

편집 및 발행인 : 김종덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 최나영환 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4770 · E-mail : chnayoung@kmi.re.kr / jhlee8604@kmi.re.kr

Contents

● 국제물류 통계

- 지난해 글로벌 계약물류시장 활동 부문별 점유율, 유통업이 절반 이상 차지
- 글로벌 컨테이너 운임 하락세 지속

● 아세안 물류시장 동향

- 베트남, 하이테크 산업 중심 공급사슬 구축 확대

● 유럽 물류시장 동향

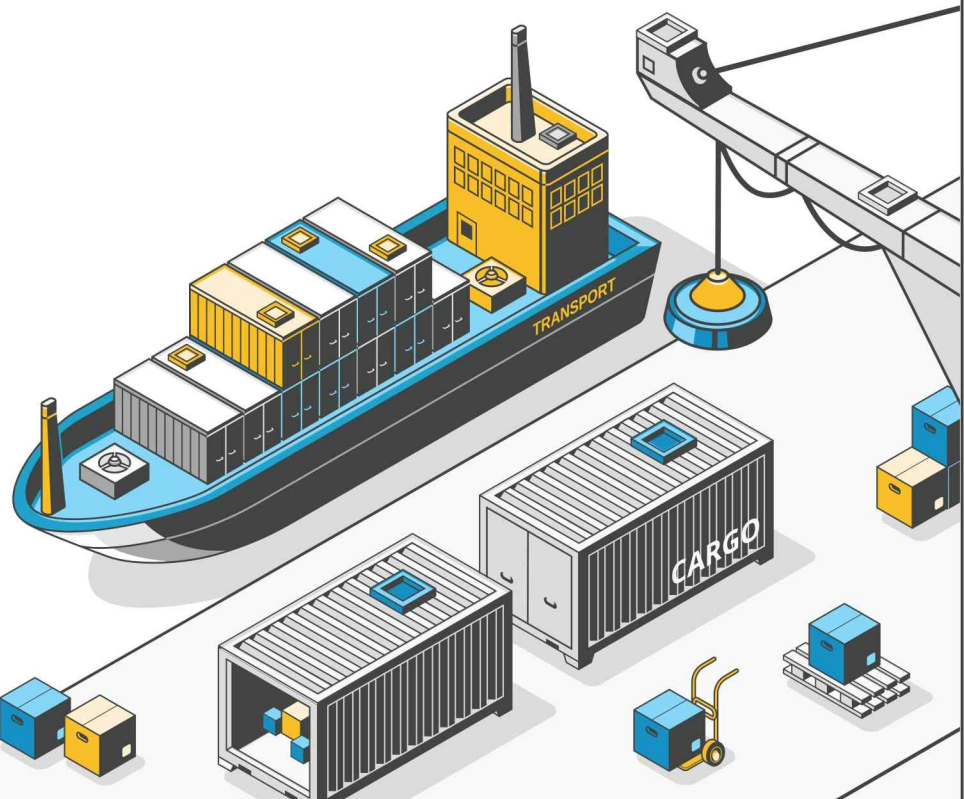
- CMA CGM, 바이오가스 추진 컨선 발주
- 영 Felixstowe 항, 두 번째 파업 돌입

● 글로벌 물류시장 이슈분석

- ESG 2.0 환경변화에 따른 기업의 경쟁 전략

● 공지사항

- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

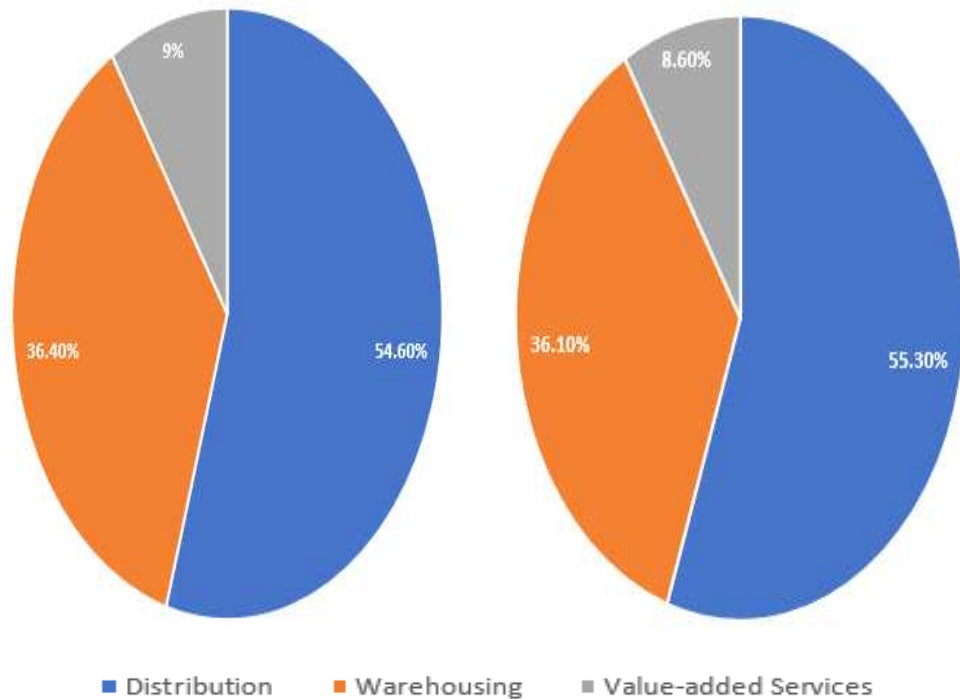


지난해 글로벌 계약물류시장 활동 부문별 점유율, 유통업이 절반 이상 차지

▶ 지난해 글로벌 계약물류시장 활동 부문¹⁾별 점유율을 살펴보면 유통업이 가장 높은 비중을 차지함

- Transport Intelligence 조사에 따르면 지난해 글로벌 계약물류시장에서 유통업이 54.6%(1,298억 9,140만 유로)로 물류 가치사슬에서 가장 큰 비중을 차지했고 다음으로 창고업이 36.4%(865억 8,680만 유로)를 차지함
- 향후 2026년에도 유통업이 55.3%(1,671억 2,700만 유로), 창고업이 36.1%(1,091억 8,890만 유로), 그리고 부가가치 서비스업이 8.6%로 점유율 비중 변화는 크지 않을 것으로 전망됨

글로벌 계약물류시장 활동 부문별 점유율(2021년, 2026년(전망))



자료 : Transport Intelligence, *Global Contract Logistics Market Size, Part 1: Distribution and Warehousing*, 2022.

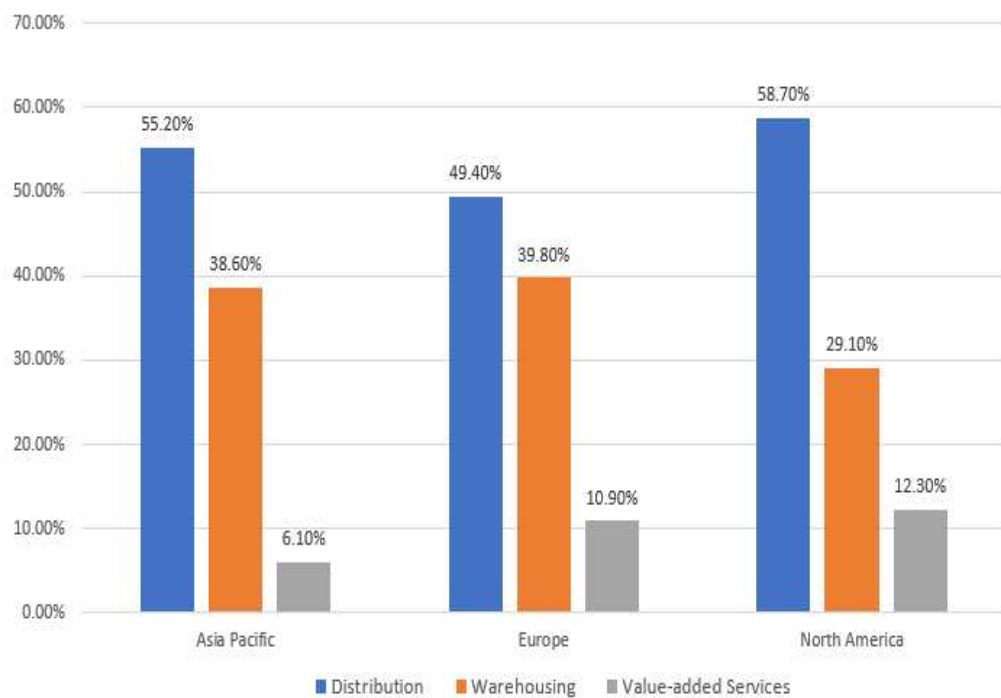
1) 계약물류시장은 유통업, 창고업 그리고 부가가치 서비스업 세 가지 핵심 활동 부문으로 구성됨

- 유통업: 외주계약의 한 부문으로 제3자 물류 공급업체가 수행하는 도로 운송 활동
- 창고업: 외주계약의 한 부문으로 제3자 물류 공급업체가 수행하는 기본적 창고 보관 활동
- 부가가치 서비스업: 포장, 묶음, 리브랜딩, 맞춤화, 회수 등 유통 및 창고업을 제외한 모든 활동

● 아시아 태평양, 유럽 및 북미 주요 지역별로 살펴보아도 이러한 점유율 현황은 유사하게 나타남

- 지난해 아시아 태평양과 북미 지역의 계약물류시장에서 유통업이 차지하는 비중은 각각 55.2%와 58.7%로 절반 이상을 차지했고 창고업은 각각 38.6%와 29.1%를 차지함
- 한편, 유럽의 경우에는 유통업이 49.4%로 절반에는 조금 못 미쳤으며 창고업이 39.8%로 기타 지역에 비해 높은 비중을 보임

주요 지역별 계약물류시장 활동 부문별 점유율(2021년도)



자료 : Transport Intelligence, *Global Contract Logistics Market Size, Part 1: Distribution and Warehousing*, 2022.

참고자료 : Transport Intelligence, *Global Contract Logistics Market Size, Part 1: Distribution and Warehousing*, 2022.

글로벌 컨테이너 운임 하락세 지속

- 2020년 9월부터 상승세를 유지해오던 상하이컨테이너운임지수(SCFI)가 2022년 6월 10일 이후 15주째 하락, 지난주 9월 23에는 연중 최저를 갱신하며 2072.4를 기록했음
- 이는 전주 대비 240.61포인트 하락한 수준이며 지난해 같은 날과 비교하면 무려 55% 낮은 수준임

상하이컨테이너운임지수(SCFI)



자료 : <https://en.sse.net.cn>, (검색일 : 2022.9.27.)

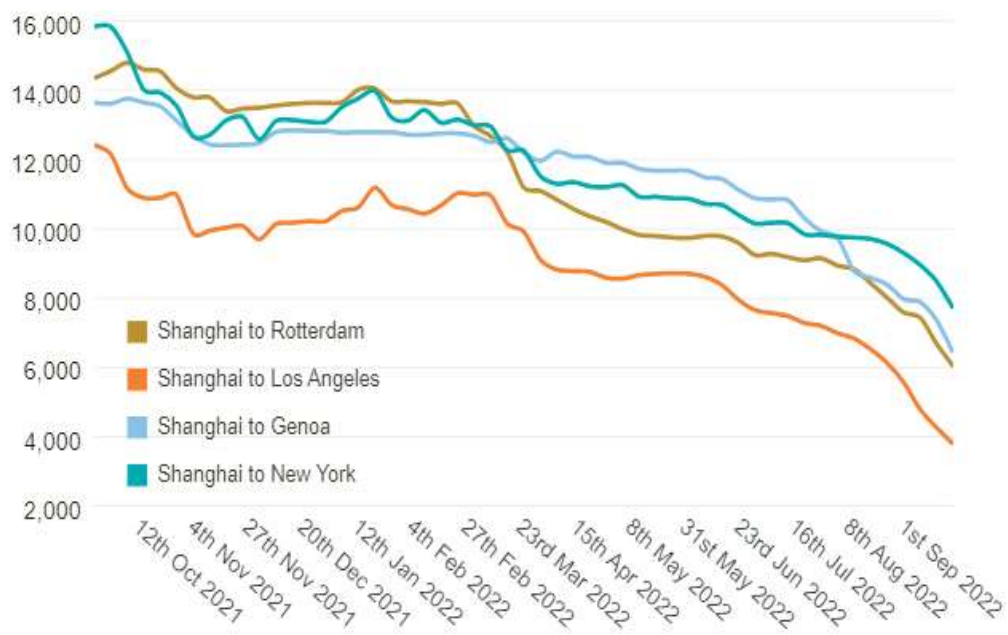
- 세계컨테이너운임지수(World Container Index, WCI)도 상하이발 모든 지역에서 하락세를 보였는데 40피트 컨테이너 기준, 미국 동부(New York)는 전주 대비 776달러 하락한 7,701달러, 미국 서부(Los Angeles)는 473달러 떨어진 3,779달러를 기록했으며, 로테르담(Rotterdam)은 전주 대비 644달러 하락한 6,027달러, 제노바 (Genoa)는 934달러 하락한 6,419달러를 기록했음

- WCI 종합운임지수는 2022년 9월 40피트 컨테이너당 4,472달러로서 작년 9월 최고점인 10,377달러보다 57% 낮지만 5년 평균인 3,704달러보다는 21% 높은 수준을 보이고 있음

- 이와 같은 운임하락 추세 상황에서 컨테이너 선사들은 임시결항이나 감속운항 등의 조치를 통해 컨테이너 운임 하락 폭을 방어할 수도 있는 전망이 나오고 있음
- 그러나 코로나19 이전과 비교하면 컨테이너 운임 수준은 여전히 높은 수준이며 장기 계약도 높은 운임이 적용되고 있음

상하이발 세계컨테이너운임지수(WCI)

Trade Routes from Shanghai (US\$/40ft)

자료 : <https://en.sse.net.cn>, (검색일 : 2022.9.27.)참고자료 : <https://drewry.co.uk>, <https://en.sse.net.cn>, (검색일 : 2022.9.27.)

황선일 부연구위원

051-797-4675, shwang@kmi.re.kr

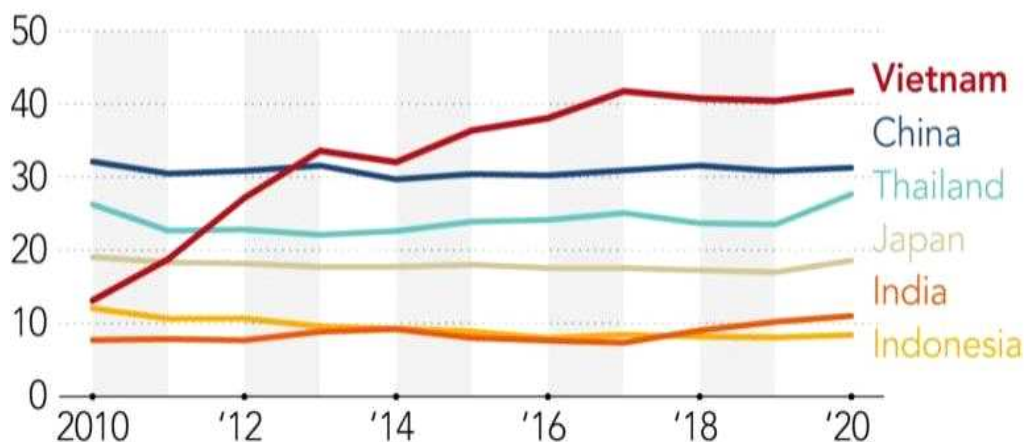
베트남, 하이테크 산업 중심 공급사슬 구축 확대

- ▶ 베트남은 2000년대 후반 이후 자국 내 하이테크 산업 구축을 위해 인텔, 삼성 등 글로벌 제조기업을 적극 유치했으며, 해당 산업 공급망의 핵심국으로 자리매김 하고 있음
 - 하이테크 산업은 베트남 수출의 핵심 산업으로 베트남 정부는 2000년대 후반 이후 글로벌 제조기업 유치를 통해 자국 내 하이테크 산업 인프라 및 공급사슬을 적극 구축함
 - 지난 2010년 베트남의 하이테크 부문 수출 비중은 약 13% 수준이었으나, 2020년 기준 42%로 약 30% 증가하는 한편 태국, 인도네시아 등 주변국에 비해서도 큰 폭으로 상승함
- ▶ 베트남은 하이테크 산업에 대한 투자를 적극 유치해 자국 핵심 산업으로 성장시켰으나, 자체 기술력 한계 등으로 자국 기업 육성 대신 글로벌 제조사 벤더 유치를 통한 공급사슬 구축에 더욱 집중하고 있음
 - 베트남은 하이테크 산업 유치와 동시에 자국의 글로벌 가치사슬 성장을 위해 다각적으로 노력했으나, 기술력 한계 등으로 여전히 글로벌 기업의 생산거점에 머물고 있음
 - 그럼에도 하이테크 관련 벤더 유치 등을 통해 2020년 기준 애플의 벤더 중 6번째로 많은 기업을 보유한 국가로 선정되는 등 자국이 보유한 관세 및 투자 인센티브 등을 적극 활용해 하이테크 산업 공급사슬 구축에 다양한 노력을 기울이고 있음

베트남 하이테크 산업의 수출 비중 변화(2010년-2020년)

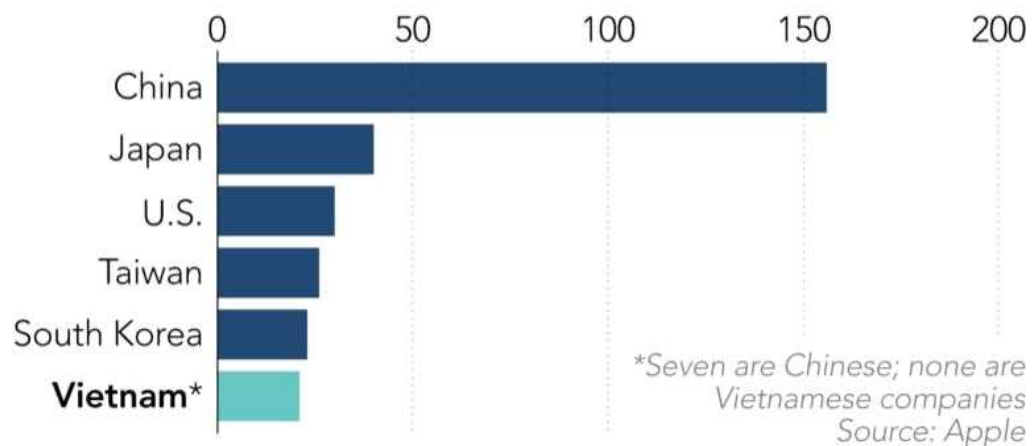
Vietnam's jump in high-tech exports

(Percentage of manufactured exports that are high-technology in selected Asian countries)



자료 : <https://asia.nikkei.com>, (검색일 : 2022.9.26.)

각 국가별 애플 부품 벤더 및 협력사 보유 현황(2020년 기준)

Vietnam is Apple's sixth-biggest source of suppliers
(Number of Apple suppliers by location in 2020)자료 : <https://asia.nikkei.com>, (검색일 : 2022.9.26.)

- 최근 삼성을 비롯한 글로벌 반도체 제조기업들이 베트남에 대한 투자를 더욱 늘려가고 있으며, 이에 베트남이 추진 중인 하이테크 산업의 공급사슬 인프라 구축은 더욱 확대 될 것으로 전망됨

- 지난 달 삼성전자는 베트남 북부에 위치한 타이응옌성 산업단지 내 반도체 제조시설 구축을 위해 33억에 달하는 투자 계획을 발표했으며, 인텔은 호치민에 위치한 사이공하이테크파크에 15억 달러 이상을 투자했으며, 향후 투자를 더욱 늘려갈 계획임
- 글로벌 하이테크 기업들의 베트남에 대한 투자가 더욱 늘어날 것으로 전망되는 가운데 베트남 정부는 하이테크 산업의 공급사슬 구축에 더욱 박차를 가할 계획임
- 다만, 일부 전문가들은 베트남의 최저임금 상승을 위험 요소로 주목하고 있으며, 임금 상승 지속은 기업의 투자 유치 감소로 이어져 캄보디아 등 주변국으로 투자가 확대될 수도 있다고 주장함

참고자료 : <https://asia.nikkei.com>, (검색일 : 2022.9.26.)

CMA CGM, 바이오가스 추진 컨선 발주

- CMA CGM이 바이오가스로 운항하는 컨테이너선 7척을 발주함
 - 신규 발주한 컨테이너선은 2024년에 인도될 예정으로 프랑스 서인도 제도의 과들루프섬과 마르티니크를 연결하는 서비스를 제공할 계획임
 - 이 항로는 프랑스 서인도 제도와 프랑스 및 유럽을 잇는 역할을 할 예정임
- 새로 발주한 컨테이너선은 7,300 TEU급 4척과 7,900 TEU급 3척이며, 1,385개의 냉동 플러그가 장착되어 있음
 - 대형 선박은 과들루프와 마르티니크가 이들 선박을 수용하기 위해 항만을 현대화하고 부두를 대형화하는데 영향을 미칠 것으로 판단됨

CMA CGM 컨테이너선



자료 : www.offshore-energy.biz, (검색일 : 2022.9.26.)

➤ **바이오가스로 운항하는 컨테이너선은 대기를 보호할 수 있음**

- 바이오매스에서 만들어지는 바이오가스는 기존 연료 대비 CO2 배출량을 약 67% 줄일 수 있음
- 또한, 황산화물 배출량 99%, 미세먼지 배출량 91%, 질소산화물 배출량 92% 가량을 줄일 수 있기 때문에 대기질 개선에 큰 도움이 됨

➤ **CMA CGM가 2017년부터 개발한 이중 연료가스 엔진 기술은 합성메탄과 바이오가스를 이용할 수 있음**

- CMA CGM은 이미 이중 연료 엔진이 장착된 31개의 메탄 자원 컨테이너선을 보유하고 있으며, 2026년까지 77척의 선박을 보유할 계획임

➤ **CMA CGM은 2050년까지 제로 탄소를 달성하기 위해 특별 펀드를 조성함**

- 5년간 1.5억 달러의 예산을 활용해 해상, 육로 및 항공화물 운송, 항만, 물류서비스, 사무실 등의 회사 비즈니스 전반에 걸쳐 새로운 연료 개발 및 저배출을 위해 펀드를 활용할 계획임

영 Felixstowe 항, 두 번째 파업 돌입

▶ 영국 최대 항만인 Felixstowe 항이 두 번째 파업에 돌입했으며 이미 어려움을 겪고 있는 영국 공급망 혼잡을 가중시킬 것으로 예상됨

- 1,900명 이상의 노조원은 9월 27일 화요일 오전 7시에 파업을 시작해 8일간 지속할 예정임
- 8월 초 노사협상이 결렬되면서 실시된 8일간의 파업 이후 협상 재개거부와 더불어 사측에서 제시한 임금 인상안을 거부하며 두 번째 파업에 돌입함
- 사측에서 제시한 임금 인상안은 7%였으나, 현재 인플레이션율이 12.3%인 상태에서 실질 급여가 삭감됨에 따라 노조 측에서는 물가상승률에 맞춰 임금인상안을 요구하며 파업에 돌입함

Felixstowe 항 노조 파업



자료 : www.porttechnology.org, (검색일 : 2022.9.26.)

- 본 파업은 크리스마스를 앞둔 시점에서 발생해 약 1억 파운드의 장남감, 콘솔 및 의류 상품 운송이 중단될 수 있음
 - Russell의 분석에 의하면 9월 27일부터 10월 5일까지 총 7,200만 파운드의 의류와 2,950만 파운드의 경제적 가치를 지닌 장남감 및 비디오 콘솔 게임이 Felixstowe에 수입될 예정임
 - 또한 할로윈과 블랙 프라이데이를 포함하는 축제 시즌을 앞둔 이번 파업으로 심각한 공급 차질이 빚어질 수 있다는 우려가 있음

- 이와 더불어 본 파업은 중국 국경절(10월 1일~7일 중국 공장 폐쇄)과 이어지며 중국에서 유럽으로 운송되는 성수기 화물의 공급도 지연시킬 것으로 예상됨

ESG와 지속가능 금융시스템의 전환

- 많은 기업은 ESG를 피할 수 없는 당면 과제로 인식하고 ESG를 자사 비즈니스의 핵심과 연결, 조직적 내재화를 위해 노력할 것으로 전망됨
- ESG는 더 이상의 도덕적, 윤리적 의무로서 기업에 부담을 주는 개념에서 벗어나 자사가 추구하는 비즈니스의 핵심과 관련된 영역으로 인식하게 될 것임
 - 이제 ESG는 리스크 관리라는 소극적 개념을 벗어나 고객 가치 증대 활동의 개념으로 변화하고 있음
- ESG가 기업 비즈니스 활동의 중심에 자리잡기 위해서는 무엇보다도 조직에서 성공적인 내재화 과정이 필요함

ESG 항목별 예시

환경적 측면 (Environment)	사회적 책임 측면 (Social)	지배구조 측면 (Governance)
<ul style="list-style-type: none"> 기후변화 및 온실가스 배출 환경오염물질 배출 폐기물 관리 에너지 효율 관리 친환경 제품 및 서비스 개발 	<ul style="list-style-type: none"> 건강 및 안전 인권 보고 근로자 친화적 작업장 고용 다양성 지역사회 기여 	<ul style="list-style-type: none"> 이사회 구조 및 책임 투명한 회계 운영 독립적 감사 제도 임원 보상 뇌물 및 부패 대응

자료 : www.samsungsds.com, (검색일 : 2022.9.26.)

- 그동안 기업들이 생각했던 이상적 측면이라고 할 수 있는 환경적, 사회적, 지배구조 측면의 비전 또는 가치를 현실 경영에서 실천할 수 있는 동력이 될 수 있다는 관점에서 ESG에 접근하는 것이 중요함
- 이러한 특성으로 ESG를 추구하려는 명확한 철학이 없거나 진정성이 결여된 기업은 효과를 거두기보다는 비용만 늘어나게 될 가능성이 큼

- 아직은 조직 내 여러 부서 간 이해충돌의 과정에서 갈등과 반목이 발생하는 사일로(silo) 현상²⁾이 발생하고 있으나 성공적인 ESG 전략 실행은 기업 비전 및 가치와 일치할 때 달성할 수 있음
- 지금까지 한국에서는 기업의 재무전략 부서 또는 사회적 책임을 담당하는 부서에서 주도적으로 ESG를 추진해왔으며 기업의 책임을 강조하고 리스크 관리 측면에서 ‘하지 않으면 투자를 제대로 받지 못한다’ 또는 ‘하지 않으면 주가가 내려간다’는 소극적 태도를 견지해왔음
- 즉, ESG를 한다고 칭찬받기는 하지만 ESG를 하지 않는다고 특별히 비난받지는 않았기 때문에 기업의 부가가치를 적극적으로 창출한다기보다는 잠재적 위험 요소를 제거한다는 전략으로 인식해 왔던 것이 사실임
- 실제로 영업부서나 생산부서에서는 ESG가 자신들의 업무 영역과 동떨어졌다고 생각할 가능성이 크므로 기업 내 구성원들이 ESG에 대한 가치 인식을 공유하고 통합적으로 움직이게 하기 위해서는 기업 비전 또는 전략을 수립할 때 ESG 개념이 반영될 수 있도록 하는 것이 중요함
- 현실적으로 물류기업에서 ESG 활동이 소비자에게 전달되는 직접적이고 실제적인 가치로서 효과가 크지 않을 수 있으며 기업 지배구조를 혁신적으로 개선하고 기업의 사회적 책임 활동을 짧은 기간 내에 고객 가치 창출 활동으로 인식하고 공유할 수 있도록 하는 것은 수익성 창출과는 멀어 보일 수 있음
- 기업의 여러 부서에서는 핵심성과지표를 운영하는데 ESG가 기업의 비전과 전략에 제대로 반영되지 않으면 핵심성과지표가 충돌하게 되는 경우가 있기 때문임
 - 예를 들어 생산부서의 핵심성과지표에서는 생산비용을 낮춰야 하지만 ESG의 목표를 달성하기 위해서는 친환경 부품을 사용하게 되어 비용이 증가하게 될 수 있음

2) 사일로(silo)는 원래 곡물을 외부와 격리해 저장하는 높은 굴뚝 같은 형태의 건물을 의미하는데 경영 분야에서는 조직 내 부서 간 장벽이나 부서 이기주의를 의미함. 곡물 저장을 위한 사일로에 빗대어 조직원이 주위와 협력하지 않은 채 자기 틀에 갇히는 것에 비유한 것임

- 이러한 경우 기업의 비전 또는 전략에 ESG 철학이 반영되어 있다면 각 부서의 핵심 성과지표 달성에 적절한 융통성을 부여해 지속적인 기업의 목표를 달성할 수 있음
- 기업과 사회의 지속가능성³⁾에 대해서는 2015년 UN 총회에서 지속가능발전목표를 채택하여 운영하고 있으며 이는 ESG를 통해 지속성장의 기회를 찾는 실질적 이정표로서 역할을 하고 있다는 평가를 받고 있음
- 지속가능발전목표는 17개 목표(goal)와 169개의 세부목표(target)⁴⁾로 구성되어 있으며 목표는 크게 사회발전, 경제성장, 환경보존의 세 영역으로 구분할 수 있음
 - 구체적으로 사회발전 영역은 목표 1~6, 경제성장 영역은 8~11, 환경보존 영역은 목표 7 및 목표 12~15에 해당함

UN 지속가능발전목표의 17개 핵심 목표



자료 : UN, 「SDG Guidelines, AUG 2019」, P.3. 참조

3) UNEP, *Caring for the Earth: A strategy for Sustainable Living*, 1991

4) *The Sustainable Development Goals Report*

- 지속가능발전목표는 전 세계적 차원 또는 인류공존의 차원으로 이해할 수 있지만, 그 핵심에는 기업이 경제적 이익뿐만 아니라 사회적 책임도 추구할 수 있는 비즈니스 모델을 제시하고 있다는 점에서 의의가 있음
- 결국 각 기업이 ESG에 대한 투자를 어떻게 수익으로 연결하여 비즈니스를 영위해 나갈 수 있느냐가 미래 시장에서 경쟁우위를 확보하고 유지할 수 있는 관건으로 작용할 것임
- 이와 관련해 관심을 가지고 볼 것은 UN PRI(Principles for Responsible Investment, 이하 PRI⁵⁾)이며, 여기에는 전 세계 기관투자자들이 투자 의사결정할 때 기업 운영과 관련된 환경, 사회, 지배구조에 관련된 이슈들을 고려해 투자할 수 있는 원칙이 명시되어 있음

5) 지난 2005년 UN 사무총장 주도로 세계 대규모 기관투자자들이 참여한 가운데 책임투자원칙을 세움. 이후 투자 업계, 정부 조직, 시민사회 조직, 학계 등의 참여로 점차 확대되고 있으며, 현재는 11명의 이사진으로 구성된 이사회에 의해 운영되고 있음

UN PRI는 다음과 같은 6개 원칙을 세우고 운영하고 있음

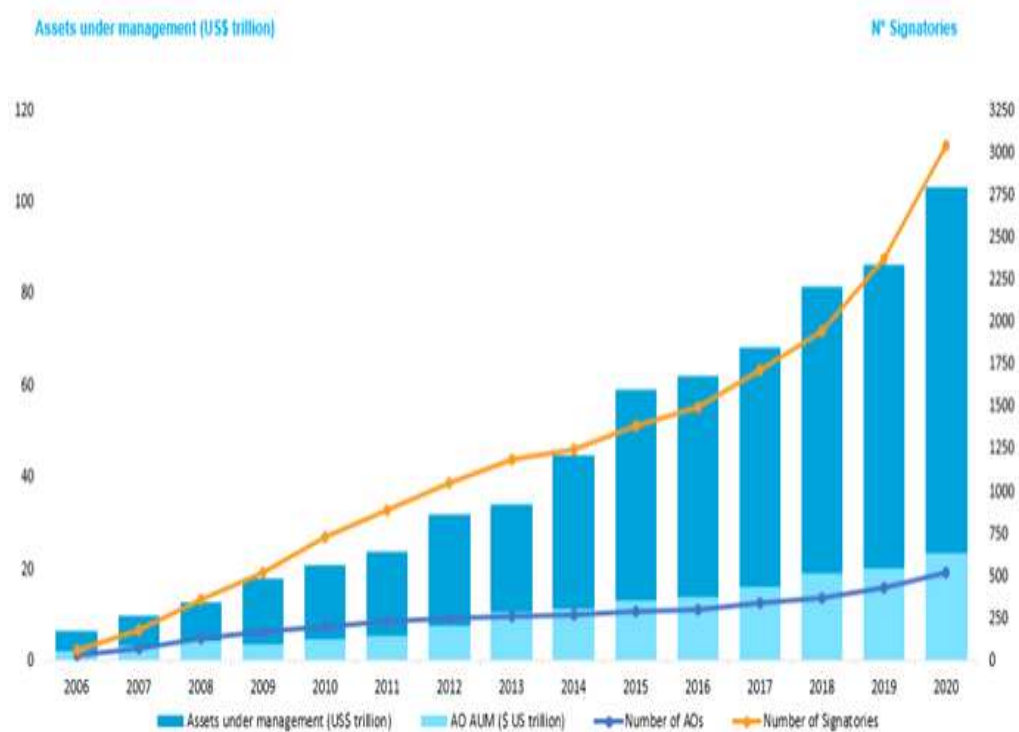
ESG를 위한 UN PRI

원칙	내용
원칙 1	<ul style="list-style-type: none">우리는 ESG 이슈를 투자 분석과 의사결정 과정에 반영한다.We will incorporate ESG issues into investment analysis and decision-making processes.
원칙 2	<ul style="list-style-type: none">우리는 적극적인 소유자가 되어 ESG 이슈를 소유권 정책과 실행에 반영한다.We will be active owners and incorporate ESG issues into our ownership policies and practices.
원칙 3	<ul style="list-style-type: none">우리는 투자 대상자들에게 ESG와 관련된 정보의 적절한 공개를 요구한다.We will seek appropriate disclosure on ESG issues by the entities in which we invest.
원칙 4	<ul style="list-style-type: none">우리는 투자산업에서 PRI 이행의 수용을 촉진한다.We will promote acceptance and implementation of the Principles within the investment industry.
원칙 5	<ul style="list-style-type: none">우리는 PRI 이행의 효과를 높이기 위해 함께 노력한다.We will work together to enhance our effectiveness in implementing the Principles.
원칙 6	<ul style="list-style-type: none">우리는 PRI 이행과 관련된 활동과 이에 대한 진행 상황을 서로 보고한다.We will each report on our activities and progress towards implementing the Principles.

자료 : www.unpri.org 인용 및 저자 번역, (검색일 : 2022.9.26.)

- 현재 UN PRI는 전 세계 연기금과 보험사 등 자산소유자와 자산운용사들에게 보편적 기준으로 받아들여지고 있으며 이러한 동향은 더욱 확산되고 있는 추세임
 - 현재 전 세계적으로 약 4천여 금융회사가 참여하고 있으며 ESG를 촉진하는 규제들이 매년 급격히 증가하고 있어 이와 같은 추세는 앞으로도 지속될 것으로 전망됨

UN PRI 자산규모 증가 추세



자료 : www.unpri.org, (검색일 : 2022.9.26.)

- UN뿐만 아니라 EU 역시 2020년에 탄소중립(de-carbonization)과 디지털화(digitalization)를 통해 EU의 산업경쟁력을 높이고 글로벌 역량을 확보하겠다는 신산업 전략을 발표했다
 - 이와 더불어 청정에너지, 인공지능, 5G, 빅데이터 분야의 인프라 확충과 기술 개발을 위해 EU와 이해관계자들의 적극적인 협력을 추진하고 있음
- 특히 EU의 신산업전략에서 3R(Reduce, Reuse, Recycle) 부분을 성장전략으로 표방하는 순환경제가 주목을 받고 있음
 - 이와 같은 순환경제를 성공시키기 위해서는 무엇보다도 디지털 전환의 역할이 강조되고 있으며 순환경제의 구체적 행동계획의 중심에는 디지털화 전략이 있음

- > 지난 2021년 IFC Sustainable Investing Conference에서 UN PRI 위원장은 최근 전 세계적으로 투자가 활발하게 발생하는 원인으로 시장 수요(market demand), 규제(regulation) 및 중대성(materiality)을 언급했으며 이 중 ESG와 관련해서 ‘규제화(regulation)’가 가장 큰 주목을 받았음
- > ESG와 관련한 투자는 2015년 UN 지속가능발전목표와 파리기후협약에도 불구하고 책임투자(또는 지속가능투자)는 PRI, 지속가능보험원칙(Principles for Sustainable Insurance, 이하 PSI), 책임은행원칙(Principles for Responsible Banking, 이하 PRB) 등과 같은 강제력 없는 자발적 이니셔티브에 의존해왔음
 - PRI는 연기금, 보험사, 자산운용사의 투자 중심의 ESG 원칙이며, PSI는 보험사의 투자와 인수중심의 ESG 원칙인 반면, PRB는 ESG 대신에 지속가능발전목표, 파리기후협정을 은행의 경영과 금융 활동에 통합하는데 중점을 두고 있음
- > 결국 EU를 중심으로 한 선진국은 이와 같은 이니셔티브의 한계를 인식하고 각국 정부가 개입해 ESG와 관련된 사항을 규제화(regulation)하기 시작했음
- > 즉 지금까지 ESG는 규제가 아니었으며 수탁자책임(fiduciary duty) 또는 스튜어드십 코드(stewardship code) 같은 성격으로서 요구되었기 때문에 이를 따르지 않을 경우 이에 관한 적절한 설명을 하게 되면 불이익이나 규제가 부과되지는 않았음
- > 그러나 최근의 기후 위기에 대해 많은 금융기관이 단순한 물리적 위기가 아닌 금융 위기로 인식하면서 ESG 규제가 급격하게 증가하기 시작했음
- > 2020년 한해에만 기후 위기의 영향으로 인해 보험사는 2,100억 달러의 손해를 보았으며 이는 매년 증가할 것으로 전망됨
- > 2016년 잉글랜드 은행은 기후변화가 사회에 직접적으로 경제적 피해를 가져다주기 때문에 은행과 보험사는 손해를 입게 되며 기후 위기는 금융기관의 금융 안정성뿐만 아니라 중앙은행의 재정 건전성에 영향을 미치는 중요한 금융 리스크임을 강조했음

- 아울러 금융안정위원회(Financial Security Board, 이하 FSB)는 G20의 요청에 따라 기후변화 관련 재무정보 공개 협의체(TCFD)를 설치하고 2017년 ‘기후 관련 재무공시 권고안’을 발표했음
 - 이러한 추세에 맞춰 2020년 5월에는 전 세계 70개국 90여 개 중앙은행 및 금융감독 기관의 모임인 금융시스템녹색화네트워크(Network for Green the Financial System, 이하 NGFS)가 중앙은행들과 감독기관들을 위해 TCFD를 중심으로 금융감독 활동을 위한 기후환경 리스크를 관리할 수 있는 가이드를 발표했음
 - 국제회계기준(International Financial Reporting Standards, 이하 IFRS) 재단 산하에 있는 국제지속가능성기준위원회(International Sustainability Standards Board, 이하 ISSB)는 지난 3월 IFRS 지속가능성 공시기준 공개 초안을 발표했으며 조만간 관련 기준안이 나올 예정
 - ISSB에서 발표한 초안은 기후변화 관련 TCFD의 권고안을 중심으로 지속가능회계기준위원회(SASB)의 산업분류에 따른 지표를 통합해 지배구조, 전략, 위험관리 및 목표 관련 정보공시에 관련된 사항을 제시했음
 - ISSB 기준은 ‘IFRS S1’과 ‘IFRS S2’로 구분되며 전자는 광범위한 지속가능성 이슈를 다루는 반면 후자는 기후 이슈를 중점적으로 다루고 있음
 - IFRS S1: 기업의 지속가능성 관련 중요한 위험 및 기회 요인을 공시해 투자자의 기업가치를 평가하고 의사 결정을 지원함
 - IFRS S2: ISSB의 공시기준으로서 기업가치에 영향을 미치는 기후변화와 관련된 중요 위험 및 기회 요인에 대한 구체적 정보를 공개
- ◇ ISSB 공개 초안에서 주목해야 할 부분은 다음과 같음
- 첫째, 하나의 기업에 그치지 않고 기업과 연관된 가치사슬 전반에 걸친 지속가능성과 관련된 정보공시를 요구하고 있음
 - ISSB 초안에서는 가치사슬의 개념을 기업의 사업 모형뿐만이 아닌 기업의 외부환경과 관련한 모든 활동 및 관계까지 확장하고 있음

- 둘째, 산업 유형과 관계없이 Scope 3 수준의 온실가스 배출 총량과 더불어 배출량 집약도까지 공시를 요구하고 있음
 - 아울러 모기업과 자기업의 온실가스 배출 정보와 별도로 관계기업과 공동기업의 온실가스 배출 정보까지 공시해야 함
- 셋째, 지속가능성과 관련된 재무적 정보와 재무상태표 정보 간 연계성을 요구하고 있음
 - 만약 기업이 온실가스 배출이 많은 생산시설을 폐쇄하게 될 경우, 이러한 결정의 재무적 정보는 물론 해당 직원들의 실업률이 지역사회에 영향을 미친다는 것도 공시하도록 하고 있음

물류기업이 지속가능 금융시스템과 ESG에 주목해야 하는 이유

- 최근 주요 글로벌 금융회사들이 기업들에게 TCFD 권고안에 따른 공시를 적극적으로 요구하고 있으며 이에 공시를 거부하거나 불성실하게 공시하는 기업은 투자를 대폭 축소하거나 철회할 것을 명시하는 등의 적극적인 주주행동주의가 나타나고 있으며, 이는 많은 기업들에게 단순한 규제 이상의 압력으로 작용할 것임
- 우리나라도 2019년부터 금융당국을 비롯한 관계기관이 적극적으로 참여해 TCFD 권고안을 받아들이고 있으며 금융감독 및 규제시스템에 기후리스크 분야를 반영해 관련 기업들에게 TCFD 기반의 기후환경 정보공시 요구를 더욱 강화할 것으로 전망됨
- 금융감독원 역시 2021년 5월 기후리스크포럼을 발족시켰고, 12월 '기후리스크 관리 지침서'를 발간해 ESG 관련 환경 분야와 관련된 금융시스템 변화를 주도하고 있음
- 공시 의무가 있는 상장 기업은 앞서 언급했던 ESG와 관련된 금융시스템의 변화를 적극적으로 준비해야 기업의 지속가능성을 높일 수 있을 것임
- 비상장 기업이지만 화주기업과 공급사슬로 연결된 물류기업들도 IFRS ISSB의 권고 초안에 따라 기후변화와 관련된 재무적 부분을 화주기업이 함께 공시해야 할 의무가 있는 만큼 이와 관련해 화주기업의 요구사항이 있을 것으로 예상됨

- 금융투자를 받아 사업을 확장할 계획이 있는 물류기업의 경우에도 ESG 관련 금융시스템의 변화를 제대로 읽지 못한다면 적절한 투자를 받지 못할 뿐만 아니라 지속가능한 기업 활동에 부정적 영향을 받게 될 것임
- 따라서 아직까지 ESG와 관련된 금융시스템의 변화가 체감할 정도는 아니라고 하더라도 앞에서 살펴봤던 변화를 고려한다면 더 이상 소극적인 ESG 대응에서 머무는 것은 기업의 지속가능성을 기대할 수 없는 전략이 될 것임

참고자료

- 김상아(2022), IFRS 지속 가능성 공시기준 주요 내용, KDB미래전략연구소.
- 박용삼(2022), 어떻게 ESG 전략을 세워야 할까?, 한국산업기술진흥협회
- 박재하·임대웅(2022), 역동적 혁신경제를 위한 녹색 금융 추진방안, 한국금융연구원,
- TCFD(2021), Task Force on Climate-related Financial Disclosures 2021 Status Report.
- <https://www.unpri.org/about-us/what-are-the-principles-for-responsible-investment> (검색일: 2022. 8.19).
- <https://www.hankyung.com/economy/article/202204289691i> (검색일: 2022. 8.17.).

경영학 박사 이인호

연세대학교 경영대학 객원교수

Fuzzyworld@yonsei.ac.kr

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

