



# 리딩 인천신항인프라 일반 사모투자신탁 제20호

*Information Memorandum*  
2021.12

리딩자산운용 투자본부



## 투자자 유의사항

- 본 상품은 원본을 보장하지 않습니다. 따라서 투자원본의 전부 또는 일부에 대한 손실의 위험이 존재하며, 투자금액의 손실 내지 감소의 위험은 전적으로 수익자가 부담하며, 집합투자업자나 판매회사 등 어떤 당사자도 투자손실에 대하여 책임을 지지 아니합니다. 또한, 본 상품은 예금자보호법의 보호를 받는 은행예금과 달리 예금자보호법에 따라 예금보험공사가 보호하지 않습니다.
- 본 자료의 견해, 평가와 예측자료는 신뢰할 만한 자료나 정보로부터 얻어진 것이나 당사는 그 정확성이나 완전성에 대한 보장을 하지 아니합니다. 따라서 당사와 당사에 자료를 제공한 회사에서는 그 결과에 대해 책임을 지지 않고, 본 자료가 투자결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
- 당사는 본 자료를 갱신, 변경 또는 개정할 의무가 없으며 본 자료의 어떠한 내용, 견해, 예측, 예상, 또는 평가가 변경되거나 후에 부정확하게 되더라도 이에 대해 투자자에게 통보하지 않을 수 있고, 금융 상품의 가격과 유용성 역시 통보 없이 변경될 수 있습니다.
- 본 자료 내용 중 투자자의 이해를 돕기 위해 기술된 과거의 운용성과가 미래에도 계속 그러하리라는 것을 보장하지는 않습니다.
- 본 자료에 소개되는 금융 상품은 모든 투자자들에게 적합한 것은 아닐 수 있으며, 투자자들은 필요에 따라 개별적으로 전문적 조언을 얻어야 하며, 투자자의 재정상태와 투자 목적을 바탕으로 개인적인 투자결정을 내려야 합니다.
- 투자결정을 하기 전에 상품의 손익구조와 위험요소를 충분히 인지하신 후 신중하게 투자여부를 결정하시기 바랍니다.

## I. 펀드 개요

## II. 사업 개요

## III. 대출 개요

## IV. Financial Analysis

## V. Risk Analysis

## VI. Appendix

## VII. 운용사 소개



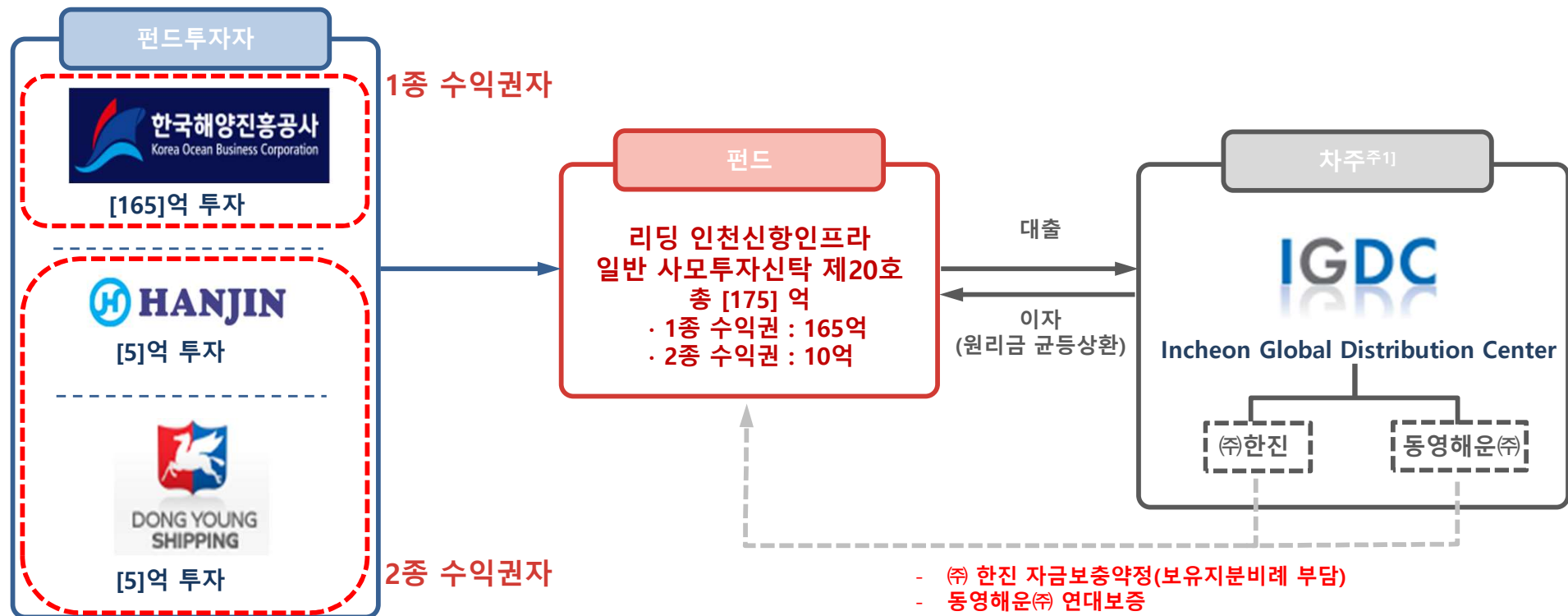
## 펀드 개요

구분	내용	구분	내용
펀드명	· 리딩 인천신항인프라 일반 사모투자신탁 제20호	투자 위험 등	<div>3등급 : 다소 높은위험</div> <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> <div>5</div> <div>6</div> </div> <div> <div>매우 높은 위험</div> <div>높은 위험</div> <div>다소 높은 위험</div> <div>보통 위험</div> <div>낮은 위험</div> <div>매우 낮은 위험</div> </div>
펀드 유형	· 일반형, 사모형, 폐쇄형(환매불가), 단위형		
모집금액	· [175]억원		
투자대상	· 인천신항 배후단지內 물류센터를 신축 및 운영 예정인 IGDC에 대한 대출		
설정 예정일	· 2021년 12월 [13]일		
투자기간	· 2021년 12월 [13]일 ~ 2036년 12월 [13]일 (15년간) 단, 운영에 따른 비용절감 등 조기상환에 따라 단축될 수 있음.		· 리딩자산운용(주)은 투자신탁의 투자 대상 자산의 종류 및 위험도 등을 감안하여 3등급으로 분류하였습니다.
목표수익률	· 1종 수익권 : IRR [3.44]% 수준(보수공제 후, 세전기준) ※ 1종 수익권자에 우선 배당 후 잔여이익(매각차익 발생 시 등 포함) 2종수익권자에게 배당하며 상기 수익률은 실제 투자결과와 상이할 수 있음.		· 펀드의 위험등급은 운용실적, 시장 상황 등에 따라 변경될 수 있다는 점을 유의하여 투자판단을 하시기 바랍니다.
총보수	· 연 20bp(운용[T.B.D], 수탁[T.B.D],사무수탁[T.B.D], 판매[T.B.D])		
이익분배	· 신탁회계기간 : 1년 (임의결산 가능) · 이익분배금 : 투자일로부터 매 3개월 단위 결산 · 원금 : 3년 거치, 12년 원리금 균등상환방식		
신탁업자/판매사/사무수탁사	· KB증권(국민은행) / [T.B.D] / 국민은행 펀드서비스		

- 1) 상기 펀드 개요는 실제 투자과정에서 일부 변경될 수 있음.  
 2) 상기 목표 수익률은 미래의 수익을 보장하지 않으며, 향후 시장상황에 따라 변동될 수 있음.



## 펀드 구조도



- 주1] 차주사인 IGDC(Incheon Global Distribution Center)는 (주)한진 51%과 동영해운(주) 49% 주주로 구성된 Joint venture임.
- 본 대출 원리금에 대해서 (주)한진의 자금보충약정(IGDC 보유지분에 비례한 채무부담)과 동영해운(주)의 연대보증 통해 상환의 안정성을 확보하며 추가적으로 IGDC 완공후 건축물(물류센터)에 대한 선순위 담보 및 주식질권 설정 예정.

※ 상기 구조도는 투자자의 이해를 돕기 위해 작성된 구조도이며, 향후 당사사간 협의에 따라 변경될 수 있음.

I. 펀드 개요

II. 사업 개요

III. 대출 개요

IV. Financial Analysis

V. Risk Analysis

VI. Appendix

VII. 운용사 소개





## 사업 개요

- 본 건은 인천신항 항만배후단지 1단계 1구역 4개 필지에 복합물류클러스터 3개동(대지면적 75,099㎡, 연면적 26,563㎡)을 신축하는 사업임.
- IGDC는 CFS(Container Freight Station) 기능을 바탕으로 하여 선사/터미널/물류사間 『통합형 공급체인서비스』를 구축하는 동시에 물류HUB 거점화 및 New normal 수출입 바이오제품의 맞춤형 물류서비스 제공 등의 Business Model 구축 예정.
- 본 건 펀드("리딩 인천신항인프라 일반 사모투자신탁 제20호")는 물류센터 구축에 필요한 자금 [175]억원을 IGDC를 차주로 하는 대출계약을 통해 투자 예정

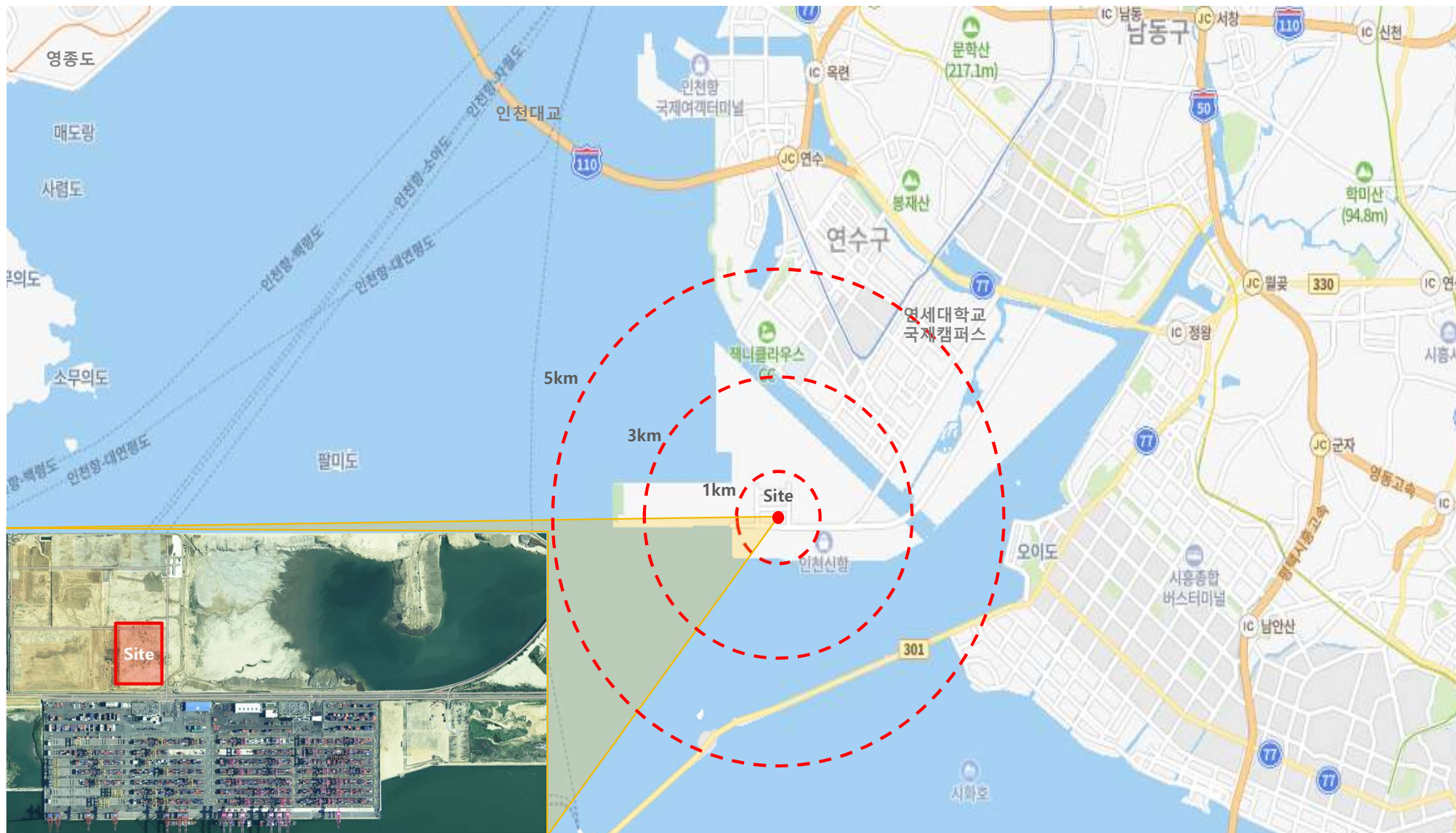


구 분	내 용
사업명	인천신항배후단지 복합물류클러스터 신축공사
소재지	인천광역시 연수구 송도동 590-2번지 외 3필지
대지면적/연면적	75,099.6㎡ (22,717.63평) / 26,562.94㎡ (8,035.29평)
지역/지구	일반공업지역 / 항만
용적률/건폐율	용적률 35.37% / 건폐율 30.33%
건물 규모	지상 1~3층 / 3개동(경비동 포함)
주차대수	80대 (장애인주차 2대, 대형차 21대 포함)

구 분			연면적		건축면적	
			㎡	py	㎡	py
1동	창 고 시 설	1층	11,208.26	3,390.50	11,208.26	3,390.50
	사 무 실		403.47	122.05	403.47	122.05
	창고사무실		63.48	19.20	63.48	19.20
	전기실 등	2층	137.94	41.73	137.94	41.73
	사 무 실		541.41	163.78	541.41	163.78
	캐노피		2,146.86	649.43		
	사 무 실	3층	541.41	163.78	402.95	121.89
소 계			15,042.83	4,550.46	12,757.51	3,859.15
2동	창 고 시 설	1층	9,114.33	2,757.08	9,114.33	2,757.08
	사 무 실		537.10	162.47	537.10	162.47
	캐노피	2층	1,309.53	396.13		-
	사 무 실		537.10	162.47	342.53	103.62
	소 계		11,498.06	3,478.16	9,993.96	3,023.17
3동	경 비 실	1층	22.05	6.67	27.57	8.34
	소 계		22.05	6.67	27.57	8.34
합 계			26,562.94	8,035.29	22,779.04	6,890.66



## 사업지 위치도







## CFS(Container Freight Station)

- CFS(Container Freight Station, 컨테이너 조작장)는 컨테이너에 화물을 적/출입하는 공간으로 컨테이너 터미널 내부 혹은 외부에 위치함.
- IGDC는 컨테이너터미널 외부에 신축되는 CFS로서 수출입 컨테이너 화물의 보관, 유통, 가공, 컨테이너 적입/적출 및 연계 운송 등 물류 부가가치 서비스(이하 "복합물류창고 서비스"<sup>주1)</sup>)를 제공 예정

주1] 복합물류창고 서비스는 접근성 및 신속성이 요건되는 물류서비스의 특성상 기본적으로 컨테이너선이 정박한 해당 항만과 인접한 지역에서 제공됨.

### ▷ 수출입 컨테이너화물 work flow

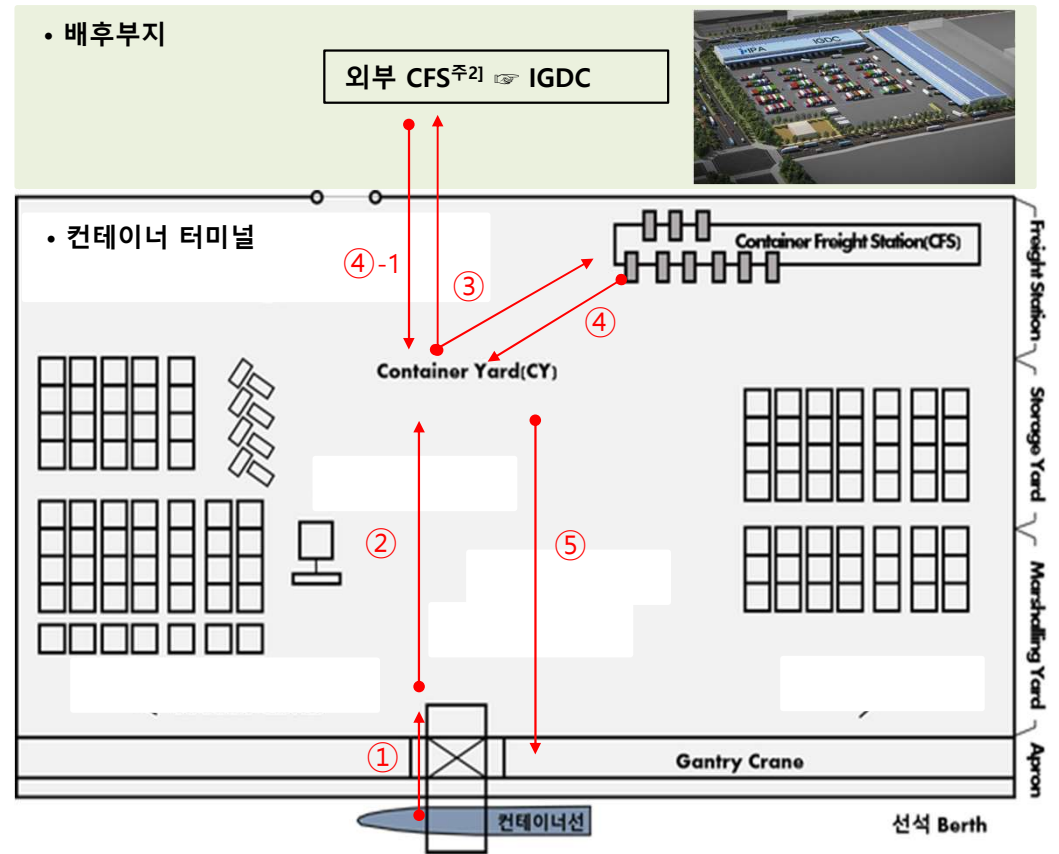
**Step1.** 컨테이너선에서 적컨테이너를  
항만하역서비스를 통해 컨테이너 터미널로 운반

**Step2.** 터미널 내 컨테이너 장치장(Container Yard, "이하 CY")에  
일정 기간 보관

**Step3.** 터미널 내에 위치한 복합물류창고 또는  
항만 배후부지에 위치한 복합물류창고 등으로 운반하여  
목적지별로 분류 및 적출

**Step4.** 적출이 완료된 공컨테이너는 콘솔(Consolidation) 업무를  
거쳐 적컨테이너 상태로 항만내 컨테이너 터미널로 반입

**Step5.** CY에 보관된 이후 컨테이너선에 선적되어 해상으로 운송



주2] CFS가 터미널 내부에 위치할 경우 주위 교통량이 증가되어 혼잡을 가중시키고, 다수의 일반 차량이 터미널까지 운행해야 하기 때문에 사회적 비용 및 물류비용을 유발하며 장치장의 여건을 악화시킬 수 있어 터미널 외부에 위치하는 것이 유리함. [부록 참조. page 54]



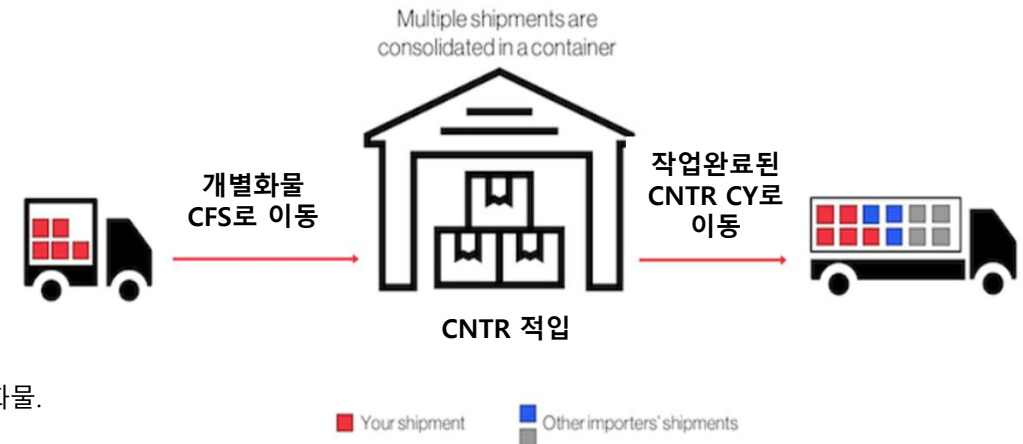
## CFS work-flow

### ▷ 선적항 CFS

- 소량화물의 인수, 인도, 보관 또는 LCL화물<sup>주1)</sup>을 컨테이너 안에 적입(Stuffing, Vanning) 작업 처리
- LCL화물의 경우에는 CFS에 우선적으로 집하하여 목적지나 수화인별로 분류한 다음 컨테이너에 적재.

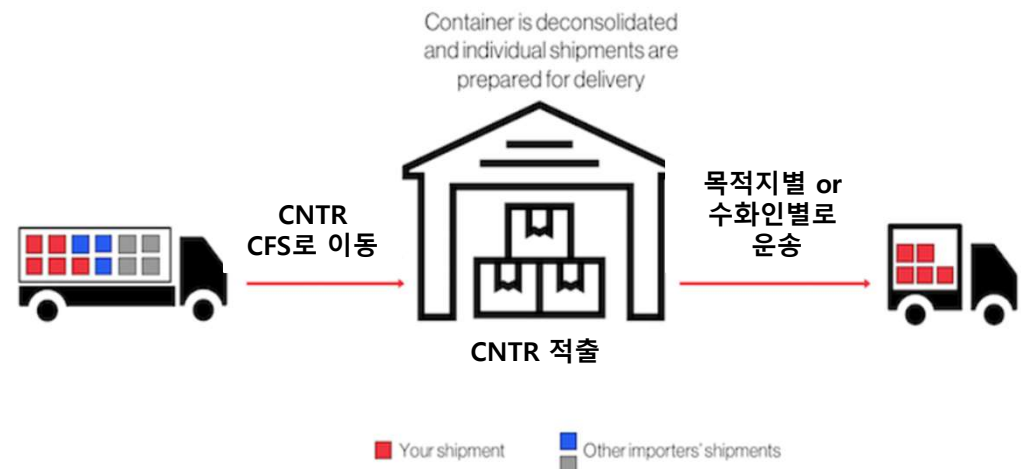
주1] **LCL(Less than Container Load)** : 단일 화주 화물로 컨테이너 1대를 채울 수가 없는 경우, 여러 화주의 화물을 1대의 같은 컨테이너에 싣게 되는 화물.

⇔ **FCL(Full Container Load)** : 단일 화주가 단독으로 컨테이너 1대를 가득 채워서 운송하는 방법. 통상 LCL에 비해 신속하게 수화인에게 전달할 수 있음.



### ▷ 도착항 CFS

- LCL화물을 컨테이너 안에서 고집어내는 적출(unstuffing, devanning) 작업
- 적출되어 목적지나 수화인별로 분류하여 운송





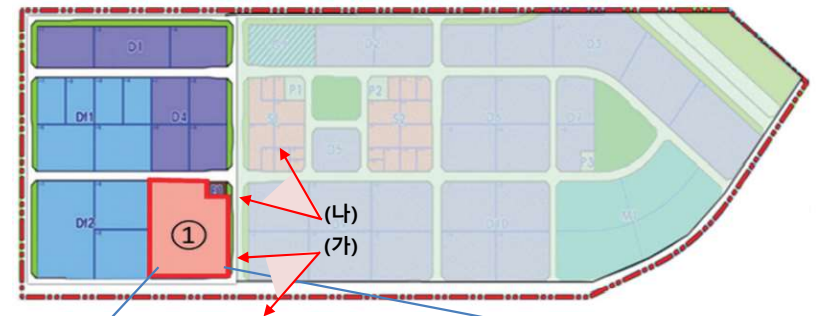
# 사업지 확보

- 인척신항 항만배후단지 1단계 1구역내 4개 필지에 대하여 인천항만공사(IPA, Incheon Port Authority)와 장기임대차계약 체결 완료

## 부지 상세

구분	대지	면적	세부필지	소유주 (사용수익자)	임대기간
복합물류 부지	①	75,097m <sup>2</sup> (22,717평)	인천시 연수구 송도동 590-2 590-3 590-5 590-6	대한민국 (인천항만공사)	2021.5.21 ~ 2051.5.29(30년간) ※ 단, 임차인의 요청에 따라 10년 단위 최대 20년내에서 연장 가능
계	1개 대지	75,097m <sup>2</sup> (22,717평)	총 4개 필지		

## 배후단지 1-1단계 구역내 위치



## ※ 인천신항 배후단지 개발계획

### 1. 조성사업 개요

- 사업기간 :  
1-1단계 1구역 2020년,  
1-1단계 3구역 2025년,  
1-2단계 2025년
- 사업규모 :  
1-1단계 1구역 66만m<sup>2</sup>,  
1-1단계 3구역 54만m<sup>2</sup>,  
1-2단계 41만m<sup>2</sup>

### 2. 운영계획

- 복합물류 클러스터 및 콜드체인 특화구역 등



부록 [인천항 항만배후단지 현황] 참조(Page 53)



현장 사진 (가)



현장 사진 (나)

(source : 인천항만공사)



## 사업관련 계약 등

- 인천항만공사의 [인천신항 배후단지 복합물류클러스터 1차 잔여부지 입주기업 선정] 사업에 따라 IGDC가 입주대상기업으로 선정됨.
- 추가적으로 사업과 관련된 사업추진계약서, 임대차 계약서 체결 완료

구 분	종 류	주요내용	비 고
당사자	임대인/사용수익권자 : 인천항만공사(IPA) ⇔ 임차인/입주대상기업 : IGDC		
관련계약 및 규정	임대차 계약서 (2021.6.18 체결 완)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 임대기간 : 2021.5.21~30년간</li> <li>✓ 임차인이 연장을 희망하는 경우 계약만료 6개월 전까지 서면으로 연장요청</li> <li>✓ 임대료는 항만배후단지 관리규정에 의거 월납(선택)</li> <li>✓ 임차인은 전대차/임차권 양도를 포함하여 제3자와 임의 계약체결 등 임대재산에 대한 무단권리 설정 불가</li> <li>✓ 임차인은 사전에 임대인으로부터 아래사항 관련 서면에 의한 승낙 필요               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 임대재산의 사용목적 및 원상을 변경하는 행위</li> <li>- 임대재산에 시설물(가설건축물 포함)을 신설, 개축, 증축하는 행위</li> <li>- 임대재산의 일부 또는 전부를 타인에게 사용, 수익하게 하거나 그 권리를 양도하는 행위</li> <li>- 입주자시설을 제3자에게 양도 또는 임대하거나 담보로 제공하는 행위, 기타 권리의 설정</li> <li>- 인수/합병, 부도 등 적정한 사유 없는 최대주주의 변경 등</li> </ul> </li> <li>✓ 제15조 제1항 제1호 및 제2호의 사유로 임대계약이 변경 또는 해지된 경우 임대인에게 입주자시설의 매수를 청구할 수 있음.</li> <li>✓ 임대료를 2개월 이상 체납하고, 임대인이 3회 이상 이를 촉구하였으나 납부지 아니한 경우 계약해지 가능</li> <li>✓ 임대보증금은 연간 임대료의 100분의 30에 해당하는 현금, 이행보증보험증권 등으로 납부</li> <li>✓ 이외 임대계약에 관한 사항은 [사업추진계약서]가 정하는 바에 따르고, [사업추진계약서]와 본 계약이 충돌할 경우 본 계약 우선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 토지에 대한 지상권, 저당권 등 일체의 권리설정 불가</li> <li>✓ 건축물에 대한 근저당설정 시 사전 IPA의 승인 필요</li> </ul>
	사업추진계약서 (2020.11.23 체결 완)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 인천신항 배후단지 복합물류클러스터 1차 잔여부지 입주기업 선정 모집공고(IPA 공고 제2020-000016호)에 따라 선정되어 설립된 법인(IGDC)이 입주대상기업과 같이 봄</li> <li>✓ 출자자가 변경되거나 100분의 5이상의 출자지분이 변경되는 경우 60일전 IPA의 사전승인 필요</li> <li>✓ 매출액, 투자실적, 물동량 처리 및 고용실적 등 자료 및 관련 증빙을 분기별로 IPA에 제출/보고하여야 하며, IPA는 필요시 실사를 진행할 수 있음</li> </ul>	
	항만배후단지 관리규정 및 모집 기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 시설물에 대한 전대행위 금지, 원상회복 의무, 지상물매수청구권의 제한, 필요비 및 유익비 청구 포기 등 계약사항 준수에 관한 제소전 화해 체결</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 건축물 준공 및 등기 후 제소전 화해 체결예정</li> </ul>

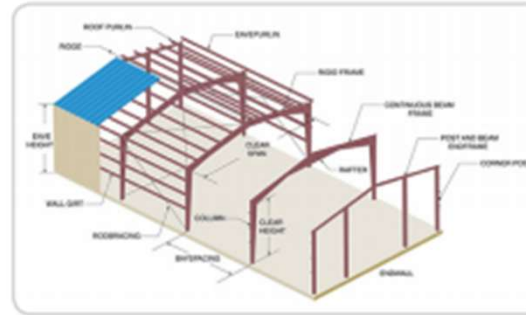




# 건축 계획(Construction Plan)

## 기본구조 개요

구 분	내 용
건 물 규 모	지상 1~3층(창고 1층, 사무실 3층) / 3개동
건 축 높 이	12.10M, 13.20M
구 조	공업화박판강구조(PEB구조)
주 요 마 감	그라스울 패널
주 차 대 수	80대 (장애인주차 2대, 대형차 21대 포함)



## PEB(Pre-Engineered Building) System

- 경제성 : 구조해석에 의한 정밀설계
- 안전성 : 검증된 규격 적용
- 공간활용 : 대공간 장스팬 구조물 축조 가능
- 공기단축 : 현장조립의 단순화
- 크레인, 설비, 천정시공의 용이성

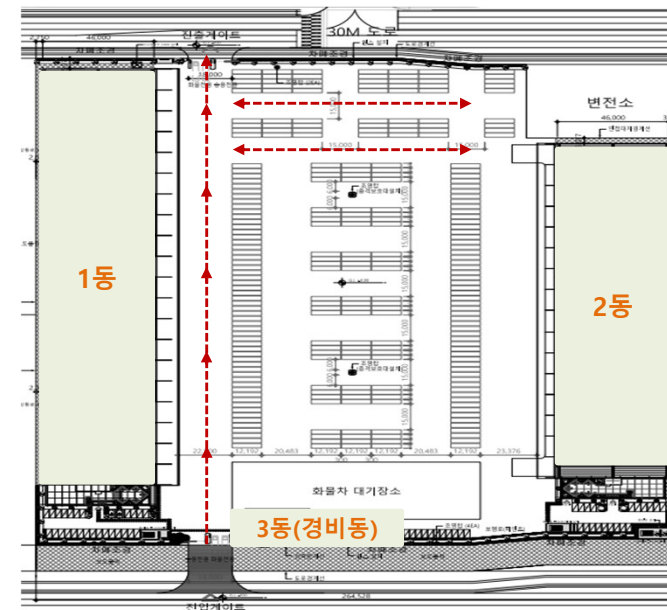
## 주요 컨셉 및 특성

구 분	내 용
이 용 성	창고동의 효율적인 이용과 관리를 위한 배치
작 업 성	기상과 관계없이 작업이 가능한 작업환경 조성
시 스 템	입·출고 One-Stop 시스템 구축
보 관 성	효과적인 화물의 보관을 위한 일원화 시설

## 배치 및 동선 계획

- 창고동을 마주보게 배치하여 주출입구 전면부의 화물 하역 공간 극대화 및 원활한 화물 소통 구현
- 창고동 1동은 비즈모델에 맞게 LCL전용화물 처리를 위해 평치로 개발(Off Dock)
- 창고동 2동은 바이오 및 소비재상품 보관/유통을 위해 On Dock 형태로 개발
- 원활한 교통흐름을 위하여 차량 진·출입로 분리
- 단지내 차량동선은 창고, 사무실, 야적장 등 시설들과 유기적으로 연계하여 계획
- 이용 차량의 종류, 동선 및 이용 빈도 등에 따라 각 차량에 적합하고 합리적인 주차 계획을 고려하여 동선 혼재 최소화

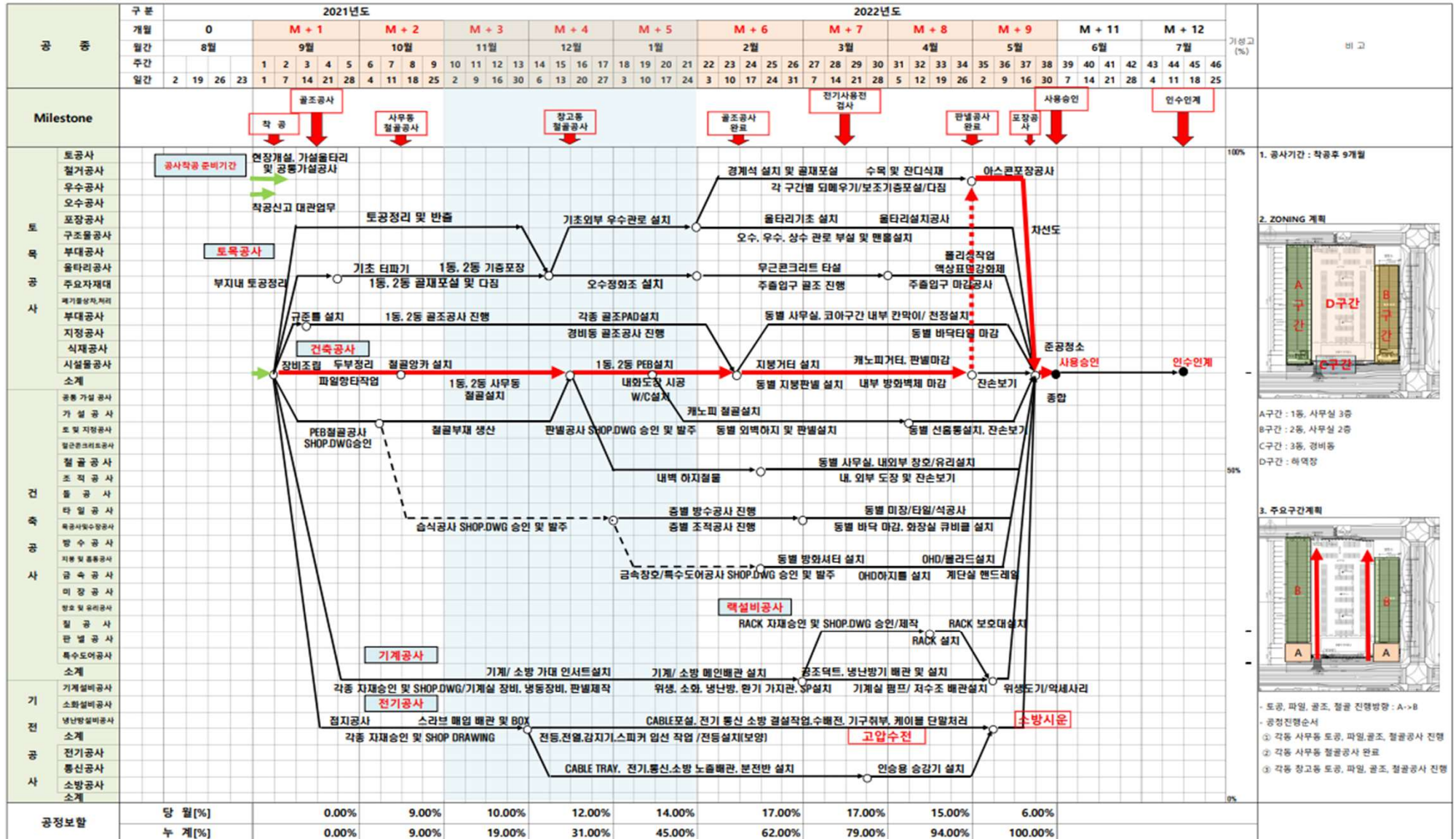
## 건물배치계획도 및 주요동선





# 공사일정 상세

공사 기간 : 착공 후 09개월






※ 상기 일정은 투자자의 이해를 돕기 위한 것이며, 향후 당사사간 협의 및 진행상황에 따라 변경될 수 있음.



# 운영 전략(Business Model)

## Biz Model 1. 선사/터미널/종합물류사間, 통합형 공급체인서비스 제공모델

개 념	TO-BE	개 념	TO-BE
<b>① 신항 신규 노선과 연계한 물동량 창출</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 총 70,000TEU 목표</li><li>- 수도권 및 중부내륙의 수출입 업체 유통사업자를 위한 직항 서비스확대와 물류비 절감</li></ul>	<p>한중항로(2022년 상반기 이후)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 북중국/동중국 항로(7백TEU급 * 1척)</li><li>- 남중국 (1,000TEU급 * 2척)</li></ul> <p>동남아항로 (2021년 상반기 이후)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 호치민/태국항로 (1,800TEU급 * 3척)</li></ul> <p>한일항로(2021년 하반기 이후)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 한신항로 (1,000TEU급 * 3척)</li><li>- 케이원항로 (1,000TEU급 * 3척)</li></ul> 	<b>④ 글로벌선사 전용창고 지정을 통한 물류센터 기능 확대</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 글로벌선사 CFS 지정창고 활용</li><li>- 인천신항 창고 일원화로 고객사 물류비용 절감</li><li>- 항만+배후지+소비지 연계로 신규 물동량 창출</li></ul>	
<b>② 수출 FCL/LCL화물 콘솔/보관/운송 Total물류서비스 제공</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 타항만, 남항/아암 물류단지를 이용하는 화주물량을 인천신항 이용 유도</li><li>- 물류효율화 및 화주 물류비 절감 실현</li></ul>	<p>TO-BE</p> <p>인천신항으로 물류비 및 운송시간 감소</p> 	<b>⑤ 인천신항터미널 On-Dock Yard완충 및 부가서비스 보완</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 2015년 인천신항 개장에 따른 인천항 컨테이너 물류기능 재편 가속(남한 ⇒ 신항)</li><li>- 항만 연계형 ODCY 확보</li></ul>	
<b>③ 몽골, 중앙아시아向 프로젝트 화물 유치확대 적극 추진</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 인천신항 통과 물동량 추가 유치물량 목표 : 年 2,000TEU</li><li>- 화주 물류비용 절감</li></ul>			



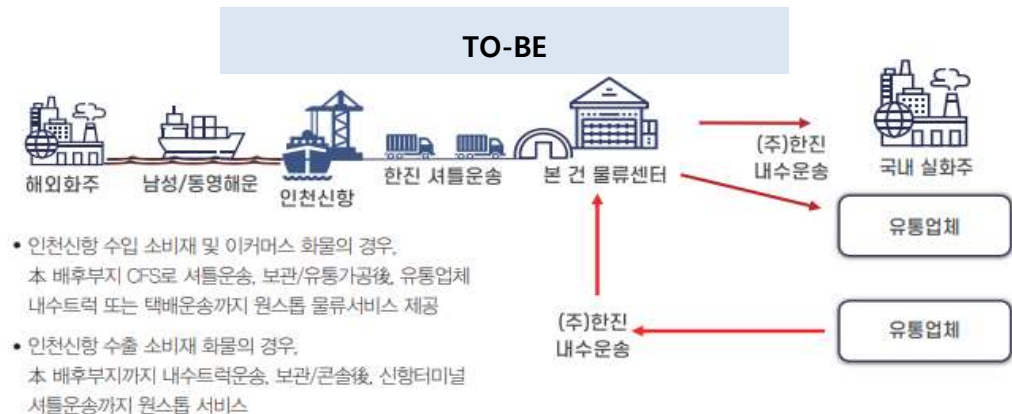
## 운영 전략(Business Model)

### Biz Model 2. 아시아권역내 소비재 소싱/물류 허브거점화 모델

#### 개 념

##### ① 수도권 소비재 및 이커머스 상품의 수출입 물류서비스

- 기존 평택, 부산, 광양항 이용 수도권 및 중부내륙권 화주 및 소비재 물동량을 인천신항에 유치
- 보관, 콘솔, 내수트럭운송 원스톱 서비스 및 터미널 Storage 비용 절감



### Biz Model 3. 뉴노멀 수출입 바이오제품의 맞춤형 물류모델

#### 개 념

##### ① 송도 바이오 산업 특화 물류서비스

- 머스크, 한진인천컨테이너 터미널과 연계한 Ocean-육상을 통한 복합 운송 서비스 제공







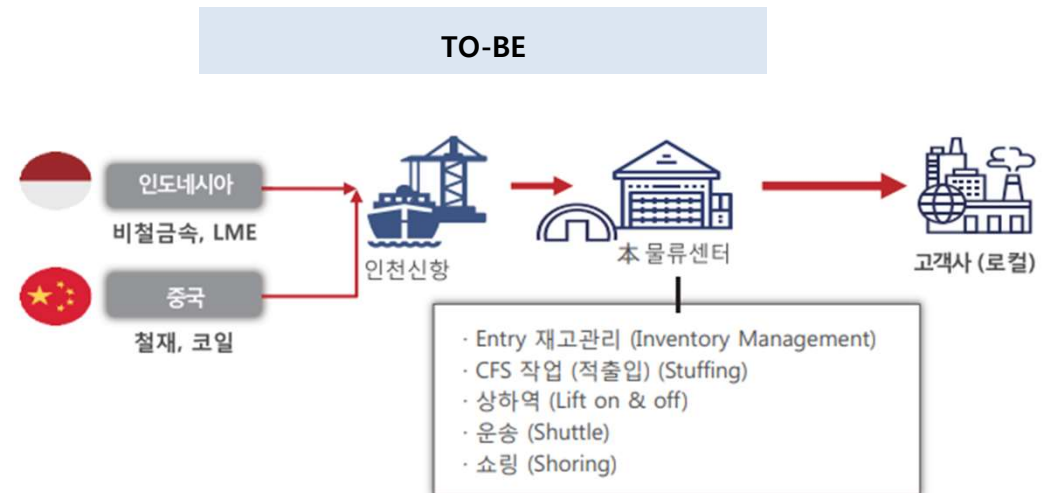
## 운영 전략(Business Model)

### Biz Model 4. 전략 및 중량 산업재 화물 전용 Hub 모델

#### 개 념

#### ① 전략 및 중량산업재 화물전용 수출/보관/운송/유통을 위한 Hub센터 구축

- 인천 남항을 이용하는 비철금속, 철재, LME 등 중량화물의 장치와 보관
- 비철금속 : 50,000 톤/년, 비철금속, LME 화물 인천 수입 및 CFS 작업
- 철제코일 : 42,000 톤/년, 중국(톈진, 상해, 닝포, 항푸 등) 코일전용 컨테이너 수출입 물류 및 CFS 작업



I. 펀드 개요

II. 사업 개요

III. 대출 개요

IV. Financial Analysis

V. Risk Analysis

VI. Appendix

VII. 운용사 소개



## 자금조달 및 집행내역

- 공사비 및 기타설비투자, 운영비 등을 포함한 총 사업투자금액은 약 [315]억원은 본 펀드 [175]억(55.6%)와 자기자본 [140]억(44.4%)을 통해 조달
- IGDC 신축 관련 Capex 총 비용은 약 [269]억으로 본 건 대출금액은 LTV 65.1% 수준임.

Sources		Users
신탁원본 (175억원, 55.6%)  <b>LTV 65.1%</b>	1종수익증권 (165억원, 52.4%)	공사비 등 (262억원, 83.2%)
	2종수익증권 (10억원, 3.2%)	
자본금 <sup>주1)</sup> (140억원, 44.4%)		기타 설비비 (6억원, 1.9%)
		운영비 (47억원, 14.9%)
합계 : 315억원		합계 : 315억원

주1) 설립자본금 121억 + 추가 증자예정액 19억

### ※ Capex 예상 총액 : 약 269억원

#### ① 건축투자

(단위 : 백만원)

구 분	내 용	면적(평)	평당 건축비	총투자비
상 부 건 축 비	창고	5,761	3.42	19,703
	사무실	303	2.62	794
기 초 공 사 비	야드 포장	17,252	0.18	3,105
소 방 공 사 비				1,187
설 계 감 리 비				665
취 등 록 비				776
합 계				<b>26,269</b>

※ 도급계약금액 236억(VAT 제외)은 [상부건축비+기초공사비]에 해당되며,  
[소방 공사비] 관련 계약은 추후 체결 예정임.

#### ② 설비투자

(단위 : 백만원)

구 분	내 용	수량	단가	총투자비
물 류 시 설	랙	500	0.20	100
	파렛트	1,500	0.05	75
	계근대	1	30.00	30
태 양 광 설 치	판넬			300
전 산 장 비				24
집 기 비 품				77
합 계				<b>606</b>

※ 상기 자본구조는 대주와의 협의 및 투자자와의 협의 및 사업진행 과정에서 변경될 수 있음.



## 주요 금융조건

구 분	내 용
차 주	• IGDC
대 주	• KB증권(리딩 인천신항인프라 일반사모투자신탁 신탁업자)
대출금액	• [175]억
이자 및 수수료	• 연 [3.6]% / 수수료 없음.
대출기간	• 최초 인출일로부터 [15]년
연체이자율	• 대출금리 + 연 [3.0]%
인출 및 상환방식	• 일시 인출 • 3년거치 후 12년 원리금균등상환방식
조기상환	• 인출일로부터 9, 12년째 되는 날 조기상환 가능(단, 잔여원금 일시 상환조건)
조기상환수수료	• 잔여원금의 1%
채권보전	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (주)한진 자금보충약정(단, IGDC 주식 보유지분비례 부담), 동영해운(주) 연대보증</li> <li>• 건물 준공 후 1순위 근저당(대출금액의 120%)</li> <li>• IGDC 주식 질권</li> <li>• 시공사 책임준공확약</li> <li>• 화재보험금 청구권에 대한 1순위 근질권(대출금액의 120%)</li> </ul>
주요인출선행조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 차주의 적법하고 유효한 수권서류 제출</li> <li>• 본 건 사업과 관련한 제반 인허가 완료 및 관련 서류 제출</li> <li>• 본 건 사업에 필요한 제반 권리가 확보되었음을 입증할 수 있는 서류 제출</li> <li>• 법무법인의 본 건 대출에 대한 법률의견서</li> <li>• 대주가 인정하는 회계법인의 사업성평가보고서 제출</li> </ul>
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 차주의 의무조항 :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 화재보험가입, 준공 후 관련 검사증서 제출, 월단위 기성 보고서 제공, 연단위 재무제표 제공</li> <li>- 대출과 관련하여 필요한 제반비용은 차주가 부담</li> <li>- 기타 대주가 합리적으로 요청하는 사항</li> </ul> </li> </ul>

※ 상기 내용은 당사자간 협의 과정에서 변경될 수 있음.





## 주요사업 일정

구 분	시 기	진행상황	비 고
IPA공모 사업자선정	2020년 9월 24일	완료	
주주간 협약서 체결	2020년 12월 21일	완료	
IGDC 설립	2021년 3월 18일	완료	
IPA-IGDC 임대차계약 체결	2021년 6월 18일	완료	
시공사 선정(계약체결)	2021년 8월 30일(2021년 9월 1일)	완료	
착공일 / 예상준공일	2021년 10월 13일 / 2022년 5월 31일	착공 완료 / 예정	공사기간은 약 8개월 예상
IGDC 사업개시일	2022년 6월 1일	예정	
IGDC 증자	2021년 12월 8일	예정	대출 기표 前 선행조건
투자자 및 차주 내부심의			
- (주) 한 진	2021년 10월 12일	완료	
- 동영해운(주)	2021년 10월 29일	완료	
대출약정서, 투자자간 계약 등 체결	2021년 12월 3일	예정	
펀드설정일(대출실행)	2021년 12월 13일	예정	

※ 상기 일정은 투자자의 이해를 돕기 위한 것이며, 향후 당사사간 협의 및 진행상황에 따라 변경될 수 있음.



## 대출약정서 개요

구 분	내 용
계약 당사자	<ul style="list-style-type: none"> <li>대주(lender) : KB증권(리딩 인천신향인프라 일반사모투자신탁 신탁업자)</li> <li>차주(Borrower) : IGDC</li> <li>연대보증인 : 동영해운(주)</li> <li>자금보충자 : (주)한진</li> <li>집합투자업자 : 리딩자산운용(주)</li> </ul>
계약시기	<ul style="list-style-type: none"> <li>펀드 최초설정 6영업일 전</li> </ul>
금융목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>IGDC의 복합물류센터 공사비용 및 사업비 등 관련비용 조달</li> </ul>
금융조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>대출약정금 : 175억</li> <li>이자율 : 3.6% 고정(지연이자 : 이자율 + 3.0%)</li> <li>대출거래와 관련한 제반수수료 비용 차주부담</li> <li>대출채권 및 기타 대주가 지급받을 금액의 회수를 위하여 대주가 지출하는 수수료 등 모든 법적 절차 비용 차주부담</li> <li>조기상환 : 대출실행 후 9년(108개월)째 되는 날, 12년(144개월)째 되는 날 잔여원금 일시상환 조건. 조기상환수수료 잔여대출금의 1% 부과</li> </ul>
담 보	<ul style="list-style-type: none"> <li>물류센터 완공 후 1순위 근저당권 설정</li> <li>동영해운(주) 연대보증 ☞ 보증한도액 : 대출약정금의 120% 상당액(210억)</li> <li>(주)한진 자금보충확약 ☞ 자금보충한도 : 대출약정금의 120%의 51% 상당액(107억)</li> <li>화재보험에 대한 질권 설정</li> <li>IGDC 주식 질권설정</li> <li>시공사의 책임준공확약</li> </ul>
주요조항	<ul style="list-style-type: none"> <li>인출요청 : 인출일 1영업일 전에 대주에게 약정된 인출요청서를 제출</li> <li>인출선행조건             <ul style="list-style-type: none"> <li>차주의 자본금이 증자절차를 완료하여 [19]억원 이상일 것</li> <li>대주에게 적법하게 담보제공되고 필요한 대항요건을 갖추고 있을 것</li> <li>기한이익상실사유 및 차주의 준수사항 위반사유가 발생하고 있지 않을 것</li> </ul> </li> <li>인출후행조건 : 화재보험 가입 후 보험금청구권에 대하여 1순위 근질권이 설정될 것</li> <li>공사기간 : 월별 기성보고서 제출, 사업기간 : 연도별 재무제표 제출</li> <li>대주의 서면동의 없이 타인에 대한 채무부담 및 자산의 전부 또는 일부에 저당권, 질권 또는 기타 담보권설정 불가.</li> <li>대주의 서면동의 없이 자본감소, 증권의 발행 금지</li> <li>대주의 서면동의 없이 차주는 대출원리금의 전액 상환 전까지 배당불가. 배당 시 현금 30억 및 누적DSCR 1.2수준 이상의 현금유보액을 제한 금액에서 배당가능</li> <li>기한이익 상실사유             <ul style="list-style-type: none"> <li>차주가 IPA와의 본건 사업부지에 관한 임대차계약이 무효, 취소 등으로 인해 효력을 상실한 때</li> <li>대출약정 및 기타 금융관련계약 중 어느 하나가 무효, 취소 등으로 인해 대주의 담보취득이나 권리행사에 불리한 영향이 있는 경우</li> <li>공사기간 시공사의 부도, 인허가 조건의 변경 등의 사유로 인해 상당기간 준공일의 지연이 예상되는 등 정상적인 사업진행이 불가하거나, 대주의 권리에 불리한 영향이 있다고 대주가 판단할 경우 등</li> </ul> </li> </ul>

※ 상기 내용은 당사자간 협의 과정에서 변경될 수 있으며, 본 투자신탁 설정 전(2021년 12월 3일) 체결 예정임.



## 투자자간 계약서 개요

구 분	내 용
계약 당사자	<ul style="list-style-type: none"> <li>투자자 : 한국해양진흥공사, (주)한진, 동영해운(주)</li> <li>집합투자업자 : 리딩자산운용(주)</li> </ul>
체결목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 투자신탁의 투자자 및 집합투자업자의 권리와 의무, 그 밖에 투자신탁재산의 운용 및 관리에 관하여 필요한 사항을 정하기 위함</li> </ul>
주요조항	<ul style="list-style-type: none"> <li>각 투자자는 설정하는 원본의 가액중 집합투자업자의 각 투자자에게 통지하는 금액을 판매회사에 금전으로 납입하고, 집합투자업자가 납입금액에 따라 발행한 수익증권을 투자자별로 매입</li> <li>수익증권 매입의무를 이행하지 못한 투자자가 있는 경우, 납입불이행 투자자를 제외한 나머지 투자자들은 납입불이행 투자자가 매입하려 했던 수익증권을 매수할 수 있음. 이때 납입이행 투자자는 출자비율에 해당하는 수익증권을 매수할 의무가 있음.</li> <li>납입불이행 투자자는 자신이 미납한 수익증권 매매대금의 10%를 위약별로 지급하며, 이 금액을 약정한 기한 내에 지급 아니할 경우 연 12%의 이율에 의하여 산정한 지연손해금을 가산하여 지급해야 함.</li> <li>매입약정금액               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 한국해양진흥공사 : 16,500,000,000 원</li> <li>- (주)한진 : 500,000,000 원</li> <li>- 동영해운(주) : 500,000,000 원</li> </ul> </li> <li>각 투자자는 매입한 수익증권의 전부 또는 일부를 다른 투자자 또는 제3자에게 양도하거나 담보로 제공 또는 그 밖에 수익자의 변동을 초래할 수 있는 일체의 처분행위를 할 수 없음. 단, 수익자의 전원 동의가 있는 경우 처분가능.</li> <li>집합투자업자는 자본시장법 기타 관련 법령 및 규정에 위반되지 않도록 업무를 수행함.</li> <li>집합투자업자는 투자자의 의사에 구속되지 아니하고 독립적으로 투자신탁재산을 운용함.</li> <li>기타 투자신탁의 계산, 이익분배 등 본 계약에서 정하지 않은 사항들에 대해서는 신탁계약에서 정한 바에 따르도록 함.</li> </ul>

※ 상기 내용은 당사자간 협의 과정에서 변경될 수 있으며, 본 투자신탁 설정 전(2021년 12월 3일) 체결 예정임.

I. 펀드 개요

II. 사업 개요

III. 대출 개요

IV. Financial Analysis

V. Risk Analysis

VI. Appendix

VII. 운용사 소개





# 사업성 분석

- IGDC 운영사업의 현금흐름 추정을 위한 가정사항은 다음과 같음.

## 1. 기본가정

구분

추정 기간

법인세

Index Forecast

주요 가정

- 추정기준일 : 2021년 9월 6일
- 추정기간 : 2021년 6월 ~ 2051년 12월 (30.5년)

- 추정기간 동안 발생한 회계상의 이익은 과세소득과 동일한 것으로 가정하여 대한민국 법인세율 적용
  - 법인세 차감 전 당기순이익 2억원 이하 구간 적용세율 11.0%, 2억원 초과 ~ 200억원 구간 22.0%, 200억원 초과 ~ 3,000억원 이하 구간 24.2%
  - 손실이 발생한 기간의 결손금은 연간 공제한도 60%를 적용하여 향후 15년간 이월됨을 가정

- 거시지표의 경우, Oxford Economics의 전망자료를 적용하였으며, 2050년 전망치가 2051년에도 지속됨을 가정하였음

Macro DATA	'21E	'22E	'23E	'24E	'25E	'26E	'27E	'28E	'29E	'30E	'31E	'32E	'33E	'34E	'35E	'36E	'37E	'38E
Prices, Producer Index	4.6%	2.0%	2.1%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
Inflation, Consumer Price Index	2.0%	1.6%	1.8%	1.9%	2.0%	1.9%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
Costs, unit wage costs, whole economy	0.9%	1.8%	2.4%	2.6%	2.8%	2.7%	2.7%	2.5%	2.4%	2.2%	2.1%	2.1%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%

Macro DATA	'39E	'40E	'41E	'42E	'43E	'44E	'45E	'46E	'47E	'48E	'49E	'50E
Prices, Producer Index	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
Inflation, Consumer Price Index	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
Costs, unit wage costs, whole economy	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%

- 국제유가의 경우, EIA (U.S Energy Information Administration)의 전망자료를 적용하였으며, 2050년 전망치가 2051년에도 지속됨을 가정

Market DATA	'21E	'22E	'23E	'24E	'25E	'26E	'27E	'28E	'29E	'30E	'31E	'32E	'33E	'34E	'35E	'36E	'37E	'38E
Brent Spot Price (% of Change)	13.1%	7.0%	10.1%	6.3%	4.8%	4.9%	3.5%	3.5%	2.9%	3.0%	2.2%	2.7%	1.6%	1.6%	1.0%	1.8%	2.0%	1.9%

	'39E	'40E	'41E	'42E	'43E	'44E	'45E	'46E	'47E	'48E	'49E	'50E
	0.4%	3.0%	1.8%	1.0%	1.8%	1.1%	-0.7%	2.1%	0.9%	0.3%	0.3%	0.2%

(source : 안전회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



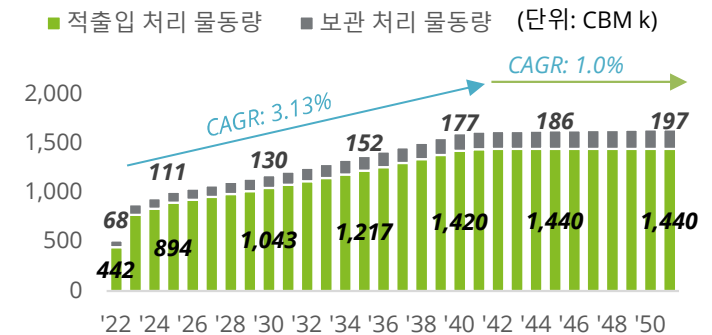
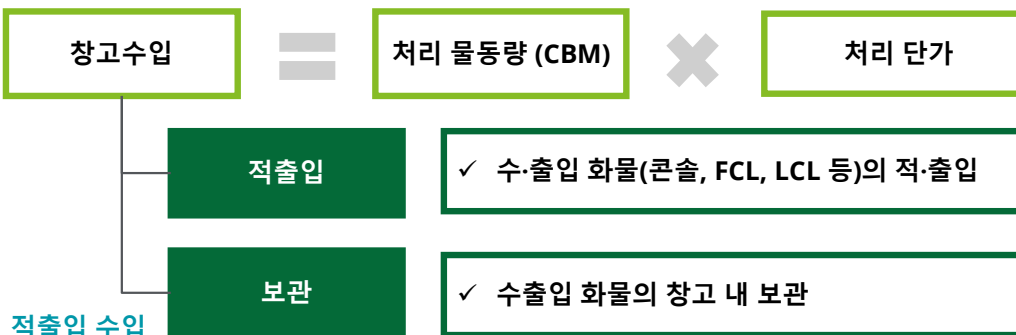
# 사업성 분석

## 2. 주료가정(1/7)

구분

주요 가정

### [창고수입 추정 Logic]

창고수입  
(적출입 및 보관)

(단위: 백만원)	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32
처리 물동량 (CBM k)	-	442	772	833	894	922	951	981	1,012	1,043	1,076	1,110
처리 단가 (원/CBM)	-	9,112	9,303	9,431	9,555	9,650	9,746	9,842	9,939	10,038	10,137	10,238
창고수입(적출입)	-	4,030	7,178	7,854	8,546	8,901	9,270	9,655	10,056	10,474	10,909	11,362

(단위: 백만원)	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	~'45	~'51
처리 물동량 (CBM k)	1,145	1,180	1,217	1,255	1,295	1,335	1,377	1,420	1,434	1,440	1440	1440
처리 단가 (원/CBM)	10,339	10,441	10,545	10,649	10,755	10,861	10,969	11,077	11,187	11,298	11,986	12,345
창고수입(적출입)	11,834	12,325	12,837	13,370	13,925	14,503	15,106	15,733	16,048	16,269	17,260	17,777

- 본 사업이 '22년 5월부터 운영 개시함에 따라, '22년 창고수입(적출입) 금액은 66.7%의 영업가동율을 적용한 4,030백만원 수준
- 물동량의 경우 본 컨소시엄의 참여사별로 국내외 업체들에 공증 받은 물량을 기초로, '23년부터 '40년까지 연평균 3.13%의 성장율을 가정하였으며, 이후 적출입 (야드) 사업 안정화를 고려한 1% 성장율을 가정 (공급능력[Capacity] 도달 시 0% 성장율 가정)
- 적출입 물동량별 처리단가는 (주)한진 터미널 사업부의 예상치를 기반으로, 보수적으로 매 연도별 1.0% 인상을 가정

(source : 안진회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



# 사업성 분석

## 2. 주요가정(2/7)

구분

주요 가정

운송수입  
(서류)

[운송수입 추정 Logic]

운송수입

=

적출입 처리 물동량  
(TEU)

×

운송물량 유치율

×

운송단가

(단위: 백만원)	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32
적출입 처리 물동량 (CBM k)	-	442	772	833	894	922	951	981	1,012	1,043	1,076	1,110
단위 환산 (TEU k / CBM k)	-	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
운송물량 유치율	-	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%
운송물량 (TEU k)		7	12	12	13	14	14	15	15	16	16	17
운송 단가 (원/TEU)	-	65,500	66,149	66,804	67,465	68,133	68,808	69,489	70,177	70,872	71,574	72,282
운송수입	-	435	766	835	905	943	982	1,023	1,065	1,109	1,155	1,203
(단위: 백만원)	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	~ '45	~ '51
적출입 처리 물동량 (CBM k)	1,145	1,180	1,217	1,255	1,295	1,335	1,377	1,420	1,434	1,440	1,440	1,440
단위 환산 (TEU k / CBM k)	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
운송물량 유치율	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%	30.0%
운송물량 (TEU k)	17	18	18	19	19	20	21	21	22	22	22	22
운송 단가 (원/TEU)	72,998	73,721	74,451	75,188	75,932	76,684	77,444	78,210	78,985	79,767	82,160	87,163
운송수입	1,253	1,305	1,360	1,416	1,475	1,536	1,600	1,666	1,700	1,723	1,775	1,883

- 운송물량의 경우, 1TEU=20CBM 환산단위를 적용한 적출입 처리 물동량에 대하여, (주)한진 제시 운송물량 유치율 30%를 수용
- 운송단가는 (주)한진 터미널 사업부의 예상치를 기반으로, 보수적으로 매 연도별 1.0% 인상을 가정

(source : 안진회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



# 사업성 분석

## 2. 주요가정(3/7)

구분	주요 가정		
운영비용의 기능별 분류	[매출원가/판매비와관리비 분류 Logic]		
	운영비용(OPEX)	분류비율 <sup>1)</sup>	분류내역
	인건비	매출원가 0.00%	-
		판매비와관리비 100.00%	사무직 종업원에 대한 인건비
	임차료	매출원가 98.67%	전체 대지면적 중 사무실을 제외한 기타 면적 비율로 안분
		판매비와관리비 1.33%	전체 대지면적 중 사무실 면적 비율로 안분
	도급비	매출원가 100.00%	물류센터 운영 관련 도급비
		판매비와관리비 0.00%	-
	유류대	매출원가 93.55%	지게차, R/S 유류대
		판매비와관리비 6.45%	업무용 차량 유류대
	변동비	매출원가 66.00%	용차임, 수도광열비(물류센터 건축물 및 기계사용분)
		판매비와관리비 34.00%	수도광열비(사무실분), 보험료, 제세공과금, 판촉비/여비교통비 등
	고정비	매출원가 89.50%	노임, 수선유지비 및 감가상각비(물류센터 건축물 및 기계사용분)
		판매비와관리비 10.50%	수선유지비 및 감가상각비(사무실), 지급수수료, 자재비, 전산유지비, 통신비

Note 1: (※)한진 제시 분류비율로, 매 연도 분류비율이 균등하지 않은 변동비 및 고정비의 경우 사업이 안정화되는 '42년 이후 분류비율을 기재하였음

- 물류센터 현장과 직접 관련한 운영비용을 매출원가 항목으로 분류하였음
  - ✓ 인건비: 내부인력은 모두 사무직에 해당하므로, 판매비와관리비로 분류하였음
  - ✓ 임차료: 전체 대지면적 22,717평 중 사무실 303평을 제외한 잔여 면적 비율을 매출원가로 분류하였음
  - ✓ 도급비: 물류센터 현장과 직접 관련되므로 매출원가로 분류하였음
  - ✓ 유류대: 물류센터 현장과 직접 관련되는 지게차 및 R/S의 유류비용을 매출원가로 분류하였음
  - ✓ 변동비: 물류센터 현장과 직접 관련되는 용차임(운송료), 물류센터 건축물 및 기계 장부금액 비율로 안분한 수도광열비를 매출원가로 분류하였음
  - ✓ 고정비: 물류센터 현장과 직접 관련되는 노임(일용직 관련), 물류센터 건축물 및 기계 장부금액 비율로 안분한 수선유지비를 매출원가로 분류하였음

(source : 안전회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



# 사업성 분석

## 2. 주요가정(4/7)

구분

주요 가정

인건비

[인건비 추정 Logic]

인건비

=

인력 운영계획

×

인당 인건비

### 1. 향후 인력 계획

향후 인력계획, 명	'22-23	'24-51
상무	1	1
차장	1	1
과장	3	3
대리	3	3
사원	3	3
계약직	10	11
계	21	22

### 2. 인당 인건비 (㈜한진의 '20년 표준급상여 기반)

단위: 백만원	급여	간접급여	인당 인건비
상무	120.0	30.0	150.0
차장	62.0	15.5	77.5
과장	53.0	13.3	66.3
대리	46.0	11.5	57.5
사원	37.0	9.3	46.3
계약직	33.3	8.3	41.6
가중평균	44.0	11.0	54.9

- 인건비의 경우 영업 개시시점인 '21년 5월 이전 운영 준비를 위한 사전채용을 고려하여 '22년 1월부터 발생하는 것으로 가정하였음
- (주)한진 제시 향후 인력계획에 따르면, 운영 초기 정규직 평균인원 20명은 유지되나 계약직의 경우 '24년 1명 총원되는 것으로 계획
- 인당 인건비의 경우, (주)한진의 '20년 표준급상여를 기반으로 하며, 급여 대비 간접급여 비율은 25.0% 수준임
- 임금상승률은 Oxford Economics의 대한민국 전반 임금상승률 전망치를 적용

임차료

구분	면적(m <sup>2</sup> )	면적당 월 임차료	연 임차료
부지임차료	75,098	1,964.0원	1,769.9백만원
공동시설유지관리비	75,098	98.2원	88.5백만원
보증보험증권 보험료			9.0백만원
계			1,867.4백만원

- 임차료의 경우, 영업 개시시점인 '21년 5월 이전 영업공간 확보를 위한 사전임차를 고려하여 '21년 7월부터 발생하는 것으로 가정하였음
- 임대보증금 납부 대신 보증보험증권 보험료를 납부하는 것으로 가정하였으며, 부지임차료에 대한 보증금률 30% 및 보증보험료율 1.695% 가정
- 임차료는 공사기간 등을 위한 사전 부지확보로 '21년 7월부터 지출함을 가정하였으며, 이후 Oxford Economics의 생산자물가지수 변동을 전망치 적용

(source : 안전회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



# 사업성 분석

## 2. 주요가정(5/7)

구분

주요 가정

[도급비 추정 Logic]

도급비

=

도급계획

×

도급비

장비 도급비

### 1. 장비 도급계획

향후 장비 도급계획, 대	'22	'23	'24-25	'25-30	'31-34	'35-37	'38-40	'41-50	단위: 백만원	월	연간
지게차_1톤	2	3	4	4	4	4	4	4	지게차_1톤	0.6	7
지게차_3톤	4	4	4	5	5	6	7	8	지게차_3톤	4.7	56
지게차_4.5톤	6	6	7	7	8	8	8	8	지게차_4.5톤	4.9	59
지게차_7톤	2	2	3	3	4	4	5	5	지게차_7톤	6.0	72
지게차_25톤	2	2	2	2	2	2	2	2	지게차_25톤	10.0	120
R/S	2	2	2	2	2	2	2	2	R/S	16.0	192
업무용차량_더블캡	1	1	1	1	1	1	1	1	업무용차량_더블캡	0.6	7
업무용차량_더블캡	1	1	1	1	1	1	1	1	업무용차량_더블캡	0.5	6
계	20	21	24	25	27	28	30	31	가중평균	5.3	63.3

- (주)한진 제시 향후 장비 도급계획을 적용하였으며, 현재 인천지역의 장비당 도급비를 기반으로 Oxford Economics의 생산자물가지수 변동율 적용

### 1. 인력 도급계획

향후 인력 도급계획, 명	'22-25	'26-30	'31-51
경비원	3	3	3
청소원	3	3	3
검수	6	7	8
계	12	13	14

### 2. 인당 도급비

단위: 백만원	월	연간
경비원	3.0	36.0
청소원	2.0	24.0
검수	4.0	48.0
가중평균	3.3	39.0

- (주)한진 제시 향후 인력 도급계획을 적용하였으며, 현재 인천지역의 인당 도급비를 기반으로 Oxford Economics의 생산자물가지수 변동율 적용

(source : 안진회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)





# 사업성 분석

## 2. 주요가정(6/7)

구분

주요 가정

유류대

[유류비 추정 Logic]

유류비

=

장비 도급계획

×

장비당 연료 소모량

×

유류단가

### 1. 장비당 연료 소모량

단위: 리터	월	연간
지게차_1톤	-	-
지게차_3톤	450	5,400
지게차_4.5톤	675	8,100
지게차_7톤	750	9,000
지게차_25톤	2,250	27,000
R/S	4,500	54,000
업무용차량_더블캡	200	2,400
업무용차량_더블캡	100	1,200
가중평균	940.6	11,287.5

### 2. 유류단가

단위: 원/리터	경유
지게차_1톤	-
지게차_3톤	1,150
지게차_4.5톤	1,150
지게차_7톤	1,150
지게차_25톤	1,150
R/S	1,150
업무용차량_더블캡	1,150
업무용차량_더블캡	1,150
가중평균	1,150

- ㈜한진 제시 장비당 연료 소모량 및 유류단가를 기반으로, 유류단가의 경우 EIA의 브렌트유 변동율 전망치 적용

변동비

- 용차임(셔틀운송료): 운송수입에 대하여 원가율 90% 가정하였으며, 원가율은 ㈜한진의 인천항 컨테이너 셔틀운송 하불 지급율에 기반함
- 보험료: 창고수입에 대하여 원가율 0.2% 가정
- 수도광열비: 창고수입에 대하여 원가율 1.5% 가정
- 제세공과금: 창고수입에 대하여 원가율 1.3% 가정
- 판매촉진비 및 회의비, 여비교통비, 인쇄비: 일괄하여 총영업수익의에 대하여 원가율 2.7% 가정

고정비

- 노임: 일용직 평균 20명이 유지됨을 가정하였으며, 일일 단가 125,000원에 대해 Oxford Economics의 임금상승율 전망치 적용
- 수선유지비: 운영초기 22백만원을 가정하여, 이후 Oxford Economics의 생산자물가지수 변동율 전망치 적용
- 지급수수료: CCTV 보안, 전기·소방, 전기 소독, 회계기장 및 외부감사수수료 일괄하여 운영초기 93백만원을 가정하여, 이후 Oxford Economics의 생산자물가지수 변동율 전망치 적용
- 전산유지비용 및 통신비: 일괄하여 운영초기 63백만원을 가정하여, 이후 Oxford Economics의 생산자물가지수 변동율 전망치 적용

(source : 안전회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



# 사업성 분석

## 2. 주요가정(7/7)

구분

주요 가정

투자금액

[초기 총투자금액 구성요소]

초기 총투자금액

=

건축투자

+

설비투자

+

운전자금

1. 건축투자

단위: 백만원		면적(평)	평당 건축비	총투자비
상부건축비	창고	5,761	3.42	19,704
	사무실	303	2.61	791
기초공사비	야드 포장	17,252	0.17	3,003
설계감리비				435
취등록비				867
계				24,800

2. 설비투자

단위: 백만원		수량	단가	총투자비
물류시설	랙	500	0.20	100
	파렛트	1,500	0.05	75
	계근대	1	30.00	30
태양광 설치 태양광 패널				300
전산장비				24
집기비품				77
계				606

✓ 건축투자비 총금액 248억원은 확정이나 구성내역별 금액은 추후 변동가능

• (주)한진 제시 건축투자 및 설비투자 금액을 적용하였으며, 운전자금의 경우 최초 운영기간의 인건비 및 이자비용 고려한 6,195백만원 가정

• 초기 투자 이후 수선유지 목적의 경상투자는 기계장치 및 비품에 대하여 감가상각비 만큼의 재투자를 가정하였음

감가상각

• 감가상각의 경우, 건축물 준공이 '21년 11월로 예정됨에 따라 '21년 12월부터 감가상각을 개시하는 것으로 가정하였음

• 건물: 내용연수 50년의 정액법 가정

• 구축물: 내용연수 20년의 정액법 가정

• 기계장치: 내용연수 8년의 정액법 가정

• 비품: 내용연수 5년의 정액법 가정

순운전자본

• 매출채권:

✓ 회전기일 60일 가정 및 대손충당금율의 경우, (주)한진의 최근 3개년 ('18-20년 말) 대손설정율 평균인 0.43% 준용

• 미지급비용: 회전기일 60일 가정

• 미지급임차료: 회전기일 30일 가정

• 미지급인건비: 회전기일 30일 가정

퇴직금

• (주)한진의 '20년 12월말 평균근속연수 14.9년을 반올림하여 근속연수 적용하며, 운영 15년차 이후 평균근속연수 15.0년 유지를 가정

• 퇴직금은 퇴직급여충당부채 잔액 대비 평균 Loss 비율을 적용하여 추정하였으며, 평균 Loss 비율은 1/평균근속연수 15.0년을 가정

(source : 안전회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



## 사업성 분석

- [거치 3년후 12년 원리금 분할 상환, 3.6% 고정금리] 조건으로 원리금 상환가능성을 분석한 결과
  - ☞ 기말현금은 매 사업년도 **약 22억 이상**은 유지되는 수준
  - ☞ DSCR 결과<sup>주1)</sup>는 **단순 DSCR 기준 1.1, 누적 DSCR 기준 2.8 상회**
  - ☞ 따라서 IGDC의 원활한 운영을 위한 현금 유동성을 확보되는 동시에 **대출 원리금 상환 가능성이 높다**고 추정됨.

주1] 프로젝트 전 기간에 걸쳐 누적DSCR이 양호하여 상환능력이 만족하더라도, 각 연도별 Cash-flow를 통한 상환능력을 검토하여 현금흐름의 안정성을 추가로 분석함.

### 현금흐름

(단위 : 백만원)	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	~ '41	~ '45	~ '51
기초 현금	3,769	2,174	2,463	3,320	3,489	3,680	3,902	4,321	4,961	5,835	6,639	7,498	8,511	29,444	47,055	72,374
현금증감	(1,595)	289	857	169	191	222	419	640	875	803	859	1,013	1,265	4,489	4,311	4,094
영업활동 현금흐름	(1,595)	289	857	1,357	1,422	1,582	1,826	2,094	2,380	2,360	2,470	2,679	2,989	4,572	4,394	4,177
투자활동 현금흐름	-	-	-	-	-	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
재무활동 현금흐름	-	-	-	(1,188)	(1,232)	(1,277)	(1,323)	(1,371)	(1,422)	(1,473)	(1,527)	(1,583)	(1,641)	-	-	-
리파이낸싱 차입	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원금 상환	-	-	-	(1,188)	(1,232)	(1,277)	(1,323)	(1,371)	(1,422)	(1,473)	(1,527)	(1,583)	(1,641)	-	-	-
기말현금	2,174	2,463	3,320	3,489	3,680	3,902	4,321	4,961	5,835	6,639	7,498	8,511	9,777	33,933	51,366	76,468
상환원리금	630	630	630	1,802	1,802	1,802	1,802	1,802	1,802	1,802	1,802	1,802	1,802	-	-	-
원금 상환	-	-	-	1,188	1,232	1,277	1,323	1,371	1,422	1,473	1,527	1,583	1,641	-	-	-
이자 지급	630	630	630	614	571	526	479	431	381	329	275	220	162	-	-	-
누적 DSCR (*)	7.0	4.5	4.9	2.8	2.9	3.0	3.2	3.4	3.8	4.2	4.7	5.2	5.7	n.a.	n.a.	n.a.

### DSCR 분석

구 분	Scenario	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	'43
단순DSCR	거치3년 및 분할상환12년	(1.5)	1.5	2.4	1.1	1.1	1.1	1.2	1.4	1.5	1.5	1.5	1.6	1.7	1.8	2.0	상환 종료						
누적DSCR		7.0	4.5	4.9	2.8	2.9	3.0	3.2	3.4	3.8	4.2	4.7	5.2	5.7	6.4	7.2	상환 종료						

※ 단순DSCR : (영업활동현금흐름 + 이자비용 - 자본적지출) / 상환원리금  
 누적DSCR : (기초현금 + 상환원리금) / 상환원리금

(source : 안진회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



## 민감도 분석

- 연평균 물동량 성장률에 대한 민감도 분석 결과
  - 상환가능성 분석 시 기본 가정한 연평균 물동량 성장률 3.13% 이하에서
  - 연평균 물동량 성장률이 **2.5% 수준 이하**일 경우 **단순 DSCR 0.1**을 하회하는 기간이 일부 존재
    - 연평균 물동량 성장률이 **1.0% 수준**일 경우 35년부터 **누적DSCR 1.0**를 **하회** 가능성 有

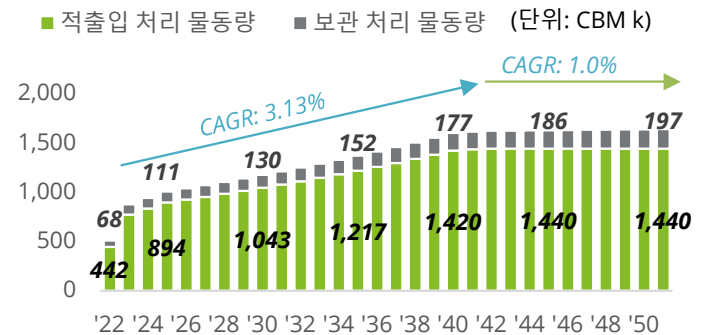
### 연도별 물동량

(단위: 백만원)	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32
처리 물동량 (CBM k)	-	442	772	833	894	922	951	981	1,012	1,043	1,076	1,110
연평균 물동량 성장률 (기본 가정)			3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%

(단위: 백만원)	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	~'45	~'51
처리 물동량 (CBM k)	1,145	1,180	1,217	1,255	1,295	1,335	1,377	1,420	1,434	1,440	1,440	1,440
연평균 물동량 성장률 (기본 가정)	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%

부록 [제4차 전국 항만기본계획] 물동량 참조(Page 55)



### 연평균 물동량 성장률에 대한 민감도 분석

구 분	Sensitivity analysis	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	'43
단순 DSCR	✓ 물동량 성장률 <b>1.0%</b> 가정 시	-1.5	1.3	2.1	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.7	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>1.5%</b> 가정 시	-1.5	1.4	2.1	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>2.0%</b> 가정 시	-1.5	1.4	2.2	1.0	1.0	0.9	1.0	1.0	1.1	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>2.5%</b> 가정 시	-1.5	1.4	2.3	1.1	1.0	1.0	1.1	1.2	1.3	1.2	1.3	1.3	1.4	1.4	1.5							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>3.1%</b> 가정 시	-1.5	1.5	2.4	1.1	1.1	1.1	1.2	1.4	1.5	1.5	1.5	1.6	1.7	1.8	2.0							상환 종료
누적 DSCR	✓ 물동량 성장률 <b>1.0%</b> 가정 시	7.0	4.5	4.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.0	1.8	1.5	1.2	0.8	0.4	0.0	-0.5							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>1.5%</b> 가정 시	7.0	4.5	4.8	2.7	2.7	2.6	2.5	2.3	2.2	2.2	2.0	1.8	1.7	1.5	1.4							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>2.0%</b> 가정 시	7.0	4.5	4.8	2.8	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.9	3.0	3.1	3.2							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>2.5%</b> 가정 시	7.0	4.5	4.9	2.8	2.8	2.9	2.9	3.0	3.2	3.4	3.7	3.9	4.2	4.5	4.9							상환 종료
	✓ 물동량 성장률 <b>3.1%</b> 가정 시	7.0	4.5	4.9	2.8	2.9	3.0	3.2	3.4	3.8	4.2	4.7	5.2	5.7	6.4	7.2							상환 종료

(source : 안전회계법인 차입원리금 상환가능성 보고서)



## 단계별 Risk 평가

구분	단계세부	상황 상세	상환재원	상환주체	Risk 평가 내용
Noraml Stage	Normal 1	· 정상적인 사업진행	· IGDC 사업에 따른 Cash	· IGDC	· 본 사업이 HJIT 등의 항만시설과 연계되어 사업간 시너지 및 상호 보완 역할이 클 것으로 예상되며, HJIT와 IGDC 핵심사업주체(㈜한진)의 동일성 등을 감안할 경우 예상 Cash-flow의 Risk 수준은 크지 않다고 평가됨.  ※ 참고사항 - IPA의 사업성 평가에 따라 선정 1차 검증 완료 - (주)한진의 동일사업 know-how 보유 : BGDC - 회계법인 차입원리금 상환가능성 분석 자료
	Normal 2	· 사업초기 or 대외변수에 의해 일시적인 상환능력 부족상태	· (주)한진의 연대보증 및 동영해운(주) 자금보충약정에 따라 의무부담 → 중첩적 의무부담	· (주)한진 · 동영해운(주)	· 추정 현금흐름상 연간 상환해야할 원리금의 수준이 최소 6.3억에서 최대 18억 수준이기 때문에 자금보충 주체의 신용, 현금창출능력 등을 감안할 경우 자금보충부담은 크지 않다고 평가됨. · 양사가 중첩적으로 연대보증 및 자금보충의무를 부담하기 때문에 채권보전력을 높일 수 있음.  ※ 참고사항 ① (주)한진 - 신용등급 : A-(나이스디앤비 2020.6.18 평가일 기준) - 최근 3년 영업이익 : 239~469 억 ② 동영해운(주) - 신용등급 : BBB+(나이스디앤비 2021.4.14 평가일 기준) - 최근 3년 영업이익 : 66~145 억
Default (EOD*) Stage	Default 1	· 영속적 사업진행 불가상태	· (주)한진의 연대보증 및 동영해운(주) 자금보충약정에 따라 의무부담	· (주)한진 · 동영해운(주)	· 상환 원리금이 최대 235억(원금 175억, 이자 60억) 수준인 점을 고려할 때 상환 주체의 상환능력은 충분할 것으로 예상됨.
	Default 2-1		· 대체사업자 선정을 통해 상환 → IPA와 사전합의 必	· 대체사업자	· IPA와 사전 합의를 통해 적정 대체사업자 선정 → 사업수행 능력을 보유한 사업자의 신속한 선정 가능
	Default 2-2	· IGDC, 자금보충약정서 모두 원리금상환 불가상태	· 건축물 경매 처분 or 매각을 통한 상환 → IPA와 사전합의 必	· 경락자 · 매수자	· BPA, IPA의 경우 실제 배후단지 사업자의 default로 인해 경매처분 단계까지 진행된 case는 매우 드뭄 → IPA의 경우 1 case 있으나 경매를 통해 경락자 선정이 된 후 현재 정상사업 중  ※ 참고사항(source : 대법원 경매정보 등) - IPA 경매사례(인천지방법원 2017타경510876)분석 : 2017년 당시 3회 유찰 후 경락자 선정됨. - 낙찰가율 : 약 40.9%

\*EOD : Event of default

※ 상기 내용은 투자자의 이해를 돕기 위해 시나리별로 가정한 것으로 실제 채무상환 절차와 상이할 수 있으며, 리스크 평가는 투자자의 원리금을 보장한다는 의미는 아님.





## 펀드 현금흐름 예시

- 1종 수익자 배당 : 연 3.44% 수준(세전기준, IRR 기준) ➡ IRR 수익률을 맞추기 위해 이자금액이 가감(조정금액)될 예정임.  
※ 조기상환 시 : 대출실행 후 9년째 조기상환 시 IRR 약 [3.50]%, 12년째 조기상환 시 IRR 약 [3.46]% ➡ 조기상환수수료는 1종수익자에 전액 배당 조건임.

(단위 : 백만원)

구분	일 자	잔 액 (1종수익증권)	원금 (a)	이자 (b)	조정금액 (c)	만기 시 상환총액	조기상환 Case1 9년차 조기상환 시 상환총액	조기상환 Case2 12년차 조기상환 시 상환총액
0	2021-12-13	16,500,000,000			TBD at Maturity			
1	2022-03-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
2	2022-06-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
3	2022-09-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
4	2022-12-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
5	2023-03-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
6	2023-06-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
7	2023-09-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
8	2023-12-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
9	2024-03-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
10	2024-06-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
11	2024-09-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
12	2024-12-13	16,500,000,000	0	140,200,000	TBD at Maturity	140,200,000	140,200,000	140,200,000
13	2025-03-13	16,220,180,787	279,819,213	140,180,787	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
14	2025-06-13	15,937,983,111	282,197,676	137,802,324	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
15	2025-09-13	15,653,386,754	284,596,357	135,403,643	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
16	2025-12-13	15,366,371,329	287,015,426	132,984,574	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
17	2026-03-13	15,076,916,272	289,455,057	130,544,943	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
18	2026-06-13	14,785,000,847	291,915,425	128,084,575	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
19	2026-09-13	14,490,604,141	294,396,706	125,603,294	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
20	2026-12-13	14,193,705,064	296,899,078	123,100,922	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
21	2027-03-13	13,894,282,344	299,422,720	120,577,280	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
22	2027-06-13	13,592,314,531	301,967,813	118,032,187	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
23	2027-09-13	13,287,779,991	304,534,539	115,465,461	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
24	2027-12-13	12,980,656,908	307,123,083	112,876,917	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
25	2028-03-13	12,670,923,279	309,733,629	110,266,371	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
26	2028-06-13	12,358,556,914	312,366,365	107,633,635	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
27	2028-09-13	12,043,535,434	315,021,479	104,978,521	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
28	2028-12-13	11,725,836,273	317,699,162	102,300,838	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
29	2029-03-13	11,405,436,668	320,399,605	99,600,395	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
30	2029-06-13	11,082,313,667	323,123,001	96,876,999	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000

※ 위 현금흐름은 펀드 관리목적으로 작성된 예시이며, 실제배당 내역과 차이가 있을 수 있음.

※ 2종 수익권자는 1종 수익권자 배당이후 잔여 현금을 배당예정

※ 상기내용 중 원금, 이자 등의 용어는 투자자의 이해를 돕기 위해 사용했으며, 펀드 배당시 이익초과분배금, 이익분배금 등의 형태로 분배될 예정



## 펀드 현금흐름 예시\_계속

(단위 : 백만원)

구분	일 자	잔 액	원금 (a)	이자 (b) 3.4%	조정금액 (c)	만기 시 상환총액	조기상환 Case1 9년 조기상환 시 상환총액	조기상환 Case2 12년 조기상환 시 상환총액
31	2029-09-13	10,756,444,120	325,869,547	94,130,453	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
32	2029-12-13	10,427,804,682	328,639,438	91,360,562	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
33	2030-03-13	10,096,371,809	331,432,873	88,567,127	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
34	2030-06-13	9,762,121,756	334,250,053	85,749,947	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
35	2030-09-13	9,425,030,578	337,091,178	82,908,822	TBD at Maturity	420,000,000	420,000,000	420,000,000
36	2030-12-13	9,085,074,125	339,956,453	80,043,547	TBD at Maturity	420,000,000	9,595,994,079	420,000,000
37	2031-03-13	8,742,228,042	342,846,083	77,153,917	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
38	2031-06-13	8,396,467,767	345,760,275	74,239,725	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
39	2031-09-13	8,047,768,530	348,699,237	71,300,763	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
40	2031-12-13	7,696,105,350	351,663,180	68,336,820	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
41	2032-03-13	7,341,453,032	354,652,318	65,347,682	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
42	2032-06-13	6,983,786,170	357,666,862	62,333,138	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
43	2032-09-13	6,623,079,139	360,707,031	59,292,969	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
44	2032-12-13	6,259,306,099	363,773,040	56,226,960	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
45	2033-03-13	5,892,440,988	366,865,111	53,134,889	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
46	2033-06-13	5,522,457,523	369,983,465	50,016,535	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
47	2033-09-13	5,149,329,199	373,128,324	46,871,676	TBD at Maturity	420,000,000		420,000,000
48	2033-12-13	4,773,029,284	376,299,915	43,700,085	TBD at Maturity	420,000,000		5,240,828,790
49	2034-03-13	4,393,530,820	379,498,464	40,501,536	TBD at Maturity	420,000,000		
50	2034-06-13	4,010,806,619	382,724,201	37,275,799	TBD at Maturity	420,000,000		
51	2034-09-13	3,624,829,263	385,977,357	34,022,643	TBD at Maturity	420,000,000		
52	2034-12-13	3,235,571,098	389,258,164	30,741,836	TBD at Maturity	420,000,000		
53	2035-03-13	2,843,004,240	392,566,859	27,433,141	TBD at Maturity	420,000,000		
54	2035-06-13	2,447,100,563	395,903,677	24,096,323	TBD at Maturity	420,000,000		
55	2035-09-13	2,047,831,705	399,268,858	20,731,142	TBD at Maturity	420,000,000		
56	2035-12-13	1,645,169,061	402,662,644	17,337,356	TBD at Maturity	420,000,000		
57	2036-03-13	1,239,083,785	406,085,276	13,914,724	TBD at Maturity	420,000,000		
58	2036-06-13	829,546,784	409,537,001	10,462,999	TBD at Maturity	420,000,000		
59	2036-09-13	416,528,719	413,018,065	6,981,935	TBD at Maturity	420,000,000		
60	2036-12-13	-	416,528,719	3,471,281	TBD at Maturity	420,000,000		

※ 위 현금흐름은 펀드 관리목적으로 작성된 예시이며, 실제배당 내역과 차이가 있을 수 있음.

※ 2종 수익권자는 1종 수익권자 배당이후 잔여 현금을 배당예정

※ 상기내용 중 원금, 이자 등의 용어는 투자자의 이해를 돕기 위해 사용했으며, 펀드 배당시 이익초과분배금, 이익분배금 등의 형태로 분배될 예정

I. 펀드 개요

II. 사업 개요

III. 대출 개요

IV. Financial Analysis

V. Risk Analysis

VI. Appendix

VII. 운용사 소개



# 위험 요인 분석

## 주요 위험 요인

## 내

## 용

투자원본 손실위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 투자신탁은 운영 및 처분 실적에 따라 손익이 결정되는 상품으로 예금자보호법이 적용되지 아니하며, 예상치 못한 사유 등으로 인하여 수익 금액의 감소 또는 비용 초과지출로 예상 수익률이 변동되거나, 투자금액의 전부 또는 일부가 손실될 위험이 발생할 수 있으며, 이와 같은 손실 위험은 전적으로 투자자가 부담합니다.</li> </ul>
시장 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 투자신탁은 부동산 시장환경, 금융시장 전체의 가격 하락 또는 경제성장률, 환율, 이자율 등 거시경제지표의 변화에 따라 투자자산이 보유하고 있는 부동산의 가치하락 위험에 노출되며, 이에 따라 투자신탁 수익률에 직접적인 영향을 줄 수 있습니다.</li> </ul>
금리변동 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>기초자산이 보유하고 있는 부동산의 시세가치는 이자율 등 여러 거시경제 지표의 변화에 따른 가격변동 위험에 노출되어 있습니다. 일반적으로 시중 이자율이 상승하는 경우 부동산 가치를 결정하는 할인율이 상승함에 따라 그 가치가 하락하는 특성이 있으며, 이로 인한 투자원금 손실 가능성을 배제할 수 없습니다.</li> </ul>
목표수익률 미달성 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 제안서에 제시된 목표수익률은 다양한 가정 및 부동산 시장 현황을 토대로 한 단순한 견해에 불과하며, 이를 달성 할 것이라는 보장은 아닙니다.</li> </ul>
유동성 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 투자신탁이 실행되어 집합투자기구가 설정되면 중간에 환매가 불가능합니다. 본 투자금은 유동성이 낮은 투자자산에 투자 할 예정이므로, 환금성에 제약이 발생할 수 있고 투자자산의 처분에 상당한 시일이 걸리거나 적시에 처분되지 못할 수 있으며 가격의 변동성이나 사업이익의 감소로 인한 손실 가능성을 배제할 수 없습니다.</li> </ul>
만기연장 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>투자자산 및 투자자산이 보유하고 있는 부동산의 유동성 부족에 따른 환금성에 제약이 발생할 수 있으며, 이는 신탁재산의 가치하락을 초래할 수 있고 펀드의 만기가 연장될 수 있습니다.</li> </ul>
법률 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 투자신탁 및 투자실행을 위한 집합투자기구는 대부분 여러 이해관계자들과의 복잡한 법률관계를 수반합니다. 투자실행 전 법률관계를 사전에 면밀히 검토 할 예정이나, 법률관계에 따른 원리금 회수, 담보권 실행 또는 기타 권리의 행사 등에 있어서 제약이나 지연, 손실의 배상 등 투자에 불리하게 작용할 수 있는 점을 배제할 수 없습니다.</li> </ul>
포트폴리오 집중 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 건은 특정 투자대상(지역, 유형 등)에 집중함으로써 해당 투자대상의 부정적인 경제 혹은 비즈니스 환경으로 인한 투자 수익률 하락의 결과를 가져올 수도 있습니다.</li> </ul>
투자금 회수 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본 투자신탁은 기초자산이 보유하고 있는 물류센터의 운영 수익을 통하여 투자 원본 및 수익금 회수를 목표로 하고 있습니다. 다만, 경제 전반 또는 부동산 시장의 침체 등으로 투자 만기까지 투자원금이 상환되지 아니하거나 상환이 지연 될 수 있고 이러한 경우 목표 수익률을 달성하지 못하거나, 투자원금의 상환이 지연되거나 또는 투자원금의 손실이 발생할 위험이 존재합니다.</li> </ul>



# 위험 요인 분석

주요 위험 요인	내	용
자산매각 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>물류센터 매각 시 경제 전반 또는 부동산 시장의 침체 등으로 인한 자산가격 하락 등으로 매각되지 아니하거나 매각이 지연 될 수 있고 매각가가 하락할 수 있습니다. 이에 따라 투자원금의 상환이 지연되거나 투자금 손실이 발생할 위험이 존재합니다.</li> </ul>	
조기상환 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>사업기간의 단축 및 조기 매각 등의 사유로 인하여 투자금이 조기 상환될 수 있으며, 이 경우 본 투자신탁의 현금흐름이 변동될 수 있고 투자수익률 역시 변동 될 수 있습니다.</li> </ul>	
실사 관련 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>투자기회 확보를 위하여, 투자분석 및 의사결정이 신속하게 이루어져야 하는 경우가 있으며, 이에 따라 투자자산 및 투자자산에 보유하고 있는 물류센터에 대한 충분한 실사가 이루어지지 아니하거나 일부 샘플에 대해서만 실사가 진행될 수 있으며, 그에 따라 투자자산과 관련한 제반 문제나 현안들을 모두 파악하지 못하고 투자자의 손실 위험이 증가할 수 있습니다.</li> </ul>	
자연재해 및 화재 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>투자신탁 자산의 대부분이 토지 및 그 정착물로 구성되어 있는 특성 상, 예기치 못한 자연재해와 화재 등에 의해 담보자산의 가치가 하락할 수 있고, 이로 인해 투자자산의 가치가 크게 하락할 수 있습니다.</li> </ul>	
자금조달 관련 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>투자대상 사업의 검토 과정에서 원자재값 상승, 물가상승, 부정확한 가격 예측 등 투자비에 영향을 미칠 수 있는 사유로 인하여 당초 예상했던 투자비를 초과할 위험이 있습니다. 이러한 예상을 초과하는 투자비로 동 사업의 진행에 차질이 발생할 수 있으며 자금조달에 어려움이 발생할 수 있습니다.</li> </ul>	
기타 위험	<ul style="list-style-type: none"> <li>본건은 향후 제도 및 법령의 개정 및 부동산 관련 세제 변경 등에 따라 집합투자기구의 청산 일정 및 투자수익률 등에 영향을 줄 수 있습니다.</li> <li>본 위험 분석은 작성 시점에 파악된 위험요소를 최대한 반영하여 작성되었으나, 발생 가능한 모든 위험이 기재된 것은 아니며, 향후 운용과정에서 분석 시점에서 분석 시점에 인지하지 못한 위험요인 등이 추가적으로 발생할 수 있습니다.</li> </ul>	

I. 펀드 개요

II. 사업 개요

III. 대출 개요

IV. Financial Analysis

V. Risk Analysis

VI. Appendix

VII. 운용사 소개





## 차주\_IGDC

대 표 이사	• 류인관	사업자등록번호	• 897-87-01817
본사소재지	• 인천광역시 연수구 송도동 590-2번지	업태/종목/주요취급품	• 일반 창고업
납입자본금	• 12,105 백만원	설 립 일 자	• 2021.03.18.
신용등급	• B+ (Kisline 모형등급 2021.07.10 평가일 기준)	종업원수	• 27명(예정)

### 주주현황

주주명	관계	소유주식수(주)	지분율 (%)
(주)한진	최대주주	123,471	51.00
동영해운(주)	-	118,629	49.00
총 계	-	242,100	100.00

### 재무제표

(단위 : 백만원)

구 분	자산총계	부채총계	자본총계	매출액	영업이익	당기순이익	비고
-	-	-	12,105	-	-	-	-

※ 본 건 대출기표 전 [19]억 증자 예정으로 증자 후 자기자본은 [140]억으로 변동 예정입니다.



## 사업참여자\_(주)한진

대표이사	• 류경표, 노삼석	사업자등록번호	• 201-81-02823
본사소재지	• 서울시 중구 남대문로 63	업태/종목/주요취급품	• 운수업 등 / 택배 등 / 물류운송서비스
납입자본금	• 59,873백만원	설립일자	• 1945.11.01
신용등급	• A- (나이스디앤비 2020.06.18 평가일 기준)	종업원수	• 1,460명
주요 연혁	2014.01	• 한진인천컨테이너터미널(주) 법인 설립	
	2016.05	• 베트남 현지 법인 설립	
	2017.03	• 중부대전화물터미널(주) 흡수합병	
	2019.12	• (주)더원에너지 흡수합병	

### 주주현황

주주명	관계	소유주식수(주)	지분율 (%)	주주명	관계	소유주식수(주)	지분율 (%)
(주)한진칼	최대주주	2,828,387	23.62	(주)지에스홈쇼핑	-	822,729	6.87
정석 인하학원	특수관계인	475,124	3.97	(주)경방	-	773,158	6.46
국민연금공단	-	915,360	7.64	기타	-	6,159,898	51.44
				총 계	-	11,974,656	100.00

### 재무제표

(단위 : 백만원)

구분	자산총계	부채총계	자본총계	매출액	영업이익	당기순이익	비고
2018년	2,149,512	1,108,153	1,041,358	1,716,218	23,866	53,305	
2019년	2,474,898	1,439,947	1,034,950	1,811,711	47,551	7,289	
2020년	2,734,601	1,521,619	1,212,982	1,928,150	46,886	1,762	



## (주)한진\_창고 사업

- 물류사업과 관련하여 물류창고 개발 및 운영 컨설팅(Consulting), 맞춤형 물류창고 운영 대행(Operation), 물류창고 리엔지니어링(Reengineering), 물류전·산시·설장비 판매 및 임대(Equipment)등 고객의 수요 환경에 따라 세분화된 물류 창고 패키지 서비스 제공
- 전국 주요 거점 물류센터 보유 및 운영

### 주요 물류센터 현황

<b>서울북합물류</b>  부지면적: 147,112㎡ 창고면적: 123,693㎡	<b>BGDC</b>  부지면적: 26,861㎡ 창고면적: 12,409㎡	<b>셀라리움</b>  부지면적: 810㎡ 창고면적: 562㎡	<b>인천 저온창고</b>  부지면적: 5,028㎡ 창고면적: 4,959㎡
<b>시흥 창고</b>  부지면적: 16,456㎡ 창고면적: 10,083㎡	<b>부곡 창고</b>  부지면적: 381,735㎡ 창고면적: 14,952㎡	<b>안산 창고</b>  부지면적: 35,650㎡ 창고면적: 5,818㎡	<b>양산 창고</b>  부지면적: 8,212㎡ 창고면적: 8,212㎡

전국 72개 도시  
수배송 거점 네트워크 구축



임대창고	4개 / 총 187,450㎡
자가창고	5개 / 총 151,470㎡



## (주)한진\_하역 사업

- 현재 부산항을 비롯하여 인천, 평택, 포항, 광양, 울산, 마산, 제주, 보령, 신 보령항 등 전국 주요 항만에 최신 하역 설비와 중장비를 보유하고 컨테이너, 일반 공산품, 자동차, 특수 중량물, 곡물, 철제품, 철광석, 석탄 등 수출입 화물과 내수물량에 대한 하역, 운송, 보관 등의 일괄 서비스를 제공
- 또한, 부산 신항, 인천 신항, 평택항 등의 신규 항만 추가 확보와 안정적인 물량 처리 등으로 최적의 네트워크 구축을 통해 고객만족도 향상에 총력을 기울이고 있음



### 컨테이너 하역

- 인천항, 부산항, 평택항 등에 첨단 하역 장비를 갖춘 컨테이너 전용 터미널과 CY, CFS 등 내륙 하역 시설을 바탕으로 육상운송, 철도운송, 연안컨테이너 전용선을 통한 운반된 화물의 신속하고 안전한 하역 서비스 제공



### 일반화물 / 철제품 하역

- 일반 벌크 화물 및 철제품의 하역을 위해 인천, 부산, 포항, 광양, 울산, 제주, 보령, 마산항 등 전국 주요 항만에 부두를 운영하고 있으며, 축적된 경험과 기술로 항만하역 업계를 선도
- 2013년에는 업계 최초 하역 사업 AEO(Authorized Economic Operator) 인증하는 등 양질의 항만 서비스 제공



### 원료 하역

- 철광석, 석탄, 석회석 등 제강 원료 및 발전용 유연탄을 효율적으로 하역하기 위한 전용 양하기(UNLOADER)와 선박 내 원료 화물을 용이하게 양하기 위해 선내에 투입되는 다기능 도저 (Dozer)를 확보하여 포항, 광양, 보령, 삼일항 등 주요 원료부두에서 최상의 원료 하역 서비스 제공



## (주)한진\_육운 사업

- 부산항, 인천항, 광양항, 평택항 등 전국 주요 항만의 물량을 최신 운송장비 및 완벽한 네트워크로 육상, 철도(오봉, 부산진, 부산신항만, 부강), 해상과 연계한 최적의 운송모드를 갖추고 있음
- 컨테이너는 물론 일반, 철제품, 초중량 등 어떤 화물도 고객이 원하는 운송모드로 원스톱 서비스 제공

### 컨테이너 운송

- 부산항, 인천항, 광양항 등으로 수·출입 되는 컨테이너 화물을 최신 운송장비와 완벽한 네트워크를 통해 화주가 원하는 장소까지 안전하게 운송
- 내수 및 수·출입용 냉동/냉장 화물 운송을 위한 냉동컨테이너 운송 장비 및 시설 보유
- 철도와 연계된 한진의 컨테이너 운송 네트워크는 국내 각 항만 및 주요 도시를 완벽하게 이어주며 신속하고 정확한 컨테이너 운송서비스 제공

### 일반화물 / 철제품 운송

- 다양한 일반화물의 운송을 위한 각종 운송장비 및 글로벌 네트워크를 통해 고객이 원하는 시간과 장소에 안전하게 운송해드리는 일반화물 운송서비스를 제공
- 철강 제품의 운송을 위한 전용 운송장비와 물류터미널을 확보하고 있으며, 육상 운송 뿐 아니라 철제품 전용선과 연계된 일괄 서비스를 제공

### 일반화물 / 철제품 운송

- 1993년 국내에서 처음으로 철도 사유화차를 도입해 컨테이너 화물 수송을 시작, 국영으로만 운영되었던 국내 화물 철도 수송 방식에 큰 변화를 가져오며 현재 총 223대 사유화차를 보유해 국내 최대 철도운송업체로 부상
- 도로와 철도의 연계를 통해 보다 확장된 서비스를 제공
- 의왕, 부산, 조치원, 광양 등 전국 주요거점에 철도 CY 및 CD를 보유하여 컨테이너의 집배, 컨테이너 화물의 적출입 등 각종 서비스 제공



ICD	3개 / 총 150,150㎡
CD	4개 / 총 44,550㎡
CY	1개 / 총 8,250㎡
창고 및 야적장	총 130,350㎡



## 사업참여자\_동영해운(주)

대표이사	• 백승교	사업자등록번호	• 180-81-00310
본사소재지	• 서울시 중구 다동길 43, 한외빌딩 3층	업태/종목/주요취급품	• 외항정기화물운송사업
납입자본금	• 1,000백만원	설립일자	• 2016.01.04
신용등급	• BBB+ (나이스디앤비 2021.04.14 평가일 기준)	종업원수	• 38명
주요 연혁	2015.09	• 종속기업인 동주항업(주)를 흡수 합병	
	2016.01	• 남성홀딩스(주), 동영해운(주), 동주마리타임(주)로 법인분할	
	2017.12	• 부산사무소 계열사(동주마리타임)로 이관	
	2021.07	• 한국-러시아 항로 개시	

### 주주현황

주주명	관계	소유주식수(주)	지분율 (%)
남성홀딩스(주)	최대주주	200,000	100.00
계	-	200,000	100.00

### 재무제표

(단위 : 백만원)

구분	자산총계	부채총계	자본총계	매출액	영업이익	당기순이익	비고
2018년	107,795	37,398	70,397	130,200	8,596	9,624	
2019년	107,183	32,992	74,191	142,482	6,642	6,794	
2020년	111,225	25,758	85,468	146,648	14,479	14,277	





## 동영해운(주)\_컨테이너선 (보유형태별 운항선대)

- 사선 : 7척, 용선 : 1척, 건조 중 선박 : 1척 / 총 : 9척

### 사선현황 (2021.09.16 현재)

선종	용선방법	선박명	DWT	건조연도	조선소	기국	여신잔액(여신만기)	용선주 or 화주	계약형태	계약기간	용선료/운임
컨테이너선	BBCHP	PEGASUS TERA	12,217	2014	현대미포	마셜	\$2.9mil (2023.12)	자가항로	자가항로		
컨테이너선	BBCHP	PEGASUS PETA	12,217	2014	현대미포	마셜	\$3.3mil (2024.08)	자가항로	자가항로		
컨테이너선		PEGASUS PACER	9,618	2003	대선조선	한국		자가항로	자가항로		
컨테이너선		PEGASUS PRIME	9,618	2004	대선조선	한국		남성해운	T/C	2021.10.20	\$5,200/day
컨테이너선		PEGASUS ZETTA	13,007	2005	대선조선	한국		자가항로	자가항로	2021.08 매각완료	
컨테이너선		PEGASUS YOTTA	13,007	2005	대선조선	한국		자가항로	자가항로		
컨테이너선		PEGASUS UNIX	13,001	2007	대선조선	한국		자가항로	자가항로		

### 용선현황 (2021.06 말 기준)

선종	계약형태	선박명	DWT	건조연도	용선시작일	용선종료일	용선료
컨테이너선	T/C	HENG YU	8,430	1998	2014.08.24	2022.04.19	\$10,200/day

### 건조 중 선박 현황 (2021.06 말 기준)

선종	용선방법	조선소	DWT	선가	건조계약일	인도예정일	여신기관	여신잔액	여신기간	여신조건
컨테이너선	BBCHP	현대미포조선	23,000	\$27.00mil	2021.04.23	2022.12.31	\$10,200/day	미정	미정	미정



## 동영해운(주)\_주요 서비스 제공사항

- '주요 국가/지역별 복합운송 연계 네트워크'확보를 통해, 화주의 One Stop 물류서비스 요구사항 선제적 대응 진행중

### [동중국지역] 總 61개 해상+육상 복합운송 서비스 운영중

- **상해항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스**  
안지, 안칭, 창슈, 청두, 충칭, 창샤, 푸링, 지양인, 지우지양, 난창, 루조우, 난통, 타이조우, 타이캉, 우후, 우한, 이창, 유에양, 양저우, 이싱, 쟈지양 등 총 21개 지역
- **상해항 중심, 해상+육상(철송) 복합운송 서비스**  
충칭, 청두 등 2개 지역
- **상해항 중심, 해상+육상(트럭) 복합운송 서비스**  
쑤조우, 쿤산, 우지양, 우시 등 4개 지역
- **닝보항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스**  
다마이유, 푸조우, 하이멘, 난징, 타이캉, 마웨이, 웬조우, 자푸 등 8개 지역
- **닝보항 중심, 해상+육상(철송) 복합운송 서비스**  
충칭, 청두, 허페이 등 3개 지역
- **닝보항 중심, 해상+육상(트럭) 복합운송 서비스**  
카오라오산, 제지양, 위아오 등 3개 지역
- **남경항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스**  
충칭, 허페이, 타이캉, 이싱, 우후, 양저우, 난통, 타이저우, 우한 등 9개 지역
- **장가항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스**  
타이창, 이싱, 난통 등 3개 지역
- **타이창항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스**  
우한, 충칭, 이창, 난통, 창샤, 이싱, 루조우, 우후 등 8개 지역



## 동영해운(주)\_주요 서비스 제공사항

- '주요 국가/지역별 복합운송 연계 네트워크'확보를 통해, 화주의 One Stop 물류서비스 요구사항 선제적 대응 진행중

### [북중국지역] 總 32개 해상+육상 복합운송 서비스 운영중

- 천진항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스 : 진탕, 친황다오 등 2개 지역천진항 중심, 해상+육상(철송) 복합운송 서비스 충칭 등 1개 지역
- 천진항 중심, 해상+육상(트럭) 복합운송 서비스 : 베이징, 허베이, 텐진 등 3개 지역
- 청도항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스 : 옌타이, 연운항, 르자오, 웨이하이, 웨이팡, 시다오 등 6개 지역
- 청도항 중심, 해상+육상(철송) 복합운송 서비스 : 충칭, 웨이팡, 시안 등 3개 지역
- 청도항 중심, 해상+육상(트럭) 복합운송 서비스 : 빈저우, 창이, 청우, 페이첵, 진시앙, 양구 등 6개 지역
- 대련항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스 : 잉커우, 바유쿠안, 웨이하이, 단둥, 옌타이, 하얼빈, 룡코우 등 7개 지역
- 대련항 중심, 해상+육상(트럭) 복합운송 서비스 : 단둥, 바유쿠안, 잉커우, 하얼빈, 셴양 등 4개 지역

### [남중국지역] 總 58개 해상+육상 복합운송 서비스 운영중

- 홍콩항 중심, 해상+육상(Barge) 복합운송 서비스 : 베이하이, 베이자오, 베이쿤, 자오신, 후아두, 룡통, 마카우, 난강, 난하이, 타이산, 신샤, 가오란, 휴먼, 도우멘, 푸조우, 포산, 가오밍, 하이코우, 히산, 장먼, 란시, 순더, 마팡, 칭유안, 친저우, 룡궈, 산산, 샤티안, 산슈이, 타이핑, 샤오란, 샤먼, 안티안, 장지앙, 종산, 주하이, 베이자오, 팡첵, 황푸, 지우지앙, 연화산, 난샤, 관조우, 산토우, 셴완, 우조우, 신후이, 윙푸, 자오궈 등 49개 지역
- 홍콩항 중심, 해상+육상(트럭) 복합운송 서비스 : 광저우, 동관, 선전, 장무토우 등 4개 지역
- 광조우항(황푸) 중심, 해상+육상(철송) 복합운송 서비스 : 충칭, 청두 등 2개 지역
- 진조우항 중심, 해상+육상(철송) 복합운송 서비스 : 팡첵, 청두, 충칭 등 3개 지역



## 동영해운(주)\_서비스 기항지 현황

- 총 58개 기항지

### <한국 총 7개 기항>

Busan, Incheon, Kwangyang, Ulsan, Pyeong-tack, Kunsan, Incheon gyeong-in port

### <일본 총 22개 기항>

Osaka, Kobe, Moji, Hakata, Shibushi, Shimizu, Tokyo, Hachinohe, Sendai, ShiogamaMiyagi, Tomakomai, Nagoya, Yokohama, Niigata, Onahama, Hiroshima, Iyomishima, Mizushima, Matsuyama, Tobata(Hibiki), Imabari, Akita, Hamada

### <중국 총 28개 기항>

Nanjing,Zhangjiagang,Shanghai,Ningbo,Dalian,Weihai,Shenzhen/Shekou,Xiamen,Xingang,Qingdao,Yantai,Jiujiang,Nansha,BeiJiao,Huang pu,Zhanjiang(Prd),Sanshui,Xiaolan(Prd),Jiangmen,Rongqi,Gaoming,Shunde New Port,Leliu/Shunde,Doumen,Taicang,Jingtang Port,Qinhuangdao,Hongkong

### <베트남 총 1개 기항>

Haiphong



## 시공사\_동서건설(주)

대 표 이 사	• 임용일	사업자등록번호	• 126-81-45685
본사소재지	• 경기도 이천시 마장면 중부대로 697	업태/종목/주요취급품	• 일반건축공사, 토목공사, 태양광발전
납입자본금	• 13,250백만원	설 립 일 자	• 2000.06.01
신용등급	• BBB+ (키스라인 2021.07.02 모형등급 기준)	종업원수	• 167명(2021.4.19 현재)
주요 연혁	2000.06	• 동서산업주식회사 건설시공사업부문을 물적분할을 통해 설립	
	2008.02	• 대주주 변동(동서산업(주) ⇒ 대상홀딩스(주) 100%)	
	2018.04	• 동서청정에너지(주) 합병을 통해 태양광발전업 추가	

### 주주현황

주주명	관계	소유주식수(주)	지분율 (%)
대상홀딩스(주)	대주주	2,650	100
계		2,650	100

### 재무제표

(단위 : 백만원)

구 분	자산총계	부채총계	자본총계	매출액	영업이익	당기순이익	비고
2018년	50,024	16,912	33,112	131,151	3,339	2,732	
2019년	83,296	28,039	55,257	238,402	14,260	11,214	
2020년	97,865	30,107	67,758	243,457	20,484	15,442	



# 인천항 배후단지 현황

- 인천항은 북항, 내항, 남항, 신항 4개의 항만으로 구성
- 4개 항만이 지리적으로 인접하여 배후단지를 실질적으로 공유하기도 함.  
 ✎ 現 신항을 이용 중인 선사들은 남항 or 북항에 위치한 복합물류창고와 거래관계를 맺고 있음



(source : 인천항만공사)

## ※ 북항배후단지(북측)



1. 조성사업 개요
  - 사업기간 : 2017년~2020년
  - 사업규모 : 17.4만m²
2. 운영계획
  - 기존 북항배후단지(남측)과 목재 중심 클러스터

## ※ 아암물류2단지



1. 조성사업 개요
  - 사업기간
    - 1단계 : 2017년~2023년
    - 2단계 : 2022년~2025년
  - 사업규모 :
    - 1단계 : 163만m²
    - 2단계 : 94만m²
2. 운영계획
  - 전자상거래 특화구역, 복합물류클러스터, 물류지원시설, ODCY등



## 외부 CFS에 대한 경제적 효과 분석

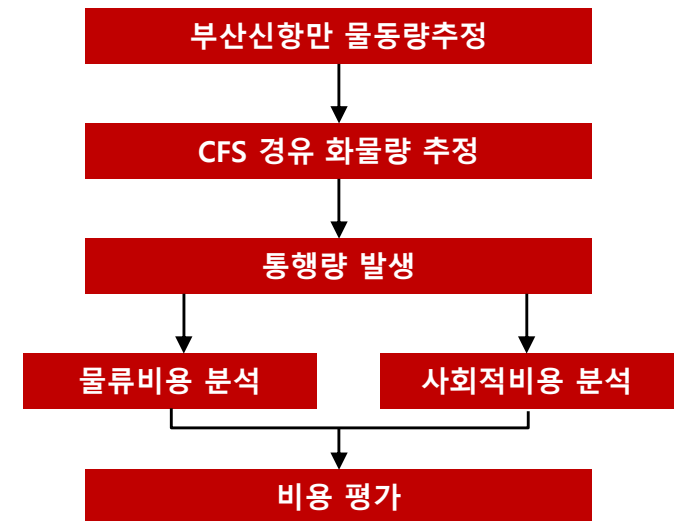
- CFS를 터미널 내부에 배치할 경우와 배후지에 거점화할 경우를 비용관점에서 비교 분석한 결과, CFS를 터미널 외부에 배치할 경우 사회적비용 및 물류비용 절감효과가 큰 것으로 평가됨

### CFS 입지에 따른 비용 분석결과

구 분	터미널 내부 배치 시	터미널 외부 배치 시	절감효과
사회적비용	138.9억원	14.5억원	124억원
물류비용	572.7억원	63억원	510억원
합계	712억원	78억원	634억원

- ✓ CFS를 각 터미널 내부에 배치하였을 경우 연간 총 사회적비용과 물류비용은 각각 138.9억원과 572.7억원이며, 거점형태의 CFS를 외부에 배치하였을 경우에는 14.5억원의 사회적비용과 63억원의 물류비용이 발생하여 거점 형태의 CFS가 연간 약 634억원을 절감시킬 수 있는 것으로 평가됨.
- ✓ 이는 각각의 LCL 화물을 실은 화물차량들이 터미널까지 직접 장거리 운행을 하는 것보다, 화물이 발생하는 인접지역에서 컨테이너 차량을 이용하는 것이 비용적인 우위가 있다는 점으로, 터미널로부터의 거리가 먼 지역일수록 일반화물 차량을 이용하는 것보다 화물규모를 대형화하여 컨테이너 차량을 이용하는 것이 비용적인 효과가 더 크게 발생한다는 것을 의미함.

### Flowchart of analysis



☞ 2004년, 한국해양대학교 대학원에서 작성된 'CFS 입지에 따른 경제적 효과 평가' 논문에서는 부산신항만을 대상으로 CFS를 각 터미널 내부에 배치할 경우와 북측 컨테이너 부두 배후지에 거점화할 경우로 구분하여 총 비용관점에서 평가하고 터미널 외부에 배치되는 거점 CFS의 타당성을 검증함.

※ 한국항해항만학회지 제 28권 제1호, pp. 69~74, 2004 (ISSN-1598-5725)





## 제4차(2021~2030) 전국 항만기본계획

- 인천항 컨테이너 물동량은 2019년 3,092 천TEU에서 2040년 5,908 천TEU 수준 **연평균 3.13% 성장**할 것으로 예측

### 인천항 항만육성 방향

- ✓ 인천신항은 수도권의 대중국 물류 연계 강화 및 환황해 첨단물류 관문항으로 육성
- ✓ 환황해권 첨단물류, 고품격 해양문화관광 거점항으로 육성
- ✓ 항만별 특화 및 친환경 항만 구축 강화
- ✓ 남항은 내항 재개발 및 월미관광 특구 등 지역경제 활성화와 연계한 해양관광 벨트의 핵심 거점으로 구축
- ✓ 북항은 수도권 원자재 화물 처리를 위한 산업지원 거점항만으로 육성

### 컨테이너 물동량 전망치

(단위 : 천TEU)				
구 분	2019년	2030년	2040년	CAGR
물동량	3,092	4,224	5,908	<b>3.13%</b>

(source : 제4차 전국 항만기본계획, 해양수산부 고시 제2020-231호)

### 품목별 물동량 전망치

(단위 : 천RT/년, 천TEU/년)				
구 분	2019	2030	2040	비 고
총 물 동 량	157,452	185,384	216,092	
양 곡	5,567	5,434	5,470	
시 멘 트	4,437	3,648	3,548	
석 탄	15,451	14,794	14,795	
목 재	1,306	958	632	
모 래	1,922	7,684	8,120	
철 광 석	5	55	55	
철 재	5,054	5,495	5,596	
고 철	2,040	1,932	1,933	
자 동 차	5,961	6,019	6,008	
기 타 광 석	3,573	3,994	4,484	
화학공업생산품	2,564	2,530	2,936	
잡 화	3,758	3,641	3,659	
컨 테 이 너 ( 천 T E U )	54,408 (3,092)	68,903 (4,224)	96,428 (5,908)	
유 류	51,403	60,299	62,428	
시 설 소 요	97,228	116,463	144,498	유류 및 카페리제외

자료 : 한국해양수산개발원, 2020년 품목별 항만물동량 예측보고서, 2020

I. 펀드 개요

II. 사업 개요

III. 대출 개요

IV. Financial Analysis

V. Risk Analysis

VI. Appendix

VII. 운용사 소개



# 리딩자산운용

송수일 | 대표이사 | CEO  
H.P : 010-4288-8785  
Email : sisong@leading.co.kr

## 주요 경력

- 2018년 ~ 現 리딩자산운용(주) 대표이사
- 2015년 ~ 2017년 : 동양생명 기업금융담당 임원
- 2002년 ~ 2014년 : 동양생명 기업금융팀장
- 투자/운용/자문: 총 4조 원
- 투자/운용/자문 경력
  - STX 남산타워 오피스매입사업 : 지분 및 선순위대출
  - 용인클린워터(용인하수처리민간투자사업) : 지분 및 선순위대출
  - 여의도MBC경영센터 인수금융 : 선순위대출
  - 시흥~남동(제삼경인) 고속도로민간사업투자 : 지분 및 선순위대출
  - 국내외 부동산 에쿼티 및 대출 다수 참여

☞ 동양생명 재직 중 일반 기업금융, 부동산 PF, SOC, M&A, 해외부동산 투자, NPL 등 누적 투자금액 약 15조 달성한 바 있으며, 2002년 기업금융 관련 연 100억원 미만이던 투자수익을 2017년 연 1,640억원으로 성장시킨 바 있음.

☞ 2018년 당시 적자였던 당사(구] 에머슨자산운용)의 대표이사로 취임한후 취임 첫해부터 흑자전환 성공하였음.



## 인력소개\_ 본건 운용팀

### 주요운용인력

		주요 경력	학력사항
투자본부	이혁준	전무   본부장	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 코람코자산운용</li> <li>• 한국스탠다드차타드제일은행</li> </ul>
	현준섭	이사   팀장	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아스트라자산운용</li> <li>• KB증권</li> </ul>
	김영훈	부장   운용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 코리아에셋투자증권</li> <li>• 케이프투자증권</li> </ul>
	이대진	차장   운용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 케이프투자증권</li> <li>• 이크레더블(한국기업평가 계열)</li> </ul>
	정희도	사원   운용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DSC인베스트먼트</li> </ul>



# Track Record

펀드		<b>리딩멀티에셋블라인드펀드제2호</b>		<b>리딩에머슨부동산투자신탁제2호</b>		<b>리딩에머슨부동산투자신탁제3호</b>
유형		부동산 개발형 블라인드		실물형		실물형
기간		6 년		5 년		5 년
설정		2021년 3월		2020년 2월		2020년 2월
펀드		<b>리딩부동산투자신탁제15호</b>		<b>리딩사모투자신탁제11호</b>		<b>리딩에머슨부동산모투자신탁제4호</b>
유형		실물형		대출채권		실물형
기간		5 년		5 년		3 년
설정		2020년 2월		2019년 12월		2018년 10월
펀드		<b>리딩에머슨부동산투자신탁제7호</b>		<b>리딩사모부동산투자신탁제1호</b>		<b>리딩공모주청약투자신탁제1호</b>
유형		리츠 보통주		사업이익 유동화		일반 공모주
기간		5 년		2.5 년		5 년
설정		2019년 2월		2019년 5월		2021년 4월
펀드		<b>리딩하이일드투자신탁제2호</b>		<b>리딩코스닥벤처투자신탁제3호</b>		<b>리딩코스닥벤처투자신탁제4호</b>
유형		하이일드 공모주		코스닥벤처 공모주		코스닥벤처 공모주
기간		5 년		-		-
설정		2021년 4월		2020년 2월		2020년 2월



An aerial night photograph of a large port facility. In the foreground, there are extensive stacks of colorful shipping containers (blue, red, yellow, and white) arranged in neat rows. Several large red gantry cranes are positioned along the waterfront, some with their lights on. A large cargo ship is docked at a pier on the left. The port is situated on a body of water, with a city skyline and mountains visible in the background under a twilight sky. The text "End of Document" is overlaid on the left side of the image.

End of Document

---