

# 한국철도공사

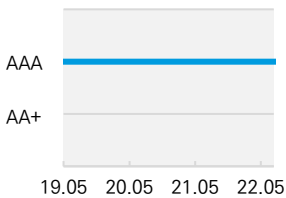
평가일 2022.05.10

## 평가담당자

오윤재 애널리스트  
 ☎ 02-787-2238  
 yoonjae.oh@kisrating.com

원종현 실장  
 ☎ 02-787-2251  
 jonghyun.won@kisrating.com

## 등급변동추이(특수채)



## 유효 등급

특수채 **AAA/안정적**  
 기업어음 **A1**

## 평가 개요

평가대상	종류	현재등급	직전등급	비고
특수채	본	AAA/안정적	AAA/안정적	제216회
기업어음	본	A1	-	-
특수채	정기	AAA/안정적	AAA/안정적	제208회 외

## 주요 재무지표

구 분	공기업·준정부기관 회계사무규칙 및 회계기준(연결)				
	2017.12	2018.12	2019.12	2020.12	2021.12
매출액(억원)	57,867	63,268	64,014	49,586	57,647
영업이익(억원)	-4,699	-339	-1,083	-12,114	-8,881
EBITDA¹(억원)	2,505	7,063	6,800	-4,662	-1,051
자산총계(억원)	198,783	221,168	226,606	252,765	251,556
총차입금(억원)	118,105	111,718	115,206	121,366	126,149
영업이익률(%)	-8.1	-0.5	-1.7	-24.4	-15.4
EBITDA/매출액(%)	4.3	11.2	10.6	-9.4	-1.8
EBITDA/이자비용(배)	0.6	1.7	2.0	*	*
총차입금/EBITDA(배)	47.2	15.8	16.9	*	*
부채비율(%)	297.8	237.0	257.9	247.8	287.3
차입금의존도(%)	59.4	50.5	50.8	48.0	50.1

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

주2) 2018년은 회계오류 수정을 반영한 재작성 재무제표 기준

주3) 배수지표가 음수인 경우 \*로 표시

## 평가 의견

한국신용평가는 한국철도공사(이하 '공사')의 제216회 특수채 신용등급을 **AAA/안정적**, 기업어음 신용등급을 **A1**으로 부여하며, 정기평가를 통해 제208회 외 특수채 신용등급을 **AAA/안정적**으로 유지한다. 주요 평가요소는 다음과 같다.

- 설립근거 법, 영위사업의 공공성 등에 따른 매우 높은 수준의 정부 종속성
- 공공성과 준독점적 지위에 기반한 사업안정성
- 정부의 감독·통제 및 지원실적에 기반한 우수한 재무용통성

### Outlook – 안정적

확고한 법적 지위, 영위사업의 공공성, 국가 경제·정책적 중요성, 정부지원 가능성 등을 감안할 때 신용등급 전망은 **안정적**이다.

## 업체 개요

'한국철도공사법'에 의거하여 철도산업발전기본법에서 규정하고 있는 철도 운영자산 및 부채를 승계 받아 2005년 1월 1일 설립되었다. 국토교통부 산하 준시장형 공기업으로 정부가 지분 전액을 소유하고 있으며, 철도여객 및 화물 운송사업(KTX, 일반철도, 광역전철)을 영위하고 있다.

**주요 등급논리**

**정부에 대한 종속성이 매우 높다.**

공사는 설립 및 운영 전반에 대한 법적 지위(‘한국철도공사법’, ‘공공기관의 운영에 관한 법률’, ‘철도산업발전기본법’)가 확고하며, 국민생활의 편익·복지 등과 직접 연계되는 철도운영사업을 영위하여 정부에 대한 종속성이 매우 높은 수준인 것으로 판단된다.

**사업의 공공성과 확고한 법적 지위를 근거로 사업기반이 안정적이다.**

영위사업의 공공성과 경제적·정책적 중요성이 매우 높으며, 관련 법령에 의거하여 업무 수행 권한을 확보하는 등 법적인 진입장벽을 통해 사업기반을 보호받고 있어 사업안정성이 우수하다. 2016년 12월 (주)에스알이 운영하는 수서발 고속철도 운행개시로 철도운영사업자로서 공사의 독립적 지위가 약화되었으나, (주)에스알이 동사 연결대상에 포함(지분율 41%)되는 가운데, 정관 및 주주협약 등을 통해 사적기관의 주식인수를 제한하고 공사가 (주)에스알의 경영 및 운영을 담당하는 점 등을 고려할 때, 철도 운영의 경쟁체제 도입이 공사 사업안정성에 미치는 영향은 제한적이다.

**공익적 사업 수행 및 COVID-19 영향으로 수익성이 미흡하다.**

호남고속철 1단계 및 동해선, 강릉선 KTX 개통, SRT 운행 개시에 따른 수송실적 확대로 2019년까지 매출 규모 성장이 이루어져 왔으나, 공익적인 사업 성격상 운임 현실화가 어렵고, 인건비, 감가상각비 등 고정비 부담이 높게 유지되어 2017년부터 영업적자가 지속되고 있다. 또한, 코로나19 장기화로 여객 수요가 크게 감소하여, 2020년의 경우 연결 매출이 전년 대비 22.5% 감소하고 약 1.2조원의 영업적자가 발생하였다. 2021년은 영업실적이 일부 회복되면서 매출 및 수익성이 전년 대비 소폭 개선되었으나, 코로나19로 인한 실적 부진이 지속되고 있다. 최근 거리두기가 완화되면서 운송수익이 점진적으로 증가할 것으로 기대된다.

**재무안정성이 열위하나, 정부의 감독·통제 및 지원실적에 기반한 재무용통성은 우수하다.**

2018년 자산재평가를 통해 재무부담이 일시적으로 완화되었으나, 이후 2020년부터 코로나19 확산으로 부(-)의 EBITDA가 재차 발생하면서 재무안정성은 열위한 수준을 유지하고 있다 (2021년 말 연결 부채비율 287.3%, 차입금의존도 50.1%). 2018년부터 순차입금 규모가 지속적으로 증가하고 있는 가운데(2018년 말 연결 기준 순차입금 10.4조원→2021년 말 12.4조원), 미흡한 영업현금창출력과 CAPEX 부담, 금융비용 등을 감안하면 높아진 재무부담이 완화되기는 쉽지 않을 전망이다.

다만, 코로나19 방역 조치 완화로 향후 영업현금흐름이 정상화될 것으로 예상되며, 국가경제에 필수적인 국내 철도사업의 기능과 역할, PSO 보상 및 과거 고속철도 관련 부채 이차지원, 공사법 개정을 통한 사채한도 확대 사례 등을 감안할 때, 정부의 감독·통제 및 지원수단에 기반한 재무용통성은 우수한 것으로 판단된다.

**Key Rating Considerations**

**확고한 법적·정책적 지위, 영위사업의 공공성 등 감안 시 매우 높은 수준의 정부 종속성**

정부가 전액 출자한 공사는 ‘한국철도공사법(이하 공사법)’과 ‘공공기관의 운영에 관한 법률’을 통해 확고한 법적 지위를 보유하고 있으며, ‘철도산업발전기본법’ 등 관련 법령에서 철도운영에 관한 업무 수행 권한을 부여받고 있다. 또한, 공사법 제16조 등에 따라 사업계획 및 이행, 예산 등에 국토교통부장관의 직접적인 지도 및 감독을 받고 있으며, 철도산업과 국민경제의 발전에 이바지하는 영위사업의 공공성을 고려할 때, 정부에 대한 종속성은 매우 높은 수준이다.

한편, 철도산업 관련 국가 정책기업이라는 특수성으로 관련 법령에 국가의 공사채 원리금 상환 보증(공사법 제11조), 비용보조, 재정자금 융자 및 사채인수(공사법 제12조), 국유재산 무상대부(공사법 제14조) 등 각종 행정적·재정적 지원수단이 규정된 가운데, 정부 출자 역시 꾸준히 시행되고 있어 향후에도 공사 운영에 요구되는 사업적, 재무적 지원이 적시에 이루어질 것으로 예상된다.

**정부 출자 현황**

(단위: 억원)

구분	2017.12	2018.12	2019.12	2020.12	2021.12
유상증자	1,421	705	742	1,064	2,706
자본금 누계	102,510	103,215	103,957	105,021	107,727

자료: 연결감사보고서

**국가 철도산업 정책수행기관으로 안정적 사업기반 보유**

‘철도산업발전기본법’에 의거, 철도수송분담의 목표 설정·유지, 철도산업발전에 관한 시책 수립은 국가의 의무이며, 철도운영에 대한 시책의 수립을 철도의 관리청인 국토교통부 장관의 업무로 규정하고 있다. 공사는 이러한 철도운영 관련사업을 위해 설립하는 기관으로 명시되어 있음에 따라 국가를 대행하는 안정적 사업기반을 보유하고 있다. 또한, 운송·물류 등 국민 경제·편익에 미치는 영향이 지대한 공익적 성격의 철도사업을 운영하고 있으며, 산업의 기초가 되는 사업의 특성, 이로 인한 정부의 높은 통제 및 감독 등 영위사업은 대단히 안정적이다.

2016년 12월 (주)에스알이 운영하는 수서발 고속철도 운행개시로 철도운영사업자로서 공사의 독립적 지위가 약화되었으나, (주)에스알이 동사 연결대상에 포함(지분율 41%)되는 가운데, 정관 및 주주협약 등을 통해 사적기관의 주식인수를 제한하고 공사가 (주)에스알의 경영 및 운영을 담당하는 점 등을 고려할 때, 철도 운영의 경쟁체제 도입이 공사 사업안정성에 미치는 영향은 제한적이다.

**영업적자 지속에 따른 미흡한 수익성**

2016년 호남고속철 1단계 및 동해선 KTX 개통, SRT 운항 개시, 2017년 강릉선 KTX 개통 등 신규 노선 개통에 따른 수송실적 확대, 고속선 설치로 인한 운임 상승 등으로 2019년까지 매출 외형은 성장세를 기록하였다. 그러나 2015년 이후 고속철도 및 수도권 광역철도의 요금이 동결된 가운데, 공익적 사업 성격에 따라 운임 인상은 쉽지 않은 상황이며, 인건비 및 감가상각비 등 높은 고정비용 부담까지 더해져 2017년부터 영업적자가 지속적으로 발생하고 있다.

또한, 코로나19 확산으로 철도 이용객이 급감하였으며, 2020년의 경우 연결 매출이 전년 대비 22.5% 감소하고, 약 1.2조원의 영업적자가 발생하였다. 2021년은 영업실적이 일부 회복되면서 매출 및 수익성이 전년 대비 소폭 개선되었으나, 코로나19로 인한 실적 부진이 지속되고 있다. 최근 팬데믹 상황 안정화와 함께 거리두기가 완화되면서 점진적으로 운송수익이 증가할 것으로 기대된다. 이외에도 호남고속철도 2단계 개통 등 고속철도의 단계적 확충에 따른 수송수요의 확대, 수익원 다각화 및 경영효율화 여부 등이 중장기적인 수익성 추세에 영향을 미칠 것으로 예상된다.

**수익 구조 - 연결기준**

(단위: 억원, %)

	2017	2018	2019	2020	2021
매출액	57,867	63,268	64,014	49,586	57,647
영업이익	-4,699	-339	-1,083	-12,114	-8,881
EBITDA	2,505	7,063	6,800	-4,662	-1,051
세전이익	-11,629	-3,355	-2,487	-15,176	-11,894
영업이익률	-8.1	-0.5	-1.7	-24.4	-15.4
EBITDA/매출액	4.3	11.2	10.6	-9.4	-1.8
세전이익률	-20.1	-5.3	-3.9	-30.6	-20.6

자료: 연결감사보고서

매출 구성 - 연결기준

(단위: 억원, %)

	2017	2018	2019	2020	2021
매출액	57,867	63,268	64,014	49,586	57,647
운송사업수익	43,654	46,474	47,295	32,628	36,151
- 고속철도	23,778	25,020	26,217	16,233	18,294
- 일반철도	4,711	5,459	5,377	3,248	3,578
- 광역철도	8,861	9,457	9,035	6,709	7,474
- 화물/기타	3,341	3,300	3,139	2,911	3,009
- PSO보상 <sup>1</sup>	2,962	3,238	3,528	3,528	3,796
수탁사업수익	9,362	11,692	11,505	13,092	17,634
다원사업수익	4,851	5,102	5,214	3,866	3,863
매출증가율	1.6	9.3	1.2	-22.5	16.3

주1) PSO(Public Service Obligation)보상은 공공서비스비용에 대한 정부의 지원금임

자료: 연결감사보고서

열위한 재무안정성 vs. 정부 신인도 기반의 우수한 재무용통성

2018년 자산재평가를 통해 약 1.7조원의 자본 증가 및 관련 법인세 환급으로 재무구조가 일시적으로 개선되었으나, 이후 2020년부터 코로나19 확산에 따른 여객 수요 급감으로 부(-)의 EBITDA가 연속적으로 발생하고 있다(2020년 연결 기준 EBITDA -4,662억원, 2021년 -1,051억원). 2018년부터 순차입금 규모가 지속적으로 증가하고 있는 가운데(2018년 말 연결 기준 순차입금 10.4조원→2021년 말 12.4조원), 2021년 말 연결 부채비율은 287.3%, 차입금 의존도는 50.1%로 재무안정성은 여전히 열위한 수준이다.

미흡한 영업현금창출력과 철도 안전망 구축 등을 위한 CAPEX 증가 전망, 금융비용 부담 등을 감안하면 높아진 재무부담이 완화되기는 쉽지 않을 전망이다. 다만, 코로나19 방역 조치 완화로 영업현금흐름이 점차 정상화될 것으로 예상되며, 재무건전성 확보를 위해 용산 역세권 토지 등의 매각을 계획하고 있어 향후 자금 유입에 따른 재무구조 개선 가능성이 존재한다.

한편, 공사는 정부의 철도운영정책을 대행하는 정책기업의 성격이 강하고 영위사업의 공공성과 국가기간산업으로서의 중요성이 높아 PSO 보상 및 과거 고속철도 관련 부채 이자 지원 등 정부의 재정적 지원이 지속적으로 이루어져 왔다. 따라서 정부의 감독·통제 및 지원수단에 기반한 재무용통성은 우수한 것으로 판단되며, 향후에도 정부 신인도에 기초한 원활한 자금조달, 다양한 형태의 정부 지원에 기반한 우수한 재무 대응능력을 유지할 수 있을 것으로 판단된다.

차입금 및 재무안정성 지표 - 연결기준

(단위: 억원, %, %)

	2016.12	2017.12	2018.12	2019.12	2020.12	2021.12
총차입금	115,760	118,105	111,718	115,206	121,366	126,149
-단기성차입금	19,039	14,342	17,186	10,540	13,878	14,239
-장기성차입금	96,722	103,764	94,532	104,666	107,487	111,910
순차입금	111,851	113,135	104,207	106,747	116,451	124,164
EBITDA/이자비용	1.9	0.6	1.7	2.0	*	*
총차입금/EBITDA	14.4	47.2	15.8	16.9	*	*
부채비율	288.2	297.8	237.0	257.9	247.8	287.3
차입금의존도	62.5	59.4	50.5	50.8	48.0	50.1

주1) 배수지표가 음수인 경우 \*로 표시

자료: 연결감사보고서

2) 2018년은 회계오류 수정을 반영한 재작성 재무제표 기준

사업 및 재무전망

거리두기 완화에 따른 여객수요 회복 전망, 확고한 법적·정책적 지위를 바탕으로 한 사업기반 및 철도사업의 공공성을 감안하면 우수한 사업안정성이 지속될 것으로 보인다. 다만, 원가에 비해 상대적으로 저렴한 요금, 높은 고정비 부담, COVID-19 영향으로 인해 수익성이 미흡한 가운데, 중기적으로 수익구조 개선 여부는 호남고속철도 2단계 개통 등 고속철도의 단계적 확충에 따른 수송수요의 확대, 수익원 다각화와 경영효율화 등에 의해 영향을 받을 것으로 예상된다.

지속적인 영업적자, 철도안전 관련 시설투자, 금융비용 부담 등으로 높은 수준의 재무부담이 지속될 전망이나, 정부 신인도에 기초한 원활한 자금조달과 정부 지원을 통해 우수한 재무 대응능력을 유지할 것으로 예상된다.

본 평가에는 현행 **KIS 신용평가 일반론, 비금융GRI 평가방법론**을 적용하였습니다. 당사의 평가 방법론은 “[www.kisrating.com](http://www.kisrating.com) / 리서치 / 평가방법론”에서 찾아볼 수 있습니다.

### 유의사항

한국신용평가 주식회사(“당사”)가 공시하는 신용등급은 발행사/기관, 신용공여, 채무 및 이에 준하는 증권의 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 증권의 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 해석되어야만 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 제공한다든 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 2022.04.18 이고, 계약체결일은 2022.01.21 이며, 평가종료일은 2022.05.10 입니다.

당사가 최근 2년간 신용평가 요청인과 체결한 다른 신용평가용역건수 및 수수료 총액은 각각 5건, 125백만원 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 입니다. 평가일 현재 당사가 수행하고 있는 신용평가 요청인의 비평가용역은 없습니다.

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

- 본건 평가시 당사가 이용한 중요자료는 최근 감사보고서, 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	0.31	1.44
BBB	원리금 상환가능성이 일정수준 인정되지만, 상위등급(A)에 비해 경제여건 및 환경변화에 따라 저하될 가능성이 있다.	0.00	0.00	1.73	6.34
BB	원리금 상환가능성에 불확실성이 내포되어 있어 투기적 요소를 갖고 있다.	2.78	2.78	9.56	11.80
B	원리금 상환가능성에 대한 불확실성이 상당하여 상위등급(BB)에 비해 투기적 요소가 크다.	6.25	6.25	10.57	13.60
CCC	채무불이행의 위험 수준이 높고 원리금 상환가능성이 의문시된다.	0.00	0.00	18.41	20.52
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 2021년 기준이며, 평균누적부도율은 1998-2021년을 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 상당하여 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 상당하여 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 투기적인 요소가 강하다.
CCC(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 매우 투기적이다.
CC(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 상위등급(CCC)보다 낮으며, 불확실한 수준이다.
C(f)	펀드 편입자산의 전반적인 신용도가 상위등급(CC)보다 낮으며, 매우 불확실한 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))