INSURANCE WORLD

NO. 422 | October 2017











www.koreanre.co.kr KOREAN RE

해외보험시장

- **발행일** 2017년 10월
- **발행인** 원종규 / **편집인** 김용남
- **발행처** 서울시 종로구 종로 5길 68(수송동)
  코리안리 빌딩 11층 경영지원팀 조사연구파트
- **대표전화** 02)3702-6000
- **팩스** 02)3702-8805
- **인터넷** www.koreanre.co.kr

NO. 422 | October 2017

Contents

브렉시트 이후 보험산업의 변화 및 전망 03

글로벌 생명보험 재보험시장 현황 및 전망 10

전기 자동차와 보험시장의 미래 17



브렉시트 이후 보험산업의 변화 및 전망

2016년 6월 23일 영국의 유럽연합(EU) 탈퇴 (브렉시트) 찬반 국민투표에서 브렉시트가 결정된 이후 사회 · 경제 전반으로 혼란과 불확실성이 야기되었다. 우려의 목소리와 희망적인 의견이 엇갈리는 상황에서 1년 4개월이 지난 지금까지도 향후 발생할 수 있는 변화에 대한 논의가 활발하게 진행중이다. 특히 보험산업의 경우 브렉시트로 인한 향후 변화와 영향이 주목된다. 영국 보험시장의 세계적인 영향력과 그 규모를 감안할 경우 브렉시트로 인해 영국뿐만 아니라 글로벌 보험산업에 어떠한 변화와 영향이 발생할지 살펴볼 필요가 있다.

●배경

영국의 보험산업은 세계 3위로 EU 내에서는 가장 큰 규모이며 런던이 세계 금융 중심지로 자리매김하는 데 상당한 역할을 하였다. EU 회원국으로서 EU 전체 시장에 대한 접근성이 보장되는 상황에서 대부분의 영국 보험산업의 관계자들은 브렉시트를 반대하는 입장이었고 브렉시트의 가능성을 낮게 보았다. 그러나 당초 예상과는 달리 51.9%의 득표율로 브렉시트가 결정되자 개표 직후 보험산업은 충격에 휩싸였다. 브렉시트로 인한 보험산업의 영향은 영국에만 국한되지 않기 때문에 글로벌 보험사들의 입장에서는 브렉시트가 주요 불확실성 요인으로 떠올랐다.

그러나 일시적인 혼란과 충격은 향후 대응 방안에 대한 진지한 논의로 대체되었고 실제로 보험산업은 차분히 대응 전략을 모색하고 있는 분위기이다. 실제로 로이즈 뿐만 아니라 영국의 보험 및 금융산업 협회에서는 브렉시트로 인한 부정적인 영향이 최소화될 수 있도록 영국 정부와 긴밀한 협조를 진행하고 있으며, 이를 바탕으로 EU와 영국 정부와의 브렉시트 협상이 추진되고 있다. 동 협상은 EU탈퇴 관련 사항을 규정한 리스본조약 제50조에 따라 2년의 기한을 두고 진행될 것이며 협상 완료 시점은 2019년 3월 29일로 정해졌다.

정부가 EU 탈퇴 협상을 진행하는 동안 영국 의회에서는 EU법 폐기를 위한 입법 논의가 진행중이다. 2017년 9월 12일 영국 하원에서 "대폐기법안(Great Repeal Bill)"이 가결됨에 따라 EU법을 폐기하고 해당 법조문들을 영국 법으로 전환하는 과정이 진행될 예정이며 이를 위한 본격적인 법안심의 단계가 시작되었다. 영국 정부는 EU 탈퇴 후 법적 혼란을 최소화하기 위해 가능한 현재의 법규 체계를 유지할 계획이며 이에 따라 대부분의 EU 법조문을 그대로 영국법에 반영시키는 작업이 진행될 것으로 예상된다. 하지만 이 과정에서 국내법 개정 등 일부 변경 사항도 발생할 수 있다. 따라서 보험산업은 이러한 입법 과정의 결과로 향후 보험사들의 영업행위 및 건전성 규제에 어떠한 변화와 영향이 발생할지 관심을 갖고 지켜봐야 할 것이다.

●주요 이슈 및 현황

□단일 EU 시장에 대한 접근성

현재 보험산업 관련 가장 중대한 이슈는 영국이 EU 탈퇴 이후에도 "동일인 원칙(Single Passport Rule)"에 따라 EU 단일 시장에서 영업 권한을 유지할 수 있을지 여부이다. 동 원칙은 EU내 회원국의 감독기관으로부터 회사 설립 인가를 받은 경우, EU 단일 시장 내 다른 회원국에서 별도의 추가 인가 절차 없이 지점을 설립하는 등 자유롭게 영업할 수 있도록 하는 제도적 기반이다. 이러한 제도를 통해 영국 보험산업은 그 동안 28개 유럽 국가에서 자유롭게 영업할 수 있었으나 영국의 EU 탈퇴 이후 동 권한을 잃게 될 경우 보험사 영업에 상당한 타격이 발생할 수 밖에 없다.

이와 관련하여 현재 거론되고 있는 방안은 영국이 유럽경제지역(EEA[1]) 회원국의 자격으로 단일 유럽 시장에 대한 접근성을 계속 유지하는 것이다. 이는 보험산업의 입장에서는 최선의 결과이지만 EU 탈퇴를 지지한 영국 국민들의 반발이 발생할 수 있다. 그 이유는 단일 유럽 시장에 대한 접근성이 유지될 경우, 인적 · 물적 자원이 국경을 넘어 자유롭게 이동할 수 있게 되고 EU에 대한 영국의 경제적인 지원도 계속되어야 하며 영국이 유럽사법재판소의 판결에 구속을 받는 상황이 유지되는 것이므로 EU 탈퇴의 의미가 퇴색될 수 밖에 없기 때문이다.

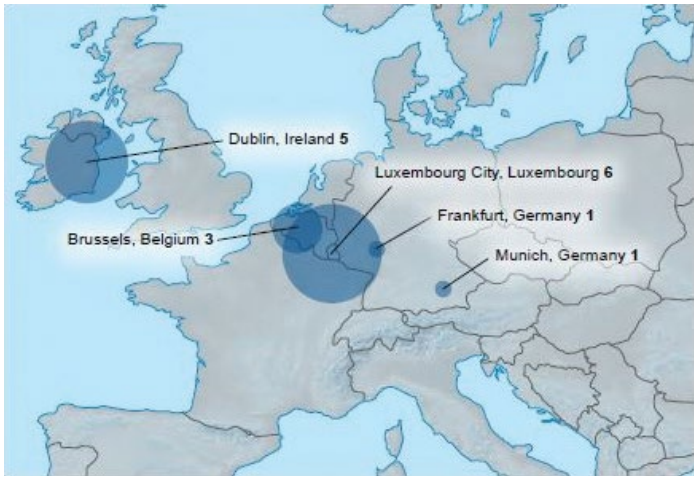
만약 EEA회원국의 지위가 유지되지 못할 경우, 영국은 EU와 양자간 자유무역협정(FTA) 체결을 통해 유럽 시장에 대한 접근성을 확보할 수 있다. 그러나 FTA체결을 위해서는 EU회원국 모두의 승인이 필요하며 협상을 위해 많은 시간이 소요된다. 실제로 EU 탈퇴 협상과 동시에 FTA협상을 추진하는 것은 현실적으로 쉽지 않을 것이라는 전망이 우세하다.

1) 유럽경제지역(European Economic Area)은 유럽연합과 유럽자유무역연합 회원국 간 상품, 서비스, 노동, 자본의 자유 이동을 보장하여 유럽 단일 시장을 형성하는 지역을 의미함.

또한 EU측 입장에서는 기존 회원국 사이에서 추가적인 EU 탈퇴 도미노 효과가 발생하지 않도록 EU의 정치적 안정을 유지하는 것이 중요하기 때문에 영국과의 FTA 협상에 적극적으로 나서지 않을 가능성도 있다.

따라서 영국이 유럽 단일 시장에 대한 접근성을 유지하지 못할 경우에 대비하여 영국에 거점을 두고 있던 해외 보험사들이 EU내 다른 국가로 회사를 이전하는 방안이 검토되고 있다. 이로 인해 보험산업에서는 상당한 비용이 발생할 것으로 예상되지만 EU 시장에서 원활한 영업을 위해서는 불가피한 선택으로 보인다. 실제로 많은 글로벌 보험사들이 영국에 있던 자회사나 법인을 다른 지역으로 이전하거나 신규 EU 법인을 영국 외 다른 유럽 국가에 설립하는 계획을 발표하고 이행 단계에 돌입하고 있는 상황이다.

〈 브렉시트 이후 (재)보험사 유럽 거점 도시 선정 현황 〉



※ 출처 : A.M.Best, Location, Location, Location – Insurers Unveil Choices for European Offices

현재까지 글로벌 보험사들이 영국 런던을 대신하여 유럽의 거점으로 가장 선호하는 국가는 아일랜드, 룩셈부르크, 벨기에인 것으로 나타났다. 아일랜드의 더블린을 선택한 보험사로는 Beazley, Chaucer 등이 있으며 로이즈, MS Amlin, QBE 등은 벨기에의 브뤼셀을 선택하였고 Hiscox, AIG Europe은 룩셈부르크로 결정하였다. 그 외 독일 프랑크푸르트, 뮌헨, 파리 등도 보험사들의 관심을 끌고 있는 도시이다.

이와 같이 보험사들이 유럽 영업의 거점 도시를 선택함에 있어서 가장 중요한 결정 요인은 개별 회사의 특수한 상황과 사업 전략일 것이다. 즉, 기존 및 잠재 고객과의 접근성, 기존 점소 위치, 전략적 진출 국가 등이 고려될 수 있다. 그 외 인재 유치의 용이성, 국가별 세제 혜택, 규제 및 감독 기관의 정책 등도 주요 고려사항이 될 수 있다. 특히 현지 규제 체계는 신규 법인 설립 과정에 직접적인 영향을 줄 수 있고 향후 영업 환경을 좌우할 수 있는 중대한 요인으로 간주된다.

〈 브렉시트 이후 (재)보험사 유럽 거점 이전 계획 발표 현황 〉

국가/도시	보험사	발표 일자	발표 내용
룩셈부르크	American International Group, Inc.	2017. 3. 8	EEA 지역과 스위스 물건 인수를 위한 자회사 설립 예정
	Hiscox Ltd.	2017. 5. 9	유럽 내 보험 인수를 위해 자회사 신설 예정
	FM Global	2017. 5. 30	신규 자회사 FM Insurance Europe S.A 설립
	RSA Insurance Group plc	2017. 6. 5	유럽 법인을 신설하여 벨기에, 프랑스, 독일, 스페인, 네덜란드에 있는 지점망 개편 예정
	CNA Hardy	2017. 6. 6	유럽 자회사 신설 예정
	Liberty Specialty Markets	2017. 7. 4	보험사 및 중개사 신설 예정
아일랜드/ 더블린	Admiral Group plc	2017. 4. 4	현재 아일랜드에서 영업중인 점을 감안하여 EU 지역의 영업 거점으로 더블린을 고려하고 있음
	Standard Life	2017. 4. 6	기존 더블린 지점의 법인 전환을 고려하고 있으며 독일 영업점은 신설 자회사의 지점으로 편입될 예정
	Legal & General	2017. 5. 26	자산운용 영업의 일부를 더블린으로 이전하여 아일랜드 및 유럽 지역 고객에 대한 서비스 제공 예정
	Chaucer	2017. 6. 21	Chaucer Insurance Co. DAC (Chaucer Dublin)을 신설하여 특수(재)보험 인수 예정
	Beazley plc	2017. 7. 21	신규 재보험사 Beazley Re DAC 설립 관련 인가 취득 후 Beazley Insurance DAC로 사명 개정함
벨기에/ 브뤼셀	Lloyd's	2017. 3. 30	기존 영업망을 통해 모든 EU/EEA 국가에서 영업 가능한 보험사 신설 계획
	QBE	2017. 6. 6	기존에 오랜 기간 영업해 온 지점이 있는 브뤼셀에 자회사 신설 예정
	MS Amlin	2017. 6. 28	영국 소재 Amlin Insurance Societas Europaea (S.E)를 벨기에로 이전할 계획이며 글로벌 영업 거점은 런던으로 유지될 예정
독일/뮌헨	Markel Corporation	2017. 5. 18	기존에 지점이 있는 뮌헨에 자회사 신설 예정
독일/ 프랑크푸르트	Ironshore International	2017. 7. 6	독일어 사용 고객에 대한 서비스 강화를 위해 프랑크푸르트에 사무소 신설 예정
프랑스/파리	Chubb	2017. 9. 11	유럽 본사를 영국에서 프랑스로 이전 예정

※ 출처 : A.M.Best, Location, Location, Location – Insurers Unveil Choices for European Offices

한편, EU의 보험감독당국도 보험사들이 브렉시트에 대비하여 다른 EU 국가로 자회사를 이전하거나 신규법인을 설립하는 추세를 예의주시하고 있다. 일부 보험사들이 영국에 영업 기반을 그대로 두고 EU 지역에 페이퍼 컴퍼니를 설립하여 위장 영업을 할 가능성이 제기되고 있기 때문이다. 따라서 신규 설립되는 보험사들에 대해 현지 인력 채용, 아웃소싱, 계약 인수 및 보유 현황 등과 관련한 EU 규제당국의 감독이 철저하게 이루어질 것으로 예상된다.

● 지급여력제도 규제

2016년 1월부터 EU지역에서 시행 중인 새로운 지급여력제도인 Solvency Ⅱ와 관련하여 영국 보험 감독 당국은 전반적인 규제의 틀을 유지할 것으로 보인다. 영국 보험 감독 당국은 보험사 재무건전성 제고를 위한 Solvency Ⅱ 제도 구축 당시부터 유럽보험연금감독청(EIOPA)[2]과 긴밀하게 협조하였으며 브렉시트와 무관하게 자국 보험산업의 재무건전성 확보를 위한 감독 의지는 확고한 것으로 보인다. 또한 Solvency Ⅱ 이행을 위해 영국 보험산업은 컨설팅, 리스크 모델링 개선 등과 관련하여 이미 많은 비용과 시간을 투자한 상황이기 때문에 현재 시행 중인 제도를 다시 개정하기는 어려울 것이다. 뿐만 아니라 리스크 기반 지급여력제도가 글로벌 스탠다드로 자리잡고 있는 상황에서 영국이 EU를 탈퇴하더라도 기존의 지급여력제도 규제 내용은 전반적으로 유지될 수 밖에 없을 것이다.

다만 일부 Solvency Ⅱ의 규제가 지나치게 엄격하여 보험산업에 부담으로 작용하는 부분은 개정될 가능성도 있다. 예를 들어 지나치게 높게 설정된 위험 마진(risk margin)의 축소, 보험사의 인프라 개발 사업 투자 활성화를 위한 투자 규제 완화 등이 추진될 수 있다. 이러한 개정은 영국이 EU와 규제 동등성을 유지하는 수준 내에서 진행될 것이다.

브렉시트 협상 결과 영국이 EU에서 완전히 분리되어 제3국의 지위로 결정되면 영국은 EU Solvency Ⅱ 규제 동등성 인정 국가 지위를 확보하기 위해 노력할 것으로 예상된다. 규제 동등성이 인정된 제3국의 보험회사는 영업 및 감독에 있어 EU 국가 보험회사와 동등한 지위를 얻게 된다. 특히 제3국이 재보험 규제 관련 동등성을 확보할 경우 해당국의 보험사는 EU 역내에서 자유로운 재보험 거래가 가능하기 때문에, 영국의 입장에서 자국 보험사의 원활한 재보험 거래를 위해 규제 동등성을 인정받는 것이 매우 중요하다. 실제로 영국의 보험회사 재무건전성 규제 체계는 EU Solvency Ⅱ와 매우 유사하기 때문에 영국이 규제 동등성 인정 국가 지위를 확보하는 것은 어렵지 않을 것으로 보인다.

2) European Insurance and Occupational Pension Authority

●기타 보험 종목별 현안

그 외 브렉시트 관련 발생할 수 있는 보험산업의 영향과 주요 현안은 다음과 같다.

보험 종목	주요 현안
해상보험	브렉시트 이후 영국과 EU간 자유무역협정 체결이 무산될 경우 보험업은 WTO협정의 부속서인 서비스 무역에 관한 일반협정 (GATS[3])의 적용을 받게 됨. 동 협정에 따르면 별도 국내 규정이 없는 한 해상, 항공, 운송보험 인수 계약은 인가 없이 국경간 거래가 가능한 종목으로 분류되어 있음. 그러나 국가별 미인가 보험에 대한 규정이 다를 수 있어 거래 가능 여부에 대한 불확실성이 존재함
자동차보험/ 연금보험	2011년 유럽사법재판소는 보험회사가 성별에 따라 보험료를 차등 산정하는 관행을 불법이라고 판결. 2012년 발효된 EU Gender Directive에 따라 보험사는 보험료 산정 시 성별에 따른 차등을 두지 못하게 되어 자동차보험 및 연금보험 가격 조정이 발생하였으며 성별 대신 직업, 운전습관 등 다른 요인을 반영하고 있음. 영국은 EU탈퇴 이후 동 법의 적용을 재검토할 것으로 예상됨
배상책임보험/ 사이버보험	2018년 시행 예정인 EU의 일반정보보호법(GDPR[4])은 영국이 EU를 탈퇴하더라도 예정대로 적용될 것으로 예상되며 개인정보보호 규정 강화에 따라 영국 등을 중심으로 사이버보험 및 배상책임 보험에 대한 수요는 지속적으로 확대될 것으로 전망됨
여행자보험	보험료 인상 효과 발생 가능. EU회원국 국민들은 EHIC[5]라는 건강보험증을 소지하여 다른 EU국가 여행 중 상해 또는 질병 발생 시 체류 국가의 국공립 의료기관에서 의료 서비스를 받을 수 있으나 EU 탈퇴 시 영국 국민들은 비싼 민간 의료기관에 의존할 수 밖에 없어 여행자보험의 비용 인상이 불가피할 것으로 전망됨

※ 출처 : Allianz, The Impact of Brexit on the Insurance Industry

●향후 과제 및 전망

브렉시트 이후 보험산업에 발생할 수 있는 구체적인 변화는 현재 진행중인 브렉시트 협상 결과에 따라 결정될 것이다. 개별 회사 차원에서는 브렉시트로 인해 새롭게 사업 기회가 발생할 수도 있고 기존의 사업 방식에 위협이 되는 부정적인 결과가 나올 수도 있다. 그러나 분명한 것은 기존의 단일 EU 시장에 대한 접근성이 완전하게 보장받을 가능성은 높지 않다는 점이며 이로 인해 보험사 영업에 불가피하게 제약이 발생할 수 밖에 없을 것이다. 따라서 브렉시트 협상 결과에 대한 여러 가지 시나리오를 예측하고 개별 회사의 상황에 맞게 적절한 대응 전략을 구축하여 체계적으로 브렉시트 이후 상황에 대비하는 것이 중요하다.

3) General Agreement on Trade in Services

4) General Data Protection Regulation (Regulation (EU) 2016/679)

5) 유럽건강보험증(European Health Insurance Card)은 EU28개국 회원국 및 아이슬란드, 리히텐슈타인, 노르웨이, 스위스에 합법적으로 거주하며 의료보험에 가입되어 있는 사람이 다른 국가(EU27개국 + 4개국)에 방문하는 동안 별도의 절차 없이 편리하게 체류국의 의료서비스를 제공받을 수 있도록 거주국내 의료보험 가입 사실을 증명하는 카드

영국이 과거와 같이 유럽 시장에 대한 자유로운 접근 권한을 유지하지 못할 경우 보험사별로 아래와 같은 대응 전략을 고려할 수 있다.

보험사 구분	대응 전략
영국 기반 보험사	EEA 내에서 지속적으로 영업할 수 있도록 유럽 영업 조직을 개편하거나 해당국가로부터 별도 인가를 취득해야 함. 또는 신규 법인을 설립하거나 영국에 있던 영업조직을 해당 국가로 이전할 필요가 있음
유럽 계약 인수한 영국 보험사	브렉시트가 이행되기 전에 해당 계약에 대한 런오프를 추진하거나 동일 그룹 내 EEA 소재 보험사에 해당 계약을 이전해야 함. EEA 소재 보험사가 현재 존재하지 않는 경우 동 지역에 신규 보험사 설립을 통해 계약 이전을 추진할 필요 있음
영국에서 영업 중인 EEA 소재 보험사	브렉시트 이후 영국이 EEA 소재 보험사의 기존 영국 지점에 대한 영업권을 계속 인정할 가능성이 있으나 그렇지 않을 경우 영국 내 별도 보험사 및 지점 설립이 필요함
영국 계약 인수한 EEA 소재 보험사	브렉시트가 이행되기 전에 해당 계약에 대한 런오프를 추진하거나 동일 그룹 내 영국 보험사에 해당 계약을 이전해야 함. 기존에 영국 보험사가 존재하지 않는 경우 영국에 신규 보험사 설립을 통해 계약 이전을 추진할 필요 있음

※ 출처 : DLA PIPER, Article 50: What Comes Next for Insurers?

한편, 브렉시트로 인해 영국의 경제적, 정치적 불확실성이 발생하고 있음에도 불구하고 런던 보험시장의 국제적인 지위와 명성은 유지될 것으로 전망된다. 오늘날 보험산업의 역사가 런던에서 시작되었고 300년 이상의 전통을 바탕으로 보험 상품 및 서비스에 대한 전문성과 노하우가 영국 보험업계에 축적되어 있기 때문이다. 또한 로이즈의 광범위한 글로벌 네트워크를 통해 전세계 보험시장에 진출가능하다는 사실도 결코 무시할 수 없는 런던 보험시장의 강점으로 작용하고 있다. 최근 로이즈는 유럽뿐만 아니라 아시아, 남미 등 신흥시장에서도 영업을 지속적으로 확대하고 있어 글로벌 보험시장 진출 창구로서의 위상은 유지될 것으로 예상된다.



글로벌 생명보험 재보험시장 현황 및 전망

글로벌 생명보험 재보험시장의 성장 전망은 2019년까지 밝은 편이다. 전 세계에서 가장 큰 생명보험 재보험시장인 미국의 사망보험 부문에서의 경쟁 심화, 저금리 기조 지속 및 생명보험 재보험의 내재변동성(inherent volatility) 등의 위험요인에도 불구하고, 글로벌 생명보험 재보험 시장은 장수리스크 및 질병보험에 대한 수요 증가, 원보험시장 확대 등의 기회요인에 힘입어 향후 2~3년간 꾸준히 성장할 것으로 보인다.

현재 전세계 생명보험 재보험시장은 Munich Re, Swiss Re 등 6개의 글로벌 재보험사들에게 집중되어 있다. 생명보험사들은 단순한 위험의 전가 이외에도 상품 공동 개발, 포트폴리오의 이전, 요구자본의 경감(Regulatory capital relief), 신계약 비용 조달을 통한 활성화 등을 목적으로 재보험을 활용한다. 손해보험 재보험과는 달리 생명보험 재보험은 담보력에 대한 보험회사들의 수요가 높지 않기 때문에 신규로 진입하려는 (재)보험사에게 선택의 폭은 제한적인 편이다. 또한 생명보험 재보험은 오랜기간 서비스가 집중되는 장기적인 사업이기 때문에 소수의 재보험사들에 집중되어 있어 진입장벽이 높은 편이다. 상품개발 지원, 의학적 언더라이팅 지원, 교육 지원 등 많은 서비스적 요소를 가지고 있으며 이에 대한 인프라 구축이 필수적이다. 또한, 상위 재보험사들은 철저한 리스크관리와 언더라이팅을 통해 그들의 리스크 수용 범위(Risk Appetite)를 넘어선 공격적인 언더라이팅을 통한 고성장은 지양하는 편이다.

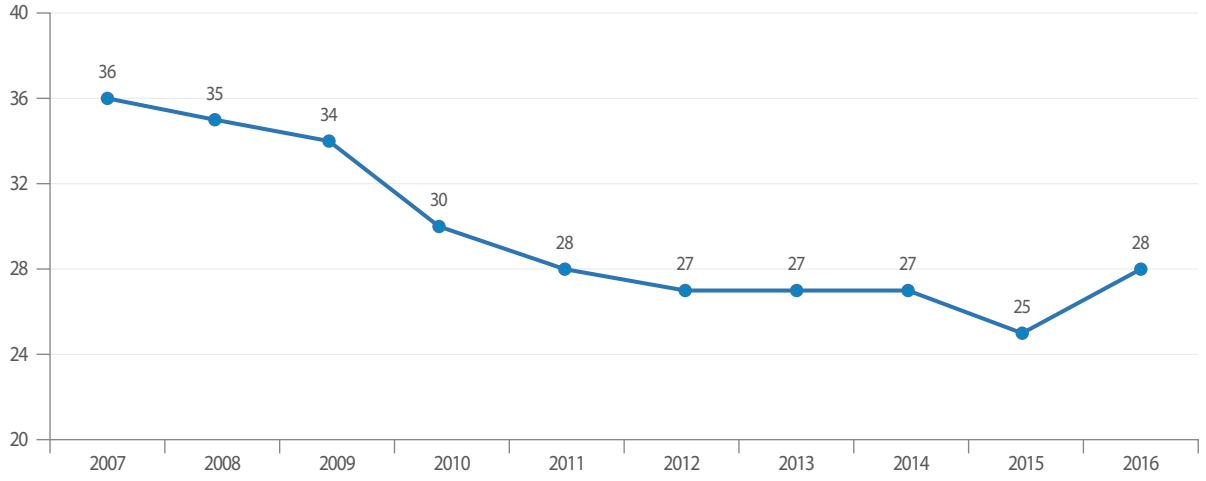
〈 상위 6개 생명보험 재보험사의 수입보험료 현황 〉

회사명	수입보험료(US$ Mn.)		성장률(%)	신용등급
	2016	2015		
Munich Re	14,303	16,078	△11	AA–/Stable
Swiss Re	12,801	11,942	7	AA–/Stable
RGA Global Re	10,107	9,414	7	AA–/Stable
SCOR SE	8,609	8,342	3	AA–/Stable
Hannover Re	7,518	8,378	△10	AA–/Stable
General Re	3,069	3,164	△3	AA+/Stable
계	56,407	57,319	△2	

※ 출처 : S&P/ 신용등급 2017.7.26 기준

미국 사망보험시장은 전세계 생명보험 재보험시장에서 가장 중요하게 인식되는 시장이며, 특히 비지니스의 규모 측면에서 상위 재보험사들에게 매력적인 시장이다. 아래의 그래프에서 알 수 있듯이, 2010년부터 5년간 출재율이 다소 감소하는 모습을 보이다가, 2016년 28% 수준까지 출재율이 상승했다. 출재율은 25~28% 수준에서 안정화될 것으로 예상되는데, 성장율이 유지되면서 북미 시장은 향후에도 생명보험 재보험 시장 성장의 주춧돌이 될 것으로 전망된다.

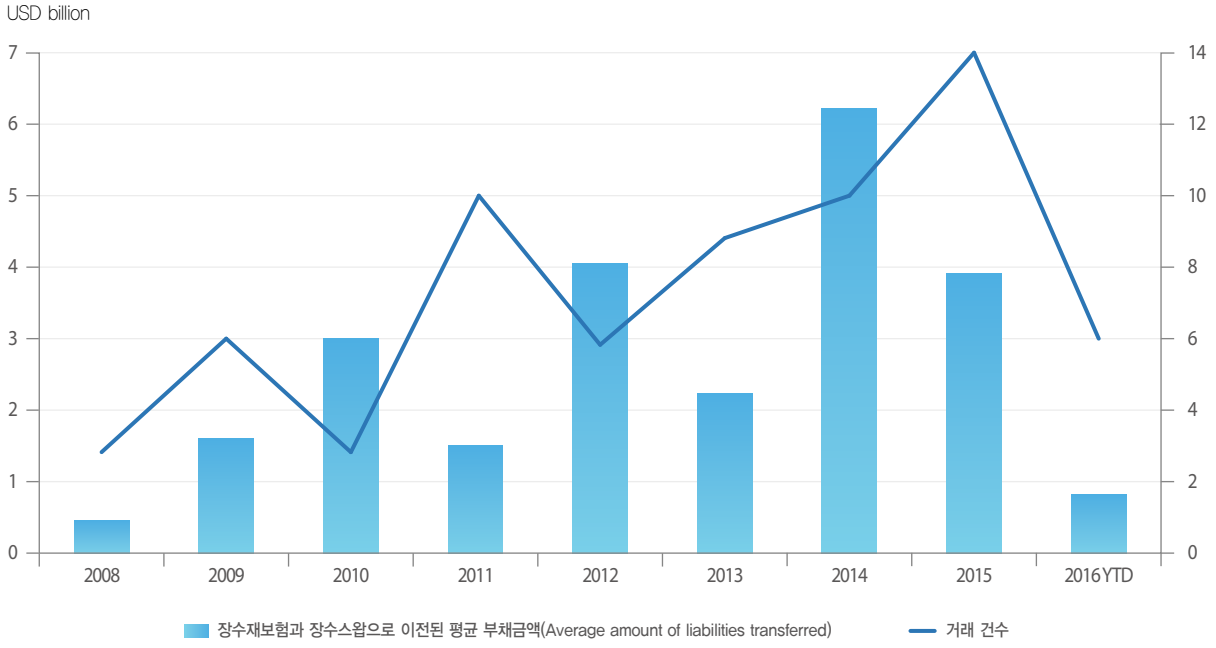
〈 미국 생명보험 재보험 출재율(%) 추이 〉



※ 출처 : Reinsurance Group of America

한편, 지난 3년간 장수리스크는 생명보험 재보험 시장의 주요 성장 모멘텀이 되고 있다. 빠르게 고령화되는 인구 구조 속에서 생명보험회사의 연금부채 증가에 따라 유럽 등 주요 선진국을 중심으로 장수리스크에 대한 국제적 관심은 확대되고 있다. 유럽 Solvency Ⅱ에서는 사망리스크, 장해 및 질병리스크 등과 함께 생명보험리스크를 평가하는 중요 리스크 중 하나로 장수리스크를 포함시켰으며, 유럽보험연금감독청(EIOPA)는 생명보험리스크 중 장수리스크와 해약리스크를 가장 중요하게 인식한 바 있다. 인구 고령화와 함께 증가하고 있는 연금보험의 장수리스크를 관리하기 위해 보험사들은 재보험이나 스왑거래 등을 이용하고 있다. 장수리스크의 이전(transfer) 시장은 전통적으로 영국에서 가장 활성화되어 있었으나, 최근에는 미국, 프랑스, 스위스 등의 국가에서도 연금펀드의 장수리스크를 재보험사로 이전하는 활동이 늘어나고 있으며, 앞으로도 더 활성화될 것으로 예상된다. 장수리스크를 관리하는 방법으로는 장수재보험 외에 장수스왑[1](Longevity Swap)이 있는데, 장수스왑은 장수재보험과 유사한 방식으로 장수리스크를 거래하나, 파생상품을 통한 거래라는 차이점이 있다. 장수스왑 계약을 제공하는 주체는 보험회사와 재보험회사 외에도 투자은행 등이 다수를 차지하는 등 사망보험과 질병보험에 비해 진입장벽이 낮다고 할 수 있다.

〈 장수재보험과 장수스왑 거래 추이 〉

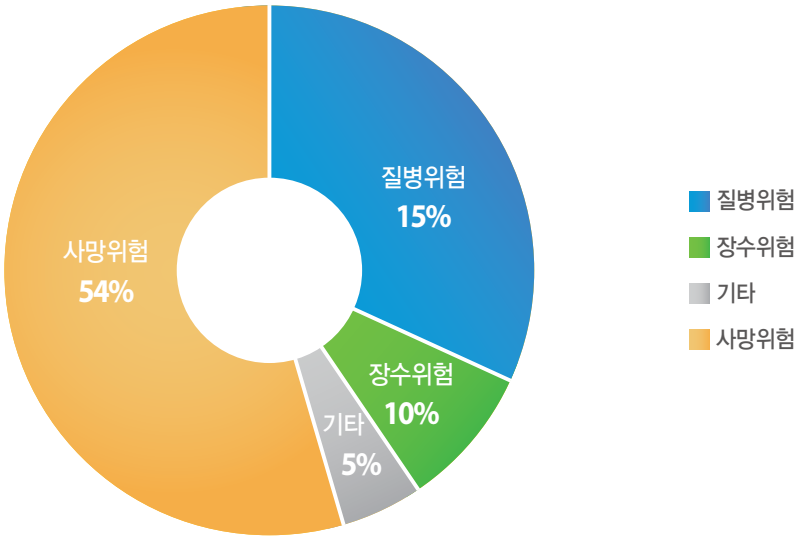


※ 출처 : Swiss Re Economic Research & Consulting

2016년 기준으로 상위 5개 생명보험 재보험사의 P/F를 분석해 보면, 사망위험이 55%, 질병위험이 31%를 차지하는 반면, 장수위험은 아직 10% 수준에 불과한 것으로 나타났다. 지난 몇 년간 재보험사들의 장수스왑 거래는 증가하고 있지만, 장수스왑은 파생상품을 통한 거래이기 때문에 수입보험료가 기장되지 않아 보험료 증가로 이어지지는 않고 있다.

1) 장수스왑 : 장수 파생상품의 하나로, 장수스왑은 주로 연금사업자가 재보험사 또는 투자은행과 고정현금 흐름과 생존지수에 연동하는 변동현금 흐름을 교환하는 스왑계약을 체결하는 것을 말함. (보험연구원, 금융회사의 장수리스크 관리 제고방안 연구 (2014.12))

〈 상위 5개 생명보험 재보험사 포트폴리오 비중 (2016) 〉



※ 출처 : S&P Global Ratings

이머징 마켓의 성장, 장수리스크, 질병보험의 성장 기회에 대한 긍정적 전망에도 불구하고 2016년 상위 6개사의 보험료규모는 전년 대비 감소하였는데, 이는 주로 북미와 호주의 대형계약 감소 및 환율 효과에 기인한다.

중장기적으로는 중국, 인도, 인도네시아 등 아시아 신흥국의 생명보험사들이 전 세계 생명보험 재보험시장의 성장을 견인해 나갈 것으로 예상된다. 아시아 신흥국들은 인구가 많고 소득이 빠르게 증가하고 있으며, 경제발전에 따라 보험침투율이 높아질 것으로 예상됨에 따라 생명보험 시장도 크게 확대될 전망이다. 신흥시장의 보험료는 전세계 평균인 5% 이상 증가할 것으로 예상되는데, 중국의 경우 2016년 보험시장 성장률은 약 30%였으며 보험침투율은 2.4%로 여전히 유럽 등 선진시장에 비해 낮은 편이고 이웃 나라인 대만과 홍콩(각각 약 16.7%, 16.2%)에 비해서도 낮다. 신흥국은 평균 연령이 낮고 소득 증가 및 의료서비스 향상에 따라 향후 발병률도 크게 개선될 것으로 전망된다. 신흥국의 사망 및 질병보험 실적이 선진국 대비 양호한 것을 감안한다면, (재)보험사들은 지역별 포트폴리오 다양화를 통해 수익성 시현을 도모할 수 있을 것으로 보인다.

〈 주요 국가 생명보험 보험침투율 비교(2016) 〉

구 분	생명보험 보험침투율(%)	구 분	생명보험 보험침투율(%)
유럽 전체	3.99	아시아 전체	3.74
– 영국	7.58	– 중국	2.34
– 프랑스	6.06	– 인도	2.72
– 독일	2.75	– 인도네시아	1.64
– 스위스	4.72	– 말레이시아	3.15
– 이탈리아	6.23	– 베트남	1.00

※ 출처 : Sigma, Swiss Re

〈 주요 지역 GDP 성장률 전망 〉

(단위: %)

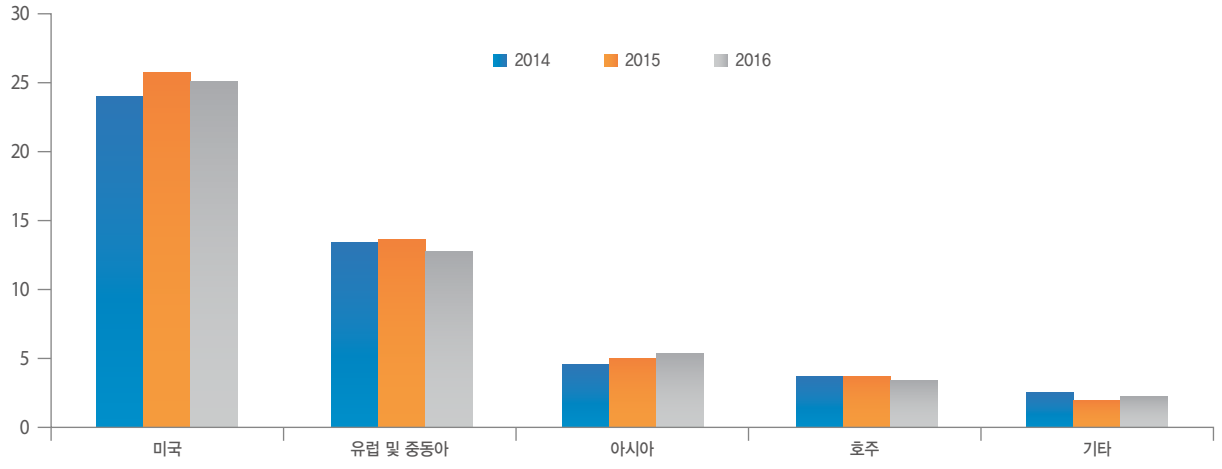
구 분	2015	2016	2017(F)	2018(F)	2019(F)
유로존	1.9	1.7	2.0	1.7	1.5
아시아-태평양	5.6	5.4	5.6	5.5	5.4
– 중국	6.9	6.7	6.7	6.3	5.9
– 인도	7.9	7.1	7.4	7.8	7.9
– 태국	2.9	3.2	3.5	3.6	3.4
– 일본	1.2	1.0	1.3	1.1	0.9
– 호주	2.4	2.5	2.5	2.9	2.6
– 미국	2.6	1.6	2.2	2.3	2.0
– 캐나다	0.9	1.4	2.4	1.8	1.5
– 영국	2.2	1.8	1.4	0.9	1.3

※ 출처 : Global Economic Table S&P Global Ratings

신흥국은 평균 연령이 젊고 소득 수준이 높지 않아 보장성 상품의 판매가 주를 이룬다. 재보험사들은 생명보험사들과의 전략적 제휴를 통해 공동개발한 상품을 선제적으로 수재할 수 있다. 중국, 인도, 동남아를 중심으로 한 신흥국에서는 상품 개발, 언더라이팅, 클레임 처리 등을 지원하기 위한 재보험 비즈니스 기회가 아직은 많다고 할 수 있다.

〈 2014~2016년 상위 5개 재보험사 지역별 수재보험료 규모 〉

(단위 : USD billion)



※ 출처 : S&P Global Ratings

한편, 신흥시장은 한정된 통계데이터 등으로 적절한 보험요율 산정에 어려움이 있을 수 있으며, 계리적 가정은 시간의 흐름에 따라 변할 수 있다는 리스크가 존재한다. 또한 장수비지니스와 질병비지니스는 보험회사 입장에서 종목의 다양화라는 메리트가 있으나, 이 두 비즈니스가 완전히 분리 가능한 것이 아니라는 의견도 있다. 이와는 상관없이 신흥시장의 성장과 장수비지니스는 결국 전세계 생명보험 재보험 산업의 포트폴리오 구성을 점차적으로 바꾸어 놓을 것으로 예상되며, 이와 관련한 요구자본의 증가도 예상된다.

2016년 생명보험 재보험시장은 수익성이 양호한 것으로 나타났다. ROE(자기자본이익률)가 10% 이상으로 나타났으며, 2017년에도 비슷한 수준일 것으로 예상된다. 그럼에도 불구하고, 사망보험 및 질병보험에 대한 수리적 가정에 있어서의 중요한 변화, 또는 보험금의 지급에 영향을 미치는 규제의 변화 등은 과거에도 그랬던 것처럼 잠재적으로 수익성 변동을 가져올 수 있다.

〈 상위 5개사 글로벌 생명보험 재보험사의 평균 ROE 추이 〉

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017(F)	2018(F)
ROE(%)	10.9	7.3	5.1	10.5	10.4	10.0~10.5	10.0~10.5

※ 출처 : S&P Global Ratings

상위 6개 재보험사는 90% 이상의 시장점유율로 전 세계 생명보험 재보험시장을 독점하고 있다. 추후 잠재적으로 시장에 신규로 진입하려는 회사들은 글로벌 재보험사들과 언더라이팅 능력 및 광범위한 노하우 등에 있어서 경쟁해야 할 것이다. 생명보험사들은 오랜 세월 동안 쌓아온 관계뿐만 아니라 재보험 파트너사들의 정교한 언더라이팅, 계리적 능력, 위험전가 능력 등에 가치를 둔다. 평균적으로 하나의 재보험 특약에는 3~4개 재보험사가 참여하기 때문에, 손해보험의 재보험과는 달리 신생 또는 단기 자본 투자자들이 글로벌 생명보험 재보험 시장을 위협할 것 같지는 않아 보인다. 최근 Partner Re가 북미 생명보험 전문 재보험사인 Aurigen Capital을 인수했음에도 불구하고 그 영향력은 미미한 것이 그 예이다. 가격 경쟁 및 가격 압박은 상위 재보험사들에게도 늘 있어왔으나, 신규 집입사에 대한 높은 장벽으로 인해 생명보험 재보험 부문은 경영의 건전성을 지속할 수 있을 것으로 보인다. 반면, 장수리스크의 경우 진입 장벽이 비교적 낮아 많은 재보험사가 뛰어 들었으며, 이 때문에 수익성 압박은 지속될 것으로 전망된다.

덧붙여, 전 세계 생명보험 재보험 산업은 생명보험 원보험에 비해 투자수익에 대한 의존도가 낮다. 리스크가 생물학적인 것에 집중되어 있고 환율, 금리, 채권 등 시장 리스크와의 관련성은 원보험에 비해 낮기 때문이다. 저금리가 지속되는 환경은 재보험 산업의 투자 수익에도 영향을 미칠 것이지만, 그 규모 및 영향력은 제한적일 것으로 보인다.

변화하는 환경 및 불명확한 리스크의 증가에도 불구하고, 보험산업은 선진화된 리스크 관리기법 및 담보력 등을 바탕으로 이러한 위험요인들을 잘 해결하면서 실행가능한 성장 가능성을 발견하고 규제 관련 이슈들도 잘 해결해 나가야 할 것으로 보인다. 그와 동시에 리스크를 과소평가할 가능성이 있는 신흥시장에서의 공격적인 성장은 견제해야 할 것이다. 계속되는 저금리 환경 및 Solvency II와 IFRS17 등의 규제 요구 등으로 인해 요구되는 자본량이 증가할 것으로 예상됨에 따라 중장기적으로 전세계 생명보험 회사들의 재보험에 대한 수요는 꾸준히 지속될 것으로 전망된다.



전기 자동차와 보험시장의 미래

최근 십년 간 지구 온난화 등 환경문제에 대한 관심이 고조됨에 따라 각국의 탄소배출 감소를 위한 규제가 강화되는 가운데 내연 기관 엔진을 전기모터로 대체한 하이브리드 자동차(Hybrid Electric Vehicle, HEV)와 전기 자동차(Electric Vehicle, EV)에 대한 관심이 높아지고 있다. 친환경 및 고연비를 표방하는 전기자동차의 발전은 사회적 측면에서 많은 변화를 가져올 것으로 전망된다. 이러한 변화로 인해 새로운 유형의 위험이 생겨남에 따라, 보험회사들의 신위험에 대한 연구와 대비에 대한 필요성이 높아지고 있다.

친환경 자동차는 가솔린 또는 디젤 등 화석연료 대신 전기나 수소 등을 동력으로 사용하여 대기오염물질을 배출하는 자동차를 의미한다. 흔히 친환경 자동차는 전기 자동차, 태양광 자동차, 하이브리드 자동차, 연료전지 자동차로 구분되며 정부에서 정한 에너지 소비효율 및 공해물질 배출기준을 충족하는 자동차로 한정하고 있다. 이 중 가솔린 또는 디젤엔진에 전기모터를 접목한 하이브리드 자동차, 배터리에 충전된 전기 에너지로 구동하는 전기 자동차, 수소 연료의 화학적인 반응으로 만들어진 전기로 움직이는 수소 자동차가 대표적인 친환경 자동차로 분류되고 있다.

전기 자동차 등장 배경

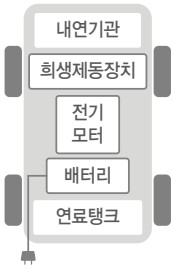
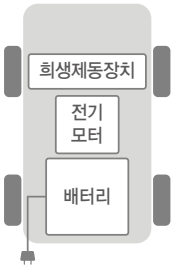
전기 자동차의 도입은 화석연료를 사용한 자동차로 인해 대기오염 및 지구온난화 등 전지구적 피해가 확산됨에 따라 가속화되었다. 2016년 11월 파리기후협약에 196개국이 참여하면서 각국은 2020년까지 탄소배출량을 1990년 수준으로 회복하기 위해 의무적으로 탄소 감축에 돌입하였다. 화석연료 발전소 폐지, 재생에너지 사용, 공장 오염 배출 감축 등의 탄소 감축 정책과 함께 전기차 개발은 대도시 환경오염 해결을 위한 대안으로 주목 받고 있다.

이러한 전세계적 온실가스 감축 노력의 일환으로 각국은 환경 규제를 강화하고 있는 추세이다. 노르웨이, 네덜란드는 2025년, 독일, 인도는 2030년, 프랑스, 영국, 중국은 2040년까지 내연기관차의 판매를 금지하는 법안을 상정하였다. 유럽연합은 2020년부터 EURO 7을 도입하여 EURO 6 기준대비 km 당 탄소배출량을 1/3 수준으로 감축하도록 규제하고 있으며 이에 따라 경유차의 신규 판매가 감소하고 있다. 미국의 경우 기업평균 연비 제도의 기준을 2025년까지 상향하여 적용할 예정이며, 연비 기준 미달 시 판매대수에 비례하여 0.1mpg 당 14달러의 과태료를 부과할 계획이다. 중국은 신에너지(New Energy Vehicle) 규제와 전기차 판매 의무화 정책을 시행하고 있다.

전기 자동차 구동 원리

전기 자동차는 급속 또는 완속 충전기를 통해 충전된 배터리에서 공급되는 전기 에너지에 의해 추진되는 자동차로서, 최근에는 브레이크 제동 시 모터가 발전기로 전환되어 충전하는 방식으로 에너지 효율성이 극대화되고 있다. 이때 전기차는 연료탱크 대신 대용량의 구동 배터리를 내부에 장착하고 있는데 리튬이온전지 또는 리튬인산철전지를 주로 사용한다.

〈 친환경 자동차의 발전 단계별 구동원리 〉

구 분	하이브리드차 (HEV)	플러그인 하이브리드차 (PHEV)	전기차	수소차
구동원	내연기관+모터	모터, 내연기관(방전시)	모터	모터
에너지원	화석연료, 전기	전기, 화석연료(방전시)	전기	수소, 산소
구동 형태				
특징	주행상태에 따라 내연기관과 전기 모터를 적절히 작동시켜 연비 향상	외부 플러그 통해 전기충전 가능하며, HEV보다 대용량 배터리를 사용하여 단거리는 전기로만 주행하고, 장거리는 엔진 사용하여 주행	주행 시 오염물질 및 CO2의 배출이 없으며, 전기로만 운행	배출가스가 없으며, 수소와 산소의 화학반응으로 동력을 얻음
주요 모델	Prius(Toyota), Civic(Honda)	Volt(GM), F3DM(BYD), Karma(Fisher)	Model S(Tesla), Leaf(Nissan)	투싼ix(현대)

전기 자동차의 사회적 영향

경제적 영향

전기 자동차 도입이 증가함에 따라 충전을 위한 기존 전력 체계를 사용하게 되어 향후 전기 생산 비용 등 사회적 비용 증가가 예상된다. 한편 운전자의 효익 관점에서는 전기 자동차의 에너지 효율이 내연기관 차량 대비 높고, 전기 사용료가 저렴하므로 차량 유지비를 절감할 수 있다. 현재 전기 자동차에 탑재되는 배터리 가격의 초기 구입비용이 상당히 높기 때문에 투자 대비 회수기간이 긴 편이지만, 정부의 구입보조금 및 세제지원 혜택 등으로 회수기간이 짧아지고 있는 추세이다.

향후 전기 자동차 충전 인프라 확충, 다양한 에너지 트레이딩 기술 정착, 전기요금 정책 마련 등이 뒷받침될 경우 전기 자동차의 경제적 이득은 보다 확대될 것으로 기대된다.

환경적 영향

전기 자동차는 내연기관 자동차와 달리 배기가스가 발생하지 않으므로 환경적인 측면에서도 영향을 미칠 것으로 예상된다. 현재까지는 전기 자동차가 화석연료부터 얻어진 전기를 활용하고 있는 경우가 많기 때문에 전기 자동차의 대중화가 온실가스 배출 감축에 도움이 되지 않는다는 비판이 존재하지만, 최근 친환경 에너지를 통한 전력 생산이 활발하게 이뤄지면서 친환경 자동차의 장점이 부각될 것으로 예상된다.

전기 자동차 현황

전세계 도입 현황

2014년 말 전세계 전기동력 자동차[1](승용차 기준)의 등록대수는 66만 5,000대로 전체 등록 승용차 대수의 0.08%를 차지하였다. 국가별로 전기 자동차 등록대수를 살펴보면, 미국이 27만 5,104대로 전체의 39%를 차지하였고, 이어 일본이 10만 8,248대(전체의 16%), 중국이 8만 3,198대(전체의 12%)를 차지하였다.

1) 전기동력 자동차 : 전기 자동차(EV)와 플러그인하이브리드 자동차(HEV) 포함



미국은 오바마 정부에서 그린 뉴딜 정책 등을 통해 전기 자동차를 지원함에 따라 2014년 기준 전기 자동차는 6만 3,416대, 하이브리드 자동차는 5만 5,357대가 판매되는 등 전년대비 각각 33%와 13% 증가세를 보였다.



중국 중앙정부가 신에너지 자동차 구입 보조금 제도를 시행하고 있으며 지방정부는 추가 보조금을 지원하는 등 적극적인 정책을 시행하고 있다. 이에 힘입어 2014년 기준 전기 자동차 및 하이브리드 자동차의 판매대수는 전년대비 3배 증가한 7만 4,763대를 기록하였다.



일본은 전기 자동차를 위한 급속충전기 보급율이 가장 높은 국가로서 2014년 기준 한해 동안 3만 2,418대의 전기 자동차 및 하이브리드 자동차를 판매하였다.

ㅇ국내 도입 현황

국토교통부에 따르면, 2017년 6월 말 기준 우리나라의 자동차 등록대수는 2,200만대를 돌파하였으며, 전기 자동차의 경우 1만 5천대를 기록하며 5년 만에 35배 증가하는 성장세를 보였다. 특히 세컨드 카(Second Car)로서 전기 자동차를 등록한 승용차 소유자는 2014년 기준 335명이었으나, 2017년 6월 말에는 3,896명으로 약 11배 증가하였으며 전기 자동차 중고차 거래도 지속적으로 늘어나고 있다.

〈 전기 자동차 등록 현황 (2010–2017.6월) 〉

(단위 : 대, 명)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017.6월
전 체	66	344	860	1,464	2,775	5,712	10,855	15,869
승용차	61	335	849	1,447	2,755	5,672	10,771	15,745
소유자	9	9	13	88	335	1,386	2,630	3,896

※ 출처 : 국토교통부

지역별로는 2017년 6월 말 기준, 제주시가 7,244대로 등록 차량 대수가 가장 많았으며 이어 서울특별시 2,327대, 경기도 1,162대, 대구광역시 1,125대 높은 비중을 차지하였다. 작년 말 대비 대전, 세종, 충북은 2배 이상, 대구와 전북은 3배 이상의 증가 추세를 기록하는 등 전국적으로 46.2%가 증가하였다.

●순수 전기 자동차 업체별 판매 현황

업체 기준으로 2016년 순수 전기 자동차 판매 현황을 보면, 르노닛산이 7만 8천여대, 테슬라가 7만여대, 중타이 5만여대, 베이징 자동차 4만 4천여대, BYD 3만 5천여대를 기록하는 등 주요 12대 업체가 43만 1천여대의 누적 판매를 기록하였다.

〈 순수 전기 자동차 업체별 판매 현황 〉

(단위 : 대, 명)

순 위	자동차 회사	국 가	2015년	2016년
1	르노닛산	프랑스/일본	74,000	78,000
2	테슬라	미 국	46,000	70,000
3	중타이	중 국	50,000	50,000
4	베이징자동차	중 국	13,000	44,000
5	BYD	중 국	8,000	35,000
6	지 리	중 국	24,000	28,000
7	장화이	중 국	9,000	18,000
8	체 리	중 국	8,000	17,000
9	장 링	중 국	5,000	16,000
10	폭스바겐	독 일	18,000	13,000
11	현대기아차	한 국	8,000	13,000
12	BMW	독 일	10,000	13,000
기 타			**32,000**	**36,000**
합 계			**305,000**	**431,000**

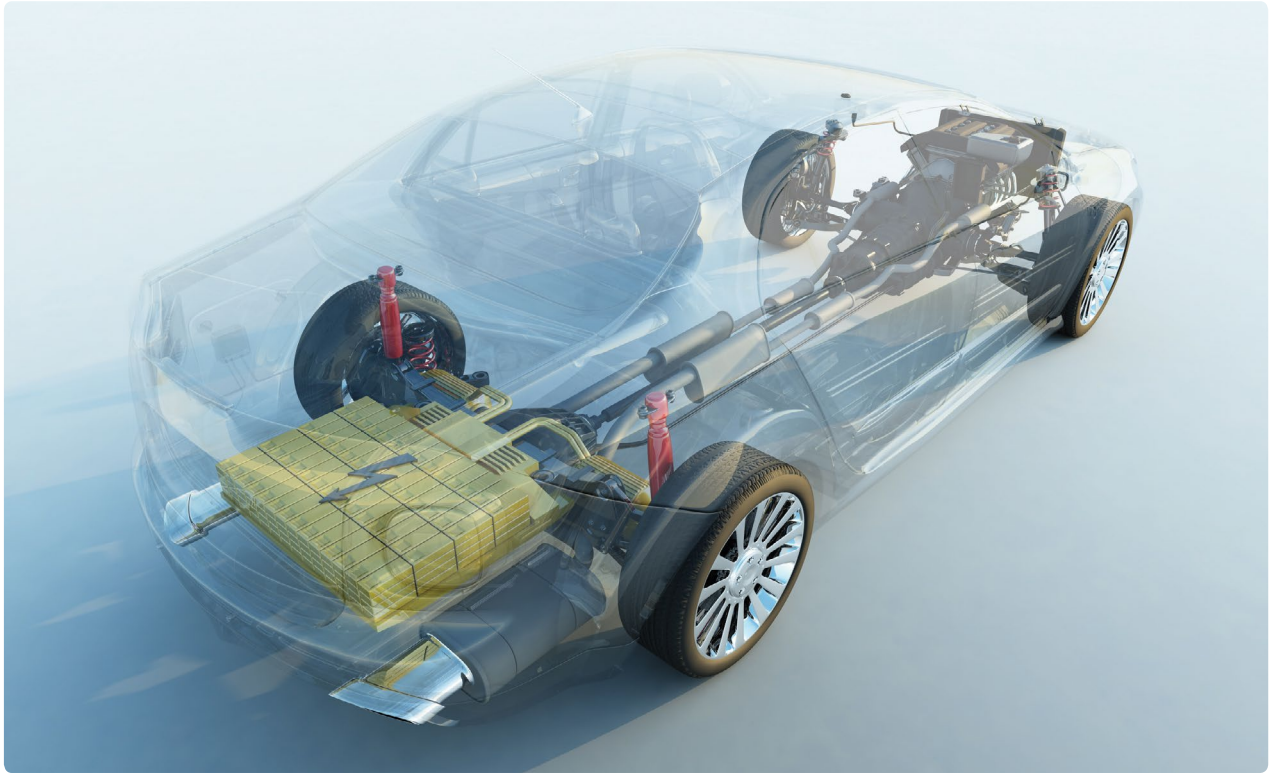
※ 출처 : HIS Markit(2017)

보험업계에 미치는 영향

전기 자동차가 도입됨에 따라 보험사는 화석연료를 이용할 때와는 달리 감전이나 폭발 등 새로운 유형의 위험을 분석해야 하며, 익숙하지 않은 전기 장치를 다루기 위한 긴급출동 인력 운용 및 손해사정사 고용 등 별도의 노력이 필요하다. 전기 자동차는 배터리, BMS, 인버터, 컨버터 등 각각의 전기장치를 진단하기 위하여 별도의 진단 장비가 필요하며, 전기 자동차 운행 대수가 적은 지역은 정비사와 정비에 필요한 장비들이 부족한 경우가 많다. 전기 자동차 이용자, 소방대원, 견인업체 등은 사고 발생 시 사고 처리를 위한 긴급조치 안내서 교육 및 차량에 대한 주기적인 안전교육이 필요할 것으로 보인다. 또한 배터리 제조업체들 간 기술 공유를 꺼리고 있는 풍토로 인해 공식 서비스 센터에서도 수리가 쉽지 않아 향후 정비 인프라의 개선 여지가 크다는 의견이 지배적이다.

새롭게 출시되는 전기 자동차의 경우, 급속도의 기술 발전에 따른 품질 문제가 대두될 가능성이 있다. 테슬라의 경우, 2015년 한해 동안 5만 대의 전기 자동차를 판매하였는데 대당 보증 수리비가 1,043 달러 발생하였고 향후 보증수리를 위해 2,036 달러를 충당부채로 적립하는 등 출시한 전기 자동차의 품질 이상으로 인해 회사 경영여건 악화를 경험하고 있다. 이처럼 전기 자동차의 보급이 늘어남에 따라 판매 업체가 감당하는 보증 수리 등에 대한 담보 수요도 지속적으로 증가할 전망이다.

전기 자동차는 내연기관 자동차 대비 적은 부품으로 구성되어 있으나 상대적으로 고가의 부품을 사용하고 있어 사고 시 수리비가 증가할 가능성이 높다. 전기 자동차는 고전압 배터리, 전기모터, 인버터 및 컨버터, BMS(Battery Management System) 등 내연기관과 다른 부품으로 구성되며 플랫폼 설계가 쉽고 적은 부품으로 제품 생산이 가능하다는 장점을 지닌다. 통상 내연기관 자동차 제조에 약 3만여개의 부품이 필요하다면 전기 자동차의 경우 2만여개 이하로 필요 부품수가 감소한다. 부품 개수의 감소에도 불구하고 전기 자동차의 가격이 높은 이유는 배터리가 고가이기 때문이며, 전체 가격의 40%를 차지하는 배터리의 높은 가격은 자동차 구매자 뿐 아니라, 자동차 보험을 인수하는 보험회사에도 부담으로 작용할 전망이다.



정부의 전기 자동차에 대한 보조금 혜택 등 정책적인 요인으로 도덕적 해이가 발생할 가능성이 커질 것이라는 우려도 있다. 전기 자동차 보험 사고가 전손처리 될 경우, 자동차 보험을 통해 지급 받게 되는 자기차량담보 보험금은 실제 구입가격을 초과할 가능성이 있기 때문이다. 현재 차량가액 산정방식은 차량 구매 시 지급된 보조금을 보험가액으로 고려하지 않아 차량 전체 가격으로 책정하는 방식이므로 초과이익을 노린 도덕적 해이를 불러올 수 있다.

현재 전기 자동차의 요율 산출은 계약 자료와 사고 자료의 부족으로 대수의 법칙을 충족하지 못하고 있다. 전기 자동차의 경우 고가의 배터리 때문에 동일 조건의 내연기관 자동차 대비 차량 가격이 비싸다는 이유로 동일 차종에 비해 약 2배 높은 자기차량 손해담보 보험료를 부담하고 있다. 모수가 적어 손해율 변동성이 높은 점은 보험사에게 부담으로 작용할 것으로 전망된다.

전세계적으로 온실 가스 배출 감축에 대한 노력의 결과 석유 연료를 기반으로 한 자동차 산업은 전기 자동차 등 친환경 자동차 중심으로 전환되고 있다. 이러한 변화는 화석연료를 생산하는 정유업계와 기계장치를 기반으로 한 정비업계는 물론 보험업계에도 새로운 과제로 다가오고 있다. 통계의 부족과 새로운 위험에 대한 담보 수요 증가는 보험상품 개발 및 계약 인수 측면에 영향을 미칠 것으로 예상된다. 수리 비용의 증가, 도덕적 해이 문제 등은 보험사고 처리 및 보험금 지급 측면에서 새로운 대안을 요구하게 될 것이므로 보험업계의 지속적인 연구 및 대응이 필요한 시점이다.

코리안리재보험 KOREAN RE

코리안리,
국내 유일을 넘어 세계로

국내 유일 세계 10대 금융회사, 국내자본 유일의 전업 재보험사
런던 로이즈 마켓에서 활동 중인 유일한 보험사,
코리안리가 이제 '국내 유일'을 넘어 '세계 유일'을 향합니다.

KOREAN RE



2011.02. A.M Best A Stable 획득
2012.09. 세계 10위 재보험사 (A.M. Best)
2013.09. 세계 9위 재보험사 (A.M. Best)
2014.10. S&P A등급 획득
2015.04. 영국 로이즈 현지법인 설립

WE SERVE TO PROTECT YOUR FUTURE

www.koreanre.co.kr