수시연구 2023-08

중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구

A Study on Establishing ESG Management Guidelines for Small and Medium-Sized Logistics Companies

이재호·최나영환·신수용·김대현

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

수시연구 2023-08

중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구

A Study on Establishing ESG Management Guidelines for Small and Medium-Sized Logistics Companies

이재호 · 최나영환 · 신수용 · 김대현

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**이재호, 최나영환, 신수용, 김대현**
내부연구진	연구책임자 이재호 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 전문연구원 공동연구원 최나영환 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 부연구위원 공동연구원 신수용 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 부연구위원 공동연구원 김대현 한국해양수산개발원 물류·해사산업연구본부 전문연구원

연구기간	2023. 4. 24. ~ 2023. 10. 23.

보고서 집필내역

연구책임자	이재호 연구총괄, 제1장, 제2장 일부, 제4장 일부, 5장 일부
내부연구진	최나영환 제4장 일부, 제5장 일부 신수용 제2장 일부, 제5장 일부 김대현 제3장 일부, 제5장 일부

산·학·연·정 연구자문위원	고문현 숭실대학교 교수 윤경준 배재대학교 교수 정종선 한국자동차환경협회 회장

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

환경(Environmental), 사회(Social), 거버넌스(Governance)의 앞 글자를 따서 지칭하는 ESG는 기업의 지속가능성을 도모하기 위해 기업의 재무적 요소뿐만 아니라 비재무적 가치들까지 고려하는 것을 의미한다. 최근 ESG는 전 세계적인 이슈로 떠오르며 투자 지침 및 기업경영 이념을 포함한 국가정책 차원까지 ESG를 반영한 논의가 시행되고 있다.

ESG의 주된 철학은 자본주의가 향후에도 지속적으로 발전하기 위해서는 현재까지 지속된 주주자본주의의 관점에서 탈피해 기업 및 기업 관련 이해관계자들을 모두 고려해야 한다는 것이다. 즉, 공동체 전체의 편익을 궁극적으로 높이기 위해서는 기업경영 의사결정 및 투자 시 고려되는 이해관계의 범위를 확장해야 한다는 것이다.

현시점에서 ESG가 전 세계적으로 관심 받는 이유는 국가 및 산업의 역할 분담이 체계적으로 이루어져야 한다는 관점이 중대한 사항으로 떠올랐기 때문으로 이에 따라 ESG에 대한 논의가 활발히 이루어지기 시작한 것으로 볼 수 있다.

이처럼 ESG는 전 세계 및 국내에서의 기준이 명확히 정해진 상태가 아님에도 불구하고 기업의 지속 가능한 경영에 있어 필수 요소로 각인되고 있다. 현재 자본시장은 기업의 ESG 수준을 평가해 혜택을 제공하고 있으며 ESG 기준치에 미달하는 기업은 투자자들의 투자 대상에서 제외되는 등 불이익이 발생하는 상황이며 앞으로 ESG에 대한 필요성이 증대되며 이러한 상황은 더욱 심화될 것으로 보인다.

본 연구에서는 글로벌 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황 조사를 토대로 해당 산업 전반의 글로벌 트렌드를 파악하고 이에 대한 국내 중소·중견 물류기업들의 ESG 경영에 대한 인식 수준 및 대응 현황을 먼저 알아보았다. 또한 이를 기반으로 궁극적으로는 국내 중소·중견 국제물류기업들이 향후 글로벌 ESG경영 수준에 부합할 수 있도록 기초적 단계의 ESG경영 가이드라인 제시 및 이에 대한 정책적 제언을 했다.

연구 결과에 따르면 글로벌 주요 물류기업의 ESG경영 주요 현황을 살펴본 결과 주요 특징은 아래와 같이 크게 세 가지로 정리해 볼 수 있다. 첫 번째, 친환경 운송수단을 비롯한 '환경' 부분 개선에 적극적인 투자를 하고 있으며, 두 번째는 사회 환원

차원이 아닌 사회적 책임 강화에 집중하고 있다. 또한 사내 ESG 위원회를 설치해 별도의 전담 조직을 갖고 있다. 이러한 글로벌 추세에 맞추어 본 연구에서는 국내 중소·중견 물류기업의 친환경 부문 개선을 위한 ESG경영 평가지표 구축 및 가이드라인 수립에 초점을 맞추었다. 본 연구는 향후 ESG경영의 대응을 준비하기 위한 기초적 수준의 연구로 이를 토대로 보다 심층적인 가이드라인 구축이 이루어지길 바란다.

마지막으로 본 연구의 책임을 맡은 물류·해사산업연구본부의 이재호 전문연구원과 연구진인 최나영환 부연구위원, 신수용 부연구위원, 김대현 전문연구원의 노고에 깊은 감사를 표한다. 아울러 이 연구에 자문과 조언을 아끼지 않은 숭실대학교 고문현 교수, 배재대학교 윤경준 교수, 한국자동차환경협회 정종선 회장 그리고 이언경 본부장 등 이 보고서 출판을 위해 도움을 주신 모든 분께 이 자리를 빌려 감사드린다.

2023년 12월
한국해양수산개발원
원장 김 종 덕

목차

정책제안 _ i

요약 _iii

Executive Summary _xi

01 서론 _1

제1절 연구 배경 및 목적 1
1. 연구 배경 및 필요성 1
2. 연구 목적 및 국정과제 연계성 3
3. ESG 정의 4

제2절 연구 범위 및 방법 7
1. 연구 범위 7
2. 연구 방법 9

제3절 선행연구와 본 연구와의 차별성 검토 10
1. ESG와 기업 성과에 관한 연구 10
2. ESG경영 대응 방안에 관한 연구 11

02 글로벌 ESG경영 동향 _13

제1절 주요 국가별 ESG 이행 현황 13
1. 일반 현황 13
2. 미국 16
3. EU 18
4. 우리나라 20

제2절 글로벌 주요 물류기업의 ESG경영사례 27
1. 해외 기업 27
2. 국내 기업 40

제3절 시사점 50

03 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 현황 _53

제1절 ESG경영인식 조사 53
1. 배경 및 목적 53
2. 설문 구성 55

제2절 인식조사 결과 58
1. ESG경영인식 및 필요성 58
2. ESG경영 수준조사 67
3. ESG경영 실현을 위한 인식 조사 76

제3절 시사점 79
1. 정부정책·글로벌 방향성에 부합하는 가이드라인 수립 79
2. 규모, 업종 등 물류업계 특성을 고려한 가이드라인 수립 80

04 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 평가지표 도출 _83

제1절 ESG경영 평가지표 도출방법 83
1. 개요 83
2. K-ESG 가이드라인 84
3. 중소·중견기업을 위한 ESG경영 이행 가이드 91

제2절 물류산업 ESG경영 평가지표 수립 95
1. ESG경영 진단항목 체계 95
2. ESG경영 진단항목 정의서 98
3. ESG 가이드라인 진단항목 평가 106

제3절 시사점 110

05 결론 _115

제1절 요약 및 결론 115
1. 요약 115
2. 연구 한계점 118

제2절 정책 제언 119
1. ESG경영 실현을 위한 금융지원 방안 마련 119
2. ESG경영 기업 세제 감면 제도 마련 120
3. ESG경영 관련 법률 개선 121
4. 중소·중견 물류기업 ESG경영 인력양성 124
5. 대-중소 물류기업 공급망 협력체계 구축 126
6. ESG경영 컨설팅센터 구축 127
7. ESG경영 홍보 강화 130
8. 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 구축 및 운영 131
9. 글로벌 ESG경영 평가기관의 협력 강화 132
10. 정책 추진 로드맵 제시 132

참고문헌 _137

표 목차

〈표 1-1〉 국정과제 연계성 ····· 4
〈표 1-2〉 물류사업의 범위 ····· 8
〈표 1-3〉 ESG와 기업 성과 관련 주요 선행연구 ····· 10
〈표 1-4〉 ESG경영 대응 방안 관련 주요 선행연구 ····· 11
〈표 2-1〉 환경책임투자 지원·활성화 계획 ····· 21
〈표 2-2〉 ESG 관련 주요 법안 목록(기준: 2021.8) ····· 22
〈표 2-3〉 환경 부문 배출원 분류표 ····· 26
〈표 3-1〉 조사 설계의 일반 사항 ····· 55
〈표 3-2〉 응답자 특성 ····· 57
〈표 4-1〉 K-ESG 가이드라인 구성 방향 ····· 85
〈표 4-2〉 K-ESG 가이드라인 기본 진단항목 정의서 구성 ····· 86
〈표 4-3〉 K-ESG 가이드라인 기본 항목정의서 구성 ····· 86
〈표 4-4〉 K-ESG 가이드라인 기본 진단항목 체계 ····· 87
〈표 4-5〉 중소 · 중견기업 K-ESG 가이드라인 기본 진단항목 체계 ····· 90
〈표 4-6〉 중소·중견기업을 위한 ESG경영 이행 관리 항목 ····· 92
〈표 4-7〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 종합 진단항목 체계 ····· 95
〈표 4-8〉 진단항목 정의서_환경영역 운송 ····· 98
〈표 4-9〉 진단항목 정의서_환경영역 포장 ····· 101
〈표 4-10〉 진단항목 정의서_환경영역 보관 ····· 103
〈표 4-11〉 진단항목 정의서_환경영역 역물류 ····· 104
〈표 4-12〉 진단항목 정의서_사회영역 작업환경 개선 ····· 105
〈표 4-13〉 ESG 가이드라인 평가위원 기초 정보 ····· 106
〈표 4-14〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 영역별 가중치 결과 ····· 107
〈표 4-15〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 세부 진단항목 가중치 결과(최종) ·· 107
〈표 4-16〉 중소 · 중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 주요 내용 ····· 113
〈표 5-1〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 종합 진단항목 체계 ····· 117
〈표 5-2〉 물류정책기본법 제59조 개정(안) ····· 122
〈표 5-3〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 교육 과정 예시 ····· 125
〈표 5-4〉 대-중소 물류기업 공급망 협력체계 구축 주요 내용 예시 ····· 127
〈표 5-5〉 ESG 컨설팅 주요 지원사업 예 ····· 128
〈표 5-6〉 중소 · 중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 구축 방안 ····· 131
〈표 5-7〉 중소 · 중견 물류기업 ESG경영 정책 방안 세부 내용 ····· 133
〈표 5-8〉 중소 · 중견 물류기업 ESG경영 중요도 평가 결과 ····· 134
〈표 5-9〉 중소 · 중견 물류기업 ESG경영 추진 로드맵 ····· 135

그림 목차

〈그림 1-1〉 정부와 시장의 역할분담 좌표 ····· 5
〈그림 1-2〉 연구 흐름 ····· 9
〈그림 2-1〉 ESG의 개념 ····· 13
〈그림 2-2〉 ESG경영 요구 증대 흐름 ····· 25
〈그림 2-3〉 ESG경영 공시 의무화 로드맵 ····· 26
〈그림 2-4〉 Maersk ESG 관련 구조 ····· 29
〈그림 2-5〉 Maersk 에너지 효율성 ····· 30
〈그림 2-6〉 친환경 연료를 위한 Maersk 협력 기업 ····· 31
〈그림 2-7〉 DHL 이산화탄소 감축 계획 ····· 33
〈그림 2-8〉 DHL Scope 1, 2, 3의 이산화탄소 감축 ····· 33
〈그림 2-9〉 MSC ESG 프로그램의 4가지 기둥 ····· 34
〈그림 2-10〉 미국 주요기업의 업스트림 탈탄소 이니셔티브 진행 현황 ····· 38
〈그림 2-11〉 클리프바앤컴퍼니 홈페이지 화면 ····· 39
〈그림 2-12〉 HMM 글로벌 네트워크 ····· 41
〈그림 2-13〉 HMM ESG경영 전략 추진과제별 성과 및 목표 ····· 42
〈그림 2-14〉 HMM Net Zero 중장기 전략/목표 ····· 44
〈그림 2-15〉 HMM 지속가능한 구매 정책 및 협력사 행동강령 ····· 45
〈그림 2-16〉 KSS 2050 CO_2 감축목표 ····· 47
〈그림 3-1〉 ESG 개념에 대한 인지도 ····· 58
〈그림 3-2〉 ESG 업무 담당 현황 ····· 60
〈그림 3-3〉 ESG경영 중요성 ····· 61
〈그림 3-4〉 ESG경영이 사업성과에 미치는 영향 ····· 62
〈그림 3-5〉 ESG경영에 따른 항목별 영향 정도 ····· 63
〈그림 3-6〉 ESG경영 추진 이유 ····· 64
〈그림 3-7〉 ESG 관련 대응 우선순위 ····· 65
〈그림 3-8〉 ESG경영 기대효과 인식 ····· 66
〈그림 3-9〉 세부 분류별 ESG경영 기대효과 인식 ····· 66
〈그림 3-10〉 ESG 위원회 설치 여부 ····· 67
〈그림 3-11〉 ESG 담당 조직 여부 ····· 68
〈그림 3-12〉 ESG 총괄 임원 여부 ····· 68

〈그림 3-13〉 ESG 담당자의 업무별 수행 여부 ····· 69
〈그림 3-14〉 ESG경영목표의 수준 ····· 69
〈그림 3-15〉 업종별 ESG경영 우선순위 ····· 70
〈그림 3-16〉 ESG 중장기 비전 및 전략체계 수립 여부 ····· 71
〈그림 3-17〉 집단별 공급망 협력사 ESG 관리 및 성과개선 협력 중요성 ····· 71
〈그림 3-18〉 EU의 공급망 실사 의무화 법안에 대한 대응 수준 ····· 72
〈그림 3-19〉 EU의 공급망 실사 의무화 준비 비유 ····· 73
〈그림 3-20〉 EU의 공급망 실사 의무화 애로사항 ····· 73
〈그림 3-21〉 공급망 리스크 중 관리 우선순위 ····· 74
〈그림 3-22〉 ESG 평가대응이 사업에 미치는 영향 ····· 74
〈그림 3-23〉 ESG 평가대응 결과가 사업에 미치는 영향 ····· 75
〈그림 3-24〉 ESG 평가대응 관련 사내 이슈 ····· 75
〈그림 3-25〉 향후 ESG의 가장 중요한 글로벌 이슈 ····· 76
〈그림 3-26〉 ESG경영 실천의 어려운 점 ····· 77
〈그림 3-27〉 ESG경영 실천을 위한 노력 ····· 77
〈그림 3-28〉 ESG경영 활성화를 위한 필요성 ····· 78
〈그림 3-29〉 ESG 관련 정부 요청사항 ····· 78
〈그림 4-1〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 평가지표 개발 프로세스 ····· 84
〈그림 4-2〉 진단항목 정의서 예시 ····· 91
〈그림 4-3〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 도입 효과 ····· 111
〈그림 5-1〉 해운항만물류 전문인력 양성사업 중 ESG경영 교육 프로그램 도입(안) ·· 124
〈그림 5-2〉 ESG경영 컨설팅센터 기능 구상(안) ····· 129
〈그림 5-3〉 아마존 홈페이지 ····· 130
〈그림 5-4〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 정책 방안 구성(안) ····· 133

정책제안

▌분석 내용 및 방법

1. 본 연구에서는 글로벌 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황을 기업별 연간보고서 또는 지속가능보고서 등 문헌조사를 바탕으로 해당 산업 전반의 글로벌 트렌드를 파악했으며 이를 통해 글로벌 해운·물류기업들은 친환경 운송수단을 비롯한 '환경' 부분 개선에 적극적인 투자를 하고 있음을 확인함

2. 국내 중소·중견물류기업들의 ESG경영 인식 및 대응 수준을 파악하기 위해 설문조사를 수행하였으며 조사 결과 기업의 규모가 작을수록 ESG 경영 인식 및 대응 수준이 상대적으로 더욱 부족한 것을 확인함

3. 중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 진단항목을 제시하기 위해 K-ESG 가이드라인의 진단항목 체계를 벤치마킹 및 전문가 자문회의를 통해 물류산업 고유의 특성이 반영된 항목들을 새롭게 추가함

4. 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 이행을 위한 전문가 자문회의를 바탕으로 9가지 지원정책 방안을 도출했으며 전문가 설문조사 및 AHP 분석을 통해 우선순위를 선정해 정책 추진 로드맵을 제시함

▌정책제안

1. 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 이행을 위한 첫 번째 지원정책 유형은 제도 및 법 개선으로 이에 따른 세부 내용은 펀드 조성과 같은 금융지원 방안 마련, 기업의 세제 감면 제도 마련 및 관련 법률 개선을 제안함

2. ESG경영 부문 국내 중소·중견 물류기업의 업계역량 강화를 위해 ESG 경영 인력양성, 대-중소 물류기업 공급망 협력체계 구축 및 컨설팅센터 구축을 제안함

3. 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 인식 제고 및 국제협력 강화를 위해 ESG경영 홍보 강화, 가이드라인 구축 및 운영과 글로벌 ESG 평가 기관과의 협력 강화를 제안함

4. ESG경영의 원활한 이행을 위한 위 세 가지의 지원정책 유형 중 우선 순위를 단계별로 제시함

요 약

중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구

이재호 · 최나영환 · 신수용 · 김대현

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경

- **최근 ESG는 전 세계적인 이슈로 떠오르며 투자 지침 및 기업경영 이념을 포함한 국가정책 차원까지 ESG를 반영한 논의가 시행됨**
  - ESG의 주된 철학은 자본주의가 향후에도 지속적으로 발전하기 위해서는 현재까지 지속된 주주자본주의의 관점에서 탈피해 기업 및 기업 관련 이해관계자들을 모두 고려해야 한다는 것임
  - 현시점에서 ESG가 전 세계적으로 관심 받는 이유는 국가 및 산업의 역할 분담이 체계적으로 이루어져야 한다는 관점이 중대한 사항으로 떠올랐기 때문으로 이에 따라 ESG에 대한 논의가 활발히 이루어지기 시작한 것으로 볼 수 있음
- **현재 자본시장은 기업의 ESG 수준을 평가해 혜택을 제공하고 있으며 ESG 기준치에 미달하는 기업은 투자자들의 투자 대상에서 제외되는**

등 불이익이 발생하는 상황이며 앞으로 ESG에 대한 필요성이 증대되며 이러한 상황은 더욱 심화될 것으로 보임

- 이러한 상황 속에 무역의존도가 높은 우리나라 국가 경제의 특성상 국가 물류산업의 향후 국제경쟁력의 하락에 대해 선제적으로 대응하기 위해서 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 인식 제고 및 대응 수준에 대한 제고가 필요한 상황임

2) 국정과제 연계성

▪ **본 연구는 해양수산부 외에도 중소벤처기업부와 환경부 및 국무조정실에서 추진하는 국정과제와 관련성이 있음**

- 글로벌 ESG경영 체계 구축은 해양수산부의 국정과제인 세계를 선도하는 해상교통물류체계 구축에 있어 시스템적인 측면 외에 경영 체계 수립 측면에서 일부 기여할 수 있을 것으로 기대됨
- ESG경영 체계 중 특히 사회 부문에 대한 기업의 향상 노력이 산업 전반에 확산된다면 중소벤처기업부에서 수행하는 불공정거래, 기술 탈취 근절 및 대·중소기업 동반성장 확산에도 기여할 수 있을 것으로 보임

〈요약 표 1〉 국정과제 연계성

NO (주무부처)	국정지표	국정과제
40 (해수부)	• 하늘·땅·바다를 잇는 성장 인프라를 구축하겠습니다.	• 세계를 선도하는 해상교통물류체계 구축
33 (중기부)	• 중소·벤처기업이 경제의 중심에 서는 나라를 만들겠습니다.	• 불공정거래, 기술 탈취 근절 및 대·중소기업 동반성장 확산
86 (환경부·국조실)	• 탄소중립 실현으로 지속가능한 미래를 만들겠습니다.	• 과학적인 탄소중립 이행방안 마련으로 녹색경제 전환

자료: 대한민국정부, 윤석열 정부 120대 국정과제 자료를 바탕으로 저자 작성

- ESG경영에서 가장 큰 관심을 갖고 있는 환경 부문에 있어 기업의 친환경 경영 체계가 갖추어질 경우 환경부 및 국무조정실에서 이행하는 과학적인 탄소중립 이행방안 마련으로 녹색경제 전환에 대한 국정과제에 일부 기여를 할 수 있을 것으로 예상됨

3) 연구의 목적

- **본 연구는 글로벌 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황 조사를 토대로 해당 산업 전반의 글로벌 트렌드를 파악하고 이에 대한 국내 중소·중견 물류기업들의 ESG경영에 대한 인식 수준 및 대응 현황을 파악하는 것을 목적으로 함**
- **위를 기반으로 궁극적으로는 국내 중소·중견 국제물류기업들이 향후 글로벌 ESG경영 수준에 부합할 수 있도록 기초적 단계의 ESG경영 가이드라인 제시 및 이에 대한 정부지원 방안을 제시하고자 함**

2. 연구의 방법

1) 학술적 방법

- **문헌연구 및 설문조사 등을 통해 국내외 물류산업의 ESG경영 대응 현황 및 인식 수준을 조사함**
- 제2장에서는 주요 국가 및 글로벌 해운·물류기업을 대상으로 ESG경영 현황의 문헌을 검토했으며, 이를 통해 물류산업 내 ESG경영 트렌드를 파악함
- 제3장에서는 설문조사를 통해 국내 중소·중견 물류기업들의 ESG경영 인식 수준 및 대응 현황을 파악함

▪ **전문가 자문회의 및 설문조사를 통해 국내 중소·중견 물류기업을 위한 ESG경영 가이드라인을 수립하고 이를 위한 지원정책 제안 및 우선순위를 도출함**

- 제4장에서는 전문가 자문회의를 통해 국내 중소·중견 물류기업을 위한 ESG경영 평가지표를 도출하고 이에 따른 가이드라인을 수립함
- 제5장에서는 전문가 자문회의를 통해 ESG경영 가이드라인 이행을 위한 지원정책을 제안하고 이를 바탕으로 업계 실무진 및 전문가 설문조사를 실시한 후 AHP 분석을 통해 우선적으로 요구되는 지원방안을 선정함

2) 정책화 방법

▪ **학계 및 산업계 전문가 자문회의를 통해 ESG경영 평가지표 및 가이드라인을 수립하고 이에 대한 지원정책 방안을 도출함**

▪ **다양한 채널을 통해 본 연구의 주요 내용인 중소·중견 물류기업의 ESG경영과 관련된 조사 내용을 학계 및 산업계와 공유함**

- KMI 국제물류투자분석·지원센터에서 발행하는 주간지 「국제물류 위클리」 발간을 통해 관련 연구 내용을 공유함

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

▪ **본 연구에서는 글로벌 해운·물류기업의 최근 ESG경영 트렌드를 세 가지 특징으로 파악함**

- 첫 번째, ESG경영 부문에서 특히 친환경 운송수단 및 업사이클 등 '환경' 부분 개선에 적극적으로 투자함
- 두 번째, 단순 사회 환원에서 벗어나 사회적 책임 강화에 집중함
- 세 번째, ESG경영 관리를 위해 ESG 위원회와 같은 별도의 전담조직을 설립 및 운영함

▪ **업계 설문조사를 통해 국내 중소·중견 물류기업들의 ESG경영 인식 및 대응 수준 현황을 파악함**

- 국내 중소·중견 물류기업들은 매출액 규모가 작은 기업일수록 ESG경영에 대한 인식 및 대응 수준이 낮음을 확인함

▪ **ESG경영 가이드라인 수립의 일환으로 국내 중소·중견 물류기업들을 위한 ESG경영 평가지표 진단항목 체계를 수립함**

- 진단항목은 기본적으로 산업통상자원부의 K-ESG 가이드라인의 진단항목 체계를 벤치마킹해 물류산업에도 공통적으로 필요한 항목들을 제시하고 이 외에도 물류산업 고유의 특성이 반영된 항목들을 새롭게 추가함
- 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 진단항목은 K-ESG 가이드라인과 동일하게 정보공시(P), 환경(E), 사회(S), 지배구조(G) 총 4개 영역 그리고 각각 3개, 10개, 8개, 5개 총 26개의 범주로 구성함
- 본 연구에서 제시한 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 진단항목 체계에서 새롭게 추가된 진단항목은 총 9개로 환경 영역에서 8개 그리고 사회 영역에서 1개가 추가됨

〈요약 표 2〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 추가 진단항목

영역	범주	진단항목
환경(E) (4개 범주 8개 항목)	운송	친환경 운송수단 도입률
		물류 공동화
		화물차량 대형화
		전환교통(Modal Shift)률
	포장	친환경 포장재 사용
		포장재 경량화
	보관	물류센터 태양광 설비 구축
	역물류	상품 수거 및 재활용
사회(S) (1개 범주 1개 항목)	산업안전 및 작업환경 개선	물류센터 자동화 설비 구축

자료: 저자 작성

- 환경 영역 내 범주는 물류업의 기능적 구분을 토대로 운송·포장·보관·역물류로 구분해 〈요약 표 2〉와 같이 제시함

▪ **국내 중소·중견 물류기업을 위한 ESG경영 가이드라인 체계를 수립함**

- ESG경영 가이드라인은 ESG경영 동향 및 이슈, ESG경영 현황 조사 결과, ESG경영 평가지표 및 ESG경영 업무표준 매뉴얼 구성을 제안함
- 본 연구에서는 ESG경영 동향 및 이슈, ESG경영 현황 조사 결과 및 ESG경영 평가지표에 대해서는 2장, 3장 및 4장에서 각각 다루어짐
- ESG경영 업무표준 매뉴얼은 추후 수립이 필요함

〈요약 표 3〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 체계

구분	주요 내용
ESG경영 동향 및 이슈	• ESG경영 필요성 및 방향성 • 글로벌 ESG경영 트렌드(산업 전반) • 국내외 ESG경영 평가기준 및 검토 사항 • 국내외 물류시장 환경 및 통계 • 주요 물류기업 ESG경영 평가 현황 • 유사산업 및 물류기업 우수 사례
ESG경영 현황 조사 결과	• 물류기업의 ESG경영 인식조사(초기) • 물류기업의 ESG경영 문제점 및 정책 방향성(계속) • 물류기업의 ESG경영 중요도 분석 및 정책 우선순위(계속) • 물류기업의 ESG경영 평가지표 개선(계속)
ESG경영 평가지표	• 중소·중견 물류기업 ESG경영 종합 진단항목 • 진단항목 정의서 • 진단평가 방법(소프트웨어 개발)
ESG경영 업무표준 매뉴얼	• ESG경영 조직 구성 • 공급망 대응 • 이해관계자 대응 • 정보공시 • 중장기 계획 수립 • 피드백 및 갱신

자료: 저자 작성

2) 정책화 방안

▪ 본 연구에서 제안한 지원정책 유형은 제도 및 법 개선, 업계 역량 강화, 인식제고 및 국제협력으로 세부 내용은 다음과 같음

〈요약 표 4〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 지원정책

1그룹	2그룹	주요 내용
제도 및 법 개선	펀드 조성	• ESG경영 실행을 위한 중소·중견 물류기업 전용 펀드 조성 및 운영
	세제 감면	• ESG경영 도입 중소·중견 물류기업 대한 각종 세제 감면
	법률 개선	• 물류 및 ESG경영 관련 법률 제정 및 개정
업계 역량 강화	인력양성	• 중소·중견 물류기업 인력 양성 프로그램 구축 및 운영
	대-중소기업 상생협력	• 대기업-중소기업 금융지원, 교육 및 협력 체계 구축
	ESG 컨설팅 센터 구축	• ESG 정보제공, 경영 컨설팅, 정부사업 관리 센터 구축 및 운영
인식제고 · 국제협력	홍보강화	• 중소·중견 물류기업 대상 ESG경영 인식제고를 위한 홍보 활동
	가이드라인 구축 및 운영	• 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 구축, 갱신, 정보제공
	글로벌 평가기관 협력 강화	• 글로벌 평가기관과의 협력을 통한 우리 평가지표 반영 및 물류산업 평가지표 정립

자료: 전문가 자문 회의 등의 의견을 종합해 저자 작성

4. 기대효과(예상 성과)

1) 정책적 기대효과

- 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 이행에 대한 가이드라인 수립을 통해 향후 정부의 지원정책 수립 시 기초자료로 활용할 수 있을 것으로 기대됨

2) 사회·경제적 기대효과

- 향후 국내 중소·중견 물류기업들이 ESG경영 수준이 글로벌 수준을 충족함으로써 동 산업의 국가경쟁력 확보가 기대됨
  - ESG경영 관련 글로벌 공습사슬에서 향후 발생할 수 있는 위험을 국내 물류기업들이 사전에 준비해 나감으로써 향후 글로벌 경쟁에서 도태될 가능성을 낮출 것으로 기대됨

EXECUTIVE SUMMARY

A Study on Establishing ESG Management Guidelines for Small and Medium-Sized Logistics Companies

Jaeho Lee · Nayounghwan Choi · Sooyong Shin · Daehyun Kim

1. Background and Purpose

1) Background

- Recently, ESG has emerged as a global issue, leading to discussions that encompass national policies incorporating investment guidelines and corporate management philosophies.
  - The primary philosophy behind ESG is to transcend the perspective of sustained shareholder capitalism to ensure continuous evolution of capitalism, considering both companies and their stakeholders.
  - The current global attention toward ESG stems from the belief that there needs to be systematic delineation of roles between nations and industries, initiating vigorous discussions on ESG.

- Presently, the capital market evaluates companies based on their ESG levels, providing benefits to compliant firms, while those falling below ESG standards face exclusion from investor interest, resulting in disadvantages. The necessity for ESG is increasing, and this situation is expected to intensify further.
  - Within this context, given South Korea's high dependency on trade in its national economy, proactive measures are necessary to address potential declines in the international competitiveness of the national logistics industry. Enhancing the awareness and responsiveness of domestic small and medium-sized logistics companies regarding ESG management becomes crucial.

2) Relevance to National Projects

- This research holds relevance not only to the Ministry of Oceans and Fisheries but also aligns with national tasks driven by the Ministry of SMEs and Startups, the Ministry of Environment, and the Presidential Committee on Balanced National Development.
  - The establishment of a global ESG management system is expected to contribute, beyond systemic aspects, to the establishment of management systems concerning the Ministry of Oceans and Fisheries' national task of building a world-leading maritime logistics system.
  - Particularly, if efforts for improvement in the social aspect of ESG management spread across industries, it could contribute to the eradication of unfair trade practices and technology theft, as well as fostering the symbiotic growth of large, medium, and

small enterprises, a task overseen by the Ministry of SMEs and Startups.

- In the environmental sector, the establishment of companies' eco-friendly management systems under ESG management could aid in contributing partially to the national task of transitioning to a green economy, as executed by the Ministry of Environment and the Presidential Committee on Balanced National Development, through the formulation of scientific carbon-neutralization strategies.

〈Summary Table 1〉 Relevance to National Projects

NO (Main Administrative Agency)	National Index	National Project
40 (Ministry of Oceans and Fisheries)	• Building Growth Infrastructure Connecting Sky, Land, and Sea	• Establishing a World-Leading Maritime Transportation and Logistics System
33 (Ministry of SMEs and Startups)	• Creating a Country Where Small and Medium-sized Enterprises Stand at the Center of the Economy	• Eradicating Unfair Trade Practices, Preventing Technology Theft, and Promoting Growth in Large, Medium, and Small Enterprises
86 (Ministry of Environment, Presidential Committee on Balanced National Development)	• Achieving Carbon Neutrality for a Sustainable Future	• Transitioning to a Green Economy through Scientific Carbon Neutrality Strategies

Source: Prepared by the Authors based on the 120 national tasks of the South Korean government under the administration of President Yoon Suk-yeol.

3) Purpose

- This study aims to understand the global trends in the overall logistics industry by examining the current status of ESG (Environmental, Social, Governance) management practices in global shipping and logistics companies. It also seeks to assess the awareness level and response status of domestic small and medium-sized logistics companies in Korea concerning ESG management based on this investigation.
- Building upon this understanding, the study ultimately intends to propose foundational ESG management guidelines for domestic small and medium-sized international logistics companies. It also aims to suggest potential government support measures to enable these companies to align with the future global standards of ESG management.

2. Methodology

1) Academic methodology

- Conducting literature reviews and surveys to assess the current status and awareness levels of ESG management practices in domestic and international logistics industries.
  - Chapter 2 reviews domestic and international literature on the ESG management status of major countries and global shipping and logistics companies to grasp ESG management trends within the logistics industry.

- Chapter 3 employs surveys to understand the awareness levels and responses of domestic small and medium-sized logistics companies regarding ESG management.

▪ Establishing ESG management guidelines for domestic small and medium-sized logistics companies and proposing support policies and priorities through expert advisory meetings and surveys.

- Chapter 4 derives ESG management evaluation indicators for domestic small and medium-sized logistics companies through expert advisory meetings and formulates guidelines accordingly.
- Chapter 5 proposes support policies for implementing ESG management guidelines through expert advisory meetings. Following this, a survey among industry practitioners and experts is conducted, and Analytic Hierarchy Process (AHP) analysis is used to prioritize the required support measures.

2) Policy-making methods

▪ Establishing ESG management evaluation indicators and guidelines through expert advisory meetings in academia and the industry, deriving support policy measures accordingly.

▪ Sharing the research findings related to ESG management in small and medium-sized logistics companies with academia and the industry through various channels.

- Disseminating relevant research content through the publication of the weekly magazine “International Logistics Weekly” issued by the KMI International Logistics Investment Analysis and Support Center.

3. Result

1) Summary

- Recent ESG Management Trends in Global Shipping and Logistics Companies.
  - First, Active investment in environmental improvements such as eco-friendly transportation and upcycling in the ESG management sector.
  - Second, Focusing on strengthening social responsibility beyond mere societal contributions.
  - Third, Establishment and operation of dedicated committees like ESG Committees for managing ESG practices.
- Understanding the Awareness and Response Levels of Domestic Small and Medium-Sized Logistics Companies towards ESG Management through Industry Surveys.
  - Confirmation that smaller companies in terms of revenue scale generally exhibit lower levels of awareness and responsiveness to ESG management.
- Establishment of ESG Management Evaluation Criteria for Domestic Small and Medium-Sized Logistics Companies as Part of ESG Management Guideline Development
  - The diagnostic items primarily benchmark the diagnostic item structure of the Ministry of Trade, Industry and Energy's K-ESG guidelines, providing commonly needed items in the logistics industry. Additionally, new items reflecting the unique characteristics of the logistics industry have been included.

- The diagnostic criteria for ESG management in domestic small and medium-sized logistics companies are structured into four areas: disclosure (P), environment (E), social (S), governance (G), totaling 26 categories—3, 10, 8, and 5 in each respective area, identical to the K-ESG guidelines.
- Within the framework of diagnostic criteria for ESG management in domestic small and medium-sized logistics companies proposed in this study, a total of nine new diagnostic items have been added—eight in the environmental domain and one in the social domain.
- Categories within the environmental domain are divided into transportation, packaging, storage, and reverse logistics based on the functional distinctions in logistics operations, as presented in the 〈Summary Table 2〉 below.

〈Summary Table 2〉 Additional Diagnostic Items for ESG Management in Domestic Small and Medium-sized Logistics Companies

Area	Category	Diagnostic Items
Environmental (E) (4 areas, 8 items)	Transport	Introduction Rate of Eco-friendly Transportation Vehicles
		Logistics Consolidation
		Upsizing of Freight Vehicles
		Modal Shift Rate
	Packaging	Use of Eco-friendly Packaging Materials
		Lightweight Packaging Materials
	Storage	Installation of Solar Panels at Logistic Centers
	Reverse Logistics	Product Collection and Recycling
Social(S) (1 area, 1 item)	Improvement of Industrial Safety and Working Environment	Installation of Automated Equipment at Logistic Centers

Source: Prepared by the Authors

▪ Establishment of ESG Management Guidelines for Domestic Small and Medium-sized Logistics Companies.

- The ESG management guidelines propose a framework encompassing ESG management trends, issues, the results of ESG management status surveys, and ESG management evaluation indicators along with an ESG management operations standard manual.

〈Summary Table 3〉 ESG Management Guideline Framework for Small and Medium-sized Logistics Companies

Section	Key Contents
ESG Management Survey Results ESG Management Trends and Issues	• Necessity and direction of ESG management • Global ESG management trends(across industries) • Review of domestic and international ESG management evaluation criteria • Domestic and international logistics market environment and statistics • ESG management evaluation status of major logistics companies • Outstanding examples in similar industries and logistics companies
ESG Management Survey Results	• Initial survey on logistics companies' perception of ESG management • Continuing issues and policy directions of logistics companies' ESG management • Ongoing analysis of the importance of ESG management and policy priorities for logistics companies • Continued improvement of ESG management evaluation criteria for logistics companies

Section	Key Contents
ESG Management Evaluation Criteria	• Comprehensive diagnostic items for ESG management in small and medium-sized logistics companies • Definition guide for diagnostic items • Evaluation method development(software development)
ESG Management Operation Standard Manual	• Organization structure for ESG management • Supply chain response • Stakeholder engagement • Information disclosure • Long-term planning • Feedback and updating procedures

Source: Prepared by the Authors

- This study addresses ESG management trends, issues, the results of ESG management status surveys, and ESG management evaluation indicators in Chapters 2, 3, and 4, respectively.
- The development of an ESG management operations standard manual is a future requirement.

2) Policy-making methods

▪ The types of support policies proposed in this study include institutional and legal improvements, industrial capacity enhancement, awareness elevation, and international collaboration. The detailed contents are as follows.

〈Summary Table 4〉 Support Policies for Small and Medium-sized Logistics Companies' ESG Management

1st Group	2nd Group	Main Content
Institution and Law Improvement	Fund Establishment	• Establishment and operation of a specialized fund for ESG management in small and medium-sized logistics companies
	Tax Benefits	• Various tax exemptions for small and medium-sized logistics companies adopting ESG management
	Legal Reform	• Establishment and revision of laws related to logistics and ESG management
Industry Capacity Enhancement	Workforce Development	• Development and operation of workforce training programs for small and medium-sized logistics companies
	Large-Small Enterprise Cooperation	• Establishment of financial support, education, and cooperation systems between large and small enterprises
	ESG Consulting Center Establishment	• Establishment and operation of a center providing ESG information, management consulting, and government project management
Awareness Enhancement and International Collaboration	Enhanced Promotion	• Enhanced promotional activities aimed at improving awareness of ESG management among small and medium-sized logistics companies
	Guideline Establishment and Operation	• Establishment, updating, and provision of information for ESG management guidelines for small and medium-sized logistics companies
	Global Evaluation Institutional Collaboration Enhancement	• Collaboration with global evaluation institutions to incorporate our evaluation indicators and establish logistics industry evaluation indicators

Source: Prepared by the Author based on opinions from expert advisory meetings

4. Expected Outcomes

1) Policy effects

- Establishing guidelines for the implementation of ESG management in domestic small and medium-sized logistics companies is expected to serve as fundamental data for future government policy formulation.

2) Social and economic effects

- It is anticipated that in the future, domestic small and medium-sized logistics companies meeting the global standards of ESG management will enhance the national competitiveness of the industry.
  - By proactively preparing for potential risks in the global supply chain related to ESG management, domestic logistics companies are expected to reduce the possibility of being marginalized in future global competition.

01
서론

제1절 연구 배경 및 목적

1. 연구 배경 및 필요성

최근 ESG는 전 세계적인 이슈로 떠오르며 투자 지침 및 기업경영 이념을 포함한 국가정책 차원까지 환경(Environmental), 사회(Social), 거버넌스(Governance)를 반영한 논의가 시행되고 있다.[1] 현시점에서 ESG가 전 세계적으로 관심 받는 이유는 국가 및 산업의 역할 분담이 체계적으로 이루어져야 한다는 관점이 중대한 사항으로 떠올랐기 때문으로 이에 따라 ESG에 대한 논의가 활발히 이루어지기 시작한 것으로 볼 수 있다.

제2차 세계대전이 발발한 후 영국 및 미국은 복구 과정에서 정부의 시장 개입을 확대하고 사회주의적 성향을 지닌 정책들을 다수 시행했다. 하지만 세계 경제가 안정권으로 접어들고 국가 경제의 규모가 급증하면서 공공 자산관리 및 공기업 경영 비효율성에 대한 문제가 부정적으로 인식되기 시작했다. 이에 따라 1970년대 이후 영미권을 중심으로 신자유주의 사상 경향이 득세하며 민영화 정책이 활발히 시행되기 시작했으며 1990년대 이후

1) 한상범 외(2021), p.18

동유럽에 있는 국가들이 공산주의에서 자본주의 체제로 변화하며 이루어진 민영화 물결은 정부실패 및 시장기능의 우수성을 부각하는 정치경제에 영향을 받았다. 하지만 2000년대 후반 글로벌 금융위기를 맞이하며 신자유주의 사상은 부정적 시선으로 받아들여지고, 국가 정부의 시장개입에 대한 필요성이 논의되며 관심받기 시작했다.

최근 이루어지는 ESG 논의 또한 같은 위와 같은 맥락으로, 정부와 시장 간의 역할 분담 관계에 새로운 변화가 필요하다는 인식하에 진행되고 있다. 기존의 사회적인 문제들이 누적되며 정치적 요구의 본질이 변화함에 따라 이를 해결하는 수단으로 기술의 발전이 급속히 이루어졌다. 산업 분야별 문제의 속성 이외에도 정부와 시장의 해결방안 효율성에 대한 상대적 우열 또한 변동되었다. 결론적으로 현실을 반영한 정부와 시장의 역할 분담 관계에 대한 혁신적인 변화가 불가피하게 된 것이다.

ESG의 개념이 도입되기 전에도 이와 유사한 개념을 가진 투자 지침이 일부 투자자 집단 및 비정부단체 등에 의해 이행[2]되고 있었으나 최근 기업 경영 및 소비자 문제 부분 등 다방면에서 ESG의 개념이 구체적으로 요구되며 적용되고 있다. 최근 ESG에 대한 문제는 시간이 지나며 더욱 직접적인 위협으로 작용하는 반면에 기업 성장의 기회 및 문제 해결의 수단으로 활발히 사용되고 있다. 그러나 다수의 ESG 정책들 중 일부는 상충되거나 중복적인 면이 존재하며 기본적으로 정부와 시장의 역할 분배나 정책의 지속가능성에 대한 구체적인 체계가 미흡하다고 판단된다.

이처럼 ESG는 전 세계 및 국내에서의 기준이 명확히 정해진 상태가 아님에도 불구하고 기업의 지속 가능한 경영에 있어 필수 요소로 각인되고

2) 대표적인 예로 유엔책임투자원칙(UN PRI: Principles of Responsible Investment)과 지속가능목표(UN Sustainable Development Goals), 유엔글로벌컴팩트(UN Global Compact) 등이 발표되었고, 국내 또한 정부 부처 및 위원회에서 ESG에 관련한 정책 논의가 다양하게 이루어지고 있으며 현재 한국형 뉴딜정책과 국가지속가능목표(K-SDGs)가 운영되고 있음

있다. 현재 자본시장은 기업 ESG 수준을 평가해 혜택을 제공하고 있으며 ESG 기준치에 미달하는 기업은 투자자들의 투자 대상에서 제외되는 등 불이익이 발생하는 상황이며 앞으로 ESG에 대한 필요성이 증대되며 이러한 상황은 더욱 심화될 것으로 보인다.

이러한 추세 속에 국내 주요 대기업도 ESG경영에 대한 상당한 관심을 갖고 있다. 대부분의 기업들이 ESG 위원회를 별도로 설립해 ESG경영체제를 본격화하고 있다. 해외 기업들은 이미 적극적으로 ESG경영을 도입하고 있으며 국내 또한 ESG경영에 대해 주목하고 있다. 하지만 국내 물류산업은 아직까지 공기업 및 대기업을 중심으로 ESG경영이 도입되고 있다. 타 산업과 연계 시 공급망 내 환경에 대한 이슈 및 사회 문제들이 대두되는 물류산업의 특성상 중소·중견 물류기업들의 ESG경영 도입을 위한 적극적인 노력이 필요한 상황이다. 향후 ESG경영을 이행하지 않는 기업들은 경영 위기에 직면할 수 있다. 그러나 ESG에 적극적으로 초점을 두고 선제적으로 대비한다면 기업 성장의 기회로 활용할 수 있으며 기업의 지속가능성 또한 실현될 수 있다.

2. 연구 목적 및 국정과제 연계성

본 연구에서는 글로벌 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황 조사를 토대로 해당 산업 전반의 글로벌 트렌드를 파악하고 이에 대한 국내 중소·중견 물류기업들의 ESG경영에 대한 인식 수준 및 대응 현황을 먼저 알아보고자 한다. 또한 이를 기반으로 궁극적으로는 국내 중소·중견 국제물류기업들이 향후 글로벌 ESG경영 수준에 부합할 수 있도록 기초적 단계의 ESG경영 가이드라인 제시 및 이에 대한 정책적 제언을 해보고자 한다.

본 연구는 해양수산부 외에도 중소벤처기업부와 환경부 및 국무조정실에서 추진하는 국정과제와 관련성이 있는 것으로 보인다. 먼저 글로벌 ESG

경영 체계 구축은 해양수산부의 국정과제인 세계를 선도하는 해상교통물류 체계 구축에 있어 시스템적인 측면 외에 경영 체계 수립 측면에서 일부 기여할 수 있을 것으로 기대된다. 다음은 ESG경영 체계 중 특히 사회 부문에 대한 기업의 향상 노력이 산업 전반에 확산된다면 중소벤처기업부에서 수행하는 불공정거래, 기술 탈취 근절 및 대·중소기업 동반성장 확산에도 기여할 수 있을 것으로 보인다. 끝으로 ESG경영에서 가장 큰 관심을 갖고 있는 환경 부문에 있어 기업의 친환경 경영 체계가 갖추어질 경우 환경부 및 국무조정실에서 이행하는 과학적인 탄소중립 이행방안 마련으로 녹색경제 전환에 대한 국정과제에 일부 기여를 할 수 있을 것으로 예상된다.

〈표 1-1〉 국정과제 연계성

NO (주무부처)	국정지표	국정과제
40 (해수부)	• 하늘·땅·바다를 잇는 성장 인프라를 구축하겠습니다.	• 세계를 선도하는 해상교통물류체계 구축
33 (중기부)	• 중소·벤처기업이 경제의 중심에서는 나라를 만들겠습니다.	• 불공정거래, 기술 탈취 근절 및 대·중소기업 동반성장 확산
86 (환경부·국조실)	• 탄소중립 실현으로 지속가능한 미래를 만들겠습니다.	• 과학적인 탄소중립 이행방안 마련으로 녹색경제 전환

자료: 대한민국정부, 윤석열 정부 120대 국정과제 자료를 바탕으로 저자 작성

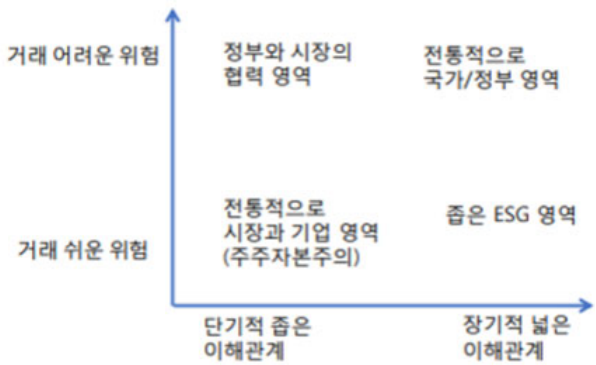
3. ESG 정의

환경(Environmental), 사회(Social), 거버넌스(Governance)의 앞 글자를 따서 지칭하는 ESG는 기업의 지속가능성을 도모하기 위해 기업의 재무적 요소뿐만 아니라 비재무적 가치들까지 고려하는 것을 의미한다.[3)]

3) ESG 포털(https://esg.krx.co.kr/, 검색일: 2023.10.05.)

ESG의 주된 철학은 자본주의가 향후에도 지속적으로 발전하기 위해서는 현재까지 지속된 주주자본주의의 관점에서 탈피해 기업 및 기업 관련 이해관계자들을 모두 고려해야 한다는 것이다. 즉, 공동체 전체의 편익을 궁극적으로 높이기 위해서는 기업경영 의사결정 및 투자 시 고려되는 이해관계의 범위를 확장해야 한다는 것이다.[4)]

〈그림 1-1〉 정부와 시장의 역할분담 좌표



자료: 한상범 외(2021), p. 21.

ESG가 주목받게 된 배경은 주주자본주의로 인한 폐해를 막기 위해 지속가능한 경제를 만들자는 의식이 전 세계에 퍼진 것으로, 이때부터 ESG에 대한 개념이 명확해지기 시작했다. ESG의 환경(Environmental), 사회(Social), 거버넌스(Governance) 중 핵심으로 떠오른 분야는 환경 분야로, 이는 산업의 급속한 성장 결과인 환경문제가 점차 심각해지며 이에 대한 논의가 세계적 차원에서 대두되었다. 이에 따라 UN에서 국제적 차원에서 환경문제에 대해 논의하기 위해 1983년 세계환경개발위원회(WCED: World Commission on Environment and Development)[5)]를 설립했다.

4) 한상범 외(2021), pp. 18-21.
5) 세계환경개발위원회는 의장의 이름을 따 브룬트란트위원회(Brundtl and Commission)라고도 불리며, 1987년 "Our Common Future"라는 제목을 가진 문서인 브룬트란트 보고서를 발간함.

기업 관점에서의 지속가능발전에 관한 논의는 유엔글로벌콤팩트(UN Global Compact)에서 이루어졌다. 1999년 UN 코피 아난 사무총장은 세계경제포럼에서 범세계적 문제 해결 및 지속 가능한 발전을 실현하기 위해 기업의 사회적 책임을 실행하기 위해 참여를 요구했다. 이를 실행하기 위해 UN 산하기구인 유엔글로벌콤팩트가 설립되었으며 회원 기업들에게 10가지 원칙을 준수하도록 요구했으며, 기업의 원칙 준수에 관한 연차 보고서 제출을 권고했다. 이는 인권(Human Rights), 노동(Labour), 환경(Environment), 반부패(Anti-Corruption) 4가지 범주로 이루어진다.[6)]

유엔글로벌콤팩트의 10가지 원칙 세부 내용은 현재의 ESG 개념 상당 부분을 포함하고 있다. 환경문제에 집중한 위의 브룬트란트 보고서와 비교하면, S 및 G에 해당하는 내용이 다수 포함되어 있어 이는 한 단계 더 성장한 것으로 평가된다. 하지만 기업의 이해관계자 전부를 고려하는 현재 ESG 접근법보다는 포함하는 부분이 적으며, S와 G 분야에서 최근의 ESG보다 관점의 폭이 제한적이다. 이는 강제성이 약하고 관점의 폭이 좁아 적용 및 실천 또는 영향력을 총괄적으로 개선하는 데 한계가 있다.

ESG 개념에 대한 논의는 이후 점차 확산되어왔고 2020년도에 접어들며 글로벌 주요 자산운용사인 블랙록(BlackRock)의 CEO는 투자자들에게 연례 서한을 보내며 급부상하게 된다. 블랙록은 이 서한에서 투자 시 최우선적으로 고려해야 할 항목은 지속가능성임을 공식적으로 밝혔으며, 2021년에는 투자 기업을 대상으로 기업의 사업구조가 탄소중립을 실현할 수 있는지 공개할 것을 요구하며 기업들이 ESG 활동에 적극적으로 참여하도록 요청했다.

동 보고서는 최초로 지속가능성에 대해 정의했다고 알려졌으며, 지속가능발전을 '미래세대의 수요를 만족시키는 능력을 훼손하지 않으면서 현재의 수요를 만족시키는 것'이라고 정의했으며 지속 가능한 발전을 실현하기 위해서는 장기적인 환경정책이 필요하다고 주장했으며, 이에 따라 환경문제는 국내뿐만이 아닌 국제적인 의제로 등장했으며. 이는 기업의 ESG 활동 시작점으로 평가됨

6) 한상범 외(2021), pp. 18-21.

제2절 연구 범위 및 방법

1. 연구 범위

본 연구에서는 시간 및 예산 등의 제약으로 인해 물류산업 전반을 다루기에는 현실적인 어려움이 있어 물류서비스업 내 화물주선업 중 국제물류주선업(〈표 1-4〉 참조)에 초점을 맞추고자 한다. 국제물류주선업은 화주로부터 물품을 받아 운송·하역·보관 등 전반적인 물류 프로세스를 관리해 마치 인체의 혈관과 같이 연결고리 역할을 한다고 볼 수 있다. 이에 따라 국제물류주선업체들이 ESG경영을 이해하고 대응해 나갈 필요성이 다른 업종보다도 시급하다고 판단된다.

2020년 기준 약 4,600개의 국내 국제물류주선업체들이 등록되어 있으며 이 중 자본금 10억 이하 기업이 약 94.3%(4,340개)로 영세한 기업들이 대부분이다. 이처럼 국내 국제물류주선업체들의 영세성을 감안해 중소·중견 국제물류주선업체들을 위한 ESG경영 가이드라인 마련이 필요할 것으로 판단된다.

본 보고서는 총 5장으로 구성되어 있다. 1장에서는 본 연구의 필요성 및 목적, 그리고 연구 범위 및 방법을 소개하고 선행연구 고찰을 통해 본 연구의 차별성을 보여준다. 다음 장에서는 글로벌 ESG경영 동향 파악을 위해 미국, EU, 그리고 우리나라 국가별로 ESG 이행 현황을 먼저 살펴보고 국내외 주요 물류기업의 ESG경영사례 또한 살펴본다. 3장에서는 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 인식 조사 및 현황 파악을 위해 설문조사를 실시하고 이에 대한 분석 결과를 보여준다. 4장에서는 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 대응 방안을 제시하기 위해 가이드라인을 수립하고 이에 대한 이행방안을 제시한다. 끝으로 5장에서는 연구 내용을 요약하고 국내 중소·중견 물류기업들의 원활한 ESG경영 이행을 위한 정책제언을 한다.

〈표 1-2〉 물류사업의 범위

대분류	세분류	세세분류
화물 운송업	• 육상화물운송업	• 화물자동차운송사업, 화물자동차운송가맹사업, 철도사업
	• 해상화물운송업	• 외항정기화물운송사업, 외항부정기화물운송사업, 내항 화물운송사업
	• 항공화물운송업	• 정기항공운송사업, 부정기항공운송사업, 상업서류송달업
	• 파이프라인운송업	• 파이프라인운송업
물류시설 운영업	• 창고업 (공동집배송센터 운영업 포함)	• 일반창고업, 냉장 및 냉동 창고업, 농·수산물 창고업, 위험물품보관업, 그 밖의 창고업
	• 물류터미널운영업	• 복합물류터미널, 일반물류터미널, 해상터미널, 공항화물터미널, 화물차전용터미널, 컨테이너화물조작장(CFS), 컨테이너장치장(CY), 물류단지, 집배송단지 등 물류시업의 운영업
물류 서비스업	• 화물취급업(하역업 포함)	• 화물의 하역, 포장, 가공, 조립, 상표부착, 프로그램 설치, 품질검사 등 부가적인 물류업
	• **화물주선업**	• **국제물류주선업**, 화물자동차운송주선사업
	• 물류장비임대업	• 운송장비임대업, 산업용 기계·장비 임대업, 운반용기 임대업, 화물자동차임대업, 화물선박임대업, 화물항공기임대업, 운반·적치·하역장비 임대업, 컨테이너·파렛트 등 포장용기 임대업, 선박대여업
	• 물류정보처리업	• 물류정보 데이터베이스 구축, 물류지원 소프트웨어 개발·운영, 물류 관련 전자문서 처리업
	• 물류컨설팅업	• 물류 관련 업무프로세스 개선 관련 컨설팅, 자동창고, 물류자동화 설비 등 도입 관련 컨설팅, 물류 관련 정보시스템 도입 관련 컨설팅
	• 해운부대사업	• 해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업
	• 항만운송관련업	• 항만용역업, 선용품공급업, 선박연료공급업, 선박 수리업, 컨테이너 수리업, 예선업
	• 항만운송사업	• 항만하역사업, 검수사업, 감정사업, 검량사업
종합물류 서비스업	• 종합물류 서비스업	• 종합물류서비스업

자료: 「물류정책기본법 시행령」 제3조(물류사업의 범위)

2. 연구 방법

〈그림 1-2〉 연구 흐름

구분	주요 내용	분석 결과물	분석 방법
제1장	• 연구 배경 및 필요성 소개	• 연구 방향 수립	• 선행연구 고찰
제2장	• 글로벌 ESG경영 동향 분석	• 우리나라 및 주요국 ESG 이행 현황 파악 • 주요 물류기업 ESG경영 사례 분석	• 문헌조사
제3장	• 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 현황 조사	• 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 인식 및 현황 분석	• 업계 설문조사
제4장	• 국내 물류기업 ESG 경영 평가지표 수립	• ESG경영 평가지표 수립	• 전문가 자문회의
제5장	• ESG경영 가이드라인 수립 • 정책제언	• ESG경영 가이드라인 수립 및 향후 지원정책 제안	• 문헌조사 • 전문가 설문조사

자료: 저자 작성

본 연구의 수행 방법은 〈그림 1-4〉와 같다. 먼저 연구 방향 수립을 위해 선행연구를 고찰한다. 문헌조사를 통해 우리나라와 주요국의 ESG 이행 현황 파악 및 국내외 물류기업의 ESG경영사례를 분석한다. 다음으로 설문조사를 통해 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 인식 및 현황을 분석하고 이를 토대로 전문가 자문회의를 통해 ESG경영 가이드라인을 수립하고 이행방안을 모색한다. 끝으로 국내외 정책자료 문헌조사를 통해 정책제언을 한다.

제3절 선행연구와 본 연구와의 차별성 검토

1. ESG와 기업 성과에 관한 연구

〈표 1-3〉 ESG와 기업 성과 관련 주요 선행연구

저자 (연도)	연구목적	연구 방법	연구 결과
안종선 외 (2022)	• 항공사의 ESG경영이 경영성과에 미치는 영향분석	• 설문조사 • 요인분석 • 구조방정식 모델 분석	• ESG경영과 경영성과와의 관계에서 서비스 품질 및 고객 만족의 매개 역할 확인
반혜정 ·박호진 (2022)	• ESG경영과 기업의 효율성 간 관련성 검증	• 2차 자료 수집 • 회귀분석	• ESG경영의 기업 운영 및 투자 효율성 향상 효과분석 • 기업 관점 ESG경영 필요성 제시
정진호 ·박현숙 (2022)	• ESG 활동의 경영성과 영향에 대한 조직효과성 및 기업가치관 인식의 역할 규명	• 설문조사 • 요인 분석 • 구조방정식 모델 분석	• ESG 활동과 경영성과의 인과관계에서 조직효과성의 매개 역할 및 기업가치관 인식의 조절효과 규명
이선미 ·박종철 (2022)	• ESG 활동의 기업평판에 미치는 영향분석	• 설문조사 • 요인 분석 • 구조방정식 모델 분석	• ESG 활동의 기업평판에 대한 긍정적 영향 규명

자료: 저자 작성

ESG경영 관련 주요 선행연구로는 기업 성과에 미치는 실증분석 연구들이 주로 진행되어 왔다. 경영학 분야에서는 ESG경영과 기업 성과의 관계에서 다양한 매개 또는 조절 변수를 투입 후 실증분석을 통해 연구 모형을 발전시키고 있다. 예를 들어 서비스 품질 및 고객 만족, 조직효과성 등을 매개변수로 ESG경영과 기업 성과 간의 인과관계 메커니즘을 파악해 보려는 연구들이 최근 들어 상당수 진행되고 있다.

2. ESG경영 대응 방안에 관한 연구

〈표 1-4〉 ESG경영 대응 방안 관련 주요 선행연구

저자 (연도)	연구목적	연구 방법	연구 결과
산업통상자원부 (2021)	• K-ESG 가이드라인 수립	• 문헌조사 • 전문가 자문	• 국내 산업 전반 ESG경영 가이드라인 수립
윤미경 외 (2021)	• 원양산업의 ESG 도입	• 문헌조사 • SWOT 분석	• 원양산업 ESG 구성 요소 규명
한상범 외 (2021)	• 글로벌 ESG 동향 분석 및 국가의 역할 제시	• 문헌조사	• 국내외 주요 기업 ESG경영 현황 분석 및 정부 지원 정책 수립 방향성 제시
이태호 외 (2022)	• 국내 공공기관 ESG경영 방향성 및 개선안 제시	• 문헌조사	• 국내 공공기관 ESG경영 현황 파악 및 해외 선진국 사례 제시
최나영환 외 (2022)	• 국내외 ESG경영 논의 동향 및 해운·물류기업의 대응 현황 조사	• 문헌조사 • 전문가 자문	• 국내 해운·물류기업의 ESG경영 현황 파악 및 향후 전망

자료: 저자 작성

ESG경영 대응 방안에 관한 연구로는 국내외 정부 기관 또는 기업의 ESG경영 현황 및 사례분석을 하거나 가이드라인을 제시하는 연구들이 주로 이루어지고 있다. 특히, 2021년 산업통상자원부에서는 국내 산업 전반을 대상으로 ESG경영 공통의 가이드라인을 제시한 바 있다. 그러나 이는 산업별 특성을 반영하지 못한 한계가 있어 이를 반영해 한국해양수산개발원에서는 원양산업을 대상으로 ESG 도입 방안을 제시한 바 있으며 대외경제정책연구원에서는 국내 공공기관을 위한 ESG경영 방향성 및 개선 방안을 제시하는 연구를 진행한 바 있다.

이에 본 연구에서는 이러한 연구 동향을 파악해 국내 물류산업을 대상으로, 특히 중소·중견 물류기업을 대상으로 ESG경영 가이드라인을 제시한다는 점에서 차별성이 있다.

02
글로벌 ESG경영 동향

제1절 주요 국가별 ESG 이행 현황

1. 일반 현황

1) 개념

최근 전 세계적으로 ESG, 즉 환경(Environmental), 사회(Social), 지배구조(Governance)에 대한 관심이 높아지면서 이에 대한 논의가 지속적으로 이루어지고 있다.[7)]

〈그림 2-1〉 ESG의 개념

자료: Kotra(2023), 미국 ESG 트렌드와 공급망에 주는 시사점

7) ESG 포털(https://esg.krx.co.kr/, 검색일: 2023.10.05.); Kotra(2023)

2) 현황

ESG는 본래 투자자들을 위한 투자지침 또는 기업 경영전략으로만 국한되지 않고 인류 공동체의 지속가능 발전을 위한 가치체계를 현실 사회에 반영하려는 의지로 볼 수 있다. 이뿐만 아니라 ESG는 지속가능한 발전이 이루어지도록 사회의 다양한 이해관계를 수용해야 한다는 철학을 반영한다.[8] 그동안 주주자본주의는 경영·경제학 등 학문적 영역뿐만 아니라 자본시장의 실무까지 광범위한 분야에서 자본주의 경제에 대한 기초이념으로 자리 잡아왔다. 주주자본주의는 전 세계 경제의 발전에 크게 기여한 동시에 경제발전 기본을 급속도로 훼손시키는 문제 상황을 야기했다. 주주자본주의의 주된 목표는 기업의 재무적 성과를 최대화하는 것이다. 기업의 재무적 성과에 대한 주요 측정 요소는 주가 및 회계적 이익이며 이 요소들을 토대로 현재까지 측정되어왔다. 또한 경영진에 대한 보상도 재무적 성과를 토대로 주로 이루어졌다. 이에 따라 기업활동은 재무적 성과를 단기적으로 급성장시켜 자본시장의 기대치를 충족시키는데 관점을 두며 재무적 성과 이외의 비재무적 요소 및 활동들에 대해서는 대수롭지 않게 여기게 되었다.

기업이 이익 극대화의 목표를 단기적인 방향으로 설정했다면 장기적·비재무적 목적 비용은 자연스럽게 최소화하게 된다. 하지만 비용 중 절반 이상의 부분은 주주 이외의 환경 및 이해관계자 등 기업과 경제의 지속가능한 발전을 위해 필요한 지출을 반영하고 있다. 예를 들어 환경에 대한 규제준수 및 오염물질 정화에 대한 비용을 최소한으로 지출하게 되면 기업의 재무적 성과는 상승하지만, 장기적으로 보았을 때 환경이 파괴되며 사회의 지속가능한 발전은 어려워진다. 다른 예시로 인건비 및 공급망에 대한 지출 등의 생산요소에 대한 보상비용을 최소화하게 되면 장기적으로 보았을 때 공급망의 약화 및 혁신을 위한 고급 인력의 확보가 어려워진다. 이외에

8) 대한상공회의소(2022), pp.9-10.

도 노동환경 개선을 위한 비용을 최소화할 경우 노동환경의 안전성이 떨어지며 위험한 상황에 노출된다.[9]

이처럼 기업 재무적 성과를 위해 하는 행동들은 미시적 문제로 환경문제인 대기 · 수질 · 토양의 오염, 생태계의 파괴와 사회문제인 고용불안전 · 안전 · 빈곤 · 위생 등의 문제들을 야기한다. 또한 거시적 문제인 사회 불안정 · 자원고갈 · 보건 및 교육수준 저하 · 자연재해 등의 문제를 야기한다. 이를 근거로 미시적 문제와 거시적 문제는 인력수급 및 물류에 대한 문제를 초래하고, 비효율적인 생산성을 불러오며 이를 통한 구매력 저하로 인해 소비시장의 축소로 연결되는 등 기업활동에 대해 장기적으로 부정적인 영향을 미치며 사회경제의 지속가능한 발전에 걸림돌이 된다.

2007년 세계금융위기로 인해 주주자본주의 관점은 거시경제 및 금융환경에 부정적 영향을 미치며 위험성을 드러냈다. 2007년 세계금융위기는 미국 서브프라임 모기지 부실로 인해 촉발되었으며, 이는 금융회사의 경제적 유인인 고위험 대출을 향상시키고 파생금융상품의 과도한 판매 · 유통을 통해 수익을 최대화하며 세계금융위기가 시작되었다.

환경문제 또한 2010년 멕시코만에서 딥워터 호라이즌호의 대규모 원유 유출 사고가 발생하고 진상조사위원회의 사고 원인 조사 결과에 따르면 비용 절감의 수단으로 안전수칙 미준수가 원인이었다. 대규모 원유 유출 사고가 발생하기 전 딥워터 호라이즌호는 관련 프로젝트의 실행이 계획보다 한 달 이상 지체되어 하루에 100만 달러의 손해가 발생하기도 하였다.

노동환경을 포함하고 있는 사회현상 또한 주주자본주의의 영향을 받고 있다. UNICEF는 2020년 초 기준 전 세계의 아동 약 16억 명이 열악한 환경의 노동환경으로 내몰려지고 있다고 계산한다.[10] 이 사태의 주된 원인

9) 대한상공회의소(2022), pp.10-11.
10) UNICEF(https://www.unicef.org/, 검색일: 2023.05.10.)

은 비용 절감이며 어린이들의 저가 비숙련노동이 비용 절감을 실현시킬 수 있기 때문이다. 이와 같이 주주자본주의의 부정적 영향은 다양한 형태로 나타나며, 다국적 기업이 등장하며 주주자본주의의 부작용이 전 세계적으로 나타나는 추세이다.

2. 미국

1) ESG 도입 추진

트럼프 전 대통령이 4년간의 임기를 마치고 지난해부터 바이든 대통령이 임기를 맡게 된 미국은 ESG 도입에 대한 추진이 거세지고 있다. 2019년 파리기후변화협약에서 트럼프 전 대통령이 독단적으로 탈퇴하는 모습을 보인 것 처럼 ESG에 대한 부정적인 모습을 보여주던 미국이 바이든 대통령이 임기를 맡게 되면서 ESG에 대해 적극적인 태도를 보이기 시작했다.[11)]

미국 바이든 행정부가 ESG 정책을 추진하기 시작한 시점은 미국 시장의 환경보호국 및 증권 거래위원회와 노동부가 ESG와 연관되거나 영향력을 행사하는 주 기관에 책임관리자를 임명하는 것이었다. 이 정책을 계기로 관련 기업들 중 미국의 증권거래위원회는 ESG 관련 문제에 대해 집중 관리할 수 있는 테스크 포스를 발표하는 등 ESG에 대한 적극적인 정책이 추진되기 시작했다. 이에 따라 증권 거래위원회는 투자자들이 최근 ESG에 대한 관심도가 높아져 그에 맞는 해결책을 제시했다고 했다. 미국 증권 거래위원회는 테스크포스를 통해 ESG 리스크에 대해 미리 대비할 수 있는 이니셔티브를 개발하였으며 투자자에 대한 보호 정책 또한 강화할 것이라고 밝혔다.[12)] 미 노동부는 민간기업 근로자들의 복리후생 제도를 관리하고

11) ESG Today(https://www.esgtoday.com, 검색일: 2023.10.14.)
12) U.S. Securities and Exchange Commission(https://www.sec.gov/, 검색일: 2023.06.16.)

있으며 은퇴한 직원의 복리후생 제도를 강화하는 등 ESG에 참여하고 있다. 또한 복리후생 제도로 근로자들이 무분별한 혜택을 제공받는지 2차적으로 점검하며 규제 지침을 제정했다. 이에 따라 미 노동부는 현재 근로자들의 복리후생 제도가 평등하게 이루어질 수 있도록 노력하며 ESG에 동참하고 있다.

2) 환경보호국

미국의 환경보호국은 바이든 행정부의 ESG 정책의 주 기관이라고 할 수 있다. 바이든 행정부는 ESG의 요소 중 핵심 요소인 Environment(환경)과 관련된 기후 변화에 대응하기 위해 환경보호국을 핵심기관으로 지정해 대책 방안을 마련하고 있다.[13] 전 트럼프 행정부와 달리 탄소배출 저감에 대한 규제를 시행하며 미국의 산업시장에 변화를 일으키고 영향을 미치고 있지만 아직 ESG의 명칭을 포함한 세부적인 정책은 부재인 것으로 보인다. 현재 환경보호국을 핵심으로 바이든 대통령은 기후 변화에 대한 개선방안 및 경각심을 심어주며 향후 ESG와 관련된 다양한 환경규제들이 생겨날 것이라고 본다.

3) 공급망 ESG

대부분의 주요 글로벌 기업들은 탄소중립 달성을 위해 공급망의 전반적인 최적화 및 단순화를 통해 탄소배출 감축 전략을 구상하고 재생에너지 사용과 전기자동차 도입에 중점을 두고 있다. 공급망은 기업의 운영 비용 이외에도 탄소배출량 측면에서도 큰 비중을 차지하고 있고 기후변화의 위험에도 취약성이 높아 ESG의 핵심 관리 부문으로 볼 수 있다. 공급망 설계 및 운영에 기업들이 ESG 전문가를 활용하기 위해 상당한 비용을 투자하고 있는 것도 이러한 요인의 영향으로도 볼 수 있다.

13) U.S. Environmental Protection Agency(https://www.epa.gov/, 검색일: 2023.08.15.)

주정부 측면에서도 공급망 관련 법제화가 진행되고 있다. 캘리포니아주가 인신매매 및 암암리적 노예제도를 없애기 위해 2012년 공급망투명성법(California Transparency in Supply Chains Act) 도입[14] 이후 뉴욕이 주도한 뉴욕 패션산업의 지속가능 및 사회적 책임법(New York Fashion Sustainability Act and Social Accountability Act) 도입[15]을 진행하고 있다. 2022년 초 의회에 발의된 해당 법안의 주요 내용은 매출액 기준 1억 달러 이상 패션 기업의 직간접적 오염배출량 및 원료와 임금 조항 공개 등에 대해 다루고 있다. 이와 같이 공급망의 투명성 및 윤리를 높이려는 규제들이 계속해서 도입되고 있는 상황이다.

2022년 6월 미국에서는 '위구르 강제노동방지법(Uyghur Forced Labor Prevention Act, UFLPA)'이 발효[16]됐다. 강제노동에 대한 관습 철폐를 목적으로 제정된 UFLPA는 신장 위구르자치구에서 채굴 및 생산 또는 제조된 물품뿐만 아니라 지역에 상관 없이 신장 위구르와 관련된 단체 또는 기업이 생산한 모든 상품의 수입금지를 주요 내용으로 하고있다. 이러한 조치는 의류·자동차·음식료·태양광 및 기타 기술 분야 등 전방위적 산업에 상당한 영향을 줄 것으로 전망된다.

3. EU

1) ESG 및 펀드시장

현재 ESG와 연관된 펀드시장의 자금 유입속도가 가속화되고 있는 상황에서 가장 중점적인 펀드시장은 유럽 시장이다. 시장현황을 분석한 결과 글로벌 ESG 펀드시장으로 유입되는 자금 중 80%가량이 유럽 시장으로

14) State of California(https://oag.ca.gov/, 검색일: 2023.05.15.)
15) The New York State Senate(https://www.nysenate.gov/검색일: 2023.05.15.)
16) US Customs and Border Protection(https://www.cbp.gov/, 검색일: 2023.05.15.)

유입된다는 것으로 밝혀졌다. 이와같이 ESG와 관련된 중심이 EU인 이유는 ESG에 관한 정책들이 선제적으로 이루어지고 있기 때문이다. EU는 2015년부터 지속 가능한 발전을 위해 다양한 정책을 펼치고 있으며 2016년에는 파리협정을 체결한 후 기후 변화에 따른 해결책을 제시했고 이후 EU 그린 뉴딜 정책을 펼치며 ESG에 대해 적극적인 태도를 보이고 있다.

EU는 ESG와 관련된 정책 및 규제를 여러 분야에서 시행 중이다. 또한 SG와 관련된 대표적인 EU의 정책으로는 분류체계 규정이 있다. 이 정책은 EU 내 기업들에게 지속 가능한 경제활동의 개념이 공통적으로 적용되도록 ESG와 관련된 동일 평가 기준을 도입한 정책이다. 이를 통해 투자자들은 투자 시 기업 또는 금융상품의 지속가능성을 판단하고 비교 분석해 투자를 진행할 수 있다. 이외에도 지속가능성이 보장되지 않음에도 지속가능성이 가능한 것으로 위장해 판매하는 그린워싱을 사전에 방지하는 효과를 가지고 있다.[17)]

2) 공급망의 투명성의 중요성 증가

지난 10여 년간 ESG경영에서 환경(E)에 대한 관심 및 투자 대비 사회(S)와 지배구조(G)는 상대적으로 낮은 관심과 투자가 이루어졌다. 그러나 코로나19 팬데믹 이후 경제가 회복되는 과정에서 공급망의 회복탄력성 뿐만 아니라 투명성에 대한 관심도 상당히 높아지고 있다. 정부 및 소비자 그리고 투자자들은 기업의 공급망 투명성 향상을 통해 그 안에서 발생하는 노동착취나 환경훼손과 같은 비윤리적 활동을 예방한다는 취지다. 그 결과 기업은 업스트림과 다운스트림까지 자사의 공급망을 상세하게 관찰해 사회적 책임에 대한 의무가 높아지고 있다.

최근에는 유럽 외에 미국도 작업 환경 개선과 사내 인권 이슈를 민감한 사안으로 선정하고 규제 강화를 통해 관련 문제 해결을 추구하고 있기

17) European Commission(https://commission.europa.eu/, 검색일: 2023.10.19.)

때문에 기업 차원의 공급망 구축과 관리 측면에서의 실사(Due diligence)는 기존 대비 어렵고, 다수의 데이터가 필요할 것으로 전망된다.

4. 우리나라

국내 또한 2021년도에 정부 주관하에 ESG와 관련된 다양한 정책들을 펼치며 ESG 전환을 위해 적극적으로 나서기 시작했다. 정부에서 진행하는 ESG 관련 정책들 중 핵심 요소는 정보공개와 탄소중립이다. 탄소중립은 현재 '2050 탄소중립'[18]이라는 타이틀을 가지고 장기적 계획을 수립해 추진 중이며 환경부 및 산업통상자원부, 과학기술정보통신부 등 관련 기관들은 ESG 관련 정책에 대해 적극적으로 추진하고 있다.

2021년 4월 국내 산업통상자원부에서 출범시킨 '탄소중립 산업전환 추진위원회'는 컨트롤타워로 지정되어 향후 '탄소중립 산업구조 전환 촉진 특별법' 제정을 위해 적극적으로 노력하고 있다.[19] '탄소중립 산업구조 전환 촉진 특별법'이 제정된다면 모든 산업의 경쟁력 강화와 더불어 향후 지속가능한 신산업의 가치 창출 또한 실현할 수 있다고 보고 있다. 환경부 또한 '2050 탄소중립'을 실현하기 위해 '환경기술 및 환경산업 지원법' 개정안을 공포했다.[20] 또한 일정 규모 이상의 자산을 보유하고 있는 기업을 환경정보 공개 대상에 추가하고, 환경산업 범위에 재활용 산업을 포함하는 등의 개정안들을 안정적으로 실현하기 위해 준비하고 있다. 과학기술정보통신부는 '탄소중립 기술혁신 추진전략'을 발표하며 탄소중립의 10대 핵심기술인 풍력, 바이오 에너지, 수소, 태양광 등을 개발하기 위해 기술개발 전략을 발표했다.

18) 탄소중립 정책포털(https://www.gihoo.or.kr/, 검색일: 2023.08.18.)
19) KDI 경제정보센터(https://eiec.kdi.re.kr/, 검색일: 2023.06.15.)
20) 법제처(https://www.moleg.go.kr/, 검색일: 2023.04.12.)

국내 정부의 ESG 정책의 핵심 요소 중 정보공개는 한국거래소와 금융위원회가 주기관으로 선정되었다. 한국거래소는 'ESG 정보공개 가이던스'를 제정하며 실제 ESG 보고서 작성 시 기업이 정보공개 원칙, 주요 정보공개 표준, 보고서 작성 및 공개 절차 등을 참고해 작성할 수 있도록 했다. 금융위원회는 '기업공시제도 개선방안'을 제정해 ESG 책임 투자 활성화에 대한 기반을 조성했다. 이 개선방안은 수탁자 책임 강화를 위한 스튜어드십 코드 개정, 지속가능 경영 보고서 및 기업지배구조 보고서의 공시 의무 대상 확대, 의결권 자문사에 대한 관리 강화 추진 등의 내용을 포함하고 있다.

1) 정부부처 논의 동향

"환경기술 및 환경산업 지원법"은 2021년에 개정되어 환경 관련 책임투자를 촉진하기 위해 금융기관의 역할을 강화했다. 이에 따라 2021년에 개정된 동법의 시행령은 환경 책임투자 사업의 범위와 정보 공개 사항을 명확하게 규정했다. 이러한 법적 개정을 토대로, 2022년부터는 자산 총액이 2조원 이상인 기업들은 '환경정보공개 시스템'을 통해 관련 정보를 공개하도록 규정하고 있다.[21]

〈표 2-1〉 환경책임투자 지원·활성화 계획

환경책임투자의 지원·활성화 사업 및 지원 업무 전담기관 지정요건(제20조의3 및 제20조의 4 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)(검색일: 2023.08.11.)

21) 환경부(2021)(검색일: 2023.08.11.)

또한, 산업통상자원부는 특정 규모 이상의 기관과 기업들에게 ESG경영 요소를 고려하도록 의무화하는 제도를 도입했다. 이에 따라 한국식 ESG 지표인 'K-ESG 지표'를 개발해 2021년에 'K-ESG 가이드라인'을 발표했다. 기업의 ESG 성과는 다양한 방식과 지표를 통해 측정될 수 있지만, 주요 선진국인 EU와 영국을 중심으로 ESG 공시에 대한 표준화 추세가 나타나고 있어 실제 산업 현장에서 많은 어려움이 있다. 국내 기업들도 ESG경영의 필요성을 높이 인식하고 있지만, 경영 방법, 목표 설정, 구체적인 실행 방안 등 ESG경영을 실현하기 위한 실질적인 어려움이 있다. 이러한 상황에서 K-ESG 지표의 개발을 통해 앞으로는 국내 기업들에게 최적화된 지표를 도입하고, 기업의 ESG경영을 지원하는 가이드라인 역할을 수행할 것으로 기대된다.

요즘은 ESG 확산을 촉진하기 위해 법률 개정안이 활발히 발의되고 있으며, 아래와 같이 환경, 사회, 그리고 지배구조 분야에서 주목할 만한 주요 법안들을 요약 정리할 수 있다.

〈표 2-2〉 ESG 관련 주요 법안 목록(기준: 2021.8)

구분	세부 항목	주요 내용	주요 법안
환경 (E)	기후변화 (Climate Change)	탄소배출량 (Carbon footprint)	• 기후위기 대응 녹색금융촉진 특별법안 • 중소기업 탈탄소경영 혁신촉진 특별법안 • 탄소세 법안 • 한국수출입은행법 일부개정법률안 • 한국산업은행법 일부개정법률안 • 무역보험법 일부개정법률안
	천연자원 (Natural Resources)	에너지 효율 (Energy Efficiency)	• 대기관리권역의 대기환경개선 특별법안 • 토양환경보전법 일부개정법률안

구분	세부 항목	주요 내용	주요 법안
		토지 사용 (Usage of land)	
	환경오염·폐기물 (Pollution and Waste)	폐기물 관리 (Hazardous materials management)	• 자원순환기본법 전부개정법률안 • 전기전자제품 자원순환법 일부개정안 • 해양폐기물관리법 일부개정법률안
	기회와 정책 (Opportunities & Policy)	재생에너지 (Renewable energy)	• 저탄소 청정에너지 이용촉진지원법안 • 분산에너지 활성화 특별법안 • 신재생에너지 이용보급촉진법 일부개정안
		청정에너지 (Clean energy)	
사회 (S)	인적자본 (Human Capital)	노동관행 (Labor practices)	• 산업안전보건법 일부개정 법률안(21개) • 남녀고용평등법 일부개정 법률안(10개) • 근로기준법 일부개정 법률안(7개)
		근무환경·안전 (Workplace safety)	
	생산책임 (Product Responsibility)	생산품 안전 (Product safety)	• 생활화학제품 안전관리법 일부개정법률안(2개) • 개인정보보호법 일부개정법률안(3개) • 전자상거래법 일부개정법률안(2개) • 중대재해처벌법 일부개정법률안
		고객 정보보호 (Customer privacy)	
	관계 (Relations)	사회적 투자 (Social investment)	• 조세특례제한법 일부개정법률안(11개) • 국가재정법 일부개정법률안(2개) • 공공기관 운영법, 지방회계법, 국민연금법 • 조달사업법 일부개정법률안 각 1개(4개)

구분	세부 항목	주요 내용	주요 법안
			• 예금자보호법, 우체국 예금보호법, 농림수산 • 업자 신용보증법 일부개정법률안 각 1개(3개) • 신용보증기금법, 공적자금상환기금법, • 한국주택금융공사법, 농어가목돈마련저축법 • 보훈기금법 일부개정법률안 각 1개(5개)
지배구조 (G)	기업 지배구조 (Corporate Governance)	이사회 구성 (Board structure)	• 상법 일부개정법률안(3개) • 자본시장법 일부개정법률안
		정보공시 (Disclosure)	
	기업행위 (Corporate behavior)	경쟁행위 (Competitive behavior)	• 공정거래법 일부개정법률안(8개)

자료: 기후변화경제, https://thecce.kr/1704(검색일: 2023.8.11.) 재인용: 최나영환 외(2022), pp. 15-16.

2) 산업계 논의 동향

국내 및 해외의 ESG경영 트렌드에 따라 대기업과 중소기업 모두 ESG에 대한 관심을 높이고 있는 추세이다.

국내에서는 대기업 및 그들의 협력사에 대한 ESG 관리 요구가 증대되는 동시에, 중소기업들이 자발적인 ESG경영을 활성화하며 기업 가치를 향상시키는 방안에 대한 고민이 진행되고 있다. 실제로 국내 ESG 투자 규모는 글로벌 수준에 비해 작지만, 빠르게 증가하는 추세로 평가된다. 하지만 중소기업의 관점에서는 미래에 발생할 수 있는 기회와 위험 요인이 더욱 증대할 것으로 예상되며, 이러한 상황으로 인해 대기업 뿐만 아니라 중견 및 중소기업 등 공급망 전체에 대한 ESG경영 체계의 도입과 대응 준비를 시작해야 할 시기가 되었다.

〈그림 2-2〉 ESG경영 요구 증대 흐름

자료: https://cm.asiae.co.kr/article/2021022510150053593 아시아경제 (검색일:2023.08.11.)

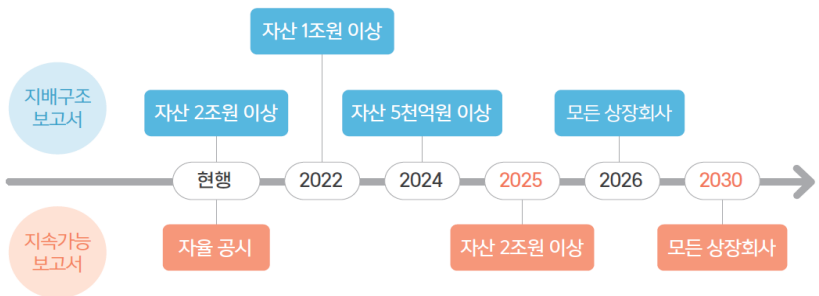
3) ESG경영 공시 의무화

우리나라는 지난 2021년 ESG경영과 관련된 정보 공시를 의무화하는 로드맵을 발표했다. 지배구조보고서의 경우, 2022년부터 자산이 1조원 이상인 기업들이 정보를 공시하도록 의무화되며, 이어지는 2026년에는 모든 상장회사가 해당 공시 의무를 갖게 될 것이다. 지속가능성 보고서의 경우, 현재는 자율적인 공시가 이루어지고 있지만, 2025년부터는 자산이 2조원 이상인 기업들이 공시를 의무화하게 되며, 이후 2030년에는 모든 상장기업을 대상으로 확대될 예정이다.[22]

한편, 우리나라의 ESG경영 공시 의무화는 글로벌 동향과 비교해 상대적으로 늦게 적용되는 경향이 있다. 이에 따라 정보공시 및 적용 범위를 조기화할 수 있는 전략을 마련하는 것이 필요하다.

22) KDI 경제정보센터(https://eiec.kdi.re.kr/, 검색일: 2023.04.10.)

〈그림 2-3〉 ESG경영 공시 의무화 로드맵



자료: 대한상공회의소(2022), p. 60.

〈표 2-3〉 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(2021)(검색일: 2023.8.11.)

특히 환경 관련 정보공시는 글로벌 환경에서 빠르게 적용되는 분야 중 하나입니다. Scope3 배출량 공시 의무화는 특히 수출 중심의 우리나라 입장에서 큰 부담으로 다가올 수 있다. 이에 따라, 공급망 관점에서 중소·중견기업에 대한 가이드라인을 수립하고 컨설팅 및 금융 지원 체계를 구축하는 것이 필요하다.

제2절 글로벌 주요 물류기업의 ESG경영사례

ESG경영이 글로벌 이슈로 부상한 가운데 ESG경영 도입을 위해 선제적으로 준비하는 기업에게는 성장의 기회가 될 것으로 보인다. ESG의 도입은 공급망 내 역할을 수행 중인 중소 물류기업에게는 기업 성장을 위한 경쟁력 수단이 될 것으로 본다. ESG의 환경 및 사회 부분은 제조에서부터 판매까지 고객에게 조달되는 공급망 내 참여기업들이 통합해 해결해야 하기 때문에 각각의 기업들이 개별적으로 해결하기에는 한계가 있다. 글로벌 공급망에 참여하는 중소·중견 물류기업들이 향후 이에 적절하게 대응하기 위해서는 글로벌 주요 물류기업의 ESG경영 현황을 먼저 살펴볼 필요가 있다.

1. 해외 기업

1) Maersk

(1) ESG 구조

Maersk는 글로벌 물류기업 중 ESG경영에 가장 적극적으로 참여하고 있는 기업 중 하나이다. 매년 자체적으로 발행하고 있는 지속가능 보고서에서 ESG와 관련된 경영활동을 밝히고 있으며 ESG 현황 보고서를 별도로 작성해 구체적인 수치와 함께 제시하고 있다.

Maersk의 ESG의 책임은 궁극적으로 전체 ESG 전략을 승인하고 친환경 메탄올 지원 선박과 같은 주요 투자를 승인하는 회사의 이사회에 있다. 감사 위원회는 주요 ESG 위험을 감독하기 위해 적극적인 역할을 수행하며

2022년 한 해 동안 지속가능성 및 ESG 보고 프로세스 개발에 대한 정기적인 보고를 받아 업무를 수행했다. 아울러 ESG와 연계된 경영진 보수 KPI 및 목표를 수립했다.

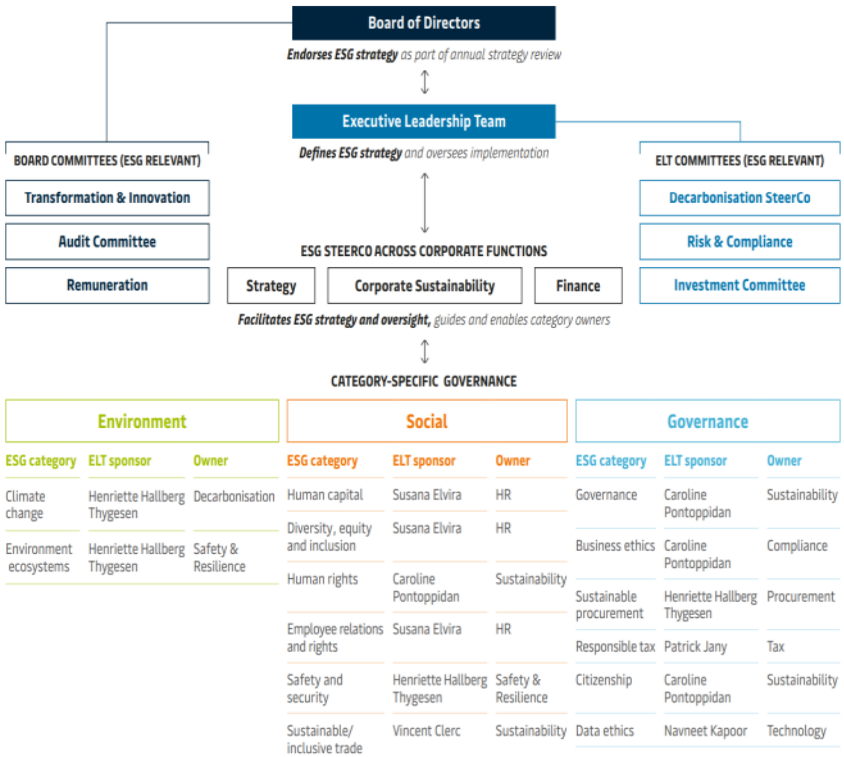
크게 3개의 카테고리(Environment, Social, Governance)와 14개의 ESG 범주는 모두 이니셔티브를 추진하고 목표를 달성하기 위해 전체 경영진과 이사회에 대해 책임을 지는 ELT(Executive Leadership Team)의 구성원이 소유하고 이끌고 있다. 그리고 ESG 전략적 딜레마 및 위험에 대한 감독을 용이하게 하고 의사 결정을 지원하기 위해 모든 범주의 ESG 전략 진행 상황에 대한 분기별 업데이트가 ELT에 제공된다.[23)]

크게 3개의 카테고리(Environment, Social, Governance)와 14개의 ESG 범주는 모두 이니셔티브를 추진하고 목표를 달성하기 위해 전체 경영진과 이사회에 대해 책임을 지는 ELT(Executive Leadership Team)의 구성원이 소유하고 이끌고 있다. 그리고 ESG 전략적 딜레마 및 위험에 대한 감독을 용이하게 하고 의사 결정을 지원하기 위해 모든 범주의 ESG 전략 진행 상황에 대한 분기별 업데이트가 ELT에 제공된다.

효과적인 ELT의 업무를 수행하기 위해 2개의 ELT 수준 위원회에는 ESG 범주에 대해 특별한 책임을 부과했다. 특히 탈탄소화 SteerCo는 탈탄소화 전략과 관련된 문제에 대해 ELT를 대신해 전략적 토론 및 의사 결정을 위한 포럼이다. 그리고 위험 및 규정 준수 위원회는 위원회 거버넌스 프레임워크 및 기업 위험 관리를 포함해 Maersk 전체의 주요 위험 및 규정 준수 프로세스와 주제를 감독한다.

23) Maersk(https://www.maersk.com/, 검색일: 2023.05.11.)

〈그림 2-4〉 Maersk ESG 관련 구조



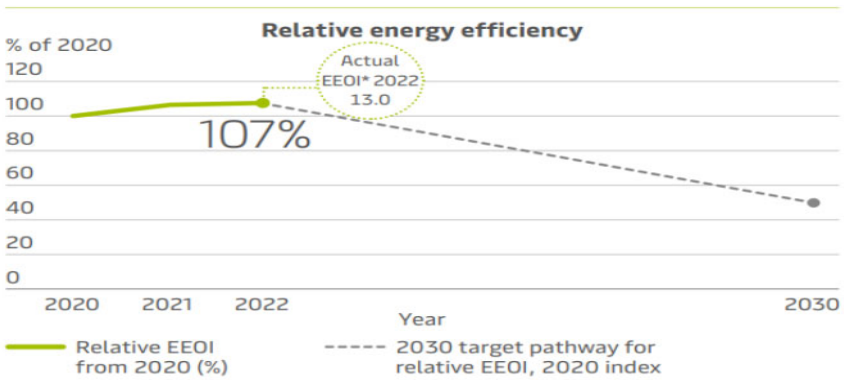
자료: Maersk(2022), p. 12.

(2) 탈탄소화 수단

Maersk에서 최대 단일 GHG 배출원인 해양 사업에는 연료 효율 개선과 녹색 연료로의 전환이라는 두 가지 전반적인 탈탄소화 수단이 있다. 연료 효율성 개선은 Maersk가 중점적으로 추진하고 있는 영역이며 2008년에서 2022년 사이에 탄소 집약도를 40% 가까이 줄인 방법이다. 여기에는 더 효율적이고 더 큰 선박에 의존하고 네트워크를 개선하는 것과 같은 선단 및 네트워크 최적화, 항구 생산성 및 선박 대기 시간 단축과 같은 방법이 포함된다.

2022년은 팬데믹 이후 계속되는 항만 혼잡과 용량 부족으로 인해 업계 전체가 효율성 조치를 구현했다. 연료 소비 감소에도 불구하고 EEOI(Energy Efficiency Operational Indicator, 에너지 효율지표)는 2022년에 1% 증가했다. 그러나 Maersk는 이러한 시스템 문제가 해결되고 있으며 2023년에는 강력한 모멘텀으로 효율성 향상을 다시 가져올 수 있을 것이라고 낙관하고 있다. 아울러 2022년 녹색 메탄올을 연료로 하는 선박을 19척 주문했으며 2023년부터 도입해 운영할 예정이다.[24]

〈그림 2-5〉 Maersk 에너지 효율성



자료: Maersk(2022), p. 25.

Maersk가 배출하는 온실가스 중 가장 많은 부분을 차지하는 것은 연료이다. Maersk는 2030년까지 선박 연료는 최소 25%를 친환경 에너지로 전환하고 항공부문에서는 최소 30%를 지속가능한 항공연료(sustainable air fuels)로 전환하는 것을 목표로 하고 있으며 물류 시설 및 콜드체인 부분에서는 약 90%를 재생에너지 및 친환경 에너지로 전환해 사용하고 육상부문에서는 최소 20%를 재생 가능한 전기 및 친환경 연료로 전환하는 것을 제시했다. 2040년까지는 사용되는 모든 연료를 친환경 연료로 전환하고 온난화 가스(GHG) 배출을 제로로 하는 것을 목표로 하고 있다.

24) Maersk(https://www.maersk.com/, 검색일: 2023.05.11.)

Maersk는 메탄올을 10년 내 유일하게 확장 가능한 친환경 대체 연료로 보고 있다. 그러나 수요를 충당하기에 충분한 규모에 도달하는데는 시간이 걸리므로 그 차이를 메우기 위해서는 대체 연료가 필요하다. 이에 Maersk는 독립적으로 인증된 배출량 절감을 제공하는 ECO Delivery Ocean 제품은 현재 바이오디젤을 기반으로 하고 있다. 2022년 해양 부문에서 친환경 연료로 운송되는 화물의 비율은 2%였으며 현재 200명 이상의 고객이 제품을 테스트하고 있다. Maersk의 ECO 배송 물량의 35%는 유럽과 북미 이외의 지역에서 나오고 있다. 많은 Maersk 고객이 친환경 솔루션에 대해 비용을 기꺼이 지불하지만 가격 예측 가능성은 항상 중요한 고려 사항이다. 장기 구매 계약을 통해 친환경 메탄올의 확장을 촉진하면 고객을 위한 보다 비용 예측 가능한 솔루션을 만드는 데 도움이 될 것으로 전망하고 있다. Maersk의 대표적인 친환경 연료를 위한 파트너는 다음과 같다.[25]

〈그림 2-6〉 친환경 연료를 위한 Maersk 협력 기업

9 strategic fuel partnerships in 2022

Annual capacity in 1,000 tonnes expected by 2025 after incremental phase up

Partner	Fuel	Capacity	Geography
Carbon Sink	Green methanol	100,000	North America
CIMC ENRIC	Bio-methanol	200,000	China
Debo	Bio-methanol	200,000	China
European Energy	E-methanol	200-300,000	N&S America
GTB	Bio-methanol	300,000	China
Orsted	E-methanol	300,000	North America
Proman	Bio/e-methanol	100,000	North America
SunGas	Green methanol	390,000	North America
WasteFuel	Bio-methanol	30,000	South America

자료: Maersk(2022), p. 25.

25) Maersk(2022), p. 25.

2) DHL

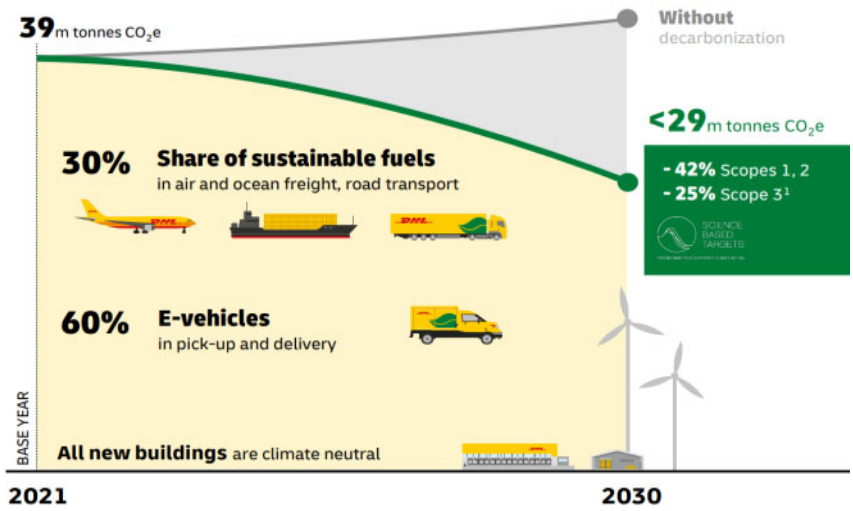
DHL은 ESG의 부문별 중점사항과 측정 기준 및 KPI를 제시하고 있다. 먼저 E(환경) 분야의 중점사항은 물류 관련 온실가스(GHG) 배출을 감소하는 것이다. 이와 같은 중점사항을 달성하기 위해 지속 가능한 기술 및 연료 사용, 전기차 사용 비율의 확장, 기후 중립적 건물 설계, 지속 가능한 제품 포트폴리오를 늘리는 것이다. 이를 측정하기 위한 KPI는 온실가스(GHG) 배출량과 탈탄소화 효과를 제시하고 있다. 다음으로 S(사회) 분야의 중점사항은 안전하고 포용적이며 동기 부여가 가능한 직장 환경을 제공해 가능한 최상의 근무조건을 만드는 것이다. 이를 위한 조치사항으로는 직원 참여 촉진, 성별 다양성 및 직장에서의 건강과 안전 보장하는 것을 중요하게 제시하고 있다. 그리고 이를 측정하기 위한 KPI는 직원의 몰입도와 중간 및 상위 간부에서 차지하는 여성의 비율을 제시했다. 마지막으로 G(구조) 분야의 중점사항은 관련된 법률을 준수하고 기업 고유의 가치에 따라 서비스를 제공하는 것이라고 밝혔다. 이를 위한 조치로서는 규정 준수 및 사이버 보안 전문성을 높이며 지속 가능한 공급업체 관계 구축하고 직원 급여를 계속해 지급할 수 있는 지속가능성 확보를 제시했다. 그리고 KPI로서 중간 및 상위 경영진의 유효한 준법 교육 수료증 비율 및 외부 사이버 보안 등급의 향상을 언급했다.

(1) 이산화탄소 감축목표

구체적으로 DHL은 GHG 배출을 줄기 위해 이산화탄소의 감축목표를 제시했는데 2021년 기준 물류 활동과 관련해 총 3천 9백만 톤을 배출하고 있지만 2050년까지 DHL과 관련된 계약업체를 포함, 이산화탄소 배출 제로화를 제시했다. 단계적으로는 2030년까지 이산화탄소 배출량을 2천 9백만 톤으로 줄이는 것을 발표했다. 이를 달성하기 위해 2030년까지 전기차 비중을 60%로 증대하며 육상, 해상 및 항공 운송 수단에서 사용하는 친환경 연료의 비중을 30% 이상으로 증대하기로 했다.[26]

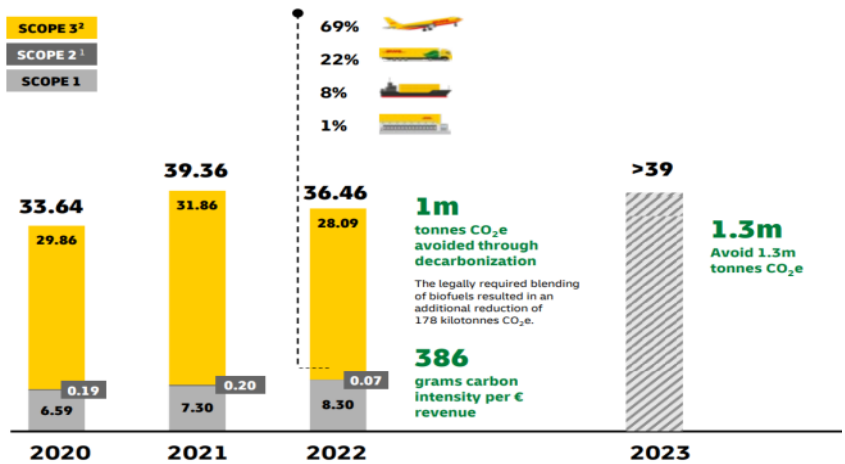
26) DHL(2022), p. 20.

〈그림 2-7〉 DHL 이산화탄소 감축 계획



자료: DHL(2022), p. 20.

〈그림 2-8〉 DHL Scope 1, 2, 3의 이산화탄소 감축



자료: DHL(2022), p. 22.

3) MSC

(1) ESG 활동

MSC는 매년 지속가능 보고서와 ESG 보고서를 발행하고 적극적인 ESG 경영활동을 하는 것으로 알려져 있다. MSC는 ESG 프로그램을 혁신적으로 도입하기 시작하면서 활동의 우선순위를 정하고 재구성했다. 많은 활동 중 MSC는 4가지 ESG 프로그램을 강조하고 있는데 그것은 폐기물 감소(waste reduction), 기후변화(climate change), 윤리적 공급망 관리(ethical supply chain stewardship) 및 사람과 커뮤니티(people and communities)로 구성되어 있다. MSC에서는 이를 효과적인 ESG 프로그램을 위한 4가지 기둥으로 명명하고 적극적으로 활용하고 있다.[27]

각각의 목표를 달성하기 위한 세부적인 사항은 다음과 같다. 먼저 폐기물 감소를 위해서 MSC는 자사의 금속가공 전문가를 활용해 항공우주, 자동차,

〈그림 2-9〉 MSC ESG 프로그램의 4가지 기둥

자료: MSC(2022), p. 4.

27) MSC(2022), p. 4.

일반 가공, 제조, 의료 부품 및 기타 내구재 고객과 협력해 운영 효율성을 높일 수 있도록 도와준다. 아울러 고객이 금속 또는 금속과 유사한 제품을 더 빠르게 제조해 제작 시간을 단축할 수 있는 방법을 찾기 위해 제조 도구, 기술 및 전략을 도입하고 테스트한다. 이를 통해 지난 6년 동안 약 70만 시간의 기계작동 시간을 줄였으며 100(백만 킬로와트시)에 해당하는 에너지를 절약한 것이다. 그리고 MSC 고객이 제품 소비량을 약 180만 개 줄이고 포장 폐기물을 3억 세제곱인치 이상 줄이는데 기여했다.

(2) 공급망 관리

다음으로 윤리적인 공급망 관리를 위해서는 여러 가지 활동 중 공급망에서 노예제와 인신매매를 금지하기 위한 조치에 중점을 두고 있다. MSC는 책임 있는 기업 시민으로서 공급망에서 모든 형태의 인신매매와 현대판 노예 제도를 근절하기 위해 최선을 다하고 있으며 공급업체는 공급업체 계약, 공급업체 약관 또는 MSC의 연간 공급업체 요구 사항 서신을 통해 MSC 인신매매 방지, 노예제 방지 정책 및 해당 법률을 준수할 것을 공급업체에 강력하게 요구하고 있다.

마지막으로 사람과 커뮤니티 부문에서는 안전하고 일하고 싶은 기업문화를 조성하는 것에 중점을 두고 있다. 2021년에 MSC는 미국 노스캐롤라이나의 데이비슨과 뉴욕의 멜빌 지부가 기업 조직의 문화와 관련해 최고의 직장상을 받았다. 그리고 이러한 위치에 있는 선별된 수의 직원을 자발적으로 설문 조사해 MSC에서 일하는 것이 어떤 것인지에 대한 피드백을 제공했다. 아울러 MSC는 지원하는 관리자, 열린 마음, 일과 삶의 균형이라는 세 가지 문화적 속성으로 미국 기업 중 상위 25%에 속했다.

4) 페덱스[28)]

(1) 탄소중립 계획 구축

글로벌 특송 기업인 페덱스(Fedex) 또한 2021년 초에 중장기적 탄소중립 계획에 대해 구축했다. 페덱스는 수십억 달러를 투자해 2040년까지 탄소중립을 달성하기 위해 노력하겠다는 구체적인 투자 계획을 발표했다. 페덱스는 투자 계획 중 초기 투자 비용인 20억 달러는 현재 배송 차량의 전기화 및 지속 가능한 에너지 연구, 탄소 포집 등에 사용할 계획이라고 밝혔으며 2040년까지 페덱스의 모든 배송 차량을 배기가스 무배출 전기차로 전환하는 것을 목표로 설정했다.

글로벌 물류기업인 페덱스의 ESG는 탄소중립만을 계획하는 것이 아니다. 코로나19의 영향으로 전자상거래가 활성화 된 글로벌 시장에서 ESG를 실현하기 위해 포장 및 배송 분야의 노력을 실천해가고 있다.

(2) 패키징 시스템

페덱스는 이처럼 현재 패키징 시스템을 구성하고 있는 요소 54% 정도가 재활용 재료를 이용해 만들어지고 있으며 향후 현재와 같은 친환경 패키징 시스템을 확장할 계획이라고 밝혔다. 또한 자사의 패키징 엔지니어들을 통해 현재 페덱스의 패키징 시스템에 재활용 소재를 최적으로 활용할 수 있는 방안을 연구하는 중이며 장기적으로 배송 물품의 포장재를 최소화하고 차량 내 적재율을 높여 배송 시 탄소 배출량을 최소화하는 것이 페덱스의 목표라고 밝혔다.

28) FedEx(https://www.fedex.com/, 검색일: 2023.06.19.)

5) 아마존

(1) 기후 서약(Climate Pledge)

글로벌 전자상거래 시장의 대표적인 아마존(Amazon)은 주요 물류기업들 중 ESG경영에 관해 가장 신속히 대처하고 있는 곳이다. 아마존은 2019년 기업 최초로 Climate Pledge에 서명하며 ESG에 대한 적극적인 모습을 보였다. 당시 기후 서약(Climate Pledge)'에 서명하며 아마존은 기업의 장기적 목표를 설정하였는데 이는 2040년까지 탄소 제로 완성, 2030년까지 100% 재생 가능 에너지 구축, 세계 산림자원 사업 지원 등의 내용을 포함하고 있다.

(2) 배송서비스내 ESG 도입

아마존의 핵심인 배송서비스 또한 ESG의 도입이 시작됐다. 아마존의 장기적 계획인 '탄소 제로'를 실현하기 위해 2022년에 아마존의 물류 배송 차량 중 1만 대를 전기차로 전환한다는 구체적 시행방안을 발표하였으며 2030년까지 전기차 전환을 최대 10만 대까지 확대한다고 밝혔다.

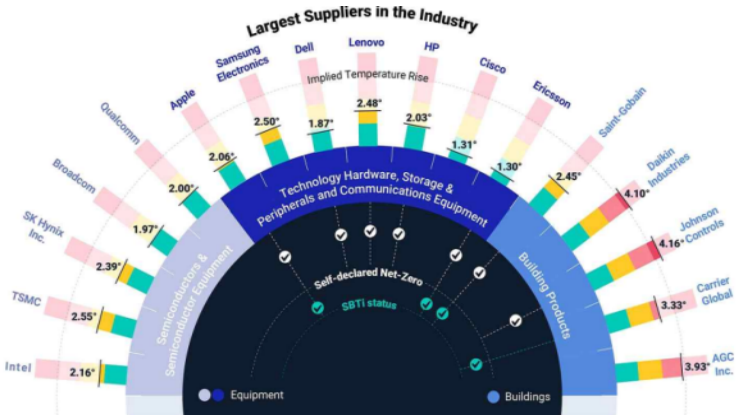
(3) 탄소중립 공급망 실현[29)]

모건스탠리캐피탈인터내셔널(Morgan Stanley Capital International, MSCI)은 '2022년 ESG 트렌드 보고서'에서 '새로운 아마존 효과(The New Amazon Effect)'에 대해 소개한 바 있다. 이는 기업 간 가치사슬의 상호의존성이 탄소중립의 상호의존성으로 이어짐에 따라 탈탄소 공급망을 실현하기 위해 기업이 다른 기업에게 강요하는 상황이 발생하고 있다는 것이다. 해당 보고서에서는 글로벌 기업들이 탄소중립 목표를 달성하기 위해 공급망 내 참여기업들에 경제적 비용뿐만 아니라 탄소 배출 저감과 같은

29) Kotra(2023), 미국 ESG 트렌드와 공급망에 주는 시사점

친환경 활동에 대한 압박을 가할 수 있음을 지적했다. 새로운 아마존 효과는 본래 탄소중립 압박에 대해 다루어졌으나 이 외에도 환경, 노동 및 인권, 경영시스템, 안전·보건, 기업윤리 등 ESG와 관련된 모든 사안에도 적용 가능하다.

〈그림 2-10〉 미국 주요기업의 업스트림 탈탄소 이니셔티브 진행 현황



자료: Morgan Stanley Capital International(2021), p. 8.

위 그림은 모건스탠리 캐피탈 인터내셔널의 주요 클라우드 서비스 기업에 대한 공급업체의 탄소 배출량에 의한 기후 온난화 효과와 탄소중립 선언 여부 및 과학적 감축목표 이니셔티브(SBTi)의 탄소 중립 목표에 대한 검토·검증 여부를 보여준다. 탄소배출 감축을 공표한 글로벌 기업들은 공급망 구축 시 동일한 조건이라면 탄소 배출량 감축에 기여를 할 수 있는 업체들을 선택할 것이다.

글로벌 기업들은 ESG경영 도입에 따라 가치사슬 내의 기업들에 지속가능성과 환경 및 인권 정책에 대해 일정 수준 이상을 충족하고 이를 검증할 수 있는 명확한 데이터를 요구하고 있다.[30]

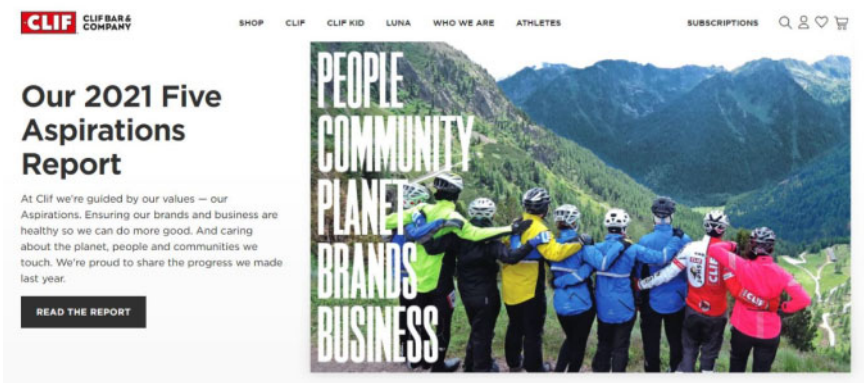
30) Morgan Stanley Capital International(2021), p. 8.

6) Cliff Bar & Company

에너지바 기업인 클리프바앤컴퍼니는 기업 경영의 최우선 가치 중 하나로 지속가능성을 염두에 두고 2002년도부터 납품업체인 제과 기업과 사무실 에너지 사용 및 직원 출장 등 공급망 내 온실가스 배출량을 지속적으로 모니터링해 왔다.

클리프바앤컴퍼니는 2013년 탄소중립 선언을 시작으로 2020년까지 50개의 주요 공급망 내에서 사용하는 에너지 비중의 50%를 친환경 에너지로 전환하겠다는 50/50 계획을 선언했다. 클리프바앤컴퍼니는 이와 같은 노력을 높게 평가받아 미 에너지보호국(EPA)로부터 상당수의 상을 받았다. EPA는 친환경 공급망의 성공사례로 클리프앤바컴퍼니 기업을 소개하며 해당 기업이 지속가능성 가치를 우선시하는 공급망과 깊은 협력관계를 형성해 왔으며 목표 달성을 위해 농가 및 기타 공급망 내 기업들을 대상으로 전폭적인 교육 및 기술적 지원을 해왔음을 설명했다.[31]

〈그림 2-11〉 클리프바앤컴퍼니 홈페이지 화면



자료: 클리프바앤컴퍼니, www.clifbar.com(검색일: 2023.8.11.)

31) 클리프바앤컴퍼니, www.clifbar.com(검색일: 2023.8.11.)

2. 국내 기업

1) HMM

(1) ESG 추진 현황

국내 가장 큰 해운물류업체인 HMM은 2019년부터 ESG 관련 보고서를 작성해 공시하고 있다. HMM의 ESG경영을 실현하기 위한 미션은 지속가능한 미래 가치를 창출하는 글로벌 해운물류산업의 리더로 제시했다. 이를 위해 환경, 사회, 거버넌스 3대 축을 중심으로 2025년까지의 ESG 분야별 단기 및 중장기 전략과제를 선정해 추진하고 있다.

HMM은 2022년 대표이사를 위원장으로 하는 ESG경영위원회를 설립하고 반기별 개최하고 있다. 이를 실행하기 위한 기업전략은 크게 5가지로서 컨테이너 및 벌크 사업, 글로벌 기후변화에 따른 친환경, 디지털, 조직역량 강화 및 사업전략 기반 투자 계획 및 재무전략으로 구성되어 있다.[32)]

(2) HMM 네트워크

HMM은 전 세계 6개 해외본부 아래 3개의 터미널 및 24개 해외법인과 61개 지점 및 사무소, 6개의 기타법인과 56개 3자 대리점 등 넓은 글로벌 네트워크를 구축하고 있으며, 국경 없는 치열한 경쟁이 벌어지고 있는 해운업계에서 최고 수준의 글로벌 해상운송 및 터미널 서비스를 제공하고자 노력하고 있다. 아울러 HMM은 미국 타코마, 대만 카오슝, 미국 캘리포니아 롱비치, 스페인 알헤시라스, 네덜란드 로테르담, 싱가포르 등에서 자영 및 공동 주주로 터미널을 운영하고 있다.[33)]

32) HMM(2022), p. 27.
33) HMM(2022), p. 8.

〈그림 2-12〉 HMM 글로벌 네트워크

자료: HMM(2022), p. 8.

이를 구체적으로 살펴보면 환경측면에서는 주요 추진과제로서 온실가스 배출량 관리강화, 친환경 선박/연료 투자 및 R/D 강화를 추진하고 있다. 사회 측면에서는 안전보건 영향 관리강화, 화물 보호 및 선박 안전 운항, 공급망 전후방 ESG 협력 강화, 책임 있는 인권경영 추진, 개인정보보호 및 정보보안 강화를 과제로 선정해 추진하고 있다. 그리고 거버넌스 부분은 윤리경영강화를 추진과제로 선정했다. 이를 달성하기 위해 환경측면에서 KPI는 온실가스 감축률, 저탄소 선박 확보 비율을 제시하였으며 사회부문에서는 중대재해 사고건수, 중대선박 사고 건수 등을 명시했고, 지배구조에서는 윤리 및 반부패 교육 이수율, 윤리 및 반부패 리스크 평가 사업장 비율을 언급했다. 이에 대한 구체적인 내용은 다음의 그림을 참고하기 바란다.

특히 2022년에는 5대 중대 이슈를 선정해 관리했다. 그것은 기후변화 대응 강화, 임직원 및 공급업체 안전 강화, 공급망 전후방 ESG 협력 강화, 인권경영 강화, 윤리경영 강화로서 이렇게 선택된 5개의 중대 이슈가 미치는 영향을 파악하고, 이슈별 글로벌 공시 프레임워크 및 이니셔티브와 연계해 관리 방안을 마련하고 있다. 아울러 HMM은 이해관계자의 의견을

수렴하는 등의 적극적인 소통을 통해 5개의 중대 이슈의 리스크와 기회 요인을 객관적으로 파악 및 분석하고 있다. 이를 기반으로 5대 중대 이슈에 대한 관리 목표를 구체화하고, KPI와 연계해 체계적으로 관리하고 있다.[34]

〈그림 2-13〉 HMM ESG경영 전략 추진과제별 성과 및 목표

구분	추진과제	관리 지표 (KPI)	중장기 목표 (2025년) *필요시 2030년 목표 설정	2022년 실적	비고
환경	온실가스 배출량 관리 강화	온실가스 감축률	2030년 BAU 대비 21.5% 감축	32만톤 감축 (2022년 BAU 대비)	Scope 1,2 기준
			2008년 대비 50%(전체 선대), 70%(컨테이너 선대) 감축 (2030년)	48.1% 감축(전체 선대) 64.4% 감축(컨테이너 선대)	장부도 기준
	친환경 선박/연료 투자 및 R&D 강화	저탄소 선박 확보 비율	대체연료추진선(LNG, 메탄올추진선 등) 비율 12% 달성	2.2%	컨테이너 선대 척수 기준 (사선,BBCHP/벌주, 용선계약 포함
사회	안전보건 경영 관리 강화	중대재해 사고건수 (사망자)	0건	0건	
		근로손실재해 도수율 (LTIF, Lost Time Injury Frequency)	0.6 이하	해상 0.83 육상 0.43 합계 0.77	
	화물 보호 및 선박 안전 운항	중대 선박사고 건수 (손실비용 10억 이상)	사고 0건	0건	
		PSC 지적 비율	1 미만 유지	0.8건	
	공급망 전후방 ESG 협력 강화	ESG 평가 공급업체 비율	80% 이상	72.3%	주요 협력사 구매 금액 기준
		공급망 실사 공급업체 비율	60% 이상	40.7%	주요 협력사 구매 금액 기준
	책임 있는 인권경영 추진	인권영향평가 확대	40% 이상	33.3%	
	개인정보보호 및 정보보안 강화	확인된 정보 보안 사건 건수	0건	0건	
지배구조	윤리경영 강화	윤리 및 반부패 교육 이수율	95% 이상	96.1%	
		윤리 및 반부패 리스크 평가 사업장 비율	100%	100%	Trace 인증 기준

자료: HMM(2022), p. 12.

(3) 2050 탄소중립 선언 및 로드맵 수립

HMM은 기후변화 대응을 목표로 하는 국제사회의 협의를 적극적으로 지지하고 있는 일환으로, 저탄소 사회 전환을 위해 2050 탄소중립을 선언

34) HMM(2022), p. 12.

하였으며, 온실가스 감축을 위한 로드맵을 수립했다. 특히, 국제해사기구(IMO) 온실가스 감축 목표는 EU 및 글로벌 수준의 감축목표에 미치지 못하고 있어, HMM은 2021년 IMO보다 높은 수준의 목표를 수립했고, 이를 달성하기 위한 계획을 수립했다. HMM은 지난해 기준 컨테이너 선대의 온실가스 집약도를 2008년 대비 64.4% 감축했다. HMM은 향후에도 지속적으로 저탄소 도는 무탄소 선박 도입을 통해 2025년까지 대체연료 추진선의 비중을 12%(컨테이너 선대 기준)까지 증가시킬 계획을 발표했다. 아울러 HMM은 2030년까지 기업이 사용하는 차량을 친환경 차량으로 100% 전환하자는 한국형 EV100 캠페인 가입을 검토하고 있으며, 이를 통해 이동연소의 탄소배출을 절감하려고 한다.

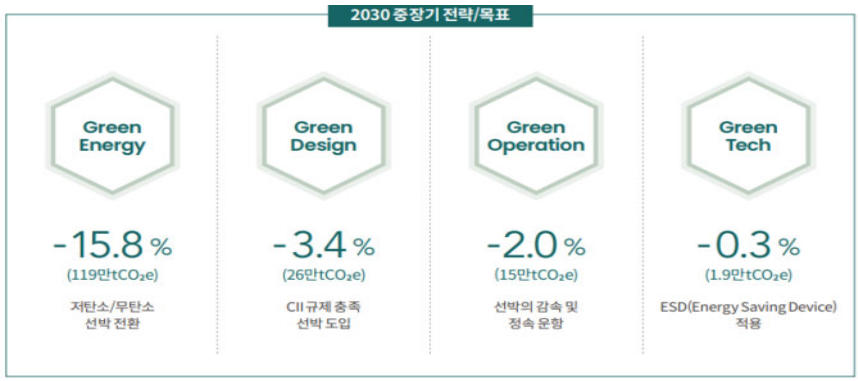
전 세계는 파리협약에 따라 지구의 기온 상승 억제를 위한 노력을 이행하고 있다. 이와 같은 움직임에 적극적으로 부응하기 위해 HMM은 탄소중립 목표 2030 중장기 전략을 수립하고 온실가스 감축 방안을 구체화했다. 즉 HMM은 Green Energy · Design · Operation · Tech 전략을 제시하였으며, 적극적으로 온실가스를 감축해 나갈 것을 제시했다. 그리고 선박 등의 직접 배출뿐만 아니라, HMM의 공급망을 구성하고 있는 기업들의 모든 온실가스 배출을 관리하고 감축해 나갈 예정이다.

① 기대 효과

HMM은 2050년까지 탄소중립을 달성하기 위해 2021년 기준 2030년 온실가스 배출 전망치 Scope 1, 2 범위에서 21.5%를 감축하려는 계획을 발표했으며 이는 최초 755만 톤(CO_2e)에서 593만 톤(CO_2e)으로 줄이는 것이다. 이를 위해 그린 저탄소/무탄소 선박의 전환을 통해 119만 톤(CO_2e)을 절감하며, CII(Carbon Intensity Indicator)규제 충족을 만족하는 선박을 도입해 26만 톤(CO_2e)을 줄이고 선박의 감속 및 정숙 운항으로 15만 톤(CO_2e), 그리고 ESD(Energy Saving Device)를 적용해 1.9만 톤(CO_2e)을 감축할 수 있을 것으로 예상한다.[35]

35) HMM(2022), p. 20.

〈그림 2-14〉 HMM Net Zero 중장기 전략/목표



자료: HMM(2022), p. 20.

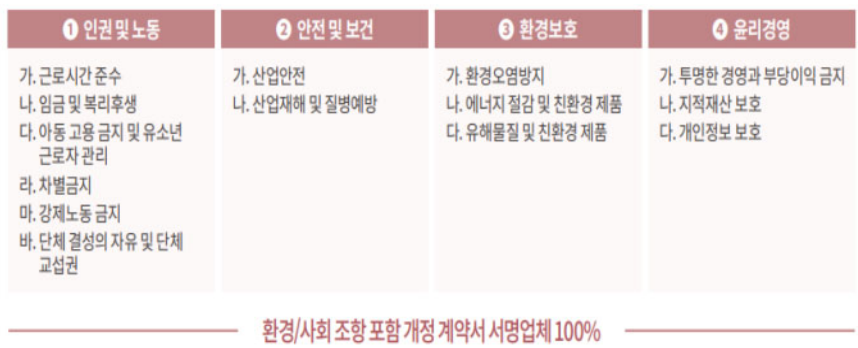
② 대기배출 저감

특히 HMM은 대기환경보전법 준수 및 사업장선박에서 발생하는 대기 배출물 저감을 위해 스크러버, SCR(Selective Catalyst Reduction, 선택적 촉매 감소 기술), 각종 대기 배출 저감 필터의 사용 확대 및 VECs(Vapor Emission Control System)를 운영하고 있으며, 이를 통해 오염물질을 허용기준치 이하로 철저하게 관리하고 있다. 즉 황산화물 배출관리를 위해 2020년부터 이행하는 IMO 환경규제 대비 스크러버(황산화물 배출 저감 장치)를 설치해 이행하고 있으며 저유황유 사용으로 배출 감소를 실현하고 있다. 질소산화물 배출관리를 위해서는 연료 분사 밸브를 Sliding Type으로 변경하고 엔진 제어 장치 설치해 연소 효율을 증가시키는 등 일부 신조선의 경우 질소산화물을 획기적으로 제거하는 SCR을 탑재해 운영하고 있다.

공급망 ESG 강화와 관련해 구매팀 주관으로 지속가능 구매 정책을 수립하고 있으며, 공급망을 구성하는 협력회사가 관련 분야에서 국제 규정과 사회적 책임을 다할 수 있도록 관련 부서와의 지원/협력을 바탕으로 지속가능한 성장을 하는 기업 생태계를 만들어 나가는데 노력하고 있다.

또한 HMM은 글로벌 기업으로서 공급망의 지속가능성 리스크를 최소화하고 책임 있는 구매 결정 및 지속가능성 확산을 통해 공급망의 가치를 높이고 있다. 이에 따라 모든 구매담당 임직원은 품질 및 비용 측면뿐만 아니라 윤리 기준과 사회적 책임 구매를 고려하고 있다. 또한, 녹색구매 정책을 수립해 기자재 및 선용품 구매 시 친환경 제품의 구매 및 사용 확대를 위해 강조하고 있다.[36]

〈그림 2-15〉 HMM 지속가능한 구매 정책 및 협력사 행동강령



자료: HMM(2022), p. 42.

2) KSS해운

(1) LPG

국내에서 지난 50여 년 동안 기초 화학물품 및 가스 등의 석유화학제품을 운송하는 것을 주요 사업으로 영위하고 있는 KSS해운은 대한민국을 대표하는 글로벌 에너지 운송 전문기업이라고 할 수 있다.

2021년 KSS해운은 태국 국영 에너지 기업인 PTT Public Company Limited와 계약기간 5년 총 563억 원의 신규 LPG 운송계약을 체결했다.

36) HMM(2022), p. 42.

2022년 하반기부터 운송계약에 투입될 VLGC 신조선은 KSS해운이 국내 최초로 LPG 및 중/경질유를 모두 연료로 사용하는 이중연료 추진엔진(Dual Fuel Engine)이 부착된 친환경 선박으로 IMO(국제해사기구) 온실가스규제에 적합하게 설계되어 있다. 아울러 친환경 86,000CBM 급 VLGC 신조선 두 척(2척)의 투자를 결정하고, 현대중공업에 발주를 의뢰했다. 이번 신조선 두 척은 전 세계 1위 LPG 거래 기업인 BGN 그룹과의 LPG 운송계약에 투입될 예정이다. 이 선박들은 파나마 운하 전체를 통항할 수 있는 선박이며, 앞선 선박과 마찬가지로 IMO 기준을 충족할 수 있도록 LPG 이중연료 추진 엔진(LPG DUAL FUEL ENGINE)이 탑재된 친환경 선박이다.

(2) 암모니아

KSS해운은 세계적인 암모니아 거래 기업인 TRAMMO NAVIGATION PTE와 이전의 중형가스운반선(MGC) 두 척에 대한 운송계약을 연장했다. 지난 2015년 신규 계약을 체결한 이후, 전 세계로 친환경 연료인 암모니아를 운송하고 있다. KSS해운은 LPG와 암모니아를 주요 화물로 운송하고 있으며, 친환경 선박 투자와 함께 암모니아 또는 수소 등 친환경 에너지에 대한 수요 증가도 파악하고 있다.

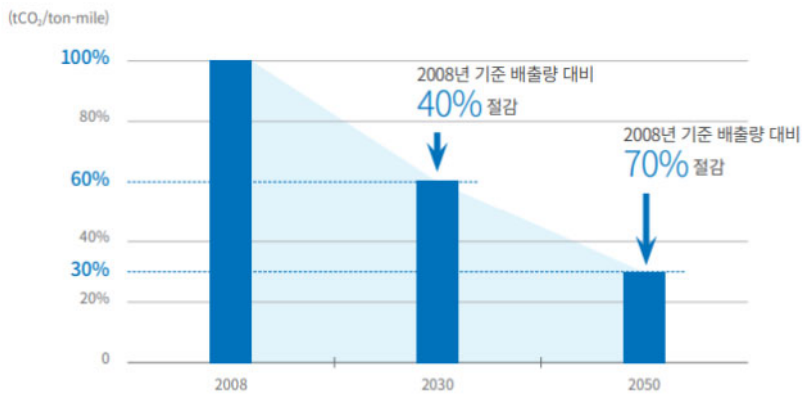
KSS해운은 신조선박에 대한 금융계약 체결 시 환경 및 사회 분야와 관련된 ESG KPI를 금융기관과 협의해 설정하고 이자 할인 혜택을 적용받고 있다. 국제 기준보다 높은 KPI 목표수치 설정을 통해 ESG경영실천과 더불어 회사의 수익구조 개선을 통한 선순환 경영체계를 구축할 수 있었다.

(3) 탄소중립 목표

KSS해운은 2050 탄소중립을 목표로 IMO 온실가스규제와도 부합된 CO_2 감축목표를 설정했다.

CO_2 감축목표로는 2030년의 경우 2008년 기준 배출량 대비 40% 감축, 2050년의 경우 2008년 기준 배출량 대비 70% 감축으로 수립했다. 또한,

〈그림 2-16〉 KSS 2050 CO_2 감축목표



자료: KSS해운(2022), p. 57.

선박의 온실가스 배출 감축과 더불어 환경친화적 사회공헌활동들을 반영한 사회적 감축 수단도 병행해 탄소중립(Net-Zero)을 넘어 탄소 네거티브를 달성할 계획을 밝혔다.[37]

3) 롯데글로벌로지스

(1) 콜드체인

롯데글로벌로지스는 냉장·냉동 전기 화물차 테스트를 2020년 4월에 성공적으로 시행하고 콜드체인 전기 화물차 배송에 국내 최초로 정식 도입했다. 2021년 7월 콜드체인 차량이 포함된 친환경 전기 화물 차량 63대를 운용 했으며 2022년에는 전기 화물 차량을 200대까지 확대해 운영할 계획이다. 이와 더불어 전기 화물 차량 배송을 지원하기 위해 100kW급 급속 충전기를 운용해 충전기 1대당 전기 화물차 2대가 동시 충전이 가능하며 이외에도 13대의 충전 인프라를 갖추고 있다.

37) KSS해운(2022), p. 57.

(2) 친환경 산업

롯데글로벌로지스는 친환경 산업에 대한 노력으로 2019년 환경부의 '우수 녹색물류 실천기업 인증'과 '환경경영시스템 ISO4001'을 획득했고, 2021년 5월에는 환경부의 '업무용 차량 100% 친환경 자동차 전환' 및 'K-EV100'을 공표하고, 동년 6월에는 '화물자동차 미세먼지 저감 협약'에 참여하는 등 친환경에 대한 적극적인 태도를 보였다. 이후 롯데글로벌로지스는 2021년 1월, 7월에 친환경 사업자금의 조달 목적으로 ESG 그린본드 및 해외 ESG 채권을 발행했고, 지속가능경영에 대해 진취적인 태도와 택배 터미널의 자동화 설비를 도입해 근로자들의 근무 환경을 개선하며 높은 평가를 받았다.

(3) 일자리 창출

롯데글로벌로지스는 또한 일자리 창출을 위해 다방면에서 근로자들을 채용하고 있다. 2022년 1월 오픈한 진천 메가허브터미널을 포함한 전 지역의 물류 현장에서 지역인재들을 충원해 지역경제를 활성화하기 위해 기여했으며, 실버 택배 등을 통해 장애인 의무 고용에 대한 고용 초과, 노인 일자리 창출 등의 성과 상승에 달성했다.

(4) Green Logistics 2040

롯데글로벌로지스는 ESG 책임경영을 위해 노력하고 있다. 2021년 7월 회사 내 ESG 전담조직을 설립하고, 동년 8월에는 이사회 내부에 ESG 위원회를 구성해 ESG경영에 대한 의지를 나타냈다. ESG 위원회는 지속가능한 가치를 미래세대로 전달이라는 비전을 설정한 후 'Green Logistics 2040' 전략 목표를 달성하기 위해 7개의 중점 추진과제를 지정했다.

'Green Logistics 2040'의 7개 추진과제로는 DT기반 친환경 물류 솔루션 개발, ESG경영 역량을 강화하는 기반과 인프라 구축, 폐기물 및

탄소배출 저감, 고객·사회 ESG 지원 강화, 안전·보건에 충실한 근무환경 구축, 적극적인 대외 소통, 공급망 ESG경영역량 강화 등이 있다. 정기적인 컴플라이언스 및 준법 활동 또한 보강하고 있다. 자체적으로 윤리경영 모니터링을 매년 진행하며 기업 내 전 임직원을 대상으로 준법서약서를 작성하고, 준법 사항에 대한 CEO 메시지 공유 및 현장 점검, 하도급법 교육 및 사례 전파 등을 실행하고 있다. 이를 통해 롯데글로벌로지스는 2020년 11월 준법·부패방지경영시스템 ISO 37301 & 37001을 취득한 바 있다.[38]

38) 롯데글로벌로지스(https://www.lotteglogis.com/, 검색일: 2023.09.01.)

제3절 시사점

글로벌 기업들은 자사의 공급망 협력업체 내에서 ESG 리스크가 발생하면 자사 브랜드 가치가 손상되는 영향을 받기 때문에 전 세계 기업들은 현재 공급망 내 협력업체 또한 ESG 도입을 권장하고 있는 상황이다. 이러한 리스크에 대비하기 위해 전 세계 기업들은 공급망 내 협력업체들의 관리를 통해 지속가능한 비즈니스에 대해 도모하고 있다. 현재 일부 기업들은 ESG를 도입한 기업들을 대상으로 비즈니스 협력을 체결하고 있으며 RE100에 등록한 기업은 자사 공급망 내 협력하는 기업 또한 재생에너지 사용을 강구하고 있다. 이외의 타 기업들 또한 협력업체의 ESG를 평가해 비즈니스 체결을 하는 상황이며 EU 의회가 기후 변화 대응, 노동 및 인권 보호 등에 대비하기 위해 모든 산업의 공급망 상태의 현황을 의무화하도록 권장하며 전 세계 기업들은 자사 공급망 내 협력업체들의 ESG 도입을 요구하고 있다. 국내 또한 비슷한 실정이다. 국내 대형 화주들은 자사의 협력 물류기업에게 탄소배출 저감계획에 따른 인센티브 제공 방안에 대해 적극적인 모습을 보이고 있다. 현재 세부적인 탄소배출 저감 계획 및 인센티브 제공 방법이 정해지지 않았지만 계속해서 이에 대한 의논은 이루어질 것이라고 본다.

대형 화주기업들이 자사의 공급망 내 협력업체에게 ESG를 요구할 때 물류기업들의 ESG 도입 준비는 기업의 성장동력으로 삼을 수 있다. 현재 국내 주요 대기업들은 전반적으로 ESG 위원회를 별도로 설립하거나 기존 조직의 변화를 통해 환경 및 사회 부분에서 긍정적 시선을 이끌 수 있는 사업 아이템을 모색하고 있다. 물류산업은 대형 화주들과 비즈니스 관계를 지속적으로 유지해야 하는 특성상 ESG 문제의 해결은 기업의 유지 및 발전에 중요한 핵심 요소이다. 탄소배출 저감은 ESG경영의 핵심 요소이며 선박의 운송 부분 및 상하역 작업 시 해결해야 하는 문제이다. 물류기업들이 ESG

에 따른 탄소배출 저감을 실현하게 된다면 이를 통해 기업의 이미지를 제고할 수 있다. 또한 물류산업은 산업안전 부분에서 열악한 작업환경 탓에 사건, 사고가 빈번히 일어나며 ESG 문제를 제외해도 사회적인 부분에서 개선이 필요하다는 상황이다.

ESG 도입을 통해 대형 물류기업 및 중소물류기업들은 공급망 내에서 도태되지 않을 수 있다는 혜택이 있다. 글로벌 기업들 및 국내 주요 그룹사들은 이미 자사의 협력업체들에게 ESG의 구체적인 실현 방안을 중요한 요소로 보고 있으며 새로운 협력업체의 선정 기준 또한 ESG에 대해 높은 비중을 두고 있다. 이는 ESG에 대해 고려하지 않는 물류기업은 점차 시장에서의 자리가 사라질 수 있다는 의미이다.

자사의 물동량이 없는 순수 물류기업들은 물류 사슬 내 공급망 소외가 심각한 리스크로 받아들여진다. 또한 현재 자본시장은 ESG의 중요성을 강조하고 있기 때문에 ESG 리스크에 대한 문제가 없는 기업과 ESG 리스크를 내포하고 있는 기업에 대한 자본조달 비용 및 투자에 대한 시각의 차이가 생기면서 비재무적 평가요소가 재무적 평가요소에 영향을 미치고 있다. 이처럼 중소물류기업의 물류 공급망 내 소외와 자본조달 및 투자의 어려움은 치명적인 영향을 미친다. 하지만 중소물류기업이 ESG 도입을 미리 준비할 경우 리스크에 대한 문제를 해결할 수 있으며 시장에서의 경쟁력 확보가 가능하다.

ESG경영을 통해 얻을 수 있는 혜택은 긍정적 기업 이미지를 제고한다는 것이다. 최근 들어 소비자들을 대상으로 기업 이미지를 통해 가치를 평가하고 자신의 가치와 맞는 기업의 제품을 구매하려는 변화가 일어나는 추세이다. 소비자들은 자신이 구매하려는 상품이 어떤 형태로 생산 및 유통되는지, 상품을 생산하는 기업의 이미지와 가치관, 사회·환경에 대한 책임을 중요하게 여기며, 이는 상품 구매에 영향을 미치고 있다. 이는 ESG 대한

소비자들의 관심도가 심리를 변화시키고 이는 자본시장 및 화주기업 뿐만 이 아닌 물류시장에도 영향을 주고 있다는 것을 의미한다. 상황의 예시로 기업의 열악한 물류산업 근무 환경이 사회적으로 이슈가 되며 해당 기업의 불매운동으로 이루어진 사례가 있다. 현장을 총괄하는 물류기업이 피해를 받지 않았지만 해당 물류기업에게 물류 서비스를 맡긴 화주기업은 치명적인 피해를 받게 된 것이다.

03
국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 현황

제1절 ESG경영인식 조사

1. 배경 및 목적

ESG경영은 패러다임 변화에 따른 영향으로 인해 기업의 생존과 지속가능성 확보를 위해 향후 중요하게 작용할 것이다. ESG경영전략 확보는 2가지 측면에서 크게 영향을 미칠 것이다. 우선적으로 미국, 유럽 등을 중심으로 자국의 안보 중심의 글로벌 공급망 형성과 함께, 안정적인 공급망 관리를 위한 인권, 환경 등 가치에 따른 공급망 재편이 가속화될 것이다. 미중 패권에 따른 가치동맹 중심의 공급망 재편과 관련해, 지난 5월 채결된 인도 태평양 프레임워크(Ind0-Pacific Economic Framework, 이하 IPEF)에서 언급된 협력체계구축의 주요 가치는 기존 공급망 안보뿐만 아니라 디지털경제, 에너지·기후변화 대응, 노동·환경 등 ESG경영과 관련한 현안들이 주요 이슈로 다루어졌다. 또한, 유럽연합의 공급망 실사지침 이행 의무가 강제화될 경우, 환경오염, 노동자인권침해, 생물다양성 훼손 방지 등 ESG경영과 밀접한 연관이 있는 가치는 유럽연합과 사업을 영위하는 기업들 간 개별 공급망관리에 대한 중요한 잣대로 작용하게 될 것이다. 향후

ESG경영을 위한 필수적인 가치들은 경제공동체 및 다자간 협력체계를 넘어 글로벌 표준으로 보편화될 것이며, 공급망 재편을 위한 중요한 가치로 작용할 것이다. 둘째, 미래의 기업투자에 있어 중요한 잣대로 적용될 것이다. 세계적인 주요 투자펀드 및 연기금 등은 네거티브 스크리닝을 통한 ESG에 기반한 사회적 책임투자가 강화되고 있는 추세이며, 이러한 네거티브 요인들은 무기생산, 환경파괴 등으로 투자선정대상에서 제외됨에 따라 보편적인 가치실현이 재무적 성과에 직접적인 영향을 미치고 있다. 국내기업의 경우, 지배구조 특성상 오너경영이 보편화되어 있음에 따라, 경영관리 투명성 확보에 대한 필요성이 크다. 이때, 기업의 지배구조뿐만 아니라 환경책임, 사회책임 활동 등에서 발생한 리스크를 쉽게 파악하기 위한 평가자료로 활용하고 위해 ESG경영평가의 중요성이 커지고 있다.

또한, 탄소중립에 따른 공급망체계 변화는 EU의 철강, 비료, 알루미늄, 시멘트 등 에너지다소비 품목, 환경규제 강도가 낮은 개도국의 생산제품을 대상으로 한 탄소국경조정세(Carbon Border Adjustment Mechanism, 이하 CBAM) 도입 및 친환경, 고효율 제품의 공급망 확대 등 현안과 맞물려 산업별 공급망 특성 및 제품에 따른 조달, 투자. 생산 등에 직접적인 영향을 미치게 될 것이다. 이러한 기조 속에 ESG경영은 투자의 우선적인 고려 요인뿐만 아니라, 전통적인 공급망 재편과 맞물려 국제물류기업의 비즈니스 구조 변화에도 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

이와 같이 전세계적으로 ESG경영의 중요성이 대두되고 있는 가운데 국내 ESG경영 공시와 관련해, 지배구조 보고서는 2026년, 지속가능보고서는 2030년부터 모든 상장기업이 공시 의무화됨에 따라 ESG경영공시에 대한 중소·중견기업의 가이드라인 마련 필요성이 점차 확대되고 있는 추세이다. 이러한 추세에 부합하기 위해 국내 중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인을 구축하기 위한 ESG경영현황 및 인식수준 파악이 선행되어야 하므로 ESG 인지 여부, 경영 여부, 현재 수준 등의 경영과 관련된 질문과

국내 물류기업들이 중요하게 생각하는 ESG 분야, 애로사항 등을 조사하기 위한 설문을 실시했다.

2. 설문 구성

설문조사는 국내 중소·중견 물류 관련 업체 82곳을 대상으로, 8월 2일부터 8월21일까지 3주간 실시하였으며, 설문 결과를 바탕으로 국내 중소·중견기업 물류기업의 ESG 인식 및 경영 이행을 위한 주요 현황을 파악하고, 이를 바탕으로 개선 방향을 설정하고자 했다.

〈표 3-1〉 조사 설계의 일반 사항

분류	주요 내용
조사대상	• 국내 중소·중견 물류 관련 업체
표본수	• 82개
표본오차	• 95% 신뢰수준에서 최대허용 표본오차 ±10.82% Point
조사방법	• 구조화된 설문지를 활용한 온라인조사
조사기간	• 2023.08.02.~2023.08.21. (약3주)

자료: 저자 작성

업종별로 응답자 특성을 분류하였을 때, 물류 운송·보관서비스 기업이 전체 응답자의 67.1%로 가장 높았으며, 물류정보화·IT솔루션기업(9.8%), 물류설비기업(7.3%), 물류장비기업(6.1%), 물류보관·운송용기(3.7%), 물류센터 개발·개발·설계·시공기업(3.7%), 포장설비기업(2.4%) 순으로 집계되었다.

매출액 기준으로 설문자 특성을 분류하였을 때, 30억이상 200억미만이 전체응답의 31.7%로 가장 높았으며. 200억이상 500억미만(19.5%), 5,000억이상(12.2%), 500억이상 1,000억미만(9.8%), 1,000억이상 2,000억미만(9.8%), 30억미만(9.8%), 2,000억이상 5,000억미만(7.3%)로 나타났다. 영세

기업, 중소기업 및 중견기업의 분류는 매출액, 자산총액, 출자자 기준 등에 따라 상이하기에 본 설문에서는 정확히 분류되지 않으나, 매출액 1,000억 이하의 기업이 전체 응답자의 70.8%로 소기업 및 중소기업이 응답률이 높은 것으로 집계되었다.[39]

종사자 수 기준일 경우, 21명이상 50명미만(30.5%), 51명이상 100명미만(19.5%), 20명미만(18.3%), 101명이상 200명미만(13.4%), 500명초과(9.8%), 201명이상 500명미만(8.5%)순으로 확인되었다.

사업범위 기준인 경우, 화물운송이 전체응답의 45.1%로 가장 높았으며, 화물포워딩(39.0%), 창고관리(31.7%), 기타(26.8%), 부가서비스(14.6%), 콜드체인(6.1%) 순으로 조사되었다.

ESG 개념 인지수준의 경우, 인지하고 있다는 응답비율이 54.9%로 인지하지 못한다는 45.1%보다 다소 높은 것으로 나타났으나, 어느정도 알고 있다는 응답이 전체 응답의 46.3%로 응답자들의 ESG 개념에 대한 인지수준은 높지 않을 것으로 확인되었다.

우선 주요 선행연구를 검토해, ESG경영 관련한 주요 항목을 1차로 도출하였으며, 도출된 항목을 대상으로 전문가 자문회의 및 연구진 협의를 거쳐 인식조사에 필요한 항목을 추가하고, 설문 결과의 활용방안 확보를 위해 항목 조정 및 재분류과정을 진행했다.

설문 문항은 선행연구 검토, 외부 자문 및 연구진 협의를 통해 도출된 기업의 ESG경영인식 및 필요성에 대한 인지도, ESG경영을 위한 준비수준 조사 총 2개의 카테고리를 중심으로 관련 세부항목을 분류했고, 분류된 세부 항목을 바탕으로 설문을 실시했다.

39) 중소기업기본법상 중소기업 기준은 창고 및 운수업, 정보통신업은 3년평균 매출액 800억이하, 자동차 및 트레일러 제조업은 1,000억 이하로 업종분류에 따라 중소기업 분류가 상이하나, 통계적 한계로 인해 1,000억 이하일 경우 소기업 및 중소기업으로 본 연구에서는 분류함

〈표 3-2〉 응답자 특성

단위: 명, %

분류		사례수	비율(%)
업종	물류 보관·운송 용기	3	3.7
	물류 운송·보관 서비스 기업	55	67.1
	물류설비 기업	6	7.3
	물류센터 개발·설계·시공 기업	3	3.7
	물류장비 기업	5	6.1
	물류정보화·IT솔루션 기업	8	9.8
	포장설비 기업	2	2.4
매출액	30억 미만	8	9.8
	30~200억 미만	26	31.7
	200~500억 미만	16	19.5
	500~1,000억 미만	8	9.8
	1,000~2,000억 미만	8	9.8
	2,000~5,000억 미만	6	7.3
	5000억 이상	10	12.2
종사자 수	20명 미만	15	18.3
	21~50명	25	30.5
	51~100명	16	19.5
	101~200명	11	13.4
	201~500명	7	8.5
	500명 초과	8	9.8
사업 범위	화물 운송	37	45.1
	창고 관리	26	31.7
	화물 포워딩	32	39.0
	콜드체인	5	6.1
	부가 서비스	12	14.6
	기타	22	26.8
ESG 개념 인지 수준	상당히 잘 알고 있다	5	6.2
	잘 알고 있다	2	2.4
	어느 정도 알고 있다	38	46.3
	알지 못한다	25	30.5
	전혀 알지 못한다	12	14.6
전체		82	100.0

자료: 저자 작성

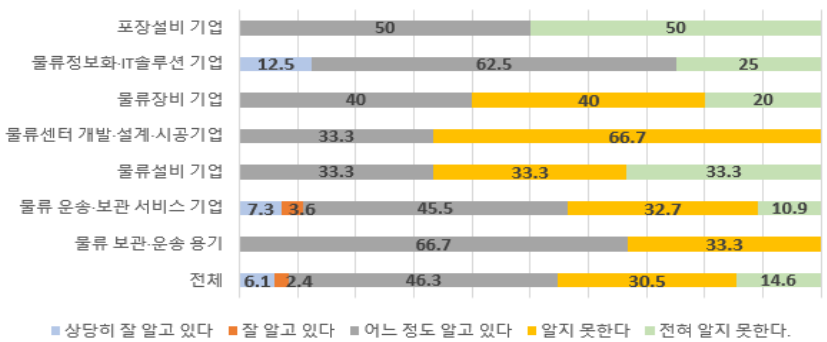
제2절 인식조사 결과

1. ESG경영인식 및 필요성

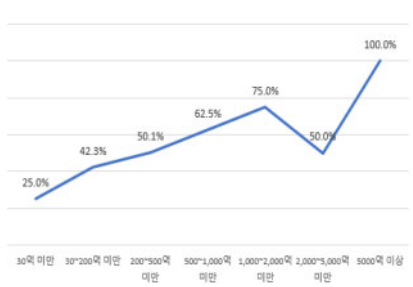
1) ESG 개념 인지도

ESG 개념 인지여부에 대한 응답현황을 살펴보면, 인지하고 있다는 응답이 전체응답의 54.9%로 인지하지 못한다고 응답한 45.1%보다 다소 높게 나타났다. 특히, 매출액 및 종사자수 기준으로 매출액과 종사자가 높을수록

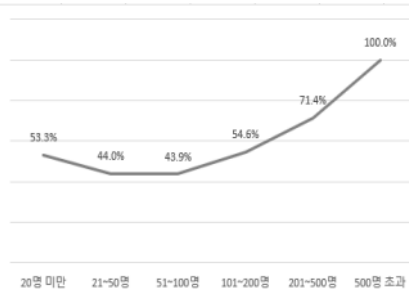
〈그림 3-1〉 ESG 개념에 대한 인지도



〈업종별 ESG 인지 수준〉



〈매출액 기준〉



〈종사자 수 기준〉

자료: 저자 작성

인지하고 있다는 응답이 높은 것으로 조사되었으며, 업종별로는 물류 정보화·IT솔루션 기업(75.0%), 물류보관·운송용기(66.7%), 물류운송·보관 서비스 기업(56.4%) 순으로 ESG경영에 대한 인지도가 높게 나타났다.

2) ESG 업무담당 현황

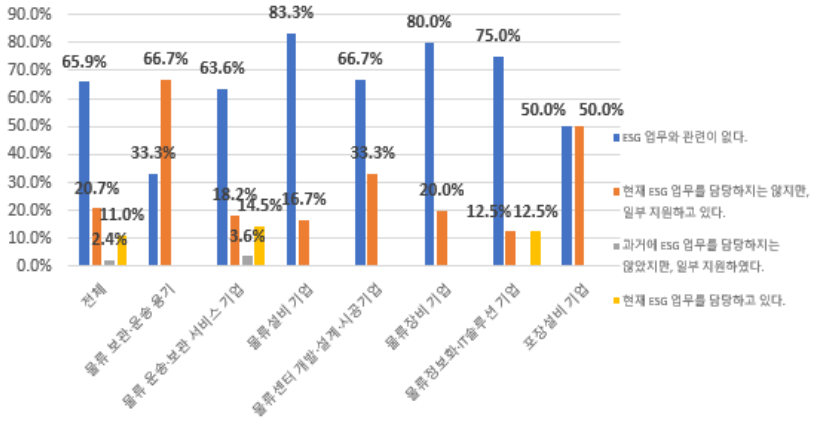
응답자의 ESG 업무담당 여부는 'ESG 업무와 관련이 없다' 65.9%로 가장 높게 나타났으며, '현재 ESG 업무를 담당하지는 않지만, 일부 지원하고 있다' 20.7%, '현재 ESG 업무를 담당하고 있다' 11.0% 순으로 나타났다. 현재 ESG 업무 담당 여부에 대한 응답은 업종으로는 물류 운송·보관서비스 기업 8개사 및 물류 정보화·IT솔루션 기업 1개사 총 9개사만이 현재 ESG 업무를 담당하고 있다고 응답하였으며, 사업범위 별 비중은 콜드체인(20.0%), 부가서비스(16.7%), 화물운송(16.2%), 화물포워딩(12.5%), 창고관리(11.5%) 순으로 나타났다.

매출액을 기준으로 볼 때, 현재 ESG 업무를 담당하고 있다는 응답은 5,000억이상(5개사)가 가장 높게 나타났으며, 종사자수 기준으로는 500명 초과(4개사), 101명이상 200명미만, 21명이상 50명미만(각 2개사), 51명 이상 100명미만(1개사) 순으로 집계되었다.

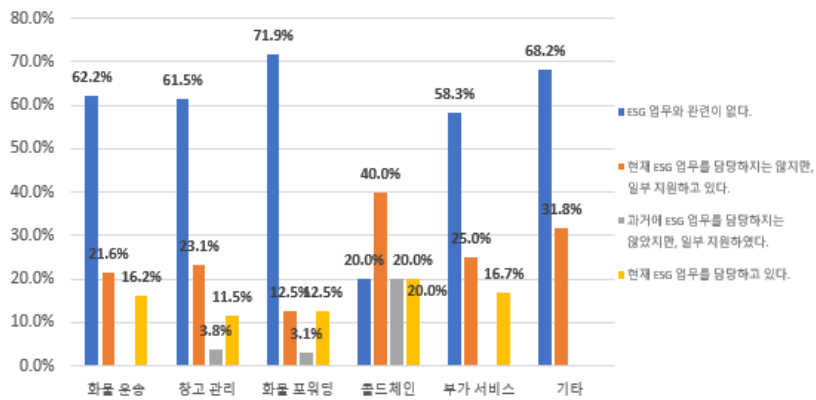
업무지원 및 현재 담당유무에 대한 답변 또한 매출액 2,000억이상 5,000억미만, 종사자수 201명이상 500명미만 기업을 제외하면, 매출액이 크고 종사자 수가 많을수록 ESG 관련 업무경험 비율이 높게 나타났다.[40]

40) 업무경험은 설문문항 중 ① ESG업무와 관련이 없다를 제외한 ② 현재 ESG 업무를 담당하지는 않지만, 일부 지원하고 있다 ③ 과거에 ESG업무를 담당하지는 않았지만, 일부 지원했다 ④ 현재 ESG 업무를 담당하고 있다의 총합임

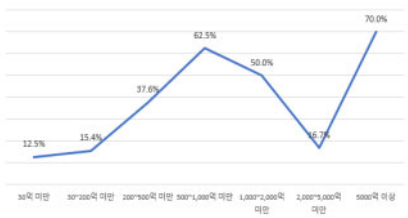
〈그림 3-2〉 ESG 업무 담당 현황



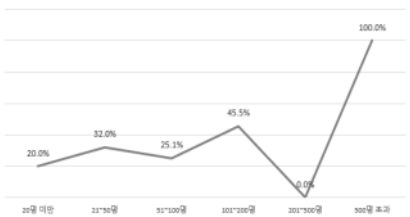
〈업종별 ESG 업무 담당 현황〉



〈사업 범위별 ESG 업무 담당 현황〉



〈매출액 기준 ESG 관련 업무경험 현황〉



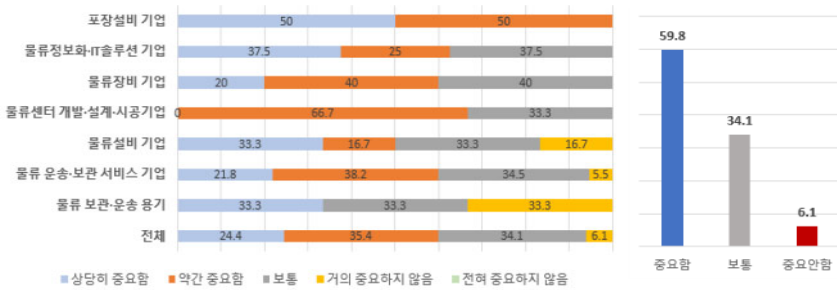
〈종사자 수 기준 ESG 관련 업무경험 현황〉

자료: 저자 작성

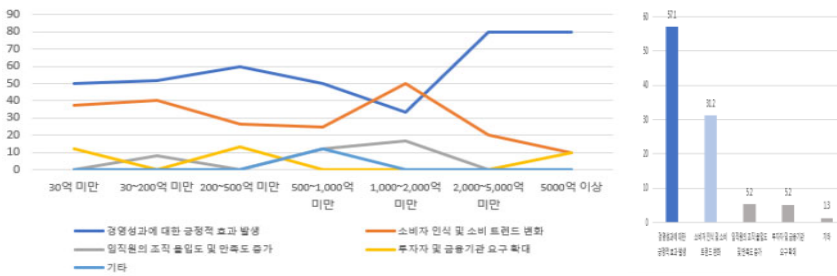
3) ESG경영 중요성

ESG경영의 중요성에 대한 인식은 중요함(상당히 중요함+약간 중요함)' 59.8%, '보통' 34.1%, '중요안함(거의 중요하지 않음)' 6.1%로 나타났다.

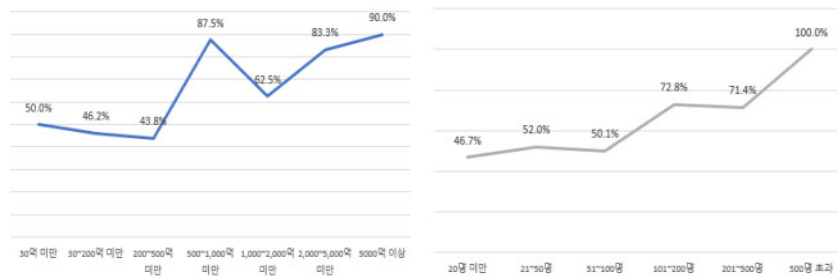
〈그림 3-3〉 ESG경영 중요성



〈업종별 ESG경영 중요도 인식〉



〈매출액별 ESG경영이 중요한 이유〉



〈매출액 기준〉 〈종사자 수 기준〉

자료: 저자 작성

ESG 개념 인지수준 및 매출액이 높고, 종사자가 많을수록 ESG경영에 대한 인식이 높은 것으로 조사되었다.

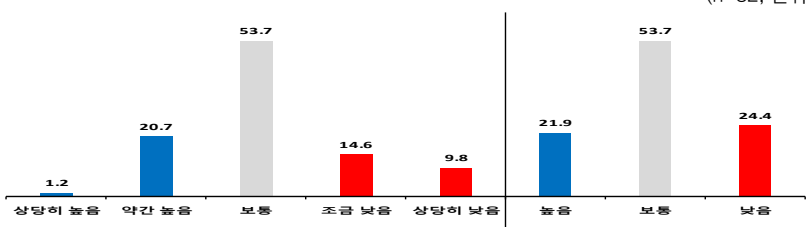
ESG경영 중요성을 인식하는 응답자 77명을 대상으로 중요한 이유에 대해 질의한 결과, '경영성과에 대한 긍정적 효과 발생' 57.1%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 '소비자 인식 및 소비 트렌드 변화' 31.2%, '임직원의 조직 몰입도 및 만족도 증가', '투자자 및 금융기관 요구 확대' 각각 5.2% 순으로 나타났다, 특히, 매출액이 작을수록 소비자 인식 및 소비트렌드 변화 항목에 대한 중요도에 관한 인식이 높았으나, 매출액이 클수록 경영성과에 대한 긍정적 효과 발생에 따른 중요도를 높게 인식하는 경향을 보였다.

4) ESG경영이 사업성과에 미치는 영향

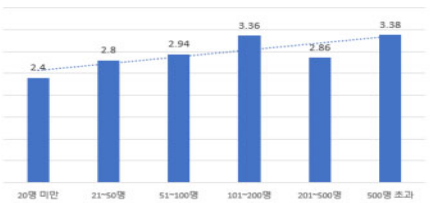
ESG경영이 사업성과에 미치는 영향의 유무 및 ESG경영에 따른 항목별 영향 정도를 조사했다. ESG경영이 사업성과에 미치는 영향은 낮다는 인식이

〈그림 3-4〉 ESG경영이 사업성과에 미치는 영향

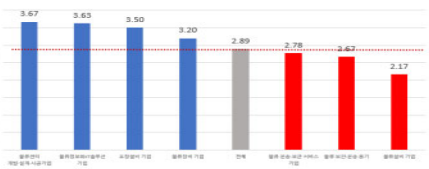
(n=82, 단위=%)



〈사업성과에 미치는 영향 유무〉



〈종사자 수 기준〉



〈업종기준〉

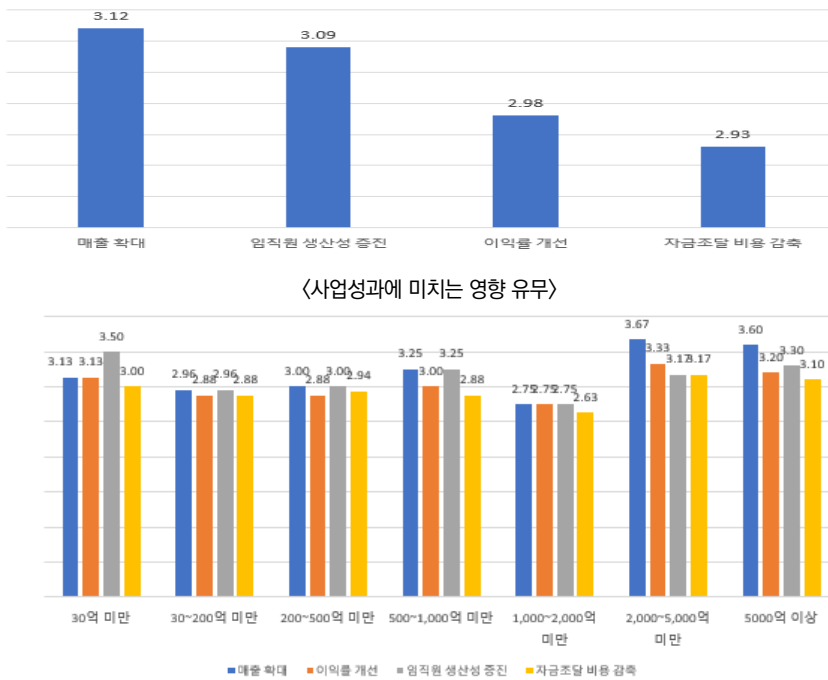
자료: 저자 작성

영향이 높다는 인식보다 다소 높은 것으로 확인되었으며, 종사자 수가 많을수록 ESG경영이 사업성과에 미치는 영향이 높다는 인식이 크게 나타났다.

업종별로 분류하였을 때, '물류센터 개발·설계·시공기업' 3.67점, '물류정보화·IT솔루션 기업' 3.63점, '포장설비 기업' 3.50점, '물류장비 기업' 3.20점으로 전체응답 평균(2.89)보다 사업성과에 미치는 영향이 크다고 평가했다.

ESG경영에 따른 항목별 영향 정도는 '매출 확대' 3.12점으로 가장 높게 나타났고, '임직원 생산성 증진' 3.09점, '이익률 개선' 2.98점 순으로 나타났다. 매출액이 높은 기업일수록 ESG경영이 매출 확대에 영향을 미친다고 인식했다.

〈그림 3-5〉 ESG경영에 따른 항목별 영향 정도



〈매출액별 사업성과에 미치는 영향 응답 평균〉

자료: 저자 작성

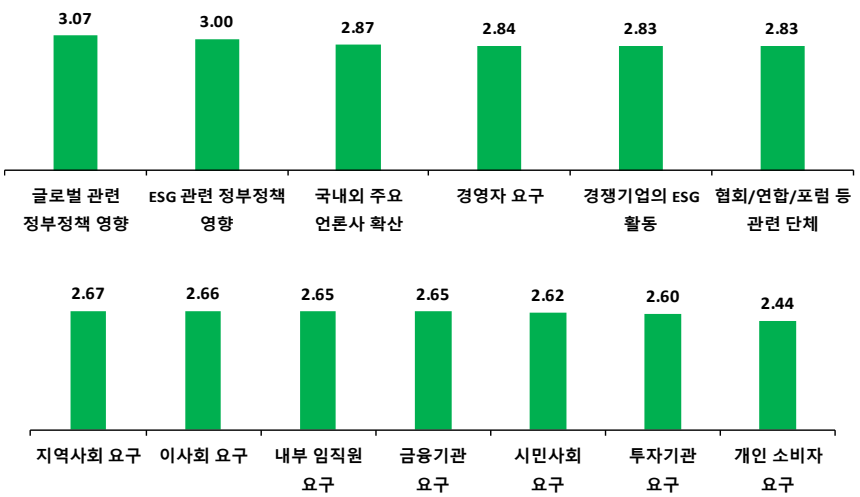
5) ESG경영 추진 이유

ESG경영 추진 이유는 '글로벌 관련 정부정책 영향' 3.07점으로 가장 높게 나타났고, 'ESG 관련 정부정책 영향' 3.00점, '국내외 주요 언론사 확산' 2.87점 순으로 높게 나타났으며, 반면, '개인 소비자 요구' 2.44점으로 가장 낮게 나타났고, '투자기관 요구' 2.60점, '시민사회 요구' 2.62점 순으로 낮게 나타났다.

설문에서 도출된 ESG경영 추진 이유를 검토한 결과, 응답한 기업들은 투자기관, 금융기관, 소비자 등 타 이해관계자의 요구 및 경영자, 이사회 등 내부 경영진의 의지보다 정부정책 방향에 의한 영향을 더 민감하게 인식하는 것으로 나타났다.

〈그림 3-6〉 ESG경영 추진 이유

(n=82, 단위=5점 평균)



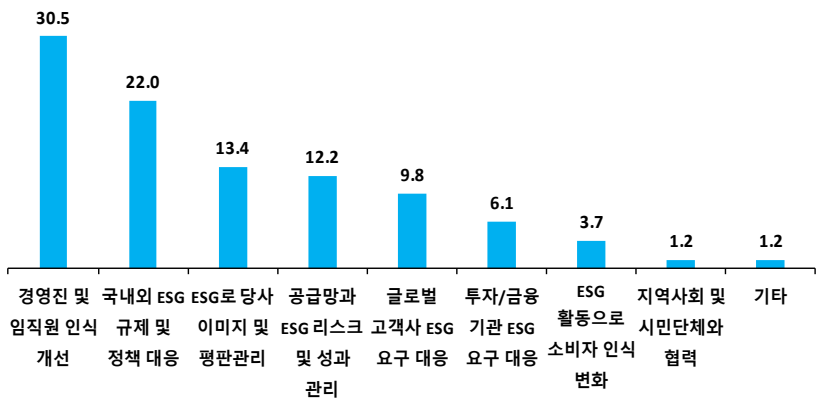
자료: 저자 작성

6) ESG 관련 대응 우선순위

ESG 관련 대응 우선순위는 '경영진 및 임직원 인식 개선' 30.5%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 '국내외 ESG 규제 및 정책 대응' 22.0%, 'ESG로 당사 이미지 및 평판 관리' 13.4% 순으로 높게 나타났다. 특히, 매출액 기준 30억미만(62.5%) 및 종사자 수 20명미만(46.7%) 기업군에서 '경영진 및 임직원에 대한 인식 개선 필요성 항목'에 대한 우선순위가 타 항목에 비해 월등히 높은 것으로 나타났다.

〈그림 3-7〉 ESG 관련 대응 우선순위

(n=82, 단위=%)



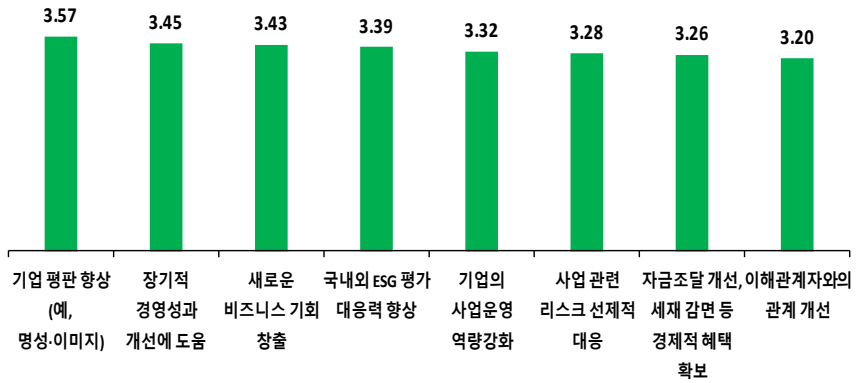
자료: 저자 작성

7) ESG경영 기대효과 인식

ESG경영에 따른 기대효과는 기업 평판 향상' 3.57점으로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 '장기적 경영성과 개선에 도움' 3.45점, '새로운 비즈니스 기회 창출' 3.43점 순으로 높게 나타났다.

〈그림 3-8〉 ESG경영 기대효과 인식

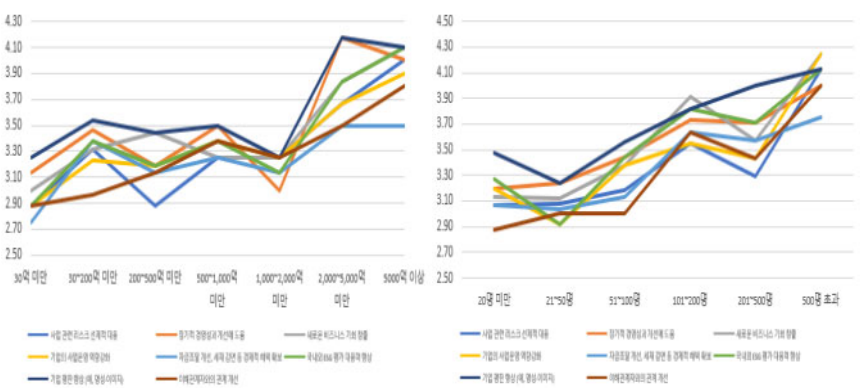
(n=82, 단위=5점 평균)



자료: 저자 작성

ESG경영에 따른 기대효과에 대한 전반적인 인식은 매출액이 크고 종사자 수가 많은 기업일수록 ESG경영에 따른 기대효과 전반에 대한 기대가 큰 것으로 조사되었다.

〈그림 3-9〉 세부 분류별 ESG경영 기대효과 인식



〈매출액 기준〉 〈종사자 수 기준〉

자료: 저자 작성

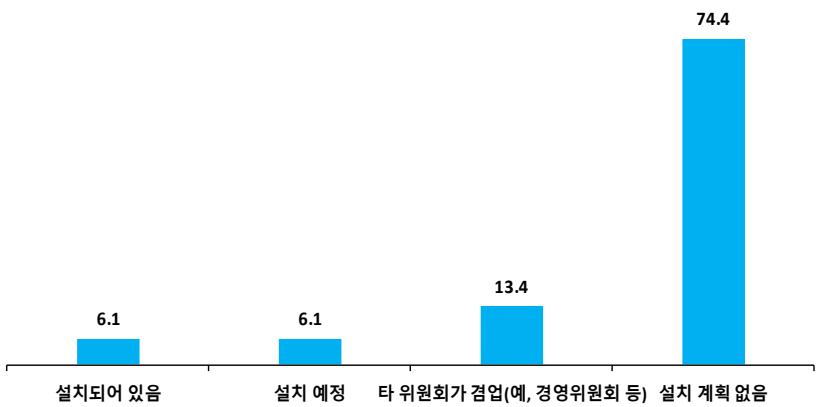
2. ESG경영 수준조사

1) ESG 대응 조직구성 수준

ESG 위원회 설치 여부는 '설치 계획 없음' 74.4%로 가장 높게 나타났고, '타 위원회가 겸업' 13.4%, '설치 예정', '설치되어 있음' 각각 6.1%로 조사되었다. 매출액 기준 '2,000억이상 5,000억미만' 기업군의 50%, '5,000억 이상' 기업의 70%가 ESG 대응체계 구축 및 설치 예정으로 응답해, 매출액이 높을수록 ESG 대응 조직구성 수준이 높은 것으로 나타났다.

〈그림 3-10〉 ESG 위원회 설치 여부

(n=82, 단위=%)

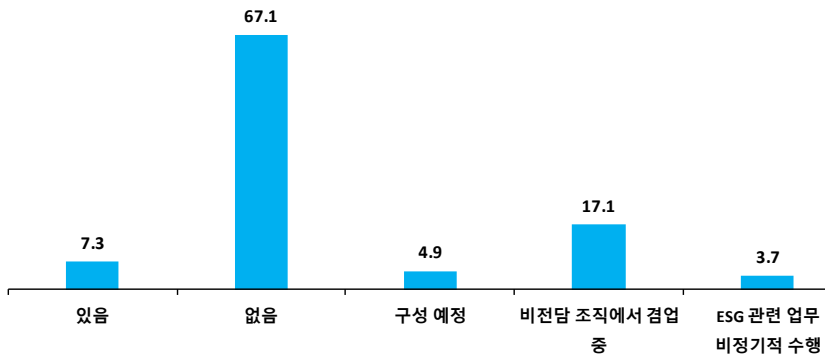


자료: 저자 작성

ESG 담당 조직 여부는 '없음' 67.1%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 '비전담 조직에서 겸업 중' 17.1%, '있음' 7.3% 순으로 나타났으며, ESG 업무담당은 비전담 조직에서 겸업하는 형태로 운영되는 비중이 큰 것으로 판단된다.

〈그림 3-11〉 ESG 담당 조직 여부

(n=82, 단위=%)

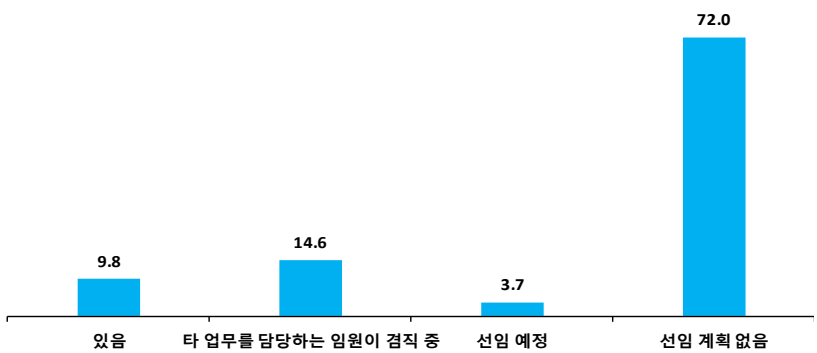


자료: 저자 작성

ESG 총괄 임원 여부는 '총괄임원이 있다'고 답한 응답율이 9.8%로 '타 업무를 담당하는 임원이 겸직 중'이라고 답한 응답율인 14.6%보다 낮게 나타났으며, 종사자수 기준 '201명이상 500명미만' 57.2%, '500명 초과'의 87.5%가 ESG 업무를 담당하는 임원이 있다고 응답했다.

〈그림 3-12〉 ESG 총괄 임원 여부

(n=82, 단위=%)

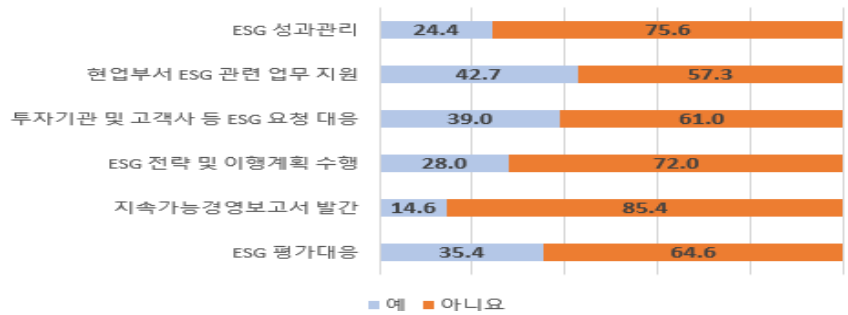


자료: 저자 작성

ESG 담당자가 업무별로 수행하는 비율은 '현업부서 ESG 관련 업무 지원' 42.7%, '투자기관 및 고객사 등 ESG 요청 대응' 39.0%, 'ESG 평가대응' 35.4%, 'ESG 전략 및 이행계획 수행' 28.0%, 'ESG 성과관리' 24.4%, '지속가능경영보고서 발간' 14.6% 순으로 나타났다.

〈그림 3-13〉 ESG 담당자의 업무별 수행 여부

(n=82, 단위=%)



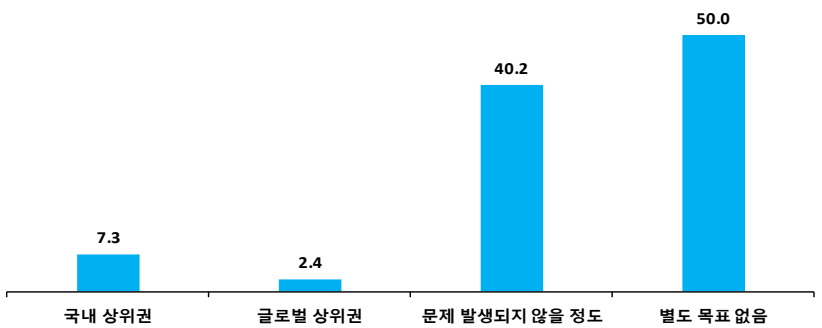
자료: 저자 작성

2) ESG경영전략 수립 수준

ESG경영목표 수준은 '별도 목표 없음' 50.0%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 '문제 발생되지 않을 정도' 40.2%, '국내 상위권' 7.3% 순으로 나타났다.

〈그림 3-14〉 ESG경영목표의 수준

(n=82, 단위=%)

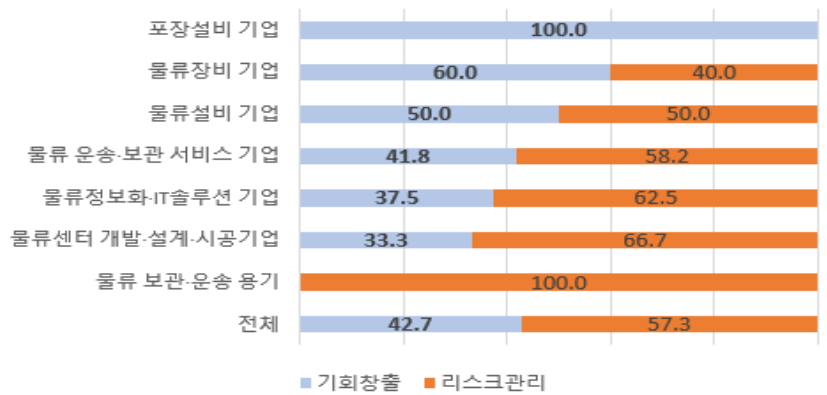


자료: 저자 작성

ESG경영의 우선순위는 ‘리스크 관리’ 57.3%, ‘기회 창출’ 42.7%보다 다소 높게 나타났다. 특히, 업종에 따라 ‘기회창출‘이 우선순위라고 응답한 기업군은 포장설비, 물류장비 및 물류설비 기업이었으며, 이는 ESG경영으로 인한 친환경, 에너지효율 관련 소재·부품·장비 수요의 확대 기대감이 반영된 것으로 파악된다.

〈그림 3-15〉 업종별 ESG경영 우선순위

(n=82, 단위=%)

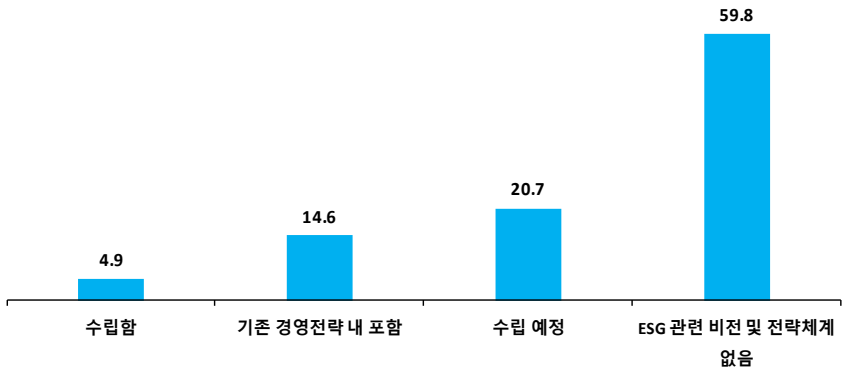


자료: 저자 작성

ESG 중장기 비전 및 전략체계 수립 여부는 ‘ESG 관련 비전 및 전략체계 없음’ 59.8%로 가장 높게 나타났고, ‘수립 예정’ 20.7%, ‘기존 경영전략 내 포함’ 14.6% 순으로 나타났다. 별도의 비전 및 전략체계 수립은 응답의 4.9%로 매출액기준 ‘2,000억이상 5,000억미만’ 2개사 및 ‘5,000억이상’ 2개사 총 4개사가 수립했다. 별도의 ESG 중장기 비전 및 전략체계를 수립하기보다 기존 경영전략 내 포함하는 기업이 상대적으로 많은 것으로 나타났다.

〈그림 3-16〉 ESG 중장기 비전 및 전략체계 수립 여부

(n=82, 단위=%)

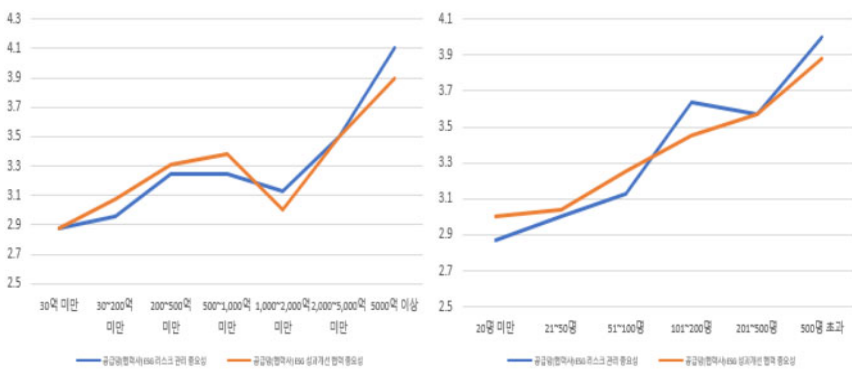


자료: 저자 작성

3) ESG 대응 공급망관리 수준

공급망 협력사의 ESG 리스크관리 및 성과개선 협력 중요성에 대한 인식은 공급망(협력사) ESG 성과개선 협력 중요성' 3.26점, '공급망(협력사) ESG 리스크 관리 중요성' 3.23점으로 나타났으며, 매출액이 크고, 종사자 수가 많은 기업군일수록 중요도가 높다고 판단했다.

〈그림 3-17〉 집단별 공급망 협력사 ESG 관리 및 성과개선 협력 중요성



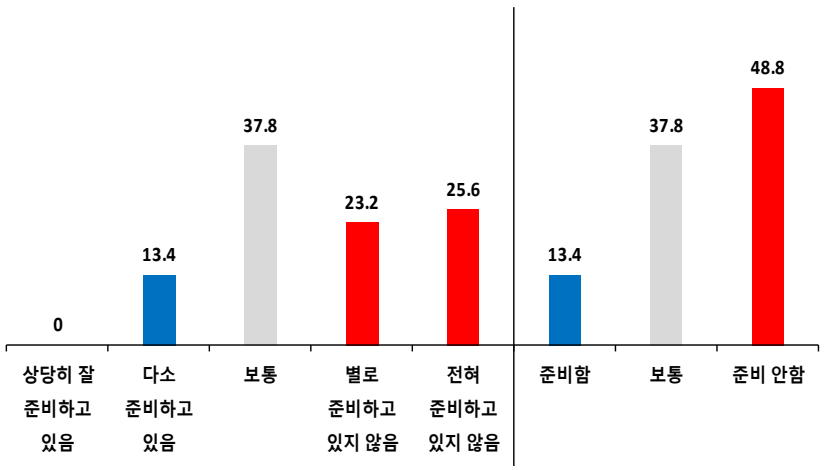
〈매출액 기준〉 〈종사자 수 기준〉

자료: 저자 작성

EU 공급망 실사의무화 법안에 대한 대응수준은 EU의 공급망 실사 의무화 법안에 대한 대응 수준은 '준비함(상당히 잘 준비하고 있음+다소 준비하고 있음)' 13.4%, '보통' 37.8%, '준비 안함(별로 준비하고 있지 않음+전혀 준비하고 있지 않음)' 48.8%로 5점 만점 기준 평균 점수는 2.39점으로 나타났다. 업종별로는 응답자 중 물류운송·보관서비스 기업 8개사 및 물류정보화·IT솔루션기업 3개사 총 11개사가 준비하고 있다고 응답했다.

〈그림 3-18〉 EU의 공급망 실사 의무화 법안에 대한 대응 수준

(n=82, 단위=%)

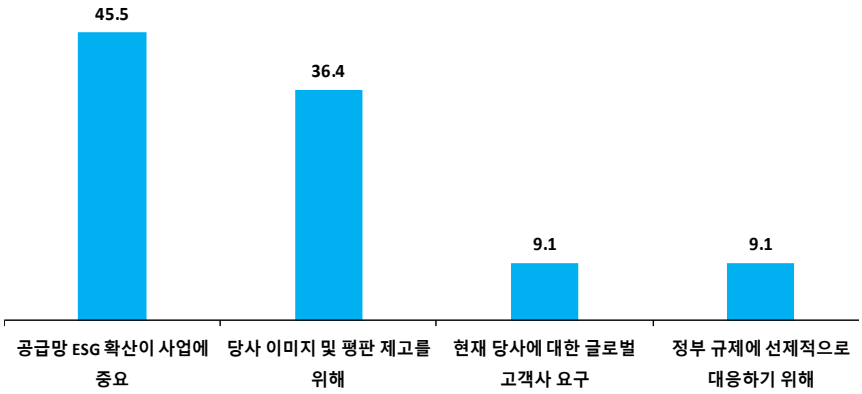


자료: 저자 작성

공급망실사를 준비한다고 응답자를 대상으로 공급망 실사 의무화를 준비하는 이유를 조사한 결과, '공급망 ESG 확산이 사업에 중요' 45.5%로 가장 높게 나타났고, '당사 이미지 및 평판 제고를 위해' 36.5%, '현재 당사에 대한 글로벌 고객사 요구', '정부 규제에 선제적으로 대응하기 위해' 각각 9.1% 순으로 나타났다.

〈그림 3-19〉 EU의 공급망 실사 의무화 준비 비유

(n=11, 단위=%)

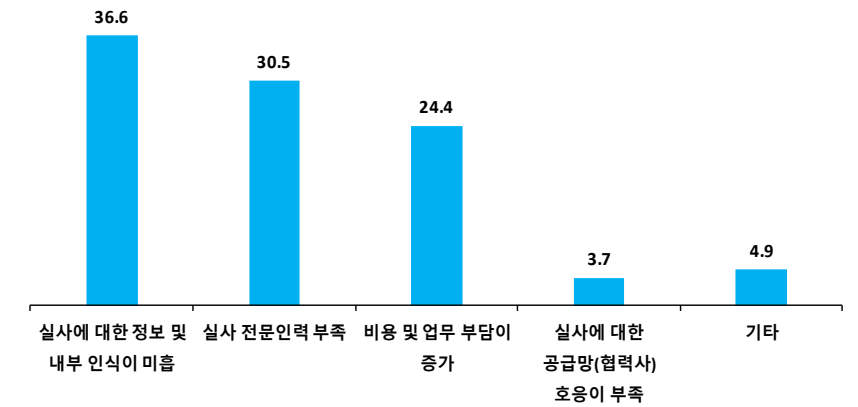


자료: 저자 작성

공급망 실사 의무화 준비 애로사항은 '실사에 대한 정보 및 내부 인식이 미흡' 36.6%로 가장 높게 나타났고, '실사 전문인력 부족' 30.5%, '비용 및 업무 부담이 증가' 24.4% 순으로 나타났다.

〈그림 3-20〉 EU의 공급망 실사 의무화 애로사항

(n=82, 단위=%)

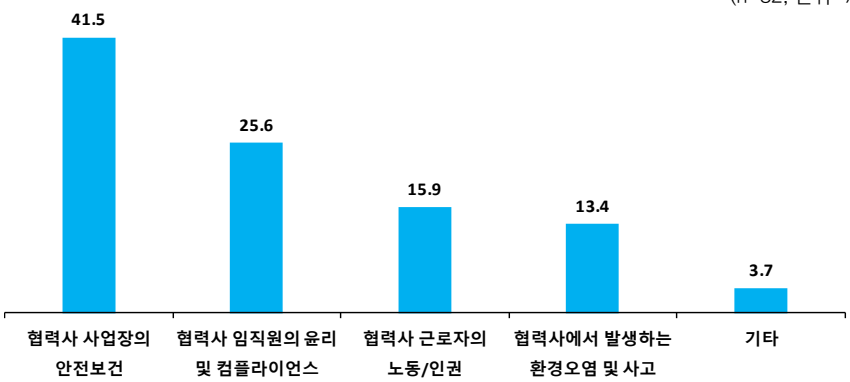


자료: 저자 작성

공급망 리스크 중 관리 우선순위는 '협력사 사업장의 안전보건' 41.5%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 '협력사 임직원의 윤리 및 컴플라이언스' 25.6%, '협력사 근로자의 노동/인권' 15.9% 순으로 나타났다.

〈그림 3-21〉 공급망 리스크 중 관리 우선순위

(n=82, 단위=%)



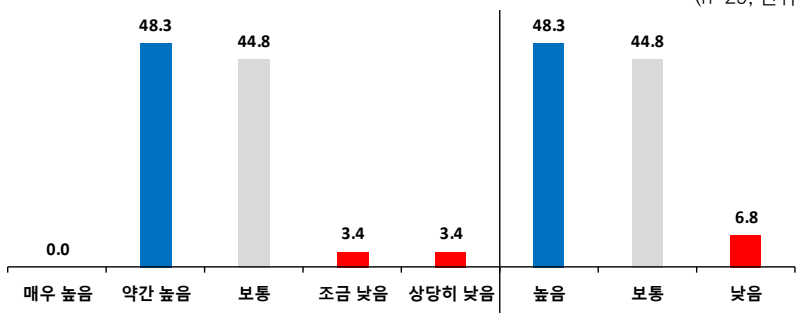
자료: 저자 작성

4) ESG 평가대응이 사업에 미치는 영향

ESG 평가대응이 사업에 미치는 영향은 '높음(매우 높음+약간 높음)' 48.3%, '보통' 44.8%, '낮음(조금 낮음+상당히 낮음)' 6.8% 순으로. 5점 만점 기준 평균 점수는 3.38점으로 나타났다.

〈그림 3-22〉 ESG 평가대응이 사업에 미치는 영향

(n=29, 단위=%)

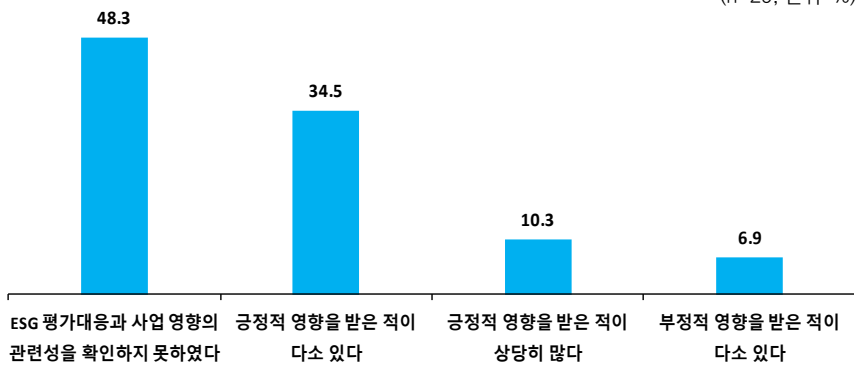


자료: 저자 작성

ESG 평가대응 결과가 사업에 영향을 받은 경험은 'ESG 평가대응과 사업 영향의 관련성을 확인하지 못했다' 48.3%로 가장 높게 나타났고, '긍정적 영향을 받은 적이 다소 있다' 34.5%, '긍정적 영향을 받은 적이 상당히 많다' 10.3% 순으로 도출되었다.

〈그림 3-23〉 ESG 평가대응 결과가 사업에 미치는 영향

(n=29, 단위=%)

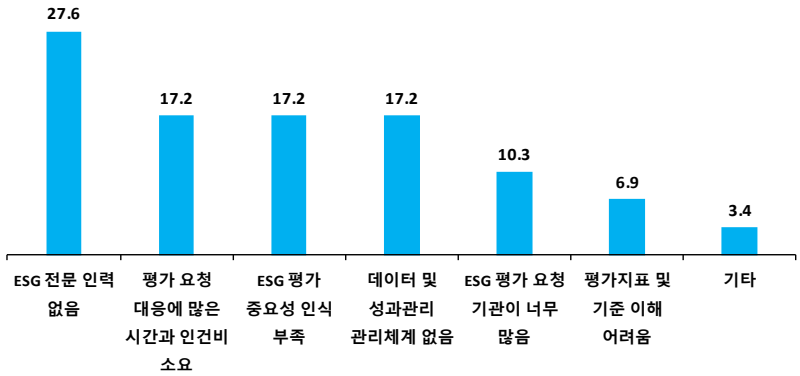


자료: 저자 작성

ESG 평가대응 관련 사내 이슈는 'ESG 전문인력 없음' 27.6%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 '평가요청 대응에 많은 시간과 인건비 소요', 'ESG

〈그림 3-24〉 ESG 평가대응 관련 사내 이슈

(n=29, 단위=%)



자료: 저자 작성

평가 중요성 인식 부족', '데이터 및 성과관리 관리체계 없음' 각각 17.2%, 'ESG 평가요청 기관이 너무 많음' 10.3% 순으로 조사되었다.

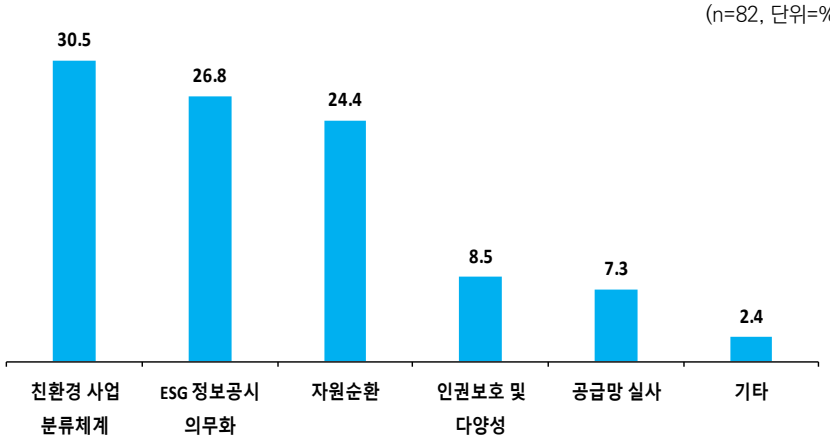
3. ESG경영 실현을 위한 인식 조사

1) ESG의 중요한 글로벌 이슈 인식

향후 ESG의 가장 중요한 글로벌 이슈는 '친환경 사업 분류체계' 30.5%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 'ESG 정보공시 의무화' 26.8%, '자원순환' 24.4% 순으로 나타났다,

〈그림 3-25〉 향후 ESG의 가장 중요한 글로벌 이슈

(n=82, 단위=%)



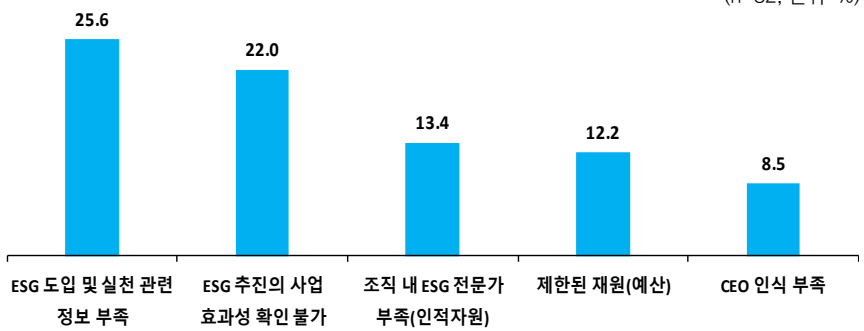
자료: 저자 작성

2) ESG경영 도입 및 실천 과제

ESG경영 실천의 어려운 점은 'ESG 도입 및 실천 관련 정보 부족' 25.6%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 'ESG 추진의 사업 효과성 확인 불가' 22.0%, '조직 내 ESG 전문가 부족(인적자원)' 13.4% 순으로 나타났다.

〈그림 3-26〉 ESG경영 실천의 어려운 점

(n=82, 단위=%)

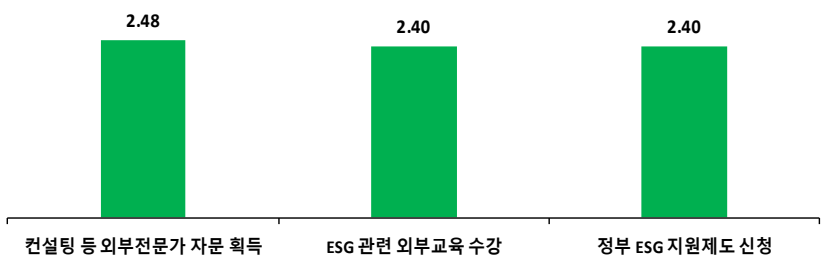


자료: 저자 작성

'ESG경영 실천을 위한 노력은 '컨설팅 등 외부전문가 자문 획득' 2.48점으로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 'ESG 관련 외부교육 수강', '정부 ESG 지원제도 신청' 각각 2.40점으로 나타났다.

〈그림 3-27〉 ESG경영 실천을 위한 노력

(n=82, 단위=5점 평균)

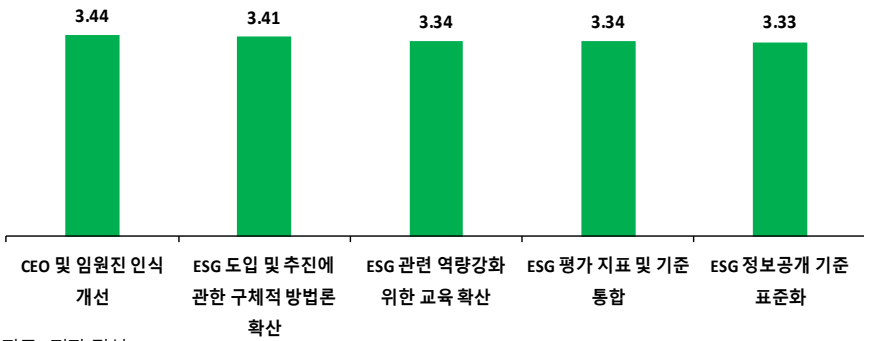


자료: 저자 작성

ESG경영 활성화를 위한 필요성은 'CEO 및 임원진 인식 개선' 3.44점으로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 'ESG 도입 및 추진에 관한 구체적 방법론 확산' 3.41점, 'ESG 관련 역량강화 위한 교육 확산', 'ESG 평가지표 및 기준 통합' 각각 3.34점 순으로 나타났다.

〈그림 3-28〉 ESG경영 활성화를 위한 필요성

(n=82, 단위=5점 평균)

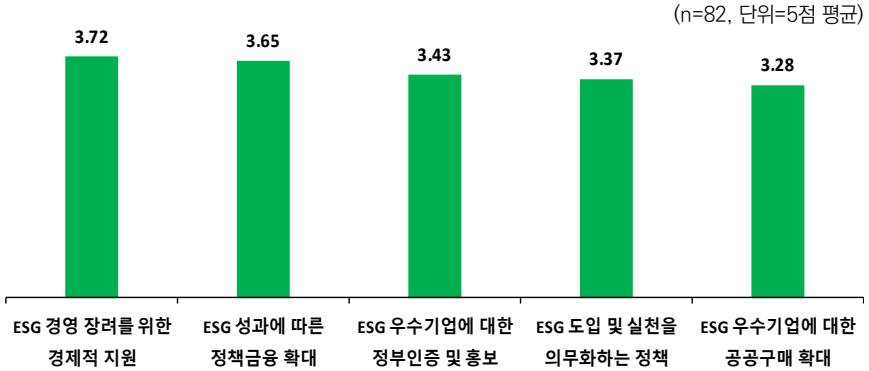


자료: 저자 작성

ESG 관련 정부 요청사항은 'ESG경영 장려를 위한 경제적 지원' 3.72점으로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 'ESG 성과에 따른 정책금융 확대' 3.65점, 'ESG 우수기업에 대한 정부 인증 및 홍보' 3.43점 순으로 나타났다.

〈그림 3-29〉 ESG 관련 정부 요청사항

(n=82, 단위=5점 평균)



자료: 저자 작성

제3절 시사점

1. 정부정책·글로벌 방향성에 부합하는 가이드라인 수립

조직구성 및 ESG 담당자 업무 수행 결과를 검토한 결과, 정부정책, 글로벌 추세에 따른 정책방향성, 투자기관 및 고객사 대응 등에 맞추기 위한 최소한의 인력 및 조직구성이 주를 이루고, 전문성 확보를 위한 기업의 노력은 기업규모에 대체적으로 비례하는 것으로 파악되었다.

물류기업의 ESG경영 인식수준을 높이고, ESG경영을 위한 국내외 정책을 고려하기 위해서는 세계 표준에 대한 대응력을 확보하고, 물류분야의 ESG대응 경쟁력확보를 위한 지침마련은 필수적이다. K-ESG 가이드라인을 통해 세부 중점항목을 강화하기 위해서는 세부항목 내에서 기회요인으로 작용할 가능성이 높은 항목을 중심으로, 항목의 명확성, 균형성, 적시성, 검증가능성 등을 고려해야 한다. 또한, 국내학계, 정부기관 및 물류업계의 의견 수렴 등을 통해 업계 및 국내상황에 부합할 수 있는 가이드라인을 수립해 ESG경영 가이드라인 제시를 통해 공시의무화 대비뿐만 아니라 물류업계 전반의 ESG 경쟁력 강화가 주 목적이 되어야 한다.

가이드라인 설정은 비재무적 지표 및 ESG 경쟁력 강화를 위한 활용만이 아니라 다양한 역할을 수행할 수 있는 기준이 될 수 있다. 가이드라인을 기준으로 물류기업과 관련 공공기관의 업무기준 수립을 용이하게 하고, 물류업계 전반에 걸쳐 사회에 부정적인 영향을 주는 요소인 대기오염, 기후변화 등 환경오염, 공급망 사슬 내 인권남용, 잠재적인 관행에 따른 안전문제 등을 관리하고 완화하기 위한 수단으로 작용할 수 있다. 또한, 업계의 특성에 맞는 ESG경영 가이드라인 수립은 지속가능성을 통해 구성원 능력고취, 기업문화 등 내부적 역량강화를 위한 수단으로 활용될 수 있으며, 기업

경영현장에 ESG경영 가이드라인을 활용함에 따라 물류 기업 내 ESG와 관련한 리스크를 체계적으로 관리하기 위한 기초를 제공할 수 있다.

ESG경영 실천의 어려운 점에 대한 질의 중 우선적으로 응답한 주요 사안이 관련정보 부족과 ESG 추진의 사업 효과에 대한 의구심 등임을 감안한다면, 물류업계의 ESG경영 도입의 애로점을 극복하기 위해 물류업계 전반에 ESG경영 관련 정보를 효과적으로 제공하고, 지표수립, 평가, 활용 등 일련의 과정이 ESG경영 전반에 실효성있게 적용될 수 있도록 가이드라인의 방향성과 활용가능성을 동시에 제시할 수 있어야 한다.

2. 규모, 업종 등 물류업계 특성을 고려한 가이드라인 수립

본 설문조사를 통해, 경영공시 의무화에 근접한 기업군과 중소·중견기업 간 ESG경영에 대한 전반적인 인식차이와 준비·이행을 위한 대응조직 마련, 경영전략 수립, ESG 대응 공급망 관리수준 등 ESG경영과 관련한 역량 차이가 큰 것으로 조사되었다.

기업의 규모가 작을수록 전문인력 및 조직적 측면에서는 업종 및 사업범위에 관계없이 전반적으로 미비하므로 이러한 특성을 고려해 진단 항목별 점검 기준설계에 있어서 중요도 인식 및 ESG경영을 통한 기대효과 등을 고려한 가이드라인이 수립되어야 한다. 또한, 업계의 특성을 고려한 항목별 차등화에 대한 업계 및 전문가 간 검토와 논의가 추가적으로 필요할 것이다.

이러한 차이를 통해 ESG경영 가이드라인 수립에 대한 정책적 지원을 검토해야 하며, 기업의 규모 및 업종의 특성을 고려해 중장기적인 측면에서 ESG 인식확산을 위한 교육 및 ESG경영활동에 대한 인센티브 부과 등을 검토해야 한다. 경영공시 의무화 대응을 목적으로 중단기적인 지원 또한

우선적으로 마련해야 하며, 지속가능경영보고서 발간 지원, 전문인력 확보를 위한 전문가양성 교육, 국내외 관련 규격인증 지원 등 수요에 부합하는 핀셋형 지원체계 마련이 검토되어야 한다.

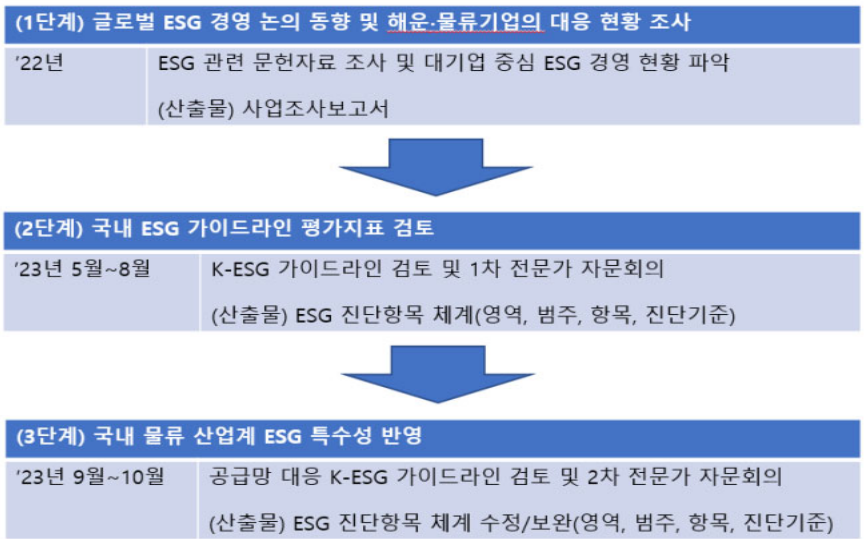
04
국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 평가지표 도출

제1절 ESG경영 평가지표 도출방법

1. 개요

본 연구에서는 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 평가지표 도출을 위한 과정을 크게 3가지로 구분할 수 있다. 먼저 2022년도에 글로벌 ESG경영 논의 동향을 파악하고 이에 따른 글로벌 해운·물류기업의 대응 현황을 조사했다. 다음으로 2023년 5월부터 8월까지 K-ESG 가이드라인을 분석하고 ESG 및 물류 전문가 1차 자문회의를 통해 ESG 진단항목 체계 초안을 작성했다. 이후 2023년 9월부터 10월에는 공급망 대응 K-ESG 가이드라인을 분석하고 2차 자문회의를 통해 국내 물류산업의 특성을 반영한 ESG 진단항목 체계 수정안을 제시했다.

〈그림 4-1〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 평가지표 개발 프로세스



자료: 저자 작성

2. K-ESG 가이드라인

1) ESG 대응 조직구성 수준

ESG경영은 글로벌 경영을 실시하고 있는 기업에서는 필수사항이 되어 있고, 물류대기업의 경우 다수의 인력과 재원을 바탕으로 ESG경영을 추진하고 있다. 2021년에 중소벤처기업진흥공단이 19개 중소벤처기업을 대상으로 ESG경영의 일환인 탄소중립 대응에 관한 설문조사를 실시하였으며 무려 80% 이상의 기업은 필요하다고 응답하였으나 결국 대응 계획이 이미 준비되어 있다고 응답한 중소벤처기업은 10%에 미치지 못한 실정이다. 기업의 ESG경영 추진 필요성에 대한 인식은 높아지고 있으나, 어디서부터 시작해야 하는지, 목표는 어떻게 설정해야 하는지, 구체적인 실천은 어떻게 해야 하는지에 대한 경험과 정보가 부족한 상황이다(전기저널, 2021).

본 연구는 산업통상자원부에서 발표한 'K-ESG 가이드라인' 등을 검토함으로써 국내 중소·중견 물류기업을 위한 ESG경영 가이드라인 수립시 고려해야 하는 요인, ESG경영 가이드라인의 도입을 통해 기대할 수 있는 효과를 검토·제시하고자 한다.

2) K-ESG 가이드라인 분석

① 구성 방향

산업통상자원부는 2019년부터 2021년까지 3단계에 걸쳐 우리나라에 특화된 'K-ESG 가이드라인'을 발표하였으며, 동 가이드라인은 기업의 ESG 경영에 대한 평가 및 대응방향, 국내에 적용가능한 ESG 요인, 산업 차원에서의 ESG경영 제고를 위한 범용적 가이드라인 등을 제시하고 있다. 해당 가이드라인은 중소·중견기업의 특성을 고려해 ESG경영의 기본 진단 항목을 별도로 제시했다.

〈표 4-1〉 K-ESG 가이드라인 구성 방향

구성 방향	주요 내용
기업의 ESG경영 평가 및 대응 방향	• 기업에서 고려하는 ESG경영 요인 및 평가기관의 평가항목 제시를 위한 국내·외 13개 평가지표 및 공시기준 등의 분석을 통한 공통사항 61개 추출 • 주요 평가기관에서는 활용하는 공시 방법, 단위 등 항목 관련 평가기준 및 항목해설서 제시를 통해 사용자 이해도 제고
국내에 적용 가능한 ESG 요인	• 각 분야 전문가·전문기관·관계부처 의견을 종합해 글로벌 기준에 부합하고, 우리나라 기업이 활용할 수 있는 문항 구성 • 글로벌 기준 기본 진단항목, 글로벌 및 국내에서 중요하게 평가하는 ESG경영 요인에 대한 추가 진단항목 구성
범용적 가이드라인	• (기업일반) 기업 자체 ESG경영 목표 수립을 위한 가이드라인 • (중소·중견기업) ESG경영전략 수립 희망 중소·중견기업 대상 활용 가능한 요인 제시(27개 항목) • (평가·검증기관) 평가김증 기관의 요구에 맞춰 ESG 평가 시 활용 가능한 기본 진단항목 및 대체·추가 항목 제시

자료: 산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인, p. 17 자료를 바탕으로 저자 재작성

② 기본 진단항목 체계

K-ESG 가이드라인 구성 항목은 영역, 범주, 진단항목 3가지로 구성된다. 대분류는 정보공시(Public), 환경(Environmental), 사회(Social) 그리도 지배구조(Governance)로 구분했고, 범주 부분은 조직에서 ESG경영에 요구되는 사회적 가치(Social Value)로 설정되었다.

진단항목의 경우 가이드라인의 각 범주별 추구해야 하는 사회적 가치에 대한 정성·정량적 세부 항목으로 구성된다. 기본 진단항목 정의서 구성 체계는 다음과 같다.

〈표 4-2〉 K-ESG 가이드라인 기본 진단항목 정의서 구성

구분	주요 내용
항목정의서	• ESG경영 성과 진단 항목 설명, 점검 기준 /단계 등의 진단 방향성 및 예시
추가설명	• 진단항목별 ESG경영 방향성, 성과 점검 시 상세 설명. 진단항목 일부 대체 진단 기준과 활용 근거
용어정리	• 항목정의서, 추가 설명의 필수 용어 정의
참고자료	• 주요 설명, 산식, 관련 법/제도, 해외 유사 지표 등

자료: 산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인, p. 22 자료를 바탕으로 저자 재작성

항목정의서는 분류번호, 항목설명, 성과점검, 점검기준, 적용방안, 점검기준 유형으로 구성된다.

〈표 4-3〉 K-ESG 가이드라인 기본 항목정의서 구성

구분	주요 내용
분류번호	• '영역-범주-항목' 3단 구성
항목설명	• 진단 항목에 대한 목적·내용·방법 등
성과점검	• 항목 진단을 위한 데이터 소스, 기간, 범위, 산식 등을 제시, 성과 확인 방법 설명
점검기준	• 성과점검확인 자료 기반 해당 조직 수준을 진단하는 기준 제시(3~5단계)

구분	주요 내용
적용방안	• 점검기준에 따른 조직의 ESG경영 성과를 진단항목별 100점 기준으로 3~5단계 배점 • 국내·외 ESG경영 평가 기관에서는 서열척도, 등간척도(100점), 비율척도 등으로 평가하기도 함
점검기준 유형	① 단계형1: 정성/정량 기준 3~5단계 설정 ② 단계형2: 산업평균 또는 추세 비교 점수로 산술평균 ③ 선택형: 요건에 대한 해당 항목 수에 따른 산정 ④ 감점형: 요건에 해당되는 항목 수에 따른 감점

자료: 산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인, p. 23 자료를 바탕으로 저자 재작성

K-ESG 가이드라인에서 제시한 기본 진단항목 체계는 다음과 같다.

〈표 4-4〉 K-ESG 가이드라인 기본 진단항목 체계

영역	범주	분류번호	진단 항목
정보공시(P) (5개 문항)	정보공시 형식	P-1-1	ESG 정보공시 방식
		P-1-2	ESG 정보공시 주기
		P-1-3	ESG 정보공시 범위
	정보공시 내용	P-2-1	ESG 핵심이슈 및 KPI
	정보공시 검증	P-3-1	ESG 정보공시 검증
환경(E) (17개 문항)	환경경영 목표	E-1-1	환경경영 목표 수립
		E-1-2	환경경영 추진체계
	원부자재	E-2-1	원부자재 사용량
		E-2-2	재생 원부자재 비율
	온실가스	E-3-1	온실가스 배출량(Scope1&Scope2)
		E-3-2	온실가스 배출량 (Scope3)
		E-3-3	온실가스 배출량 검증
	에너지	E-4-1	에너지 사용량
		E-4-2	재생에너지 사용 비율
	용수	E-5-1	용수 사용량
		E-5-2	재사용 용수 비율

영역	범주	분류번호	진단 항목
	폐기물	E-6-1	폐기물 배출량
		E-6-2	폐기물 재활용 비율
	오염물질	E-7-1	대기오염물질 배출량
		E-7-2	수질오염물질 배출량
	환경 법/규제 위반	E-8-1	환경 법/규제 위반
	환경 라벨링	E-9-1	친환경 인증 제품 및 서비스 비율
사회(S) (22개 문항)	목표	S-1-1	목표 수립 및 공시
	노동	S-2-1	신규 채용 및 고용 유지
		S-2-2	정규직 비율
		S-2-3	자발적 이직률
		S-2-4	교육훈련비
		S-2-5	복리후생비
		S-2-6	결사의 자유 보장
	다양성 및 양성평등	S-3-1	여성 구성원 비율
		S-3-2	여성 급여 비율 (평균 급여액 대비)
		S-3-3	장애인 고용률
	산업안전	S-4-1	안전보건 추진체계
		S-4-2	산업재해율
	인권	S-5-1	인권정책 수립
		S-5-2	인권 리스크 평가
	동반성장	S-6-1	협력사 ESG경영
		S-6-2	협력사 ESG 지원
		S-6-3	협력사 ESG 협약사항
	지역사회	S-7-1	전략적 사회공헌
		S-7-2	구성원 봉사참여
	정보보호	S-8-1	정보보호 시스템 구축
		S-8-2	개인정보 침해 및 구제
	사회 법/규제 위반	S-9-1	사회 법/규제 위반

영역	범주	분류번호	진단 항목
지배구조(G) (17개 문항)	이사회 구성	G-1-1	이사회 내 ESG 안건 상정
		G-1-2	사외이사 비율
		G-1-3	대표이사 이사회 의장 분리
		G-1-4	이사회 성별 다양성
		G-1-5	사외이사 전문성
	이사회 활동	G-2-1	전체 이사 출석률
		G-2-2	사내이사 출석률
		G-2-3	이사회 산하 위원회
		G-2-4	이사회 안건 처리
	주주권리	G-3-1	주주총회 소집 공고
		G-3-2	주주총회 개최일
		G-3-3	집중/전자/서면 투표제
		G-3-4	배당정책 및 이행
	윤리경영	G-4-1	윤리규범 위반사항 공시
	감사기구	G-5-1	내부감사부서 설치
		G-5-2	감사기구 전문성(감사기구 내 회계/재무 전문가)
	지배구조 법/규제 위반	G-6-1	지배구조 법/규제 위반

자료: 산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인, p. 26-28

중견·중소기업은 ESG경영이 사업성과 창출 활동보다 비용, 인력 등의 부담으로 작용해 ESG경영을 추진하기 힘든 상황이다. 그리고 ESG경영 수준을 진단하고, 판단할 수 있는 정보도 없는 상황이라 정부 차원에서의 가이드라인 구축 및 정보 축적이 필요하다.

K-ESG 가이드라인에서는 투자비용이 과다하게 발생하지 않는 범위에서 ESG경영을 추진하고, 개선할 수 있는 기본 진단항목을 제시했다. 그리고 중견·중소기업의 경우 ESG경영 역량을 제고하기 위한 중견·중소기업 K-ESG 가이드라인을 개발할 계획이다. 중견·중소기업에 대한 ESG경영의 성과 관리를 위한 가이드라인 기본 진단항목은 다음과 같다.

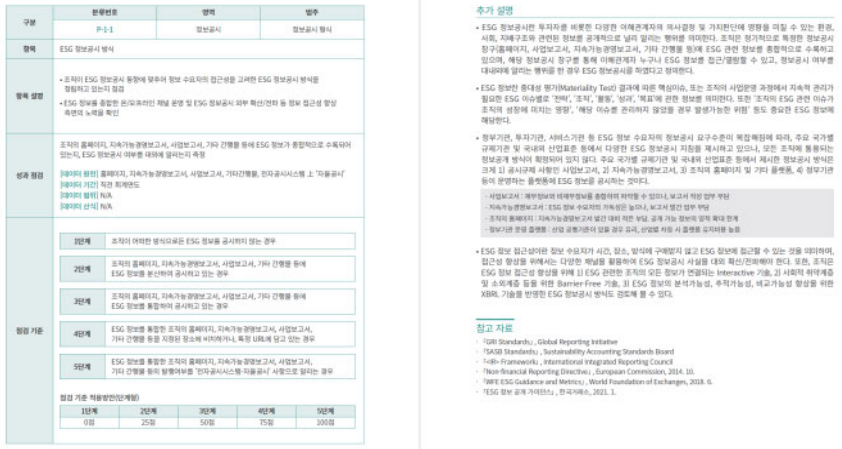
〈표 4-5〉 중소 · 중견기업 K-ESG 가이드라인 기본 진단항목 체계

영역	범주	분류번호	진단 항목
정보공시(P) (4개 문항)	정보공시 형식	P-1-1	ESG 정보공시 방식
		P-1-2	ESG 정보공시 주기
		P-1-3	ESG 정보공시 범위
	정보공시 검증	P-3-1	ESG 정보공시 검증
환경(E) (9개 문항)	환경경영 목표	E-1-2	환경경영 추진체계
	원부자재	E-2-1	원부자재 사용량
	온실가스	E-3-1	온실가스 배출량(Scope1&Scope2)
		E-3-3	온실가스 배출량 검증
	에너지	E-4-1	에너지 사용량
	용수	E-5-1	용수 사용량
	폐기물	E-6-1	폐기물 배출량
	오염물질	E-7-1	대기오염물질 배출량
		E-7-2	수질오염물질 배출량
사회(S) (9개 문항)	노동	S-2-2	정규직 비율
		S-2-6	결사의 자유 보장
	다양성 및 양성평등	S-3-1	여성 구성원 비율
		S-3-2	여성 급여 비율(평균 급여액 대비)
		S-3-3	장애인 고용률
	지역사회	S-7-1	전략적 사회공헌
		S-7-2	구성원 봉사참여
지배구조(G) (5개 문항)	이사회 구성	G-1-1	이사회 내 ESG 안건 상정
	이사회 활동	G-2-1	전체 이사 출석률
		G-2-4	이사회 안건 처리
	주주권리	G-3-1	주주총회 소집 공고
	윤리경영	G-4-1	윤리규범 위반사항 공시

자료: 산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인, p. 31-32

동 가이드라인에서는 항목에 대한 별도의 가중치 없이 개별 진단항목의 배점을 100점으로 설정한다. 향후, 동 가이드라인을 개정하거나 업종/규모별 별도의 가이드라인 구축 시 가중치 설정을 검토할 예정이다.

〈그림 4-2〉 진단항목 정의서 예시



구분	분류번호	명칭	범주
	P-1-1	정보공시	정보공시 형식
정의	ESG 정보공시 방식		
항목 설명	• 조직이 ESG 정보공시 등장에 무루어 정보 수요자의 접근성을 고려한 ESG 정보공시 방식을 정립하고 있는지 점검 • ESG 정보를 종합한 온/오프라인 채널 운영 및 ESG 정보공시 외부 확신/전자 등 정보 접근성 향상 측면의 노력을 확인		
성과 점검	조직의 홈페이지, 지속가능경영보고서, 사업보고서, 기타 간행물 등에 ESG 정보가 종합적으로 수록되어 있는지, ESG 정보공시 이해를 대상에 맞춰있는지 측정 3레이터 표현	홈페이지, 지속가능경영보고서, 사업보고서, 기타간행물, 전자공시시스템 上 "자율공시" 3레이터 기간 직전 회계연도 3레이터 형식 N/A 3레이터 산식 N/A	
점검 기준	1단계	조직이 어떠한 방식으로든 ESG 정보를 공시하지 않는 경우	
	2단계	조직의 홈페이지, 지속가능경영보고서, 사업보고서, 기타 간행물 등에 ESG 정보를 분산하여 공시하고 있는 경우	
	3단계	조직의 홈페이지, 지속가능경영보고서, 사업보고서, 기타 간행물 등에 ESG 정보를 통합하여 공시하고 있는 경우	
	4단계	ESG 정보를 통합한 조직의 홈페이지, 지속가능경영보고서, 사업보고서, 기타 간행물 등을 지정된 정소에 비치하거나, 특정 단체에 담고 있는 경우	
	5단계	ESG 정보를 통합한 조직의 홈페이지, 지속가능경영보고서, 사업보고서, 기타 간행물 등의 발행여부를 '전자공시시스템-자율공시' 사항으로 알리는 경우	

점검 기준 적용방안(단계별)				
1단계	2단계	3단계	4단계	5단계
0점	25점	50점	75점	100점

추가 설명

• ESG 정보공시란 투자자를 비롯한 다양한 이해관계자의 의사결정 및 가치판단에 영향을 미칠 수 있는 환경, 사회, 지배구조와 관련된 정보를 공개적으로 널리 알리는 행위를 의미한다. 조직은 정기적으로 특정한 정보공시 창구(홈페이지, 사업보고서, 지속가능경영보고서, 기타 간행물 등)에 ESG 관련 정보를 종합적으로 수록하고 있으며, 해당 정보공시 창구를 통해 이해관계자 누구나 ESG 정보를 접근/열람할 수 있고, 정보공시 여부를 대상에게 알리는 행위를 한 경우 ESG 정보공시를 작성하고 정의한다.

• ESG 정보란 중대성 평가(Materiality Test) 결과에 따른 핵심이슈, 또는 조직의 사업운영 과정에서 지속적 관리가 필요한 ESG 이슈별로 '전략', '조직', '활동', '성과', '목표'에 관한 정보를 의미한다. 또한 조직의 ESG 관련 이슈가 조직의 성장에 미치는 영향', '해당 이슈를 관리하지 않았을 경우 발생가능한 위험' 등도 중요한 ESG 정보에 해당한다.

• 정부기관, 투자기관, 서베스기관 등 ESG 정보 수요자의 정보공시 요구수준이 복잡해짐에 따라, 주요 국가별 규제기준 및 국내외 산업표준 등에서 다양한 ESG 정보공시 지침을 제시하고 있으나, 모든 조직에 통용되는 정보공개 방식이 확정되어 있지 않다. 주요 국가별 규제기관 및 국내외 산업표준 등에서 제시한 정보공시 방식은 크게 1) 공시단계에 사용한 사업보고서, 2) 지속가능경영보고서, 3) 조직의 홈페이지 및 기타 플랫폼, 4) 정부기관 등이 운영하는 플랫폼에 ESG 정보를 공시하는 것이다.

- 사업보고서 : 재무정보와 비재무정보를 종합하여 작성할 수 있으나, 보고서 작성 업무 부담
- 지속가능경영보고서 : ESG 정보 수요자의 기획성은 높으나, 보고서 별건 업무 부담
- 조직의 홈페이지 : 지속가능경영보고서 별건 대비 적은 부담, 공개 가능 정보의 양적 확대 한계
- 정부기관 운영 플랫폼 : 산업 교통기준이 없을 경우 유리, 산업별 차등 시 플랫폼 유지비용 높음

• ESG 정보 접근성이란 정보 수요자가 시간, 장소, 방식에 구애받지 않고 ESG 정보에 접근할 수 있는 것을 의미하며, 접근성 향상을 위해서는 다양한 채널을 활용하여 ESG 정보공시 사실을 대외 확신/전파해야 한다. 또한, 조직은 ESG 정보 접근성 향상을 위해 1) ESG 관련한 조직의 모든 정보가 연결되는 Interactive 기술, 2) 사회적 취약계층 및 소외계층 등을 위한 Barrier-Free 기술, 3) ESG 정보의 분석가능성, 추적가능성, 비교가능성 향상을 위한 XBRL 기술을 반영한 ESG 정보공시 방식도 검토해 볼 수 있다.

참고 자료

- [1]GRI Standards, , Global Reporting Initiative
- [2]SASB Standards, , Sustainability Accounting Standards Board
- [3]<IR> Framework, , International Integrated Reporting Council
- [4]Non-financial Reporting Directive, , European Commission, 2014. 10.
- [5]WFE ESG Guidance and Metrics, , World Foundation of Exchanges, 2018. 6.
- [6]'ESG 정보 공개 가이드라', , 한국거래소, 2021. 1.

자료: 산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인, p. 34-35

국내 기업은 동 가이드라인의 진단항목을 기준으로 자가 진을 실시할 수 있으며, 진단항목에 따른 가중치 부여 등을 통해 각 항목에 대한 중요도를 평가할 수 있다.

3. 중소·중견기업을 위한 ESG경영 이행 가이드[41)]

국내 193개사 기업을 대상으로 '공급망 ESG' 인식과 협력현황 등을 조사한 자료에 따르면 공급망 ESG 협력 활성화를 위한 정책과제로서 '가이드라인 제공'의 필요성이 가장 높게 나타났다. 이에, 중소벤처기업부는 중소·중견기업의 ESG에 대한 인식을 제고하고, 자율적으로 ESG경영을 촉진하기 위해 어떠한 준비가 필요한지를 제시하고자 해 '중소·중견기업을 위한 ESG경영 이행 가이드'를 2022년에 발표했다. 해당 가이드라인에서 중소·중견기업 ESG 관리항목'은 E(환경), S(사회), G(지배구조)의 3가지

41) 해당 내용은 2022년에 중소벤처기업부에서 발간한 '중소·중견기업을 위한 ESG경영 이행 가이드'를 토대로 작성됨

측면에 대해 E(환경)부문 19개, S(사회)부문 10개, G(지배구조)부문 9개로, 총 38개의 문항으로 구성되며, 중소·중견기업의 특징 및 관리 효율성을 고려해 S(사회), G(지배구조) 부문은 최소화했다.

〈표 4-6〉 중소·중견기업을 위한 ESG경영 이행 관리 항목

구분	대분류	항목	세부내용	비고
환경	환경경영	전략	• 환경경영 목표와 세부 추진 계획을 보유하고 있습니까?	●
		시스템	• 환경경영 실행을 위한 내부 성과관리 프로그램을 추진하고 있습니까?	○
		인증	• 사업장 환경경영시스템에 대한 인증(ISO 14001 등)을 확보 또는 준비하고 있습니까?	○
		컴플라이언스	• 환경법규 준수를 위한 체계적인 관리시스템이 있습니까?	●
	환경오염예방	대기	• 대기오염물질 관리(NOx, SOx, 먼지 등 배출량 파악 및 관리, 저감 프로그램 등)를 하고 있습니까?	●
		수질	• 수질오염물질 관리(BOD, COD/TOC, SS, T-P, T-N 등 배출량 파악 및 관리, 저감 프로그램 등)를 하고 있습니까?	●
		폐기물	• 사업장 내 폐기물 관리(일반/지정/건설폐기물 발생량 및 매립/소각/재활용 /기타처리량, 원천저감 프로그램, 재활용 촉진 등)를 하고 있습니까?	●
		화학물질	• 화학물질 관리(배출량 파악 및 관리, 저감 프로그램 등)를 하고 있습니까?	●
		기타	• 토양/지하수, 해양오염, 소음진동 등 기타 환경오염 예방 및 저감을 위한 활동을 하고 있습니까?	○
		사고예방	• 환경오염 사고 예방을 위한 프로그램 및 사고 시 비상대응 절차가 마련되어 있습니까?	●
	자원사용절감	원부자재	• 원부자재 사용량 관리와 절감(재생소재 사용 등)을 위한 활동을 하고 있습니까?	●
		수자원	• 사업장 내 용수사용량 관리와 절감(재이용 등)을 위한 활동을 하고 있습니까?	●

구분	대분류	항목	세부내용	비고
사회	에너지/온실가스	에너지절감	• 에너지 사용량 관리(직접에너지/간접에너지 사용량)와 절감을 위한 활동(고효율설비, 에너지관리시스템 등)을 하고 있습니까?	●
		재생에너지	• 태양광, 풍력, 지열 등 사업장 내 재생에너지를 사용(구매·생산)하고 있습니까?	○
		온실가스	• 온실가스 관리(직접/간접 배출량 산정, 관리, 보고)와 감축 활동을 수행하고 있습니까?	●
	제품환경	기술투자	• 제품의 환경경쟁력 확보를 위해 R&D투자, 기술 확보 등의 노력을 하고 있습니까?	○
		친환경설계	• 제품 설계 시 수송, 사용, 폐기단계 등 제품의 전 과정에 미치는 환경영향을 고려하고 있습니까?	○
		제품/기술 인증	• 제품/기술에 대한 친환경인증(환경표지, 우수재활용(GR), 저탄소인증, 녹색기술, 환경신기술 등)을 확보 또는 준비하고 있습니까?	○
		소비자보호	• 제품 사용 시 소비자 건강과 안전보호를 위한 대책(위험평가, 대체물질 사용, 위험고지 등)을 마련하고 이행하고 있습니까?	○
	인권/노동	근로조건	• 법정 근로시간 및 합리적 근로시간을 장려하고 산업평균 수준의 복지혜택(육아휴직, 자기계발 기회 확대 등)을 제공하고 있습니까?	●
		강제노동/아동노동	• 조직의 고용 관행 내 강제노동/아동노동을 금지하고 있습니까?	●
		다양성/기회균등	• 임직원에게 고용, 승진, 업무 수행에 있어 성별, 장애 유무, 출신국가 등 요건에 의한 차별 없이 동등한 기회를 제공하고 있습니까?	●
		직장 내 괴롭힘 금지	• 근로자에 대한 폭력, 성폭력, 공개적 수치심, 폭언 등 괴롭힘 방지를 위한 규정을 도입하고, 위반 시 징계를 적용하고 있습니까?	●
	산업안전보건	산업재해 방지	• 산업재해 방지를 위해 매년 재해율을 관리하고, 근로자 안전/보건 정책 및 프로그램(안전보건 교육, 사업장 위험성 평가 등)을 운영하고 있습니까?	●
		인증	• 사업장 또는 제품(기술)에 대한 안전보건경영 인증(ISO 45001, MADE SAFE® 등)을 확보 또는 준비하고 있습니까?	○

구분	대분류	항목	세부내용	비고
	소비자 이슈	개인정보보호	• 수집, 보관, 처리에 관한 정보 보안 법률 요건을 준수하는 개인정보 보안 규정 및 지침을 보유하고 있습니까?	●
		제품안전 및 품질	• 소비자의 안전과 권리를 보호하기 위해 제품안전 및 품질 기준을 철저히 준수하고 있습니까?	●
		소비자 의견 수렴	• 소비자의 의견을 수렴해 피드백 할 수 있는 의사소통 프로세스를 보유하고 있습니까?	○
	사회 공헌	지역사회 발전 및 참여	• 지역사회 공헌 및 개발을 공식적으로 지지하며 관련 활동(공헌방침 수립, 산학협력, 창업지원 등)을 수행하고 있습니까?	○
지배 구조	ESG 경영 체계	최고경영자 의지	• 최고경영자는 ESG경영에 대한 실천의지가 있습니까?	●
		조직/시스템	• ESG경영 추진을 위한 담당 인력 또는 조직이 있으며, 의사결정 프로세스를 보유하고 있습니까?	○
		이사회 운영	• ESG 기회 및 위기요인을 파악하고 관리하는 이사회를 구성하고 정기적으로 운영하고 있습니까?	○
		준법경영	• ESG 관련 법규동향을 모니터링 하고 관련 리스크가 없도록 관리하는 조직과 절차가 마련되어 있습니까?	●
		윤리경영	• 반부패, 공정경쟁 등 사업청렴성을 위한 정책을 수립하고 실행하고 있습니까?	●
	커뮤니케이션	정보공개	• 이해관계자들의 ESG 정보공개 요구 대응을 위한 체계적이고 일관된 형태의 커뮤니케이션 체계를 도입하고 있습니까?	●
		내부 의사소통	• ESG 관련 이슈 발생 시, 내부 직원에 대한 비밀보장, 고충처리, 차별 및 보복 금지 등을 위한 규정을 도입하고 있습니까?	○
	공급망 관리	환경	• 협력사 선정 시 법규준수 여부, 환경리스크 등을 선정기준으로 적용하고 있습니까?	●
		사회	• 협력사 선정 시 공정경쟁을 원칙으로 하며, 근로자 인권보호, 윤리경영 적용여부 등을 선정기준으로 적용하고 있습니까?	●

자료: 중소벤처기업부(2022), 중소・중견기업을 위한 ESG경영 이행가이드, p. 16-17
● 핵심항목, ○ 부가항목

제2절 물류산업 ESG경영 평가지표 수립

1. ESG경영 진단항목 체계

국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 평가지표 종합 진단항목은 기본적으로 K-ESG 가이드라인 체계를 토대로 수립하였으며 본 연구의 2장에서 정리한 글로벌 물류기업들의 ESG경영 현황과 전문가들과 자문을 통해 물류산업에 맞는 범주 및 항목 체계를 새롭게 추가 및 보완했다.

〈표 4-7〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 종합 진단항목 체계

영역	범주	분류 번호	진단항목
정보공시(P) (3개 범주 5개 항목)	정보공시 형식	P-1-1(심화)	ESG 정보공시 방식
		P-1-2(심화)	ESG 정보공시 주기
		P-1-3(심화)	ESG 정보공시 범위
	정보공시 내용	P-2-1(심화)	ESG 핵심이슈 및 KPI
	정보공시 검증	P-3-1(심화)	ESG 정보공시 검증
환경(E) (10개 범주 20개 항목)	환경경영 목표	E-1-1(기초)	환경경영 목표 수립
	환경경영 체계	E-2-1(심화)	환경경영 추진체계
		E-2-2(기초)	환경정책 수립
		E-2-3(기초)	환경 인허가 획득
	온실가스	E-3-1(기초)	대기 오염물질 관리
		E-3-2(기초)	온실가스 배출량(Scope 1 & 2)
		E-3-3(심화)	온실가스 배출량(Scope 3)
		E-3-4(심화)	온실가스 배출량 검증
	에너지	E-4-1(기초)	에너지 사용량
		E-4-2(심화)	재생에너지 사용 비율
	폐기물	E-5-1(기초)	폐기물 배출량
	운송	E-6-1(기초)	친환경 운송수단 도입률

영역	범주	분류 번호	진단항목
		E-6-2(기초)	물류 공동화
		E-6-3(기초)	화물차량 대형화
		E-6-4(심화)	전환교통(Modal Shift)률
	포장	E-7-1(기초)	친환경 포장재 사용
		E-7-2(심화)	포장재 경량화
	보관	E-8-1(기초)	물류센터 태양광 설비 구축
	역물류	E-9-1(기초)	상품 수거 및 재활용
	환경 법/규제 위반	E-10-1(기초)	환경 법/규제 위반
사회(S) (8개 범주 23개 항목)	노동	S-1-1(심화)	정규직 비율
		S-1-2(심화)	결사의 자유 보장
		S-1-3(기초)	단체교섭 및 집회 참여
	인권	S-2-1(심화)	인권정책 수립
		S-2-2(기초)	강제근로 금지
		S-2-3(기초)	아동노동 금지
		S-2-4(기초)	근무시간 준수
		S-2-5(기초)	임금산정 및 지급
		S-2-6(심화)	고충처리 절차
	다양성 및 양성평등	S-3-1(심화)	여성구성원 비율
		S-3-2(심화)	여성 급여 비율(평균 급여액 대비)
		S-3-3(심화)	장애인 고용률
	산업안전 및 작업환경 개선	S-4-1(심화)	안전보건 추진체계
		S-4-2(기초)	산업재해율
		S-4-3(기초)	물류센터 자동화 설비 구축
	산업재해 예방	S-5-1(기초)	비상상황 대응체계
		S-5-2(기초)	소방안전 관리
		S-5-3(심화)	비상출구 시설관리
	지역사회	S-6-1(심화)	전략적 사회공헌
		S-6-2(심화)	구성원 사회봉사
	고객관계	S-7-1(심화)	고객만족 대응 체계
	사회 법/규제 위반	S-8-1(기초)	사회 법/규제 위반

영역	범주	분류 번호	진단항목
지배구조(G) (5개 범주 17개 항목)	윤리경영	G-1-1(기초)	윤리헌장 및 실천규범
		G-1-2(기초)	비윤리 행위 예방 조치
		G-1-3(기초)	반경쟁 행위 예방 조치
		G-1-4(기초)	공익제보자 보호
		G-1-5(심화)	정보공개 투명성
		G-1-6(심화)	윤리규범 위반사항 공시
	경영자	G-2-1(기초)	경영자 성과평가
		G-2-2(기초)	경영자 보수지급
	감사기구	G-3-1(심화)	내부감사부서 설치
		G-3-2(심화)	감사기구 전문성
	주주권리	G-4-1(심화)	주주총회 소집 공고
		G-4-2(심화)	배당정책 및 이행
	이사회 구성	G-5-1(심화)	이사회 내 ESG 안건 상정
		G-5-2(심화)	사외이사 비율
		G-5-3(심화)	대표이사 이사회 의장 분리
		G-5-4(심화)	이사회 성별 다양성
		G-5-5(심화)	사외이사 전문성
4개 영역 26개 범주 64개 진단항목			

자료: 저자 작성

국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 진단항목은 K-ESG 가이드라인과 동일하게 정보공시(P), 환경(E), 사회(S), 지배구조(G) 총 4개 영역 그리고 각각 3개, 10개, 8개, 5개 총 26개의 범주로 구성했다. 각 범주에 대한 진단항목은 최소 1개에서 최대 6개까지 총 64개의 진단항목을 제시했다.

본 연구에서 제시한 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 진단항목 체계 수립 시에 중점을 둔 분야는 전문가 자문회의에서도 확인된 환경 부문에 가장 큰 중점을 맞추었다. 이에 물류 영역을 운송, 포장, 보관, 역물류 기능별로 구분하고 총 4개의 범주와 8개의 진단항목을 새롭게 추가했다. 또한 사회부문에서는 산업안전 및 작업환경 개선 부문에 '물류센터 자동화 설비 구축' 진단항목을 추가했다.

2. ESG경영 진단항목 정의서

본 연구에서 새롭게 제시된 진단항목에 대한 정의서는 아래 〈표 4-8〉부터 〈표 4-12〉까지와 같이 제시했다. 운송 범주에서는 친환경 운송수단 도입률, 물류 공동화, 화물차량 대형화 및 전환교통(Modal Shift)률 총 4개 그리고 포장 범주에서는 친환경 포장재 사용 및 포장재 경량화 총 2개의 진단항목 정의서를 작성했다. 보관 및 역물류 범주에서는 물류센터 태양광 설비 구축과 상품 수거 및 재활용 각각 1개의 진단항목 정의서를 작성했다.

본 연구에서 새롭게 제시된 8개의 진단항목 정의서를 제외하고 그 외 내용들은 산업통상자원부에서 발간한 K-ESG 가이드라인 및 공급망 대응 K-ESG 가이드라인과 동일한 내용으로 본 보고서에서는 해당 내용에 대해서는 생략했다.

〈표 4-8〉 진단항목 정의서_환경영역 운송

범주	운송	항목	친환경 운송수단 도입률
설명	• 조직이 소유, 관리, 통제하는 운송 과정 내에서 기존의 내연기관 교통수단 대신 친환경 운송수단으로 교체하고 있는지 점검 • 친환경 운송수단으로 전기 · 수소 · 액화천연가스 연료추진 육상 교통수단 또는 메탄올 · 액화천연가스 · 암모니아 · 전기 · 이중 연료추진 또는 탈황장비 장착 해상 교통수단 이용 여부를 확인		
성과 점검	• 조직의 연간 친환경 운송수단 도입률을 측정 [데이터 원천] ‘전자공시시스템’ 上 사업보고서, ‘조직별 홈페이지’ 上 지속가능경영보고서 [데이터 기간] 직전 회계연도 기준 [데이터 범위] 국내외 사업장 및 기타 연결실체 [데이터 산식] 친환경 운송수단 도입률 = 연간 친환경 운송수단 도입 수 / 연간 신규 운송수단 도입 수 * 해상 교통수단의 경우 탈황장비 장착 설치하는 경우에도 친환경 운송수단 도입 수에 포함		
점검 기준	적용방안(단계형)		

범주	운송	항목	친환경 운송수단 도입률

1단계	2단계	3단계
0점	50점	100점

1단계: 전년 대비 친환경 운송수단 도입률이 감소 추세
2단계: 전년 대비 친환경 운송수단 도입률이 변동 없음
3단계: 전년 대비 친환경 운송수단 도입률이 증가 추세

자료: 저자 작성

범주	운송	항목	물류 공동화

설명	• 조직의 고유한 운송 서비스 활동에 의해 필연적으로 발생되는 공차율을 최소화하고 부정적인 환경영향을 최소화하기 위해 조직의 특성을 고려한 물류 공동화 정책이 수립되어 운영되는지 점검 • 조직의 효율적 경영을 한 내외부 이슈를 파악한 후 이슈를 해결하기 위해 체계적으로 물류 공동화 정책이 수립 및 운영되고 있는지 점검
성과 점검	• 물류 공동화 이행을 위한 조직의 중장기 경영 전략에 따른 실천적 목표와 세부적인 계획을 제시하고 있으며, 주기적으로 성과에 대한 모니터링을 하고 있는지 측정 [데이터 원천] '전자공시시스템' 上 사업보고서 [데이터 기간] 직전 회계연도 기준 [데이터 범위] N/A [데이터 산식] N/A
점검 기준	적용방안(단계형) 1단계 | 2단계 | 3단계 | 4단계 | 5단계 0점 | 25점 | 50점 | 75점 | 100점 • 1단계: 물류 공동화를 추진하기 위한 경영전략 및 목표가 수립되어 있지 않음 • 2단계: 물류 공동화를 추진하기 위한 경영전략 및 목표가 수립되어 있으나 방침 및 목표, 계획에 대한 관련 근거가 없이 형식적으로 수립되어 있음 • 3단계: 물류 공동화를 추진하기 위한 경영전략 및 목표 그리고 추진계획은 조직의 외부 및 내부 이슈를 고려해 체계적으로 수립되어 있으며 모니터링, 측정, 분석 및 평가하고 있음 • 4단계: 예산을 반영한 중장기 물류 공동화 경영 전략 및 목표 그리고 추진계획이 체계적으로 수립되어 있으며 정기적으로 모니터링, 측정, 분석 및 평가해 경영 성과 및 개선활동 실적을 보유하고 있음 • 5단계: 4단계 + 조직의 영향력과 통제력 범위에 있는 사업장 (자회사, 종속법인, 연결실체)까지를 포함

자료: 저자 작성

<table>
<tr><th>범주</th><th>운송</th><th>항목</th><th>화물차량 대형화</th></tr>
<tr><td>설명</td><td colspan="3">• 조직이 소유, 관리, 통제하는 운송 과정 내에서 운송 횟수 감축을 통한 효율성을 높이고 부정적인 환경영향을 최소화하기 위해 화물차량 대형화가 이루어지고 있는지 점검</td></tr>
<tr><td>성과 점검</td><td colspan="3">• 조직의 지난 5개년 간 화물차량 대형화가 증가 추세에 있는지 측정

[데이터 원천] ‘전자공시시스템’ 上 사업보고서,
‘조직별 홈페이지’ 上 지속가능경영보고서
[데이터 기간] 최근 5개 회계연도 기준
[데이터 범위] 국내외 사업장 및 기타 연결실체
[데이터 산식] 화물차량 대형화 = 총 화물차량 톤수 / 총 화물차량 대수</td></tr>
<tr><td>점검 기준</td><td colspan="3">적용방안(단계형)<table><tr><th>1단계</th><th>2단계</th><th>3단계</th></tr><tr><td>0점</td><td>50점</td><td>100점</td></tr></table>• 1단계: 지난 5개년 화물차량 대형화가 감소 추세
• 2단계: 지난 5개년 화물차량 대형화가 변동 없음
• 3단계: 지난 5개년 화물차량 대형화가 증가 추세</td></tr>
</table>

자료: 저자 작성

<table>
<tr><th>범주</th><th>운송</th><th>항목</th><th>전환교통(Modal Shift)률</th></tr>
<tr><td>설명</td><td colspan="3">• 조직이 소유, 관리, 통제하는 운송 과정 내에서 대량 운송을 통한 효율성을 높이고 부정적인 환경영향을 최소화하기 위해 화물트럭 도로운송수단 대신 철도화물 운송 또는 연안운송 전환을 하는 전환교통을 이행하고 있는지 점검</td></tr>
<tr><td>성과 점검</td><td colspan="3">• 조직의 지난 5개년 간 전환교통률이 증가 추세에 있는지 측정

[데이터 원천] ‘전자공시시스템’ 上 사업보고서,
‘조직별 홈페이지’ 上 지속가능경영보고서
[데이터 기간] 최근 5개 회계연도 기준
[데이터 범위] 국내외 사업장 및 기타 연결실체
[데이터 산식] 전환교통률 = 1 – 총 화물트럭 도로운송 물동량 / 국내 운송 총 물동량
(제주 및 섬 지역 제외)</td></tr>
<tr><td>점검 기준</td><td colspan="3">적용방안(단계형)<table><tr><th>1단계</th><th>2단계</th><th>3단계</th></tr><tr><td>0점</td><td>50점</td><td>100점</td></tr></table>• 1단계: 지난 5개년 전환교통률이 감소 추세
• 2단계: 지난 5개년 전환교통률이 변동 없음
• 3단계: 지난 5개년 전환교통률이 증가 추세</td></tr>
</table>

자료: 저자 작성

〈표 4-9〉 진단항목 정의서_환경영역 포장

<table>
<tr><th>범주</th><th>포장</th><th>항목</th><th>친환경 포장재 사용</th></tr>
<tr><td>설명</td><td colspan="3">• 조직이 소유 또는 관리 및 통제하는 물리적 영역(사업장 등) 내에서 부정적인 환경영향을 최소화하기 위해 회수 및 재사용 또는 재활용 가능한 포장 자재 및 운반 용기를 사용하는지 점검</td></tr>
<tr><td>성과 점검</td><td colspan="3">• 친환경 포장재 사용을 위해 다각적으로 운영하고 있는지 측정

1) 포장 자재의 재사용, 재자원화, 폐기를 고려한 소재 변경
2) 재생소재를 원료로 하는 포장 자재 사용
3) 유해물질을 포함하지 않는 포장 자재 사용
4) 에너지 절약형, 저공해형 포장용 기기 도입
5) 오존층 파괴에 연결되지 않는 냉매를 사용한 냉동 컨테이너 사용

[데이터 기간] 직전 회계연도 기준
[데이터 범위] 국내 및 해외 사업장
[데이터 산식] N/A</td></tr>
<tr><td>점검 기준</td><td colspan="3">적용방안(선택형)
<table><tr><th>1개이하 충족</th><th>2개 충족</th><th>3개 충족</th><th>4개 충족</th><th>5개 충족</th></tr><tr><td>0점</td><td>25점</td><td>50점</td><td>75점</td><td>100점</td></tr></table>• 요건1: 상기 친환경 포장재 사용을 위한 시도 중 1개를 이행하는 경우
• 요건2: 상기 친환경 포장재 사용을 위한 시도 중 2개를 이행하는 경우
• 요건3: 상기 친환경 포장재 사용을 위한 시도 중 3개를 이행하는 경우
• 요건4: 상기 친환경 포장재 사용을 위한 시도 중 4개를 이행하는 경우
• 요건5: 상기 친환경 포장재 사용을 위한 시도 중 5개를 이행하는 경우</td></tr>
</table>

자료: 저자 작성

<table>
<tr><th>범주</th><th>포장</th><th>항목</th><th>포장재 경량화</th></tr>
<tr><td>설명</td><td colspan="3">• 포장재 경량화는 에너지 사용량 감축 및 적재율 증가로 이어져 운송에 따른 이산화탄소 배출량 감축으로 연결되기 때문에 중요한 친환경 녹색 물류활동으로 이에 대한 점검 필요</td></tr>
<tr><td>성과 점검</td><td colspan="3">• 포장재 경량화를 위해 다각적으로 운영하고 있는지 측정

1) 사용 포장 자재 슬림화 및 경량화
2) 작은 상자 개별 포장 폐지 및 큰 상자 대량 포장
3) 거래처와 협력해 포장 생략
4) 포장 형태 간소화
5) 용적 축소를 위한 쉬운 포장재(접이식 상품 배달 상자 및 조립식 포장 자재 등) 사용

[데이터 기간] 직전 회계연도 기준
[데이터 범위] 국내 및 해외 사업장
[데이터 산식] N/A</td></tr>
<tr><td>점검 기준</td><td colspan="3">적용방안(선택형)
<table><tr><th>1개이하 충족</th><th>2개 충족</th><th>3개 충족</th><th>4개 충족</th><th>5개 충족</th></tr><tr><td>0점</td><td>25점</td><td>50점</td><td>75점</td><td>100점</td></tr></table>• 요건1: 상기 포장 경량화를 위한 시도 중 1개를 이행하는 경우
• 요건2: 상기 포장 경량화를 위한 시도 중 2개를 이행하는 경우
• 요건3: 상기 포장 경량화를 위한 시도 중 3개를 이행하는 경우
• 요건4: 상기 포장 경량화를 위한 시도 중 4개를 이행하는 경우
• 요건5: 상기 포장 경량화를 위한 시도 중 5개를 이행하는 경우</td></tr>
</table>

자료: 저자 작성

〈표 4-10〉 진단항목 정의서_환경영역 보관

<table>
<tr><th>범주</th><th>보관</th><th>항목</th><th>물류센터 태양광 설비 구축</th></tr>
<tr><td>설명</td><td colspan="3">• 조직이 소유 또는 관리 및 통제하는 물리적 영역(사업장 등) 내에서 부정적인 환경 영향을 최소화하기 위해 친환경 시설 및 설비의 개선을 위해 노력하는지 확인</td></tr>
<tr><td>성과 점검</td><td colspan="3">• 조직의 지난 5개년 간 물류센터 내 태양광 설비 구축 및 전환률이 증가하는지 점검

[데이터 원천] ‘전자공시시스템’ 上 사업보고서,
‘조직별 홈페이지’ 上 지속가능경영보고서
[데이터 기간] 최근 5개 회계연도 기준
[데이터 범위] 국내 및 해외 사업장
[데이터 산식] 태양광 설비 구축률
= 물류센터 내 태양광 전력 사용량 / 전체 에너지 사용량</td></tr>
<tr><td>점검 기준</td><td colspan="3">적용방안(단계형)
<table><tr><th>1단계</th><th>2단계</th><th>3단계</th></tr><tr><td>0점</td><td>50점</td><td>100점</td></tr></table>• 1단계: 지난 5개년 태양광 설비 구축률이 감소 추세
• 2단계: 지난 5개년 태양광 설비 구축률이 변동 없음
• 3단계: 지난 5개년 태양광 설비 구축률이 증가 추세</td></tr>
</table>

자료: 저자 작성

〈표 4-11〉 진단항목 정의서_환경영역 역물류

<table>
<tr><th>범주</th><th>역물류</th><th>항목</th><th>상품 수거 및 재활용</th></tr>
<tr><td>설명</td><td colspan="3">• 조직이 물류 서비스 제공 후 반품이 요청되는 경우 해당 과정에서 재활용을 촉진하기 위해 자원을 효율적으로 이용하는 자원순환체계를 구축하고 있는지 점검</td></tr>
<tr><td>성과 점검</td><td colspan="3">• 배송 제품의 회수 절차를 거쳐 조직 내/외부에서 2차 자원으로 재활용하고 있는지 그리고 재활용률을 높이기 위해 포장재의 재질 및 구조 개선하고 유해물질 사용을 억제하고 있는지 점검

[데이터 원천] 반품 주문 List, 재활용의무이행계획서, 재활용의무이행결과보고서
[데이터 기간] 직전 회계연도 기준
[데이터 범위] 국내 사업장
[데이터 산식] N/A</td></tr>
<tr><td>점검 기준</td><td colspan="3">적용방안(선택형)
<table>
<tr><th>0개 충족</th><th>1개 충족</th><th>2개 충족</th><th>3개 충족</th><th>4개 충족</th></tr>
<tr><td>0점</td><td>25점</td><td>50점</td><td>75점</td><td>100점</td></tr>
</table>
• 요건1: 조직은 배송된 상품의 회수·인계·재활용의무 대상여부를 파악하고 있음
• 요건2: 반품 요청된 상품의 직접 회수 또는 위탁에 의한 회수를 실시하고, 관련 기록을 보유하고 있음
• 요건3: 재활용의무이행계획서를 제출하고 있으며, 승인된 재활용의무이행결과 보고서를 보유하고 있음
• 요건4: 반품 요청된 상품의 포장재 재활용을 용이하게 하는 재질·구조개선에 관한 정부의 지침을 준수하고 있거나 재활용이 쉬운 재질을 사용, 재질의 단순화 및 재질정보 표시, 분리·해체의 용이성 제고 등 재질·구조 개선활동을 수행하고 있음</td></tr>
</table>

자료: 저자 작성

〈표 4-12〉 진단항목 정의서_사회영역 작업환경 개선

<table>
<tr><th>범주</th><th>작업환경 개선</th><th>항목</th><th>물류센터 자동화 설비 구축</th></tr>
<tr><td>설명</td><td colspan="3">• 조직이 소유 또는 관리 및 통제하는 물리적 영역(사업장 등) 내에서 작업 효율성 개선을 위한 자동화 설비 구축 수준이 향상되고 있는지 점검</td></tr>
<tr><td>성과 점검</td><td colspan="3">• 조직의 지난 5개년 간 물류 자동화 설비 구축 수준이 향상되고 있는지 측정

[데이터 원천] 물류 및 검사 설비 자동화 현황 및 운영수준 등
[데이터 기간] 최근 5개 회계연도 기준
[데이터 범위] 국내외 사업장 및 기타 연결실체
[데이터 산식] N/A</td></tr>
<tr><td>점검 기준</td><td colspan="3">적용방안(단계형)
<table>
<tr><th>1단계</th><th>2단계</th><th>3단계</th><th>4단계</th><th>5단계</th></tr>
<tr><td>0점</td><td>25점</td><td>50점</td><td>75점</td><td>100점</td></tr>
</table>
• 1단계: 물류센터 내 센서 미인식 및 관리체계 ICT 미적용
• 2단계: 물류센터 내 자동화 관리체계 부분적 표준화 및 실적정보 관리
• 3단계: 물류센터 내 활동 정보 실시간 모니터링 기능
• 4단계: 물류센터 내 수집된 활동 정보를 분석해 제어 가능
• 5단계: 물류센터 내 시뮬레이션을 통한 사전 대응 및 의사결정 최적화</td></tr>
</table>

자료: 저자 작성

3. ESG 가이드라인 진단항목 평가

도출된 ESG경영진단 항목을 기준으로 전문가 15명을 대상으로 중소·중견 물류기업 대상으로 본 가이드라인을 도입할 경우, 중요하게 고려되어야 할 영역에 대한 세부 항목을 도출하기 위해 항목별 가중치 부여를 위한 평가를 실시했다.

ESG 가이드라인 진단 평가위원은 근무이력 및 전문성을 고려해 총 15명으로 선정하였으며, 주요 사항은 〈표 4-13〉과 같다.

〈표 4-13〉 ESG 가이드라인 평가위원 기초 정보

(단위 : 명, 년)

분류		수
직급별	교수	3
	실무진(과장, 팀장, 부장)	5
	경영진(상무, 전무, 대표이사)	7
업종별 (중복)	물류보관·운송용기 제조	1
	물류운송·보관서비스	9
	물류관련 공공기관 종사자	1
	학계 및 연구소	5
평균 근무 년수		17.4

자료: 저자 작성

국내 중소·중견 물류기업 ESG 가이드라인 평가 방법은 전문가들의 평가를 바탕으로 영역에 해당되는 정보공시(Practice), 환경(Environment), 사회(Social), 사회구조(Governance) 항목에 우선적으로 가중치를 부여하고, 각 영역의 총 64개 세부 진단항목에 대한 중요도를 도출해 전체 항목별 평가가중치를 선정했다.

우선 영역별 대한 가중치 부여 결과는 다음 〈표 4-14〉와 같다. 10점 만점 중 가중치를 높게 부여한 영역은 환경, 정보공시, 사회, 지배구조 순으로 나타났다. 중요도 선정에 있어서 학계 및 물류업계 전문가들은 환경, 정보공시 등 개선이 시급한 항목들을 중심으로 우선적으로 중요도를 부여했다.

〈표 4-14〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 영역별 가중치 결과

영역	가중치
정보공시(Practice)	0.813
환경(Environment)	0.900
사회(Social)	0.800
지배구조(Governance)	0.760

자료: 저자 작성

〈표 4-14〉의 영역별 가중치를 고려한 세부 진단항목에 대한 평가가중치 부여 최종결과는 다음 〈표 4-15〉와 같다. 가중치 별로 우선적으로 고려되는 항목은 '온실가스 배출량(Scope 1&2)' 0.756, '환경 법·규제위반' 및 '환경경영목표 수립' 0.744, '온실가스 배출량 검증' 0.726, '친환경 운송수단 도입률' 0.720, '대기 오염물질 관리' 0.702, '온실가스 배출량(Scope 3)' 0.696, 'ESG 핵심이슈 및 KPI' 0.694, '환경정책 수립' 0.690, '소방안전 관리' 0.688 등 순으로 확인되었다.

〈표 4-15〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 세부 진단항목 가중치 결과(최종)

영역	범주	분류 번호	진단항목	가중치
정보공시(P) (3개 범주 5개 항목)	정보공시 형식	P-1-1(심화)	ESG 정보공시 방식	0.634
		P-1-2(심화)	ESG 정보공시 주기	0.575
		P-1-3(심화)	ESG 정보공시 범위	0.683
	정보공시 내용	P-2-1(심화)	ESG 핵심이슈 및 KPI	0.694
	정보공시 검증	P-3-1(심화)	ESG 정보공시 검증	0.662
환경(E) (10개 범주 20개 항목)	환경경영 목표	E-1-1(기초)	환경경영 목표 수립	0.744
	환경경영 체계	E-2-1(심화)	환경경영 추진체계	0.678
		E-2-2(기초)	환경정책 수립	0.690
		E-2-3(기초)	환경 인허가 획득	0.636
	온실가스	E-3-1(기초)	대기 오염물질 관리	0.702
		E-3-2(기초)	온실가스 배출량(Scope 1 & 2)	0.756
		E-3-3(심화)	온실가스 배출량(Scope 3)	0.696
		E-3-4(심화)	온실가스 배출량 검증	0.726

영역	범주	분류 번호	진단항목	가중치
	에너지	E-4-1(기초)	에너지 사용량	0.624
		E-4-2(심화)	재생에너지 사용 비율	0.636
	폐기물	E-5-1(기초)	폐기물 배출량	0.600
	운송	E-6-1(기초)	친환경 운송수단 도입률	0.720
		E-6-2(기초)	물류 공동화	0.684
		E-6-3(기초)	화물차량 대형화	0.606
		E-6-4(심화)	전환교통(Modal Shift)률	0.630
	포장	E-7-1(기초)	친환경 포장재 사용	0.672
		E-7-2(심화)	포장재 경량화	0.576
	보관	E-8-1(기초)	물류센터 태양광 설비 구축	0.582
	역물류	E-9-1(기초)	상품 수거 및 재활용	0.678
	환경 법/규제 위반	E-10-1(기초)	환경 법/규제 위반	0.738
사회(S) (8개 범주 23개 항목)	노동	S-1-1(심화)	정규직 비율	0.549
		S-1-2(심화)	결사의 자유 보장	0.576
		S-1-3(기초)	단체교섭 및 집회 참여	0.533
	인권	S-2-1(심화)	인권정책 수립	0.629
		S-2-2(기초)	강제근로 금지	0.663
		S-2-3(기초)	아동노동 금지	0.672
		S-2-4(기초)	근무시간 준수	0.656
		S-2-5(기초)	임금산정 및 지급	0.683
		S-2-6(심화)	고충처리 절차	0.640
	다양성 및 양성평등	S-3-1(심화)	여성구성원 비율	0.507
		S-3-2(심화)	여성 급여 비율(평균 급여액 대비)	0.539
		S-3-3(심화)	장애인 고용률	0.560
	산업안전 및 작업환경 개선	S-4-1(심화)	안전보건 추진체계	0.619
		S-4-2(기초)	산업재해율	0.656
		S-4-3(기초)	물류센터 자동화 설비 구축	0.587
	산업재해 예방	S-5-1(기초)	비상상황 대응체계	0.672
		S-5-2(기초)	소방안전 관리	0.688
		S-5-3(심화)	비상출구 시설관리	0.624
	지역사회	S-6-1(심화)	전략적 사회공헌	0.571
		S-6-2(심화)	구성원 사회봉사	0.549

영역	범주	분류 번호	진단항목	가중치
	고객관계	S-7-1(심화)	고객만족 대응 체계	0.672
	사회 법/규제 위반	S-8-1(기초)	사회 법/규제 위반	0.672
지배구조(G) (5개 범주 17개 항목)	윤리경영	G-1-1(기초)	윤리헌장 및 실천규범	0.613
		G-1-2(기초)	비윤리 행위 예방 조치	0.603
		G-1-3(기초)	반경쟁 행위 예방 조치	0.557
		G-1-4(기초)	공익제보자 보호	0.608
		G-1-5(심화)	정보공개 투명성	0.654
		G-1-6(심화)	윤리규범 위반사항 공시	0.613
	경영자	G-2-1(기초)	경영자 성과평가	0.547
		G-2-2(기초)	경영자 보수지급	0.512
	감사기구	G-3-1(심화)	내부감사부서 설치	0.603
		G-3-2(심화)	감사기구 전문성	0.588
	주주권리	G-4-1(심화)	주주총회 소집 공고	0.522
		G-4-2(심화)	배당정책 및 이행	0.562
	이사회 구성	G-5-1(심화)	이사회 내 ESG 안건 상정	0.588
		G-5-2(심화)	사외이사 비율	0.497
		G-5-3(심화)	대표이사 이사회 의장 분리	0.507
		G-5-4(심화)	이사회 성별 다양성	0.421
		G-5-5(심화)	사외이사 전문성	0.575
4개 영역 26개 범주 65개 진단항목(64개 진단항목)				

자료: 저자 작성

위와 같은 평가가중치 부여 방식을 바탕으로 도출된 가이드라인 진단평가 수식은 아래의 (식 1)과 같다.

$$Evaluation = \frac{\sum_{n=1}^{64} (1st\ weight \times 2nd\ weight \times ES) \times 100}{3970.643} \quad \cdots\cdots \text{(식 1)}$$

1^{st} weight : 영역별 평가가중치

2^{nd} weight : 세부 진단 항목별 평가가중치

ES : 평가점수

제3절 시사점

국제적으로 ESG 관련 규제의 강화(탄소배출제 등), 투자 부분에서 연기금과 자산운용사와 신용평가사에서의 ESG 평가 반영, 사회적으로 지속가능 경영에 대한 요구, 공급망 실사 의무화 등 ESG경영은 글로벌 어젠다로 확장되는 추세에 공급망 생태계의 변화 속도가 빨라지고 있다. 국내 중소·중견 물류기업이 급변하는 산업 환경에서 생존하기 위해서는 ESG경영의 도입이 불가피한 상황이다. 우리나라는 2030년까지 단계별 ESG 정보공시 의무화(상장기업 대상) 추진하고 있으며, 중소·중견 기업의 성공적 대응을 지원하기 위한 ESG경영 가이드라인의 마련이 반드시 필요하다(이승준, 2021). 2021년에 한국통상자원부에서 발표한 'K-ESG 가이드라인'에서는 일반기업에 대한 가이드라인을 제시하고 있으며, 중소·중견기업의 특성을 고려한 가이드라인도 제시되고 있다. 또한, 중소벤처기업부는 2022년에 '중소·중견기업을 위한 ESG경영 이행 가이드' 발표했다.

현재 국내에서 마련된 기업 ESG경영 가이드라인에서는 업종에 따라 차별화되지 않아 국내 물류기업 특히 중소·중견 물류기업은 기존 ESG경영 가이드라인을 참고해 기업 특성에 맞게 ESG경영 가이드라인 진단항목을 수립해 나가야 한다. 특히 'K-ESG 가이드라인'에서 언급한 바와 같이 기업 특성에 따라 진단항목에 대한 가중치 적용이 필요한데, 중소·중견 물류기업에 특화된 ESG경영 가이드라인을 수립할 때 특정 항목에 가중치를 부여할 필요가 있다. 예를 들어 물류분야에서 거론되고 있는 온실가스와 대기오염물질 배출, 일회용 포장재와 과대 포장으로 인한 환경오염, 화물차 안전사고, 현장 근무자의 열악한 근무환경과 과대한 근무시간 등 사회적 이슈와 관련된 진단 항목에 높은 가중치를 부여하는 방식이다.

공공기관의 지원과 대기업-중소기업의 상생협력을 통해 중소·중견 물류기업도 공급망 차원에서 탄소배출량 감축, 자원 재활용, 상시안전교육 실시

등 ESG경영을 실천해 나갈 필요가 있다. 국내 중소·중견 물류기업 ESG 경영 가이드라인의 도입을 통해 중소·중견 물류기업은 효과적인 ESG경영 체계를 도입할 수 있으며, 자사의 ESG 수준을 진단할 수 있다. 또한, 협력사는 ESG경영 가이드라인을 토대로 서로 평가할 수 있으며, 금융 투자자도 이를 통해 기업의 지속가능을 평가해 투자 의사결정을 위한 기준을 수립할 수 있다.

〈그림 4-3〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 도입 효과

자료: 저자 작성

중소·중견 물류기업에 있어 선행되어야 하는 것은 ESG경영에 대한 가이드라인 구축이다. 이러한 가이드라인은 향후 물류기업이 ESG경영 준비를 위한 기반작업이라 할 수 있다.

중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인은 ESG경영 동향 및 이슈, ESG경영 조사 결과, ESG경영 평가지표, ESG경영 업무표준 매뉴얼 등으로 구성할 수 있다.

ESG경영 동향 및 이슈는 먼저 중소·중견 물류기업 관점에서 ESG경영의 필요성 및 방향성을 제시할 필요가 있다. ESG경영 인식조사 결과 중소

물류기업의 경우 ESG경영을 준비해야 하는 필요성도 인식하지 못하는 경우도 있었다. 따라서 공급망 차원에서 대기업뿐만 아니라 중소 물류기업도 ESG경영을 실천해야 하는 필요성을 강조하고, ESG경영을 실시하지 않을 경우 발생할 수 있는 문제점 등을 제시한다. 다음으로 글로벌 산업 전반의 ESG경영 트렌드 정보를 제공해 현재 ESG경영 흐름을 파악한다. 그리고 국내외 주요 ESG경영 평가기관의 평가기준과 검토 사항에 대한 정보 제공을 통해 전반적인 평가 체계의 이해도를 높인다. 그리고 국내외 물류시장의 환경을 조사하고, 통계 자료를 제시한다. 다음으로 현재 ESG경영을 수행하고 있는 주요 물류기업의 ESG경영 평가 현황을 제시해 물류기업의 ESG경영 수준을 이해한다. 마지막으로 유사산업 및 물류기업의 우수 사례 정보를 제공해 중소 물류기업의 ESG경영 전략 책정의 참고자료 활용에 도움을 주고자 한다.

ESG경영 조사 결과는 중소·중견 물류기업의 ESG경영 이해도와 업계의 의견수렴에 도움을 줄 수 있다. 초기 단계에서는 물류기업의 ESG경영 인식조사를 통해 현재 ESG경영의 인식수준과 향후 인식 제고를 위한 방향성을 제시할 수 있다. 이후 지속적인 조사를 통해 다양한 과제와 문제점을 해결하고, 물류기업에 조사 결과에 대한 정보 제공도 필요하다. 주요 조사 내용으로는 물류기업의 ESG경영의 문제점을 파악하고, 이를 통해 정책 방향성을 제시한다. 그리고 평가기준 및 정책 방안에 대한 중요도 분석을 통해 평가지표의 가중치 산정 및 정책 우선순위를 제시할 수 있다. 또한 업계 및 전문가의 의견 수렴을 통해 물류기업의 ESG경영 평가지표의 개선이 필요하다.

ESG경영 평가지표 부분에서는 중소·중견 물류기업의 ESG경영 종합 진단항목을 제시한다. 이러한 평가지표는 기초항목과 심화항목으로 구분할 수 있으며, 물류인프라 특성(수송수단, 물류센터 등), 주식회사 여부 등에 따라 평가기준이 달라질 것이다. 그리고 각 평가항목에 대한 진단항목 정

의서가 특정되어야 한다. 진단항목에는 각 평가항목에 대한 구체적인 정의가 제시되고, 실질적인 배점 기준이 규정되어 있다. 이러한 평가를 통해 실질적인 점수를 확정하기 위한 진단평가 분석 프로그램 제공을 통해 물류기업의 편의성을 제공해야 한다.

마지막으로 ESG경영 업무표준 매뉴얼에서는 ESG경영을 위한 조직구성 방법, 공급망 차원에서의 업무 대응, 다양한 이해관계자와의 대응 방법을 제시한다. 그리고 대외적인 정보공시 및 중장기 계획 수립 방안 등을 제시한다.

〈표 4-16〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 주요 내용

구분	주요 내용	비고
ESG경영 동향 및 이슈	• ESG경영 필요성 및 방향성 • 글로벌 ESG경영 트렌드(산업 전반) • 국내외 ESG경영 평가기준 및 검토 사항 • 국내외 물류시장 환경 및 통계 • 주요 물류기업 ESG경영 평가 현황 • 유사산업 및 물류기업 우수 사례	2장, 4장
ESG경영 조사 결과	• 물류기업의 ESG경영 인식조사(초기) • 물류기업의 ESG경영 문제점 및 정책 방향성(계속) • 물류기업의 ESG경영 중요도 분석 및 정책 우선순위(계속) • 물류기업의 ESG경영 평가지표 개선(계속)	3장
ESG경영 평가지표	• 중소·중견 물류기업 ESG경영 종합 진단항목 • 진단항목 정의서 • 진단평가 방법(소프트웨어 개발)	4장
ESG경영 업무표준 매뉴얼	• ESG경영 조직 구성 • 공급망 대응 • 이해관계자 대응 • 정보공시 • 중장기 계획 수립 • 패드백 및 갱신	향후 과제

자료: 전문가 자문 회의 등의 의견을 종합해 저자 작성

05
결론

제1절 요약 및 결론

1. 요약

본 연구에서는 글로벌 해운·물류기업의 ESG경영 대응 현황 조사를 토대로 해당 산업 전반의 글로벌 트렌드를 파악하고 이에 대한 국내 중소·중견 물류기업들의 ESG경영에 대한 인식 수준 및 대응 현황을 알아보았다. 또한 이를 기반으로 국내 중소·중견 국제물류기업들이 향후 글로벌 ESG경영 수준에 부합할 수 있도록 기초적 단계의 ESG경영 가이드라인을 제시했다.

글로벌 주요 물류기업의 ESG경영 주요 현황을 살펴본 결과 주요 특징은 아래와 같이 크게 세 가지로 정리해 볼 수 있다.

1) 친환경 물류 투자 가속화

물류기업들은 ESG경영 요소들 중 환경을 가장 중점적으로 보고 있으며 기업들은 환경에 대해 각별하게 대비하고 있다. 현재 '탈탄소화'가 글로벌

이슈임에 따라 탄소배출이 높은 물류산업은 많은 노력이 요구되고 있으며 국내 물류기업들은 다양한 친환경 정책으로 탄소배출을 줄이기 위해 노력하고 있다. 특히 국내 주요 택배사인 롯데글로벌로지스, CJ대한통운, 한진은 친환경 운송차 도입에 나서고 있는 상황이다.

2) 지속가능한 사회적 책임 요구 강화

ESG의 요소들 중 사회(Social)는 환경(Environment) 및 지배구조(Governance)와 비교하였을 때 범위가 광범위하고 복잡한 부분이다. 현재 중요시되는 사회적책임경영은 기업의 이윤을 사회에 환원한다는 개념을 뛰어넘어 기업활동의 생태계 구성단계에서부터의 책임경영으로 변화했다. 국내의 물류기업들 또한 건강한 물류 생태계를 구성하기 위해 다방면의 사회책임경영 활동을 통해 노력하고 있다.

3) ESG 위원회 강화

이사회 리더십, 임원 성과 및 보수, 회계 투명성, 성과, 내부위험관리, 주주권리보호, 뇌물·부패, 인권은 ESG에서 지배구조(Governance)를 말한다. 국내의 물류기업들은 이와 같은 요소를 관리하고 보완하기 위해 다방면으로 노력하고 있다.

한편, 국내 중소·중견물류기업들의 경우 아직까지 ESG경영 인식 및 대응 수준 측면에 있어 상당한 개선이 필요한 것으로 파악되었다. 특히, 기업의 규모가 작을수록 ESG경영 인식 및 대응 수준이 상대적으로 더욱 부족한 것으로 확인되었다.

이에 본 연구에서는 중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 진단항목을 제시했다. 진단항목은 기본적으로 산업통상자원부의 K-ESG

가이드라인의 진단항목 체계를 벤치마킹해 물류산업에도 공통적으로 필요한 항목들을 제시하고 이 외에도 물류산업 고유의 특성이 반영된 항목들을 새롭게 추가했다. 결과적으로 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 진단항목은 K-ESG 가이드라인과 동일하게 정보공시(P), 환경(E), 사회(S), 지배구조(G) 총 4개 영역 그리고 각각 3개, 10개, 8개, 5개 총 26개의 범주로 구성했다.

본 연구에서 제시한 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 진단항목 체계에서 새롭게 추가된 진단항목은 총 9개로 환경 영역에서 8개 그리고 사회 영역에서 1개가 추가되었다. 환경 영역 내 범주는 물류업의 기능적 구분을 토대로 운송·포장·보관·역물류로 구분해 아래 〈표 5-1〉과 같이 제시했다.

〈표 5-1〉 국내 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 종합 진단항목 체계

영역	범주	진단항목
환경(E) (4개 범주 8개 항목)	운송	친환경 운송수단 도입률
		물류 공동화
		화물차량 대형화
		전환교통(Modal Shift)률
	포장	친환경 포장재 사용
		포장재 경량화
	보관	물류센터 태양광 설비 구축
	역물류	상품 수거 및 재활용
사회(S) (1개 범주 1개 항목)	산업안전 및 작업환경 개선	물류센터 자동화 설비 구축

자료: 저자 작성

2. 연구 한계점

본 연구는 글로벌 해운·물류기업들의 ESG경영 트렌드와 국내 중소·중견 물류기업들의 ESG경영 인식 및 대응 수준 파악을 토대로 ESG경영 가이드라인을 수립 및 제시하였지만 크게 세 가지 측면에서 한계점을 보여준다.

첫 번째는 본 연구는 연구 기간 및 예산 등의 제약으로 인해 물류산업 전체를 다루기에는 현실적인 한계가 있어 국제물류주선업에 중점을 두고 수행되었다. 이에 따라 본 연구에서 제시한 가이드라인을 물류업계 전반에 적용시키는 것은 다소 어려움이 있다. 따라서 향후 후속 연구를 통해 물류업계 전반을 대상으로 하는 가이드라인의 범위를 넓힐 필요가 있다.

두 번째는 본 연구에서 제시하고 있는 ESG경영 가이드라인이 중소·중견기업을 위한 것인지에 대한 차별성을 명확하게 보여주지 못하고 있다. 즉, 본 연구에서 제시된 가이드라인은 큰 방향성은 보여주고 있지만 이에 대한 우선순위를 제시하지는 못했다. 이에 따라 후속 연구에서는 ESG경영 가이드라인 진단항목 간의 가중치 설정을 통해 중소·중견 물류기업들이 어느 부문부터 초점을 맞추고 관리를 시작해야 할지 보다 구체적인 가이드라인 제시가 필요할 것으로 보인다.

세 번째는 본 연구에서 제시된 ESG경영 진단항목으로 도출된 평가 점수의 실효성에 대한 검증이 필요하다. 본 연구에서 제시된 ESG 평가지표는 국내 물류기업들이 향후 글로벌 ESG경영 기준에 부합할 수 있도록 하는데 목적을 두고 있다. 그러나 본 연구에서는 ESG경영 평가 점수에 대한 기준 지침이 제시되지 않아 기업들이 글로벌 평가 수준에서 어느 정도 위치해 있는지 비교가 불가능하다. 따라서 제시된 국내 ESG경영 가이드라인이 글로벌 표준에 어느정도 부합하는지 비교 기준 마련이 필요하다.

제2절 정책 제언

1. ESG경영 실현을 위한 금융지원 방안 마련

현재 주요 시중 은행 등 금융회사는 ESG 금융플랫폼을 구축해 지속가능연계금융(Sustainability-Linked Finance)의 확대를 통해 은행과 중소기업 간 지속가능성 및 ESG 관련 성과목표를 설정하고 이를 충족시키는 것을 전제로 대출이자를 감면하거나 투자를 집행하는 방식을 채택하는 것을 논의하고 있다. 주요 실행방안으로 ESG 목표달성과 연계해 우대하는 지속가능연계채권(SLB)과 지속가능연계대출(SLL) 등의 도입을 확대하는 것으로 기존의 경직된 ESG 연계 금융시장 및 ESG투자를 활성화하기 위한 지속적인 노력이 전개되고 있다. 중소기업의 경우, 현재 ESG경영 중 탄소감축 및 환경을 지원하기 위한 시설투자에 대한 저리융자 및 우대 세액공제율 등을 적용하고 있으나, 환경부의 「친환경설비투자」, 산업통상자원부의 「탄소중립전환 선도프로젝트 융자」, 중소기업부의 「중소기업 탄소중립 전환지원 사업」 등과 같이 저탄소공정전환 등에 초점이 맞춰져 있어 수요업종이 한정되어 있다. 중소기업들은 담보대출, 벤처캐피탈 등 주요 외부자금조달원을 통한 지원을 받기 어려운 구조에 있기에, 금융회사가 ESG 성과와 연계해 이에 대한 가산점을 평가하면 중소기업금융도 영향을 받게 될 수 밖에 없다.

단기적으로 지원정책 자금과 금융사들의 ESG 평가에 대응하기 위한 중소·중견 물류기업들의 평가·수준진단·설계지원 등을 지원해, 자발적인 공시와 ESG경영 유도를 통해 보증·신용공여·융자대출 등을 위한 정책적 자금 지원이 가능하도록 지원체계 마련을 마련한다. ESG경영 의무화가 확산될 경우, 운영에 따른 인센티브 요인보다 실질적인 손실을 유발하는 리스크가 크기 때문에 탄소중립체계를 위한 물류 각 분야에서의 설비 도입,

감축수단 발굴을 위한 지원 등을 우선적으로 지원하고, 탄소배출량이 높은 일반제조업, 비금속제조업, 1차금속제조업, 식료품제조업, 금속가공업 등에 대한 지원이 아닌 공급망 의존도가 높으나 영세성이 높은 물류기업을 위한 보증, 이차보존, 펀드출자, 설비투자 지원 등을 위한 지원협의체 구상이 필요하다.

2. ESG경영 기업 세제 감면 제도 마련

현재 진행 중인 ESG를 통한 세제 감면은 환경등급에 따라 법인세법 및 조세특례제한법에서 규정하는 세액감면 및 주요 공제 혜택 등이 가능하다. 또한, 2021년 기획재정부가 발표한 'ESG 인프라 확충 방안'에 따르면, 대기업과 협력기업 간 ESG 협력체계를 구축하기 위해서 ESG경영 교육을 실시하는 대기업을 대상으로 교육 시 지출하는 비용에 대한 최대 2%까지 세액공제가 가능하도록 ESG경영 지원 관련 비용에 대한 기업 연구·인력개발 세액공제 대상에 추가했다. 중견기업의 경우 8%이고, 중소기업은 최대 25%까지 세액공제 혜택을 받을 수 있도록 해 국내 공급망 상 ESG 수준을 높이기 위한 정책을 시행하고 있다.

조선애·최원욱(2022)에 따르면 환경평가를 통해 조세 혜택을 받을 경우, 높은 환경평가를 받는 기업들의 기업성과에 직접적인 영향을 미치지 않으나, 기업평가를 높이는 것으로 나타났다. ESG 기준지표를 충족하기 위한 활동이 ESG를 위해 지출되는 비용은 물론 기업 전반의 전략, 기업활동 전환을 통한 조직변화, 환경적 노력 등 부가적인 자금 및 노력이 많이 드는 일련의 과정임을 인식한다면, ESG 지표에 부합하는 기업 경영이 기업의 단기적인 자금투자가 아닌 지속가능한 기업의 경영활동에 영향을 미친다는 기업 구성원들의 인식 전환만을 기대할 뿐만 아니라. 가시적인 재무적인 성과를 유도하기 위한 장치 또한 마련되어야 한다.

본 연구의 3장 설문조사 중 중소·중견 물류기업을 대상으로 한 ESG 관련한 정부의 요청 사항을 묻는 항목에서 가장 점수가 높은 것은 'ESG경영 장려를 위한 경제적 지원'이었으며, 중소·중견 물류기업의 실질적인 ESG 경영 수립을 위한 지원을 위해서는 법인세 완화, 세제감면 제도 등 세제 혜택이 적극적으로 도입되어야 한다. 또한, 이를 통한 조세회피에 따른 관련 역기능을 방지하기 위한 제도적인 장치 역시 고려되어야 한다.

현재 발의 중인 특별법에서는 자발적 공시기업에 한해 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」상 명시한 「개발이익 환수에 관한 법률」에 따른 개발부담금, 「농지법」 제38조에 따른 농지보전부담금, 「초지법」 제23조제8항에 따른 대체초지조성비, 「산지관리법」 제19조에 따른 대체산림지원조성비, 「도시교통정비 촉진법」 제36조에 따른 교통유발부담금 등 법인세·소득세·관세·취득세·등록면허세 및 재산세 등의 조세 감면 및 부담금 감면 혜택을 검토하고 있다. 이 외 실질적인 중소·중견 물류기업의 세제 감면 효과를 고려할 경우, ESG경영에 참여하는 기업을 대상으로 공급망 협력 유무와 관계없이 업종별 분류에 따른 세제감면 혜택 등을 고려해야 하며, 해양수산부 외 산자부, 중기부, 국토부 간 협의를 통해 공항·항만 등 자유무역지역 및 국가산업단지 내 입주중인 물류기업의 경우 자발적인 ESG경영공시와 관련해 조세 및 임대료 감면 사항에 추가적인 사항 등을 명시해 실효성을 높이는 방안을 고려해야 한다.

3. ESG경영 관련 법률 개선

물류분야에서 '물류정책기본법'이 최상위 법령으로서 환경친화적 물류체계 구축과 물류인력 양성, 물류보안 등 물류기업들의 ESG경영과 관련된 규정을 담고 있다. 그러나, 현재 실행 중인 물류 ESG경영 관련 법제도 및 정책·계획은 대부분 환경과 사회에 집중되어 있으며, 지배구조에 관한

사항이 존재하지 않는다. 또한, 현행 정책·계획은 각각 다른 법령과 상위 계획에서 제시되어 연계성과 체계성이 부족한 실정이다. 중소·중견 물류기업의 ESG경영 실천을 위해서는 체계적 법제도 시스템의 구축이 필요하다.

중소·중견 물류기업의 ESG경영을 지원하기 위해서는 법제도 개선 방안을 2가지로 제시할 수 있다. 첫 번째는 물류정책기본법을 개정해 물류기업 ESG경영에 관한 조항을 추가하는 방향이다. 물류기업 ESG경영에 대한 평가항목, 평가기준, 평가방법, 평가기관 등 물류기업 관점에서의 실행 가이드라인을 제시해야 한다. 이와 함께 지자체 및 관련기관에서 물류기업 ESG경영을 위한 지원 정책·계획을 수립해야 한다는 규정도 추가해야 한다. 필요시 항만, 공항, 철도 등을 위한 물류시설 및 물류서비스 전반에 관한 물류 ESG경영추진 기본계획 수립도 추진할 수 있다. 이를 위해 「물류정책기본법」의 제59조의 개정(안)을 제시한다.

〈표 5-2〉 물류정책기본법 제59조 개정(안)

현행	개정안
제2절 환경친화적 물류의 촉진 제59조(환경친화적 물류의 촉진) ① 국토교통부장관 · 해양수산부장관 또는 시 · 도지사는 물류활동이 환경친화적으로 추진될 수 있도록 관련 시책을 마련해야 한다.	제2절 지속가능한 물류의 촉진 제59조(지속가능한 물류의 촉진) ①-- 물류활동이 경제적 수익성, 환경적 건전성, 사회적 책임성을 함께 고려하는 지속가능한 경영(이하 "지속가능경영"이라 한다) 활동이 될 수 있도록 관련 시책을 마련해야 한다.
② (생략)	② (현행과 같음)
③ (생략)	③ (현행과 같음)
(신설)	제59조의1(지속가능한 물류산업발전의 평가기준 및 지표)

현행	개정안
	① 국토교통부장관·해양수산부장관은 지속가능한 물류산업발전을 위해 물류산업의 지속가능성을 측정 · 평가하기 위한 평가기준 및 지표를 설정해 운영할 수 있다. ② 국토교통부장관 · 해양수산부장관은 제1항에 따른 평가기준과 지표를 활용해 물류산업의 지속가능성을 측정 · 평가하고 그 결과를 물류산업 발전시책에 반영하도록 노력해야 한다.
(신설)	제59조의2(지속가능경영 종합시책) ① 정부는 물류기업이 지속가능경영 활동을 추진할 수 있도록 5년마다 종합시책을 수립 · 시행해야 한다 ② 제1항에 따른 종합시책에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 물류기업의 지속가능경영 촉진정책의 기본방향 및 목표 2. 지속가능경영의 국제표준화 및 규범화에 대한 대응 방안 3. 지속가능경영을 통한 물류산업 경쟁력 제고 방안 4. 기업의 자율적인 지속가능경영 기반 구축 및 확대 방안 ③ 국토교통부장관·해양수산부장관은 제1항에 따른 종합시책에 따라 연차별 시행계획을 수립 · 시행해야 한다. ④ 정부는 물류기업이 자율적으로 지속가능경영을 추진하도록 필요한 지원을 할 수 있다.

자료: 법제처(검색일: 2023.10.24)로 저자 작성

두 번째는 업종별 ESG경영에 관한 전반적 지침을 포함하는 기업 ESG경영 기본법이란 상위 법령을 제정하는 방향이다. 이런 경우에는 국가 측면에서 체계적 ESG경영 법제도 체계를 구축할 수 있으며, 정책·계획의 연계성이 높아진다. 단, 업종별 특성에 부합하는 지침을 수립하기 위해서 많은 시간 투자와 재정 투자가 필요할 것이다.

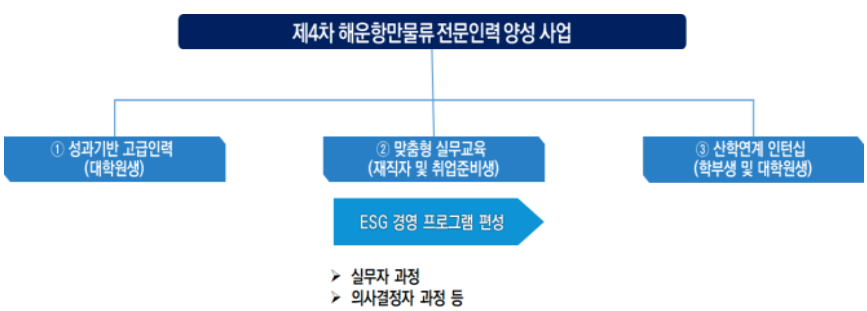
4. 중소·중견 물류기업 ESG경영 인력양성

중소·중견 물류기업의 ESG경영의 실효성과 안정성을 높이기 위해서는 업무를 수행하고 있는 인적자원의 역량강화와 전문적인 교육이 필수적이다. 기업의 실무자 및 의사결정자를 대상으로 ESG경영 전문교육을 통해 실무에서 활용할 수 있는 인력을 양성하는 것은 산-학-연 등의 유관기관과의 유기적인 협력체계도 중요한 사항이 될 것이다.

현재 실현가능성이 높은 방안은 해양수산부의 사업인 해운항만물류 전문인력 양성사업 내의 재직자 교육이 ESG경영 관련 교육 프로그램을 편성하는 것이다. 동 사업은 성과기반 고급인력(대학원생), 맞춤형 실무교육(재직자 및 취업준비생), 산학연계 인턴십(학부생 및 대학원생) 등 3개 과정을 운영 중이다. 대학원생 및 학부생 과정에서는 ESG경영을 개별적인 교과과정에 반영하는 것이 바람직하다. 중점적으로 프로그램을 편성해야 할 과정은 맞춤형 실무교육 과정이 적절할 것으로 사료된다.

현재 맞춤형 실무교육의 경우 중소·중견 물류기업을 대상으로 해운, 항만, 물류의 기초적인 교육을 비롯해 물류 환경 변화 및 트렌드를 기반한 교육 프로그램도 편성해 운영 중에 있다. 그러나 아직까지 ESG경영과 관련한 교육 프로그램은 편성되어 있지 않다. 따라서 해운, 항만, 국제물류 분야별

〈그림 5-1〉 해운항만물류 전문인력 양성사업 중 ESG경영 교육 프로그램 도입(안)



자료: KMI, 제4차 해운항만물류 전문인력 양성 사업 사업계획서, 2023을 참조해 저자 작성

ESG경영 관련 교육 프로그램을 편성하고, 직급별 ESG경영에 따른 실무 업무 범위를 규정해 교육 과정을 설계해야 한다.

맞춤형 실무교육에서 교육 프로그램 편성 시 고려되는 교육과정은 실무자 과정과 의사결정자 과정으로 구분해서 고려할 수 있다.

실무자 과정에서는 ESG경영 평가지표와 관련한 실무적인 지식 축적을 목표로 한다. 이를 통해 실무적인 측면에서 ESG경영에 직접적으로 대응할 수 있는 역량 강화를 중점적으로 교육한다.

반면 의사결정자 과정에서는 기업 내 대표 또는 임원, 관련 컨설턴트를 대상으로 한다. 동 과정은 실무자 과정의 지식은 충분히 가지고 있다는 전제로 진행되며 의사결정 과정에서 필요한 역량 강화를 목표로 한다. 따라서 ESG경영의 중장기 계획 수립 방안, 조직 구성 전략, 관련 이해관계자와의 협력, 분쟁 시 조정 전략 등의 교육이 필요하다. 또한 각 기업에서 시행하고 있는 ESG경영에 대한 정보공유와 개선점을 도출하기 위한 심층적인 토론 진행도 유효할 것으로 판단된다.

〈표 5-3〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 교육 과정 예시

구분	주요 교육 내용
실무자 과정	• ESG경영 정보공시 • ESG경영 평가 대응(전반) • 공급망 ESG경영 이슈 및 리스크 관리 • 물류기업 ESG경영 관리 방안 • ESG경영 환경 대응 관리 • ESG경영 사회 대응 관리 • ESG경영 거버넌스 대응 관리 등
의사결정자 과정	• ESG경영 동향 및 이슈 • ESG경영 중장기 계획 수립 방안 • ESG경영 조직 구성 전략 • ESG경영 공급망 대응 전략 • ESG경영 이해관계자 대응 전략 • ESG경영 정보 공유 및 토론 등

자료: 전문가 자문 회의 등의 의견을 종합해 저자 작성

5. 대-중소 물류기업 공급망 협력체계 구축

ESG경영에서 핵심적인 부분은 기업 전반 경영 활동에 영향을 미치는 것이고, 광의적인 측면에서는 공급망 전반의 활동에도 영향을 준다는 것이다. 이러한 관점에서 제조-물류기업 간의 협력관계도 중요하나, 물류산업에서도 대기업과 중소 물류기업 간의 협력체계 구축은 필수적인 사항이 된다.

이는 국내외 현황 시사점 및 ESG경영 가이드라인 부분에서도 언급된 바 있다. 따라서 물류업계 역량 강화 측면에서도 대기업과 중소기업 간의 협력체계 구축을 위한 방안 마련이 시급하다.

국내의 일부 물류대기업에서는 지속가능보고서를 통해 중소 물류기업과의 동반성장을 실천 현황 및 향후 계획을 제시[42]하고 있다. 주요 내용으로는 협력회사와의 시너지 창출을 통한 동반 성장 추구라는 목표를 설정하고, 직무교육, 상생경영펀드 등을 운영하고 있다.

대-중소 물류기업 공급망 상생협력을 위해 업계에서는 상호 기업 정보시스템 및 인프라 등을 공동 활용하고, ESG경영 및 물류 전반에 대한 교육 및 훈련 체계를 마련하다. 이를 통해 고품질의 물류공급망 서비스 제공이 가능하다. 그리고 ESG경영의 주요 평가 내용인 환경, 사회, 거버넌스를 공동 대응한 것에 의한 상호 시너지 효과도 발생할 수 있다. 또한 대기업은 이익잉여금의 일부를 상생펀드로 조성해 협력기업의 역량 제고를 위한 투자로 활용하는 것도 좋은 방안이 될 수 있다.

정부차원에서는 상생협력을 실현하고 있는 기업에 대한 세제 감면 등의 다양한 인센터브를 도입해 이러한 움직임을 확대할 수 있는 기반을 마련해야 한다. 그리고 ESG가이드라인에도 이러한 상생협력 내용을 지표화하고 중요도(가중치)를 높여 기업의 참여 유도를 강구할 필요가 있다. 또한 이러한 상생협력 지원 체계가 안정적으로 운영될 수 있도록 법·제도 측면에서의 기반 마련도 진행되어야 할 것이다.

42) 삼성SDS, 2023지속가능경영보고서, 2023, pp. 85-88

〈표 5-4〉 대-중소 물류기업 공급망 협력체계 구축 주요 내용 예시

구분	주요 내용
업계	• (인프라) 물류 정보시스템, 인프라 공동 활용 • (교육, 훈련) ESG경영 관련 주요 교육 및 훈련 공동 실시 • (상생) 공정거래 체계 구축 및 공유 • (공급망) 물류서비스 균형화, 탈탄소화, 인권 보호 등을 위한 공동 노력 • (금융) 중소 협력 물류기업 ESG경영 및 운영 효율화를 위한 상생펀드 구축 등
정부	• (세제 혜택) 상생협력 기업에 대한 세제 감면 혜택 지원 • (ESG 가이드라인) 상생협력 지표 개발 및 점수화 • (법률) 상생협력 전반적인 환경 정비 등

자료: 전문가 자문 회의 등의 의견을 종합해 저자 작성

6. ESG경영 컨설팅센터 구축

중견·중소 물류기업을 대상으로 한 공급망 내 요구 및 금융기관의 ESG 평가 요구 등은 미 이행시 거래감축, 기업경쟁력 약화로 작용할 것이라 예상되나, 기업들의 ESG전담 부서 설치 등 적극적 대응은 선제적인 ESG 역량 내재화 부담 및 컨설팅 전문기관을 통한 비용 증가 등으로 인해 ESG경영 도입에 대한 필요성에 비해 소극적으로 대응하는 현상으로 나타나고 있다. 또한, 물류기업은 자체적인 ESG 역량 강화는 물론 고객인 화주, 선사들의 ESG역량 강화 요구에 따른 공급망 차원의 ESG 역량 확보를 요구하는 외부적 압력에 항시 노출이 될 수밖에 없다. 따라서, 중소·중견 물류기업만의 내재적 ESG 역량은 물론, 현재 K-ESG 가이드라인을 바탕으로 한 일률적 적용이 아닌 물류업계 특성을 고려한 지표수립, 개발 및 적용을 통한 고도화된 ESG 가이드라인을 수립하기 위해서는 물류산업의 ESG경영에 대한 다양한 수요를 충족할 전문기관 구축인 ESG경영 컨설팅센터 수립이 필요하다.

현재 진행중인 ESG 컨설팅 현황은 〈표 5-4〉와 같이 공공기관 및 중앙부처 단위의 ESG 컨설팅사업이 진행되고 있으나, 대부분 사업의 수혜기업이 제조업에 치중되어 있으며, 단위 기업 수준의 ESG경영 진단 이외 ESG 공급망 전반에 대한 진단 및 물류기업들의 수요에 부합하는 체계화된 지원사업 수행이 어려운 구조이다.

따라서, ESG경영 컨설팅센터 수립과 함께 우선적으로 검토되어야 할 주요 기능은 내부환경과 외부 요구에 부합하는 물류업계에 특화된 K-ESG 가이드라인 수립이다. 지표설정을 위해 ESG 핵심 중대 이슈를 도출하고, 내부 수준, 외부 환경 분석, 관리 용이성 등을 통해 기준을 업종별 특성에

〈표 5-5〉 ESG 컨설팅 주요 지원사업 예

사업	대상	주요내용	시행
중소기업 혁신 바우처 사업	3년평균 매출액 120억원 이하 제조 소기업	• 수준진단 및 평가 • 공급망 실사 컨설팅 • ESG 관련 인증 • ESG 통합플랫폼을 통해 ESG 자가진단 실시	중소벤처기업 진흥공단
수출바우처 ESG서비스	중소기업	• 조사/일반컨설팅	산업통상자원부, 중소벤처기업부
ESG 컨설팅사업	중소기업	• 기업별 환경분석을 통한 ESG 경영수준 진단 • ESG 개선과제 고출 및 개선 • 이행과제 중장기 로드맵 구축	기술보증기금
ESG 컨설팅사업	중소기업 26개사	• 온라인 자가진단 • 현장실사 • 현장컨설팅	중소기업중앙회
ESG 수출역량 자가진단	수출기업	• 온라인 자가진단을 통한 • ESG경영수준진단	한국무역협회

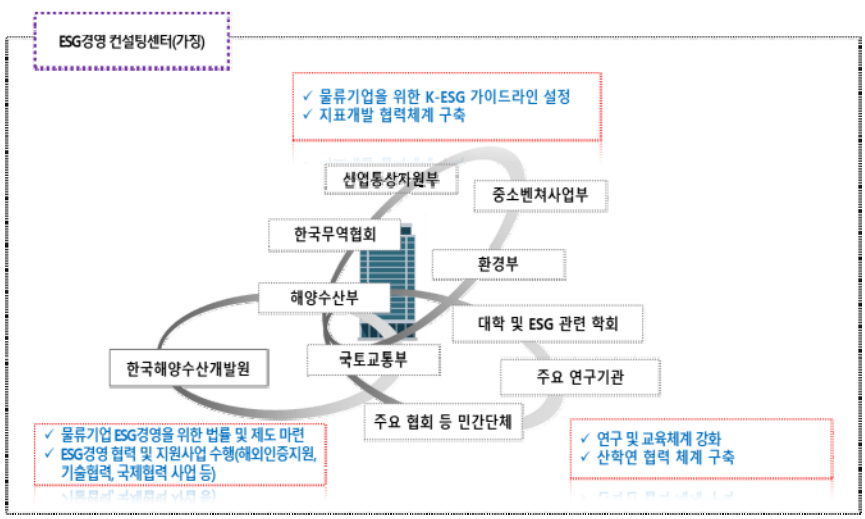
자료: 각 홈페이지 조사를 통한 연구진 재구성

맞게 세분화하고 개선 필요성에 따라 지표를 우선 순위화해, 업계의 가이드라인 활용도를 높이기 위한 역할을 수행해야 한다. ESG 평가기관마다 제시하는 평가 항목이 다양해 ESG 측정결과 또한 각 평가기관마다 상이하게 도출되므로, 정교한 ESG 측정문항 개발 및 적용을 위해서는 정부 주요 부처, 세계기구 등과 협력체계 구축 또한 필요하다.

둘째, 물류기업의 ESG경영 전반에 대한 협력 및 지원사업을 수행하기 위한 기능을 확립해야 한다. 산업별·국가별 규제정책에 따른 ESG 주제별로 분석을 진행하며, 물류기업의 ESG 관련 해외규격 인증 지원, 기술협력, 국제 협력사업 지원 등 사업을 검토할 수 있다.

마지막으로 역량 강화를 위한 체계적인 ESG 임직원 교육 시행 및 기업 수요, 교육 대상 등에 따른 커리큘럼 개발을 지원하고, ESG 관련 연구개발, 표준화 등과 연계한 산·학·연 기술협력 등 교육 및 연구개발지원 기능 확립이 필요하다.

〈그림 5-2〉 ESG경영 컨설팅센터 기능 구상(안)



자료: 기존 연구, 전문가 의견을 바탕으로 저자 작성

7. ESG경영 홍보 강화

현재 글로벌 사회에서의 EGS는 매우 중요한 이슈 중 하나라고 볼 수 있다. 기업의 ESG가 기업 경영에서 중요해졌기 때문이며, 이를 어떻게 다루느냐에 따라 기업의 이익에도 영향을 미치기 때문이다. 오늘날의 소비자들의 인식은 매우 빠르게 변화하고 있으며, 기업의 이런 ESG 활동이 그들의 구매 결정에도 많은 영향을 미치고 있다. 이익만을 추구하던 과거에서 벗어나 가치를 좀 더 중시하는 시대가 온 것이다.

ESG의 중요성이 증가한다는 것은 다른 한편으로는 이를 어떻게 홍보하느냐에 대한 또 다른 숙제가 주어진 것이라고도 볼 수 있다. 향후 기업들은 ESG에 대한 미션 및 비전 설정이 명확하게 설정되어야 할 것이며, 이를 기업을 홍보하는 하나의 방안으로 가져가야 할 것이다. 한 예로 미국의 아마존은 "2040년까지 탄소배출 제로 달성" 목표를 설정해 이를 자사 홈페이지에 공지해 적극적인 마케팅을 실현하고 있다(〈그림 5-1〉 참조). 지속되고 일관된 메시지를 통해 ESG에 대한 기업의 노력을 소비자들에게 알리는 것이 필요할 것이다. 이는 궁극적으로 기업의 이미지 구축에 큰 역할을 하게 될 것이기 때문이다.

〈그림 5-3〉 아마존 홈페이지

자료: 아마존(검색일: 2023.10.24.)

8. 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 구축 및 운영

제4장에서 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인(안)을 제시했다. 이러한 가이드라인이 확립되고 통용되기 위해서는 일회성 연구가 아닌 사업화를 통한 지속적인 관리·운영이 필요하다.

이를 위해 '(가칭)중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 운영 및 고도화 사업'을 제안하고자 한다. 동 사업은 총괄 및 분석 등을 실행할 수 있는 연구기관과 조사 및 업계 의견 수렴이 가능한 관련 협회가 공동으로 추진하는 것이 바람직하다. 동 사업의 주요 업무로는 ESG경영의 동향 및 이슈를 주기적으로 수집해 물류기업에 정보 제공을 한다. 그리고 ESG경영의 문제점 분석, 평가지표 개선, 정책 방향성 등을 책정하기 위해 주기적인 설문조사 및 의견수렴을 실행한다. 또한 가이드라인은 환경변화, 업계의 의견수렴 등을 통해 지속적으로 갱신되어야 한다. 즉 초기 버전에서의 한계점 및 개선 방안 등을 반영해 지속적인 업데이트가 실행되어야 한다. 또한 가이드라인 변경 시 물류기업 대상으로 설명회를 개최해 업계에서 신속하게 대응하고, 관련 사항에 대한 토론을 진행할 수 있는 방안도 강구되어야 한다.

〈표 5-6〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 구축 방안

구분	주요 내용
수행 주체	• (총괄/분석) 연구기관(KMI) • (조사/의견수렴) 관련 협회(한국국제물류협회 등)
주요 업무	• ESG경영 동향 및 이슈 조사(분기별) • ESG경영 설문조사(연 1회 / 필요시) • ESG경영 평가지표(연 1회 / 필요시) • ESG경영 업무 매뉴얼(연 1회 / 필요시) • 가아드라인 피드백 및 갱신(계속)
주요 성과	• 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인(연간 1회 갱신) • 중소·중견 물류기업 ESG경영 동향 및 이슈(연간 4회) • 중소·중견 물류기업 ESG경영 간담회(연간 2회) • 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 설명회(연간 1회)

자료: 전문가 자문 회의 등의 의견을 종합해 저자 작성

9. 글로벌 ESG경영 평가기관의 협력 강화

국내·외 ESG경영 현황에서도 살펴보았듯이 ESG경영을 평가하는 기관은 다수 존재한다. 글로벌 차원에서는 모건 스탠리 캐피털 인터내셔널, 서스테이널리틱스, 로베코샘 등이 있으며 환경, 사회, 거버넌스의 범주는 동일하나 세부항목 및 평가방법은 각 기관별로 상이하다.

우리나라의 중소·중견 물류기업의 ESG경영 평가기준의 글로벌화, 표준화되기 위해서는 글로벌 평가기관과의 상호 협력이 필수적인 사항이다.

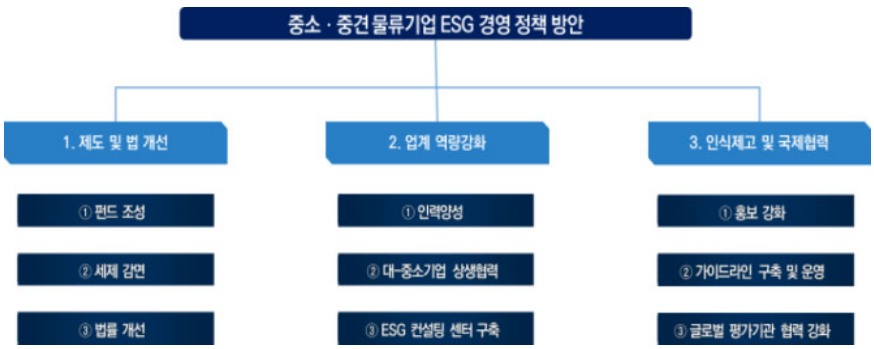
가장 선행되어야 과제는 글로벌 평가기관과의 공동과제를 추진해 중소·중견 물류기업의 ESG경영 평가기준을 정립할 필요가 있다. 이를 통해 우리 물류기업이 글로벌 표준에 부응하는 ESG경영을 실현할 수 있게 된다. 그리고 우리나라의 평가기준이 글로벌 표준화에 됨에 따라 불필요한 제반 비용을 줄일 수 있는 효과도 있을 것이다.

10. 정책 추진 로드맵 제시

앞서 정책제언에서 제시된 내용을 바탕으로 각 요인에 대한 중요성을 평가하고, 정책 우선순위를 도출하고자 한다. 이를 위해 전문가 의사결정의 일반적으로 통용되고 있는 AHP분석을 실시하고자 한다. 설문은 ESG경영 및 물류 전문가 15명을 대상자 설정했다.

상위 그룹은 제도 및 법 개선, 업계 역량강화, 인식제고 및 국제협력 등 3개로 구성했다. 하위 그룹은 제도 및 법 개선에서 ① 펀드조성, ② 세제 감면, ③ 법률 개선으로 구분했다. 업계 역량강화는 ① 인력양성, ② 대-중소기업 상생협력, ③ ESG 컨설팅 센터 구축으로 구분했다. 인식제고 및 국제협력은 ① 홍보 강화, ② 가이드라인 구축 및 운영, ③ 글로벌 평가기관 협력 강화로 구분했다.

〈그림 5-4〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 정책 방안 구성(안)



자료: 전문가 자문 회의 등의 의견을 종합해 저자 작성

〈표 5-7〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 정책 방안 세부 내용

1그룹	2그룹	주요 내용
제도 및 법 개선	펀드 조성	• ESG경영 실행을 위한 중소·중견 물류기업 전용 펀드 조성 및 운영
	세제 감면	• ESG경영 도입 중소·중견 물류기업 대한 각종 세제 감면
	법률 개선	• 물류 및 ESG경영 관련 법률 제정 및 개정
업계 역량 강화	인력양성	• 중소·중견 물류기업 인력 양성 프로그램 구축 및 운영
	대-중소기업 상생협력	• 대기업-중소기업 금융지원, 교육 및 협력 체계 구축
	ESG 컨설팅 센터 구축	• ESG 정보제공, 경영 컨설팅, 정부사업 관리 센터 구축 및 운영
인식 제고 · 국제 협력	홍보강화	• 중소·중견 물류기업 대상 ESG경영 인식제고를 위한 홍보 활동
	가이드라인 구축 및 운영	• 중소·중견 물류기업 ESG경영 가이드라인 구축, 갱신, 정보 제공
	글로벌 평가 기관 협력 강화	• 글로벌 평가기관과의 협력을 통한 우리 평가지표 반영 및 물류 산업 평가지표 정립

자료: 전문가 자문 회의 등의 의견을 종합해 저자 작성

AHP분석 결과 1그룹의 중요도는 지원정책 및 제도개선(0.47)이 가장 중요도가 높은 것으로 평가되었다. 다음으로 업계 역량강화(0.31)가 높았으며 상대적으로 인식제고 및 국제협력(0.22)은 중요도가 낮은 것으로 평가되었다.

세부 항목에 대한 중요도를 평가한 결과 법률개선(0.164)이 가장 중요도가 높은 것으로 평가되었고, 세제감면(0.163), 펀드조성(0.14) 순이다. 인식제고 부문에서는 가이드라인 구축 및 운영(0.135)이 중요한 것으로 평가되고, 업계 역량강화에서는 ESG 컨설팅 센터 구축(0.115)이 높은 가중치를 기록했다.

ESG경영에 있어 정부 차원에서의 지원정책 및 제도 마련이 가장 시급한 것으로 평가되며, 이와 병행해서 ESG 가이드라인 구축 및 운영, ESG 컨설팅 센터 구축을 통해 실질적인 기업의 ESG경영 체계를 확립하는 것이 필요하다고 평가할 수 있다.

〈표 5-8〉 중소·중견 물류기업 ESG경영 중요도 평가 결과

1그룹		2그룹		종합 중요도	순위
구분	중요도	구분	중요도		
제도 및 법 개선	0.47	펀드 조성	0.30	0.140	3
		세제 감면	0.35	0.163	2
		법률 개선	0.35	0.164	1
업계 역량강화	0.31	인력양성	0.30	0.092	7
		대-중소기업 상생협력	0.33	0.104	6
		ESG 컨설팅 센터 구축	0.37	0.115	5
인식제고 · 국제협력	0.22	홍보강화	0.19	0.042	9
		가이드라인 구축 및 운영	0.61	0.135	4
		글로벌 평가기관 협력 강화	0.20	0.046	8

자료: 전문가 자문 회의 및 설문 등을 종합해 저자 작성

중요도 평가에 따른 중소 · 중견 물류기업 ESG경영 정책 로드맵은 제시하고자 한다. 1차 연도에는 제도 및 법 개선 부분은 우선적으로 시행한다. 이를 위해 세제 감면과 펀드 조성 관련 연구를 수행하고 이러한 지원 정책 및 제도의 지원 근거가 되는 법률 개선을 실시한다.

2차 연도에는 ESG경영 가이드라인의 초안을 완료하고, ESG 컨설팅 센터 구축의 기반작업을 실시한다. 그리고 기업의 저변활동을 위해 본 홍보는 4차 연도에 실시하나 단기 홍보를 병행한다.

〈표 5-9〉 중소 · 중견 물류기업 ESG경영 추진 로드맵

목표	세부 전략	1차 연도	2차 연도	3차 연도	4차 연도	5차 연도
제도 및 법 개선	펀드 조성	펀드 조성 방안 연구	사업화 제안	사업 실시		
	세제 감면	관련 연구 수행	제도 제안	시행		
	법률 개선	법 개정 연구 수행	입법화	법률 반영		
업계 역량 강화	인력양성					
	대-중소기업 상생협력					
	ESG 컨설팅 센터 구축		구축 방안 수립	시범 운영	운영 개시	
인식 제고 · 국제 협력	홍보강화		단기홍보		홍보실시	
	가이드라인 구축 및 운영		Ver.1	Ver.2	Ver.3	Ver.4
	글로벌 평가 기관 협력 강화				평가기관 의견 조율	협력 사업 개시

자료: 전문가 자문 회의, 전문가 설문 등의 의견을 종합해 저자 작성

3차 연도에는 ESG경영 인력양성과 대-중소기업 상생협력 방안 연구 및 기반 작업을 실시한다.

4차 연도에는 ESG경영의 본격적인 홍보활동을 실시하고, 국제협력을 위한 평가기관과의 의견 조율 등을 실시한다.

참고문헌

국내 문헌

대한민국정부(2022), 윤석열 정부 120대 국정과제.

대한상공회의소(2022), 지속가능경영을 위한 기업 가이드 ESG A to Z.

물류정책기본법 시행령

반혜정 · 박호진(2022), ESG경영이 기업의 효율성에 미치는 영향, 관리회계연구, 22(3), pp. 67-91.

산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인 v1.0.

산업통상자원부(2022), 공급망 대응 K-ESG 가이드라인 v1.0.

안종선 · 정석훈 · 이상령 · 박진우(2022), ESG경영이 기업의 경영성과에 미치는 영향 – 국적항공사를 중심으로, 한국항공운항학회지, 30(3), pp. 92-108.

윤미경 · 정명화 · 안지은 · 오서연(2021), 원양산업의 ESG 도입 기초 연구, 한국해양수산개발원.

이선미 · 박종철(2022), 기업의 ESG 활동이 기업평판에 미치는 영향 : 신뢰의 매개효과를 중심으로, 경영컨설팅연구, 22(1) 73호, pp. 257-267.

이승준(2021), 보험회사 ESG경영 현황 및 과제: 독일 알리안츠 사례 연구, 보험연구원.

이태호 · 김광기 · 황성주 · 전대현(2022), 공공기관 ESG 현황과 경영전략: 해외 사례를 중심으로, 대외경제정책연구원.

정진호 · 박현숙(2022), 기업 ESG 활동이 경영성과에 미치는 영향에 관한 연구 : 기업가치관 인식의 조절효과를 중심으로, 산업진흥연구, 7(2), pp. 15-29.

조선애 · 최원욱(2022), ESG 투자가 세제혜택을 통해 기업가치 및 기업성과에 미치는 영향, 회계정보연구, 20(1), pp. 27-71.

중소벤처기업부(2022), 중소 · 중견기업을 위한 ESG경영 이행가이드, 중소벤처기업부.

최나영환 · 박혜리 · 이재호(2022), 글로벌 ESG경영 논의 동향 및 해운 · 물류기업의 대응 현황 조사, 한국해양수산개발원.

한상범 · 권세훈 · 임상균(2021), 글로벌 ESG 동향 및 국가의 전략적 역할, 대외경제정책연구원,

HMM(2022), 2022 HMM ESG 보고서.

Kotra(2023), 미국 ESG 트렌드와 공급망에 주는 시사점.

KSS해운(2022), KSS해운 지속가능경영보고서 2022.

국외 문헌

DHL(2022), DHL 2022 ESG presentation.

Maersk(2022), Maersk Sustainability Report 2022.

Morgan Stanley Capital International(2021), 2022 ESG Trends to Watch.

MSC(2022), MSC ESG Report 2022.

인터넷 자료

기후변화경제, https://thecce.kr/1704 (검색일: 2023.8.11.)

법제처, www.moleg.go.kr (검색일: 2023.10.24)

아마존, www.amazon.com (검색일: 2023.10.24)

아시아경제(2021.2.25.), 삼정KPMG "ESG경영 통해 기업가치 높여야, https://cm.asiae.co.kr/article/2021022510150053593(검색일: 2023.8.11.)

전기저널(2021.03.12.), 기업들, 탄소중립위해 발 벗고 나선다, http://www.keaj.kr/news/articleView.html?idxno=3954(검색일: 2023.8.7.)

클리프바앤컴퍼니, www.clifbar.com(검색일: 2023.8.11.)

환경부, https://me.go.kr(검색일: 2023.8.11.)

환경부(2021), 환경책임투자 지원·활성화 계획, http://27.101.216.209/home/web/board/read.do;jsessionid=LAUurT92xKVzNTf8oYqAr1bk.mehome1?pagerOffset=2450&maxPageItems=10&maxIndexPages=10&searchKey=&searchValue=&menuId=&orgCd=&boardId=1444300&boardMasterId=1&boardCategoryId=39&decorator=(검색일: 2023.8.11.)

United Nations, The Ten Principles of the UN Global Compact(검색일: 2023.8.11.)

U.S. Environmental Protection Agency, https://www.epa.gov/검색일: 2023.05.15.)

U.S. Securities and Exchange Commission, https://www.sec.gov/검색일: 2023.08.15.)

ESG Today, https://www.esgtoday.com(검색일: 2023.10.14.)

기본연구보고서 발간목록

2023

01	자율운항선박 운항을 위한 해상교통관제 대응방안 연구	박상원
02	인공지능(AI)을 활용한 무역규범의 해양수산분야 영향 분석 연구	임병호
03	공급망 안정화를 위한 항만의 대응방안 연구	이나영
04	연안재해 정보 활용 개선 방안 연구	김찬웅
05	항만의 생활물류 기능 활성화 방안 연구	최석우
06	마을어장 이용·관리 개선방안 연구	마창모
07	해양생태계 복원정책 개선방안 연구 - 사회·생태복원 중심으로 -	최석문
08	주민행태기반 해양정책 수용성 제고 설계 방안 연구	이슬기
09	항만연관산업 고도화 방안 연구	김세원
10	탄소배출권 거래제가 해운선사에 미치는 영향 분석 연구	조아현
11	물류 연계 효율화를 위한 스마트항만 구축방안 연구 - 항만물류 데이터 공유 플랫폼을 중심으로 -	서정용
12	어업분야 중대재해처벌법 대응방안 연구	고동훈
13	수산물의 디지털 수출 활성화 방안 연구	이상건
14	항만개발사업의 정책영향평가 연구	이수영
15	해운산업의 미래 변화 예측과 국내 대응 전략 연구	이호춘
16	어선현대화 촉진을 위한 금융제도 개선방안 연구	엄선희
17	연안도시의 쇠퇴와 대응방안 연구	강창우
18	해양범죄 실태 진단을 통한 대응체계 개선방안 연구	민영훈
19	민간기업의 해양환경분야 ESG 활성화 방안 연구	김지윤
20	식량안보를 고려한 수산물 수급관리 방안 연구	허수진
21	지방분권시대의 수산업·어촌분야 대응전략 연구	이호림
22	해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구	김한나
23	글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구 : 한국-북미 물류공급망 중심	이성우

2022년

01	선박투자 가치평가 및 위험관리 모형 연구	박성화
02	항만 컨테이너 반출입 예약시스템 가격결정 모형 연구	서정용
03	연안재해 대응을 위한 그린인프라 구축방안 연구	정지호
04	탄소중립이 해양수산업에 미치는 경제적 영향분석 연구	권장한
05	수산물 안전성 관리체계 개선방안 연구	조헌주
06	준해양사고 통보제도 개선방안 연구	박상원
07	MZ세대 소비트렌드를 반영한 해양관광 추진방안 연구	최일선
08	연근해 어종별 어획쿼터제도 도입방안 연구	심성현
09	행위자기반 해양공간계획 시뮬레이션 개발 연구	조성진
10	항만분야 탄소중립 관리체계 개선방안 연구	안승현
11	탄소중립 시대 양식산업 대응전략 연구 - 육상 어류양식을 중심으로 -	마창모
12	수산식품산업의 탄소중립 대응방안 연구 - 가공업을 중심으로 -	김지연
13	해양환경보건정책 도입방안 연구	박수진
14	포스트 코로나 시대의 컨테이너 해운산업 대응방안 연구 - 디지털 플랫폼을 중심으로 -	최건우
15	항만분야 공공갈등 관리방안 연구	김세원
16	글로벌 가치사슬 변화와 국제물류 분야 대응방안 연구 - 전기자동차 산업을 중심으로 -	권보배
17	항만개발제도 개선방안 연구	이수영
18	클러스터 혁신을 통한 선박관리업 발전방안 연구	허성례
19	수입수산물 예방적 관리체계 도입방안 연구 - IUU 수산물을 중심으로 -	안지은
20	양식수산물 유통 빅데이터 구축방안 연구	이기영
21	글로벌 혁신성장을 위한 신남방·신북방 정책 연구 - 신남방 지역 ICT산업 가치사슬 변화에 따른 물류 공급사슬 대응방안	최나영환

수시연구보고서 발간목록

2023년

01	양식어업 비과세 합리화 방안 연구	이정필
02	복합해양레저관광도시 개념정립 및 추진방안에 관한 연구	최일선
03	항만기술산업 육성을 위한 법제도 마련 연구	안승현
04	블루푸드테크 전문기관의 도입 필요성에 대한 연구	이동림
05	지방자치단체의 해양관할구역 설정 요인 연구	이혜영
06	양식장 내 어류 복지 기준 마련을 위한 연구	오서연
07	해양플라스틱 재활용산업 공급사슬 기반 조성 연구	이윤정
08	중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구	이재호
09	신항만건설사업의 민간투자 확대를 위한 제도개선 연구	김보경
10	해수욕장 이용객 집계·관리체계 개선방안 연구	이정아
11	유엔 플라스틱 협약의 주요쟁점 분석 및 대응방향 연구	박수진
12	어촌 활력 제고를 위한 제도 개선방안 연구	문지원
13	어선의 친환경에너지 전환방안 연구	고동훈

2022년

01	항만의 탄소중립 이행·관리 표준안 연구	안용성
02	매립지 소유권 분리 제도화의 이해관계 분석과 관리방안	윤성순
03	글로벌 공급망 리스크별 영향분석 및 대응방안 연구 - 에너지·곡물을 중심으로	조지성
04	대북제재 강화와 코로나 팬데믹 이후 북한 해양수산 이슈와 대응 방안	윤인주
05	남극환경보호의정서 제6부속서의 국내 이행을 위한 법제 정비방안 연구	박예나
06	해양바이오산업 육성을 위한 해양생명자원법 정비 방안 연구	좌미라
07	우리나라 수산종자 관리체계 개선방안 연구	조헌주
08	2050 신해양강국 미래비전 수립 연구	김민수

일반연구보고서 발간목록

2023년

01	해양수산업 조기경보지수 개발 - 컨테이너 해운시장을 중심으로	권장한
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구(II) - 우리나라 주요 항만을 중심으로	강무홍
03	우리나라 수산식품 소비 활성화 방안 마련 연구	한기욱
04	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅱ) - 유류, 철재, 모래, 목재, 양곡을 중심으로	이화섭
05	대기행렬모형을 활용한 선박대기비용 절감 편익 산정 연구	조아현
06	항만개발사업 정책효과 세부항목별 효과산정 방법 연구	이종필
07	해양 지속가능성 평가체계 구축 연구	최희정
08	국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구	황진회
09	해운 경기순환 분석 및 예측 연구	황수진
10	수산물 공급 안정을 위한 수입수산물 전략품목 관리 방안 연구	박혜진
11	항만산업 여성인력 확대방안 연구	이지원
12	선사공동행위의 규제 및 행동 변화에 따른 영향 분석과 정책방안 연구	류희영

2022년

01	건화물선 시장 비용분석을 통한 해운시장 위험관리지표체계 구축	류희영
02	해상운임 예측모형 고도화 연구(Ⅰ)	황수진
03	IMO 시장기반조치 도입이 국내 해운기업에 미치는 영향	김한나
04	연안지역발전지수(CoDI) 개발 연구	황재희
05	CGE 기반 국제통상환경 변화의 해양수산부문 파급효과 분석	임병호
06	글로벌 수산부문 이머징 이슈 분석 모델 개발 연구	한기욱
07	양식 수산물 중장기 수급전망모형 구축 연구 - 굴을 중심으로 -	김철현
08	Network DEA를 이용한 물류기업 경쟁력 비교 분석 연구	황선일
09	해양수산 사업체 성과 및 효율성 분석 연구	김주현
10	베이지안 방법을 이용한 양식 멍게 단수 추정방안 연구	천성훈
11	수입수산물과 국산 간의 대체관계 분석 연구 - 활·신선냉장품을 중심으로 -	박혜진
12	국내 컨테이너 해운기업의 디지털 전환 활성화 방안 연구	전서연
13	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅰ) - 자동차, 석탄, 고철, 시멘트를 중심으로 -	최석우
14	해양수산 분야 미래 리스크 발굴 및 파급효과 분석 연구(Ⅱ)	김찬호
15	항만개발사업의 정책효과 적용방안 연구	이종필
16	국가 해양전략 기본구상 연구	정현욱
17	선박대기시간 예측모형 개발을 위한 방법론 연구	조아현
18	안전항만 구축을 위한 비용 산정 및 지원체계 마련을 위한 연구	최상균

수시연구 2023-08

중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구

인 쇄 2023년 12월 29일
발 행 2023년 12월 31일

발 행 인 김 종 덕
발 행 처 한국해양수산개발원
주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
연 락 처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 디자인글꼴 (051-636-1210)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337
정가 15,000원

중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구

A Study on Establishing ESG Management Guidelines for Small and Medium-Sized Logistics Companies

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동)
TEL. 051-797-4800 FAX. 051-797-4810

값 15,000원
93300
9 791168 661417
ISBN 979-11-6866-141-7