

현대코퍼레이션(주)

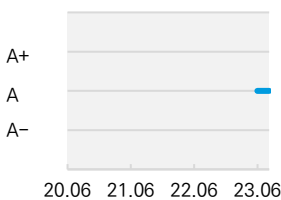
평가일 2023.06.21

평가담당자

김응관 애널리스트
☎ 02-787-2213
eungkwan.kim@kisrating.com

송민준 실장
☎ 02-787-2215
mjsong@kisrating.com

등급변동추이(Issuer Rating)



유효 등급

Issuer Rating **A/안정적**

평가 개요

평가대상	종류	현재등급	직전등급	비고
Issuer Rating	본	A/안정적	-	원화 및 외화기준

주) 기존 미공시에서 공시로 전환된 건

주요 재무지표

구 분	K-IFRS(연결)				
	2020.12	2021.12	2022.12	2022.03	2023.03
매출액(억원)	28,809	37,825	61,270	12,782	17,706
영업이익(억원)	332	351	668	145	257
세전이익(억원)	539	562	905	329	360
EBITDA ¹ (억원)	397	465	768	175	279
자산총계(억원)	12,191	17,074	18,313	19,052	20,110
총차입금(억원)	6,101	9,288	7,219	9,901	8,275
영업이익률(%)	1.2	0.9	1.1	1.1	1.5
세전이익률(%)	1.9	1.5	1.5	2.6	2.0
EBITDA/매출액(%)	1.4	1.2	1.3	1.4	1.6
EBITDA/이자비용(배)	2.0	3.1	2.6	3.8	2.8
총차입금/EBITDA(배)	15.4	20.0	9.4	14.1	7.4
부채비율(%)	287.7	370.6	319.5	398.5	335.5
차입금의존도(%)	50.0	54.4	39.4	52.0	41.2

주1) EBITDA = 영업이익 + 감가상각비 + 대손상각비(판매관리비) + 퇴직급여충당금전입액

평가 의견

한국신용평가(이하 '당사')는 현대코퍼레이션(이하 '동사')의 Issuer rating 신용등급을 **A/안정적**으로 부여한다. 동 신용등급은 자체신용도와 동일하며, 주요 평가요소는 다음과 같다.

- 범현대계열 기반의 양호한 사업안정성
- 낮은 영업수익성 vs 최근 이익창출 규모 확대추세
- 양호한 실질 재무구조

Outlook - 안정적

안정적인 영업수익성, 양호한 실질 재무안정성 등을 감안할 때 신용등급 전망은 안정적이다.

업체 개요

1976년 舊현대그룹의 종합상사 업체로 설립되었으며, 2010년 현대중공업 계열에 편입되었으나 2015년 인적분할 이후 계열에서 분리하여 현재 현대코퍼레이션홀딩스 계열에 소속되어 있다. 무역업, 해외자원개발사업 등을 영위하고 있으며, 2023년 3월 말 기준 최대주주는 현대코퍼레이션홀딩스(21.8%)이다.

주요 등급논리

범현대계열과의 오랜 거래관계를 바탕으로 양호한 사업안정성을 확보하고 있다.

철강, 승용차, 자동차부품, 석유화학, 선박, EPC 기자재 등 다양한 품목을 대상으로 무역업을 영위하고 있다. 1976년 설립 이후 장기간 舊현대그룹의 수출 및 조달 창구역할을 담당한 가운데, 2016년 현대중공업 계열분리 및 독자계열(현대코퍼레이션홀딩스 계열) 형성 이후에도 60% 내외의 범현대계열 거래비중을 보이는 등 범현대계열(현대차그룹, HD현대그룹)과의 긴밀한 영업관계를 유지하고 있다. 이외에도, 우수한 신인도를 보유한 포스코, SK에너지 등을 고정거래처로 확보하고 있어 안정적인 사업기반을 구축하고 있다.

영업수익성은 높지 않다. 다만, 최근 이익창출 규모가 확대되었다.

무역업에 집중된 사업구조로, 1% 내외의 영업이익률을 기록하고 있다. 또한, 2019년 미·중 무역분쟁, 2020년 코로나19 확산에 따른 국제 교역량 위축 등으로 이익창출력이 감소하는 등 국제무역 상황에 따른 실적변동성이 내재하고 있다.

다만, 2021년 이후 주요 지역 영업환경 개선으로 실적이 회복되고 있다. 2022년에는 철강재의 고시세 흐름, 승용부문의 CIS 지역 승용대리점 향 거래 증가, 석유화학 부문의 해외 벙커링 신규 거래선 확보 등이 실적개선의 주요 원인으로 작용하였다. 2023년 1분기에는 유가 하락, 국제 물동량 감소 등의 부정적인 업황 전개에도 불구하고 철강재 고수익시장 판매 증가, 승용부품 및 석유화학 부문의 신규 거래선 확보 등에 힘입어 실적호조세가 유지되고 있다.

영업외손익도 최근 안정화되는 흐름이다. 2019년까지 매출처 및 선사 관련 대손충당금, 베트남 11-2 광구 전액 손상처리, 미국 강관 반덤핑 관세비용 등으로 영업외수지 적자가 지속되었으나, 2019년 이후 편입된 부동산펀드에서 지속적으로 이익이 발생하고 있으며, 오만, 카타르LNG가 자원가격 상승에 힘입어 이익규모를 확대하면서 최근 3년간 영업외수지 흑자를 기록하고 있다.

자원개발 사업 중 예멘LNG의 경우 내전으로 2015년 이후 생산이 장기간 중단되고 있어, 2022년에는 손실충당금(235억원)을 인식하였으며, 정세불안이 지속됨에 따라 추가적인 손상가능성도 내재하고 있다.

실질적인 재무안정성은 양호한 수준이다.

무역업 특성상 연도별 운전자본 변동에 따른 자금수지 영향이 크게 나타나고 있다. 2021년 외형 확대에 따른 운전자본 부담이 큰 폭으로 증가하면서 순차입금 규모가 확대된 바 있지만, 2022년 이익창출력의 확대와 동시에 운전자본 부담도 경감되면서 차입규모를 축소하였다.

표면적인 재무지표는 열위한 수준이다(2023년 3월 말 연결기준 부채비율 335.5%). 하지만, 수출채권 Nego, Usance 등의 자금조달 방식을 사용하면서 외부차입금에서 무역금융 비중이 높고, 부채비율이 높은 부동산펀드 종속법인 편입사유가 우선매수청구권 보유에 따른 회계적 요인임을 감안하면, 실질 재무부담은 지표 대비 낮은 수준으로 판단된다.

Key Monitoring Indicators

사업안정성 유지 여부, 국제 무역시황 변동에 따른 실적 영향, 자원개발 영업실적 추이, 신사업 투자전략 및 재무부담 변화수준이 주요 모니터링 대상이다.

구분	등급 변동 요인
상향 가능성 증가 요인	<ul style="list-style-type: none"> 범현대계열사와 영업적 긴밀성이 유지되는 가운데 자체사업 경쟁력 강화로 연결기준 『EBITDA+배당금수입』 지표가 2,000억원 이상을 안정적으로 유지, 연결기준 『EBITDA/이자비용』 지표가 5배 초과가 지속될 경우
하향 가능성 증가 요인	<ul style="list-style-type: none"> 범현대계열사와 영업적 긴밀성 저하 또는 자체사업 경쟁력 약화로 현금창출력이 저하되거나, 연결기준 『EBITDA+배당금수입』 지표가 500억원 미만, 연결기준 『EBITDA/이자비용』 지표가 2배 미만일 경우

Key Monitoring Indicators - 연결기준

구분	2019	2020	2021	2022	상향 가능성	하향 가능성
EBITDA+배당금수익(억원)	742	540	645	1,124	2,000억원 이상	500억원 미만
EBITDA/이자비용(배)	2.5	2.0	3.1	2.6	5배 초과	2배 미만

주) 당사가 제시하고 있는 Key Monitoring Indicators는 평가대상 회사의 신용도에 중요한 영향을 미치는 변수이지만, 실제 신용등급 결정 시에는 이 외에도 다양한 정량 및 정성 변수들이 고려되기 때문에 기존에 설정된 KMI상 요건을 충족하는지 여부에 따라 신용등급이 반드시 조정되는 것은 아님에 유의 바랍니다.

Key Rating Considerations

범현대계열 및 고정거래처와의 안정적인 거래관계

동사는 철강, 승용차, 자동차부품, 석유화학, 선박, EPC 기자재 등 다양한 품목을 대상으로 무역업을 영위하고 있다. 주로 현대자동차, 기아, 현대제철, 현대오일뱅크 등 범현대계열사의 대형 고정거래처로부터 상품을 조달하여 해외로 수출하고 있으며, 우수한 신인도를 보유한 포스코, SK에너지 등도 고정적으로 거래하고 있다.

1976년 설립 이후 舊현대그룹의 수출 및 조달 창구역할을 담당하였고, 현대그룹 재편과정에서 수차례 최대주주가 변경되었다. 2010년에는 현대중공업 계열에 편입된 바 있으나, 2016년 계열분리 등을 거쳐 현재 독자계열(현대코퍼레이션홀딩스 계열)을 형성하고 있다. 계열분리 시점 대비 석유화학 부문의 신규 거래선 증가로 범현대계열(현대차그룹, HD현대그룹) 의존도는 다소 줄어든 모습이지만, 2023년 1분기 기준 범현대계열사 관련 매출이 총매출의 60%에 달하는 등 범현대계열과의 긴밀한 영업관계가 유지되고 있다.

범현대계열 매출기여 비중 추이 - 연결기준

그룹명	거래처	2018	2019	2020	2021	2022	2022.1Q	2023.1Q
현대차그룹	현대자동차	21.6%	18.0%	11.8%	7.6%	4.4%	6.3%	5.7%
	기아	9.4%	9.2%	6.6%	4.1%	12.5%	4.2%	23.2%
	현대제철	19.8%	23.9%	25.4%	19.5%	21.8%	23.1%	19.0%
	기타	1.4%	0.6%	2.1%	1.8%	0.5%	0.6%	0.5%
	소계	52.2%	51.7%	45.9%	32.9%	39.1%	34.3%	48.4%
HD현대그룹	현대오일뱅크	12.2%	15.0%	14.6%	15.4%	14.3%	14.4%	8.2%
	기타	6.0%	6.7%	6.8%	8.2%	4.6%	5.6%	3.5%
	소계	18.2%	21.8%	21.4%	23.5%	18.9%	20.0%	11.7%
범현대계열사 합계 추이		70.3%	73.5%	67.3%	56.4%	58.0%	54.3%	60.1%

주)총 매출액에서 거래 계열사 제품매출액의 비율

자료: 동사 제공

높지 않은 영업수익성 vs 최근 이익창출 규모 확대

무역업 비중이 높은 사업구조로, 1% 내외의 영업이익률을 기록하고 있으며, 국제무역 시황에 따른 실적변동성이 내재하고 있다. 2019년에는 미·중 무역분쟁, 2020년에는 코로나19 확산에 따른 국제 교역량 위축 및 주요 해외 영업지역의 Lockdown 등으로 이익창출력이 감소한 바 있다.

다만, 2021년 들어서는 글로벌 경기 회복세로 철강부문을 중심으로 실적이 회복되었고, 2022년에도 철강시세가 높은 수준을 유지함과 동시에 승용부품 및 석유화학 부문의 실적도 큰 폭으로 향상되었다. 승용부품은 CIS 지역 승용대리점 향 거래가 크게 증가하였으며, 석유화학 부문은 해외 병커링 신규 거래선 확보, 항공수요 회복에 따른 항공유 공급 증가, 고마진 품목(아스팔트) 판매 확대 등이 실적개선의 주요 원인으로 작용하였다.

2023년 1분기에도 유가 하락, 물동량 감소 등의 부정적인 업황 전개에도 불구하고 철강부문의 미국 및 유럽 등 고수익시장 판매 증가, 승용부품 및 석유화학 부문의 추가 거래선 확보 등에 힘입어 이익창출 규모 확대추세가 유지되었다.

사업부문별 실적 - 연결기준

(단위: 억원)

구분	사업부문	2018	2019	2020	2021	2022	2022.1Q	2023.1Q
매출액	철강	16,340	15,339	11,462	13,423	21,069	5,198	5,150
	승용부품	14,254	13,376	4,352	5,505	11,338	1,437	4,996
	상용에너지	3,556	3,938	3,029	2,052	1,674	417	582
	기계선박	1,546	1,971	1,378	2,234	3,208	756	742
	석유화학	11,077	7,651	8,093	13,580	22,340	4,568	5,669
	기타	368	359	495	1,031	1,641	406	568
	합 계		47,140	42,634	28,809	37,825	61,270	12,782
영업이익	철강	192	173	140	234	364	104	107
	승용부품	209	153	19	24	136	6	78
	상용에너지	75	58	67	9	-54	-8	9
	기계선박	17	16	18	13	40	13	12
	석유화학	15	27	71	55	173	27	36
	기타	-4	9	17	15	9	2	14
	합 계		505	435	332	351	668	145

자료: 동사 제공

영업외손익도 최근 안정화되는 흐름이다. 2018년 러시아 거래처 HD Energo 향 총당금(133억 원), 베트남 11-2 광구 손상(141억 원) 및 TA(Transportation Agreement) 페널티(128억 원), 2019년 미국 강관 반덤핑 관세비용(110억 원) 등이 과거 영업외수지 적자요인으로 작용하였다. 하지만 2019년 이후 편입된 부동산펀드에서 지속적으로 이익이 발생하고 있으며, 오만, 카타르 LNG가 자원가격 상승에 힘입어 이익규모를 확대하면서(2020~2022년 배당금 및 지분법이익 648억 원) 영업외수지는 최근 3년간 흑자를 기록하고 있다.

다만, 자원개발 사업 중 예멘LNG의 경우 내전으로 2015년 이후 생산이 장기간 중단되고 있어, 2022년에는 손실총당금(235억 원)을 인식하였으며, 정세불안이 지속됨에 따라 추가적인 손상가능성도 내재하고 있다.

주요 수익성 지표 - 연결기준

(단위: 억원, %)

구분	2018	2019	2020	2021	2022	22.1Q	23.1Q
매출액	47,140	42,634	28,809	37,825	61,270	12,782	17,706
영업이익	505	435	332	351	668	145	257
영업외손익	-543	-268	207	212	237	184	103
외환관련손익	-19	-36	-115	57	-22	26	67
파생상품관련손익	-3	-58	46	-1	49	-1	-17
종속/관계기업관련손익	113	147	79	72	294	30	61
이자수익-이자비용	-160	-180	-170	-126	-245	-40	-71
배당금수익	84	82	52	80	138	47	47
기타영업외손익	-558	-223	315	130	23	122	16
세전이익	-38	167	539	562	905	329	360
당기순이익	-87	164	494	380	787	244	271
EBITDA	559	520	397	465	768	175	279
영업이익률	1.1	1.0	1.2	0.9	1.1	1.1	1.5
세전이익률	-0.1	0.4	1.9	1.5	1.5	2.6	2.0
EBITDA/매출액	1.2	1.2	1.4	1.2	1.3	1.4	1.6

자료: 동사 공시

양호한 실질 재무안정성

2019년 부동산펀드(한강국내전문투자형 사모부동산투자신탁 13호, 투자금액 300억원)의 제2종 수익권 취득과 함께 해당 자산 및 부채가 연결법인으로 편입되면서 재무비율이 저하되었다(부채 비율 2018년 말 259.0% → 2019년 말 322.7%). 또한, 2021년에는 외형 확대에 따른 운전자본 부담이 큰 폭으로 증가하면서 순차입금 규모가 확대되었고, 2022년에는 이익창출력의 확대와 동시에 운전자본 부담도 경감되면서 차입규모를 축소하였다.

표면적인 재무지표는 열위한 수준이다(2023년 3월 말 연결기준 부채비율 335.5%). 하지만, 수출채권 Nego, Usance 등의 자금조달 방식을 사용하면서 외부차입금에서 무역금융 비중이 높고, 부채비중이 높은 부동산펀드 종속법인 편입사유가 우선매수청구권 보유에 따른 회계적 요인임을 감안하면, 실질 재무부담은 지표 대비 낮은 수준으로 판단된다.

차입금 및 재무안정성 지표 - 연결기준

(단위: 억원, %, 배)

구분	2018.12	2019.12	2020.12	2021.12	2022.12	2023.03
단기차입금	3,088	2,565	1,712	4,666	2,910	3,954
(Nego 차입금)	2,039	1,871	919	4,240	2,782	3,878
(Usance)	1,018	668	343	249	124	73
유동성 장기차입금	-	-	-	-	-	-
유동성 사채	-	-	300	300	499	500
유동성리스부채	-	37	33	32	33	41
장기차입금	48	3,096	3,175	3,227	3,229	3,240
(부동산펀드 관련 차입금)	-	3,025	3,095	3,065	3,065	3,065
장기사채	299	598	797	997	499	499
리스부채	-	94	84	66	48	42
총차입금	3,434	6,390	6,101	9,288	7,219	8,275
현금 및 금융자산	925	1,729	2,502	1,971	3,620	3,703
순차입금	2,510	4,661	3,599	7,317	3,599	4,573
(부동산펀드차입금 제외)순차입금	2,510	1,636	504	4,252	534	1,508
부채비율	259.0	322.7	287.7	370.6	319.5	335.5
차입금의존도	31.3	44.2	50	54.4	39.4	41.2
순차입금/EBITDA	4.5	9.0	9.1	15.7	4.7	4.1

자료: 동사 공시 및 제공

계열의 유사시 지원가능성 미반영

계열 내 동사가 핵심기업으로서 계열 전반의 사업 및 재무안정성을 지지하면서 실질적인 지원 주체의 성격을 가지고 있기 때문에 동사의 신용등급에는 유사시 계열로부터의 지원 가능성이 반영되어 있지 않다.

사업 및 재무 전망

자원 가격의 하락, 글로벌 실물경기의 약세흐름 등이 실적 하방요인으로 작용할 수 있으나, 범현 대계열사 바탕의 안정적인 사업기반, 승용부품 및 철강 부문에서의 신규 거래처 증가추세 등에 힘입어 양호한 수준의 수익성을 유지할 것으로 예상된다.

동사의 현금흐름 제약요인으로 작용하고 있는 운전자본 부담은 원자재 수급 및 가격 안정화에 따라 점진적으로 완화될 것으로 예상된다. 또한, 신규사업 투자도 영업현금창출 범위 내에서 계획하고 있어, 현 수준의 재무안정성을 유지할 것으로 전망된다.

Mapping Grid 적용 결과

종합상사 Mapping Grid	AAA	AA	A	BBB	BB	B
Factor 1. 사업안정성(40%)						
사업다각화				○		
매출액			○			
계열 거래비중 및 신용도						○
Factor 2. 사업경쟁력(15%)						
사업경쟁력			○			
Factor 3. 수익창출력(12%)						
세전이익률			○			
EBITDA+배당금수입				○		
(EBITDA+배당금수입+이자수익)/평균수정영업자산		○				
Factor 4. 재무안정성(33%)						
순영업자본/자기자본			○			
(순차입금-Nego차입금)/(EBITDA+배당금수입)	○					
(EBITDA+배당금수입+이자수익)/이자비용			○			
부채비율					○	
Mapping Grid 적용 결과			◎			

동사의 신용등급에는 상기 종합상사 평가방법론에 따른 Mapping 결과와 사업 및 재무구조의 안정성 등이 반영되어 있다.

주) 상기 Mapping Grid는 업종별 평가방법론에서 고려하는 주요 요소들을 나타내고 있으나, 신용평가에 영향을 미치는 모든 요소를 포함하고 있는 것은 아닙니다. 실제 최종 신용등급 도출과정에는 여기에 제시된 것 외의 여타 사업 및 재무적 요소, 미래 실적 전망, 계열의 지원가능성, 각 발행자와 당해 채무의 특수성 등 다양한 평가요소가 추가적으로 감안됩니다. 이러한 한계로 인해 Mapping Grid 적용 결과와 실제 신용등급에는 차이가 발생할 수 있다는 점에 유의 바랍니다.

본 평가에는 **현행 KIS신용평가 일반론, 종합상사 평가방법론**을 적용하였습니다. 당사의 평가방법론은 "www.kisrating.com/리서치/평가방법론"에서 찾아볼 수 있습니다.

유의사항

한국신용평가 주식회사(“당사”)가 공시하는 신용등급은 발행사/기관, 신용공여, 채무 및 이에 준하는 증권 장래의 상대적인 신용위험에 대한 당사의 현재 견해를 뜻하며, 당사가 발표하는 신용등급 및 평가의견 등 리서치 자료(“간행물”)는 발행사/기관, 신용공여, 채무 및 이에 준하는 증권 장래의 상대적인 신용위험에 대한 당사의 현재 견해를 포함할 수 있습니다. 당사는 신용위험이란 만기 도래하는 계약상의 채무(financial obligations)를 발행사/기관이 불이행할 수 있는 위험 및 부도시 예상되는 금융손실이라고 정의하고 있습니다. 신용등급은 유동성 위험, 시장가치 위험 또는 가격변동성 등 기타 다른 위험을 다루고 있지 않습니다. 신용등급과 당사 간행물에 포함된 당사의 견해는 현재 또는 과거 사실에 대한 서술이 아닙니다. 또한 간행물에는 계량모델에 근거한 신용위험의 추정치와 관련 의견 또는 키스자산평가 주식회사에서 발행한 견해를 포함할 수 있습니다.

신용등급 및 간행물은 투자자문이나 금융자문에 해당하지 아니하고 그러한 조언을 제공하지도 않으며, 특정 증권을 매수, 매도 또는 보유하라고 권유하는 것도 아닙니다. 또한 당사가 제공하는 신용등급이나 간행물은 해당 정보의 사용자나 그 관계자들에 의해서 행해지는 투자결정에 있어서 어떤 증권을 매매하거나 보유하라는 권고 또는 권유나 사실의 서술이 아니라 당사 고유의 평가기준에 입각한 당사의 의견으로서만 해석되고 또 해석되어야 하며, 특정 투자자를 위하여 투자자의 적격성에 대해 의견을 주는 것이 아닙니다. 당사는 각 투자자가 매수, 매도 또는 보유를 고려중인 증권 각각에 대해 적절한 주의를 기울여 자체적으로 연구, 평가할 것이라고 기대하고, 그러한 이해를 전제로 하여 신용등급을 공시하고 간행물을 발표합니다.

당사의 신용등급과 간행물은 개인 투자자들이 이용하는 것을 전제로 하고 있지 않습니다. 그렇기 때문에 개인투자자들이 당사의 신용등급과 간행물을 이용하여 투자자의사결정을 하는 것은 적절하지 않을 수 있습니다. 만약 의문이 있는 경우에는 반드시 재무 전문가 혹은 다른 전문가에게 자문을 구하시기 바랍니다.

당사는 발행사/기관으로부터 제출자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되어 있지 않으며, 중대한 오해를 불러일으키는 내용이 들어 있지 않다는 확인을 수령하고 있으며, 본 보고서는 발행사/기관이 제출한 자료와 함께 당사가 객관적으로 정확하고 신뢰할 수 있다고 판단한 자료원에 근거하고 있습니다. 당사는 발행사/기관 및 이들 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제하에 신용평가업무를 수행하고 있습니다. 그러나 감사기관이 아니므로 신용평가와 간행물을 준비하는 과정에서 이용하는 정보에 대해 별도의 실사나 감사를 실시하고 있지 않으며, 발행사/기관으로부터 제공받은 정보 또는 신용평가 과정에서 생성되는 정보에 있어서 인간 또는 기계에 의한, 기타 그 외의 다른 요인에 의한 실수의 가능성 때문에 해당 정보를 특정한 목적을 위해 사용하는데 대하여 명시적으로 혹은 묵시적으로도 어떠한 증명이나 서명, 보증 또는 단언을 할 수 없으며, “있는 그대로” 제공됩니다. 또한 본 보고서의 정보들은 신용등급 부여에 필요한 주요한 판단 근거로서 제시된 것이고 발행사/대상 유가증권에 대한 모든 정보가 나열된 것은 아님을 밝힙니다. 따라서 당해 신용등급이나 기타 의견 또는 정보에 관하여 그 정확성, 완전성, 적시성, 상업성 또는 특정목적에 적합한지 여부를 당사가 명시적 혹은 묵시적으로 보증하거나 확약하지는 않습니다.

법률상 허용된 범위 내에서, 당사 및 그의 이사, 임직원, 대리인, 대표자, 라이선서 및 공급자는 여기 포함된 정보, 동 정보의 사용이나 사용불가능으로 인하여, 또는 그와 관련하여 발생한 어떠한 간접, 특별, 결과적 또는 부수적 손해(현재 혹은 장래의 손실 당사가 부여한 특정 신용등급의 대상이 아닌 관련 금융상품에서 발생하는 손실 또는 손해를 포함하되 이에 한정되지 아니함)에 대하여, 사전에 그 같은 손실 또는 손해 가능성에 대해 고지 받았다고 하더라도, 어느 개인 또는 단체에게도 책임을 지지 않습니다.

법률상 허용된 범위 내에서, 당사 및 그의 이사, 임직원, 대리인, 대표자, 라이선서 및 공급자는 자신들의 과실(단, 고의 또는 기타 법률상 배제될 수 없는 종류의 책임은 제외함) 또는 자신들의 통제 범위 내에 또는 밖에 있는 사유 등에 의하여, 여기 포함된 정보, 동 정보의 사용 또는 사용불가능으로 인하여 또는 그와 관련하여, 어느 개인 또는 단체에게 발생한 어떠한 직접 손실이나 손해 또는 보상으로 인한 손실이나 손해에 대해서도 책임을 지지 않습니다.

여기 있는 모든 정보는 저작권법 등 법의 보호를 받으며, 당사의 사전 서면 동의 없이는 누구도, 이 정보를 전체 또는 부분적으로, 어떤 형태나 방식 또는 수단으로든, 복제 또는 재생산, 배포장, 전송, 전달, 유포, 재배포 또는 재판매, 또는 그러한 목적으로 사용하기 위해 저장할 수 없습니다.

본건 신용평가의 개시일은 2023.05.25 이고, 계약체결일은 2023.05.25 이며, 평가종료일은 2023.06.21 입니다.

당사가 최근 2년간 신용평가 요청인과 체결한 다른 신용평가용역건수 및 수수료 총액은 각각 0건, 0백만원(정기평가 포함) 입니다. 평가일 현재 당사가 수행하고 있는 신용평가 요청인의 다른 신용평가업무는 없습니다.

당사가 최근 2년간 신용평가 요청인과 체결한 다른 비평가용역건수 및 수수료 총액은 각각 0건, 0백만원(정기평가 포함) 입니다. 평가일 현재 당사가 수행하고 있는 신용평가 요청인의 비평가용역은 없습니다.

현대코퍼레이션(주)

다음은 '표준내부통제기준' 제38조, 제44조 등에 따라 제공된 내용이며, 평가의견의 일부입니다.

- 본건 평가시 당사가 이용한 중요자료는 최근 감사보고서, 최근 사업보고서, 최근 재무자료, 최근 금융거래 현황, 기타 평가에 필요한 자료 등입니다.

회사채 신용등급별 정의 및 부도율

(단위 : %)

등급	정의	연간부도율		평균누적부도율	
		규정	광의	규정	광의
AAA	원리금 상환가능성이 최고 수준이다.	0.00	0.00	0.00	0.00
AA	원리금 상환가능성이 매우 높지만, 상위등급(AAA)에 비해 다소 열위한 면이 있다.	0.00	0.00	0.00	0.00
A	원리금 상환가능성이 높지만, 상위등급(AA)에 비해 경제여건 및 환경변화에 따라 영향을 받기 쉬운 면이 있다.	0.00	0.00	0.30	1.36
BBB	원리금 상환가능성이 일정수준 인정되지만, 상위등급(A)에 비해 경제여건 및 환경변화에 따라 저하될 가능성이 있다.	0.00	0.00	1.69	6.19
BB	원리금 상환가능성에 불확실성이 내포되어 있어 투기적 요소를 갖고 있다.	0.00	0.00	9.19	11.35
B	원리금 상환가능성에 대한 불확실성이 상당히 상위등급(BB)에 비해 투기적 요소가 크다.	0.00	5.56	10.06	13.22
CCC	채무불이행의 위험 수준이 높고 원리금 상환가능성이 의문시된다.	0.00	0.00	17.81	19.49
CC	채무불이행의 위험 수준이 매우 높고 원리금 상환가능성이 희박하다.	0.00	0.00	0.00	--
C	채무불이행의 위험 수준이 극히 높고 원리금 상환가능성이 없다.	--	--	14.67	18.90
D	상환불능상태이다.				

주1) 상급 등급 중 AA부터 B등급까지는 +, - 부호를 부가하여 동일등급 내에서의 우열을 나타내고 있음. 주2) 자산유동화평가의 경우 "(sf)"를 상급 신용등급에 추가하여 표시함. 주3) 제3자 신용평가의 경우 "Tp"를 상급 신용등급 앞에 추가하여 표시함. 주4) 규정: 금융투자업규정 제8-19조의9 제3항 제2호의 부도정의에 따라 산정한 부도율임. 주5) 광의: 표준내부통제기준 제3조 제1항 제9호의 "광의의 부도" 정의에 따라 산정한 부도율임. 여기에서 "광의의 부도"란 금융투자업 규정상 "부도" 이외에 기업구조조정 관련 법률 및 이에 준하는 협약에 따라 원리금 감면, 출자전환 등의 방법으로 채권자의 상당한 경제적 손실을 수반하면서 실질적으로 부도 방지 및 채무 경감 등을 목적으로 이루어지는 채무조정이 있는 경우를 포함하는 개념임. 주6) 연간부도율은 2022년 기준이며, 평균누적부도율은 1998-2022년을 기준으로 한 3년차 평균누적부도율임.

기업어음 및 단기회사채 신용등급별 정의

등급	정의
A1	적기상환가능성이 최상급이다.
A2	적기상환가능성이 우수하지만, 상위등급(A1)에 비해 다소 열위한 면이 있다.
A3	적기상환가능성은 일정수준 인정되지만, 단기적인 환경변화에 따라 영향을 받을 가능성이 있다.
B	적기상환가능성에 불확실성이 내포되어 있어 투기적인 요소가 크다.
C	적기상환가능성이 의문시되고 채무불이행의 위험이 매우 높다.
D	상환불능상태이다.

주1) 상급 등급 중 A2부터 B등급까지는 +, - 부호를 부가하여 동일등급 내에서의 우열을 나타내고 있음. 주2) 자산유동화평가의 경우 상급 신용등급 뒤에 "(sf)"를 추가하여 표시함. 주3) 제3자 신용평가의 경우 "Tp"를 상급 신용등급 앞에 추가하여 표시함.

보험금지급능력평가(IFSR) 신용등급별 정의

등급	정의
AAA	보험금지급능력이 최고 수준이다.
AA	보험금지급능력이 매우 높지만 상위등급(AAA)에 비해 다소 열위한 면이 있다.
A	보험금지급능력이 높지만, 상위등급(AA)에 비해 경제여건 및 환경변화에 따라 영향을 받기 쉬운 면이 있다.
BBB	보험금지급능력이 일정수준 인정되지만, 상위등급(A)에 비해 경제여건 및 환경변화에 따라 저하될 가능성이 있다.
BB	보험금지급능력에 불확실성이 내포되어 있어 투기적 요소를 갖고 있다.
B	보험금지급능력에 대한 불확실성이 상당히 상위등급(BB)에 비해 투기적 요소가 크다.
CCC	보험금지급 불이행의 위험 수준이 높고 보험금지급능력이 의문시된다.
CC	보험금지급 불이행의 위험 수준이 매우 높고 보험금지급능력이 희박하다.
C	보험금지급 불이행의 위험 수준이 극히 높고 보험금지급능력이 없다.
D	보험금지급 불능상태이다.

주1) 상급 등급 중 AA부터 B등급까지는 +, - 부호를 부가하여 동일등급 내에서의 우열을 나타내고 있음. 주2) 제3자 신용평가의 경우 "Tp"를 상급 신용등급 앞에 추가하여 표시함.

기업신용평가(Issuer Rating) 신용등급별 정의

등급	정의
AAA	금융채무의 전반적인 상환가능성이 최고 수준이다.
AA	금융채무의 전반적인 상환가능성이 매우 높지만, 상위등급(AAA)에 비해 다소 열위한 면이 있다.
A	금융채무의 전반적인 상환가능성이 높지만, 상위등급(AA)에 비해 경제여건 및 환경변화에 따라 영향을 받기 쉬운 면이 있다.
BBB	금융채무의 전반적인 상환가능성이 일정수준 인정되지만, 상위등급(A)에 비해 경제여건 및 환경변화에 따라 저하될 가능성이 있다.
BB	금융채무의 전반적인 상환가능성에 불확실성이 내포되어 있어 투기적 요소를 갖고 있다.
B	금융채무의 전반적인 상환가능성에 대한 불확실성이 상당히 상위등급(BB)에 비해 투기적 요소가 크다.
CCC	금융채무의 채무불이행의 위험 수준이 높고 전반적인 상환가능성이 의문시된다.
CC	금융채무의 채무불이행의 위험 수준이 매우 높고 전반적인 상환가능성이 희박하다.
C	금융채무의 채무불이행의 위험 수준이 극히 높고 전반적인 상환가능성이 없다.
D	상환불능상태이다.

주1) 상급 등급 중 AA부터 B등급까지는 +, - 부호를 부가하여 동일등급 내에서의 우열을 나타내고 있음. 주2) 자산유동화평가의 경우 상급 신용등급 뒤에 "(sf)"를 추가하여 표시함. 주3) 제3자 신용평가의 경우 "Tp"를 상급 신용등급 앞에 추가하여 표시함.

펀드신용평가 신용등급별 정의

등급	정의
AAA(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 최고 수준이다.
AA(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 상위수준이다. 상위등급(AAA)에 비해 다소 열위한 면이 있다.
A(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 중상위 수준이며, 상위등급(AA)에 비해 다소 열위한 면이 있다.
BBB(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 비교적 높지만, 상위등급(A)에 비해 다소 열위한 면이 있다.
BB(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 낮고 투기적인 요소를 내포하고 있다.
B(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 매우 낮고 상위등급(BB)에 비해 투기적 요소가 강하다.
CCC(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 매우 투기적이다.
CC(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 상위등급(CCC)보다 낮으며, 불확정한 수준이다.
C(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 상위등급(CC)보다 낮으며, 매우 불확정한 수준이다.

주1) 상급 등급 중 AA부터 B등급까지는 +, - 부호를 부가하여 동일등급 내에서의 우열을 나타내고 있음. 주2) 제3자 신용평가의 경우 "Tp"를 상급 신용등급 앞에 추가하여 표시함. 주3) 채권형 펀드의 펀드신용평가의 경우에는 신용등급 뒤에 "(f)" 대신 "(bf)"를 부가함. (예:AAA(bf))