

기술분석보고서 산업재

선광(003100)

- 요약
- 기업현황
- 시장동향
- 기술분석
- 재무분석
- 주요 변동사항 및 전망

작성기관 서울평가정보(주) 작성자 박진희 책임

 YouTube 요약 영상 보러가기

- 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 미공개 상태일 수 있습니다.
- 텔레그램에서 “한국IR협의회” 채널을 추가하시면 매주 보고서 발간 소식을 안내 받으실 수 있습니다.
- 본 보고서에 대한 자세한 문의는 작성기관(TEL.02-3449-1450)으로 연락하여 주시기 바랍니다.

선광(003100)

컨테이너·양곡 중심 항만 인프라와 자동화 운영역량 기반으로 물류거점 확장 중

기업정보(2026.07.21 기준)

대표자	이상필
설립일자	1961년 1월 25일
상장일자	1999년 12월 21일
기업규모	중견기업
업종분류	수상 화물 취급업
주요제품	컨테이너 하역, 곡물 하역, 운송, 보관 등

시세정보(2026.07.21 기준)

현재가(원)	20,300
액면가(원)	1,000
시가총액(억 원)	1,340
발행주식수	6,600,000주
52주 최고가(원)	30,450
52주 최저가(원)	17,280
외국인지분율	7.91%
주요주주	심충식 외 20인

■ 항만 인프라와 운영 역량을 기반으로 컨테이너·양곡 물류사업을 확장하는 종합물류기업

선광(이하, ‘동사’)은 인천·군산·평택을 거점으로 컨테이너, 양곡 및 일반화물의 하역·보관·운송 서비스를 제공하며, 대규모 곡물 싸이로와 인천신항 컨테이너터미널 등 자산집약적 물류 인프라를 기반으로 사업을 영위하고 있다. 매출은 컨테이너 하역과 싸이로 하역이 대부분을 차지하며, 일반 하역·임대·3PL 서비스가 이를 보완하고 있다. 동사는 장기간 축적한 항만 운영 경험, 자동화 설비, 주요 항만 거점과 고객관계를 경쟁력으로 보유하고 있다.

■ 항만 인프라·운영권과 자동화 역량이 경쟁력을 좌우하는 컨테이너·수입 양곡 하역·보관 시장

목표시장은 대규모 항만 인프라와 운영권, 자동화 설비를 기반으로 하는 자산집약적·지역 과점형 서비스시장이다. 컨테이너 하역은 선사의 기항지 선택, 수출입 물동량, 터미널 생산성과 배후물류 연계성이 수요와 경쟁력을 좌우하며, 수입 양곡 하역·보관은 국내 식품·사료산업의 수입수요와 화주 재고정책, 저장능력 및 품질관리 역량에 영향을 받는다. 최근 세계 교역의 완만한 증가와 지정학적 불확실성이 병존하는 가운데 항만 자동화·디지털화, 양곡 저장·출고설비 고도화가 주요 흐름으로 나타나고 있다.

■ 신규 컨테이너·양곡 거점 확장 추진하며 장기 물량 확보가 성과 좌우

동사는 당진 양곡 자동화터미널과 인천신항 1-2단계 컨테이너부두 참여를 통해 신규 물류거점을 확대하고 있으며, 2026년에는 대표이사 교체를 통해 현장 운영과 투자 실행 중심의 경영체제를 강화하였다. 컨테이너 부문은 자동화 운영 경험을 신규 부두로 확장할 수 있는 기회를 확보했으나, 인천항 물동량 변동과 선사 유치 경쟁이 부담요인으로 작용할 수 있다. 양곡 부문은 인천·군산 기존 싸이로에 당진 거점을 추가해 저장·하역 역량을 넓힐 수 있지만, 곡물 수입량과 재고정책에 따른 변동성이 존재한다.

요약 투자지표 (K-IFRS 연결 기준)

	매출액 (억 원)	증감 (%)	영업이익 (억 원)	이익률 (%)	순이익 (억 원)	이익률 (%)	ROE (%)	ROA (%)	부채비율 (%)	EPS (원)	BPS (원)	PER (배)	PBR (배)
2023	1,853.0	7.6	390.9	21.1	298.4	16.1	8.6	4.7	76.4	4,516	62,479	4.0	0.3
2024	1,867.5	0.8	363.7	19.5	283.0	15.2	7.5	4.4	66.1	4,315	62,885	3.4	0.2
2025	1,904.2	2.0	413.9	21.7	394.8	20.7	9.6	5.9	59.2	5,994	68,798	3.2	0.3

기업경쟁력

항만 인프라 기반의 사업 안정성	인천·군산의 양곡 싸이로와 인천신항 컨테이너터미널 등 진입장벽이 높은 전용 인프라를 기반으로 지속적인 하역·보관 서비스 제공 가능
장기간 축적된 항만 운영 역량	화종별 하역조건과 선박·야드·창고 운영을 조율해 온 경험을 바탕으로 대량 화물을 안정적으로 처리하고 고객별 작업 요구에 대응
컨테이너·양곡 거점 확장 기반	인천신항 1-2단계 컨테이너부두와 당진 양곡터미널 사업을 통해 기존 인천·군산 중심의 물류 네트워크 확대

핵심 기술 및 적용제품

자동화 컨테이너터미널 통합운영 기술	STS, ARMG, 자동화 게이트 및 실시간 화물관리시스템을 연계해 수출입 컨테이너의 선박 하역, 야드 장치와 반출입 업무에 적용
대용량 양곡 하역·저장 자동화 기술	고용량 하역장비, 컨베이어, 콘크리트 싸이로 및 자동 계근·출고설비를 통합해 수입 곡물의 하역·이송·보관·출고에 활용
대두 정선 및 품질관리 기술	다단계 정선공정을 통해 수입 대두의 이물질과 불순물을 제거하고 식품 제조용 원료의 품질 균질화에 적용

시장경쟁력

인천항 주요 하역사업자 지위	인천항의 컨테이너 및 양곡 하역시장에서 일정 수준 이상의 점유율을 확보해 주요 선사와 화주를 대상으로 사업 기반 형성
다양한 고객군을 통한 수요 분산	외항선사, 식품·사료업체, 공공기관 및 자동차 물류기업 등으로 고객군이 구성되어 특정 화종이나 단일 거래처에 대한 의존 완화
종합물류 서비스 대응력	하역을 중심으로 보관, 통관·검역, 포워딩, 운송 및 부가물류 서비스를 연계해 고객의 물류 과정을 일괄 지원 가능

VRIO 분석 (VRIO Analysis)

VRIO(브리오) 분석이란 기업이 보유한 경영자원과 활용 능력을 가치(Value), 희소성(Rarity), 모방 가능성(Imitability), 조직(Organization)이라는 기준으로 분석하는 도구

 가치(Value)	 희소성(Rarity)	 모방가능성(Imitability)	 조직(Organization)
인천·군산의 대규모 양곡 싸이로와 인천신항 자동화 컨테이너터미널을 기반으로 하역·보관·운송을 통합 제공하여 선사와 화주의 시간 및 운영비용 절감에 기여하고 있다.	제한된 항만부지와 장기 운영권을 기반으로 컨테이너터미널, 양곡 전용시설, 정선·창고·운송망을 함께 보유한 사업구조는 신규 사업자가 단기간에 확보하기 어렵다.	대규모 시설투자뿐 아니라 장기간 축적된 항만 운영경험, 자동화 설비 운용 노하우, 선사·화주와 거래관계가 결합되어 경쟁 기반은 단순 설비 투자로 모방하기 어렵다.	컨테이너·양곡·일반화물 및 3PL 기능을 수행하고, 자동화 시스템과 품질·보안 인증체계를 연계하여 보유 인프라와 운영역량을 사업성과로 전환하고 있다.

I. 기업 현황

항만 인프라와 운영 역량을 기반으로 컨테이너·양곡 물류사업을 확장하는 종합물류기업

동사는 인천·군산·평택을 거점으로 컨테이너, 양곡 및 일반화물의 하역·보관·운송 서비스를 제공하는 항만물류 전문기업으로, 대규모 곡물 싸이로와 인천신항 컨테이너터미널 등 자산집약적 물류 인프라를 기반으로 사업을 영위하고 있다. 매출은 컨테이너 하역과 싸이로 하역이 대부분을 차지하며, 일반 하역·임대·3PL 서비스가 이를 보완하고 있다. 최대주주 및 특수관계인이 과반 지분을 보유해 지배구조는 안정적인 편이며, 영업은 선사·화주와의 직접 계약을 통해 이루어진다. 동사는 장기간 축적한 항만 운영 경험, 자동화 설비, 주요 항만 거점과 고객관계를 경쟁력으로 보유하고 있으며, 향후 당진 양곡터미널과 인천신항 신규 부두 운영 참여를 통해 처리능력과 사업 기반을 확대할 계획이다.

■ 기업 개요

동사는 1948년 선광공사로 창립된 항만물류 전문기업으로, 1961년 법인 전환을 거쳐 1999년 코스닥시장에 상장하였다. 본사와 3개의 비상장 종속회사를 통해 인천·군산·평택 등을 중심으로 수출입 화물의 하역, 보관 및 운송 서비스를 제공하고 있다. 사업구조는 항만시설과 하역장비를 기반으로 화주와 선사로부터 하역료·보관료·운송료를 수취하는 형태이며, 부동산 임대수익이 이를 보완하고 있다. 제조업과 달리 원재료 투입보다는 항만 운영권, 전용부두, 저장시설, 하역장비 및 운영인력의 효율적인 활용이 수익성을 결정하는 자산집약형 사업모델에 해당한다.

핵심 사업은 인천신항 컨테이너 하역과 인천·군산항의 수입 양곡 하역·저장이다. 동사는 인천과 군산에 총 94만 톤 규모의 곡물 싸이로를 운영하고 있으며, 종속회사 선광신컨테이너터미널은 인천 송도 신항에서 약 48만㎡ 규모의 컨테이너터미널과 STS(Ship-to-Shore Crane) 7대, ARMG(Automated Rail-Mounted Gantry Crane) 28대 등을 운용하고 있다. 주요 고객군은 선사, 종합상사, 식품·사료업체, 자동차 물류기업 및 공공기관으로 구성되며, 현대글로비스, 한국농수산식품유통공사, 대상, WAN HAI LINE, 팬오션, 고려해운 등이 주요 거래처에 포함된다. 자동 계근·출고 시스템, 무인 야드장비, 통관·검역 연계 운영 등 설비 및 운영 프로세스의 자동화를 통해 생산성을 높이고 있으며, AEO(Authorized Economic Operator, 수출입안전관리우수업체)와 우수물류기업 인증을 유지하고 있다.

2025년 연결 매출액은 약 1,904억 원으로 전년 대비 증가하였으며, 컨테이너 하역 매출 비중이 48.97%로 확대되면서 사업구조가 컨테이너터미널 중심으로 강화되었고, 2026년 1분기에도 컨테이너 하역과 싸이로 하역이 실적의 대부분을 구성하고 있다.

[표 1] 동사의 주요 연혁

년도	내용
1961.01	법인 설립
1999.12	코스닥 시장 상장
2017.01	군산지점 싸이로 4호기 준공
2017.09	인천싸이로 F-GROUP 증설
2020.06	군산지점 싸이로 3,4호기 증설
2020.12	해양수산부 장관 표창 수상 (군산지사)
2025.02	당진 양곡터미널 민간개발 업무협약(MOU) 체결
2025.12	인천신항 1-2단계 컨테이너부두 운영사업 주주간계약 체결

자료: 동사 사업보고서(2026.03), 서울평가정보(주) 재구성

동사의 핵심 경쟁력은 장기간 축적된 항만 운영 경험, 대규모 전용 인프라, 수도권과 서해안 주요 항만을 연결하는 거점망 및 화주·선사와의 거래관계이다. 향후에는 당진 양곡 자동화터미널 구축과 인천신항 1-2단계 컨테이너부두 운영사업 참여를 통해 기존 거점의 처리능력을 보완하고 사업 기반을 확장하는 방향으로 전략을 추진하고 있다.

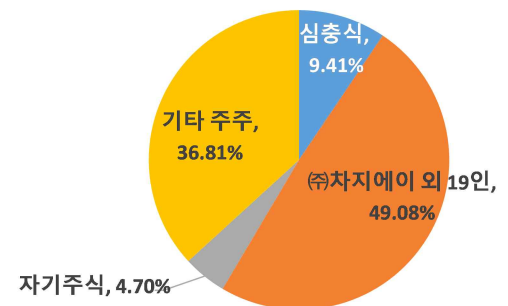
■ 주주 현황

2026년 7월 기준 동사의 최대주주는 심충식으로, 전체 발행주식(6,600,000주) 중 620,925주의 보통주를 보유하고 있으며, 이는 전체 보통주 지분의 9.41%에 해당한다. 다음으로 (주)차지에이 외 19인의 특수관계자가 3,239,703주(49.08%)의 보통주를 보유하고 있어, 최대주주 및 특수관계자가 보유한 주식의 지분을 합계는 58.49%이다. 다만 2026년 7월 최대주주 변경을 수반하는 주식양수도 계약이 체결되어 최대주주 심충식의 보유지분이 (주)화인파트너스, (주)차지에이, (주)선광홀딩스에 블록딜 방식으로 양도될 예정이며, 이로 인해 동사의 계열회사인 (주)화인파트너스로 최대주주가 변경될 예정이다. 한편, 동사는 자기주식 310,000주를 보유하고 있고, 나머지 2,429,372주(36.81%)는 기타 주주가 보유하고 있다.

최대주주 및 특수관계인과 계열회사의 지분이 과반을 상회하는 만큼 장기적인 항만 운영권 확보와 대규모 시설투자를 일관되게 추진할 수 있는 지배력은 확보된 것으로 판단된다. 다만 의결권이 특정 주주집단에 집중되어 있어 일반주주가 경영 의사결정에 미치는 영향은 상대적으로 제한적이다.

[표 2] 동사의 주요 주주 현황(보통주 기준)

주주명	소유주식수(주)	지분율(%)	관계
심충식	620,925	9.41%	최대주주
(주)차지에이 외 19인	3,239,703	49.08%	특수관계인
자기주식	310,000	4.70%	
기타 주주	2,429,372	36.81%	
합계	6,600,000	100.00%	



자료: 동사 사업보고서(2026.03), 주식등의 대량보유사항보고서(2026.07), 서울평가정보(주) 재구성

■ 사업 영역

동사의 사업부문은 하역사업과 임대사업으로 구분되고, 하역사업은 컨테이너 하역, 싸이로 하역, 일반 하역 및 기타 사업으로 구성된다. 2025년 기준 컨테이너 하역이 전체 매출 중 가장 큰 비중을 차지해 핵심 사업에 해당한다. 컨테이너 하역은 인천신항에 입출항하는 선박과 수출입 컨테이너를 대상으로 양·적하, 야드 보관 및 운송 연계 서비스를 제공하는 사업으로, 선광신컨테이너터미널이 운영을 담당한다. 대형 선박을 처리할 수 있는 안벽과 하역장비, 무인 야드 운영체계를 기반으로 통관과 검역을 연계한 터미널 서비스를 제공하고 있다.

싸이로 하역은 2025년 전체 매출의 35.3%를 차지하는 안정적인 기반 사업이다. 동사는 인천항과 군산항에서 수입 곡물의 선박 하역, 이송, 정선, 저장 및 출고 서비스를 제공하며, 콘크리트식 싸이로와 자동 계근·출고 시스템을 운용하고 있다. 곡물은 장기간 보관과 품질관리가 필요한 화물인 만큼 저장용량, 하역속도, 이물질 제거 및 출고 정확성이 서비스 경쟁력을 좌우한다. 동사는 인천 24만 톤과 군산 70만 톤을 합한 94만 톤 규모의 저장능력을 기반으로 식품·사료업체 및 공공기관의 수입 양곡 물류를 지원하고 있다.

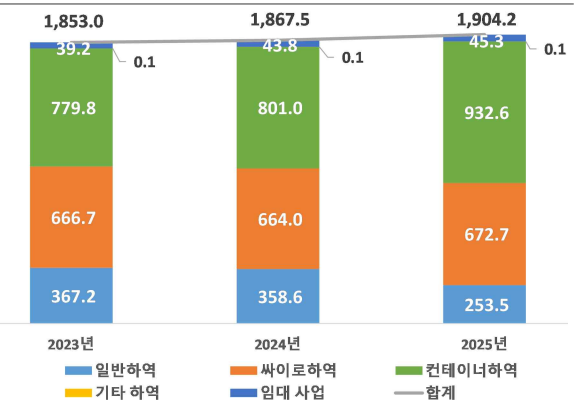
일반 하역은 평택항 동·서부두와 인천 북항 등에서 자동차, 철재, 원목, 슬래그 등의 비컨테이너 화물을 처리하는 사업이다. 2025년 매출 비중은 13.3%로 전년보다 축소되었으나, 컨테이너나 곡물에 편중되지 않은 화물처리 경험과 항만별 고객 기반을 유지하는 역할을 수행한다. 임대사업은 보유 부동산을 활용해 반복적인 수익을 창출하는 보조 사업으로 전체 매출에서 차지하는 비중은 약 2% 수준이다.

동사는 3PL(Third-Party Logistics) 서비스를 통해 보세·일반 창고 운영, 포워딩, 국내 운송 및 VAS(Value Added Service) 형태의 라벨링·제품관리·정온관리·반품업무 등을 제공한다. 다만 연결재무제표상 3PL은 독립적인 사업부문으로 구분되지 않고 하역·보관·운송 서비스에 포함되어 있어, 현재로서는 핵심 매출원보다는 항만하역 고객의 물류 범위를 확장하는 연계 기능으로 보는 것이 적절하다. 동사는 컨테이너터미널과 양곡터미널을 중심으로 안정적인 하역수요를 확보하고, 창고·운송·부가물류 서비스를 결합해 고객당 거래 범위를 확대하는 포트폴리오 전략을 추진하고 있다.

[표 3] 동사의 매출 실적

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결 기준)

구분	2023년	비중	2024년	비중	2025년	비중
일반하역	367.2	19.8%	358.6	19.2%	253.5	13.3%
싸이로하역	666.7	36.0%	664.0	35.6%	672.7	35.3%
컨테이너하역	779.8	42.1%	801.0	42.9%	932.6	49.0%
기타 하역	0.1	0.0%	0.1	0.0%	0.1	0.0%
임대 사업	39.2	2.1%	43.8	2.3%	45.3	2.4%
매출 합계	1,853.0	100.0%	1,867.5	100.0%	1,904.2	100.0%



자료: 동사 사업보고서(2026.03), 서울평가정보(주) 재구성

■ 판매조직 및 판매전략

동사의 영업은 위탁판매나 유통대리점을 거치지 않고 국내외 화주와 선사를 대상으로 직접 수행된다. 화물의 종류와 고객 특성에 따라 장기 또는 단기 용역계약을 체결하거나 수시 영업을 통해 물량을 확보하며, 하역·보관·운송 서비스를 제공한 후 계약된 요율과 단가에 따라 대금을 직접 청구한다. 항만하역 요금은 정부고시요율을 기초로 하되 화물의 성격, 작업조건, 물량 및 보관기간 등을 반영하여 개별 계약으로 확정된다. 이에 따라 매출은 제품 판매량보다 항만 물동량, 선박 입항 횟수, 화물 체류기간 및 계약단가의 영향을 받는다.

주요 고객은 곡물 수입기관과 식품·사료업체, 자동차 물류기업, 외항선사 등으로 구성된다. 2025년 현대글로비스, 한국농수산식품유통공사, 대상, WAN HAI LINE, 팬오션 및 고려해운 등 주요 고객의 매출 비중은 연결 매출의 약 22%로, 특정 단일 고객에 대한 의존도는 제한적인 편이다. 다만 한국농수산식품유통공사와 대상 등 주요 양곡 고객의 계약은 매년 갱신되고 실제 수입물량에 따라 용역 수량과 금액이 변동되므로, 계약 체결 자체가 확정적인 매출을 보장하는 구조는 아니다.

판매전략은 전용부두 사용권, 항만터미널 운영권 및 배후부지 확보를 통해 화물을 처리할 수 있는 물리적 기반을 선점하는 데 중점을 두고 있다. 항만서비스는 고객이 터미널을 변경할 경우 선박 스케줄, 내륙운송 및 통관체계를 함께 조정해야 하므로, 안정적인 생산성과 정시성, 안전관리 및 고객 대응력이 거래관계 유지에 중요한 요소로 작용한다. 동사는 원스톱 통관·검역 서비스와 자동화 하역장비, 대규모 저장시설 및 우수물류기업·AEO 인증을 활용해 기존 고객의 이탈을 방지하고 신규 선사와 화주를 유치하고 있다. 다만 신규 거점 확보에는 장기간의 운영권 계약과 대규모 시설투자가 수반되므로, 투자 이후 물동량과 가동률을 안정적으로 확보하는 것이 사업모델의 핵심 과제이다.

II. 시장 동향

항만 인프라·운영권과 자동화 역량이 경쟁력을 좌우하는 컨테이너·수입 양곡 하역·보관 시장

목표시장은 컨테이너 및 수입 양곡 하역·보관 시장으로, 대규모 항만 인프라와 운영권, 자동화 설비를 기반으로 하는 자산집약적·지역 과점형 서비스시장이다. 컨테이너 하역은 선사의 기항지 선택, 수출입 물동량, 터미널 생산성과 배후물류 연계성이 수요와 경쟁력을 좌우하며, 수입 양곡 하역·보관은 국내 식품·사료산업의 수입수요와 화주 재고정책, 저장능력 및 품질관리 역량의 영향을 받는다. 최근에는 세계 교역의 완만한 증가와 지정학적 불확실성이 병존하는 가운데 인천신항 부두·배후단지 확충, 항만 자동화·디지털화, 양곡 저장·출고설비 고도화가 주요 흐름으로 나타나고 있다.

■ 컨테이너 및 수입 양곡 하역·보관 시장의 특성

동사의 목표시장은 컨테이너 및 수입 양곡 하역·보관 시장으로 정의할 수 있다. 컨테이너 부문은 항만에 입항한 선박에서 수출입 컨테이너를 양·적하하고 터미널 야드에 보관 및 통관·검역과 육상운송으로 연계하는 서비스를 의미한다. 수입 양곡 부문은 벌크선으로 반입된 곡물을 전용 선석에서 하역해 이송·정선·계근한 후 싸이로에 저장하고, 수요처의 출고계획에 따라 공급하는 서비스로 구성된다.

컨테이너 하역 수요는 선사의 항로 편성 및 기항지 선정, 수출입 화물량, 선박 입항 횟수, 컨테이너의 터미널 체류기간 등에 따라 발생한다. 선사는 항만의 수심과 접안능력, 하역속도, 선석 대기시간, 배후 소비시장과 거리 및 내륙운송 연결성을 종합적으로 고려해 터미널을 선택한다. 이에 따라 컨테이너터미널 사업자는 하역 단가보다 선박 작업 생산성, 야드 운영효율, 게이트 반출입 속도 및 통관·검역 연계 역량을 통해 경쟁한다. 관련하여 국내 컨테이너 물동량은 2024년 3,173만 5천 TEU에서 2025년에는 3,210만 9천 TEU로 1.2% 증가하였다.

수입 양곡 하역·보관 수요는 국내 식품·사료산업의 원료 수입량과 공공 비축·유통계획, 화주별 재고정책에 연동된다. 수입 양곡은 선박에서 하역한 직후 소비처로 직접 운송되기보다 일정 기간 저장한 뒤 생산계획에 맞춰 출고되는 경우가 많아 하역능력과 함께 저장용량, 품종별 분리관리, 이물질 제거, 온도 모니터링 및 계근 정확성이 중요하다. 관련하여 국내 농산물 수입량은 2024년 1,394만 4천 톤 규모였고, 2025년에는 1,399만 7천 톤으로 전년대비 유사한 수준을 기록했다.

목표시장은 모두 항만 운영권과 대규모 물류시설을 기반으로 하는 자산집약적 서비스시장이다. 컨테이너 부문은 안벽과 야드, STS, ARMG, 게이트 및 터미널 운영시스템이 필요하며, 양곡 부문은 전용 선석, 곡물 이송설비, 정선시설, 싸이로와 자동 계근·출고설비가 요구된다. 항만하역업은 제도상 등록제로 운영되고 있으나, 제한된 항만부지, 장기 운영계약, TOC(Terminal Operating Company, 부두운영회사) 체계 및 대규모 초기투자 부담으로 인해 실질적인 진입장벽은 높은 편이다. 하역요금은 정부고시요율을 기초로 화물의 종류와 물량, 작업조건 및 계약기간 등을 반영해 결정되므로, 사업자의 수익성은 단가 인상보다는 처리물량, 시설 가동률, 작업시간 단축 및 운영비 절감에 크게 좌우된다.

경쟁구조는 전국 단일시장보다는 항만과 화종별로 구분되는 지역 기반의 과점 형태를 보인다. 컨테이너 하역시장은 주요 터미널 운영사가 선사와 신규 항로 유치를 중심으로 경쟁하며, 양곡 하역·보관시장은 대형 화주 물량과 장기 저장수요 확보가 핵심 경쟁요소로 작용한다. 특히 전용부두와 저장시설을 선점한 기존 사업자는 운영경험과 고객관계를 기반으로 비교적 안정적인 시장지위를 유지할 수 있으나, 신규 부두 공급이나 화주의 거래처 변경, 선사의 기항지 조정 등에 따라 항만별 점유율은 변동될 수 있다.

■ 핵심 트렌드 및 시사점

컨테이너 하역시장은 세계 교역의 완만한 증가 가능성과 지정학적 불확실성이 병존하고 있다. UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development, 유엔무역개발회의)에 따르면 전자제품 중심 제조업 수요와 서비스교역 성장, 실제 상품 물량 증가에 힘입어 2025년 교역이 확대되었으나, 2026년에는 이러한 성장동력이 높은 부채, 교역비용 상승 및 정책 불확실성에 의해 제약될 것으로 전망됐다.

항만 인프라 확충으로 시장구조가 변화될 수 있다. 인천신항 1-2단계 컨테이너부두 개발사업은 4,000TEU급 3개 선석과 총 1,050m의 안벽을 조성하는 사업으로, 2025년 12월 공사를 시작해 2027년 말 전체 사업을 준공할 계획이다. 인천신항 배후단지도 2029년까지 255만㎡ 규모로 조성되며, 아암물류2단지에는 전자상거래, 컨테이너 장치장 및 스마트 물류센터 등이 들어설 예정이다. 신규 부두와 배후단지 공급은 인천항의 전체 처리능력과 물류기업 유치기반을 확대하지만, 기존 터미널 간 선사·화주 유치 경쟁과 초기 시설 가동률 부담을 높이는 요인으로도 작용할 수 있다.

기술 측면에서 컨테이너 장비의 자동화를 넘어 항만 전반의 데이터 기반 운영과 안전관리로 투자가 확대되고 있다. UNCTAD는 항만의 혼잡과 대기시간을 줄이기 위해 디지털 시스템, 자동화 및 항만 커뮤니티 시스템의 확산이 필요하다고 평가하는 한편, 디지털화에 따른 사이버보안의 중요성도 강조하고 있다. 따라서 향후 컨테이너터미널의 경쟁력은 하역장비 수량뿐 아니라 선사·야드·게이트의 통합 운영, 장비 예지정비, 사고 예방 및 정보보안 역량에 의해 차별화될 가능성이 있다.

수입 양곡 하역·보관 시장은 식품과 사료의 기초 원료를 취급하기 때문에 일정한 수요 기반을 보유하고 있지만, 연간 처리물량은 국제 곡물의 생산량과 가격, 환율, 해상운임, 수입선 변경 및 화주의 재고조정에 따라 변동할 수 있다. 특히 곡물 수급 불확실성이 확대되면 화주는 공급 차질에 대비해 저장물량을 늘릴 수 있으나, 가격 상승기에 수입시점을 조정하거나 재고를 축소할 경우 단기 하역물량은 감소할 수 있다.

양곡터미널의 기술 경쟁은 저장능력 확대뿐 아니라 안전성과 품질관리에 집중되고 있다. 곡물은 저장 중 온도와 수분 변화에 따라 품질이 저하될 수 있으며, 하역·이송 과정에서 발생하는 분진과 이물질, 품종 혼입을 관리해야 한다. 이에 따라 내부 온도 모니터링, 자동 정선·계근, 밀폐형 이송설비 및 친환경 출고시스템의 중요성이 커지고 있다.

동사는 인천항 컨테이너 하역시장에서 높은 점유율과 자동화터미널 운영 경험을 기반으로 인천신항 1-2단계 사업에 참여 중이고, 수입 양곡 부문에서 인천·군산 사이로와 당진 신규 터미널을 연계해 저장능력과 고객 접근성을 확대할 가능성이 있다. 다만 글로벌 교역 및 항로 변동, 신규 부두 공급에 따른 경쟁 심화, 양곡 수입량과 재고정책 변화, 투자 회수의 장기화 및 초기 가동률 불확실성은 부담요인이다. 향후 성과는 신규 시설 준공과 함께 선사·화주의 장기 물량 확보, 자동화 투자에 따른 처리효율 개선 여부에 좌우될 것으로 판단된다.

[그림 1] 국내 컨테이너 물동량

(단위 : 천 TEU)

[그림 2] 국내 농산물 수입량

(단위 : 천 톤)



자료: 해양수산부, 한국무역통계진흥원, 서울평가정보(주) 재구성

III. 기술분석

항만 인프라와 자동화 운영체계를 기반으로 컨테이너·양곡 물류 통합 운영

동사의 기술 경쟁력은 컨테이너터미널, 양곡 사이로, 정선시설, 창고 및 물류정보시스템을 통합 운영하는 현장형 역량에 기반한다. 핵심 기술은 자동화 컨테이너터미널 운영, 대용량 양곡 하역·이송·저장 자동화, 대두 정선 및 품질관리, WMS 기반 3PL 통합관리로 요약되며, 장기간 축적한 항만 운영경험과 대규모 물류 인프라가 실질적인 진입장벽을 형성하고 있다. 연구개발은 당진 양곡 자동화터미널 구축, 인천신항 컨테이너부두 운영모델 확장, 운영데이터 기반 물류 프로세스 개선 등 현장 중심의 설비·시스템 고도화 방식으로 추진되고 있다.

■ 핵심 보유기술 및 특장점

동사의 기술 경쟁력은 독자적인 장비 제조기술보다는 대규모 항만시설, 하역장비 및 물류정보시스템을 하나의 운영체제로 통합하는 데 기반한다. 컨테이너와 수입 양곡은 화물의 취급 방식과 보관조건이 서로 다르기 때문에 선석 운영, 하역, 이송, 장치·저장, 검역·통관 및 출고를 화종별로 최적화해야 한다. 동사는 장기간 축적한 항만 운영경험을 바탕으로 각 공정을 연속적으로 연결하여 선박 체류시간과 화물 처리시간을 줄이고, 대규모 물량을 안정적으로 처리하는 운영형 기술역량을 확보하고 있다.

자동화 컨테이너터미널 통합운영 기술은 동사의 대표적인 핵심 역량이다. 선광신컨테이너터미널은 STS 7기와 ARMG 28기를 중심으로 선박 하역, 야드 장치 및 게이트 반출입 공정을 자동화·정보화하고 있다. 무선통신과 e-Business 시스템을 통해 화물 위치와 작업상황을 실시간으로 관리하며, 24시간 선박 입출항과 터미널 운영에 대응하고 있다. 통관·검역까지 연계하는 원스톱 운영체계는 단순 하역뿐 아니라 화주의 행정·물류 절차를 함께 단축한다는 점에서 차별화 요소로 작용한다.

대용량 양곡 하역·이송·저장 자동화 기술은 수입 양곡사업의 기반이다. 인천과 군산에 총 94만 톤 규모의 콘크리트 사이로를 보유하고 있으며, 고용량 하역장비와 컨베이어 이송설비, 자동 계근·출고 시스템을 연계해 선박 하역부터 저장과 출고까지의 공정을 수행하고 있다. 인천과 군산 시설의 합산 연간 취급능력은 약 600만 톤, 시간당 하역능력은 약 3,800톤으로, 대량으로 반입되는 곡물을 제한된 시간 안에 처리하고 품종별로 안정적으로 보관할 수 있는 구조를 갖추고 있다. 특히 콘크리트식 사이로와 장시간 연속 출고가 가능한 자동화 체계는 곡물의 보관 안정성과 출고 정확성을 높이고 화주의 생산계획에 맞춘 공급을 가능하게 한다.

대두 정선 및 품질관리 기술은 단순 하역·보관에서 곡물 전처리 서비스로 사업 범위를 확장하는 역량이다. 동사는 대두를 저장하거나 가공하기 전에 이물질 등 불순물을 제거하는 다단계 정선공정을 운영하며, 구정선장과 신정선장을 통해 일일 합산 약 1,500톤, 연간 약 22만 톤의 처리능력을 확보하고 있다.

정선공정은 수입 원곡의 품질 편차를 줄이고 식품 제조공정에 투입되는 원료의 위생성과 균질성을 높이는 역할을 한다. 이는 하역량이나 저장공간만을 제공하는 서비스와 달리 원료 품질 개선이라는 부가가치를 제공한다는 점에서 양곡 물류사업의 경쟁력을 보완한다.

[그림 3] 동사의 양곡 터미널



자료: 동사 홈페이지, 서울평가정보(주) 재구성

물류정보 기반의 창고·3PL 통합관리 기술은 항만에서 내륙 물류까지 서비스 범위를 연결하는 기반이다. 동사는 WMS(Warehouse Management System, 창고관리시스템)를 활용하여 화물의 입고, 보관, 재고, 출고 및 반품 과정을 관리하고 있으며, 보세창고와 일반창고 운영에 포워딩, 컨테이너 운송 및 수·배송을 연계하고 있다. 라벨링, 제품관리, 정온관리 및 반품업무와 같은 부가가치서비스도 제공하여 화주의 개별 운영조건에 대응한다. 이는 사업영역을 보관·운송·재고관리까지 확장하여 고객당 서비스 범위를 넓히는 역할을 한다.

■ 연구개발 역량

동사의 연구개발 역량은 항만시설의 설계·확충, 자동화 장비 도입, 정보시스템 고도화 및 현장 운영방식 개선을 중심으로 평가하는 것이 적절하다. 즉 동사의 기술개발은 연구실 단위의 개발보다는 운영 중인 터미널에서 처리능력, 안전성, 재고 정확도 및 작업효율을 높이는 현장형 엔지니어링 성격이 강하다.

양곡터미널의 대형화와 자동화 수준 제고를 위한 설비 고도화를 추진 중이다. 동사는 인천·군산 사이로의 증설과 설비 현대화를 이어왔으며, 당진 석문국가산업단지에 신규 양곡 자동화터미널을 구축하고 있다. 당진터미널은 8만DWT(Deadweight Tonnage, 재화중량톤수)급 선박 접안과 컨베이어 기반 곡물 이송을 전제로 설계되었고, 단계적으로 52만 톤 규모의 저장능력과 고용량 언로더를 확보할 계획이다. 저장용량 확대를 넘어 선박 하역과 저장·출고를 자동화된 연속공정으로 연결해 처리시간과 운영비용을 낮추는 시설개발로 판단된다.

컨테이너터미널의 설비·정보시스템 고도화가 진행 중이다. 기존 터미널은 자동화 게이트, ARMG 기반 야드 운영, 실시간 화물 추적과 무선통신 기반 하역체계를 구축하고 있으며, 인천신항 1-2단계 컨테이너부두 운영사업을 통해 해당 운영모델을 신규 시설로 확장하고 있다. 향후 핵심은 단순 장비 증설보다 선석·야드·게이트의 작업정보를 통합하고, 물동량과 장치상황에 따라 장비 배치와 반출입 순서를 최적화하는 데 있다.

또한 운영데이터를 활용해 물류 프로세스를 개선하고 있다. WMS와 실시간 정보시스템을 통해 입출고·재고·장치 정보를 관리하고, 이를 기반으로 화물 체류시간과 불필요한 이동을 줄이고 있다. 하역, 보관, 통관, 포워딩 및 배송을 하나의 물류 흐름으로 연결함으로써 고객사의 재고 가시성과 운영 편의성을 높이고 있으며, 기존 고객 대상 부가서비스 확대에도 기여하고 있다.

■ 지식재산권 및 인증 현황

동사는 물류서비스 브랜드를 보호하는 상표권을 보유하고 있다. 확인된 국내 등록상표는 총 4건으로, ‘선광’, ‘SUN KWANG’ 및 관련 도형표장을 포함하고 있으며 모두 운송·보관 등 물류서비스와 관련된 제39류에 등록되어 있다. 해당 상표는 2024년 11월 출원된 이후 2025년 4월 등록되었으며, 동사의 국문·영문 명칭과 기업 이미지를 항만하역, 창고 및 운송서비스 영역에서 보호하는 역할을 한다.

인증 측면에서는 우수물류기업 인증과 AEO 인증이 핵심이다. 우수물류기업 인증은 종합물류서비스기업 분야에서 보유하고 있으며 유효기간은 2028년 9월까지이다. 해당 인증은 운송·보관·하역 등 복수의 물류기능을 종합적으로 제공할 수 있는 운영체계와 서비스 역량을 공적으로 인정받았다는 의미를 가진다. AEO 인증은 하역업자 A등급으로 2028년 7월까지 유효하며, 수출입 화물의 법규 준수, 내부통제, 화물보안 및 통관 안전관리 수준을 뒷받침한다. 이와 별도로 선광신컨테이너터미널의 인천광역시 물류발전대상 수상, 다수의 TOC(Terminal Operating Company, 부두운영회사) 운영평가 1등급 및 항만생산성 관련 표창 이력은 터미널 운영의 생산성과 현장관리 역량을 보완적으로 보여준다.

■ PEST 분석

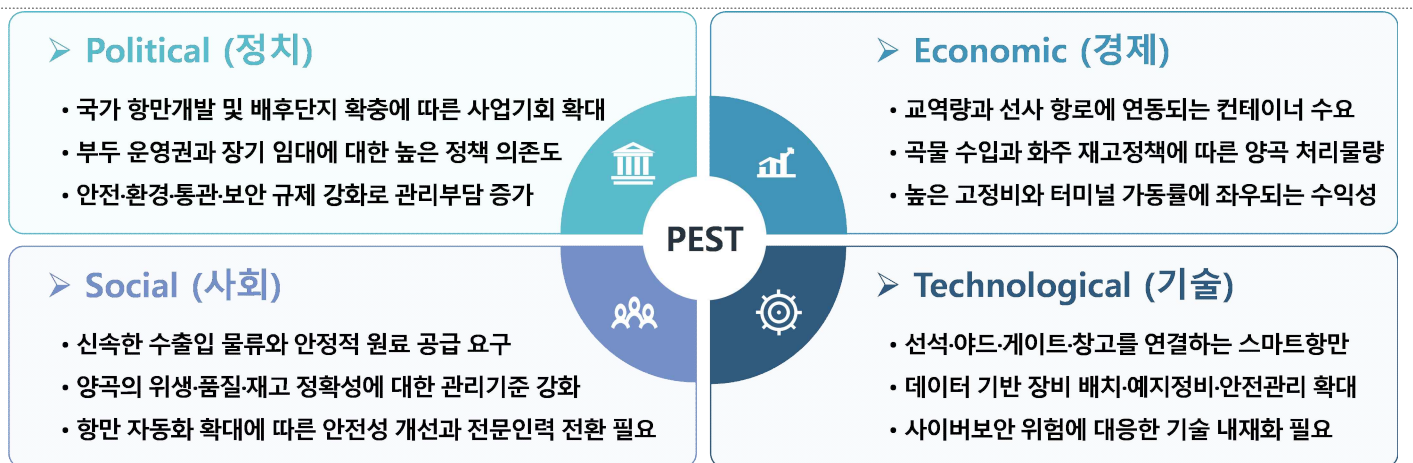
항만하역업은 항만 개발계획, 부두 운영권, 임대차계약, 정부고시요율 및 통관·보안 규제의 영향을 크게 받는 정책 의존적 산업이다. 정부와 항만공사의 신규 부두·배후단지 개발은 처리능력 확대와 신규 물량 확보의 기회가 되지만, 운영권 선정 결과와 사업 일정에 따라 투자계획이 변동될 수 있다. 동사는 인천신항 1-2단계 컨테이너부두와 당진 양곡터미널 사업을 추진하고 있어 관련 항만정책의 수혜 가능성이 있다. 반면 안전·환경·화물보안 및 식품원료 위생기준 강화는 설비와 관리비용을 높일 수 있으므로, 관계기관과의 협력과 AEO 등 규제 대응체계 유지가 중요하다.

동사의 실적은 국내외 교역량, 선사의 항로 운영, 양곡 수입량, 환율 및 해상운임에 연동된다. 2025년 전국 항만 컨테이너 처리량은 증가했으나 인천항 물동량은 감소해, 전체 시장 성장과 개별 항만 실적이 반드시 일치하지는 않는다는 점이 확인된다. 또한 관세정책과 지정학적 긴장으로 선사의 항로 조정과 화주의 재고정책 변화가 지속될 가능성이 있다. 동사는 컨테이너와 양곡사업을 통해 수요 변동을 일부 분산할 수 있으나, 고정비가 큰 사업 특성상 신규 터미널의 가동률이 낮으면 수익성이 저하될 수 있어 장기 물량 확보와 투자비용 관리가 중요하다.

수도권 수출입 물류의 신속성과 식품·사료 원료의 안정적인 공급에 대한 요구는 동사의 사업을 지지하는 요인이다. 특히 수입 곡물은 식생활과 축산·식품산업의 원료 공급망에 연결되므로 하역속도뿐 아니라 품종별 분리, 이물질 제거, 재고 정확성 및 저장 품질이 중요하다. 한편 항만 현장은 중장비와 분진을 취급하는 고위험 작업환경으로 안전사고 예방과 근로환경 개선에 대한 요구가 확대되고 있다. 자동화는 작업위험과 인력 의존도를 낮출 수 있지만, 기존 인력의 직무 전환과 설비 운영 전문인력 확보도 병행되어야 한다.

항만물류 기술은 개별 하역장비 중심에서 선석·야드·게이트·창고 정보를 통합하는 스마트 운영체제로 고도화되고 있다. 동사는 STS, ARMG, 자동화 게이트, 실시간 화물 추적 및 WMS를 활용해 자동화 기반을 확보하고 있다. 향후에는 물동량 예측, 장비 배치 최적화, 예지정비 및 영상 기반 안전관리 등 데이터·AI 활용 역량이 생산성과 비용 경쟁력을 좌우할 전망이다. 다만 자체 장비나 특허보다 외부 시스템을 통합 운영하는 역량에 의존하고 있어 공급업체 의존과 사이버보안 문제가 발생할 수 있으므로, 운영데이터와 소프트웨어 노하우의 내재화가 필요하다.

[그림 4] PEST 분석



자료: 서울평가정보(주)

IV. 재무분석

안정적 물동량 기반의 수익성 개선과 성장기반 확대

동사의 3개년 연결 매출액은 2023년 1,853.0억 원에서 2024년 1,867.5억 원, 2025년 1,904.2억 원으로 완만한 증가세를 이어갔다. 컨테이너 하역 부문의 성장세가 전체 외형 확대를 견인하고 있으며 싸이로 하역 역시 안정적인 매출 기반을 제공하고 있다. 2025년에는 영업이익이 413.9억 원으로 전년 대비 13.8% 증가하면서 영업이익률도 19.5%에서 21.7%로 상승했다. 핵심 재무지표는 양호한 수준이며 당진 양곡터미널과 인천신항 관련 투자가 진행되고 있다.

■ 컨테이너 사업 중심의 외형 확대

동사의 최근 3개년 매출액은 2023년 1,853.0억 원, 2024년 1,867.5억 원, 2025년 1,904.2억 원으로 완만한 증가세를 기록하였다. 2024년 대비 약 2.0% 성장하며 최근 3개년 동안 안정적인 외형 성장을 이어갔다. 영업환경 변화에도 불구하고 지속적인 물동량 확보와 항만 운영 경쟁력이 반영된 결과로 판단된다.

사업부문별 매출을 살펴보면, [컨테이너 하역]이 2023년 779.8억 원, 2024년 801.0억 원, 2025년 932.6억 원으로 꾸준한 증가세를 보이며 전체 매출 성장을 견인하였다. 반면 [일반하역]은 367.2억 원, 358.6억 원, 253.5억 원으로 감소세를 나타냈으나, [싸이로 하역]은 666.7억 원, 664.0억 원, 672.7억 원 수준을 유지하며 안정적인 실적 기반을 제공하였다. [임대사업] 역시 39.2억 원, 43.8억 원, 45.3억 원으로 완만한 증가세를 이어가며 수익 기반 다변화에 기여하였다. 이에 따라 전체 매출은 컨테이너 하역의 성장세가 일반하역 감소를 상쇄하면서 최근 3개년 동안 안정적인 증가 흐름을 유지하였으며, 사업 포트폴리오 역시 상대적으로 수익성이 높은 컨테이너 중심으로 재편되는 모습을 보였다.

2026년도 1분기 매출액은 443.2억 원으로 나타났다. 종합적으로 동사는 컨테이너 하역 중심의 성장세와 안정적인 싸이로 하역 실적을 바탕으로 견조한 매출 기반을 유지하고 있으며, 기존 사업 경쟁력과 신규 투자 기반이 점진적으로 반영될 경우 안정적인 외형 성장이 지속될 것으로 기대된다.

■ 고정비 부담에도 안정적인 이익창출력 확보

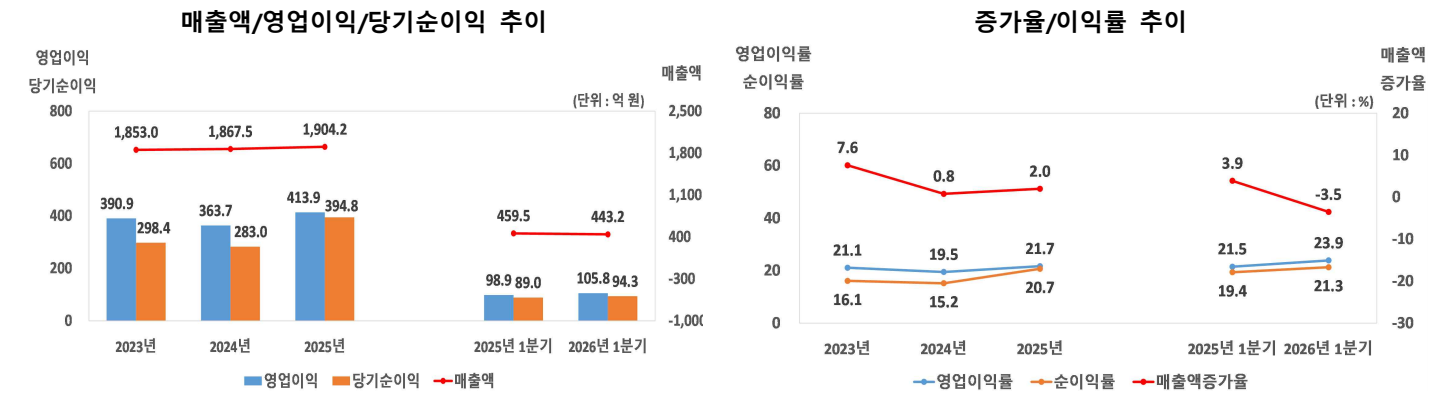
동사의 영업이익은 2023년 390.9억 원, 2024년 363.7억 원으로 감소한 뒤, 2025년 413.9억 원으로 개선되었다. 영업이익률은 21.7%로 2024년 19.5%, 2023년 21.1% 대비 높은 수준을 기록하였다. 매출 증가와 함께 매출원가가 전년 수준을 유지하면서 수익성이 개선된 것으로 나타났다. 매출원가율은 2023년 69.3%, 2024년 69.7%, 2025년 68.3%로 2025년 기준 개선되었고 판관비율 역시 2023년 9.6%, 2024년 10.8%, 2025년 10.0%로 2025년에 개선되었다. 하역사업의 높은 고정비 구조를 감안할 때 물동량 증가가 영업이익 증가로 연결되는 모습을 보였다.

당기순이익은 2023년 298.4억 원, 2024년 283.0억 원, 2025년 394.8억 원으로, 순이익률 역시 각각 16.1%, 15.2%, 20.7%로 나타났다. 관계기업 지분법이익이 지속적으로 발생하고 있으며 금융비용 감소와 영업이익 증가가 순이익 증가에 복합적으로 기여하였다. 금융비용 역시 2025년 기준 68.1억 원으로 전년(89.6억 원)대비 감소하는 추세를 이어가며 순이익 개선에 긍정적으로 작용하였다.

2026년 1분기 영업이익은 105.8억 원, 당기순이익은 94.3억 원을 기록하였다. 전반적으로 비용 관리와 영업효율성 개선이 수익성 향상으로 이어지고 있으며, 안정적인 영업기반과 지속적인 현금창출력을 바탕으로 양호한 수익성이 이어질 것으로 판단된다.

[그림 5] 동사 연간 요약 포괄손익계산서 분석

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재구성

■ 미래 성장을 위한 투자 확대 및 안정적인 재무구조 유지

동사의 3개년 자산총계는 2023년 6,394.3억 원, 2024년 6,595.7억 원, 2025년 6,912.9억 원으로 지속 증가하였다. 유형자산은 2025년 기준 3,785.9억 원으로 확대되었으며 관계기업 투자도 증가하였다. 기존 항만시설 유지와 함께 미래 성장을 위한 투자 확대가 반영된 결과이다. 유형자산 취득 규모는 738.4억 원 수준(현금지출기준)이었으며 당진 양곡 자동화터미널 및 시설투자 확대와 연계되는 것으로 볼 수 있다. 유동비율의 경우, 2023년 133.5%, 2024년 154.1%, 2025년 226.0%로 유형자산 취득으로 인한 자금소진에도 영업현금창출력 및 자금차입으로 유동성이 증가하였다.

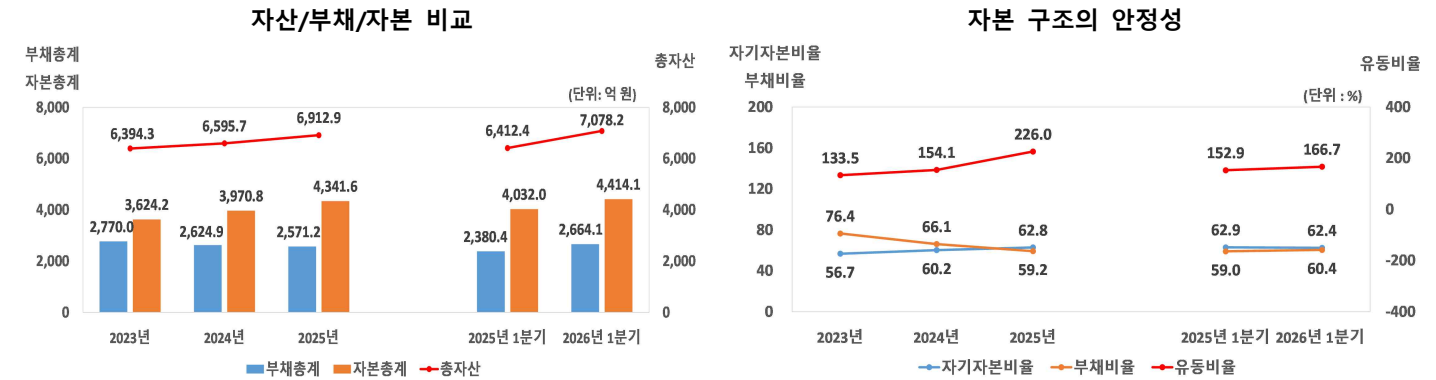
3년간 부채총계는 2023년 2,770.0억 원에서 2024년 2,624.9억 원, 2025년 2,571.2억 원으로 2년 연속 감소했다. 같은 기간 자본 확충이 이어지면서 부채비율은 76.4%, 66.1%, 59.2%로 하락하였다. 시설투자 확대 관련 차입금 및 항만사용계약 관련 리스부채가 주요 항목이며, 총차입금(단·장기차입금 및 리스부채포함)은 2024년 2,268.0억 원, 2025년 2,249.1억 원으로 나타났다. 2025년 말 기준 단기차입금 10.1억 원, 유동성장기부채 25.4억 원, 장기차입금 656.3억 원으로 장기성 차입금 비중이 높다.

자본총계는 2023년 3,624.2억 원, 2024년 3,970.8억 원, 2025년 4,341.6억 원으로 나타났으며 자기자본비율은 2023년 56.7%, 2024년 60.2%, 2025년 62.8%로 나타났다. 동사의 자본 증가는 주로 이익잉여금 축적에 기반하였다. 2025년에는 배당금 28.3억 원 지급으로 인한 자본 감소 요소에도, 순이익이 반영되며 자본총계가 전년 대비 증가하였다.

2026년 1분기 재무지표는 유동비율 166.7%, 부채비율 60.4%, 자기자본비율 62.4%로 나타났다. 종합적으로 동사는 건조한 자본 확충과 안정적인 현금창출력을 기반으로 재무안정성을 유지하고 있으며, 현재 진행 중인 투자사업이 계획대로 추진될 경우 중장기적인 성장 기반 또한 더욱 강화될 것으로 기대된다.

[그림 6] 동사 연간 요약 재무상태표 분석

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재구성

[표 4] 동사 연간 요약 재무제표

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결 기준)

항목	2023년	2024년	2025년	2025년 1분기	2026년 1분기
매출액	1,853.0	1,867.5	1,904.2	459.5	443.2
매출액증가율(%)	7.6	0.8	2.0	3.9	-3.5
영업이익	390.9	363.7	413.9	98.9	105.8
영업이익률(%)	21.1	19.5	21.7	21.5	23.9
순이익	298.4	283.0	394.8	89.0	94.3
순이익률(%)	16.1	15.2	20.7	19.4	21.3
부채총계	2,770.0	2,624.9	2,571.2	2,380.4	2,664.1
자본총계	3,624.2	3,970.8	4,341.6	4,032.0	4,414.1
총자산	6,394.3	6,595.7	6,912.9	6,412.4	7,078.2
유동비율(%)	133.5	154.1	226.0	152.9	166.7
부채비율(%)	76.4	66.1	59.2	59.0	60.4
자기자본비율(%)	56.7	60.2	62.8	62.9	62.4
영업현금흐름	603.0	710.6	676.7	183.5	178.4
투자현금흐름	-310.5	-390.1	-370.5	91.4	-244.7
재무현금흐름	-407.2	-191.3	-94.5	-308.4	-27.2
기말현금	215.8	345.0	556.7	311.5	463.2

자료: 동사 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재구성

■ 동사 실적 전망

동사의 연결 매출은 2023년 1,853.0억 원에서 2024년 1,867.5억 원, 2025년 1,904.2억 원으로 완만한 증가세를 보였으며, 2026년에는 1,966.1억 원으로 증가할 것으로 예상된다. 전체적으로 컨테이너하역과 싸이로하역의 안정적인 실적이 일반하역 감소를 보완하는 구조이며, 향후에도 두 핵심 사업이 외형 성장을 주도할 것으로 전망된다.

컨테이너하역은 2023년 779.8억 원에서 2025년 932.6억 원으로 확대되었으며, 2026년에는 970.0억 원 수준이 예상된다. 인천신항 자동화터미널의 처리능력과 선사·화주 기반을 바탕으로 성장 흐름이 이어질 가능성이 있으나, 2025년의 높은 증가 이후 2026년에는 증가율이 다소 둔화될 것으로 보인다. 향후 실적은 신규 항로 유치와 기존 선사의 물량 유지, 터미널 가동률 및 인천항 전체 물동량 변화에 좌우될 것으로 판단된다.

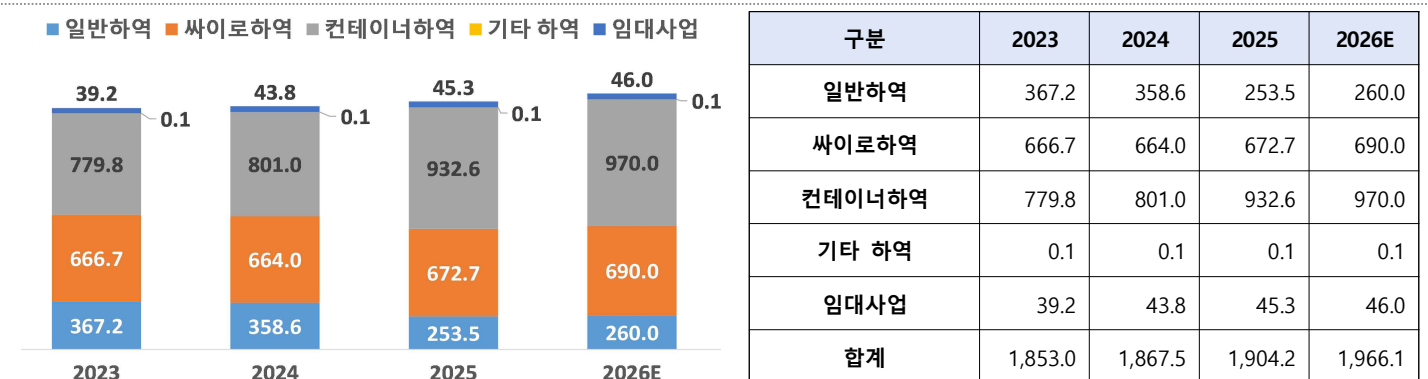
싸이로하역은 2023년 이후 660억 원 이상의 안정적인 매출을 유지하고 있으며, 2026년에는 690.0억 원으로 소폭 증가할 것으로 예상된다. 식품·사료용 수입 곡물의 기초 수요와 인천·군산의 대규모 저장시설이 실적 안정성을 뒷받침할 것으로 보이며, 중장기적으로는 당진 양곡터미널이 신규 성장 기반으로 작용할 가능성이 있다. 다만 곡물 수입량, 국제 곡물가격, 환율 및 화주의 재고정책에 따라 연간 처리물량이 변동할 수 있다.

일반하역은 2023년 367.2억 원에서 2025년 253.5억 원으로 감소하였으나, 2026년에는 260.0억 원으로 소폭 회복이 예상된다. 자동차·철재·원목·슬래그 등 화종별 물동량과 개별 계약의 영향을 크게 받는 사업 특성상 본격적인 성장보다는 기존 물량을 유지하는 수준에 그칠 가능성이 있다. 임대사업은 보유 부동산을 기반으로 2026년 46.0억 원의 안정적인 수익이 예상되나, 전체 실적에 대한 기여도는 제한적이다.

종합하면, 동사는 컨테이너하역의 성장과 싸이로하역의 안정성을 기반으로 2026년에도 완만한 매출 증가가 예상된다. 다만 일반하역의 회복 폭이 크지 않고, 컨테이너 물동량과 곡물 수입량이 대외 환경에 민감한 만큼 높은 성장보다는 기존 항만 인프라의 가동률 제고와 신규 물량 확보를 통한 점진적인 실적 개선 가능성이 높을 것으로 판단된다.

[그림 7] 동사 연간 실적 전망

(단위 : 억 원, % K-IFRS 연결 기준)



자료: 동사 사업보고서(2026.03), 분기보고서(2026.05), 서울평가정보(주) 재구성

V. 주요 변동사항 및 향후 전망

신규 컨테이너·양곡 거점 확장을 추진하며 장기 물량 확보가 성과 좌우

동사는 기존 사업거점 외에 당진 양곡 자동화터미널과 인천신항 1-2단계 컨테이너부두 참여를 통해 신규 물류거점을 확대하고 있으며, 2026년에는 대표이사 교체를 통해 현장 운영과 투자 실행 중심의 경영체제를 강화하였다. 컨테이너 부문은 자동화 운영 경험을 신규 부두로 확장할 수 있는 기회를 확보했으나, 인천항 물동량 변동과 선사 유치 경쟁이 부담요인으로 작용할 수 있다. 양곡 부문은 인천·군산 기존 사이로에 당진 거점을 추가해 저장·하역 역량을 넓힐 수 있지만, 곡물 수입량과 화주 재고정책에 따른 변동성이 존재한다. 향후 성과는 신규 시설의 적기 가동과 주요 선사·화주의 장기 물량 확보 여부에 좌우될 것으로 판단된다.

■ 최근 변동사항

동사는 기존 항만하역 사업구조를 유지하면서, 당진 양곡 자동화터미널과 인천신항 1-2단계 컨테이너부두 사업을 구체적인 실행 국면으로 전환하고 있다. 당진 양곡터미널은 민간개발 관련 협약 체결 이후 육상시설 건설이 진행되기 시작했으며, 2026년 1분기에도 건축공사와 주요 자재 투입이 이어지고 있다. 이는 인천·군산에 집중된 양곡 하역·보관 거점을 당진까지 확대하고, 대형 선박 하역과 저장·출고 공정을 자동화하는 신규 물류기반을 구축하려는 움직임으로 해석된다.

컨테이너 부문에서도 인천신항 1-2단계 신규 부두 운영사업이 계획 수준을 넘어 공동사업 체계로 구체화되었다. 동사는 인천항만공사 및 다른 참여사들과 실시협약과 주주간계약을 체결하고 사업 참여를 확정했으며, 해당 부두는 신규 선석과 배후물류시설을 포함해 2027년 준공을 목표로 개발되고 있다. 이에 따라 동사는 기존 선광신컨테이너터미널의 자동화 운영 경험을 인접 신규 부두로 확장할 수 있는 기반을 마련했으나, 건설·장비 도입과 운영 준비가 동시에 진행되는 만큼 일정 관리와 초기 물량 확보가 중요한 과제로 부상하였다.

경영체제에서는 2026년 3월 이상필 대표이사가 새로 취임하고 기존 이도희 대표이사는 경영자문 역할로 이동하였다. 이번 변화는 소유구조나 주력사업의 변경보다 신규 터미널 투자와 현장 운영을 중심으로 한 경영진 세대교체의 성격이 강하다. 한편 주요 선사 및 양곡 화주와의 계약은 복수 연도 또는 연 단위 갱신 방식으로 유지되고 있으며, 우수물류기업 인증도 갱신되어 종합물류 및 통관·보안 관리체계가 지속되고 있다.

■ 향후 전망

컨테이너 사업은 인천신항 신규 부두와 배후단지 확충을 통해 중장기적인 사업기반 확대가 가능할 것으로 전망된다. 기존 터미널에서 확보한 자동화 야드 운영, 실시간 화물관리 및 통관·검역 연계 경험을 신규 시설에 적용할 경우 선사 대응력과 처리 효율을 높일 수 있다. 다만 2025년 전국 항만의 컨테이너 처리량이 증가한 것과 달리 인천항은 중간재 교역 부진과 선사의 항로 조정으로 물동량이 감소한 만큼, 항만 인프라 확충이 동사의 물량 증가로 직접 이어지기 위해서는 신규 항로 유치와 기존 선사의 장기 기항 유치가 필요하다.

양곡 사업은 식품·사료 원료 수입에 기반한 기초수요와 기존 인천·군산 사이로의 저장능력을 바탕으로 비교적 안정적인 사업구조를 유지할 것으로 판단된다. 당진 자동화터미널이 계획대로 구축되면 서해안 양곡 물류거점이 다변화되고, 대형 선박 하역과 저장·출고의 연속처리를 통해 화주 대응 범위를 확대할 수 있다.

반면 양곡 처리량은 국제 곡물 수급, 환율, 해상운임 및 화주의 구매·재고정책에 따라 변동하며, 주요 계약도 실제 수입량에 따라 용역 규모가 달라지는 구조이므로 신규 저장능력에 상응하는 장기 물량을 확보하는 것이 중요하다.

종합적으로 동사는 기존 항만 운영사업을 유지하는 단계에서 컨테이너와 양곡의 신규 거점을 동시에 구축하는 투자·확장 단계로 이동하고 있다. 신규 시설은 처리능력 확대와 거점 다변화의 기회를 제공하지만, 공사 일정, 운영권 이행, 자동화설비 안정화 및 초기 가동률에 따라 사업성과의 실현 시점이 달라질 수 있다. 향후 경쟁력은 시설 규모 자체보다 주요 선사·화주와의 계약을 안정적으로 유지하고, 기존 터미널에서 축적한 운영데이터와 자동화 노하우를 신규 거점에 정착시키는 능력에 의해 좌우될 것으로 판단된다.

선광(003100)

증권사 투자의견

작성기관	투자의견	목표주가	작성일
N/A	-	-	-

시장정보(주가 및 거래량)



자료: 네이버증권(2026.07.21)

최근 3개월간 한국거래소 시장경보제도 지정여부

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~제3조의7

기업명	투자주의종목	투자경고종목	투자위험종목
선광	O	X	X

* 2026년 5월 8일 특정계좌(군) 매매관여 과다, 소수계좌 거래집중 사유로 투자주의종목으로 지정된 바 있음.

* 2026년 5월 7일 특정계좌(군) 매매관여 과다 사유로 투자주의종목으로 지정된 바 있음.

* 2026년 5월 6일 소수계좌 거래집중 사유로 투자주의종목으로 지정된 바 있음.