자가 2024년을 정점으로 지속적인 감소세를 보이고 있다는 점이다. 주요 5대 석유화학업체(LG화학, 롯데케미칼, SK이노베이션, S-Oil, 한화솔루션)의 합산 CAPEX는 2024년 33.3조 원으로 2021년 코로나19 당시 10.8조 원에서 3년 연속 증가해 역대 최고치를 기록했으나, 2025년에는 26.6조 원으로 전년대비 20.2% 감소했으며, 2026년에는 18.6조 원으로 전년대비 30.1%나 감소해 최근 5개년래 최저치를 기록할 전망이다. 주력 전방의 CAPEX 축소는 동사에는 프로젝트 물류 및 석유화학제품의 물동량 감소를 초래할 수 있다. 특히 석유화학 플랜트 증설 및 설비투자 시 발생하는 프로젝트 물류는 동사의 고수익 사업으로 전방산업의 신규 투자 사이클이 종료됨에 따라 관련 물동량 감소가 불가피하다. 또한 설비투자 축소는 생산능력의 정체를 의미하는 만큼, 이는 장기적으로 동사가 처리하게 될 석유화학제품의 수출입 물동량도 성장판이 닫히는 결과를 초래할 수 있다. 따라서 동사는 석유화학 섹터의 투자 침체기가 가시화된 만큼, 2차전지 물류, ISO 탱크, K-Food, 반도체 등 타 산업군으로 포트폴리오 다각화 여부가 향후 실적과 주가의 핵심 변수가 될 것으로 보인다.

5대 석유화학기업 합산 CAPEX 추이



자료: FnGuide 컨센서스 참조, 한국IR협의회 기업리서치센터

포괄손익계산서

(억원)	2022	2023	2024	2025	2026F
매출액	13,282	7,703	10,438	11,173	11,962
증가율(%)	41.4	-42.0	35.5	7.0	7.1
매출원가	11,645	6,740	9,291	10,165	10,853
매출원가율(%)	87.7	87.5	89.0	91.0	90.7
매출총이익	1,637	963	1,147	1,008	1,109
매출이익률(%)	12.3	12.5	11.0	9.0	9.3
판매관리비	472	603	739	985	880
판매비율(%)	3.6	7.8	7.1	8.8	7.4
EBITDA	1,240	458	547	196	445
EBITDA 이익률(%)	9.3	5.9	5.2	1.8	3.7
증가율(%)	48.5	-63.1	19.5	-64.2	127.4
영업이익	1,166	360	408	22	229
영업이익률(%)	8.8	4.7	3.9	0.2	1.9
증가율(%)	47.0	-69.1	13.3	-94.5	917.2
영업외손익	43	-5	-7	-64	-50
금융수익	359	244	327	261	199
금융비용	289	207	284	319	204
기타영업외손익	-27	-42	-50	-6	-45
종속/관계기업관련손익	1	1	2	1	1
세전계속사업이익	1,210	356	403	-41	180
증가율(%)	43.8	-70.6	13.3	적전	흑전
법인세비용	273	85	89	10	40
계속사업이익	937	271	314	-50	140
중단사업이익	0	0	0	0	0
당기순이익	937	271	314	-50	140
당기순이익률(%)	7.1	3.5	3.0	-0.5	1.2
증가율(%)	46.8	-71.1	15.7	적전	흑전
자배주주지분 순이익	934	270	302	-54	138

현금흐름표

(억원)	2022	2023	2024	2025	2026F
영업활동으로인한현금흐름	1,317	-27	319	303	285
당기순이익	937	271	314	-50	140
유형자산 상각비	68	88	126	163	204
무형자산 상각비	5	9	12	11	12
외환손익	51	17	55	36	0
운전자본의감소(증가)	268	-320	-175	108	-67
기타	-12	-92	-13	35	-4
투자활동으로인한현금흐름	-605	-747	-111	-596	-235
투자자산의 감소(증가)	-188	-327	138	-76	-12
유형자산의 감소	77	57	85	133	0
유형자산의 증가(CAPEX)	-473	-346	-299	-486	-220
기타	-21	-131	-35	-167	-3
재무활동으로인한현금흐름	-9	147	-51	154	20
차입금의 증가(감소)	55	-8	30	360	-79
사채의증가(감소)	0	0	0	0	150
자본의 증가	0	0	0	0	0
배당금	-15	-56	-30	-43	-51
기타	-49	211	-51	-163	0
기타현금흐름	10	-14	38	2	0
현금의증가(감소)	712	-641	195	-138	70
기초현금	306	1,018	377	571	433
기말현금	1,018	377	571	433	503

재무상태표

(억원)	2022	2023	2024	2025	2026F
유동자산	2,603	2,623	3,413	3,167	3,412
현금성자산	1,018	377	571	433	503
단기투자자산	158	462	303	352	360
매출채권	868	945	1,406	1,319	1,413
재고자산	0	0	0	1	1
기타유동자산	558	839	1,133	1,060	1,134
비유동자산	1,150	1,530	1,939	2,455	2,471
유형자산	868	1,092	1,471	1,788	1,804
무형자산	118	179	220	238	226
투자자산	121	224	211	372	384
기타비유동자산	43	35	37	57	57
자산총계	3,753	4,152	5,352	5,622	5,883
유동부채	1,417	1,713	2,280	2,633	2,654
단기차입금	478	467	535	857	764
매입채무	297	366	447	597	640
기타유동부채	642	880	1,298	1,179	1,250
비유동부채	242	194	528	436	588
사채	0	0	0	0	150
장기차입금	180	100	170	45	45
기타비유동부채	62	94	358	391	393
부채총계	1,659	1,907	2,808	3,070	3,242
자배주주지분	2,089	2,237	2,524	2,527	2,614
자본금	38	38	38	40	40
자본잉여금	223	223	223	276	276
자본조정 등	-43	-93	-93	-0	-0
기타포괄이익누계액	-35	-51	-36	-23	-23
이익잉여금	1,906	2,120	2,392	2,233	2,321
자본총계	2,095	2,245	2,544	2,552	2,641

주요투자지표

	2022	2023	2024	2025	2026F
P/E(배)	1.8	5.6	4.4	N/A	6.3
P/B(배)	0.8	0.7	0.5	0.4	0.3
P/S(배)	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1
EV/EBITDA(배)	1.0	3.5	3.1	9.7	4.1
배당수익률(%)	3.4	2.0	3.5	4.9	6.5
EPS(원)	2,432	624	661	-124	371
BPS(원)	5,437	5,004	5,645	6,137	6,726
SPS(원)	34,574	18,118	23,348	25,743	30,511
DPS(원)	150	70	100	130	150
수익성(%)					
ROE	56.6	12.5	12.7	-2.1	5.4
ROA	26.6	6.9	6.6	-0.9	2.4
ROIC	60.0	15.0	12.5	0.4	5.9
안정성(%)					
유동비율	183.8	153.1	149.7	120.3	128.6
부채비율	79.2	85.0	110.4	120.3	122.7
순차입금비율	-20.3	10.6	21.1	33.2	33.2
이자보상배율	45.9	7.7	6.6	0.3	2.9
활동성(%)					
총자산회전율	3.8	1.9	2.2	2.0	2.1
매출채권회전율	11.0	8.5	8.9	8.2	8.8
재고자산회전율	N/A	N/A	N/A	15,974.8	8,259.9

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정 여부

시장경보제도란?

한국거래소 시장감시위원회는 투기적이거나 불공정거래 개연성이 있는 종목 또는 주가가 비정상적으로 급등한 종목에 대해 투자자주의 환기 등을 통해 불공정거래를 사전에 예방하기 위한 제도를 시행하고 있습니다. 시장경보제도는 '투자주의종목 투자경고종목 투자위험종목'의 단계를 거쳐 이루어지게 됩니다.

※관련근거 시장감시규정 제5조의2, 제5조의3 및 시장감시규정 시행세칙 제3조~제3조의 7

종목명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
태웅로지스	O	X	X

2026년 4월 2일 기준 증가급변종목으로 지정된 바 있음.

발간 History

발간일	제목
2026.05.14	태웅로지스-윤임 약세와 실적 부담으로 밸류업 지연
2025.04.14	태웅로지스-종속기업의 가파른 외형 성장세 지속
2023.12.08	태웅로지스-석유화학제품 운송에 특화된 국내 1위 3PL 포워드

Compliance notice

본 보고서는 한국거래소, 한국예탁결제원과 한국증권금융이 공동으로 출연한 한국IR협의회 산하 독립 (리서치) 조직인 기업리서치센터가 작성한 기업분석 보고서입니다. 본 자료는 투자자들에게 국내 상장기업에 대한 양질의 투자정보 제공 및 건전한 투자문화 정착을 위해 무상으로 작성되었습니다.

- 당사 리서치센터는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트와 그 배우자 등 관계자는 자료 작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 중소형 기업 소개를 위해 작성되었으며, 매수 및 매도 추천 의견은 포함하고 있지 않습니다.
- 본 자료에 게재된 내용은 애널리스트의 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 자료제공일 현재 시점의 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다.
- 본 조사자료는 투자 참고 자료로만 활용하시기 바라며, 어떠한 경우에도 투자자의 투자 결과에 대한 법적 책임 소재의 증명자료로 사용될 수 없습니다.
- 본 조사자료의 지적재산권은 당사에 있으므로, 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.
- 본 자료는 텔레그램에서 "한국IR협의회(<https://t.me/kirsofficial>)" 채널을 추가하시어 보고서 발간 소식을 안내받으실 수 있습니다.
- 한국IR협의회가 운영하는 유튜브 채널 'IRTV'에서 1) 애널리스트가 직접 취재한 기업탐방으로 CEO인터뷰 등이 있는 '소중한탐방'과 2) 기업보고서 심층해설방송인 '소중한 리포트 가치보기'를 보실 수 있습니다.