

국가철도공단 KOREA NATIONAL RAILWAY

녹색채권 인증평가 Green Bond Assessment

송미경 실장 02.2014.6216 mksong@nicerating.com
김지연 연구원 02.2014.6215 jykim@nicerating.com

| ESG 인증등급(본평가) | 인증대상 채권 | ESG 녹색채권 인증평가일 : 2024.10.30 | | |
|-------------------|-------------|-----------------------------|-------------|-------------|
| Green 1 (그린 1) | 회차/만기 | 발행예정액(억원) | 발행예정일 | 만기예정일 |
| | 제 420 회/2 년 | 500 | 2024.11.12. | 2026.11.12. |

* 발행예정액 등 발행조건은 수요예측 이후 변경될 수 있음.

인증등급(요약)

NICE신용평가(주)는 국가철도공단(이하 '공단')이 발행하는 상기 제 420회 국가철도공단채권(녹색채권)의 인증등급을 [Green 1 (그린 1)] 으로 평가한다. 또한, 국가철도공단의 ESG 채권 관리체계(Framework)는 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP: Green Bond Principles), 사회적채권원칙(SBP: Social Bond Principles), 지속가능채권 가이드라인(SBG: Sustainability Bond Guidelines)에 [부합] 하는 것으로 평가한다.

주요 평가 근거

| 주요 항목 | 주요 내용 |
|--------------|--|
| 프로젝트의 적합성 | 무공해 운송 인프라인 수도권 고속철도 건설 자금 투입 |
| 프로젝트 선정의 적정성 | 프로젝트 평가 및 선정을 위한 적절한 조직, 평가기준, 의사결정체계 구축 |
| 자금관리의 적정성 | 자금운용계획 및 규칙 등을 포함한 자금관리체계 구축 |
| 외부공시의 충실성 | 발행자금의 사용 완료시까지 충실한 외부공시 이행계획 |
| 환경경영 활동 | 환경경영을 위한 조직, 비전, 전략 수립 및 사회공헌활동 이행 |

평가방법론 상 평가 범주별 적용 결과

| 평가 범주 | 가중치 | 매우 우량 | 우량 | 다소 우량 | 적정 | 미흡 |
|--------------|--|-------|----|-------|----|----|
| 프로젝트의 적합성 | 50% | ● | | | | |
| 프로젝트 선정의 적정성 | 20% | ● | | | | |
| 자금관리의 적정성 | 15% | ● | | | | |
| 외부공시의 충실성 | 15% | ● | | | | |
| 기타고려요소(α) | 공단의 ESG 관련 주요 Track Record 에 대한 종합적 검토결과, 평점 및 인증 등급을 조정하지 않음. | | | | | |

평가절차 주요 고려사항

| | 주요 내용 |
|---|---|
| 1 | 국가철도공단의 ESG 채권 관리체계가 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 부합하는지 여부 검토 |
| 2 | 공단 제시 대상 프로젝트가 NICE 신용평가의 분류체계(Taxonomy), 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP), UN SDGs(Sustainable Development Goal)에 부합하는지 여부 검토 |
| 3 | 녹색채권 대상 프로젝트의 환경적 기대효과 검토 |
| 4 | 국제 및 국내 기준 부합여부의 근거가 되는 관련 문서 확인 및 ESG 채권 담당자와의 인터뷰(면담), 컨퍼런스 콜(Conference Call) 등 시행 |

NICE 신용평가 환경부문 분류체계(Taxonomy) 적합 여부 판단

| 프로젝트명 | NICE 신용평가 Taxonomy | ICMA GBP | UN SDGs |
|-------------|-----------------------|-------------------------|---|
| 수도권 고속철도 건설 | 6. 친환경 운송수단 | 6. Clean transportation | 11. Sustainable cities and communities ^주 |

주: 대한민국 환경부 유엔 지속가능 발전목표 발행본. 목표 11. 포용적이고 안전하며 회복력 있고 지속가능한 도시와 주거지 조성 (Goal 11. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable)

I. 발행사 개요

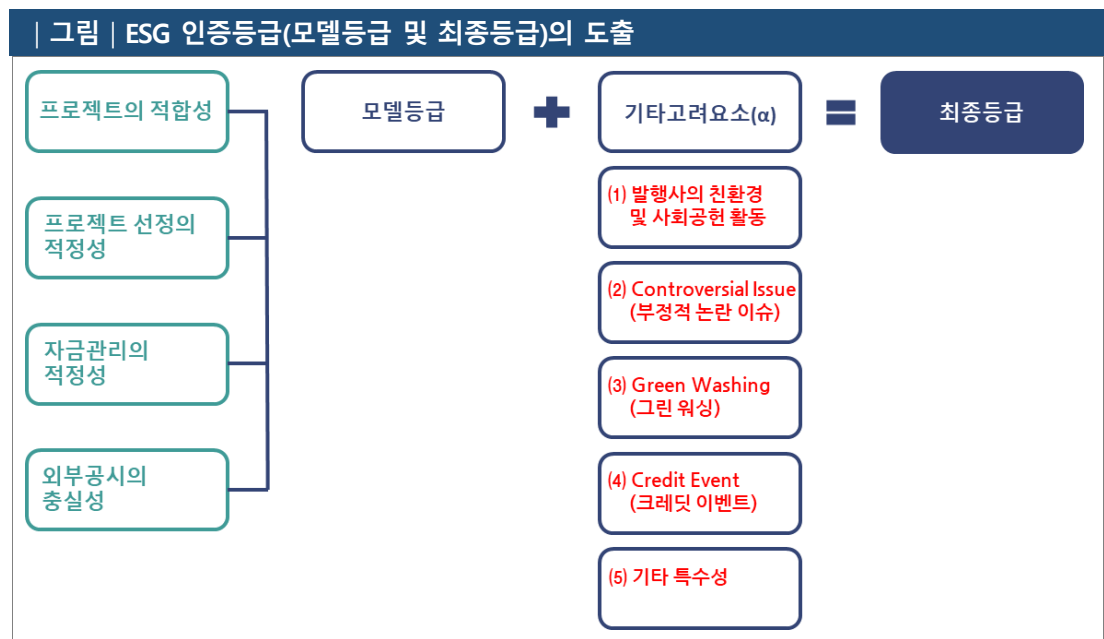
공단은 철도산업발전기본법 및 국가철도공단법에 의하여 2004년 정부 출연으로 설립된 무자본 특수법인이다. 공단은 정부의 철도시설과 관련한 사회간접자본 확충 및 유지관리 정책의 추진에 있어 핵심적인 역할을 수행하고 있으며, 정부의 철도 건설 및 시설관리업무를 위탁집행하는 준정부기관으로서의 성격 및 지위를 갖고 있다.

정부의 철도산업 구조개혁과 관련해 도입된 법적 기반 등을 통해 국내 철도의 운영은 한국철도공사가 핵심적 역할을 수행하고, 철도시설의 건설 및 관리는 공단이 전담하도록 하고 있어 공단의 독립적인 사업지위가 확보되어 있다. 최근 5년 평균 기준 공단의 매출은 한국철도공사, 에스알 등로부터 수취하는 철도시설 사용료 수입이 약 60%를 차지하고 있으며, 이외 역사 임대수입 등이 약 10%, 일반철도 유지보수 국고분 이전수입이 약 26%를 구성하고 있다.

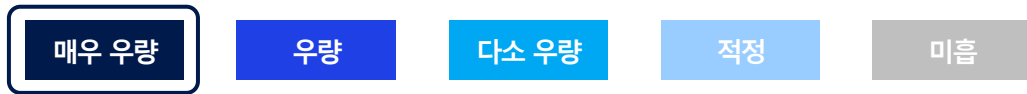
인증평가일 현재 NICE신용평가(주)의 공단에 대한 선순위 무보증사채 신용등급은 AAA/Stable이다.

II. 녹색채권 인증평가

NICE신용평가는 투자대상에 대한 **프로젝트의 적합성**과 **프로젝트 선정의 적정성**, **자금관리의 적정성** 및 **외부공시의 충실성** 수준을 점검하여 모델등급을 산정하고, (1)친환경 및 사회공헌 활동, (2)Controversial Issue(ESG 관련 부정적 논란 이슈 및 그 대응), (3)그린 워싱(Green Washing) 리스크, (4)Credit Event(크레딧 이벤트), (5)기타 특수성의 5가지 기타고려요소(α)를 반영하여 ESG 채권 인증 최종등급을 결정한다.



1. 프로젝트의 적합성



본 분석에서는 대상 프로젝트가 당사의 분류체계(Taxonomy)에 부합하는지 여부를 판단하고, 프로젝트의 환경/사회적 영향을 검토한다. 또한 본건 녹색채권 발행을 통한 조달자금의 적격 프로젝트에 대한 자금투입계획 등을 검토하여, 당사의 분류체계(Taxonomy)에 부합하는 프로젝트 대상 자금투입비중을 확인한다.

금번 녹색채권을 통한 조달자금은 수도권 고속철도 건설 사업 자금 용도로 사용될 예정이다. 해당 사업은 NICE신용평가의 환경부문 Taxonomy(분류체계) 상 “6. 친환경 운송수단” 사업에 부합하며, 원단위 온실가스 배출량이 작은 고속철도로의 수송 전환을 통한 온실가스 배출 감소로 환경 개선 효과가 있는 것으로 판단된다. 공단은 녹색채권 조달자금의 100%를 수도권 고속철도 건설 자금으로 투입할 계획이다. 제반 사항을 고려할 때, 프로젝트의 적합성은 “매우 우량” 한 수준으로 판단된다.

1) 프로젝트 개요

대상 프로젝트는 수서~동탄~평택간 61.1 km의 고속철도를 건설하는 사업으로, 공단은 금번 녹색채권을 통해 조달하는 자금의 100%를 수도권 고속철도 건설 사업 자금 조달을 위해 2021년 발행한 채권에 대한 차환자금으로 사용할 계획이다.

표 | 투자대상 프로젝트명 및 프로젝트 주요 내용

| 프로젝트명 | 프로젝트 주요 내용 |
|-------------|----------------------------|
| 수도권 고속철도 건설 | 수서~동탄~평택 간 61.1 km 고속철도 건설 |

가. 고속철도 건설 사업

「철도건설법」 제2조에 따르면, 고속철도는 열차가 주요 구간을 시속 200 km 이상으로 주행하는 철도로서 국토교통부장관이 그 노선을 지정·고시하는 철도를 말한다. 국내 철도 건설사업은 국가기간망 구축 사업으로서 지역 간 수송능력 증대 및 물류 비용 해소를 위해 추진된다.

표 | 철도 유형별 정의

| 구분 | 정의 |
|------|--|
| 고속철도 | 열차가 주요구간을 시속 200 km 이상으로 주행하는 철도로서 국토교통부장관이 그 노선을 지정·고시하는 철도 |
| 도시철도 | 도시교통권역에서 건설·운영하는 철도·모노레일·노면전차·선형유도전동기· |

| | |
|------|--|
| 일반철도 | 자기부상열차 등 궤도에 의한 교통시설 및 교통수단 |
| 광역철도 | 고속철도와 도시철도법에 따른 도시철도를 제외한 철도 |
| 전용철도 | 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 또는 철도로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도 |

자료: 철도건설법, 도시철도법, 광역교통법, 철도사업법 참고, NICE 신용평가 재구성

국토교통부는 5년마다 향후 10년간의 중장기 국가철도망 구축 계획을 담은 국가철도망 구축계획을 발표하고 있다. 수도권 고속철도 건설은 제2차 국가철도망 구축계획에 포함되어 추진되었다. 가장 최근 발표된 국가철도망 구축계획은 2021년 고시한 제4차 국가철도망 구축계획으로, 철도가 국민이 원하는 경쟁력을 갖추고 국가 균형발전과 그린모빌리티를 주도하기 위해 7대 추진과제를 설정하였다.

표 제 4 차 국가철도망 구축계획의 비전 및 목표

| 구분 | 정의 |
|------|--|
| 비전 | 국민생활과 나란히, 누구나 누리는 철도 |
| 목표 | 국민이 원하는 경쟁력 있는 철도, 국가 균형발전을 선도하는 철도, 그린 모빌리티의 중심이 되는 철도 |
| 추진과제 | ①철도운영 효율성 제고 ②주요 거점 간 고속연결 ③비수도권 광역철도 확대 ④수도권 교통혼잡 해소 ⑤산업발전 기반 조성 ⑥안전하고 편리한 이용환경 조성 ⑦남북 및 대륙철도 연계 대비 |

제4차 국가철도망 구축계획에서는 용량 부족 해소 및 기존 노선 급행화와 단절구간 연결로 철도운영 효율성을 제고하고, 전국 주요 거점의 고속연결 및 환경친화적인 철도 건설 추진 등을 통해 이용하기 안전하고 편리한 철도 환경조성을 추진할 예정이다. 또한, 비수도권 광역철도 확대 및 수도권 광역급행철도망 구축으로 광역철도망을 확대하고 철도산업 발전을 위한 기반을 마련하여 국가균형발전 및 지역의 신성장동력을 확보할 계획이다.

나. 대상 프로젝트

공단은 해당 녹색채권 조달자금 전액을 수도권 고속철도 건설 사업에 자금을 투입한 기존 채권의 차환자금으로 투입할 계획이다. 수도권 고속철도 건설 사업은 수서~동탄~평택간 61.1 km의 고속철도를 건설하는 사업으로, 강남·강동·수도권 동남부에 녹색교통수단인 고속철도 수혜 지역을 확대하고 서울~시흥 구간 선로 용량 부족 해소에 기여하기 위해 추진되었다.

수도권 고속철도는 평택에서 경부고속철도와 연결되어 목포, 부산 등으로 이어지며, 서울역이나 용산역에서 출발하는 KTX와 비교했을 때, 수서~부산 구간은 8분, 수서~목포 구간은 7분 가량 시간이 단축된다.

| 표 | 수도권 고속철도 건설 사업 개요

| 구분 | 내용 |
|-------|--|
| 사업 내용 | 수서~동탄~평택 간 61.1 km 고속철도 건설 |
| 사업비 | 3 조 583 억원 |
| 재원 조달 | 국고 재정 40%, 공단 채권 발행액 60% |
| 사업 효과 | 강남·강동·수도권 동남부 고속철도 수혜지역 확대 서울~시흥구간 선로 용량부족 해소 서울역(용산역) 출발 대비 7~8 분 단축 |
| 위치도 |  |

자료: 공단 제시자료

수도권 고속철도 건설 사업은 2008년 기본계획용역을 수립한 이후, 2011년 사업실시계획을 승인 받았으며, 2016년 수서에서 출발해 동탄을 거쳐 부산과 목포로 연결되는 수서고속철도를 개통하였고, 동탄에서 평택을 연결하는 연결 공사를 완료한 후 2024년 최종 준공 고시를 추진중에 있다.

| 표 | 수도권 고속철도 건설 사업 추진 경과

| 일자 | 내용 |
|-----------------|----------------------------------|
| 2008.03~2009.10 | 기본계획용역 |
| 2009.12 | 철도산업위원회 심의 완료 |
| 2011.05 | 사업실시계획 승인 및 노반 2 개 공구 T/K 착수 |
| 2012.02 | 기본계획 변경(1 차) - 지제역 추가건설 |
| 2013.12 | 기본계획 변경(2 차) - 삼성~동탄 동시시공분 추가 반영 |
| 2016.12 | 수서고속철도 개통 |
| 2023.12 | 수도권고속철도 사업실시계획변경(19 차) 승인 |
| ~2024.12 | 수도권고속철도 준공 고시 추진 |

자료: 공단 제시자료

2) 적격 투자 프로젝트 부합 여부

공단은 본 채권을 통해 조달한 자금을 수도권 고속철도 건설 사업 자금으로 투입할 예정이다. 수도권 고속철도는 원단위 온실가스 배출량이 적은 무공해 운송 인프라로 NICE신용평가(주)의 환경 Taxonomy(분류체계) 상 "6. 친환경 운송수단"에 부합하는 것으로 판단된다. 또한, 해당 프로젝트

트는 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 상 적격 투자사업에 [부합] 하는 것으로 판단된다.

| 표 | NICE 신용평가 환경부문 분류체계(Taxonomy) 적합 여부 판단

| 프로젝트명 | NICE 신용평가 Taxonomy | ICMA GBP | UN SDGs |
|-------------|-----------------------|-------------------------|---|
| 수도권 고속철도 건설 | 6. 친환경 운송수단 | 5. Clean transportation | 11. Sustainable cities and communities ^주 |

주: 대한민국 환경부 유엔 지속가능 발전목표 발행본. 목표 11. 포용적이고 안전하며 회복력 있고 지속가능한 도시와 주거지 조성 (Goal 11. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable)

3) 프로젝트의 환경적 영향

공단은 수도권 고속철도 건설 사업과 유사한 사업인 호남고속철도 1단계 건설 사업을 수행하며 외부검증업체로부터 호남고속철도 건설 사업으로 인한 온실가스 감축량을 검증받은 바 있다. 해당 외부사업 온실가스 감축량 검증보고서에 따르면, 기존 고속철도를 이용하여 인당 1 km를 이동했을 때 온실가스 배출량은 44.60 gCO₂eq로 추정되며, 이는 버스와 승용차 및 항공기 대비 41.6~68.1% 가량 낮은 배출량이다. 구체적인 차종과 사용 연료 등에 의해 개별 이동수단 별 온실가스 배출량에는 차이가 있으나 평균적으로 버스, 승용차, 항공기 대비 고속철도의 원단위 온실가스 배출량이 현저히 적은 바, 수도권 고속철도 건설에 따른 고속철도로의 수송 전환으로 온실가스 배출 저감 효과가 발생할 것으로 판단된다.

| 표 | 이동수단별 평균 원단위 온실가스 배출량

[단위 : gCO₂eq/pkm^{주1}]

| 구분 | 고속철도 ^{주2} | 버스 | 승용차 | 항공기 |
|----------|--------------------|-------|--------|--------|
| 온실가스 배출량 | 44.60 | 76.32 | 128.79 | 140.00 |

주1: 한 명의 승객을 1 km 운송했을 때 배출되는 온실가스의 양

주2: 기존 철도시스템의 pkm당 베이스라인 배출계수

자료: 외부사업 온실가스 감축량에 대한 검증보고서(2020)

한편, CDM 방법론 AM0101 Large-scale Methodology High speed passenger rail systems (ver2.0)을 적용해 검증받은 호남고속철도 1단계 건설로 인한 연간 온실가스 감축량은 290,658 tCO₂eq이며, 사업의 유사성을 고려해 호남고속철도 1단계 영업거리와 수도권 고속철도 영업거리 비중을 고려해 추산한 수도권 고속철도 연간 온실가스 감축량은 약 97,418 tCO₂eq이다. 금번 프로젝트에 대한 녹색자금 투입 비중 1.6%를 감안할 시, 녹색채권 발행을 통한 수도권 고속철도 건설로 인해 추정되는 온실가스 감축량은 1,593 tCO₂eq로 판단된다.

| 표 | 수도권 고속철도 건설에 따른 온실가스 감축량 추산

[단위: tCO₂eq]

| 구분 | 수치 | 비고 |
|------------------------------------|---------|---|
| 호남고속철도 1 단계 연간 온실가스 감축량(A) | 290,658 | 공단 제시자료 |
| 호남고속철도 대비 수도권 고속철도 영업 거리비중(B) | 33.5% | 수도권 고속철도(61.1 km) /호남고속철도 1 단계(182.3 km)*100 |
| 수도권 고속철도 연간 온실가스 감축량(C) | 97,418 | AxB |
| 녹색자금 투입 비중(D) | 1.6% | |
| 녹색자금 비례 수도권 고속철도 연간 온실가스 감축량(E) | 1,593 | CxD |

자료: 외부사업 온실가스 감축량에 대한 검증보고서(2020)

4) 적격 프로젝트 자금투입 비중

인증평가일 현재 공단은 본건 녹색채권 발행을 통해 **500억원의 자금을 조달할 예정**이며, 전액 (100%) 적격 프로젝트에 사용할 예정이다. 해당 자금은 수서~동탄~평택간 수도권 고속철도 건설을 위한 자금 용도로 사용될 계획이며, **2024년 이내에 조달자금의 100%**를 해당 프로젝트에 투입할 계획이다.

| 표 | 국가철도공단 조달자금 투입예정 프로젝트

| 투입 대상 | 투입예정액(억원) ^주 | 발행액 투입 비율 |
|------------------|------------------------|-----------|
| 수도권 고속철도 건설 프로젝트 | 500 | 100.0% |
| 합 계 | 500 | 100.0% |

2. 프로젝트 선정의 적정성

| | | | | |
|-------|----|-------|----|----|
| 매우 우량 | 우량 | 다소 우량 | 적정 | 미흡 |
|-------|----|-------|----|----|

본 분석에서는 발행사의 ESG 관련 경영전략, 사업목표 등을 검토하고, ESG 경영전략 방향 등이 반영된 합리적인 프로젝트 평가기준의 수립 여부와 프로젝트 선정을 위한 조직 구성 및 의사결정구조 등을 확인한다.

공단은 혁신전략부와 탄소중립을 총괄하는 미래전략부를 설립하여 ESG경영을 추진하고 있으며, ESG 경영목표, 전략, 세부중점과제를 수립하였다. 또한 ESG위원회를 구성하여 지속가능한 가치를 창출하기 위해 노력하고 있다. ESG 활동을 위한 공단의 조직 구성 및 ESG 경영전략을 바탕으로 구체적인 프로젝트 선정 기준 및 절차를 구축하고 있는 점을 종합적으로 고려할 때, 프로젝트 선정의 적정성은 “매우 우량” 한 수준으로 판단된다.

1) 국가철도공단의 ESG 경영전략

공단은 '국민을 잇는 Rail, ESG로 여는 내일'이라는 ESG 비전 하에 '환경 친화적 철도', '모두가 누리는 철도', '신뢰받는 철도'를 전략목표로 설정하고 ESG경영을 추진하고 있다. 또한, 교통 분야 탄소중립 선도를 위해 「2050 탄소중립 실현을 위한 추진전략」을 수립하여 '2050 수송부문 탄소감축 목표의 20% 기여'라는 목표를 수립하고, 철도 수송 분담률 증대, 저탄소·친환경 철도건설 등의 탄소중립 전략과제를 별도로 설정하여 수행 중에 있다. 더불어 탄소중립철도전략위원회 및 ESG분과위원회를 신설하여 ESG경영 및 친환경 철도 인프라 구축을 위한 거버넌스 체계를 개선하였다.

| 그림 | 공단의 ESG 경영전략

| 비전 | 국민을 잇는 Rail, ESG로 여는 내일 | | |
|----------------|---|---------------------------------------|---|
| 슬로건 | 레일로 E(이롭게) S(새롭게) G(가치있게) | | |
| 경영목표 | KR-ESG 지수 S등급 달성 | | |
| 전략목표 (계량목표) | 환경 친화적 철도 (Eco Resilience by Rail) | 모두가 누리는 철도 (Human Life by Rail) | 신뢰받는 철도 (Governanced Risk Hedging) |
| | 친환경 전철화율 90% 달성 | 주요거점 이동시간 50% 단축 | 부패발생 “0” |
| 전략과제 (성과지표) | 친환경 경영으로 탄소중립 저변 확대 (녹색채권 발행률) | 국민 이동권 양적·질적 향상 (이용편의 철도연장) | 청렴한 기업문화 내실화 (종합청렴도) |
| | 환경보전 실천 및 확산으로 성과창출 (온실가스 감축률) | 예방중심 철도안전· 정보보호 강화 (안전관리등급) | 투명한 의사결정과 정보공개 확대 (이사회 활성화 지수) |
| | 친환경 철도환경 조성 가속화 (철도역사 에너지 자립률) | 상생협력 기반의 지속가능한 사회 구현 (동반성장 체감도) | 소통·참여 기반의 ESG 내재화 및 확산 (조직문화 만족도) |

자료: 공단 제시자료

2) 프로젝트 선정기준

공단은 ICMA의 GBP 기준에 따라 프로젝트를 선별하여 환경(녹색) 대상 프로젝트를 마련하였으며, 본 관리체계를 바탕으로 조달한 녹색채권은 공단의 관리체계 내 명시한 녹색대상 프로젝트 유형에 해당하는 프로젝트에만 배분할 예정임을 밝혔다. 공단의 환경(녹색) 프로젝트는 무공해 운송 인프라 구축·운영으로 NICE신용평가의 환경부문 Taxonomy(분류체계) 및 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 상 적절한 투자사업에 부합하는 것으로 판단된다

| 표 | 국가철도공단 ESG 채권 관리체계 내 지원대상

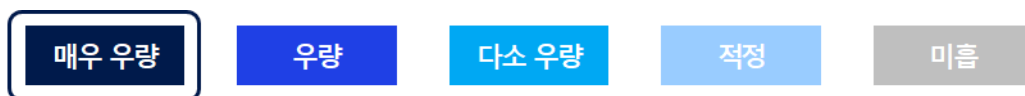
| 분류 | ICMA GBP | 세부내용 및 예시 |
|------------------|-------------------------|---------------------------------|
| 무공해 운송 인프라 구축·운영 | 5. Clean transportation | 저탄소 육상인프라(전기철도시설 등)를 구축·운영하는 활동 |

자료: 공단 ESG 채권 관리체계

3) 프로젝트 의사결정체계

공단의 자금조달 주관부서인 재무예산처는 ESG채권 관리체계에 부합하는 사업을 선정하고 채권발행을 위한 전반적인 절차를 이행한다. 재무예산처에서 대상사업 후보군 선정, 자금 소요 분석을 완료하면 ESG총괄부서인 기획조정실과 협의하여 대상사업의 적격성을 확인한다. 녹색채권의 경우, 이후 탄소중립 주관부서인 미래전략연구원과의 협의 하에 환경개선 목표와 녹색분류체계에 부합하는 프로젝트를 선별하며, 프로젝트의 잠재적인 환경·사회적 영향을 검토한다. 그 외 관리체계와 경제활동별 활동기준, 인정기준, 배제기준 및 보호기준 등을 명확히 적용하는 과정을 거쳐 대상사업을 최종 선정한다.

3. 자금관리의 적정성



본 분석에서는 조달된 자금의 관리 및 운용의 점검 수준에 대해 검토하며, 미사용자금의 자금 투입 및 관리 계획에 대해 확인한다. 또한 자금관리체계 관련 내부통제 및 투자자 공시 수준에 대해서도 검토한다.

공단이 제출한 녹색채권 발행자금의 투입계획 및 자금배분 현금흐름 추적 시스템, 미사용자금의 운용규칙 등을 종합적으로 고려할 때, 자금관리의 적정성은 “매우 우량” 한 수준으로 판단된다.

1) 녹색채권 발행자금의 투입계획

공단은 녹색채권 발행대금 전액을 ESG채권 관리체계에 부합하는 사업의 자금조달 및 차환을 위

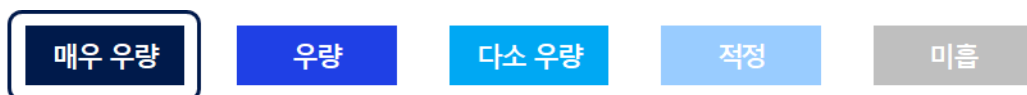
한 목적으로 배분한다.

2) 현금흐름 관리 및 미사용자금 관리체계

배분된 자금은 내부 ERP, ESG채권발행 관리대장 및 별도계좌 운영을 통해 추적 및 관리할 예정이다. 미사용된 발행대금은 적절한 사업에 사용이 완료될 때까지 내부 자금관리 기준에 의거하여 현금 또는 현금성자산으로 운용할 계획이다. 대상사업에 대한 실제 자금배분 금액이 녹색채권 조달자금과 일치하는지와 당초 계획과 달리 미사용자금이 발생하는지 등에 대해 지속적으로 확인 및 관리할 계획이다.

한편, 조달자금 관리체계에 중요 변동사항 발생 시 적기에 외부 공시할 계획인 점과 공단의 통상적인 내부회계관리 제도 및 자금흐름에 대한 점검 제도 등을 고려할 때, 녹색채권 조달자금의 관리 및 운용 체계 점검이 적절하게 이루어질 것으로 예상된다.

4. 외부공시의 충실성



본 분석에서는 자금 운용 현황 및 사업 진행에 대한 투자자 공시체계 및 규정에 대해 확인하고, 향후 공시내용에 대한 정보제공 수준에 대해 검토한다.

녹색채권 발행 후 공시를 계획하고 있는 사후 보고서 상 정보제공 수준, 작성 주기, 공시 경로 및 내부 승인절차 등을 종합적으로 고려할 때, 외부공시의 충실성은 “매우 우량” 한 수준으로 판단한다.

1) 외부공시 계획

공단은 녹색채권 발행 후 “발행자금 사용 완료시까지” 녹색채권 조달자금의 현금흐름, 프로젝트 사업진행 경과 등이 반영된 '투자자안내문'을 공단 홈페이지 및 한국거래소의 ESG채권 정보플랫폼을 통해 연 1회 공시할 계획이며, 보고서의 외부공시를 위한 적절한 내부승인 절차를 구축하고 있는 것을 확인하였다.

2) 외부공시 포함내용

공단의 '투자자안내문'에는 녹색 프로젝트의 목적 및 개요, 녹색채권의 발행내역 개요, 녹색 프로젝트별 자금배분 현황 보고(Allocation Report/Reporting), 녹색 프로젝트 실행에 따른 환경적 영향 보고(Impact Report/Reporting), 미사용자금의 운용현황 및 향후 프로젝트 투입계획 및 최근의 변

동내역이 반영된 ESG채권 관리체계 등이 포함될 예정이다.

공단이 제시한 '투자자안내문' 상 정보제공수준은 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP)에 부합하는 수준으로 판단된다.

| 표 | 외부공시 포함내용

| | 주요 공시대상 내용 | 공시 여부 |
|---|---|-------|
| 1 | 녹색 프로젝트의 목적 및 개요 | YES |
| 2 | 녹색채권의 발행내역 개요 | YES |
| 3 | 녹색 프로젝트별 자금배분 현황(Allocation Reporting) | YES |
| 4 | 녹색 프로젝트 실행에 따른 환경적 영향(Impact Reporting) | YES |
| 5 | 미사용자금의 운용현황 및 향후 프로젝트 투입계획 | YES |
| 6 | 최근의 변동내역이 반영된 국가철도공단의 ESG 채권 관리체계 등 | YES |

5. 기타고려요소(α)

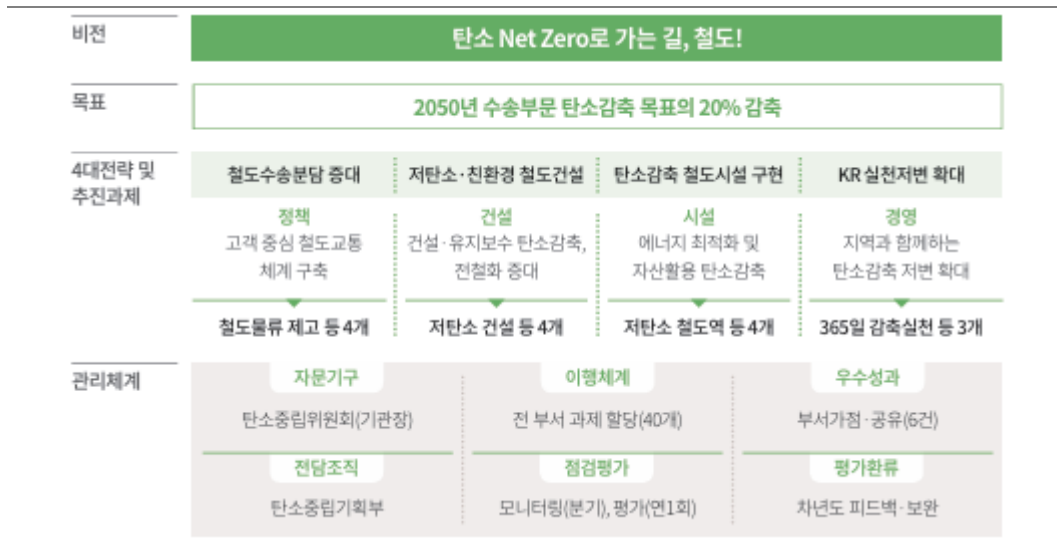
본 분석에서는 발행사의 ①친환경 및 사회공헌 활동, ②Controversial Issue(ESG 관련 부정적 논란 이슈 및 그 대응), ③그린 워싱(Green Washing, 위장환경주의) 리스크, ④Credit Event, ⑤기타특수성에 대해 검토한다.

공단은 교통 분야 탄소중립 선도를 위해 2050년 수송분야 감축목표의 20% 기여를 목표로 탄소중립 추진 전략을 수립하였으며, 탄소중립을 위한 로드맵을 기반으로 분기별 평가를 통해 세부 과제 이행결과를 점검 및 보완하고 있다. 2023년에는 KR환경경영지수 목표 대비 초과실적을 달성하는 등 친환경 경영 이행을 통해 탄소중립 저변 확대를 위한 노력을 지속하고 있다. 또한, ESG경영 관련 지속적인 모니터링을 통해 부정적 이슈에 효과적으로 대응하고 있는 것으로 분석된다. **친환경 및 사회공헌 활동 수행 및 부정적 논란 이슈와 그 대응, 그린 워싱 등 기타고려요소(α)에 대해 종합적으로 검토한 결과, 평점 및 인증등급을 조정하지 않았다.**

국가철도공단의 친환경 및 사회공헌 활동

공단은 4대 전략과 40개 세부 이행과제를 담은 탄소중립 종합 전략을 마련하고, 탄소중립 및 녹색철도 실현을 위해 디젤차량이 운행되는 기존 철도 노선을 친환경·저탄소 열차인 전기차량이 운행하는 노선으로 개량하거나 에너지자립률 100%의 탄소 넷제로(Net-Zero) 철도역 건설, 도심지 철길숲 조성을 통한 탄소 흡수 등을 추진하여 다양한 탄소 감축 활동을 전개하고 있다. 또한, 협력사를 포함한 전 건설현장에서 탄소 감축을 위해 배출량 검토, 저탄소 설계 요구 등이 반영된 탄소중립 설계지침, 편람 제정 등의 기준을 정립했다. 또한, CEO를 위원장으로 한 탄소중립철도전략위원회를 설치, 운영하고 있으며 미래전략연구원을 중심으로 탄소중립 이행전략 보완과 평가 및 환류를 통해 탄소중립 전략을 지속적으로 고도화하고 있다.

| 그림 | 공단의 탄소중립 추진 전략



자료: 공단 지속가능경영보고서

공단은 KR봉사단과 사회공헌위원회를 조직하여 사회공헌활동을 체계적으로 관리하고 있으며, 외부적으로 협력사, 지자체, 지역사회 등의 사회공헌협의체와 협력하여 사회공헌활동을 강화하고 확장하기 위해 노력하고 있다. 공단은 지역기업 및 지역인재 지원을 위해 지역기업 상생 협력 대출을 확대하고, 우수 인재 육성을 위한 장학금을 지원하고 있으며 자연재해 피해 복구와 구호 활동, 1사1촌 농촌일손 돕기 및 농작물 구매 등 다양한 사회공헌 활동을 실시하고 있다.

【녹색채권 인증등급의 정의】

| 등 급 | 정 의 |
|-------------------|---|
| Green 1 (그린 1) | 녹색채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 매우 높고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [매우 우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Green 2 (그린 2) | 녹색채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 높고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Green 3 (그린 3) | 녹색채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 보통이고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [다소 우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Green 4 (그린 4) | 녹색채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 낮고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [적정] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Green 5 (그린 5) | 녹색채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 매우 낮고 , ②사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [미흡] 한 체계를 구축하고 있음. |

【사회적채권 인증등급의 정의】

| 등 급 | 정 의 |
|--------------------|--|
| Social 1 (소셜 1) | 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 매우 높고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [매우 우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Social 2 (소셜 2) | 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 높고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Social 3 (소셜 3) | 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 보통이고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [다소 우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Social 4 (소셜 4) | 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 낮고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [적정] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Social 5 (소셜 5) | 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 매우 낮고 , ②사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [미흡] 한 체계를 구축하고 있음. |

【지속가능채권 인증등급의 정의】

| 등 급 | 정 의 |
|------------------------------|---|
| Sustainability 1 (지속가능 1) | 녹색채권 및 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 매우 높고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [매우 우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Sustainability 2 (지속가능 2) | 녹색채권 및 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 높고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Sustainability 3 (지속가능 3) | 녹색채권 및 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 보통이고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [다소 우량] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Sustainability 4 (지속가능 4) | 녹색채권 및 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 낮고 , 사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [적정] 한 체계를 구축하고 있음. |
| Sustainability 5 (지속가능 5) | 녹색채권 및 사회적채권 프로젝트의 분류체계상 적합성 및 적격프로젝트 대상 조달자금의 투입비중이 매우 낮고 , ②사업의 평가 및 선정절차, 자금의 관리, 사후보고 및 외부공시 등에 있어서 [미흡] 한 체계를 구축하고 있음. |

III. 기본전제 및 유의사항

1. 회사 경영진의 책임

회사의 경영진은 녹색채권원칙(GBP), 사회적채권원칙(SBP), 지속가능채권 가이드라인(SBG)에 따라 ESG채권 관리체계를 작성 및 공시할 책임이 있습니다. 또한 녹색채권원칙(GBP), 사회적채권원칙(SBP), 지속가능채권 가이드라인(SBG)에 의거하여 관련사업을 적정하게 선정하고, 선정된 관련 사업에 자금을 투입, 집행, 관리하며, 집행된 자금 및 관련 효과에 대해 사후보고를 할 수 있도록 적절한 관리체계를 수립하고 효과적으로 운영할 책임이 있습니다.

2. ESG 채권 외부 인증평가기관의 자격

NICE신용평가(주)는 1986년 설립되어, 1987년 회사채발행실무협의회 무보증회사채 등급평정 전문기관 자격을 인정받았고, 2001년 “신용정보이용 및 보호에 관한 법률”에 의거하여 신용평가업무 허가를 취득하였습니다.

2007년에는 금융감독원 적격 외부 신용평가기관(ECAI, External Credit Assessment Institution)을 지정받았습니다. 금융감독원으로부터 오랜기간 신용평가부문에서 축적된 공신력을 기반으로 2020년 현행 신용평가업무와 다른 『부수업무』 영역으로 인정받아 본건 ESG 인증평가를 수행하였습니다. 즉, ESG 채권 인증평가 업무는 기존 신용평가기관의 신용평가업무와 다른 『부수업무』로 수행되는 것입니다.

3. 외부검토의 목적 및 검토범위

본 ESG 인증등급을 위한 외부검토의 목적은 NICE신용평가(주)의 ESG 인증 평가방법론, 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP), 사회적채권원칙(SBP), 지속가능채권 가이드라인(SBG)에 대한 『부합 정도 (Green 1 ~ Green 5)』에 대한 결정을 하기 위함입니다. 외부검토의 범위는 첨부된 공단의 『국가철도공단 ESG채권 관리체계』 및 본건 녹색채권의 『프로젝트의 적합성, 프로젝트 선정의 적정성, 자금조달의 적정성, 외부공시의 충실성과 기타고려요소(α)』입니다.

4. ESG 인증평가 적용방법론

본건 인증평가에 적용된 평가방법론은 평가과정 및 평가결과에 대한 발행사와 투자자의 이해가능성 제고를 위해 제공되는 것입니다. 다만, 본 방법론이 개별 평가과정에서 고려되는 모든 요소들을 포함하고 있는 것은 아니며, 정성적 판단의 특징, 제출자료의 신뢰성 검증의 제약 등에

따른 한계가 있습니다. 특히, 미래의 환경 및 사회적 가치 측면의 영향에 대한 예측과 반영은 대외 여건 등 다양한 불확실성으로 인해 그 정확성의 한계가 존재합니다.

NICE신용평가(주)가 수행하는 ESG 채권 인증평가는 ESG 채권 발행사의 환경(기후변화 포함)/사회적가치(사회적책임) 개선 효과 등의 정도나 계속성 등을 보장 또는 보증하는 것은 아닙니다. 또한 NICE신용평가(주)는 평가대상 프로젝트의 정량적, 정성적 효과 및 영향 등에 대해 직접적으로 측정하는 것이 아니라, 발행사가 제시하는 근거자료, 면담(인터뷰) 및 컨퍼런스 콜 내용, 공시자료 등을 토대로 확인, 분석 및 평가하는 것입니다. 따라서, ESG 프로젝트의 환경 및/또는 사회적 효과 및 영향에 대해 발행사 또는 발행사 지정 제3자가 완전한 정보를 정확하고, 적시에 제공한다는 사실을 기본 전제로 합니다. **NICE신용평가(주)의 『 ESG 인증 평가방법론 』은 NICE신용평가(주) 웹사이트(www.nicerating.com - 리서치 - ESG 인증평가) 부분에 공시(공개)되어 있습니다.**

5. 독립성 준수 및 이해상충 방지

NICE신용평가(주)는 본 보고서와 관련하여 공단이 제출한 관리체계를 검토하는 것 이외에 검토업무에 영향을 줄 수 있는 다른 용역을 수행하지 아니하였습니다. 또한 당사의 Code of Conduct에 의거한 독립성 준수, 내부 이해상충 방지에 대한 시스템을 갖추고 이를 모니터링하고 있습니다.

6. 관리체계의 한계

ESG채권 관리체계의 특성을 감안할 때, 공단의 관리체계가 항상 녹색채권원칙, 사회적채권원칙, 지속가능채권 가이드라인에 부합되게 운영되지는 않을 수도 있습니다.

7. ESG 발행사(Issuer) 평가와의 구분

ESG 채권(Issue) 인증평가는 ESG 발행사(Issuer) 평가와 다릅니다. 발행사 자체에 대한 ESG 관점의 인증평가가 아니라, 발행대상 채권(특수목적채권 등)에 대해 특정된 Issue(채권) 평가의 특성을 보유합니다. 따라서, 발행사에 대한 ESG 등급(예 : ESG 리서치 전문기관의 등급)과 당사가 평가하는 발행 대상 채권의 ESG 인증등급 또는 인증의견은 본질적으로 다른 개념이라는 점에 유의하시기 바랍니다.

Appendix. 국가철도공단의 ESG채권 관리체계

[목 차]

1. 국가철도공단 소개 및 ESG 채권 개요
2. 관리체계 수립 목적
3. 발행채권의 분류 및 대상사업
4. ESG 채권 관리체계
5. 외부검토



국가철도공단 ESG채권관리체계

2024. 10. 10

기획본부
재무예산처

목 차

| | |
|-------------------------------|---|
| I. 국가철도공단 소개 및 ESG채권 개요 | 1 |
| II. 관리체계 수립 목적 | 4 |
| III. 발행채권의 분류 및 대상사업 | 4 |
| IV. ESG채권 관리체계 | 5 |
| V. 외부검토 | 7 |

I 국가철도공단 소개 및 ESG채권 개요

1 기관 소개

국가철도공단(이하 “공단”)은 「국가철도공단법(이하 “공단법”）」에 의해 철도시설의 건설 및 관리, 그 밖에 이와 관련된 사업을 효율적으로 시행하여 국민 교통편의 증진과 국민경제의 건전한 발전에 이바지하기 위해 2004.1월 설립되었습니다.

공단은 ‘빠르고 안전하고 쾌적한 철도로 국민과 함께 가겠다’는 사명 앞에 전국토를 촘촘하고 안전하게 이어주는 국가철도망을 구축하고, 친환경 철도로 탄소 중립을 실현하여 국민의 더 나은 삶을 지원하는 한편, 유라시아 연계 철도망의 기반을 마련하고, 철도산업 생태계 육성으로 공동체의 지속 발전에 기여하기 위해 노력하고 있습니다.

앞으로도 우리 공단은 고속철도를 비롯한 국내의 모든 철도 건설과 해외 철도 사업 진출 및 동북아 철도망 구성 등 다양한 철도사업을 지속적으로 추진하여 21세기 교통혁명을 선도하고, 경영혁신 및 윤리경영을 통해 공공기관의 새로운 모범으로 자리매김 할 것입니다.

2 ESG경영을 위한 노력

가. KR ESG경영전략 수립

공단은 ESG경영 의지를 대내외에 선포함으로써 철도의 새로운 미래가치 창출을 위해 지난 2021.12월 ESG 경영전략을 수립하고 그 의지를 담아 공단의 ESG 비전 선포식을 개최하였습니다.

또한 공단은 ESG경영 패러다임 변화를 반영하여 지난 2022.9월 ESG 경영전략을 고도화하며, 환경·사회·지배구조 부문 전략방향을 새로이 도출하여 이행 중에 있습니다.

[ESG경영 전략체계]

| | | |
|-------------|--|---|
| 비전 | 국민을 잇는 Rail, ESG로 여는 내일 | |
| 슬로건 | 레일로 E (이름게) S (새롭게), G (가치있게) | |
| 경영목표 | KR-ESG 지수 S등급 달성 | |
| 전략방향 | 환경친화적 철도(E) / 모두가 누리는 철도(S) / 신뢰받는 철도(G) | |
| 전략과제 | 환경 | 저탄소 철도기술·인프라 확대, 탄소저감형 철도자산 운용활성화, 생태보전형 철도건설, 자연친화 저변확대 |
| | 사회 | 이용편의 철도노선 확대, 예방중심 철도안전·정보보호 강화, 지속성장의 인적자원개발, 철도ESG정책의 포용사회 구현 |
| | 지배구조 | 투명한 기업문화 내실화, 소통중심 열린경영, ESG 지배구조 강화, ESG역량기반 경영시스템 고도화 |

나. 2050 탄소중립 실현을 위한 추진전략 수립

우리 정부는 2050년까지 탄소중립을 국가비전으로 선언하고 온실가스 감축목표를 강화하는 등 전 분야에서 탄소중립 사회로 도약을 추진하고 있습니다. 수송분야는 「녹색교통의 활성화」를 감축 시책으로 정하고 철도를 국가기간교통망의 근간으로 명시(탄소중립기본법 제32조)하여 탄소 감축을 위한 철도의 역할을 강조하고 있습니다.

공단은 정부의 목표 달성에 기여하기 위해 지난 2022.7월 탄소중립 실현을 위한 추진전략을 마련하여 '탄소 넷 제로로 가는 길, 철도'라는 비전 아래 '2050 수송부문 탄소감축 목표의 20% 기여'라는 목표 달성을 위해 노력하고 있습니다.

다. ESG경영 추진을 위한 관련 거버넌스 체계 개선

공단은 적극적인 ESG경영추진 및 친환경 철도 인프라 구축 활동의 일환으로, 이사장을 위원장으로 하는 '탄소중립철도전략위원회'를 출범하였으며, 위원회 하부에 '미래정책', '그린뉴딜', 'ESG' 분과위원회를 신설한 바 있습니다.

라. 지속가능경영 보고서 발간

공단은 사회적 책임 실천 및 지속가능경영체계 구현 노력을 담아 2007년부터 지속가능경영보고서를 발간하였으며, 그 노력을 인정받아 2011년부터 2017년까지 7년 연속 「대한민국 지속가능성보고서상」을 수상한 바 있습니다.

3 ESG채권 개요

공단은 환경 및 사회적으로 긍정적인 영향을 미치고, 공단의 ESG경영목표에 부합하도록 본 「ESG채권 관리체계」를 작성하였습니다. 또한, 공단은 ESG채권 발행과 더불어 다양한 활동전개를 통해 ESG경영을 선도해 나가기 위해 노력하겠습니다.

본 관리체계는 환경부와 금융위원회가 공동으로 마련한 「한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)」, 환경부의 「한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인」, 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP), 사회적채권원칙(SBP) 및 지속가능채권가이드라인(SBG)에 부합하도록 설계되었습니다.

4 본 관리체계의 향후 적용

공단에서 발행하는 ESG채권에는 본 관리체계의 내용이 적용될 예정입니다.

II 관리체계 수립 목적

1 수립 목적

- 가. 친환경 철도 사업 및 사회적 가치 구현 사업에 대한 체계적인 재원조달 추진
- 나. 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP), 사회적채권원칙(SBP), 지속가능채권가이드라인(SBG) 부합
- 다. 환경부의 「한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인」 및 환경부와 금융위원회가 공동으로 마련한 「한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)」 부합

2 본 관리체계의 핵심요소

본 관리체계는 상기한 원칙 및 분류체계에 부합하도록 다음의 4가지 핵심요소에 맞춰 자금이 집행·관리되도록 규정하고 있습니다.

- 가. 자금의 용도
- 나. 프로젝트 평가 및 선정 절차
- 다. 자금의 관리
- 라. 사후보고

III 발행 채권의 분류 및 대상 사업

가. **녹색채권(Green Bond)** : 환경 분야에 대한 사업 자금 조달을 위해 발행

| 한국형 녹색분류체계 | ICMA GBP | 설명 |
|-------------------------|----------------------|---------------------------------|
| (수송) 무공해 운송 인프라 구축운영 | Clean transportation | 저탄소 육상인프라(전기철도시설 등)를 구축·운영하는 활동 |

나. **사회적채권(Social Bond)** : 사회적 분야에 대한 사업 자금 조달을 위해 발행

| ICMA SBP | 설명 |
|---|--|
| Affordable basic infrastructure | · 적정 가격의 기본 인프라 설비 구축(수송, 에너지 등) |
| Socioeconomic advancement and empowerment | · 사회경제적 발전과 역량강화를 꾀하며, 자산·서비스·자원 및 기회에 대한 공평한 접근과 통제 등 |

다. **지속가능채권(Sustainable Bond)**은 환경 및 사회적 분야에 대한 사업 자금 조달을 위해 발행

IV ESG채권 관리체계

1 자금의 용도

가. 공단이 ESG채권 발행으로 조달하는 자금은 각 채권의 용도에 맞게 아래의 사업에 투입(최근 3개년 이내 진행된 사업 포함)

| 구분 | 한국형 분류체계 | | ICMA 분류 | 공단 대상 사업 |
|----|--------------|--------------------|----------------|--|
| | 분야 | 경제활동 | | |
| 녹색 | 수송 [녹색부문] | 무공해 운송 인프라 구축운영 | 청정 수송 | · 고속철도 건설사업 |
| 사회 | - | | 기본 인프라 설비 구축 | · 철도 건설사업 · 철도 유지보수·개량 · 해외 인프라 개발 |
| | - | | 사회경제적 발전과 역량강화 | · 역세권 등 자산개발 |

나. 특히, 원화 녹색채권을 통해 조달되는 자금은 한국형 녹색분류체계에 적합한 사업 및 해당 사업 투자분의 차환(3개년 이내)에 사용

2 프로젝트 평가 및 선정절차

공단의 자금조달 주관부서인 재무예산처는 ESG관리체계에 부합하는 사업 선정 및 채권발행을 위해 아래와 같은 절차를 이행합니다.

가. 대상사업 후보군 및 자금소요 분석(재무예산처)

나. ESG 총괄부서(경영성과처 혁신전략부)와 적격성 확인 등 협의

다. 녹색채권의 경우 탄소중립 주관부서(기획처 미래전략부)와 협의

- 원화 녹색채권 지원대상 프로젝트 선정 시, 환경개선 목표와 한국형 녹색분류체계에 부합하는 프로젝트 선별하며 프로젝트의 잠재적인 환경·사회적 영향을 검토하고, 관리체계와 경제활동별 활동기준, 인정기준, 배제기준 및 보호기준을 명확히 적용하는 과정을 거쳐 대상 사업을 선정

라. 자금조달 주관부서(재무예산처)에서 대상사업 최종 선정



3 자금의 관리

가. ESG채권의 발행대금은 전액 본 관리체계에 부합하는 사업의 자금조달 및 차환을 위한 목적으로 배분

나. 배분된 자금은 내부 ERP, ESG채권발행관리대장 및 별도계좌 운영을 통해 추적 및 관리

[ESG채권발행관리대장(예시)]

| 발행회차 (식별번호) | 발행일 | 만기일 | 발행 금액 | 이율 | 사업명 | 용도 | 배분 및 집행금액 | | | 미 배분액 |
|----------------|------------|------------|----------|------|-----|-----|-----------|-----|-----|----------|
| | | | | | | | ... | 3분기 | 4분기 | |
| 국철공(녹)-1 | 2023-06-20 | 2025-06-20 | 300 | 0.00 | 호남1 | 차환 | 0 | 198 | 0 | 0 |
| | | | | | 수도권 | 차환 | 0 | 102 | 0 | 0 |
| 국철공(사)-1 | 2024-02-02 | 2027-02-02 | 100 | 0.00 | 역세권 | 신규 | 0 | 100 | 0 | 0 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

다. 미 사용된 발행대금은 적절한 사업에 사용이 완료될 때 까지 내부 자금관리 기준에 의거 현금 또는 현금성 자산으로 운용

라. 대상사업에 대한 실제 자금배분 금액이 ESG채권 조달자금과 일치하는지와 당초 계획과 달리 미사용 자금이 발생하는지 등에 대해 지속적으로 확인 및 관리

4 사후보고

공단은 아래의 내용이 포함된 '투자자 안내문'을 ESG채권의 발행대금이 전액 소진될 때까지 매년마다 공단 홈페이지와 한국거래소에 공시할 예정입니다.

가. 채권발행 내역

나. 발행자금 배분 및 집행 현황 (Allocation)

다. 사업 시행에 따른 환경 및 사회적 영향 (Impact)

- 환경부·금융위 「한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)」의 환경개선 효과 측정지표 예시 및 환경부 「한국형 녹색분류체계(K-Taxonomy) 가이드라인」의 녹색경제 활동별 인정기준 지표 등을 감안하여 산출

< 환경 개선 기여도 측정 지표*(예시) >

| 한국형 분류체계 | ICMA 분류 | 공단 대상 사업 | 지표 |
|-------------------|---------|-------------|--|
| 무공해 운송 인프라 구축운영** | 청정 수송 | · 고속철도 건설사업 | · 연간 온실가스 배출 감소량 (CO ₂ 톤/1년) · 고속철도 배치연장(km) |

* 실제 기여도 측정 시 지표 추가, 변경될 수 있음

** 당 경제활동은 분류체계 상 인정기준을 미 적용하나, 필요 시 온실가스 감축량 등을 산출할 예정

공단은 당초 계획과 달리 자금배분이 미완료 되는 경우, 관리체계 주요 사항의 개정 등 중요한 변동사항이 있는 경우 사후(연례) 보고서를 작성하여 공시하도록 하겠습니다.

공단은 한국형 녹색채권 발행 후 자금배분 완료시점 또는 채권 만기일까지 자금 배분 사항, 환경영향 및 한국형 녹색분류체계 적합 여부 등을 포함한 사후(최종) 보고서를 작성하여 사후 외부검토를 받고 공단 홈페이지 및 한국거래소 ESG채권 정보플랫폼에 공시하도록 하겠습니다.

라. ESG관리체계 개정에 관한 사항

- 추후 ‘한국형 사회적채권 가이드라인’ 신설 또는 환경부·금융위의 ‘한국형 녹색채권 가이드라인(K-GBG)’의 주요한 개정이 있을 경우 제·개정 내용에 따라 본 관리체계 또한 개정될 수 있으며, 관리체계 변경 시 외부 전문기관으로부터 제검토를 받을 예정입니다.

V 외부 검토

공단은 ‘ESG채권 발행’ 및 ‘사후(최종) 보고’ 이전에 외부 평가기관을 통해 인증 평가를 수행합니다. 평가기관은 ESG채권 평가방법론을 보유한 기관 중 자금조달 주관부서가 선정합니다.

본 관리체계와 외부전문기관의 인증평가 결과(검토보고서)는 공단의 홈페이지와 한국거래소 ESG채권 정보플랫폼에 공시할 예정입니다.

○ Disclaimer

NICE신용평가(주)가 제공하는 ESG 인증평가는 ESG 채권 등에 대한 NICE신용평가(주) 고유의 평가기준에 따른 독자적인 의견입니다.

NICE신용평가(주)는 ESG 인증평가의 주요 판단근거로서 제시하는 정보를 신뢰할 만하다고 판단하는 공단 제시자료 및 각종 공시자료 등의 자료원으로부터 수집하여 분석, 인용하고 있으며, 발행주체로부터 제출 자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되지 않았으며 중대한 오해를 일으키는 내용이 없다는 확인을 문서상으로 받고 있습니다. 따라서 NICE신용평가(주)는 ESG 인증 평가 대상의 발행주체와 그의 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제하에 ESG 인증 평가업무를 수행하고 있습니다. 그러나, NICE신용평가(주)는 자료원의 정확성 및 완전성에 대해 자체적인 실사를 하지는 않고 있습니다. 또한, 자료원의 제한성, 인간적, 기계적 또는 기타 요인에 의한 오류의 가능성이 있습니다.

이에 NICE신용평가(주)는 ESG 인증평가가 활용된 또는 발간물에 주요 판단근거로서 제시된 어떠한 정보에 대해서도 그 정확성, 적합성 또는 충분성을 보증하지 않으며, 정보의 오류, 사기 및 허위, 미제공 등과 관련한 어떠한 형태의 책임도 부담하지 않습니다. 또한, NICE신용평가(주)는 고의 또는 중대한 과실에 기인한 사항을 제외하고 인증등급 또는 인증의견과 발간물 정보의 이용으로 발생하는 어떠한 손해 및 결과에 대해서도 책임지지 않습니다.

NICE신용평가(주)의 평가결과와 발간물은 예상치 못한 환경변화 및 정부정책의 변동 등에 따라 영향을 받을 수 있습니다. 또한, 평가결과와 발간물은 사실의 진술이 아니라, 발행주체의 ESG 채권 등에 대한 NICE신용평가(주)의 독자적인 의견으로, 특정 유가증권의 투자의사결정(매매, 보유 등)을 권고하는 것이 아닙니다. 즉, 평가결과와 발간물은 정보이용자의 투자결정을 대신할 수 없으며, 어떠한 경우에도 정보이용자의 투자결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 이에 정보이용자들은 각자 유가증권, 발행사(발행자), 보증기관 등에 대한 자체적인 분석과 평가를 수행하여야 하며, 개인투자자의 경우 외부 전문가 또는 외부 전문가(전문가집단)의 도움을 통해 투자에 대한 의사결정을 해야 한다는 점을 특별히 강조합니다.

NICE신용평가(주)에서 작성한 본 보고서에 수록된 모든 정보의 저작권은 NICE신용평가(주)의 소유입니다. 따라서 NICE신용평가(주)의 사전 서면동의 없이는 본 보고서 내용의 무단 전재, 복사, 유포(재배포), 인용, 가공(재가공), 인쇄(재인쇄), 재판매 등 어떠한 형태든 저작권에 위배되는 모든 행위를 금합니다.

특히, 본 보고서의 전부 또는 일부가 NICE신용평가(주)의 사전 서면동의 없이 기재 또는 첨부되어서는 안되며, NICE신용평가(주)는 이로 인해 발생하는 어떠한 민형사상 책임을 지지 않습니다.