에이치라인해운(주)

평가일: 2018. 06. 22

■ 평가담당자

김동혁 수석연구원
02-368-5533
kimdh@korearatings.com

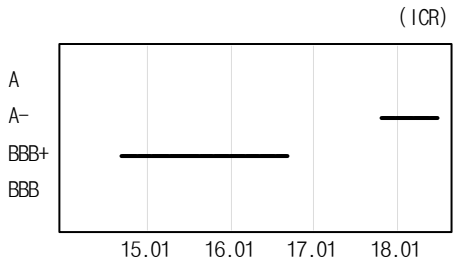
김종훈 선임연구원
02-368-5523
jhoonkim@korearatings.com

김봉균 평가3실
평가전문위원
02-368-5679
bkkim@korearatings.com

■ 평가 개요

기업신용등급(ICR)	A-/안정적
평가종류	정기평가
후순위사채	NR
기업어음	NR

■ 등급 추이



■ 주요 재무지표

(단위: 억원, 배, %)

	2014(06)	2014(12)	2015(12)	2016(12)	2017(12)
매출액		3,350	5,860	6,540	7,658
EBIT(영업이익)		699	1,326	1,935	2,370
EBITDA		1,228	2,512	3,036	3,529
총자산	14,721	16,793	18,753	25,523	23,033
총차입금	11,112	11,543	12,120	17,151	14,485
순차입금	11,111	10,774	10,644	16,018	13,084
EBIT/매출액(영업이익률)		20.9	22.6	29.6	31.0
EBITDA마진		36.7	42.9	46.4	46.1
EBITDA/금융비용		4.9	6.6	5.5	5.6
순차입금/EBITDA		8.8	4.2	5.3	3.7
부채비율	441.8	277.3	233.3	298.7	229.0
차입금의존도	75.5	68.7	64.6	67.2	62.9
적용재무제표	개별	별도	별도	별도	별도

주 1. K-IFRS기반 표준재무지표로 조정 재구성한 수치임
2. EBITDA = EBIT(영업이익)+감가상각비+무형자산상각비

■ 평정요지

한국기업평가는 에이치라인해운㈜(이하 '동사')의 기업신용등급(ICR)을 **A-**로 유지한다. 주요 평정요인은 다음과 같다.

- 장기운송계약에 기반한 우수한 사업안정성
- 전용선사업에 특화된 운송 노하우와 원가경쟁력
- 재무안정성 지표 열위, 실질적인 상환부담은 낮은 수준
- 과도한 배당, 경영권 변동 등 주주리스크 내재

회사 개요

2014년 1월 설립된 장기계약 전문선사로서 평가일 현재 사모펀드 한앤컴퍼니가 설립한 한앤코해운홀딩스(유)가 100% 지분을 보유하고 있다. 2014년 6월 한진해운의 전용선 사업부문을 양수하면서 사업을 개시하였고, 2016년 3월 현대상선의 벌크전용선 사업부 인수를 통해 사업기반을 확충하였다. 2018년 3월말 기준 건화물선 39척, LNG선 7척 등 총 46척의 선대를 운용하고 있다.

평정논거(Key Rating Rationale)

장기운송계약에 기반하여 사업안정성이 우수하다.

장기운송계약은 약정된 수송량에 대해 고정 혹은 원가보상 방식의 운임을 적용하여 시황변동 리스크 없이 장기에 걸쳐 안정적인 현금흐름 창출이 가능하다. 포스코, 한전자회사, 한국가스공사 등 신인도가 우수한 화주와의 거래를 통해 거래처 위험을 낮추는 등 해운업의 제반 산업리스크를 통제하면서 예측가능성이 높은 안정적인 사업구조를 확보하고 있다. 2016 년 현대상선 전용선 사업부 인수로 매출·영업이익이 확대되었다.

전용선 사업에 특화된 운송 노하우와 우수한 원가경쟁력을 보유하고 있다.

국내 최대 규모의 장기계약을 보유하고 있는 동사는 전용선 사업에서의 누적된 트랙레코드와 긴밀한 화주 네트워크에 기반하여 수주경쟁력이 우수하다. 사업인수 전 아웃소싱하던 선박관리(SM) 기능을 내재화하는 등 전용선 사업에 특화된 엄격한 비용통제와 매출채권 관리를 통해 원가경쟁력을 제고하였으며, 이를 통해 향후에도 장기계약 기반의 안정적 사업전개가 가능할 것으로 예상된다.

재무안정성 지표는 열위한 수준이나 실질적인 상환부담은 낮은 수준이다.

사선 비중이 높은 선대구성의 특성상 차입 규모가 과중하나, 차입금 만기가 장기에 분산되어 있으며 원리금 상환스케줄이 장기계약의 현금흐름과 매칭되어 있어 실질적인 상환부담은 지표 대비 크지 않은 것으로 판단된다. 배당 압력 확대의 우려가 있으나 미개시 계약에 대한 대규모 선박 투자가 일단락되면서 커버리지 등 재무안정성 지표는 현 수준에서 유지될 것으로 예상된다.

과도한 배당, 경영권 변동 등 주주리스크가 내재하고 있다.

대주주인 PEF 의 재무부담을 감안할 때 배당이 확대되고 차입부담이 전이될 가능성이 상존하고 있다. 또한 자금회수를 위해 지분 매각이 이루어질 경우 경영권 변동 등 지배구조 변화의 가능성이 내재되어 있어 주주 관련 리스크가 동사 신용도에 부정적 요인으로 작용하고 있다.

등급전망 - 안정적(Stable)

장기운송계약을 바탕으로 안정적인 현금흐름이 창출되면서 현 수준의 재무안정성이 유지될 것이라는 전망을 반영한 것이다. 향후 신규 장기계약 수주를 통한 사업경쟁력 유지, 선박 투자부담, 배당 압력 확대, 대주주 투자금 회수 전략 및 지배구조 변동 등이 핵심 모니터링 요인이다.

등급변동요인

아래와 같은 요건을 충족할 것으로 판단되는 경우 신용등급 상향을 검토할 수 있다.

- 장기계약 중심의 리스크 회피적 사업구조가 유지되는 가운데
- 신규 계약 확보를 통해 매출 및 현금창출 규모가 대폭 확대되는 경우

반면, 아래와 같은 부정적 상황이 예상되는 경우 신용등급 하향을 검토할 수 있다.

- 확장적 경영 전략으로 사업리스크가 확대되거나
- 과도한 배당 등 주주리스크 현실화로 재무안정성이 크게 저하되는 경우,
- 순차입금/EBITDA 5배 초과 상태 지속

별도 기준	연도별			3개년 평균		
	2015	2016	2016	2015	2016	2017
순차입금/EBITDA	4.2	5.3	3.7	-	-	4.4

■ 주요 평정요인(Key Rating Factors)

사업 요인

장기계약 사업의 업태 특성과 해운업 리스크 통제를 통해 사업의 안정성 제고

2014 년 한진해운의 벌크 전용선 및 LNG 전용선 사업부를 인수하면서 사업을 개시하였고, 2016 년 3 월에는 현대상선의 벌크 장기운송계약 13 건 인수를 통해 사업기반을 확충하였다. 2018 년 3 월말 기준 건화물선 39 척(사선 33 척, 장기용선 6 척)과 LNG 선 7 척(사선 3 척, 지분선 4 척) 등 사선대 중심의 선대를 운용하고 있으며, 국내 최대 규모인 총 43 건의 장기계약을 수행 중에 있다.

【장기계약 현황】

(단위: 건)

수행중 장기 계약		2014.12	2015.12	2016.12	2017.12	2018.03
Dry Bulk	포스코	15	13	17	13	13
	한전자회사	12	10	18	19	19
	현대글로비스	3	3	3	3	4
	소계	30	26	38	35	36
LNG	한국가스공사	7	7	7	7	7
수행중 장기 계약 합계		37	33	45	42	43
미개시 장기 계약		2014.12	2015.12	2016.12	2017.12	2018.03
Dry Bulk	한전자회사	5	5	5	2	2
	현대글로비스				1	
	Vale				2	2
미개시 장기계약 합계		5	5	5	5	4

자료: 동사 제시

장기계약 형태의 사업만을 제한적으로 영위하는 사업구조를 갖고 있다. 주요 거래처는 포스코, 한국전력 발전자회사, 한국가스공사, 현대글로비스 등 신인도가 높은 우량 화주로 구성되어 있다. 또한 선박운용 기간을 장기운송계약 기간에 매칭하는 방식의 선대운용을 통해 장기계약 사업에서 발생할 수 있는 미스매칭 리스크에 대응하고 있으며, 고정금리로의 이자율 스왑, 통화 선도 등을 통해 해운업 고유의 가변요인을 관리하고 있다.

동사 보유의 장기운송계약(CVC, COA 등)은 고정(+ BAF) 혹은 원가보상 방식의 운임 지급 구조가 적용되며 평균 잔존계약기간이 약 11 년으로, 중장기적으로 해운시황 변동성과 분리된 안정적인 사업의 영위가 가능하다. 원가보상 방식의 경우 발생원가에 일정 수준의 마크업을 더하여 운임 정산이 이루어지고 있으며, 고정운임의 경우에도 주요 변동비인 연료비 변동을 유류할증료(BAF; Bunker Adjustment Factor)를 통해 화주에 전가하고 있어 안정적인 수익구조의 확보가 가능하다.

해운시황 변동 불구 안정적인 수익 창출 지속

장기계약 사업의 단일 사업포트폴리오를 보유함에 따라 절대적인 사업 규모는 대형 선사 대비 열위하다. 다만 장기계약 사업에 한정한 사업 규모는 국내 최대 규모이며, 이를 바탕으로 해운시황 변동에도 불구하고 설립 이후 안정적인 수익 창출이 지속되고 있다.

2017 년 기준 포스코 37.4%, 한전자회사 36.4%, 가스공사 19.5%, 현대글로비스 6.2%로 4 개사에 대한 매출이 전사 매출 대부분을 차지하고 있다. 현대상선 벌크 전용선 사업부 인수와 유가 상승으로 매출이 지속적으로 증가되는 추세를 보이고 있다. 매출 증가와 함께 영업이익도 확대되고 있다. 유가 상승에 따라 유류비 지출이 증가되고 있으나 원가보상방식 또는 유류할증료를 부가하는 방식으로 보전되고 있어 영업수익성은 일정 수준이 유지되고 있다. 한편, LNG 선의 경우 2016 년 이후 영업이

익률이 크게 높아졌으나 이는 LNG 선의 내용연수 변경에 따른 것으로 실질적인 현금흐름 상의 변화가 수반되지 않은 지표 상의 효과이다.

【부문별 실적】

(단위: 천달러, %)

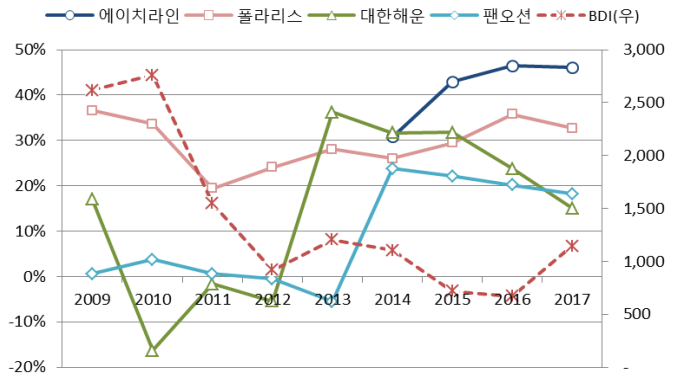
구 분	2014	2015	2016	2017	2018.1Q
[매출]					
건화물선	244,274	390,064	445,749	539,811	138,251
LNG 선	71,474	125,263	114,316	131,559	35,958
기타	-	-	-	3,278	-
합계	315,748	515,328	560,065	674,648	174,209
[영업이익]					
건화물선	59,372	101,434	130,886	161,534	39,265
LNG 선	6,813	15,765	35,848	47,353	14,695
기타	-	-	-	719	-
합계	66,184	117,199	166,735	209,606	53,960
[영업이익률]					
건화물선	24.3	26.0	29.4	29.9	28.4
LNG 선	9.5	12.6	31.4	36.0	40.9
기타	-	-	-	21.9	-
합계	21.0	22.7	29.8	31.1	31.0
[EBITDA 마진]					
건화물선	35.0	40.0	45.2	44.2	40.8
LNG 선	42.7	52.4	52.0	54.1	58.0
기타	-	-	-	38.1	-
합계	36.8	43.0	46.6	46.1	44.3
평균 벙커가격	560	292	233	329	377
평균 BDI	1,105	718	673	1,145	1,175

주: 2014년은 6월 한진해운 사업부 인수 이후 실적
자료: 동사 제시

전용선 사업에 특화된 엄격한 비용통제를 통해 우수한 원가경쟁력 보유

사업인수 전 아웃소싱되던 선박관리(SM) 기능을 내재화하여 고정비를 절감하고 누수되는 수입을 차단하는 등 엄격한 비용 통제와 매출채권 관리를 수행하고 있다. 또한 전용선 사업에 특화된 사업구조 상 사업다각화로 인한 추가적인 비용 부담을 통제하면서 보험료, 선원비 등을 절감하고 있다. 이를 통해 기존 한진해운 및 현대상선 전용선사업부 대비 원가경쟁력이 제고되었으며, 여타 장기계약 중심의 벌크선사 대비 높은 영업수익성을 시현하고 있다.

주요 벌크선사 EBITDA 마진 추이



자료: 동사 제시, 각사 공시자료, Clarksons

재무 요인

영업외손익에 의한 손익변동성 미미

해운시황 악화로 선박 공정가치 평가손실이 발생하기도 하였으나, 영업이익 대비 금융비용부담이 크지 않으며, 우량거래처 보유와 장기운송계약에 의한 사업구조로 대손상각비 등 기타 영업외 비용이 미미한 수준이다. 2016 년을 제외하면, 영업이익에서 금융비용과 법인세를 차감한 대부분이 당기순이익으로 연결되는 등 순이익 창출이 안정적이다.

【영업외수지·순이익 추이】

(단위: 억원)

구분	'14	'15	'16	'17
EBIT	699	1,326	1,935	2,370
영업외수지	-312	-462	-1,388	-704
순금융수익(비용)	-242	-370	-546	-615
유무형자산평가손익	0	0	-501	0
법인세	-4	-8	-11	-17
기타	-66	-84	-330	-72
당기순이익	496	356	157	39

주: "-"는 순손실
자료: 사업보고서 및 분기보고서

운전자본부담과 투자가 작아 양호한 현금창출

계약을 통해 매출 및 매입채무의 지급시기가 일정하게 유지되고 있으며, 사업특성상 재고자산 규모도 작아 1 회전기간 40 일 내외 수준으로 운전자본부담이 미미한 수준이다. 안정적인 순이익이 창출되는 가운데 미개시 계약과 신조 투자 및 노후선 대체선 투자가 대부분 완료되어 2017 년부터 양호한 영업현금창출이 이루어지고 있다.

【매출채권/매입채무 결제조건】

구분		결제조건
매출채권	운임	화물선적 후 7~14일 이내
매입채무	연료비	인보이스 발행 30일 이내
	선용품비	인보이스 발행 60일 이내
	항비	60% 선급, 40% 2개월 이내 후급
	용선료	30일 선급

자료: 동사 제시

차입 규모 과중하나 실질적 상환부담은 지표 대비 작은 수준

사선 비중이 높은 한진해운 전용선사업 양수도 과정에서 선박 36 척(사선 28 척, 용선 5 척, 지분선 3 척)을 양수하여 대규모 선박금융 차입금을 이관받았으며, 미개시 계약 수행을 위한 선박 인도와 2016 년 현대상선 사업부 인수로 차입금이 증가되었다. 2017 년에는 양호한 영업현금흐름이 창출되는 가운데 투자 수요는 축소되어 재무안정성이 개선되고 있다.

2017 년말 기준 부채비율 229.0%, 차입금의존도 62.9% 등 지표상 재무레버리지는 여전히 미흡하다. 다만, 차입금 중 84%가 BBCHP(Bare Boat Charter with Hire Purchase, 금융리스부채)와 선박담보대출로 상환이 장기에 분산되어 있어 재무안정성 지표 대비 실질 상환부담은 낮은 수준이다.

향후 전망

안정적 현금흐름 창출 통해 현 수준의 재무안정성 유지될 전망

장기계약 사업만을 영위하는 동사의 사업안정성 유지에 있어 가장 중요한 요인은 장기계약의 확보를 통한 수익기반의 유지이다. 출범 이후 현재까지 Vale, 현대글로비스 등과 3 건의 신규수주만이 이루어진 상태로 수주능력이 충분히 검증되지 않고 있으며, 장기적으로 기존 계약의 갱신과 신규 계약의 확보가 부진할 경우 사업기반이 약화될 수 있다. 또한, 해운호황기인 2000 년대 중후반, 선주친화적인 운임조건 하에서 체결되었던 고운임의 계약들의 종료로 수익성이 저하될 가능성도 있다.

그러나, 2018 년 ~20 년까지 순차적으로 종료되는 계약이 5 건에 불과하고 미개시계약이 4 건에 이르고 있으며, 장기운송계약의 잔존 계약기간도 평균 11 년 수준으로 단기간내 사업기반의 급격한 저하는 없을 것으로 판단된다. 또한, 전용선 사업에 특화된 운송 노하우와 우수한 원가경쟁력에 기반하여 우수한 수주경쟁력도 긍정적 요인이다. 배당금 확대가 부담요인이나 기존 미개시 계약 수행을 위한 선박투자가 상당부분 완료되어 안정적인 현금흐름 창출과 함께 현 수준의 재무안정성은 유지될 것으로 예상된다.

기타 요인

배당 확대, 경영권 변동 등 주주리스크에 따른 불확실성 상존

대주주(PEF)의 차입부담을 감안할 때 배당이 확대되거나 차입부담이 전이될 가능성이 상존하고 있다. 2017 년 272 억원의 중간배당이 발생하였으며, 2018 년에도 1,600 억원의 현금배당이 이루어졌다. 자금회수를 위해 지분 매각이 이루어질 경우 경영권 변동 등 지배구조 변화 가능성도 내재되어 있어 주주 관련 리스크는 동사 신용도에 부정적 요인으로 작용하고 있다.

계열 요인

계열지원가능성 미반영

동사는 PEF 가 100% 지분을 보유하고 있으며, PEF 인 한앤코해운홀딩스(유)는 동사 이외에 다른 사업회사를 보유하지 않고 있다. 한앤코해운홀딩스는 상당한 재무부담을 보유하고 있어 동사에 대한 지원 여력은 미미한 수준이다.

유동성 분석

유동성 대응능력은 우수

2018 년 3 월말 기준 1 조 5,576 억원 규모로 차입금이 상당한 수준이나 만기가 장기에 걸쳐 분산되어 있어 일시적인 상환부담은 크지 않다. 특히 선박금융 차입금인 BBCHP 와 선박담보대출의 경우 상환액이 매년 고르게 분산되어 있다. 연간 상환부담이 크지 않은 가운데 1,400 억원의 현금성자산과 연 3,500 억원 수준의 EBITDA 창출 능력을 보유하고 있어 유동성 대응능력은 우수한 수준이다.

【차입금 만기구조】

(단위: 억원, %)

구분	2018.03. 잔액	기간별 만기도래 금액			
		2018	2019	2020	이후
일반차입금	900	600	300		
ABL차입금	307	116	26	26	139
선박담보대출	1,800	100	200	200	1,300
BBCHP	11,268	1,084	1,683	1,565	6,936
전환사채	1,300		1,300		
총차입금(B/S)	**15,576**	**1,900**	**3,509**	**1,791**	**8,375**
(비중)	**100.0**	**12.2**	**22.5**	**11.5**	**53.8**

주: 사채관련 조정계정 미반영
자료: 동사 제시

■ 해운산업 평가방법론 적용 결과

구분		AAA	AA	A	BBB	BB	B
사업 항목	매출규모				○		
	자산규모			○			
	선종구조				○		
	고정거래처		○				
	운항효율성			○			
재무 항목	EBITDA/매출액	○					
	EBITDA/유동성장기부채			○			
	순차입금/EBITDA			○			
	순차입금/유형자산			○			
	현금성자산/매출원가	○					
모델등급				○			

기타 평가요소	-	0	+
외부지원가능성		0	

주) 1. ⊙ 표시는 상대적으로 중요한 지표를 의미
2. 외부지원가능성은 유사시 정부 또는 계열로부터의 지원을 의미

본 평가는 당사의 공시된 해운산업 평가방법론과 KR 신용평가일반론, 계열신용평가방법론을 적용하였습니다. 공시된 신용평가방법론은 당사 홈페이지 www.rating.co.kr 의 리서치/평가방법론에서 찾아볼 수 있습니다.

본 기업신용등급은 원화 및 외화에 대한 채무상환능력을 포괄하고 있습니다.

<유의사항>

(1) 신용등급은 특정 금융상품, 금융계약, 발행자 등의 상대적인 신용위험에 관한 현재 시점에서의 한국기업평가㈜의 의견입니다. 신용등급은 특별한 언급이 없는 경우 신용위험을 제외한 다른 위험(금리나 환율변동 등에 따른 시장가치 변동위험, 해당 증권의 유동성위험, 내부절차나 시스템으로 인해 발생하는 운영위험)에 대해서는 설명하지 않습니다. 또한 신용평가는 현재 또는 과거 사실에 관한 진술이 아니라, 당사 고유의 평가기준에 따라 평가대상의 미래 상환능력에 대해 예측한 독자적인 의견으로, 이러한 예측정보는 실제 결과치와 다를 수 있습니다. 신용등급은 환경변화 및 당사가 정한 기준에 따라 변경 또는 취소될 수 있습니다.

(2) 본 보고서상 모든 정보는 평가대상회사 또는 기관이 제출한 자료와 함께 각종 공시자료 등의 자료원으로부터 수집된 자료에 근거하고 있으며, 당사는 제출자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되어 있지 않으며 중대한 오해를 불러일으키는 내용이 들어 있지 않다는 확인서를 평가대상회사 또는 기관으로부터 수령하고 있습니다. 당사는 평가대상회사 또는 기관 및 이들 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제하에 신용평가업무를 수행하고 있으며, 신용평가 과정에서 이용하는 정보에 대해 별도의 실사나 감사를 실시하고 있지 않습니다. 따라서 제공된 정보의 오류 및 사기, 허위에 따른 결과에 대해 당사는 어떠한 책임도 부담하지 않습니다.

(3) 신용평가 과정에서 이용하는 정보에 대해 별도의 검증절차를 거치지 않았고, 분석자·분석도구 또는 기타요인에 의한 오류 발생 가능성이 있기 때문에 당사는 본 보고서 내용의 정확성 및 완전성을 보증하거나 확약하지 않습니다. 본 보고서의 모든 정보들은 신용등급 부여에 필요한 주요한 판단 근거로서 제시된 것으로 평가대상에 대한 모든 정보가 나열된 것은 아니며, 고의 또는 중대한 과실에 기인한 사항을 제외하고 신용등급 및 본 보고서상 정보의 이용으로 발생하는 어떠한 손해 및 결과에 대해서도 당사는 책임지지 않습니다.

(4) 당사는 금융상품의 매매와 관련한 조언을 제공하거나 투자를 권유하지 않습니다. 신용등급은 특정 유가증권의 매수, 매도 혹은 보유를 권유하는 정보가 아니며 시장 가격의 적정성에 대한 정보도 아닙니다. 신용등급 및 본 보고서는 당사 고유의 평가기준에 따른 의견으로만 해석되어야 하며, 이용자의 투자결정을 대신할 수 없고 금융상품의 투자 결과에 대한 법적 책임소재를 판단하기 위한 증빙자료로도 사용될 수 없습니다. 따라서 정보이용자들은 스스로 투자대상의 위험에 대해 분석하고 평가한 다음 그 결과에 따라 각자 투자에 대한 의사결정을 하여야만 합니다.

<예측정보 관련 유의사항>

본문 내 전망과 관련된 모든 정보는 평가시점에 있어 당사의 합리적인 분석방법과 절차에 의하여 생성된 예측정보이며, 이는 분석대상업체의 핵심지표 관련 당사의 전망에 기초한 영업손익 추정과 분석대상업체가 제시한 사업계획 등을 근거로 하고 있습니다. 향후 핵심지표의 변화 폭이 당초의 예상범위를 크게 이탈하고, 이러한 추세가 구조적인 요인에 기인하는 것으로 판단되는 경우 당사는 이를 반영한 Credit 검토를 토대로 신용등급 또는 등급전망을 변경할 수 있습니다. 예측정보는 수급요인이나 환율, 금리 등과 같은 외생변수를 포함한 대내외적인 환경변화에 따라 실제 결과 치와 차이가 발생할 수 있습니다. 또한, 예측정보는 상기 <유의사항>의 적용을 받습니다.

다음은 '표준내부통제기준' 제38조 · 제44조 제6항 · 제46조 제4항, '금융투자업규정' 제8-19조의9 제2항에 따라 제공되는 내용이며, 평가의견의 일부입니다.

【장기 채무자 신용등급 정의】

등급기호	등급의 정의
AAA	채무상환능력이 최고 수준이며, 예측 가능한 장래의 환경변화에 영향을 받지 않을 만큼 안정적이다.
AA	채무상환능력이 매우 우수하며, 예측 가능한 장래의 환경변화에 영향을 받을 가능성이 낮다.
A	채무상환능력이 우수하지만, 장래의 환경변화에 영향을 받을 가능성이 상위 등급에 비해서는 높다.
BBB	채무상환능력은 있으나, 장래의 환경변화에 따라 저하될 가능성이 내포되어 있다.
BB	최소한의 채무상환능력은 인정되나, 장래의 안정성면에서는 투기적 요소가 내포되어 있다.
B	채무상환능력이 부족하며, 그 안정성이 가변적이어서 매우 투기적이다.
CCC	채무불이행이 발생할 가능성이 높다.
CC	채무불이행이 발생할 가능성이 매우 높다.
C	채무불이행이 발생할 가능성이 극히 높고, 합리적인 예측 범위내에서 채무불이행 발생이 불가피하다.
D	현재 채무불이행 상태에 있다.

주1: AA부터 B까지는 동일 등급내에서 상대적인 우열을 나타내기 위하여 "+" 또는 " - "의 기호를 부가할 수 있음.
주2: 조건부 신용평가의 경우 신용등급 앞에 "C"를, 미공시 등급의 경우 신용등급 앞에 "U"를 부기함.
주3: 구조화금융거래와 관련한 신용평가의 경우 신용등급 뒤에 "(sf)"를, 집합투자기구 신용평가의 경우 신용등급 뒤에 "(f)"를 부기함.

- 당사가 본 건 신용평가에 이용한 중요자료는 감사보고서, 경영공시자료, 차입금현황, 화주별 손익자료 등 입니다.
- 본 신용평가의 평가개시일은 2018.05.30이고, 평가종료일은 2018.06.22입니다.
- 최근 2년간 요청인과 체결한 다른 신용평가계약 건수 및 총액은 각각 1건, 30백만원(정기평가 포함)입니다. 당사는 신용평가일 현재 수행중인 요청인의 다른 신용평가용역은 없습니다.
- 신용평가일 기준 2년 이내 비평가용역계약 체결 건수 및 금액은 각각 1건, 35백만원(기간매출 포함)입니다. 당사는 신용평가일 1년 이내에 요청인에 대한 비신용평가용역 1건을 수행하였습니다. (신용평가일 1년 이내의 해당 업체 관련 수수료 중 비신용평가용역 수수료의 비중은 53.8%(기간매출 포함)) 당사는 신용평가업무와 비신용평가용역간 이해상충 제거를 위해 필요한 체계를 운영하고 있습니다. 한편, 신용평가일 현재 수행중인 비평가용역은 없습니다.

Copyright© 2018 : Korea Ratings. 서울특별시 영등포구 의사당대로 97 대표전화: 368-5500 FAX: 368-5599.

본 보고서에서 제공하는 모든 정보의 저작권은 한국기업평가㈜의 소유입니다. 따라서 어떠한 정보도 당사의 서면동의 없이 무단으로 전재되거나 복사, 인용(또는 재인용), 배포될 수 없습니다.