



2021. 5.

# 목 차

<b>I. 개요</b>	
1. 사업개요.....	1
2. 녹색경영 및 지속가능성 목표.....	1
<b>II. 자금의 사용용도</b>	
1. 자금 배분 원칙.....	5
2. 대상 프로젝트.....	5
<b>III. 프로젝트 평가 및 선정 절차</b>	
1. 선정 및 평가 조직.....	6
2. 선정 및 평가 기준.....	6
3. 선정 및 평가 절차.....	7
<b>IV. 자금의 관리</b>	
1. 자금관리 프로세스.....	8
2. 자금의 관리에 관한 내부절차.....	8
<b>V. 사후보고</b>	
1. 사후보고 내용.....	9
2. 사후보고 기간 및 주기.....	9
3. 사후보고 방법.....	9

# I. 개요

## 1. 사업개요

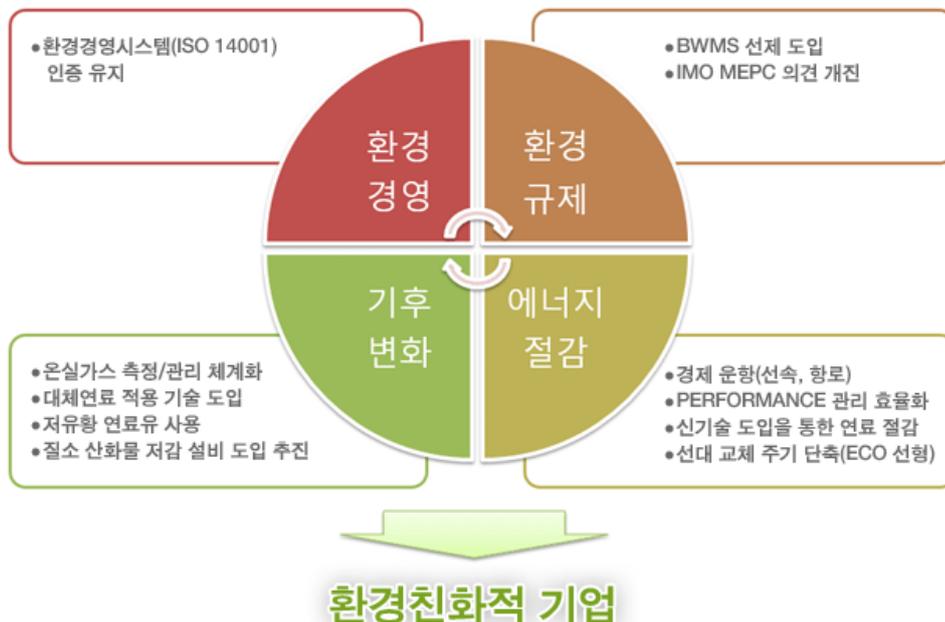
당사는 해상화물운송 등을 사업목적으로 1966년 설립되었으며, 주력사업인 건화물 해상운송 서비스를 바탕으로 연간 약 1억톤 가량의 화물을 운송하며 벌크선, 탱커, LNG선, 컨테이너선 등 전 분야에 걸친 다양한 서비스를 제공하고 있습니다. 특히, 당사의 벌크선 사업은 세계 유수의 해운선사들과 어깨를 나란히 하며 철광석, 곡물, 비료, 원목 등의 화물을 운송하고 있습니다.

당사는 약 50년간의 운송사업 경험을 바탕으로 전 세계 주요 화주와의 신뢰 구축을 통해 국내외 해운시장에서 명성을 쌓아왔으며, 경쟁력 있는 선박 운항 및 화물 운송 서비스를 제공해 왔습니다. 이를 통하여 전세계적인 해운시황 부진 장기화에도 불구하고, 2014년 1분기부터 흑자기조를 유지하고 있습니다.

당사는 친환경에 대한 책임의식을 갖고, 사선에 평형수처리장치(BWMS, Ballast Water Management System), 탈황장치(Scrubber)를 설치하는 등 환경 친화적인 정책을 수립/실행하고 있으며, LNG 급유 선박(LNG Bunkering Vessel), LNG 수송 선박(LNG Carrier) 등 친환경 사업에 대한 투자를 진행함으로써, 기업의 사회적 책임을 다하기 위하여 노력하고 있습니다.

## 2. 녹색경영 및 지속 가능성 목표

당사는 매년 구체적인 환경 개선 목표 및 정책을 수립하고 실천함으로써 지속 가능한 사회, 다음 세대를 위한 환경을 조성하기 위해 노력하고 있습니다. 특히 지속적으로 강화 중인 국제 협약(IMO 2020; 황산화물 함유량 규제 조치 등), 지침 및 항만국 규정을 준수하기 위해 육·해상 직원 모두가 교육/훈련을 통해 자격과 전문지식을 갖추고자 노력하고 있습니다.



**(1) 환경경영 추진**

당사는 환경 친화적 운송서비스를 지향하며, 보다 체계적인 관리 및 환경경영 추진을 위해 2010년부터 ISO14001 환경경영시스템을 구축하여 운영하고 있습니다. 또한 적극적인 기후변화 대응 및 환경경영시스템 운용을 위해 전담 실무 조직인 해사환경팀을 신설 하였습니다.

**(2) 환경경영 목표**

당사는 '적합 연료유 사용', '온실가스 감축', '환경 규정 적극 대응' 등의 목표를 달성하기 위해 세부추진 계획을 수립하고 이행하고 있습니다. 성과평가를 위한 지표를 수립하여 매년 실적을 평가하고, 내/외부 심사와 같은 감사 절차를 통해 개선사항을 식별/개선함으로써 환경경영시스템을 적극적으로 운용하고 있습니다.

**(3) 환경 영향 저감을 위한 노력**

□ 선박평형수

선박평형수(Ballast Water)는 매년 100억톤 이상 해역 간 이동되고 있으며, 선박평형수에 포함되어 있는 미생물의 이동으로 인한 생태계의 교란을 방지하고자 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization)는 선박에 평형수처리장치(BWMS, Ballast Water Management System)를 의무화하는 규정을 2017년 9월 8일 발효하였습니다. 당사는 환경보호에 적극적으로 동참하고자 규제가 발효되기 전인 2016년부터 현존하는 사선에 평형수처리장치 설치를 시작하였으며, 2024년까지 전 선박으로 확대 설치할 예정입니다.

□ 폐기물관리

폐기물 관리는 환경영향 최소화를 위한 당사의 핵심과제 중 하나로, 폐기물 관리 매뉴얼을 별도로 수립하였으며, 폐기물 처리 업체에도 동 기준을 적용하여 국제안전관리 규약(ISM, International Safety Management Code), 선박으로부터의 오염 방지를 위한 국제협약(MARPOL 73/78, International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships)과 같은 국제 규정 및 회사의 요구사항에 따르도록 관리하고 있습니다. 발생한 폐기물은 상기 매뉴얼에 따라 기록 유지, 분리, 보관, 처리까지 전체 과정을 모니터링함으로써 발생량을 최소화하고 재활용에 노력하고 있습니다.

□ 유해화학물질

당사는 화학물질의 운반을 위해 요구되는 주의 사항과 절차, 그리고 안전한 취급에 대하여 별도 운영 매뉴얼을 수립하여 준수하고 있습니다. 취급하는 화학물질에 대한 모든 정보(특성, 위험성, 응급조치 사항 등)를 사전 파악 후 취급하고 있으며, 저장/수송 시 절차에 따라 주기적으로 상태를 점검하여 기록함으로써 안전한 화학물질 취급을 위해 노력하고 있습니다

**(4) 기후변화 대응**

□ IMO 규제 대응

오랜 기간 동안 선박은 가장 효율적인 운송수단의 지위를 유지해왔으나, 운송 과정에서 과도한 환경오염물질 배출 등 기후 변화에 미치는 영향 또한 매우 크기 때문에 더욱 높은 수준의 친환경 기준이 요구되는 상황입니다. 이에 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization)는 2013년 선박에너지효율지수(EEDI, Energy Efficiency Design Index) 발효에 이어 전체 선박의 운항 정보를 수집하여 온실가스 발생량을 관리하고 감축하기 위한 규제(IMO DCS, Data Collection System)를 발효하였습니다.

또한, 유럽연합(EU, Europe Union)에서는 선박으로부터 발생하는 온실가스발생량을 모니터링, 보고 및 검증하는 규제를 2017년에 이미 발효하여 적용 중에 있습니다. 당사는 이러한 규제에 선도/선제적으로 대응하고자 노력해 왔으며, EEDI는 물론 유럽연합의 선박 이산화탄소 배출량 모니터링(Monitoring), 보고(Reporting), 인증(Verification)에 관한 규칙인 EU-MRV 대응을 위해 유럽 수역을 기항 예상 선박에 Monitoring Plan을, IMO DCS 대응을 위해 선박에너지효율관리계획서(SEEMP, Ship Energy Efficiency Management Plan)를 한국선급으로부터 검증 받았습니다.

□ 황산화물 배출

국제해사기구는 선박에서 발생하는 황산화물 배출량을 제한하는 규제를 2020년 1월 1일부로 발효하였습니다. 당사는 비교적 많은 연료를 사용하는 케이프사이즈 이상 선박의 74%(34척 중 25척)에 탈황장치(Scrubber)를 설치하였으며, 나머지 선박은 저유황유를 사용함으로써 황산화물 배출량을 최소화하고 있습니다.

□ 육상전원공급장치(AMP)

정박 중 발생하는 온실가스 배출량을 최소화 하기 위하여 남부발전 및 동서발전과 육상전원공급장치(AMP, Alternative Maritime Power Supply) 설치에 대한 업무협약을 체결하였습니다. 이에 따라 선박 2척에 AMP 설치를 2021년 중 마무리하여 정박 중 온실가스 및 미세먼지 등 대기오염물질 배출을 최소화를 통해 지역 환경보호에 노력하겠습니다.

□ 온실가스 인벤토리

당사는 2009년부터 매년 자발적으로 발생하는 온실가스 배출량 및 운항선의 온실가스 배출 지표인 에너지효율운항지수(EEOI, Energy Efficiency Operational Indicator)를 수집하고 있으며, 국제적으로 공신력 있는 선급(노르웨이 소재 DNV-GL, Det Norske Veritas)으로부터 검증 받고 있습니다.

□ 로터 세일(Rotor Sail) 도입

당사는 초대형 광탄선에 국내 외항 선박 최초로 '로터 세일 시스템(Rotor Sail System)'을 설치하였습니다. 국제해사기구의 국제 해운 탄소 배출량 50% 감축 목표 달성에 기여하고자 친환경 기술을 시범적으로 도입하였으며, 6~8%의 이산화탄소 배출 감소 효과가 있을 것으로 기대됩니다.

## II. 자금의 사용용도

### 1. 자금 배분 원칙

당사는 녹색채권으로 조성된 재원을 국제자본시장협회(ICMA, International Capital Market Association)가 제시하는 녹색채권원칙(GBP, Green Bond Principles) 및 대한민국 환경부 발표 녹색채권 가이드라인(Green Bond Guidelines 2020)에 부합하는 아래 대상 프로젝트에 대한 투자 및 차환에 사용할 예정입니다.

### 2. 대상 프로젝트

당사는 환경부 발표 녹색채권 가이드라인에 따라서 대상 프로젝트를 분류 및 선정하고 있으며, 1차적(주요) 대상 프로젝트는 아래와 같습니다.

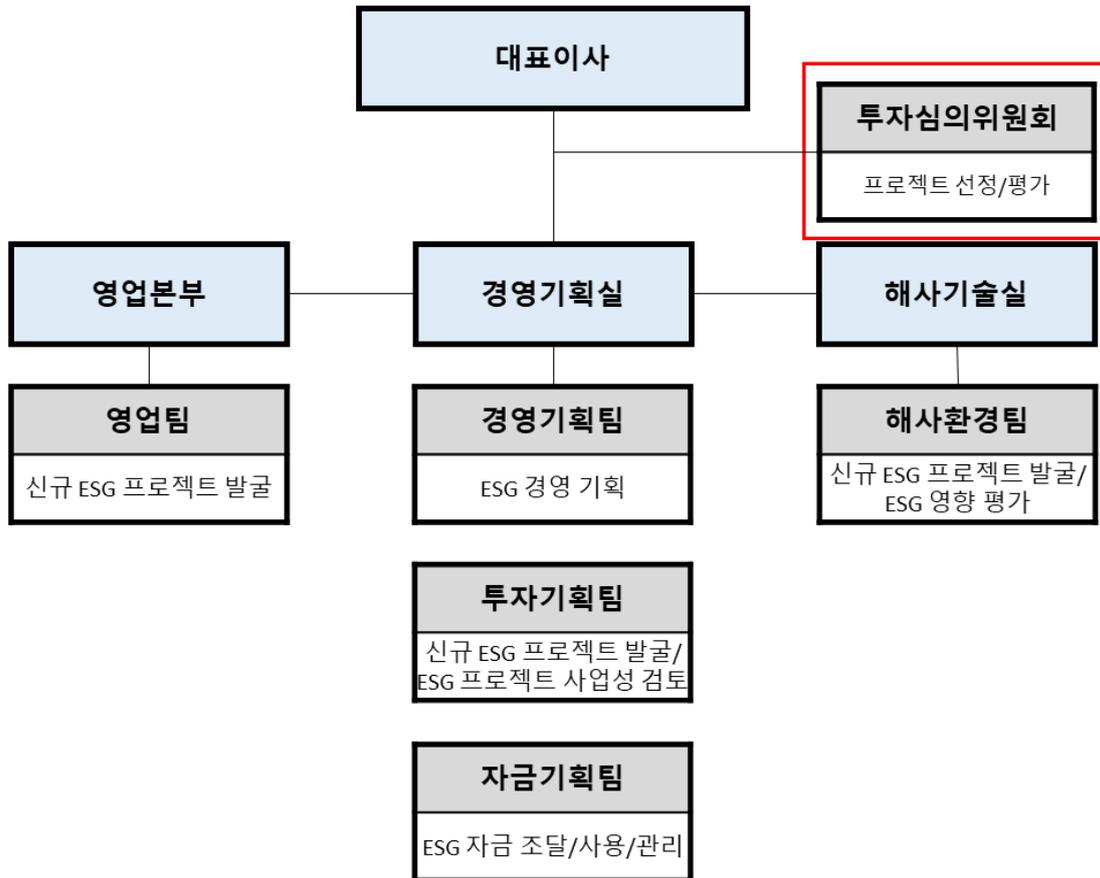
프로젝트 범위	프로젝트 상세	환경 목표
6. 청정운송에 관한 사업	<b>친환경 연료 보급 선박 프로젝트</b> LNG연료 공급을 통해 이산화탄소, 황산화물, 질소산화물 배출 감축 유도	- 기후변화 완화 - 오염방지 및 통제
5. 토양 및 해양 생물 다양성 보전에 관한 사업	<b>선박평형수 처리장치 설치 프로젝트</b> : 사선대 전체에 평형수 처리장치를 설치, 미생물 제거를 통해 특정 해역의 생물이 타 해역으로 이송되어 생태계가 교란되는 문제 방지	- 해양 생물 다양성 보전 - 천연자원 보전

### Ⅲ. 프로젝트 평가 및 선정 절차

당사는 전사적 조직과 체계하에 ESG 대상 프로젝트를 발굴, 평가 및 선정을 진행하고 있습니다.

#### 1. 선정 및 평가 조직

##### (1) 프로젝트 선정/평가 관련 조직



#### 2. 선정 및 평가 기준

당사의 프로젝트 선정 및 평가 기준은 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP, Green Bond Principles), 사회적채권원칙(SBP, Social Bond Principles) 및 지속가능채권 가이드라인(SBG, Sustainability Bond Guidelines)를 따르며, 특히 녹색 채권의 경우에는 대한민국 환경부의 녹색채권 가이드라인에 기반하고 있습니다.

신규 ESG 프로젝트 발굴 부서는 프로젝트 개발단계에서 해당 프로젝트가 국제자본시장협회(ICMA)의 녹색채권원칙(GBP) 및 대한민국 환경부의 녹색채권 가이드라인에 부합하는지 여부를 선제적으로 검토하며, 프로젝트 선정 및 평가 기준에 따라서,

- 1) 투자심의위원회 심의 대상에 해당하는 경우에는 투자심의위원회에서,
- 2) 투자심의위원회 심의 대상에 해당하지 않는 경우에는 전결 규정에 따라 ESG 관련 부서간 협의로, 추진 여부를 결정하며, 대표이사 전결로 ESG 프로젝트를 최종 선정하고 있습니다.

### 3. 선정 및 평가 절차

당사는 다음과 같이 조직간 협의와 절차를 거쳐 프로젝트를 선정하고 있습니다.

#### (1) 투자심의위원회 심의 대상 프로젝트

- ① 각 영업본부 및 투자담당부서(또는 환경담당부서)에서 ESG 대상 프로젝트 후보 발굴
- ② 투자심의위원회의 프로젝트 평가/심의 및 추진여부 결정
- ③ 대표이사의 최종 승인으로 ESG 프로젝트 최종 선정

<ESG 프로젝트 선정 및 평가 절차 - ① 투자심의위원회 심의 대상>

<b>절차</b>	<b>프로젝트 발굴</b>	<b>프로젝트 평가</b>	<b>프로젝트 선정</b>
<b>담당</b>	각 영업본부 / 투자담당부서 / 환경담당부서	투자심의위원회	대표이사
<b>내용</b>	ESG 대상 프로젝트 후보 발굴	투자심의위원회에서 평가/심의 및 프로젝트 추진 여부 결정 (ICMA의 GBP, SBP 및 SBG / 환경부 녹색채권 가이드라인에 기반하여 프로젝트 심의)	대표이사의 최종 승인으로 ESG 프로젝트 최종 선정

#### (2) 투자심의위원회 심의 대상 외 프로젝트

- ① 각 영업본부 및 투자담당부서(또는 환경담당부서)에서 ESG 대상 프로젝트 후보 발굴
- ② 각 영업본부, 경영기획담당부서, 투자담당부서, 환경담당부서 및 자금담당부서 간 협의(합의 결재)를 통하여 프로젝트 평가/심의 및 추진여부 결정
- ③ 대표이사의 최종 전결로 ESG 프로젝트 최종 선정

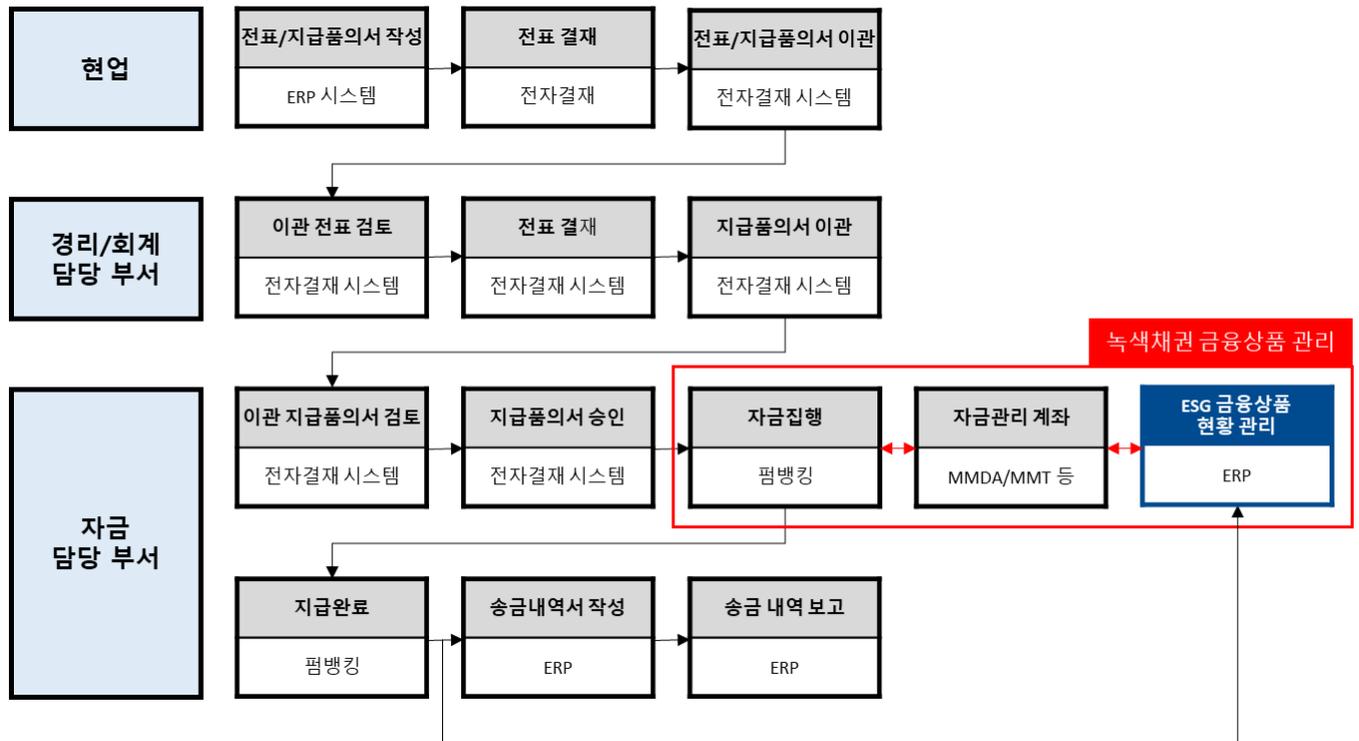
<ESG 프로젝트 선정 및 평가 절차 - ② 투자심의위원회 심의 대상 외>

<b>절차</b>	<b>프로젝트 발굴</b>	<b>프로젝트 평가</b>	<b>프로젝트 선정</b>
<b>담당</b>	각 영업본부 / 투자담당부서 / 환경담당부서	각 영업본부/ 경영기획담당부서/투자담당부서 /환경담당부서/자금담당부서/	대표이사
<b>내용</b>	ESG 대상 프로젝트 후보 발굴	각 영업본부, 경영기획담당부서, 투자담당부서, 환경담당부서 및 자금담당부서 간 협의를 통하여 프로젝트 평가/심의 및 최종 추진 여부 결정 (ICMA의 GBP, SBP 및 SBG / 환경부 녹색채권 가이드라인에 기반하여 프로젝트 심의)	프로젝트 평가/심의 협의 참여 부서의 합의 결재를 완료한 품의서에 대한 대표이사의 최종 승인으로 ESG 프로젝트 최종 선정

## IV. 자금의 관리

녹색채권 발행을 통한 조달자금의 관리는 자금 담당 부서에서 주관하며, 해당 자금은 유동성이 높으며 안정적인 상품으로 운용되었다가 적격 녹색 프로젝트에 배정 및 집행될 예정입니다.

### 1. 자금관리 프로세스



### 2. 자금관리 기준

당사는 녹색 채권 발행을 통한 조달자금을 MMT(Money Market Trust) 또는 MMDA(Money Market Deposit Account) 등 유동성이 높으며 원금손실 가능성이 극히 제한적인 상품으로 운용할 예정입니다.

아울러, 조달 자금의 관리 적정성을 확보하기 위하여, 매월 결산 시 조달 자금의 집행내역을 정리하여 내부 보고를 진행할 예정이며, 기 집행 내역, 분배 예정 내역 및 미분배자금의 관리 내역 등을 ESG 금융상품 현황 관리 시스템을 통하여 실시간으로 모니터링할 예정입니다.

## V. 사후보고

당사는 녹색채권 발행을 통하여 조달한 자금에 대하여, 집행 현황 등에 대한 정보를 제공할 예정입니다. 이러한 정보 제공은 상환 전까지 매년 이루어지며, 상세 내용은 아래와 같습니다.

### 1. 사후보고 내용

- (1) 프로젝트 관련 개요
- (2) 프로젝트별 배분 금액
- (3) 프로젝트 평가/선정기준 및 절차
- (4) 미배분 자금 운용 계획
- (5) 환경/사회적 영향(Impact)

※ 사후 보고 내용은 관계법령, 비밀유지의무 및 시장 내 경쟁관계 등을 고려하여, 일정한 범위에 한정하여 공개될 수 있음

### 2. 사후보고 기간 및 주기

- 녹색채권 조달 자금의 상환 전까지 연 1회 공시

### 3. 사후보고 방법

- 당사 홈페이지 혹은 거래소 공시