

---

# 글로벌 ESG경영 논의 동향 및 해운 물류기업의 대응 현황 조사

최나영환 · 박혜리 · 이재호



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

---

저자	최나영환, 박혜리, 이재호
내부연구진	연구책임자 최나영환 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 부연구위원 공동연구원 박혜리 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 전문연구원 공동연구원 이재호 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 전문연구원

---

연구기간	2022. 07. 01. ~ 2023. 02. 28.
------	-------------------------------

---

#### 보고서 집필내역

---

연구책임자	최나영환 총괄, 제1장, 제3장 4절, 제4장
내부연구진	박혜리 제2장 이재호 제3장

# 목차

## 01

### 서론\_1

제1절 조사의 배경 및 목적	1
1. 조사의 배경 및 필요성	1
2. 조사의 목적	3
제2절 조사의 내용 및 방법	4
1. 조사의 내용	4
2. 조사의 방법	4

## 02

### ESG경영의 개념 및 논의 동향\_7

제1절 ESG경영 개념	7
1. ESG경영 정의 및 도입 배경	7
2. 국가 차원에서의 SDGs와 기업 차원의 ESG 관계 규명	10
제2절 국내 ESG경영 논의 동향	14
1. 정부부처 논의 동향	14
2. 산업계 논의 동향	17
3. ESG경영 공시 의무화	18
제3절 ESG 평가지수 동향	20
1. 글로벌 ESG 평가기관 및 기준	20
2. 국내 ESG 평가기관 및 기준	26
제4절 시사점	32
1. ESG경영 평가 기준 표준화 부재	32
2. 국내 공급망 ESG 실사법 부재	33
3. 중소중견기업 ESG경영 대응 체계 미흡	34

<b>03</b>	<b>해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황_35</b>	
	제1절 해외 해운·물류기업의 ESG 대응 현황	35
	1. 해운기업	35
	2. 물류기업	44
	제2절 국내 해운·물류기업의 ESG 대응 현황	51
	1. 해운기업	51
	2. 물류기업	55
	제3절 국내외 해운·물류기업 ESG경영 비교·평가	64
	1. Refinitiv ESG 평가	64
	2. Sustainalytics ESG 평가	67
	3. 국내기관 ESG 평가	67
	제4절 시사점	69
	1. 글로벌 기준 ESG경영 목표 수립 필요	69
	2. 평가기관에 따른 결과 차이 발생	69
	3. 해운·물류기업 평가체계 구축 필요	71

<b>04</b>	<b>결론 및 시사점_73</b>	
	제1절 결과 요약	73
	제2절 시사점	75
	1. 해운·물류기업 ESG경영 평가체계 개발 방안 마련	75
	2. 공급망 ESG 실사법 대응 체계 마련	79
	3. 중소·중견 해운·물류기업 ESG경영 가이드라인 구축	81

# 표 목차

〈표 2-1〉 ESG경영의 세부 요소 .....	8
〈표 2-2〉 환경책임투자 지원·활성화 계획 .....	14
〈표 2-3〉 ESG 관련 주요 법안 목록(2021.8. 기준) .....	15
〈표 2-4〉 환경 부문 배출원 분류표 .....	19
〈표 2-5〉 MSCI ESG Rating 세부평가 항목 .....	21
〈표 2-6〉 DJSI 세부 평가항목 .....	25
〈표 3-1〉 현대글로비스 ESG경영 중장기 전략 .....	62
〈표 3-2〉 Refinitiv의 국내외 해운물류기업 ESG경영 평가 점수(2021년 기준) .....	66
〈표 3-3〉 Sustainalytics ESG Risk Rating(2021년 기준) .....	67
〈표 3-4〉 한국ESG기준원의 국내 해운물류기업 ESG 평가(2021년 기준) .....	68
〈표 3-5〉 한국ESG기준원의 우수기업 현황 .....	71
〈표 4-1〉 K-ESG 가이드라인 진단 항목 체계 .....	75
〈표 4-2〉 해운·물류기업 가이드라인 진단 체계 예시 .....	77
〈표 4-3〉 중소·중견 해운·물류기업 ESG경영 가이드라인 구축 고려 사항 .....	82

---

# 그림 목차

〈그림 2-1〉 기업가치의 새로운 패러다임, ESG경영 .....	8
〈그림 2-2〉 ESG경영 관련 주요 이슈 .....	9
〈그림 2-3〉 CSR, SDGs, ESG의 관계 .....	10
〈그림 2-4〉 지속가능발전목표(SDGs)의 17대 목표 .....	11
〈그림 2-5〉 K-SDGs 추진체계 .....	12
〈그림 2-6〉 SDGs Mapped Against Environmental, Social and Governance Categories .....	13
〈그림 2-7〉 ESG경영 요구 증대 흐름 .....	18
〈그림 2-8〉 ESG경영 공시 의무화 로드맵 .....	19
〈그림 2-9〉 MSCI ESG 평가구조 .....	21
〈그림 2-10〉 Sustainalytics ESG 평가구조 .....	24
〈그림 2-11〉 DJSI 평가과정 .....	25
〈그림 2-12〉 KCGS ESG 평가 개요 .....	26
〈그림 2-13〉 KCGS ESG 평가 대상 선정기준 .....	27
〈그림 2-14〉 KCGS ESG 평가절차 .....	28
〈그림 2-15〉 KCGS ESG 평가항목 및 기준 .....	28
〈그림 2-16〉 ESGValueTM의 연도별 평가기업 수 .....	29
〈그림 2-17〉 섹터별 ESG 가중치 .....	31
〈그림 3-1〉 머스크 탈탄소 2040 로드맵 .....	36
〈그림 3-2〉 CMA CGM CSR 추진전략 .....	39
〈그림 3-3〉 ONE ESG+O 프레임워크 .....	41
〈그림 3-4〉 DHL ESG 2025 로드맵 .....	45
〈그림 3-5〉 주요 글로벌 라스트 마일 배송 기업 대체연료 차량 이용 현황(2021년도) ...	46
〈그림 3-6〉 페덱스 2040 탄소 중립 로드맵 .....	48
〈그림 3-7〉 KSS해운 조직도 .....	53
〈그림 3-8〉 CJ대한통운 환경경영 조직체계 .....	56
〈그림 3-9〉 CJ대한통운 기후변화 대응을 위한 지배구조 .....	58
〈그림 3-10〉 Refinitiv ESG경영 평가 점수 체계 .....	65
〈그림 3-11〉 국내 주요 해운-물류기업 등급평가 추이 .....	70
〈그림 4-1〉 EU의 지속가능한 공급망 실사 지침안의 적용 대상 및 실사범위 .....	80

# 01

## 서론

### 제1절 조사의 배경 및 목적

---

#### 1. 조사의 배경 및 필요성

최근 전 세계적으로 ESG<sup>1)</sup>경영의 필요성이 강조되고 있다. 특히 최근 코로나-19, 기후온난화, 무역분쟁, 글로벌 경기 침체 등의 일련의 과정을 거치면서 기업의 ESG경영의 중요성이 강조되고 있으며, 도입이 가속화되고 있다. Global Sustainable Investment Alliance에 의하면 글로벌 ESG 투자에 대한 규모는 2016년 22.8조 달러에서 2020년 약 35.3조 달러<sup>2)</sup>로 약 54.6%가 증가했고, 향후 지속적으로 증가할 것으로 예상된다.

한편 우리나라에서는 대기업 중심으로 ESG경영이 추진되고 있다. 정부

---

1) ESG는 환경(Environmental), 사회(Social), 지배구조(Governance)의 약자로 지속가능한 발전을 위해 사회의 다양한 이해관계를 포용하는 의미로 해석됨

2) GSIA(2021), Global Sustainable Investment Review

---

는 2025년부터 자산 2조원 이상의 상장 기업을 대상으로 ESG 공시 의무화를 추진하고, 2030년에는 코스피 상장기업으로 확대할 예정이다.

해운·물류산업에서도 대기업의 경우 ESG경영을 적극적으로 추진하고 있으나, 중소·중견 기업은 ESG경영에 대한 인지도가 낮은 수준이다. 일부 기업의 경우 기후변화 대응 및 기업경영 개선 등의 이유로 도입의 필요성을 인식하고 있으나 현 상황에서 직접적인 관계가 적으며, 인적·물적 자원 부족 등의 사유로 ESG 도입 의지는 낮은 수준이다.

한국ESG기준원의 ESG점수에 의하면 2021년 HMM의 종합 A등급으로 3년 연속 높은 평가를 유지했으며, CJ대한통운도 작년에 이어 A등급을 기록<sup>3)</sup>하는 등 해운·물류 분야의 대기업은 ESG경영 개선을 위해 노력하고 있다. 반면 중소·중견기업은 지속가능보고서 작성의무 제외 등 상대적으로 ESG경영 압박 수준이 낮으며, 이에 따른 ESG경영의 낮은 관심도, 역량 부족 등으로 한계가 존재한다. 그러나 중소·중견기업도 이해관계자 및 공급망에서의 ESG경영 개선 압박 등으로 인해 ESG경영 추진은 필수불가결한 상황이다. 즉, ESG경영에 대한 요구는 기업 차원이 아닌 공급망 전반에서 이루어지며, 장기적으로 상위 단계에 있는 대기업의 ESG 활동이 중소·중견기업의 확산되는 구조가 형성된다.

따라서 중소·중견 해운·물류기업의 ESG경영의 필요성 제시와 해당 기업군의 특성을 고려한 평가지표 개발, 지원정책 방안 마련이 필요하다. 또한 해운·물류산업 차원에서의 시장과 정부의 역할분담과 지원정책 수립을 위한 ESG 국가전략 마련도 필요하다. 국가 차원에서의 SDGs<sup>4)</sup>와 기업 차원에서의 ESG에 대한 각각의 역할 및 기능을 규명하고, 상호 연계 방안 마련

---

3) KRX ESG포털, <https://esg.krx.co.kr/>, 검색일 : 2022.7.25

4) 지속가능발전목표(SDGs: Sustainable Development Goals)는 사람, 지구환경, 번영, 평화, 파트너십 등 총 17개 목표로 구성되어 있으며, 국가, 기업, 시민, 사회, 정부 등의 다차원적인 이해관계자화의 연대 및 협력 방안 구상을 의미함



이 필요하다. 또한 2021년 제시된 'K-ESG 가이드라인'에 대한 검토를 통해 해운·물류기업의 ESG경영 개선 방안도 마련되어야 할 것이다.

## 2. 조사의 목적

본 연구에서는 국내외 ESG경영 논의 동향과 현재까지의 해운·물류기업의 대응 현황을 조사하고자 한다. 이를 통해 ESG경영 이슈 및 동향을 파악하고, 우리나라 해운·물류기업의 ESG경영의 한계점을 도출한다. 또한 해운·물류기업의 안정적인 ESG경영 정착을 위한 정책적 시사점을 제시하고자 한다.

---

## 제2절 조사의 내용 및 방법

---

### 1. 조사의 내용

본 조사보고서는 총 4장으로 구성되어 있다.

제1장은 서론으로 조사의 배경 및 필요성, 조사 목적을 서술한다. 그리고 조사의 주요 흐름과 방법을 설명한다.

제2장은 ESG경영의 개념 및 논의 동향 부분으로 ESG경영의 정의 및 도입 배경, 국가 차원에서의 SDGs와 기업 차원의 ESG 관계를 규명한다. 그리고 국내 ESG경영에 대한 정부부처 및 산업의 논의 동향을 조사하고, 국내외 ESG평가지수 동향을 제시한다.

제3장은 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황 부분으로 머스크, 코스코, Ocean Network Express 등의 글로벌 해운기업과 HMM, KSS해운 등의 국내 해운기업의 ESG경영 사례를 조사한다. 그리고 DP-DHL, 페덱스, UPS 등의 글로벌 물류기업과 CJ대한통운, 현대글로벌비스 등의 국내 물류기업 ESG경영 사례를 조사한다. 또한 국내외 해운·물류기업 ESG경영 비교·평가를 실시한다.

제4장은 결론 부분으로 결과 요약과 정책 시사점을 제시한다.

### 2. 조사의 방법

본 조사보고서는 목적을 달성하기 위해 국내외 문헌조사, ESG경영 및 해운·물류 전문가 자문, 국내외 ESG경영 평가기관 지수 조사 및 분석을 실

시한다.

문헌조사의 경우 국내외 ESG경영 관련 연구보고서, 학술지, 동향지 등의 자료 조사를 실시하고, 국내외 ESG경영 평가 관련 보고서 및 자료를 조사한다. 그리고 연구 결과 검토 및 정책적 시사점을 도출하기 위해 SG경영 및 해운·물류 전문가 자문을 실시한다. 또한 한국ESG기준원, MSCI(Morgan Stanley Capital Investment), ESG Ratings, S&P Global Corporate Sustainability Assessment 등의 ESG경영 평가기관의 ESG경영 지수 평가 및 분석을 실시한다.

---

---

## 02

# ESG경영의 개념 및 논의 동향

### 제1절 ESG경영 개념

---

#### 1. ESG경영 정의 및 도입 배경

##### 1) 정의 및 개념

ESG는 환경(Environmental), 사회(Social), 지배구조(Governance)의 약자로 지속가능한 사회를 만들기 위해 사회의 다양한 이해관계를 포용하는 의미로 해석된다. 이는 기업이 지켜야 할 3가지 핵심 요소라고 할 수 있으며, 환경, 사회, 지배구조의 각 부문에 대한 사회 기여도를 측정하여 기업의 비재무적 성과를 판단하는 기준으로 활용<sup>5)</sup>된다.

이러한 ESG는 전 세계적인 트렌드로 부상하고 있으며, 투자자, 소비자, 정부 등 모든 사회구성원이 관심이 높아지면서 이는 선택이 아니라 기업의 생존 및 성장을 위한 핵심적인 요소로 부상하고 있다고 할 수 있다. 즉 기업이 환경(E), 사회(S)에 대한 불이익을 최소화하고 지배구조(G)의 효용성을 극대화함으로써 기업의 지속가능성(Sustainability) 및 장기적 가치에

---

5) 산업통상자원부, 한국생산성본부(2021), K-ESG 가이드라인(v 1.0), p.6

막대한 영향을 미치는 요소로 인식되고 있다.

〈그림 2-1〉 기업가치의 새로운 패러다임, ESG경영



자료: 경기도경제과학진흥원(2021), 경기도 중소기업 ESG경영 실태 및 정책제언, Vol.06, p.4

ESG에 대한 세부항목 및 지표는 평가기관에 따라 차이가 있으나 아래와 같이 환경, 사회, 지배구조에 대한 세부요소를 구분할 수 있다.

〈표 2-1〉 ESG경영의 세부 요소

구분	세부 요소	
환경 (Environmental)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 기후변화 및 탄소배출</li><li>• 자원 및 폐기물 관리</li><li>• 생태계 및 생물 다양성</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 환경오염·환경규제</li><li>• 에너지 효율</li><li>• 책임 있는 구매·조달 등</li></ul>
사회(Social)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 고객만족</li><li>• 지역사회 관계</li><li>• 인권, 성별 및 다양성</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 데이터 보호·프라이버시</li><li>• 공급망 관리</li><li>• 근로자 안전 등</li></ul>
지배구조 (Governance)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 이사회 및 감사위원회 구성</li><li>• 기업윤리</li><li>• 컴플라이언스</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 뇌물 및 반부패</li><li>• 로비 및 정치 기부</li><li>• 공정경쟁 등</li></ul>

자료: 경기도경제과학진흥원(2021), 경기도 중소기업 ESG경영 실태 및 정책제언, Vol.06, p.4

## 2) ESG경영의 등장 및 필요성

ESG경영 및 지속가능성(Sustainability)에 대한 논의는 1987년 유엔환경계획(UNEP)과 세계환경개발위원회(WCED)에서 공동으로 채택한 브룬트란트(Brundtland) 보고서인 ‘우리 공동의 미래(Our Common Future)’를 통해 처음 시작되었으며, ‘다음 세대의 환경 파괴 최소화 및 자원 고갈 방지, 현세대의 수요 충족을 위한 경제로 발전하는 것이 지속가능하다’는 의미로 ‘지속가능발전’이 새롭게 제안되었다. 이후 2006년 국제연합(UN)에서 환경, 사회, 지배구조 등의 이슈를 투자정책 및 의사결정, 자산 운용 등에 고려하는 책임투자원칙(Principles for Responsible Investment, PRI)을 공표했다. 이 책임투자원칙(PRI)에 따라 환경, 사회, 경영체계를 투자기준에 반영하도록 요구되고 있다. 우리나라는 2021년 한국거래소에서 한국기업 대상 ESG 대응계획을 발표함에 따라 본격화 되었다고 할 수 있다.

〈그림 2-2〉 ESG경영 관련 주요 이슈



자료: 경기도경제과학진흥원(2021), 경기도 중소기업 ESG경영 실태 및 정책제언, Vol.06, p.3

ESG경영이 초기에는 기업의 사회적 책임이라는 범위에서 시작되었으나 최근 재무적 성과에도 긍정적인 개선 효과가 있는 것으로 평가되고 있으며<sup>6)</sup>, 기업 경영전략에 비재무적 지표인 환경(E), 사회(S), 지배구조(G)를 고려한 것이 ESG경영이며 기업경영의 새로운 패러다임으로 등장했다. 지금까지 많은 투자가가 환경 및 사회를 고려한 투자는 회수율이 낮은 것으

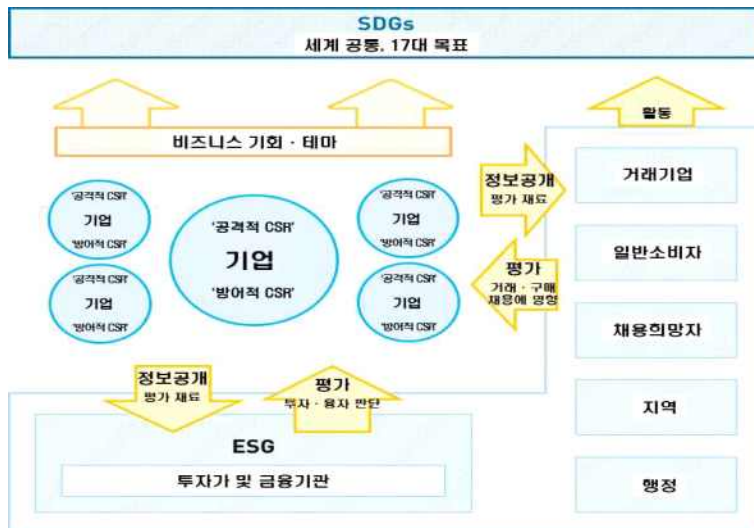
6) 서울파이낸스, <https://www.seoulfn.com/news/articleView.html?idxno=414000> (검색일: 2022.9.13.)

로 평가해 왔으나, 최근 ‘환경 및 사회를 배려하는 투자가 회수율(Retune)이 높고 위험성(Risk)가 낮다’는 평가가 확산되고 있으며 이를 고려한 기업 투자의 흐름이 크게 변하고 있는 추세이다.

## 2. 국가 차원에서의 SDGs와 기업 차원의 ESG 관계 규명

종전 기업의 사회적 책임을 나타내는 CSR, SDGs과 ESG의 관계를 살펴보면 이 세 가지는 밀접한 관계를 가지고 있다고 할 수 있다. 간략히 CSR, SDGs, ESG의 관계를 도식화하면 아래 그림과 같다.

〈그림 2-3〉 CSR, SDGs, ESG의 관계



자료: ibnet, <https://www.ibnet.ne.jp/column/csr/200930/index.html> (검색일: 2022.9.2.)

지속가능발전목표(Sustainable Development Goals, SDGs)는 UN 193개 회원국이 2030년까지 국제사회의 달성 목표로 공식 채택한 것으로



17대 목표(Goals) 및 169개 세부 목표(Targets)로 구성된다. '지속가능한 환경', '경제 성장', '사회적 포용' 등 3개 분야로 인간과 환경의 조화, 존엄성 및 평등 등 '인간 중심' 가치를 최우선적으로 지향하며, '아무도 소외되지 않는 모두의 발전'을 원칙으로 한다.

〈그림 2-4〉 지속가능발전목표(SDGs)의 17대 목표



자료: <http://mediask.co.kr/65597> (검색일: 2022.8.23.)

이를 기반으로 우리나라는 국가 지속가능발전목표(K-SDGs)로 '모두를 포용하는 지속가능국가'라는 비전 아래 4대의 전략, 17개의 목표, 119개 세부목표 및 236개 지표를 설정하고, 정부기관 및 지자체, 시민단체, 이해관계자 등 다양한 회의체를 통해 노력하고 있다.

〈그림 2-5〉 K-SDGs 추진체계



자료: Media SK, <http://mediask.co.kr/65597> (검색일: 2022.8.23.)

ESG경영의 본질의 환경, 사회, 지배구조 측면에서 지속가능발전을 추구하는 것이라고 한다면 전 세계적으로 합의된 지속가능발전목표(SDGs)는 글로벌적인 ESG 기준이라 목표라고 할 수 있다. 즉 지속가능발전목표(SDGs)가 목표라고 한다면 ESG는 목표를 달성하기 위한 수단, 방법, 활동을 의미한다고 할 수 있겠다. 또한 지속가능발전목표(SDGs)는 ESG경영 관점에서 달성해야 하는 목표이자 기업의 가치를 평가할 수 있는 평가지표 또는 기준의 역할을 담당하고 있다.

기업의 ESG경영은 국가적 지속가능발전목표(SDGs)를 달성하기 위해 필수적이며, 그 과정을 통해 지속가능발전목표(SDGs) 상의 전 지구적인 문제를 해결하고 지속가능한 사회로의 전환을 가속화 할 수 있을 것이다.

〈그림 2-6〉 SDGs Mapped Against Environmental, Social and Governance Categories



자료: <https://www.pttimes.com/news/articleView.html?idxno=63034> (검색일: 2022.8.23.)

---

## 제2절 국내 ESG경영 논의 동향

### 1. 정부부처 논의 동향

환경부는 2021년 「환경기술 및 환경산업 지원법」 개정을 통해 금융기관의 환경 책임투자 지원 등을 규정하고, 2021년 동법 시행령 개정으로 환경 책임투자 사업의 범위 및 정보공개 대상 등을 명확히 했다. 개정된 법에 따라 아래와 같이 2022년부터 자산 총액이 2조원 이상인 기업은 '환경정보공개 시스템' 통해 관련 정보를 공개하도록 하고 있다.

#### 〈표 2-2〉 환경책임투자 지원·활성화 계획

---

환경책임투자의 지원·활성화 사업 및 지원 업무 전담기관 지정요건(제20조의3 및 제20조의4 신설)

- (사업 세부내용) 환경책임투자 관련 실태조사, 관련단체·기관과의 협의체계 구축, 전문인력양성, 국제동향 파악 등
- (대상) 한국환경산업기술원, 한국환경공단 등 공공 기관, 환경 컨설팅 회사, 온실가스 검증기관
- (지정요건) 금융 및 환경 관련 전문인력 보유, 전문인력을 포함한 전담조직 구축·운영

환경정보 공개 대상 확대(제22조의10 개정)

- 환경정보를 작성·공개해야 대상에 자산총액 2조원 이상인 기업 추가

---

자료 : 환경부(2021), 환경책임투자 지원·활성화 계획

또한 산업통상자원부는 일정규모 이상 기관·기업의 경우 ESG경영 요소를 고려하도록 제도화하고 한국식 ESG 지표인 'K-ESG 지표'를 개발하여 2021년 'K-ESG 가이드라인'을 발표했다. 기업의 ESG 성과 또한 다양한 방식 및 지표를 통해 측정될 수 있으나 EU, 영국 등 주요 선진국 중심의 ESG 공시에 대한 규범화 추세로 실제 업계에서는 많은 어려움을 겪고 있는 상황이다. 국내 기업 역시 ESG경영 필요성에 대한 인식이 높아지고 있

으나, 경영 방법, 목표설정, 구체적인 실천 방안 등 ESG경영을 위한 현실적인 어려움이 발생하고 있다고 할 수 있다. 이러한 K-ESG 지표 개발을 통해 향후 국내 기업에 최적화된 지표를 적용하고 기업의 ESG경영에 가이드라인의 역할을 수행할 것으로 기대하고 있다.

최근 ESG 확산을 촉진하기 위한 법률 개정안이 활발하게 발의되고 있으며, 아래와 같이 환경, 사회, 지배구조 분야에서의 주요 법안을 요약 정리할 수 있다.

〈표 2-3〉 ESG 관련 주요 법안 목록(2021.8. 기준)

ESG	세부 항목	주요 내용	주요 법안
환경 (E)	기후변화 (Climate Change)	탄소발자국 (Carbon footprint)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기후위기 대응 녹색금융촉진 특별법안(1개)</li> <li>• 중소기업 탈탄소경영 혁신촉진 특별법안(1개)</li> <li>• 탄소세 법안(1개)</li> <li>• 한국수출입은행법 일부개정법률안(1개)</li> <li>• 한국산업은행법 일부개정법률안(1개)</li> <li>• 무역보험법 일부개정법률안(1개)</li> </ul>
	천연자원 (Natural Resources)	에너지 효율 (Energy Efficiency)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대기관리권역의 대기환경개선 특별법안(1개)</li> </ul>
		토지 사용 (Usage of land)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 토양환경보전법 일부개정법률안(1개)</li> </ul>
	환경오염·폐기물 (Pollution and Waste)	폐기물 관리 (Hazardous materials management)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자원순환기본법 전부개정법률안(1개)</li> <li>• 전기전자제품 자원순환법 일부개정법률안(1개)</li> <li>• 해양폐기물관리법 일부개정법률안(1개)</li> </ul>
	기회와 정책 (Opportunities & Policy)	재생에너지 (Renewable energy)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저탄소 청정에너지 이용촉진지원법안(1개)</li> <li>• 분산에너지 활성화 특별법안(1개)</li> </ul>
		청정에너지 (Clean energy)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 신재생에너지 이용보급촉진법 일부개정법률안(1개)</li> </ul>

ESG	세부 항목	주요 내용	주요 법안
사회 (S)	인적자본 (Human Capital)	노동관행 (Labor practices)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 산업안전보건법 일부개정 법률안(21개)</li> <li>• 남녀고용평등법 일부개정 법률안(10개)</li> <li>• 근로기준법 일부개정 법률안(7개)</li> </ul>
		근무환경·안전 (Workplace safety)	
	생산책임 (Product Responsibility)	생산물 안전 (Product safety)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생활화학제품 안전관리법 일부개정법률안(2개)</li> <li>• 개인정보보호법 일부개정법률안(3개)</li> <li>• 전자상거래법 일부개정법률안(2개)</li> <li>• 중대재해처벌법 일부개정법률안(1개)</li> </ul>
		고객 정보보호 (Customer privacy)	
	관계 (Relations)	사회적 투자 (Social investment)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조세특례제한법 일부개정법률안(11개)</li> <li>• 국가재정법 일부개정법률안(2개)</li> <li>• 공공기관 운영법, 지방회계법, 국민연금법</li> <li>• 조달사업법 일부개정법률안 각 1개(4개)</li> </ul>
	관계 (Relations)	사회적 투자 (Social investment)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 예금자보호법, 우체국 예금보호법, 농림수산</li> <li>• 업자 신용보증법 일부개정법률안 각 1개(3개)</li> <li>• 신용보증기금법, 공적자금상환기금법,</li> <li>• 한국주택금융공사법, 농어가목돈마련저축법</li> <li>• 보훈기금법 일부개정법률안 각 1개(5개)</li> </ul>
지배 구조 (G)	기업 지배구조 (Corporate Governance)	이사회 구성 (Board structure)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 상법 일부개정법률안(3개)</li> <li>• 자본시장법 일부개정법률안(1개)</li> </ul>
		정보공시 (Disclosure)	
	기업행위 (Corporate behavior)	경쟁행위 (Competitive behavior)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공정거래법 일부개정법률안(8개)</li> </ul>

자료: 기후변화경제, <https://theccce.kr/1704> (검색일: 2022.08.24.)

## 2. 산업계 논의 동향

국내·외 ESG경영 트렌드에 따라 대기업 및 중소기업의 관심이 증대되고 있으며, 특히 유럽연합(EU)에서는 공급망에 관한 ESG 관리 의무화 도입 법안도 논의되고 있다. 해당 법안은 2021년 3월 발의된 것으로 유럽연합(EU) 내 대기업, 상장사, 금융기업, 고위험 중소·중견기업을 대상으로 자사 협력사의 ESG 관리 원칙 협의 및 협력사 이행 여부의 정기 점검을 요구하고 있다. 규제 대상이 되는 기업은 '실사 전략 보고서'를 매년 공시해야 하며, 공급망 내에서 주요 ESG 이슈가 발생할 경우 벌과금, 정책적 지원 박탈, 공공조사 입찰 배제, 수입 제재 등을 받게 된다. 이러한 움직임 속에 이미 국내·외 다국적 기업들은 환경(E), 사회(S) 부문에서 발생 가능한 리스크에 대해 공급망 전반으로 확대하여 관리를 시작했다.

국내에서는 대기업 및 협력사에 대한 ESG 관리 요구 증가와 함께 중소기업의 자발적인 ESG경영을 촉진하고, 이를 통해 기업 가치를 높이기 위한 방안을 고민 중에 있다. 실제 ESG에 대한 국내 투자규모는 글로벌 수준에 비해 규모는 작으나 빠르게 증가하고 있는 추세로 평가되고 있다.

다만, 중소기업 측면에서는 발생 가능한 기회요인 및 위험요인은 향후 더욱 더 증가할 것으로 전망되며, 이에 대기업뿐만 아니라 중견·중소기업 등 공급망 전반에 대해 ESG경영 체계 도입 및 대응 준비를 시작해야 할 시점이다.

〈그림 2-7〉 ESG경영 요구 증대 흐름



자료: 아시아경제, <https://cm.asiae.co.kr/article/2021022510150053593> (검색일: 2022.08.24.)

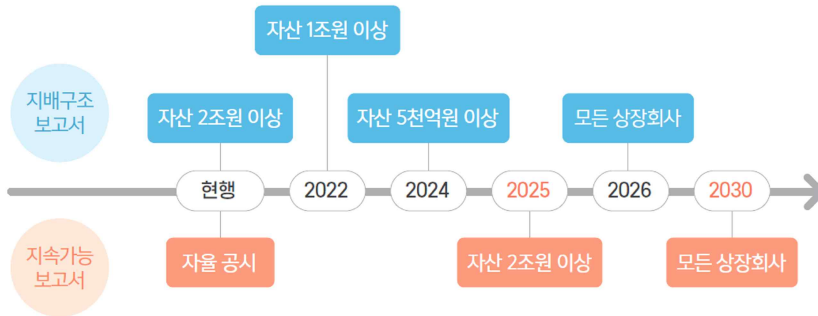
### 3. ESG경영 공시 의무화

2021년 1월 우리나라는 ESG경영 관련 정보공시를 의무화하는 로드맵을 발표했다. 지배구조보고서의 경우 2022년부터 자산 1조원 이상 기업은 의무화하고, 2026년부터는 모든 상장회사이 공시를 의무화해야 한다. 지속가능보고서의 경우 현행은 자율공시이나 2025년부터는 자산 2조원 이상의 기업이 의무화되고, 2030년부터는 모든 상장기업으로 확대된다.

우리나라의 ESG경영 공시에 대한 의무화는 적용 시점이 글로벌 흐름과 비교해 늦은 경향이 있다. 따라서 정보공시 및 적용범위를 앞당길 수 있는 방안 마련이 필요하다.



〈그림 2-8〉 ESG경영 공시 의무화 로드맵



자료: 대한상공회의소(2022), 지속가능경영을 위한 기업 가이드 ESG A to Z, p. 60.

특히 환경 관련 공시는 글로벌 환경에서 정보공시가 신속하게 적용되는 부문이다. Scope3 배출량 공시 의무화의 경우 수출 중심의 우리나라 입장에서 큰 부담으로 작용될 수 있다. 따라서 공급망 관점에서 대기업뿐만 아니라 중소·중견기업의 가이드라인 구축, 컨설팅 및 금융 지원 체계 마련이 필요하다.

〈표 2-4〉 환경 부문 배출원 분류표

구분	정의	범위
Scope 1 (직접 배출)	기업에 의해 소유되거나 통제되는 배출원	연료 연소, 화학공정, 터빈, 보일러, 소각로 등
Scope 2 (간접 배출)	기업이 외부에서 구입한 전기, 스팀, 열, 냉각 등의 간접적 배출원	구매 전력, 수도, 폐기물 배출 등
Scope 3 (간접 배출)	Scope 1 및 Scope 2 외 기업과 관련된 모든 배출원	임대 자산, 아웃소싱, 판매 완료 생산품과 용역의 이용 등

자료: 환경부, <https://me.go.kr/> (검색일: 2022.09.20.)

---

## 제3절 ESG 평가지수 동향

---

### 1. 글로벌 ESG 평가기관 및 기준

전 세계적으로 MSCI(모건 스탠리 캐피털 인터내셔널), Sustainalytics(서스테이널리틱스), RobecoSAM(로베코샘) 등의 글로벌 ESG 평가기관에 의해 이루어지고 있으며 그 평가기준도 다양하다. ESG 평가는 측정 및 평가 방법, 평가대상 항목 등이 아직 표준화되어 있지 않았으며, ESG의 특성상 평가 항목의 범위가 방대하고 그 항목들마다 가중치 또한 서로 다르게 평가할 수 있다, 이에 ESG 평가결과가 일관되지 않은 경우가 발생할 수 있으며, ESG 평가의 신뢰성 문제까지 야기되고 있는 실정이다<sup>7)</sup>.

#### 1) MSCI

글로벌 ESG 지수 개발에 가장 선도적인 것으로 평가 받고 있는 MSCI(모건 스탠리 캐피털 인터내셔널)는 환경(기후변화, 자연 자본, 공해 및 폐기물, 환경적 기회), 사회(인적자본, 제품에 대한 책임, 이해관계상충, 사회적 기회), 지배구조(기업 지배구조, 기업 행동)와 같이 3개 영역(E, S, G), 10대 주요 테마, 35개 이슈에 근거해 기업의 ESG 성과를 평가하고 있다. 현재 유일하게 글로벌 평가지표 중 기업별 결과를 공개하고 있으며, 조사 대상의 기업 수도 가장 많은 것으로 평가되고 있다.

---

7) 대외경제정책연구원(2021), 글로벌 ESG 동향 및 국가의 전략적 역할, p.138

〈그림 2-9〉 MSCI ESG 평가구조



자료: 한국환경연구원(2021), ESG 평가체계 현황 분석 연구, p.32

평가 등급은 총 7단계(AAA~CCC)로, 동종업계 평균보다 우위를 보이면 ‘선도’(Leader: AAA, AA), 평균인 경우 ‘중간’(Average: A, BBB, BB), 평균보다 낮으면 ‘후발’(Laggard: B, CCC)로 구분하여 평가한다. 세부 평가 항목은 아래 표와 같으며, ESG 공시자료 및 관련 리스크 자료를 활용한다.

〈표 2-5〉 MSCI ESG Rating 세부평가 항목

구분	세부평가 항목 및 주요 내용
환경 (Environmental)	<b>[기후변화]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>탄소배출: 운영 중 발생하는 탄소집약도와 기후 관련 위험·기회 관리</li> <li>제품 탄소발자국: 제품의 탄소집약도와 밸류체인 전 과정에서 발생하는 탄소를 저감*</li> <li>친환경 금융: 대출자산의 탄소배출 리스크 관리, 친환경·녹색산업 성장에 필요한 금융 지원**</li> <li>기후변화취약성: 보험회사의 경우 기후변화가 피보험자산·보험자에 미치는 물리적 위험을 평가**</li> </ul>
	<b>[천연자원]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>물 부족: 작업중 물 집약도, 물 부족 수준 등 물(water) 관련 위험·기회 관리*</li> <li>원자재 채굴: 제품 원자재의 환경오염 수준, 공급망 추적가능성, 환경 인증 확보</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생물 다양성·토지이용: 작업장소 내 생물의 다양성을 유지하고 환경에 미치는 영향을 관리</li> </ul> <p><b>[오염·폐기물]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 독성물질 배출: 발생 가능한 독성·발암성 물질 배출 수준과 환경관리시스템 구축 여부를 평가</li> <li>• 전자 폐기물: 잠재적 전자 폐기물 생산 가능성, 폐제품 수거 및 재활용 노력</li> <li>• 포장재 폐기물: 폐기물 관리 및 포장 규정 준수, 포장재 환경오염 피해 감축 노력*</li> </ul> <p><b>[환경적 기회]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 청정기술 개발: 청정기술 개발 역량·계획, 청정기술 기반 발생수익 규모</li> <li>• 신재생에너지 활용: 재생에너지 발전용량, 관련 네트워크 확장</li> </ul>
사회(Social)	<p><b>[인적자원]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 인적자원개발: 고도로 숙련된 인력 유치 및 개발 능력</li> <li>• 보건/안전: 작업장 안전 관리 및 작업장 안전 표준 준수 여부*</li> <li>• 공급망 노동력 관리 규정: 공급망 관리 투명성, 공급업체 작업 표준 준수 평가</li> </ul> <p><b>[제품 책임]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 제품안전·품질:리콜, 제품불량 가능성, 공급망 관리능력, 조달시스템, 품질관리 노력을 평가*</li> <li>• 개인정보·데이터보안:개인정보보호규정준수,잠재적침해여부,개인정보보호시스템구축</li> <li>• 화학적 안정성: 제품 내 유해 화학물질 존재 가능성, 관련 규정 반영, 대체물질 개발 노력</li> <li>• 책임투자: 기업의 자산 관리 시 환경, 사회 및 거버넌스 요소 고려 여부를 평가</li> <li>• 금융소비자보호:비윤리적 대출 관행, 불공정 영업행위 방지를 위한 스튜어트십. 투명성 평가**</li> </ul> <p><b>[주주항의]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 분쟁지역 조달: 분쟁지역에서 조달되는 원자재 의존도, 구매량, 추적 가능성, 인증 확보 노력</li> <li>• 지역사회 관계 관리: 지역사회 갈등과 인권에 대한 정책 수립, 지역사회 대상 이익배분 노력</li> </ul> <p><b>[사회적 기회]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 통신 접근성: 개발도상국, 서비스 소외지역(예: 농촌, 노인) 대상 통신 서비스 확장 노력</li> <li>• 금융접근성: 소기업대출, 혁신금융 등 기존 금융서비스가 미진한 영역을 대상으로 서비스를 확대**</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 헬스케어 접근성: 의료 제품·서비스 공정가격 책정, 개도국·서비스 소외지역 서비스 확장 노력</li> <li>• 영향 및 건강 측면 기회: 식품의 표준영양성분 함유량 준수, 영양성분 개선 제품 개발 노력*</li> </ul>
지배구조 (Governance)	<p><b>[기업 거버넌스]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 기업 소유권, 이사회 독립성·투명성, 보상(compensation)·회계 관행, 투자자에 미치는 영향</li> </ul> <p><b>[기업 행태]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 부패관행, 자금세탁 또는 반독점 위반과 같은 기업윤리 문제의 감독·관리 역량과 과세 투명성</li> </ul>

주) \* 표시는 식음료 업종, \*\* 표시는 금융업에 한정하여 적용

자료: 우리금융경영연구소(2020), MSCI ESG Rating Methodology, p.10

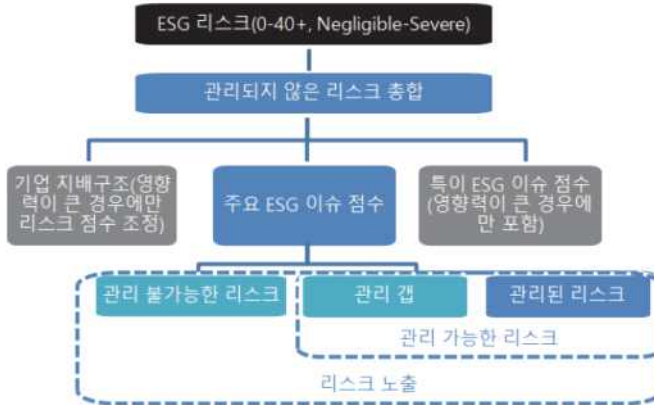
## 2) Sustainalytics

1992년에 설립된 ESG 평가기관으로 전 세계 약 13,000개 기업을 대상으로 매년 평가를 수행하고 있으며, 기업의 ESG 리스크 평가 측면에서는 가장 영향력이 크다고 할 수 있다.

Sustainalytics는 공개된 정보를 기반으로 주요 20개 ESG 이슈<sup>8)</sup>와 함께 지배구조, 특이 이슈 등을 고려하여 평가하고 있으며, ESG 리스크가 기업의 재무가치에 미치는 영향을 측정하여 0~50 점수와 리스트 등급으로 그 결과를 표시한다. 점수가 높을수록 기업의 ESG 리스크가 큰 것으로 평가할 수 있다. 세부 평가 기준은 산업별 70개 이상의 평가항목으로 구성되며, 세부 항목은 공개하고 있지 않고 있다.

8) (20개 ESG 이슈) 1. 제품 및 서비스가 사회, 환경에 미치는 영향, 2. 인권, 3. 데이터 프라이버시 및 보안, 4. 비즈니스 윤리, 5. 뇌물수수 및 부패, 6. 기본서비스 접근성, 7. 커뮤니티 관계, 8. 배출, 폐수 및 폐기물, 9. 탄소-자체 운영, 10. 탄소-제품 및 서비스, 11. 인권-공급망, 12. 인적자원, 13. 토지이용 및 생물다양성, 14. 토지이용 및 생물다양성-공급망, 15. 근로자 건강 및 안전, 16. ESG 통합-금융, 17. 제품 거버넌스, 18. 탄력성, 19. 자원 이용, 20. 자원 이용-공급망(자료: 한국환경연구원(2021), ESG 평가체계 현황 분석 연구, p.34)

〈그림 2-10〉 Sustainalytics ESG 평가구조



자료: 한국환경연구원(2021), ESG 평가체계 현황 분석 연구, p.34

### 3) RobecoSAM 및 S&P

1999년부터 지속가능경영 평가기관 RobecoSAM(스위스)과 글로벌 금융정보사 S&P Dow Jones(미국)가 공동으로 개발한 평가지표인 다우존스 지속가능경영지수(DJSI, Dow Jones Sustainability Indexes)는 가장 오래된 전통적인 ESG 평가지수라고 할 수 있으며, 전 세계 시가총액 상위 기업 2,500개를 대상에 대해 평가하고 있다. 평가주체가 세계 최대 금융정보 제공기관인 미국 S&P Dow Jones Indices이기 때문에 DJSI 지수에 편입되는 것을 높게 평가해왔다.

DJSI는 기업의 경제적 성과, 환경적 성과, 사회적 성과 등을 종합적으로 고려하여 기업 경영의 지속 가능성을 평가하고 있으며, 각 국가마다 로컬 파트너를 선정하여 국가 단위의 다우존스 경영지수를 개발·적용하고 있다. 국내는 2009년부터 한국생산성본부(KPC)와 함께 DJSI Korea의 개발을 통해 국내 기업을 대상으로 평가하고 있다.

특히 DJSI는 평가대상 기업의 설문지 답변 내용을 바탕으로 평가를 실시하고 있으며, 이러한 특징 때문에 기업 입장에서는 상대적으로 대응하기 쉽다는 분석도 있으나 시장 내에서는 신뢰성이 낮다는 평가도 이루어지고 있다. 평가기준은 공통 항목과 산업별 항목으로 나누어 각 영역에 대해 산업별 비중에 차이를 두고 세부 항목에 대한 가중치를 설정하여 평가에 반영하도록 하고 있다. 2020년부터는 개인정보 보호, 포장재 재활용, 제품 제조 전 과정 평가 등의 항목을 신설하기도 했다.

〈표 2-6〉 DJSI 세부 평가항목

구분	세부 요소
환경	환경보고서(3.0%), 산업별 항목
사회	인적자원 개발(5.5%), 인적자원 보유(5.5%), 노동지표(5.0%), 기업시민의식(3.0%), 사회 보고서(3.0%), 산업별 항목
경제	지배구조(6.0%), 리스크관리(6.0%), 윤리강령(6.0%), 산업별항목

자료: 한국경제, <https://www.hankyung.com/economy/article/202107297854i> (검색일: 2023.01.13.)

〈그림 2-11〉 DJSI 평가과정



자료: 한국경제, <https://www.hankyung.com/economy/article/202107297854i> (검색일: 2023.01.13.)

## 2. 국내 ESG 평가기관 및 기준

### 1) 한국ESG기준원 평가

KCGS ESG 평가는 한국ESG기준원(KCGS, Korea Corporate Governance Service)이 국내 상장기업의 지속가능경영 수준을 검토하고, 기업이 지속가능경영 개선에 평가 정보를 활용할 수 있도록 지원하기 위해 개발된 평가 방법이다. 한국ESG기준원은 2003년 지배구조(G)에 대한 평가를 시작으로 하여 2011년 환경(E) 및 사회(S)에 대한 모범규준 제정을 통해 ESG 통합 평가를 시작했다.

〈그림 2-12〉 KCGS ESG 평가 개요



자료: 한국기업지배구조원(2023), ESG 평가 안내서, p.3

KCGS ESG 평가는 현재 상장기업의 지속가능경영 수준에 대한 점검을 통해 경영 개선에 활용할 수 있도록 지원하는 것을 목적으로 한다. OECD 기업지배구조 원칙, ISO26000 등 국제 기준뿐만 아니라 국내 제도 및 경영환경 등을 고려하여 개발된 독자적 평가모형이라고 할 수 있다. 매년 1천여개 상장기업을 대상으로 ESG 평가를 실시하고 있으며, 평가 대상은 아



래와 같이 선정하고 있다. KCGS의 종합 등급 및 개별 등급은 한국거래소의 KRX 사회책임투자지수 종목을 산출을 위한 기초 자료로 활용 된다<sup>9)</sup>.

〈그림 2-13〉 KCGS ESG 평가 대상 선정기준



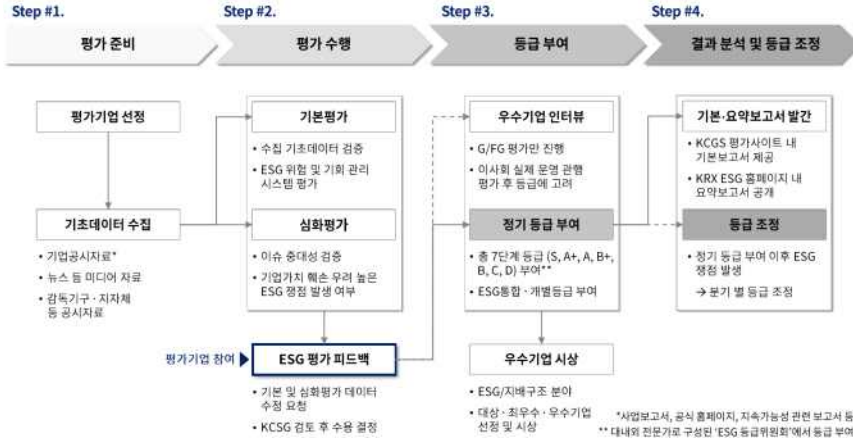
자료: 한국기업지배구조원(2023), ESG 평가 안내서, p.2

KCGS ESG 평가모형은 지속적인 개정 작업을 통해 그 평가체계를 고도화하고 있다. 우선 평가준비 단계부터, 평가수행 단계, 등급 부여, 결과분석, 등급조정의 4단계 절차로 구성되어 있으며, 평가 피드백 기간 내 기업은 평가 결과에 따른 문항별 소명자료를 제출하여 수정사항을 요청할 수 있도록 하고 있다.

이때 활용되는 기초데이터는 사업보고서, 지속가능 관련 보고서 등 기업 공시자료를 기본으로 하며, 감독기구, 지자체 등의 공시자료 및 미디어를 통한 자료 등을 추가로 활용하고 있다. 종합등급의 경우 산업마다 갖고 있는 사회, 환경, 지배구조에 대한 민감도를 고려하여 상이한 가중치를 부여하며, 대내외 전문가로 구성된 'ESG 등급위원회'에서 최종 등급을 결정한다.

9) KRX 사회책임투자지수 종목(KRX ESG Leaders 150, KRX Governance Leaders 100, KRX Eco Leaders 100, KRX ESG 사회책임경영지수, KRX 코스피 200 ESG)

〈그림 2-14〉 KCGS ESG 평가절차



자료: 한국기업지배구조원(2023), ESG 평가 안내서, p.6

세부적인 평가 문항은 총 24개 대분류, 323개 핵심평가 항목으로 구성되어 있으며, 상세 평가문항은 평가대상인 해당 기업에만 공개하고 있다.

〈그림 2-15〉 KCGS ESG 평가항목 및 기준

평가영역	평가모형모델	KCGS 모범기준	법·제도·규범
환경	<ul style="list-style-type: none"> <li>경영프로세스 모델</li> <li>국내외 주요 환경 이슈 및 업종에 따른 환경경영 체계, 위험관리 및 환경성과 고려</li> <li>표준산업분류 기반의 비즈니스 모델과 연계한 21개 자체 산업분류체계 적용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>리더십과 거버넌스</li> <li>위험관리</li> <li>운영 및 성과</li> <li>이해관계자 소통</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>저탄소 녹색성장 기본법</li> <li>화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률</li> <li>ISO 14001 및 환경표지·환경인증제도</li> <li>기후관련 재무정보공개(TCFD) 등</li> </ul>
사회	<ul style="list-style-type: none"> <li>사회책임경영 이슈 중심 모델</li> <li>기업에 주요한 리스크 및 기회 영향을 미치는 사회책임경영 이슈 고려</li> <li>산업 분류기준인 WICS 중분류로 분리하여 산업별로 이해관계자에게 중대한 사회책임경영 이슈 고려</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>리더십과 거버넌스</li> <li>비재무 위험 관리</li> <li>운영 및 성과</li> <li>이해관계자 소통</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>독점규제 및 공정거래에 관한 법률</li> <li>사회적 책임 세계 표준 (ISO 26000)</li> <li>국제노동기구 핵심 협약</li> <li>UN 국제 인권 선언 및 OECD 인권 실시 지침 등</li> </ul>
지배구조	<ul style="list-style-type: none"> <li>통제기능 모델</li> <li>지배구조가 작동하기 위한 주요 장치별 분류</li> <li>일반 상장사 및 금융회사 특화 지배구조 요건 고려</li> <li>자산 규모 및 이사회 내 주요 위험의 설치 여부, 세부 금융업권 특성 고려</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이사회 리더십</li> <li>주주권 보호</li> <li>감사</li> <li>주주 및 이해관계자 소통</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>상법 및 금융회사의 지배구조에 관한 법률</li> <li>OECD 기업지배구조 원칙</li> <li>영국 FRC 및 일본 JPX 기업지배구조 코드</li> <li>ICGN 글로벌 지배구조 원칙</li> <li>바젤은행감독위원회 은행 지배구조 원칙 등</li> </ul>

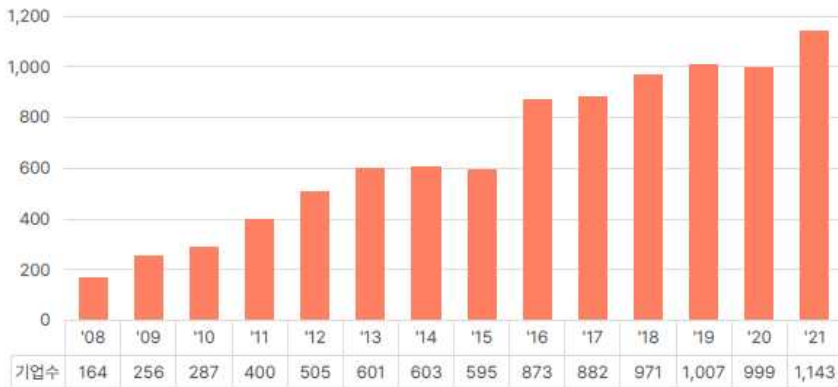
자료: 한국기업지배구조원(2023), ESG 평가 안내서, p.4

## 2) 서스틴베스트(Sustainvest) ESG 평가(ESGValue™)

서스틴베스트는 자사에서 개발한 기업 지속가능성 평가모형(ESGValue™)을 바탕으로 2006년부터 ESG 평가 사업을 시작했다. 서스틴베스트는 ESG경영 전략, 펀드 운용 전략, 수탁자 책임 활동 등을 위한 종합 리서치 및 자문 서비스 업체로, 국내 기업에 대한 ESG 리스크 관리 수준 평가를 통해 기업별 평가등급을 공개하고 있다.

ESGValue™는 상부와 하부로 이어지는 구조로 대분류로는 환경(E), 사회(S), 지배구조(G)로 구분하고, 각 영역은 평가항목(Category), 평가지표(KPI), 세부지표(Data Point) 순의 단계별 하부체계로 구성되어 있다. 이 평가에서는 전체 등급이외 규모별 등급체계를 도입하여 상대적으로 ESG 평가에서 유리한 여건을 갖추고 있는 대규모 기업들이 높은 평가를 받는 한계를 보완하고자 하였으며, ESG 성과 부문에서 우수한 중소기업들을 가려내기 위해 도입한 제도이다. 자산 총액을 기준으로 평가 대상 기업들을 2조원 이상, 5천억원 이상 2조원 미만, 5천억원 미만으로 구분하여 규모별 차등화 된 기준에 따라 점수를 산출하고 적절한 등급을 부여하고 있다.

〈그림 2-16〉 ESGValue™의 연도별 평가기업 수



자료: 서스틴베스트(2021), 서스틴베스트 기업 ESG 분석보고서 2021, p.10

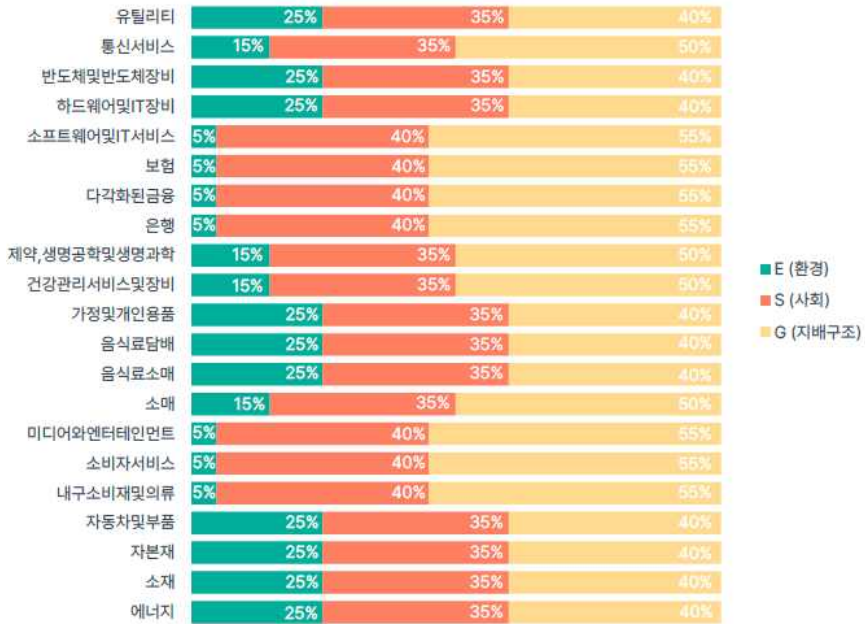
---

서스틴베스트는 이해관계자 관점에서 각 기업이 ESG 리스크 관리를 통해 지속가능경영을 얼마나 제대로 수행하고 있는지 평가하기 위한 것에 목적을 두고 있다. 다만 지표 평가 시 기업의 재량으로 공시한 정보에 주로 의존하기 때문에 ESG 관리 수준의 실체에 다가가는 데 한계가 있을 수 있으며, 이는 공시 상으로는 관리를 잘 하는 것으로 보이나 실제로는 그렇지 않은 기업들을 선별해낼 수 있어야 한다. 이러한 한계를 보완하기 위해 대규모 기업집단 평가와 컨트롤러시(Controversy) 평가를 모형에 반영하고 있는 것이 특징이다.

또한 ①핵심 ESG 이슈에 대한 산업별 리스크 노출도 수준 ②기업의 재무적 성과에 핵심 ESG 이슈가 미치는 영향, ③기업 자산 규모를 고려한 지표 간 상대적 중요성(materiality)을 근거로 산정된 가중치를 고려하여 평가등급을 산정하고 있다. 이에 각 기업이 속한 산업과 기업의 규모를 고려해 지표별 가중치를 조정하여 평가를 진행하며, 해당 평가지표 및 가중치는 매년 데이터 접근성을 고려하여 조정하고 있다.

최근 발표된 분석보고서에 따르면, 환경(E)의 경우 가중치가 사회(S) 및 지배구조(G)에 비해 낮은 가중치를 두고 있으며, 이는 공시 데이터의 부족 등의 상황을 고려한 것으로 평가했다. 이는 향후 공시 데이터 증가에 따라 평가 지표 확대 및 가중치 변동까지 예상되고 있다.

〈그림 2-17〉 섹터별 ESG 가중치



자료: 서스틴베스트(2021), 서스틴베스트 기업 ESG 분석보고서 2021, p.14

---

## 제4절 시사점

---

본 장에서는 ESG경영 개념을 살펴보고자 ESG경영의 정의 및 도입배경, 필요성에 대해 살펴보았다. 전 세계적인 트렌드로 부상하고 있는 ESG는 더 이상 선택적이 아니라 투자자, 소비자, 정부, 기업 등 모든 사회구성원의 관심을 기반으로 기업의 미래 성장을 위한 핵심 요소라고 할 수 있다. 초기에는 ESG경영이 기업의 사회적 책임이라는 범위에서 시작되었으나 최근 기업의 재무적 성과에도 긍정적 개선 효과가 있는 것으로 평가됨에 따라 비재무적 지표인 환경(E), 사회(S), 지배구조(G)를 고려한 기업경영의 새로운 패러다임으로 등장했다. 우리나라 또한 2021년 한국거래소에서 한국기업 대상 ESG 대응계획을 발표함에 따라 본격화 되었으며, 한국식 ESG 지표인 'K-ESG 지표'를 개발하여 일정규모 이상 기관·기업의 경우 ESG경영 요소를 고려하도록 제도화하고 있다.

### 1. ESG경영 평가 기준 표준화 부재

기업의 ESG 성과에 대해 다양한 방식 및 지표를 통해 측정될 수 있으며, 실제 ESG 공시에 대한 규범화 추세는 EU, 영국 등 주요 선진국을 중심으로 하고 있어 실제 국내업체에서는 많은 어려움을 겪고 있으며, ESG경영 목표 설정 및 방법, 구체적인 실천 방안 설계 등 현실적인 어려움이 발생하고 있는 상황이다.

또한 ESG경영 평가는 국내·외 다양한 평가기관에 의해 이루어지고 있으며, 그 평가 기준 및 세부항목도 다양하다. 전 세계적으로 MSCI(모건 스탠리 캐피털 인터내셔널), Sustainalytics(서스테이널리틱스), RobecoSAM

(로베코셈) 등의 글로벌 ESG 평가기관이 있으며, 국내에서는 한국ESG기준원(KCGS) 평가, 서스틴베스트(Sustainvest) ESG 평가(ESGValue™)가 대표적이라고 할 수 있다. 평가 목적 및 대상에 따라 세부항목에서 차이를 보이며, 평가방법 및 민감도에 따라 평가결과(등급) 또한 차이를 가지는 것으로 평가되고 있다.

이러한 ESG경영 평가는 평가 기준 및 방법, 평가대상 항목 등이 아직 표준화되어 있지 않은 실정이며, 이는 ESG의 특성상 평가 항목의 범위가 방대하고 해당 항목들마다 적용되는 가중치 및 국가·산업별 특성 또한 상이하기 때문이다. 즉 다양한 평가기관에서 상이한 기준 및 방법을 적용함으로써 동일한 기업(대상)에 대한 ESG 평가결과가 일관되지 않은 경우가 발생할 수 있으며, ESG 평가의 신뢰성 문제까지 야기되고 있다.

## 2. 국내 공급망 ESG 실사법<sup>10)</sup> 부재

우리나라의 ESG경영 관련 제도 및 법률을 조사·검토할 결과 아직까지 공급망 ESG 실사법이 없는 상황이다. 2022년 2월 EU는 집행위원회의 의결을 통해 공급망 ESG 실사를 의무화하기 위한 ‘지속가능한 공급망 실사 지침안’을 공표했다.

이는 EU와 수출입 무역을 실시하는 우리나라 기업에도 적용되는 사항으로 특히 중소·중견기업의 상당한 리스크로 작용할 가능성이 높다. 따라서 정부는 해당 지침안의 산업적 리스크를 파악하고, 우리나라 기업의 모니터링 체계 및 가이드라인 제시 등의 방안 마련이 필요하다. 그리고 해당 기준을 충족할 수 있는 인프라, 운영 전략을 구축하기 위한 지원 정책 마련도

10) 공급망 실사법은 탄소배출량, 노동, 인권, 안전, 보건 등의 이슈에 대해 공급망 전반의 기업을 대상으로 기업실사를 의무화하는 법률임

---

추진되어야 한다.

### 3. 중소·중견기업 ESG경영 대응 체계 미흡

또한 기존 대기업 중심의 ESG 평가의 한계를 고려하여 기업 규모에 상관없이 실질적으로 ESG 성과 부문에서 우수한 기업을 평가하기 위한 제도가 등장하고 있으나, 중소·중견기업 측면에서는 발생 가능한 기회요인 및 위험요인은 향후 더욱 더 증가할 것으로 전망된다. 대기업의 경우 상대적으로 환경(E), 사회(S), 지배구조(G)에 대한 전략적 관리가 가능하고 주기적인 관리·평가를 통해 ESG 리스크에 대한 체계적인 관리가 가능하기 때문이다. 이에 대기업뿐만 아니라 중견·중소기업 등 공급망 전반에 대한 ESG 경영 관리를 위한 체계 도입 및 대응 준비를 시작해야 할 시점이다.



## 03

# 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황

## 제1절 해외 해운·물류기업의 ESG 대응 현황

### 1. 해운기업

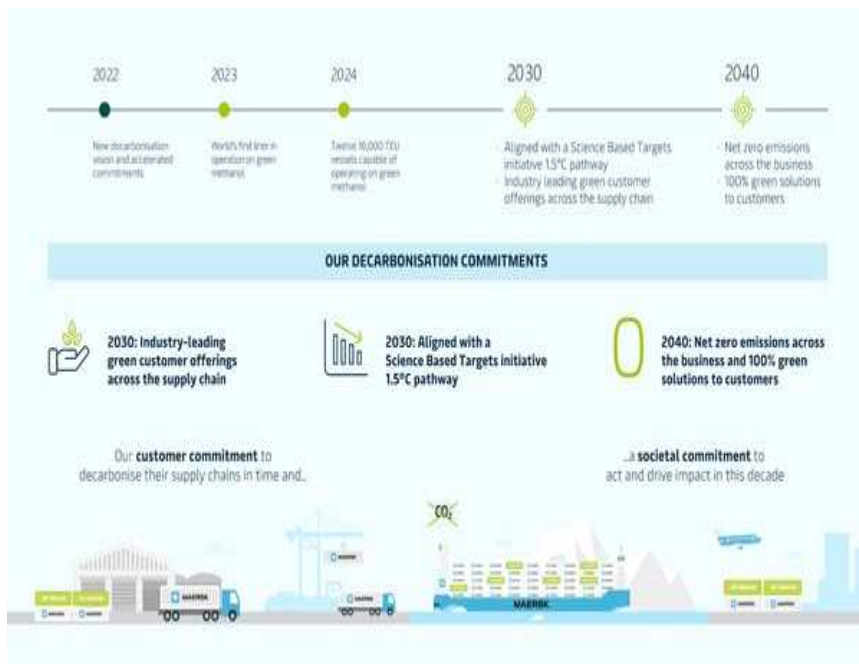
#### 1) 머스크

덴마크를 본사로 두고 있는 세계 해운업계 1위 머스크(Maersk)는 2018년 해운선사 중에는 세계 최초로 2050년까지 탄소중립을 선언하는 등 해운산업 내 ESG경영에 앞장서고 있다. 머스크는 매년 지속가능보고서 발행을 통해 ESG경영 목표 및 활동 사항을 공표하고 있다. 머스크는 2015년 유엔개발정상회의에서 규정된 17개의 '지속가능발전목표(Sustainable Development Goals, 이하 SDG)'를 고려하여 주요 의사결정을 진행하고 기업 및 사회의 지속가능성을 극대화하고 있다.

머스크의 ESG경영활동들을 살펴보면 먼저 가장 중요시 하는 부문은 환경(E)으로 기후변화 대응 방안으로 물류 영역에서의 탈탄소화에 주력하고

있다. 구체적인 전략적 추진 목표로는 2030년까지 ‘과학 기반 감축목표 이니셔티브(Science Based Targets initiative)’ 준수와 공급망 전반에 걸친 업계 최고의 친환경 고객 제품을 제공해 머스크 오션 컨테이너 단위 배출량 50% 감소 및 터미널의 배출량 70%를 줄이는 것을 목표로 하고 있다. 이에 따라 머스크는 기존의 선박들을 LNG 추진선으로 교체하거나 스크러버 설치를 통해 탄소저감 선박의 비중을 높이고 있다. 또한 제3의 공급자 제공 내륙 운송 서비스와 선박 건조를 통한 탄소배출량을 줄이고자 Scope 3과 관련된 간접 배출 목표도 발표했다. 이후 2040년까지는 사업 전반에 걸친 탄소중립과 고객 대상 전면적 친환경 솔루션 제공을 목표로 하고 있다.

〈그림 3-1〉 머스크 탈탄소 2040 로드맵



자료: Maersk(2022), 2021 Sustainability Report

머스크는 이 외에도 향후 해상 운송에 대한 화물의 약 25%를 친환경 연

료를 활용하는 선박에 적재할 계획이다. 2021년 7월 머스크는 최초로 탄소 중립 메탄올 연료 컨테이너선을 투입한다는 계획을 발표했고, 동년 8월 국내 한국조선해양에 탄소 중립 메탄올 컨테이너선 8척을 발주했다.

다음으로 사회(S) 측면에서는 안전보건 및 직원 존중을 최우선으로 하고 있다. 이에 따른 세부 추진 전략 목표는 2023년까지 분쟁 가능성이 높은 모든 사건에 대해 일선 학습 팀을 운영하고 머스크의 안전 및 보안 원칙을 준수하는 글로벌 리더십 구축을 목표로 하고 있다. 또한 2025년까지는 경영진의 30~40% 이상을 각각 여성으로 그리고 다양한 국적으로 구성하는 것을 목표로 하고 있다.

끝으로 지배구조(G) 측면에서는 책임감 있는 사업 관행 준수를 중시하고 있다. 이를 위해 2023년까지 모든 직원들을 대상으로 데이터 윤리 및 머스크 행동 강령 교육을 이수하게 하고 2024년까지는 모든 공급자를 대상으로 공급자 행동 강령을 준수하게 하고자 한다.

## 2) 코스코

중국원양그룹과 중국해운그룹이 합병한 중국 국유 기업으로 상하이에 본사를 둔 중국 최대 해운 서비스 공급 업체인 코스코(COSCO)는 매년 ESG 보고서 발행을 통해 자사의 ESG경영 목표 및 활동 내용 등을 공표하고 있다. 해당 보고서는 홍콩 증권거래소에서 제시하고 있는 ESG 보고 가이드 지침에 맞게 작성된다. 코스코의 전반적인 ESG 부문별 경영 접근방식들을 살펴보면 먼저 환경(E) 측면에서는 국제표준화기구(International Organization for Standardization, ISO)에서 제시하는 환경 경영 방침 기준과 사회(S) 측면에서는 산업 보건 및 안전(Occupational Health and Safety, OHS) 기준을 기본적으로 따르고 있다.

---

코스코의 ESG경영활동들을 세부적으로 살펴보면 먼저 환경(E) 측면에서 온실가스 배출량 감축, 폐기물 및 폐수 관리, 자원 최적화, 생물다양성과 해양환경 보전, 친환경 제품 사용 및 서비스 혁신, 기후 관련 위험 적응을 위한 노력들을 하고 있다. 다음으로 사회(S) 측면에서는 건강 및 안전 보장을 위해 안전위원회 구성, 제품 안전 관리, 안전 관리 자체평가 시스템 도입, 안전하고 건강한 직장 환경 조성, 직원 역량 강화, 직원 복리후생 수준 향상 등에 초점을 맞추고 있다. 끝으로 지배구조(G) 측면에서는 이해관계자들의 상생협력을 위해 공급망·제품·고객 관리에 힘쓰고 있으며 또한 다양한 정책 및 제도 구축을 통해 부정부패 방지를 위해 노력하고 있다. 이 외에도 지역사회 발전을 위해 자선단체 운영 및 교육 인프라 제공, 그리고 장애인들을 위해 다양한 복지서비스 제공 및 캠페인 활동 등을 하고 있다.

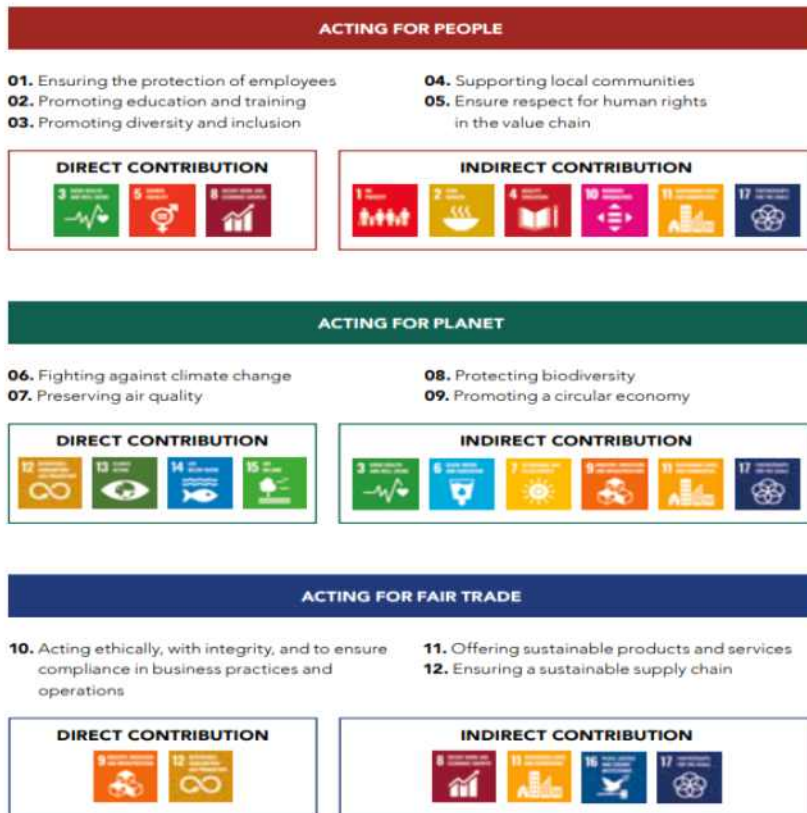
### 3) CMA CGM

1978년 프랑스에서 설립된 세계 3위이자 프랑스 내 1위의 세계 주요 컨테이너 선사인 CMA CGM의 경우 덴마크의 머스크 및 중국의 COSCO와 달리 ESG 용어를 사용하는 대신 지속가능보고서를 통해 기존의 기업의 사회적 책임(Corporate Social Responsibility, CSR) 전략을 기준으로 지속가능발전을 추구한다는 점에서 차별성을 보인다. 하지만 ESG라는 표현을 사용하지는 않지만 CSR 추진전략의 내용들을 살펴보면 ESG와 크게 다르지 않음을 알 수 있다.

CMA CGM도 머스크와 동일하게 유엔개발정상회의에서 규정된 17개의 SDGs 를 고려하여 주요 의사결정을 진행하고 기업 및 사회의 지속가능성을 극대화하고 있다. CMA CGM이 추진하고 있는 CSR 전략들은 크게 세 가지 목표로 분류할 수 있다. 첫 번째는 사람, 두 번째는 지구, 마지막 세 번째는 공정 무역을 위한 목표를 설정하고 있다. CMA CGM이 수립한

CSR 전략을 ESG와 비교해 보면 사람을 위한 전략은 지배구조(G), 두 번째 지구를 위한 전략은 환경(E), 그리고 공정 무역을 위한 전략은 사회(S)로 볼 수 있다.

〈그림 3-2〉 CMA CGM CSR 추진전략



자료: CMA CGM(2022), 2021 Sustainable Development Report

세 가지 각각의 목표를 위한 CSR 전략들의 세부 내용들을 살펴보면 먼저 사람을 위한 활동으로는 직원들의 인권 존중 및 교육을 통한 양성뿐만 아니라 경영진 구성의 다양성과 지역사회 지원과 공급망 내 협력업체와의

---

상생 등을 추구하고 있다. 다음으로 지구를 위한 활동으로는 기후변화 대응 및 공기 오염 예방과 해양생태계 보존 등에 주력하고 있으며 이를 통해 궁극적으로 2050년까지 탄소 중립 달성을 목표로 하고 있다. 끝으로 공정 무역을 위한 활동으로는 윤리경영과 고객들에게 혁신 기술 및 지속가능한 상품 및 서비스 개발 등을 시도하고 있다.

#### 4) Ocean Network Express

2016년 Nippon Yusen Kaisha (NYK), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), K Line의 합작 투자로 설립된 Ocean Network Express (ONE)은 국제 지속가능경영 보고 기준(Global Reporting Initiative, GRI)에 따른 지속가능경영보고서 발행을 통해 ESG경영 현황 및 추진 목표를 매년 공표하고 있다. ONE은 ESG 이외에 운영의 우수성(Operational Excellence) 부문을 추가해 ESG+O 프레임워크를 제시하는 점에서 다른 해운기업들과의 차별성을 보여준다. ONE은 이를 통해 궁극적으로 당사의 고객들에게 글로벌 배송 솔루션을 제공하기 위한 지속가능하며 탄력적이고 신뢰할 수 있는 협력사가 되는 것을 목표로 한다.

ONE이 제시하는 ESG+O 프레임워크의 각 부문별 세부 목표 내용을 살펴보면 먼저 환경(E) 부문에서 ONE은 기후변화에 대한 조치 및 해양 오염 방지를 위한 자원 사용에 대해 책임감 있는 자세를 유지함으로써 환경 및 생태계를 보호하는 것을 목표로 한다. 다음으로 사회(S) 부문에서는 인권 존중 및 지역사회 지원을 통해 당사의 직원들을 관리 및 육성하고 건전하고 안전한 지역공동체를 조성하는 것을 목표로 한다. 지배구조(G) 부문에서는 규제 및 당사 내부 정책 준수를 통해 윤리적 사업 행위 및 기업 지배구조의 표준을 선진화하는 것을 목표로 한다. 끝으로 운영의 우수성(O) 부문에서는 고객의 경험 향상 및 안전 운영 보장을 위한 디지털화를 통해 운

영의 효율성을 높이하고자 한다.

〈그림 3-3〉 ONE ESG+O 프레임워크



자료: Ocean Network Express (2022), *Sustainability Report 2022*

ONE은 머스크와 마찬가지로 ESG경영 세부 이행방안 수립 시 SDG를 고려하여 주요 의사결정을 진행하고 기업 및 사회의 지속가능성을 극대화하고자 한다.

이에 대한 첫 번째 항목은 저렴한 청정한 에너지 사용에 대한 SDG 7로 모두를 위해 저렴하고 안정적이며 지속가능한 친환경 에너지 사용을 가능하게끔 하는 것을 목표로 한다. 이를 위해 ONE은 2030년까지 전 세계 에너지 사용 시 재생에너지의 사용 비중 및 에너지 효율성의 개선도를 2배 이상 증가시키는 것을 세부 목표로 수립했다. 이 세부 목표 달성을 위해

---

ONE은 친환경 전략의 일환으로 기존의 해양 연료를 대신할 대체 연료 활용 로드맵을 수립 및 추진하고 있다. 대표적인 예로 2021년 초부터 ONE은 당사의 선대에 동력을 공급하기 위해 바이오 연료의 사용을 실험해왔고 현재까지 세 번의 시도에 성공했다. ONE은 이러한 바이오 연료 외에도 암모니아, 메탄올, 수소와 같은 대체 에너지 개발도 함께 시도하고 있다. ONE은 이러한 지속적인 연구를 통해 궁극적으로 가장 적합한 대체 연료를 개발하고 이를 토대로 동종업계 협력사들과의 협력을 통해 청정에너지 사용을 활성화하는데 필요한 인프라 또한 구축해 나갈 계획이다. 이뿐만 아니라 ONE은 해운 탈탄소를 위한 행동 촉구에 따라 2030년까지 최초의 대체 연료추진선을 배치한다는 목표도 수립했다.

다음 항목은 혁신 및 인프라에 대한 SDG 9로 복원가능한 인프라를 구축하고 폭넓고 지속가능한 산업화 도모를 통해 혁신을 이루어내는 것을 목표로 한다. ONE은 이를 위해 2030년까지 모든 국가가 각자의 역량에 따른 조치를 통해 자원 사용의 효율성을 향상시키고 친환경 기술 및 산업 프로세스 채택을 통해 인프라를 개선하고 나아가 지속가능한 산업으로 발전시켜나가는 것을 세부 목표로 수립했다. 이에 대한 구체적인 이행방안으로 ONE은 증가하는 고객의 수요와 탈탄소화 목표를 충족하기 위해 2030년까지 200억 달러의 투자를 수반하는 적극적인 발전 계획을 구체화했다. 해당 계획의 주요 내용은 당사의 기존 선단을 친환경 선박들로 교체하고, 환경적인 지속가능성 향상 및 운영 효율성과 고객 경험 개선을 위한 디지털 솔루션을 개발하는 것이다. ONE은 또한 당사의 운영 안팎으로 해상 탈탄소 추진을 지원한다. 이에 대한 일환으로 ONE은 대체 연료 외에도 탄소 포집 및 저장(CCUS) 기술을 통해 당사의 선대로부터 배출되는 탄소 배출량을 감축하는 방안을 모색하고 있다. 이 밖에도 ONE은 탈탄소 관련 연구 기술개발사업을 지원하기 위해 싱가포르 해양항만청(Maritime & Port Authority of Singapore, MPA)과 해상 탈탄소 센터 설립 기금 마련을 위



한 협력 각서(Memorandum of Cooperation, MoC)도 체결했다.

세 번째 항목은 기후 행동에 대한 SDG 13으로 기후변화 및 그에 따른 영향을 예방하기 위한 긴급 조치를 취하는 것을 목표로 한다. 이를 위해 ONE은 모든 국가의 기후 관련 위험 및 자연재해에 대한 복원 및 적응력을 강화하고 기후변화 경감, 영향 감축, 조기 경고에 관한 교육, 인적 역량 개선을 세부 목표로 수립했다. ONE은 또한 해운업계 탈탄소화 부문에서 선두 기업이 되겠다는 명확한 비전을 수립했다. 이에 따라 ONE은 2021년 해운 탈탄소화를 위한 행동 촉구 서명에 참여하였고 2050년까지 탄소배출 넷 제로를 달성하기로 약속했다. 이러한 목표를 달성하기 위해 ONE은 친환경 전략의 일환으로 친환경 투자, 대체 연료 개발, 탄소배출 관리, 운영 효율성 향상 및 산업 협력 강화 등 5가지 부문을 주요 탈탄소 추진계획으로 제시했다.

마지막 항목은 해양 생물에 대한 SDG 14로 지속 가능한 발전을 위해 해양 및 해양 자원을 보존하고 나아가 이에 대한 지속가능한 사용을 목표로 한다. 이에 따라 ONE은 2025년까지 해양 쓰레기 및 육상 활동과 기타 모든 형태로 발생하는 해양 오염을 예방 및 최소화하는 것을 목표로 해양 및 해안 생태계에 끼치는 악영향을 예방하기 위한 복원력을 강화하고 깨끗하고 생산적인 해양환경 조성을 위한 조치들을 통해 이를 지속적으로 관리 및 보호하고자 한다. ONE은 또한 모든 수준에서 강화된 과학기술 협력을 통해 해양 산성화의 영향을 최소화하고 이를 해결해 가는 것을 우선시한다. 이를 위해 ONE은 우발적인 유출 및 자체적인 방류로 인한 오염을 방지하는 것을 포함하여 해양 보호에 전념하고 있다. 이에 따라 ONE은 엄격한 선박 품질 표준(Vessel Quality Standard, VQS)을 준수하며 선박 소유주와 긴밀히 협력하여 선박평형수 관리, 오염 방지 시스템 및 해양 생태계에 대한 악영향을 방지하기 위한 폐수 배출 등에 관한 국제 협약 준수를 이행한다. ONE은 또한 소음 공해를 줄이고 해안 지역의 해양 동물 보호를 위

---

한 선박 파업을 줄이기 위해 선박에 대한 감속 프로그램을 시행한다. 이외에도 ONE은 CSR 활동의 일환으로 직원들이 해변 청소 활동을 조직하고 참여를 장려하고 있다.

## 2. 물류기업

### 1) DP-DHL

590,000명의 직원과 약 12,600개의 사무소, 320대 이상의 항공기, 112,460대의 차량으로 220여 개국, 12만 이상의 도시에 연간 약 15억 개 상당의 화물을 취급하는 세계적인 종합 우편 및 물류 서비스 회사인 DHL은 2025년까지의 ESG경영 로드맵을 제시하고 있다.

DHL도 머스크사와 동일하게 2015년 유엔개발정상회의에서 규정된 17개의 SDG를 고려하여 ESG경영 전략을 수립하였으며 각 부문별 요소로 친환경, 상생 및 신뢰를 중시하고 있다. 당사는 ESG 점수를 CDP, FTSE Russell, ISS ESG, MSCI, S&P Global ESG, Sustainalytics로부터 평가받고 있다.

DHL은 환경(E) 부문에서 2050년까지 전체 물류 현장에서 발생하는 탄소배출량을 0으로 만들겠다는 목표를 설정했고, 이를 실현하기 위해 '과학 기반 감축목표 이니셔티브'에 참여한다. 그리고 2030년에는 온실가스 배출량을 비약적으로 감축할 계획이다.

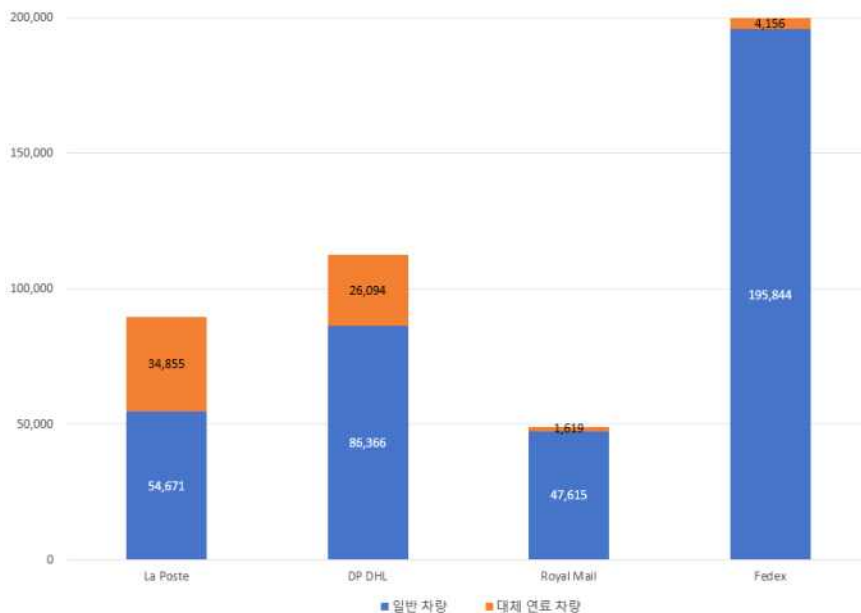
&lt;그림 3-4&gt; DHL ESG 2025 로드맵



자료: Deutsche Post DHL Group(2022), 2021 ESG Presentation: ESG Roadmap Progress to Date

DHL은 이에 따른 조치로 친환경 기술 사용 및 대체 항공 연료 개발, 친환경 도로운송을 위한 전기차량 공급 확대와 친환경 제품 포트폴리오 수립을 시행하고 있으며 특히, 라스트 마일 부분에 8만 대 이상의 전기자동차를 점진적으로 도입해 수단에서의 전기차량의 비율을 현재의 20% 수준(<그림 3-4> 참조)에서 2030년까지 60%까지 확대할 예정이다.

〈그림 3-5〉 주요 글로벌 라스트 마일 배송 기업 대체연료 차량 이용 현황(2021년도)



자료 : Transport Intelligence, [www.gscintell.com](http://www.gscintell.com) (검색일 : 2022.9.6.)

DHL은 이 외에도 2021년 6월 ESG 맞춤형 운송 서비스인 ‘지속가능한 해양 연료(Sustainable Marine Fuel, SMF)’ 서비스를 출시했다. 해당 서비스는 자사 항공, 해양 화물 서비스를 취급하는 DHL 글로벌 포워딩을 활용한다. DHL은 환경 부문의 ESG 활동 성과를 온실가스 배출 실질 감축량으로 측정하고 있다.

다음으로 사회(S) 부문에서는 직원 참여, 다양성 포용, 산업 보건 및 안전 보장을 우선시하고 있으며 이에 대한 조치들로 가장 유능한 인재 고용 및 장기근속 유지, 전 직원 대상 동등한 기회 제공과 건강하고 안전한 환경 조성을 하고 있다. 이에 대한 성과는 직원 참여도 측정, 주요 경영진 내 여성 비중 및 근로손실재해율(Lost Time Injury Frequency Rate, LTIFR)

을 통해 측정하고 있다.

지배구조(G) 부문에서는 DHL의 가치 추구에 따른 규정 준수, 사이버 보안 및 인권 존중을 우선시하고 있으며 이에 따른 조치들로 규정 준수 관련 교육, 사이버 보안 기술 교육, 공급사와의 지속가능한 관계 형성에 주력하고 있다. 이에 대한 성과들로는 관련 교육 이수 수료자 비율 및 인권 관련 감사 내용 등을 통해 측정하고 있다.

## 2) 페덱스

국제적인 특송기업인 미국의 페덱스는 매년 ESG 보고서 발행을 통해 자사의 ESG경영 목표 및 추진전략과 활동 내용들을 공표하고 있다. 먼저 페덱스는 오는 2040년까지 탄소 중립을 달성하겠다는 목표를 최우선시하고 있으며 이에 따라 온실가스 직접(Scope 1) 및 에너지 사용에 의한 간접(Scope 2)배출량을 산정하여 ESG 보고서에 표기하고 있다. 페덱스는 환경(E) 외에 사회(S) 및 지배구조(G) 측면에서는 DHL 등 여타 글로벌 물류기업들과 같이 사이버 보안 및 인권 존중에도 공급사와의 지속가능한 관계 형성을 위해 다양한 시도를 하는 등 유사한 움직임을 보이고 있다.

페덱스의 환경(E) 부문에서 기본 전략적 접근은 3R(Reduce, Replace, Revolutionize)로 볼 수 있다. 이에 따라 페덱스는 배송 차량 전기화와 지속가능한 에너지 발굴 및 탄소 포집 기술 개발 등에 주력하고 있다. 또한 포장과 배송에서의 ESG경영을 확립하기 위한 노력으로 친환경 패키징 시스템<sup>11)</sup><sup>12)</sup>을 도입했다. 페덱스의 패키징 솔루션 대부분은 재활용 재료를 기반으로 만들고 있다. 그리고 인천공항의 신출 화물터미널은 신재생 에너

11) 서류 발송에 활용되는 봉투의 경우 92%의 재활용된 재료로 만들어지는데 대개 2번의 재사용이 가능함

12) 폴리에틸렌을 기반으로 만들어진 팩 역시 14%의 재활용 재료를 사용해 재사용이 가능하며 상자 역시 46%의 재활용 재료로 만들

지를 활용한 생산시설을 확대중이다. 신규터미널 상옥에 약 2,400개의 태양광 시설을 설치할 계획이고, 이를 통해 최대 963kW의 전력을 생산할 것으로 예상된다.

〈그림 3-6〉 페덱스 2040 탄소 중립 로드맵



자료: FedEx(2022), 2022 ESG Report

### 3) UPS

1907년에 미국에서 메신저 회사로 설립 후 오늘날 200개 이상의 국가에서 전문화된 운송 및 물류 서비스를 제공하는 국제적 특송기업인 UPS는 지속가능보고서 발행을 통해 ESG경영활동 현황 및 목표를 공표하고 있다. UPS의 지속가능성 보고서는 GRI (Global Reporting Initiative), SASB (Sustainability Accounting Standards Board) 및 TCFD (The Task Force on Climate Related Financial Disclosure)가 정한 기준을 따르고 있다.

먼저 환경(E) 부문에서 UPS는 탄소 중립을 목표로 2050년까지의 로드맵을 제시하고 있다. 이에 대한 세부 목표로는 2025년까지 육상 운송 부문에서 대체 연료 사용률을 40%까지 달성하는 동시에 당사 설비의 25%를 재생 가능 전기에너지로 전환하고자 한다. 2022년 기준 UPS는 유럽과 미국에서 주문 제작형 전기차를 수백 대 사용하고 있다. UPS는 또한 전동 수직 이착륙기(electric Vertical Take-off and Landing, eVTOL), 헬스케어 배달 드론 및 수소 연료전지 차량 등 신기술에도 지속적인 투자를 진행하고 있다. 또한 2035년까지는 당사 항공기들에 대해 지속가능 항공연료(Sustainable Aviation Fuel, SAF)<sup>13)</sup> 사용률을 30%까지 달성하고 국제 소화물 소포 하나당 발생하는 이산화탄소 배출량 감축률을 2020년 대비 50%까지 감소시키고 당사의 모든 설비를 재생가능에너지로 전환하는 것을 목표로 한다. 이를 시작으로 UPS는 연료 생산자, 고객 및 동종업계 기업들과 협력하여 SAF 시장의 규모를 확대하고자 한다. 이 외에도 UPS는 향후 몇 년 동안 2억 5천만 갤런 상당의 재생 가능 천연가스(Renewable Natural Gas, RNG) 구매 계획을 수립하였으며 이에 따라 운송산업 내에서 메탄 배출을 감소시키는 RNG의 가장 큰 소비자 중 하나로 성장할 전망

13) 기존의 석유 항공유를 대체하는 바이오 연료로 생산한 항공유를 의미하며 기존 항공유 대비 탄소 배출을 80%까지 줄일 수 있음

---

이다. 뿐만 아니라 UPS는 2022년 미국에서 1,800만 갤런 이상의 재생 가능한 디젤 및 바이오 디젤을 구매하였으며 이는 2021년 대비 거의 두 배 이상의 주문량이다.

다음으로 사회(S) 부문에서 UPS는 2040년까지 인구 10억 명의 삶의 질을 개선하는데 기여하는 것을 궁극적 목표로 한다. 이를 위해 UPS는 소외된 여성 및 청소년 그리고 지역사회를 대상으로 UPS 재단 기금의 25%를 기부하고 있다. UPS는 또한 2025년까지 당사가 진출한 모든 국가 기준 여성에 대한 정규직 고용률 비중을 30%까지 달성하고 미국 내 기준으로는 인종의 다양성을 40%까지 달성하는 것을 세부 목표로 한다. UPS는 이 외에도 2030년까지 열악한 흑인 사회를 위한 자원봉사 참여 확대와 도시 재생을 위한 5,000만 그루의 나무 심기 등 다양한 활동들을 지속하고자 한다.

끝으로 지배구조(G) 부문의 경우 UPS는 투명하고 폭넓은 지배구조를 구축하고자 꾸준히 노력하고 있다. 이에 대한 대표적인 예로 UPS는 지속가능보고서를 최초로 발행한 기업 중 하나이며 2003년도부터 현재까지 매년 보고서를 발행하고 있다. UPS는 이 외에도 이사회와 고위 경영진의 구성을 다양화함으로써 여성 및 인종에 대한 차별을 없애고자 지속적인 노력을 하고 있다.



## 제2절 국내 해운·물류기업의 ESG 대응 현황

### 1. 해운기업

#### 1) HMM

국내 최대이자 글로벌 주요 해운선사 중 하나로 볼 수 있는 HMM은 국내 해운업계의 ESG경영 부문에서도 주도적인 역할을 하고 있다. HMM은 매년 ESG 보고서 발행을 통해 당사의 ESG경영 목표 및 활동 사항을 공표하고 있다.

HMM이 추진하고 있는 주요 ESG경영활동을 살펴보면 먼저 환경(E) 측면에서는 기후변화 대응과 친환경 물류를 핵심 가치로 제시하고, 2030년까지 온실가스 배출량 50% 감축을 중단기 목표로 그리고 '2050년 탄소 중립'을 중장기 목표로 선언했다.

이에 따른 과제로 각각 온실가스 배출량 관리와 친환경 선박 확보에 주력하고 있다. 이를 통해 2025년 컨테이너선의 온실가스 배출량을 2008년과 비교해 60% 감축을 목표로 하고 있으며 전체 선박의 80%를 친환경 선박(스크러버 탑재 또는 LNG 추진선)으로 교체하는 것을 목표로 하고 있다.

다음으로 사회(S) 측면에서는 안전 보건 및 운항, 공급망 및 이해관계자(고객·임직원·지역사회) 관리를 핵심 가치로 제시하고 있다. 이에 따른 추진과제들로는 먼저 안전보건의 경우 영향 관리를 통해 사망자가 발생하는 중대재해 사고 0건과 근로손실재해율(LTIFR) 0.6 이하 달성을 2025년까지의 목표로 하고 있다. 안전운항의 경우에는 해상오염 방지 및 화물안전 보장을 추진과제로 하고 있으며 이에 2025년까지 손실 비용이 10억 이상 발생하는 중대 선박사고 발생 0건을 목표로 하고 있다.

---

공급망 관리에서는 가치사슬 전후방 업체와의 협력을 통해 80% 이상의 업체들이 ESG 평가요건을 충족하는 것을 2025년까지의 목표로 하고 있으며 고객 관리 측면에서는 고객 만족도 극대화를 위해 2025년까지 95% 이상의 전자문서 및 온라인 시스템 활용도를 목표로 하고 있다.

임직원 관리의 경우에는 인재 양성 및 관리를 위해 인재 개발 교육 투자 비용을 전년 대비 3% 이상씩 향상하고 있으며 지역사회 관리를 위해 사회 공헌 집행예산을 2025년까지 2020년 대비 두 배 이상 확대를 목표로 하고 있다.

끝으로 지배구조(G) 측면에서는 이사회 전문성 및 윤리경영 체계 강화를 핵심 가치로 이사회 평가 및 부수 체계를 구축하고 윤리경영 맞춤교육 프로그램을 시행하고 있다.

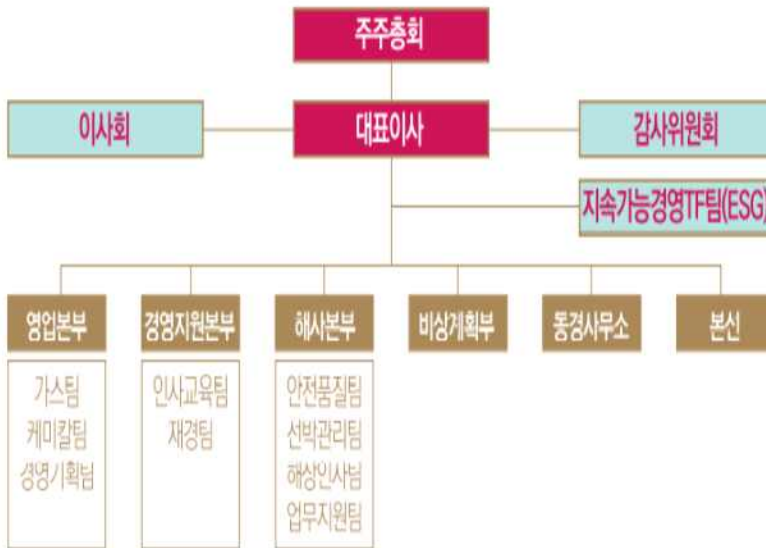
## 2) KSS해운

1969년 설립되어 지난 반세기 동안 기초 화학 및 가스 등 석유화학물을 운송하며 쌓아온 전문성을 바탕으로 해당 운송 분야에서 독보적인 입지를 구축해 온 KSS해운 또한 국내 해운업계에서 ESG경영을 주도하고 있는 기업 중 하나로 볼 수 있다. KSS해운은 설립 이후부터 당시 일반적이었던 리베이트, 밀수 및 이중장부 등을 엄격히 금지하며 3無를 기반으로 한 ‘정도경영’을 고수해 왔으며 현재에도 ‘성과 공유제’, ‘대표이사 추천 위원회’, ‘이사회 내 높은 사외이사 비중’ 등 다양한 제도를 통하여 회사의 성과를 여러 이해관계자와 공유하려는 노력을 지속하고 있다.

KSS해운은 이 외에도 ‘Act now’의 정신으로 UNGC의 방향성과 발맞추어 전례 없는 기후변화에 적극적으로 대응하고 있다. KSS해운은 지속가능

경영보고서 발행을 통해 ESG경영 목표 및 활동 사항을 공표하고 있다. KSS해운의 경우 지속가능경영 TF팀을 별도로 운영하고 있으며 해당 팀에서 ESG경영을 관리하고 있다.

〈그림 3-7〉 KSS해운 조직도



자료 : KSS해운(2021), 2021 KSS해운 지속가능경영보고서

KSS해운은 해외 머스크 및 DHL 기업들과 마찬가지로 유엔개발정상회의에서 규정된 SDG를 고려하여 주요 의사결정을 진행하여 회사 및 사회의 지속가능성을 극대화하고 있다. KSS해운의 경우 SDG와 관련하여 크게 ‘친환경 운항·혁신·인재 양성’ 3가지 주제로 나누어 회사의 의사결정에

---

SDG를 대응시키고 업무를 진행하여 기업의 사회적 책임을 다하고자 노력하고 있다.

첫 번째 주제 친환경 운항의 경우 ESG의 환경(E)과 연결이 되며 SDG의 7번 ‘지속가능 에너지 보급’, 13번 ‘기후변화 대응’과 14번 ‘해양생태계 조성’을 실현해가고 있다. 구체적으로 KSS해운은 사업을 운용하며 발생하는 환경오염 요소를 최소화하고 또한 IMO 등 유관 기관의 방향성을 적극 수용 후 선제적 대응을 통한 친환경 해상운송 서비스를 선도하고 있다.

KSS해운의 매출 비중 80% 이상은 가스 선대가 담당하고 있어 주로 LPG<sup>14)</sup> 운송 사업을 통해 부가가치를 창출하고 있다. 따라서 현존하는 친환경 연료인 LPG를 KSS해운이 더 많이 안전하게 운송하는 것이 곧 깨끗하고 안전한 에너지를 세계에 공급하는 것이라 볼 수 있다.

KSS해운은 이뿐만 아니라 스크러버 및 선박평형수 처리장치(Ballast Water Treatment System, BWTS)의 선제적 설치와 연료유 효율성 극대화 및 폐기물 최소화 등 다양한 방식을 통해 기후변화와 해양환경보호에 앞장서고 있다. 2020년도와 2021년도에는 이중 연료 추진엔진 선박을 각각 두 척씩 발주하여 친환경 선사로서의 시장지배력을 강화하였으며 이러한 노력 결과 파나마 정부로부터 수많은 파나마기국 선박에 대하여 친환경 세금감면 혜택을 적용받고 있다. KSS해운은 향후 신규 선박 건조 시 친환경 선박 비율 100% 유지를 목표로 하고 있다.

두 번째 주제인 혁신의 경우 ESG에서 사회(S)와 연결 가능하며 기업경쟁력의 극대화를 주된 목적으로 SDG 7번 ‘지속가능 에너지 보급’과 9번 ‘산업, 혁신과 인프라’를 실현해가고 있다. KSS해운은 이러한 지속가능 에너지 보급을 효율적으로 하기 위해 2019년 혁신적인 아이디어를 통해 도입

---

14) LPG는 석유 대비 저렴한 연료비와 청정연료라는 점으로 인해 미래 자동차, 취사, 난방, 산업, 석유화학 등 다양한 분야에 기본 원료/연료로써 널리 쓰이고 있음

한 Neo-Panamax 선형 VLGC 5척을 2021년 인도했다. 또한 2020년 MR탱커 2척에 대한 신규 계약을 체결하고 1척은 2020년 6월부터 인도받아 운항 중이며, 나머지 한 척은 금년 중에 인도받을 예정이다. 이처럼 KSS해운은 주요 사업영역에서 혁신을 위해 노력하고 있으며 이는 곧 산업의 혁신으로 이어지며 사회 인프라 발전으로 이어진다.

세 번째 주제인 인재 양성의 경우 ESG의 지배구조(G)와 연결 가능하며 이를 통해 SDG 5번 ‘성평등’, 8번 ‘좋은 일자리와 경제 성장’과 10번 ‘불평등 해소’를 실현해가고 있다. 구체적인 실행방안으로는 먼저 직원들이 우 리사주조합을 통해 회사의 지분을 보유하고 있고 이에 따라 한 해의 결실을 규정된 ‘성과공유제’를 통해 분배받는 선순환 구조로 임·직원 개개인과 조직이 상당히 높은 부가가치를 창출하고 있다. 또한 지속적인 조직구조 혁신 및 인재 양성을 통해 관리자의 평균연령을 낮추고 여성 관리자를 등용하는 동시에 해상에서는 실력이 있는 외국인 선원을 적극적으로 등용하는 등 인재 운용의 다양성을 극대화하고 있다.

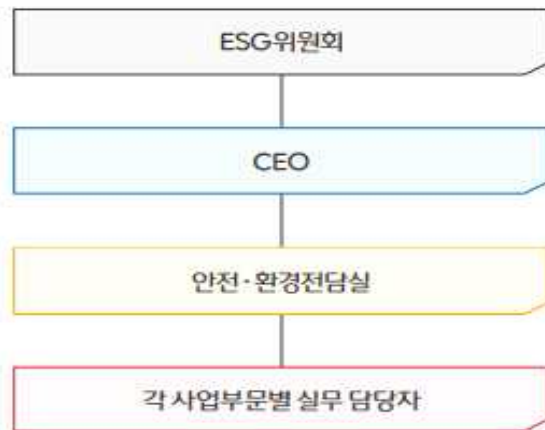
## 2. 물류기업

### 1) CJ대한통운

로봇, 인공지능 및 빅데이터 기반의 최첨단 물류기술 TES(Technology, Engineering, Systems & Solutions) 핵심역량과 물류 네트워크를 기반으로 차별화된 물류 서비스를 제공하는 CJ대한통운은 국내 물류 업계의 선도기업 중 하나로 볼 수 있다. 당사는 택배, 계약물류, 포워딩 및 국제특송, 프로젝트 물류, 항만하역·운송, 그리고 건설사업을 주된 사업으로 하며, 최근 급성장하는 이커머스 시장 대응을 위해 전국적 택배 네트워크와 풀필먼트를 이용한 융합형 ‘CJ대한통운 e-풀필먼트’ 서비스를 개시했다.

CJ대한통운의 경우 ESG경영 목표와 방향성을 설정하고, 관리하는 ESG 위원회를 신설하는 등 의사결정 전반에서 ESG경영을 하고 있다. 그리고 ESG경영 실무 조직을 구성했다. 이에 따라 주요 이슈 발생 시에는 CEO와 최고 의사결정 기구인 ESG 위원회에 보고하고 있다. 또한 매년 지속가능 경영보고서 발행을 통해 당사의 ESG경영 목표 및 활동 사항을 매년 공표하고 있다.

〈그림 3-8〉 CJ대한통운 환경경영 조직체계



자료 : CJ대한통운(2022), *CJ대한통운 지속가능경영보고서 2021*

CJ대한통운은 환경(E) 측면에서 친환경 물류기업 실현을 위해 선제적으로 대응하고 있다. 이에 환경경영시스템 고도화, 기후변화 대응 전략 수립과 환경 영향 저감 세 가지 대응 방향을 제시하고 중장기 온실가스-에너지 감축과 친환경 기반 사업환경 조성을 목표로 제시하고 있다.

환경경영시스템 고도화의 경우 네 가지 추진과제 Green Network(물류

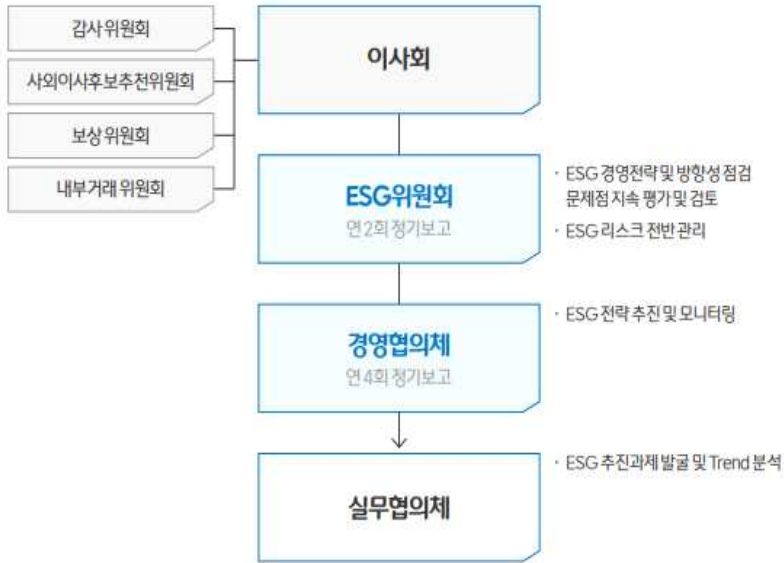
거점을 활용한 친환경 물류 실현)·Facility(고효율·친환경 차량, 장비 및 물류 시설 활용)·System(통합물류 IT시스템 기반의 물류 효율화)·Management(온실가스 인벤토리 시스템 운영)를 제시하고 환경경영의 전사적 추진을 강화하기 위해 전담 조직을 중심으로 환경경영 전략과 세부 과제를 수립하고 있다. 또한 이행 강화를 위해 전 사업 부문별 안전 환경 담당자를 통해 지속적으로 성과 및 리스크를 관리하고 있다.

기후변화 대응 전략 수립의 경우 기후변화 대응을 위한 현황 파악을 위해 기후변화 분석 보고서를 작성하며 이에 따른 기후변화 대응 전략을 수립 중이며 주요 전략으로 주요 배출원 중 하나인 수송 수단과 풀필먼트를 대상으로 탄소배출 저감 방안을 구상하고 있다. 보다 구체적으로 운송 수단의 경우 친환경 차(전기·수소차)로의 전환을 추진 중이며 풀필먼트의 경우 재생에너지 100% 전환을 점진적으로 추진할 계획이다. 또한 중장기적으로는 친환경 물류사업 확대 등 기후변화에 대응하기 위한 비즈니스도 확대할 계획이다.

또한 CJ대한통운은 ESG의 리스크 관리 전략을 심의하고 ESG 리스크 전반을 관리하기 위해 2021년 5월, 이사회 산하 ESG 위원회를 새롭게 신설했다. ESG 위원회 산하에 경영협의체와 실무협의체를 구성하여 운영하고 있으며, 정기 보고를 통해 기후변화 대응을 위한 노력을 지속하고 있다. CJ대한통운의 기후변화 대응 활동은 탄소 배출량 및 에너지 사용 저감 활동 등과 연계되어 있으며, 기후변화 대응 관련 주요 안전에 대해서는 이사회에서 의사결정이 이루어지고 있다.

마지막 환경 영향 저감의 경우 에너지 효율 향상, 재생에너지 이용, 용수 및 폐수 관리, 대기오염물질 저감, 온실가스 감축을 위한 친환경 운송체계 및 배송 차량 전환 가속화 협력체계 구축 등을 시도하고 있다.

〈그림 3-9〉 CJ대한통운 기후변화 대응을 위한 지배구조



자료 : CJ대한통운(2022), *CJ대한통운 지속가능경영보고서 2021*

먼저 CJ대한통운은 에너지 효율 향상을 위해 빅데이터 분석을 통해 효율적인 운송경로와 운영방식을 제공하고 있으며 전체 이동 거리를 단축시키고, 공차 운행 차량 비율을 최소화하여 연료 효율성 및 탄소 배출 감축에 기여할 수 있도록 수송복화 알고리즘을 도입했다. 또한 엔진 공회전 등과 같은 에너지 과소비 운전 습관 개선을 위한 Eco Driving 교육을 추진하여 에너지 관리 활동도 수행하고 있다. 또한 2030년까지 보유/임차 화물차와 업무용 승용차 등 약 1천 600여 대를 전기자동차로 전환할 계획이다.

이 외에도 건물 내 에너지 소비를 절감하기 위해 물류센터 실내 조명을 고효율 조명기기인 LED로 신규 설치 및 교체하고, 물류센터 옥상에 태양광 에너지 발전설비를 설치하는 등 다양한 감축 활동들을 추진하고 있다.



또한 폐플라스틱을 활용한 재생 파レット를 물류센터에 도입했다.

다음으로 사회(S) 측면에서는 기업의 혁신 인재 발굴을 위해 전략적인 인재 채용과 더불어 구성원의 역량 개발을 위해 노력하고 있다. CJ대한통운은 구성원과 지역사회의 인권, 다양성 존중을 위한 다양한 활동을 추진하고 기업 경영 전반의 안전문화 조성을 위해 안전경영 시스템을 구축하여 안전보건 규제에 대한 대응을 강화하고 있다. 이에 따라 CJ대한통운은 조직문화 혁신을 통한 사내 소통, 사업장 및 지역 사회 안전 문화 확산과 코로나19에 따른 비대면 사회공헌 활동 등 세 가지 대응 방향을 제시하고 있다. 나아가 인권선언문 개정 및 인권경영 개편, 기업의 사회적 책임 이행 강화와 안전보건 시스템 고도화 이렇게 세 가지 목표를 제시하고 있다.

인권경영 개편을 위한 방안으로 공정한 인재 채용과 맞춤형 인재 채용 제도를 강화하고 있고 인재 육성 또한 많은 관심을 갖고 있다. 뿐만 아니라 공정한 성과평가 및 보상 체계를 구축하고 다양성을 존중하며 올바른 성과 문화를 조성하고 있다. 또한 조직문화 개선, 사내방송 혁신 프로젝트, 조직문화 진단, 가족친화기업, 임직원 복리후생 강화, 근로자 건강증진활동 우수사업자 선정 및 구성원 간의 소통을 확대하고 있다.

기업의 사회적 책임 이행 강화를 위해 공급망 관리, 책임 있는 공급망 구현, 협력사 공정거래 준수 및 강화, 협력사 지속가능성 평가 및 보상 제공과 협력사 상생 경영을 시도하고 있다. 또한 고객과의 커뮤니케이션 확대, 고객 만족도 강화 및 고객 차별화 서비스 제공을 통한 고객 가치 제고, 고객 정보보호 등을 통해 고객 가치 제고에도 힘쓰고 있다. 뿐만 아니라 지역사회 가치창출을 통해 나눔 문화 확산과 친환경 도시 숲 조성 등 함께 하는 상생 활동도 하고 있다.

안전보건 시스템 고도화를 위해 안전 문화 조성, 안전보건 체계 구축, 안전경영 강화 및 진단, 안전 거버넌스 수립, 그룹 안전의 날 지정, 안전 리스

---

크 관리 점점 강화, 안전 수칙 제정 및 강화, 안전한 사업장 환경 조성, 구  
성원 코로나19 대응 활동, 임직원 안전 인식 강화 교육, 협력사 안전보건  
관리, 안전 인프라 구축 및 시설 개선 등을 시도하고 있다.

CJ대한통운은 이 외에도 공유가치창출을 위해 아파트 단지 거점으로 수  
송되는 택배를 노인, 청각장애인 등을 배송원으로 지정해 각 배송하는 ‘실  
버택배’, ‘블루택배’ 서비스를 실시하고 있다. 이러한 실버택배의 경우 UN  
의 지속가능경영 사례로도 게시된 바 있다.

끝으로 지배구조(G) 측면에서 CJ대한통운은 건전한 지배구조 확립을 위  
해 ESG경영을 추진하여 지속가능한 가치를 창출하고 윤리경영 실천과 컴  
플라이언스 준수를 통해 준법 경영을 실천하고 있다. 이에 대한 대응 방  
향으로 CJ대한통운은 ESG 위원회 신설, 통합 리스크 관리 체계 구축과 준법  
경영위원회 운영을 제시하고 있다. 또한 이에 대한 목표로 이사회 전문역  
량 강화 지원 확대 및 ESG 관련 안전 이사회 보고 및 의결을 선정했다.

## 2) 현대글로벌비스

국내 자동차 물류 전문 선도기업에서 글로벌 종합물류유통기업으로 변모  
하고 있는 현대글로벌비스는 물류, 해운, 유통, 미래사업 기반의 전 사업 부  
문에 지속가능경영 체계를 구축하고 ESG경영을 중시하고 있다. 현대글로벌  
비스는 ESG경영 목표 및 대응 현황을 국제 지속가능경영 보고 기준  
(Global Reporting Initiative, GRI)에 따른 지속가능경영보고서 발행을  
통해 매년 공표하고 있다. 현대글로벌비스는 2021년 ‘다우존스 지속가능경  
영 지수(Dow Jones Sustainability Indices, DJSI)’ 평가에서 국내 물류  
기업으로는 최초로 DJSI 월드 지수에 편입되었다.

현대글로벌비스는 UN에서 발의한 유엔글로벌콤팩트(United Nations Global Compact, UNGC)에 가입했으며, 국내 물류 기업 중에서는 최초로 기후변화 관련 재무정보공개 협의체(Task Force on Climate Related Financial Disclosures, TCFD)의 지지를 선언했으며, ESG경영 실천을 적극적으로 홍보하고 있다. 현대글로벌비스의 ESG경영 중장기 전략은 총 11개로 구분된다(〈표 3-1〉 참조).

〈표 3-1〉 현대글로벌비스 ESG경영 중장기 전략

구분	중점추진전략
탄소배출 관리 계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>현대글로벌비스 탄소중립 계획 수립                             <ul style="list-style-type: none"> <li>IMO규제, 정부 탄소중립계획에 발 맞춘 당사 탄소중립계획 수립</li> <li>탄소배출량 감축 및 신재생 에너지 사용 계획 일괄 수립</li> </ul> </li> </ul>
친환경 서비스	<ul style="list-style-type: none"> <li>해운사업 친환경 선박 전환 추진</li> <li>물류 화물자동차 FC/EV 전환 추진</li> </ul>
인권경영/ 인재관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>차별금지 등 임직원 인권 강화를 위한 목표 수립 및 이행 관리 추진                             <ul style="list-style-type: none"> <li>여성 임직원/관리자 중장기 목표 수립, 다양성 지표 기준을 통한 임직원 현황 관리 강화</li> <li>다양성 정책 수립 및 이행 관리 공개</li> </ul> </li> <li>직원 역량 개발 기회 제공 확대 및 전임직원 ESG 교육 강화</li> </ul>
협력사 ESG	<ul style="list-style-type: none"> <li>협력사 ESG 리스크 평가 체계 구축 및 ESG 역량 강화 지원                             <ul style="list-style-type: none"> <li>협력사 종합평가에 ESG(안전, 환경, 인권, 윤리) 평가 반영, 현장 실사 과정 ESG 교육 및 컨설팅을 통한 역량 강화 지원</li> </ul> </li> </ul>
해외 사업장 ESG	<ul style="list-style-type: none"> <li>연결종속회사 대상 전 해외사업장 ESG 관리 추진                             <ul style="list-style-type: none"> <li>ESG 관리 커버리지 확대 요구에 대응하여 연결대상 종속회사 전 사업장 비재무 ESG 데이터(환경, 안전, 인사 등) 관리</li> <li>국가별 ESG 규제 가속에 따른 해외사업장 ESG 권역별 전담 인력 배치를 통한 규제 분석 및 대응 강화</li> </ul> </li> </ul>
지배구조 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>주주 환원정책 강화 및 지배기수 독립성·투명성 강화</li> </ul>
ESG 리스크 보고체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>ESG 리스크 이사회 보고체계 강화</li> <li>ESG 리스크 모니터링 및 대응 계획 수립(예, 탄소중립, 안전/인권관리 계획 등) →이사회 보고 및 의사결정</li> </ul>
사회공헌	<ul style="list-style-type: none"> <li>해외사업장 포함 글로벌 사회공헌 활동 시행, 사회공헌 활동의 사업적 가치 측정 강화                             <ul style="list-style-type: none"> <li>사업과 연계된 신규 사회공헌 활동 개발 및 시행, 사회공헌 활동 측정 기준 및 목표 수립, 이행관리</li> </ul> </li> </ul>
안전보건	<ul style="list-style-type: none"> <li>안전 중요성 인식 하에 사망사고 건수 ZERO 달성 위한 관리 지속                             <ul style="list-style-type: none"> <li>안전 강화 프로그램 지속 진행, 재해 건수 감소를 위한 캠페인 및 현장모니터링 지속 추진</li> </ul> </li> </ul>
윤리경영	<ul style="list-style-type: none"> <li>반부패, 공정거래 이슈 중요성 인식 하에 위반건수 ZERO 달성 위한 관리 지속                             <ul style="list-style-type: none"> <li>CP 시스템, 제보 체계 및 즉시 대응, 직원 교육 및 서명 등 다양한 활동 프로그램을 통한 위반 사례 ZERO화</li> </ul> </li> </ul>
고객만족	<ul style="list-style-type: none"> <li>고객만족도 향상을 위한 목표 수립 및 관리 지속 추진, 불만 처리 실적 공개</li> </ul>

자료: 현대글로벌비스(2022), 현대글로벌비스 지속가능경영 보고서 2022

현대글로벌비스의 ESG 부문별 실천방안들을 살펴보면 먼저 환경(E) 측면에서는 에너지의 효율적 사용 및 온실가스 배출 관리에 집중하고 있다. 현대글로벌비스는 ‘글로벌 녹색물류 선도기업 도약’을 목표로 삼고, 사업 전반에 걸쳐 온실가스 감축사업을 추진하고 있다. 기존 도로운송을 연안 해운으로 전환하는 모달 쉬프트를 실시해 연간 약 7만 톤의 탄소배출을 감축했다. 또한 외항선의 온실가스 배출량 및 연안 해상운송의 온실가스 간접배출량(Scope3)도 자발적으로 관리·운영하고 있다.

이 외에도 차량 및 건물의 온실가스 배출량을 집계하고 모니터링하여 온실가스 배출량 관리를 고도화하고 있다. 현대글로벌비스는 2019년부터 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)의 선박연료유 사용량 보고제도(Data Collecting System, DCS)에 따라 전 사선의 데이터를 수집 및 제출하며 선박 온실가스 배출량을 관리하고 있다. 또한 환경영향 저감을 위해서 스마트 오피스로 자원을 절약하고, 텀블러 사용을 통해 일회용품 사용량을 저감하고, 세차 시에 용수를 재사용하고, 폐기물 관리 등을 하고 있다.

현대글로벌비스는 수행평가, 신용평가, 윤리경영 평가 등 정기적인 공급망 ESG경영 리스크를 관리하고 있다.

---

## 제3절 국내외 해운·물류기업 ESG경영 비교·평가

### 1. Refinitiv ESG 평가

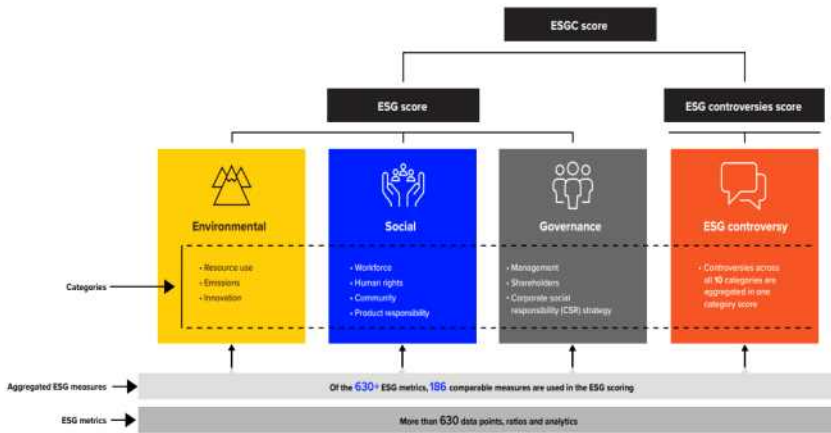
현재 국내외 기업들의 ESG경영 평가 수준을 비교해 볼 수 있는 방법으로는 첫 번째 세계 최대의 금융 시장 데이터 및 인프라 제공업체 중 한 곳으로 런던증권거래소 그룹(London Stock Exchange Group, 이하 LSEG)의 사업부인 Refinitiv를 통해 국내외 기업들의 ESG 평가 점수를 비교해 볼 수 있다.

Refinitiv의 ESG경영 평가 점수 체계를 살펴보면 환경(E) 부문은 자원 사용, 탄소 배출량 및 혁신 점수로 구성된다. 세부 평가 항목의 내용을 살펴보면 먼저 자원 사용 점수는 원자재, 에너지 또는 물의 사용을 줄이고 공급망 관리를 개선하여 보다 친환경적인 해결책을 찾는 기업의 성과와 역량을 평가한다. 다음으로 탄소 배출량 점수는 생산 및 운영 과정에서 탄소 배출량을 줄이기 위한 기업의 노력과 효과를 측정한다. 끝으로 혁신 점수는 기업이 고객의 환경 비용과 부담을 줄여 새로운 친환경 기술 및 공정, 즉 에코 디자인 제품을 통해 신시장 기회 창출 역량을 평가한다.

다음으로 사회(S) 부문은 인권, 제품 보증, 근로자 및 지역사회 점수를 종합해 평가한다. 인권 점수는 기본적인 인권 협약을 존중하는 측면에서 기업의 효과성을 측정하며 제품 보증 점수는 고객의 건강 및 안전, 그리고 개인 정보와 같은 데이터 보호를 보장하며 이를 통해 기업이 양질의 제품 및 서비스를 생산할 수 있는 여건 조성도를 평가한다. 다음으로 근로자 점수는 사내 근로자의 직업 만족도 및 건강하고 안전한 근로 환경 보장, 기회 제공의 다양성과 평등성 유지 그리고 근로자의 자기 계발 기회 측면들을 종합해 기업의 여건을 측정한다.

끝으로 지배구조(G) 부문은 지역사회, 경영진, 주주 그리고 CSR 전략 점수로 구성된다. 지역사회 점수는 선량한 시민문화 조성 및 공중 보건 보호와 같은 기업 윤리를 존중하려는 기업의 의지를 측정한다. 경영진 점수는 모범 사례 기업 지배구조 원칙을 따르는 것에 대한 기업의 헌신과 효과를 측정한다. 주주 점수는 주주에 대한 동등한 대우 보장 및 인수 방지 수단의 사용에 대한 기업의 준비도를 측정한다. 끝으로 CSR 전략 점수는 일상적인 의사 결정 과정에서 경제(재정), 사회 및 환경적 차원을 통합한다는 의사를 전달하기 위한 기업의 관행을 반영한다.

<그림 3-10> Refinitiv ESG경영 평가 점수 체계



자료: Refinitiv, *Environmental, social and governance scores from Refinitiv*, 2022.

국내외 주요 해운물류기업에 대한 Refinitiv의 ESG경영 평가 점수를 비교해 보면 먼저 글로벌 해운기업 1위 머스크와 국내 해운기업 1위 HMM의 경우 ESG경영 평가 총점에서 HMM이 높게 평가받았다. HMM은 글로벌 1위 기업인 머스크(68점) 보다 ESG 평가 점수가 77점으로 9점 높다.

특히, HMM은 환경(E) 부문의 탄소 배출량과 사회(S) 부문의 제품(서비스) 보증 및 지역사회, 그리고 지배구조(G) 부문의 주주 평가에서 머스크 대비 상대적으로 높은 점수를 받았다. 반면, 사회(S) 부문의 인권과 지배구조(G) 부문의 CSR 전략에서는 아직까지 개선의 여지가 많은 것으로 평가된다.

〈표 3-2〉 Refinitiv의 국내외 해운물류기업 ESG경영 평가 점수(2021년 기준)

구분	머스크	HMM	DHL	페덱스	CJ대한통운	현대글로벌비스
환경(E)	73	75	78	76	70	69
탄소 배출량	84	92	92	88	78	67
자원 사용	84	82	94	91	83	93
혁신	50	50	50	50	50	50
사회(S)	60	79	90	68	62	86
인권	97	55	96	23	41	86
제품 보증	23	96	89	89	82	93
근로자	75	79	98	75	95	96
지역사회	41	84	75	79	22	69
지배구조(G)	74	76	78	75	50	71
경영진	86	82	81	75	44	73
주주	23	86	62	68	36	75
CSR 전략	90	33	89	87	98	58
총점	68	77	83	73	61	76

자료: Refinitiv, [www.refinitiv.com](http://www.refinitiv.com), (검색일: 2022.10.28.)

다음으로 해외 물류기업 DHL과 페덱스, 그리고 국내 물류기업 CJ대한통운과 현대글로벌비스의 ESG 점수를 살펴보면 DHL이 83점으로 가장 높았고 CJ대한통운이 61점으로 가장 낮은 점수를 기록했다. 국내 해운기업이 글로벌 해운기업과 비교해 ESG경영 평가 점수에서 뒤처지지 않는 반면,



물류 기업의 경우 글로벌 물류기업인 DHL과 비교해 국내 주요 물류기업인 CJ대한통운의 경우 ESG경영 개선이 많이 이루어져야 할 것으로 보인다. 특히, 환경(E) 부문에 비해 사회(S) 부문의 인권 및 지역사회 점수와 지배구조(G) 부문에서는 주주 평가 점수가 상대적으로 낮게 부여되었다.

## 2. Sustainalytics ESG 평가

영국 LSEG의 Refinitiv가 제공하고 있는 ESG 점수 외에 또 다른 평가기관인 Sustainalytics가 제공하는 ESG 위험 등급을 살펴보면 해외 해운물류기업인 머스크(17점)와 페덱스(95점)에 비해 국내 CJ대한통운 및 현대글로벌비스가 각각 15.5점과 16.4점으로 ESG 위험 등급이 우수함을 알 수 있다.

〈표 3-3〉 Sustainalytics ESG Risk Rating(2021년 기준)

구분	머스크	HMM	DHL	페덱스	CJ대한통운	현대글로벌비스
점수(등급)	17 (Low)	24.6 (Medium)	15.4 (Low)	20.5 (Medium)	15.5 (Low)	16.4 (Low)
산업 내 순위*	40	204	22	95	22	35

\* Sustainalytics가 제공하는 ESG 위험 등급 내 해당 기업들은 운송산업으로 분류되어 있으며 해당 산업 내 기업 전체 수는 389개임

자료: Sustainalytics, [www.sustainalytics.com](http://www.sustainalytics.com) (검색일: 2022.10.28.)

## 3. 국내기관 ESG 평가

끝으로 국내 기관인 한국ESG기준원에서 시행한 국내 해운물류기업의 ESG 평가 등급을 살펴보면 HMM과 CJ대한통운 그리고 현대글로벌비스가 모두 A 등급으로 같은 등급을 받은 것을 확인할 수 있다. 그러나 이는

Refinitiv에서 제공하는 ESG 평가 점수와는 다소 차이가 있음을 알 수 있다. Refinitiv에서 제공하는 ESG 평가 점수에 따르면 CJ대한통운은 사회(S) 및 지배구조(G) 점수는 각각 62점과 50점으로 HMM (사회 79점, 지배구조 76점) 및 현대글로비스(사회 86점, 지배구조 71점)에 비해 상당히 낮은 점수를 받았지만 국내 기관에서는 같은 등급을 받아 평가 결과에 다소 차이가 있음을 알 수 있다. 또한 국내 기관에서 제공하는 ESG경영 평가의 경우 등급으로 구분되어 점수화로 제공하는 평가에 비해 세분화가 다소 부족하다는 것을 알 수 있다.

〈표 3-4〉 한국ESG기준원의 국내 해운물류기업 ESG 평가(2021년 기준)

구분	HMM	CJ대한통운	현대글로비스
ESG등급	A	A	A
환경(E)	A	A	A
사회(S)	A+	A+	A+
지배구조(G)	A	A	A

자료: 한국ESG기준원, [www.cgs.or.kr](http://www.cgs.or.kr) (검색일: 2022.10.28.)

## 제4절 시사점

본 장의 1절과 2절에서는 국내외 글로벌 해운물류기업들의 ESG경영 목표 및 대응 현황들을 살펴보았다. 그리고 3절에서는 국내 해운물류기업들의 ESG경영 평가 수준을 해외 선도기업과의 비교해보았다. 또한 국내 해운물류기업들을 대상으로 국내 및 해외 평가기관과의 평가 결과가 얼마나 일치하는지도 알아보고, 국제 기준을 바탕으로 국내 기관의 평가 체계에 향후 보완해야 할 부분을 도출했다.

### 1. 글로벌 기준 ESG경영 목표 수립 필요

머스크, 페덱스 등 글로벌 해운·물류기업은 ESG경영 목표 수립 시 ‘United Nations Global Compact’, ‘UN SDGs’ 등을 근거로 했다. 이를 통해 글로벌 기준에 부합하는 경영 목표가 설정되고, 구체적인 실행계획이 수립될 수 있었다.

국내 해운·물류기업 중에서도 현대글로벌비스와 KSS해운은 UN 기준안을 바탕으로 경영 목표를 설정했으며, 이를 통해 상대적으로 양호한 ESG경영 평가를 받을 수 있었다.

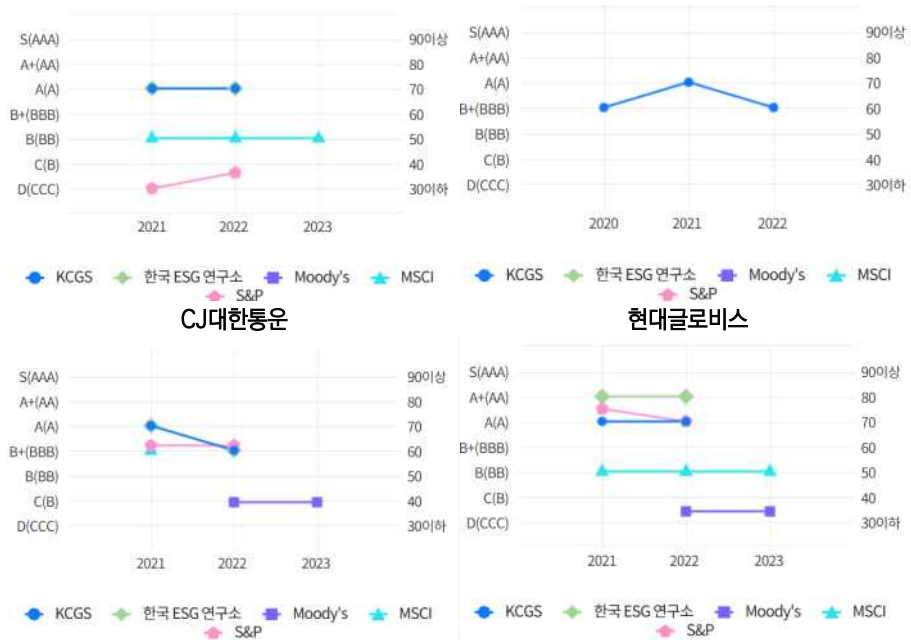
### 2. 평가기관에 따른 결과 차이 발생

제2장의 제3절 ESG 평가지수 동향 및 본 장 제3절의 국내외 해운·물류기업 ESG 비교·평가에서 살펴본 것과 같이 글로벌 ESG경영 평가 기관은 MSCI(모건 스탠리 캐피털 인터내셔널), Sustainalytics(서스테이널리틱

스), RobecoSAM(로베코샘) 등이 있으며, 국내에서도 한국ESG기준원 한국ESG연구소 등이 있다. 평가기관이 다양하기 때문에 기관별 평가기준, 요인 등에 따라 동일 기업의 평가결과는 상이하다.

그리고 국내 평가기관의 결과와 해외 평가기관의 결과도 상이한 부분이 상당수 존재한다. 따라서 해당 기업의 ESG경영 결과에 대한 평가 및 개선 방안을 제시하는 데에 어려움이 따른다.

〈그림 3-11〉 국내 주요 해운·물류기업 등급평가 추이  
HMM KSS해운



자료: KRX ESG포털, <https://esg.krx.co.kr/> (검색일: 2013.02.01.)

### 3. 해운·물류기업 평가체계 구축 필요

한국ESG기준원에서 선정하는 우수기업 현황을 살펴보면 2011년부터 2022년까지 해운·물류기업이 선정된 경우는 전무한 상황이다. 물론 제조·유통 등의 기업에서 ESG경영의 효과적인 관리가 이루어진 것으로 평가할 수 있다.

그러나 ESG평가지표는 전반적인 경영활동과 관련된 평가가 중심이 되어 있다. 따라서 산업의 특성을 반영한 지표가 추가적으로 개발 및 반영되어야 한다. 장기적인 관점에서 해운·물류 산업의 특성을 반영한 평가체계 구축이 필요하다.

〈표 3-5〉 한국ESG기준원의 우수기업 현황

연도	대상	최우수기업	우수기업
2022	• KB금융지주	• 지역난방공사	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LG이노텍</li> <li>• 현대바이오랜드(코스닥)</li> <li>• LX세미콘(개선)</li> <li>• JB금융지주</li> </ul>
2021	• (주)풀무원	• 에쓰-오일(주)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기아(주)</li> <li>• (주)현대바이오랜드</li> <li>• SK머티리얼즈(주)</li> </ul>
2020	• 포스코인터내셔널	• 풀무원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Oil</li> <li>• LG상사</li> <li>• CJ프레시웨이</li> </ul>
2019	• 포스코인터내셔널	• SK네트웍스	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 풀무원</li> <li>• CJ프레시웨이</li> </ul>
2018	• SK	• 삼성물산	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아모레그룹</li> <li>• 현대정보기술</li> </ul>

자료: 한국ESG기준원, [www.cgs.or.kr](http://www.cgs.or.kr) (검색일: 2022.02.20.)

---

## 04

# 결론 및 시사점

### 제1절 결과 요약

---

본 연구는 전 세계적으로 확산되고 있는 ESG경영의 동향을 파악하고, 우리나라 해운·물류기업 ESG경영 대응현황을 조사하기 위해 실시되었다.

이에 ESG경영에 대한 개념을 정리하고, ESG경영의 정의 및 도입배경, 필요성을 조사했다. 기업 관점에서 ESG경영은 선택이 아닌 필수 사항이 되었으며, 투자자, 소비자, 정부, 기업 등 이해관계자와의 관계와 기업의 미래 성장을 위한 핵심 요소로 평가된다. 우리나라는 2021년 한국거래소에서 한국기업 대상 ESG 대응계획을 발표했고, ‘K-ESG 가이드라인’을 공표하여 기업의 ESG경영의 표준 방식을 제시했다. ESG경영의 개념 및 ESG경영 논의 동향 조사 결과, ESG경영 평가 기준의 다양화로 인한 표준화가 정립되어 있지 않고, 국내의 공급망 ESG 실사법에 대한 인식 부족 및 법적 근거가 없었다. 그리고 중소·중견기업의 ESG경영에 대응 체계가 마련되어야 하는 시사점을 도출했다.

---

제3장에서는 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황을 조사했다. 글로벌 해운기업과 물류기업은 글로벌 기준의 ESG경영 목표를 수립하고, 매뉴얼에 적용하고 있었다. 국내 해운·물류기업 중에서도 현대글로벌비스와 KSS해운은 UN 기준안을 근거로 경영 목표 설정 및 매뉴얼을 구축했으며, 이를 통해 상대적으로 양호한 ESG경영 실적을 기록한 것으로 평가된다. 국내외 해운물류기업 ESG경영평가 결과 해운기업의 경우 HMM과 머스크와의 ESG경영평가는 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 다만, HMM의 경우 사회 부문의 인권, 지배구조 부문의 CSR 전략이 개선되어야 할 것으로 평가된다. 물류기업의 경우 DHL, 페덱스와 비교해 현대글로벌비스는 큰 차이가 없었으나, CJ대한통운은 상대적으로 낮은 평가를 기록했다. 그러나 평가기관에 따라 기업의 평가결과가 상이하게 나타나 기업의 ESG경영 결과에 따른 평가 결정 및 개선방안 수립에 어려움이 있을 것으로 평가된다. 또한 현재까지의 ESG평가지표는 전반적인 경영에 대한 평가가 중심이 되어 있다. 따라서 해운·물류 등의 산업적 특성을 고려한 평가체계가 개발 및 반영되어야 할 것으로 평가된다.



## 제2절 시사점

### 1. 해운·물류기업 ESG경영 평가체계 개발 방안 마련

제3장에서 제시한 것과 같이 해운·물류 산업적 특성을 반영한 평가체계 개발이 필요하다. ‘K-ESG 가이드라인’의 평가 항목을 살펴보면 산업 전반에 통용되는 요인으로 구성되어 있다. 전체 산업에 대한 동일한 평가 체계로 분석하는 것도 의미는 있으나, 산업의 특성을 고려하지 않을 시 특정 산업의 과소 또는 과대평가, 개선사항 발굴 및 피드백 미흡 등의 문제도 발생할 수 있다.

〈표 4-1〉 K-ESG 가이드라인 진단 항목 체계

영역	범주	진단항목		
정보공시 (5개 문항)	정보공시 형식	ESG 정보공시 방식	ESG 정보공시 주기	ESG 정보공시 범위
	정보공시 내용 (V)	ESG 핵심이슈 및 KPI		
	정보공시 검증	ESG 정보공시 검증		
환경 (17개 문항)	환경경영 목표	환경경영 목표 수립 (V)	환경경영 추진체계	
	원부자재	원부자재 사용량	재생 원부자재 비율 (V)	
	온실가스	온실가스 배출량 (Scope1 & Scope2)	온실가스 배출량 (Scope3) (V)	온실가스 배출량 검증
	에너지	에너지 사용량	재생에너지사용 비율 (V)	

영역	범주	진단항목		
	용수	용수 사용량	재사용 용수 비율 (V)	
	폐기물	폐기물 배출량	폐기물 재활용 비율 (V)	
	오염물질	대기오염물질 배출량	수질오염물질 배출량	
	환경 법/규제 위반 (V)	환경 법/규제 위반		
	환경 라벨링 (V)	친환경 인증 제품 및 서비스 비율		
사회 (22개 문항)	목표 (V)	목표 수립 및 공시		
	노동	신규 채용 및 고용유지 (V)	정규직 비율	자발적 이직률 (V)
		교육훈련비 (V)	복리후생비 (V)	결사의 자유 보장
	다양성 및 양성 평등	여성 구성원 비율	여성 급여 비율(평균 급여액 대비)	장애인 고용률
	산업안전	안전보건 추진체계	산업재해율	
	인권 (V)	인권정책 수립	인권 리스크 평가	
	동반성장 (V)	협력사 ESG경영	협력사 ESG 지원	협력사 ESG 협약사항
	지역사회	전략적 사회공헌	구성원 봉사참여	
	정보보호 (V)	정보보호 시스템 구축	개인정보 침해 및 구제	
	사회 법/규제 위반 (V)	사회 법/규제 위반		
지배구조 (17개 문항)	이사회 구성	이사회 내 ESG 안건 상정	사외이사 비율 (V)	대표이사 이사회 의장 분리 (V)
		이사회 성별 다양성 (V)	사외이사 전문성 (V)	

영역	범주	진단항목		
	이사회 활동	전체 이사 출석률	사내이사 출석률 (V)	이사회 산하 위원회 (V)
		이사회 안건 처리		
	주주권리	주주총회 소집 공고	주주총회 개최일 (V)	집중/전자/사면 투표제 (V)
		배당정책 및 이행 (V)		
	윤리경영	윤리규범 위반 사항 공시		
	감사기구 (V)	내부감사부서 설치	감사기구 전문성(감사기구 내 회계/재무 전문가)	
	지배구조 법/규제 위반 (V)	지배구조 법/규제 위반		

주: (V)는 대기업에 해당

자료: 관계부처합동(2021), K-ESG 가이드라인, pp. 26-32

이러한 관점에서 해운·물류 산업의 특성을 반영한 평가체계 개발을 검토할 필요가 있다. 이를 위해 해운·물류 산업 및 기업에서의 ESG 관련 동향 및 이슈를 조사하고, 해당 사항에 대한 위험도 분석을 실시한다. 그리고 위험도가 높은 요인에 대해 가이드라인의 진단항목에 반영한다. 또한 반영된 진단항목에 대한 평가범위, 방법 등의 세부사항을 규정해야 한다.

〈표 4-2〉 해운·물류기업 가이드라인 진단 체계 예시

영역	범주	진단항목		
정보공시 (5개 문항)	정보공시 형식	ESG 정보공시 방식	ESG 정보공시 주기	ESG 정보공시 범위
	정보공시 검증	ESG 정보공시 검증		
환경 (17개 문항)	환경경영 목표	환경경영 목표 수립	환경경영 추진체계	
	수송	탄소 배출량	탄소배출 저감장치 적용비율	신재생 연료 수송 수단 대체율

영역	범주	진단항목		
	온실가스	온실가스 배출량 (Scope1 & Scope2)	온실가스 배출량 (Scope3)	온실가스 배출량 검증
	에너지	에너지 사용량	재생에너지 사용 비율	
	보관	대기오염물질 배출량	수질오염물질 배출량	신재생 에너지 전환 비율
	폐기물	폐기물 배출량	폐기물 재활용 비율	
	포장재	포장재 사용량	포장재 재활용 비율	
	환경 법/규제 위반	환경 법/규제 위반		
	환경 라벨링	친환경 인증 제품 및 서비스 비율		
사회 (22개 문항)	노동	신규 채용 및 고용 유지	정규직 비율	자발적 이직률
		교육훈련비	복리후생비	결사의 자유 보장
	다양성 및 양성 평등	여성 구성원 비율	여성 급여 비율(평균 급여액 대비)	장애인 고용률
	수송	수송안전 체계	산업재해율	수송 과정 리스크 대응
	보관	보관안전 체계	산업재해율	보관 리스크 대응
	인권	인권정책 수립	인권 리스크 평가	
	동반성장	협력사 ESG경영	협력사 ESG 지원	협력사 ESG 협약사항
	지역사회	전략적 사회공헌	구성원 봉사참여	
	정보보호	정보보호 시스템 구축	개인정보 침해 및 구제	
	사회 법/규제 위반	사회 법/규제 위반	공정경쟁 체계 운영 (담합 등)	
	고객 관계	고객관계 목표 수립	고객(화주) 만족도	고객(화주) 불만 처리 실적
지배구조 (17개 문항)	K-ESG 가이드라인과 동일			

자료: 관계부처합동(2021), K-ESG 가이드라인, pp. 26-32; 물류산업진흥재단(2022), ESG편람, pp. 100-103; 물류기업 담당자 인터뷰 결과를 바탕으로 저자 작성

## 2. 공급망 ESG 실사법 대응 체계 마련

제2장에서 언급한 것과 같이 우리나라는 현재까지 공급망 ESG 실사법이 없는 상황이다. 그러나 2022년 2월 EU는 집행위원회의 의결을 통해 공급망 ESG 실사를 의무화하기 위한 ‘지속가능한 공급망 실사 지침안’을 공표한 상황으로 EU와의 수출입 관계에 있는 우리나라 기업에도 영향을 미칠 예정이다.

동 지침안에 따르면 EU 역내 기업뿐만 아니라 역외 기업 중에서도 EU 내 순매출 1.5억 유로 초과 및 EU 내 순매출 0.4~1.5억 유로이면서 고위험 산업군<sup>15)</sup> 매출이 50% 이상인 기업은 공급망 ESG 실사 대상이 된다. 그리고 실사범위는 해당 기업뿐만 아니라 자회사 및 협력업체까지 포괄적으로 적용된다.

따라서 EU와 수출입 무역을 실시하는 우리나라 기업은 공급망 ESG 실사법에 대응해야 하며 특히 협력업체에 해당하는 중소·중견 기업도 기업실사에 준비를 갖추어야 한다. 특히 탄소배출량의 경우 Scope3<sup>16)</sup>까지 적용될 경우 운송, 보관, 유통까지도 적용되므로 해운·물류기업의 대응방안 마련도 필요하게 된다.

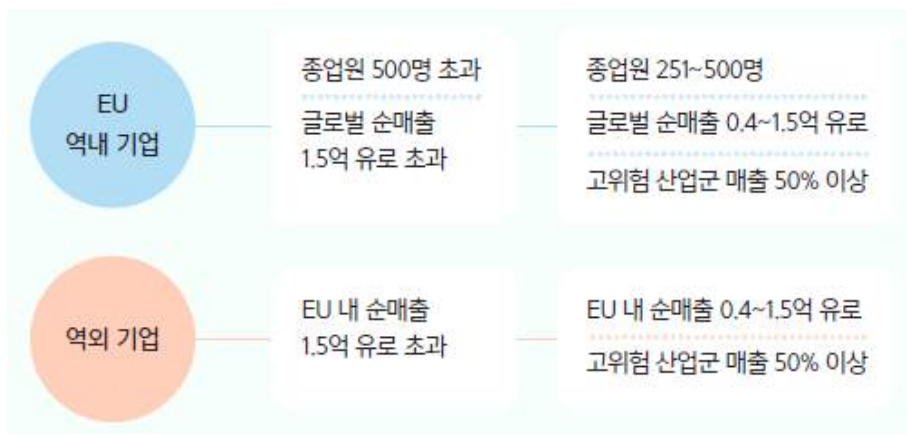
향후 공급망 ESG 실사법은 전 세계적으로 적용될 예정으로 우리나라도 관련 법률을 개정해 공급망 전반에 관여하는 기업의 ESG경영을 정착할 필요가 있다. 그리고 해운·물류분야에서는 운송·보관·하역 등의 중소·중견 물류기업의 기업실사 대응을 위한 가이드라인 및 솔루션 제공 방안을 마련해야 한다.

15) 고위험산업군은 섬유·가죽 생산, 섬유·의류 도매, 농수산물, 관련 식품, 목재·식음료 도매, 광물자원 채굴·채석, 금속·비금속 제조, 광물 원자재 교역 등이 해당됨; 대한상공회의소(2022), 상계서, p.94.

16) Scope 3의 경우 직접적인 제품 생산 외에 협력업체를 비롯한 물류, 제품 사용, 폐기 등에서 발생하는 외부 탄소배출량까지 적용됨

〈그림 4-1〉 EU의 지속가능한 공급망 실사 지침안의 적용 대상 및 실사범위

적용 대상



실사범위



자료: 대한상공회의소(2022), 상계서, pp.94-95

### 3. 중소·중견 해운·물류기업 ESG경영 가이드라인 구축

국내외 ESG경영 동향에서 살펴본 것과 같이 현재의 우리나라 정보공시 의무 로드맵에서는 주식회사 상장기업의 ESG경영 공시 의무화(2030년)로 되어 있어 중소·중견 해운·물류기업 관점에서는 ESG경영의 필요성을 인식하지 못하고 있는 것으로 사료된다.

그러나 앞서 제시한 공급망 ESG 실사법과 ‘K-ESG 가이드라인’ 등을 고려할 때 중소·중견 해운·물류기업도 공급망 관점에서의 ESG경영은 필수불가결한 사안으로 평가된다. 그리고 ESG경영은 기업의 법적 제재와 압력을 주기 위한 수단이 아닌 지속가능한 경영과 기업의 가치 향상, 기업-고객-정부와의 상생협력 차원에서 접근할 필요가 있다.

2022년 산업정책연구원은 국내 중소 물류기업 338개사를 대상으로 ESG경영 실태조사를 실시했다. 조사 결과 ESG경영에 대한 인지도의 경우 전체의 82.5%가 모른다고 답변했다. 그러나 도입의 필요성은 46.4%가 필요하다고 답했다. 도입이 필요한 사유로는 기후변화 대응이 20.4%, 기업성과 개선이 17.8% 순이었다. 반면 도입이 불필요한 사유로는 연관성 부족 47.5%, 물·인적 비용부담이 29.8%로 조사<sup>17)</sup>되었다. 따라서 중소·중견 해운·물류기업의 ESG경영에 대한 인식제고와 참여 독려가 요구된다. 그리고 ESG경영 체계를 갖출 수 있는 지원정책과 가이드라인 마련도 중요한 사항이 될 것이다.

특히 중소·중견 해운·물류기업이 ESG경영을 추진하는 단계에서 가장 기초가 되는 가이드라인 마련은 업계의 핵심적인 요구사항<sup>18)</sup>이며, 가장 선행되어야 하는 기반 작업이라 할 수 있다.

17) 물류산업진흥재단(2022), 상계서, pp.325-347

18) 2022년 12월 국제물류 투자 CEO포럼에서 중소 물류기업 관계자 다수가 중소·중견 물류기업 ESG 가이드라인 제시를 요구함

중소·중견 해운·물류기업의 ESG경영 가이드라인을 구축하기 위해서는 우선 중소기업·중견 해운·물류기업에 있어서 ESG경영의 도입 배경, 필요성, 기대효과 등을 제시한다.

그리고 기업의 ESG경영에 필수적으로 도입되어야 매뉴얼을 제시한다. 매뉴얼 제시를 위해 먼저 ESG 동향 및 이슈를 조사한다. 이를 위해 현재 글로벌 해운·물류 환경에 대한 조사를 실시하고, ESG경영 이슈를 도출한다. 그리고 국내외 ESG경영 평가기준, 요구사항 등도 검토한다. 또한 유사 산업 및 우수 사례 등도 조사한다. 다음으로 주요 항목에 대한 조정과 검증을 실시한다. 1차적으로 선정된 항목에 대한 중요도 및 유효성에 대한 전문가 평가를 실시하고, 항목에 대한 검증을 위해 실증평가를 실시한다. 이후 가이드라인을 확정하고, 주기적인 피드백과 갱신을 실시한다.

〈표 4-3〉 중소기업·중견 해운·물류기업 ESG경영 가이드라인 구축 고려 사항

구분	주요 내용
ESG 동향 및 이슈 조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현재 글로벌 해운·물류 환경분석을 통한 ESG경영 이슈 조사</li> <li>• 국내외 ESG경영 평가기준, 요구사항 검토</li> <li>• 유사산업 및 우수 사례 조사</li> </ul>
주요 항목 조정 및 검증	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중복되는 항목 조정</li> <li>• 주제별 범주화, 세부 항목 구분</li> </ul>
중요도 및 유효성 평가	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 범주 및 항목에 대한 중요도 및 유효성 전문가 평가</li> <li>• 선정된 항목에 대한 기업 실증 평가(파일럿 테스트) 실시</li> </ul>
가이드라인 확정	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선정된 항목에 대한 가이드라인 확정</li> </ul>
피드백 및 갱신	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주기적인 피드백 실시</li> <li>• 대내외 여건 변화, 결과 검증 등을 고려한 범주 및 항목 갱신</li> </ul>

자료: 물류산업진흥재단(2022), 상거서, p.172; 물류기업 담당자 논의 결과를 바탕으로 저자 작성



## 참고문헌

### 국내 문헌

---

- 관계부처합동(2021), K-ESG 가이드라인, pp. 26-32
- 경기도경제과학진흥원(2021), 경기도 중소기업 ESG경영 실태 및 정책제언, Vol.06, pp.2-5
- 대외경제정책연구원(2021), 글로벌 ESG 동향 및 국가의 전략적 역할, p.138
- 대한상공회의소(2022), 지속가능경영을 위한 기업 가이드 ESG A to Z, p.60, pp. 94-95
- 물류산업진흥재단(2022), ESG편람, pp. 100-103, pp.325-347
- 산업통상자원부, 한국생산성본부(2021), K-ESG 가이드라인(v 1.0), pp.6-19
- 서스틴베스트(2021), 서스틴베스트 기업 ESG 분석보고서 2021, pp.10-14
- 우리금융경영연구소(2020), MSCI ESG Rating Methodology, p.10
- 한국기업지배구조원(2023), ESG 평가 안내서, pp.2-6
- 한국환경연구원(2021), ESG 평가체계 현황 분석 연구, pp.32-34
- 환경부(2021), 환경책임투자 지원·활성화 계획
- 현대글로벌비스(2022), 『현대글로벌비스 지속가능경영 보고서 2022』
- CJ대한통운(2022), 『CJ대한통운 지속가능경영보고서 2021』
- HMM(2022), 『HMM ESG Report 2021』
- KSS해운(2021), 『2021 KSS해운 지속가능경영보고서』

---

## 국외 문헌

---

CMA CGM(2022), *2021 Sustainable Development Report*

COSCO(2022), *Annual Report 2021: We Complement the Maritime Transport for Brighter Future*

Deutsche Post DHL Group(2022), *2021 ESG Presentation: ESG Roadmap Progress to Date*

FedEx, *2022 ESG Report*, 2022.

Maersk, *2021 Sustainability Report*, 2022.

Ocean Network Express (ONE), *Sustainability Report 2022*, 2022.

---

## 인터넷 자료

---

기후변화경제, <https://thecce.kr/1704> (검색일: 2022.08.24.)

서울파이낸스, <https://www.seouln.com/news/articleView.html?idxno=414000>  
(검색일: 2022.9.13.)

아시아경제, <https://cm.asiae.co.kr/article/2021022510150053593> (검색일: 2022.08.24.)

평택시민신문, <https://www.pttimes.com/news/articleView.html?idxno=63034>  
(검색일: 2022.8.23.)

한국경제, <https://www.hankyung.com/economy/article/202107297854i> (검색일: 2023.01.13.)

한국ESG기준원, <https://www.cgs.or.kr> (검색일: 2022. 10. 28.)

ibnet, <https://www.ibnet.ne.jp/column/csr/200930/index.html> (검색일: 2022.9.2.)

Media SK, <http://mediask.co.kr/65597> (검색일: 2022.8.23.)

Refinitiv, <https://www.refinitiv.com> (검색일: 2022. 10. 28.)

Sustainalytics, <https://www.sustainalytics.com> (검색일: 2022. 10. 28.)

Transport Intelligence, <https://www.ti-insight.com> (검색일: 2022. 9. 6.)

일반사업 2022-23-02

## 글로벌 ESG경영 논의 동향 및 해운·물류기업의 대응 현황 조사

---

인쇄 2023년 2월 26일

발행 2023년 2월 28일

발행인 김 종 덕

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

---

비매품