

일반연구

2023-08

국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구

A Study on Expansion of ESG Management
in the Korean Shipping Industry

황진희 · 이호춘 · 전서연



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구

A Study on Expansion of ESG Management
in the Korean Shipping Industry

황진희 · 이호준 · 전서연



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	황진회, 이호춘, 전서연
내부연구진	연구책임자 황진회 한국해양수산개발원 해운연구본부 공동연구원 이호춘 한국해양수산개발원 해운연구본부 공동연구원 전서연 한국해양수산개발원 해운연구본부
연구기간	2023. 1. 1. ~ 2023. 10. 31.
보고서 집필내역	
연구책임자	황진회 연구총괄, 제1장, 제2장(2절, 3절), 제3장(일부), 제4장 일부, 제5장, 제6장
내부연구진	이호춘 제3장(일부) 전서연 제2장(1절), 제3장(일부), 제5장 2절(일부)
산·학·연·정 연구자문위원	이철중 한국해운협회 상무 권호진 한국선급 차장 오용식 한국해양대학교 교수 이 슐 해양수산부 사무관

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

1980년대 국제연합(UN)에서 사용한 지속가능발전(sustainable development) 개념에 뿌리를 두고 있는 ESG 경영은 2000년대 들어 투자자 관점에서 투자의 위험을 관리하기 위한 용어로 사용되면서 대중에게 좀 더 익숙한 용어로 다가갔다. 국내에서는 2021년 금융위원회 등이 발표한 ‘기업공시제도 종합 개선안’에서 ESG 책임투자 기반 조성을 주요 과제로 포함하여 기업지배구조보고서 의무화 확대, 지속가능경영보고서 공시 활성화, 스튜어드십 코드 성과 평가 및 개정 검토, 의결권 자문사 제도 정비 등이 포함되어 업계의 대응이 구체화되었다.

지금까지 ESG 경영은 탄소중립과 온실가스 배출을 줄이는 환경(Environmental) 관점과 기업윤리와 이사회 구성에 관한 지배구조(Governance) 관점에서 논의가 활발하게 진행되었다. 하지만 팬데믹 기간을 거치면서 ESG 경영은 노동, 인권, 다양성, 안전보건을 강조하는 사회(Social) 관점에 더 큰 무게를 두게 되었는데, 앞으로는 사회(Social) 관점의 ESG 경영에 관한 논의가 더 활발해질 전망이다. 해운산업 분야 역시 이러한 흐름에서 크게 벗어나기 힘들 것으로 예상된다.

국내 기업에게 ESG 경영은 선택이 아닌 필수인 시대가 도래하고 있다. 국내 해운기업 역시 매년 강화되는 ESG 관련 규제에서 벗어날 수 없는 상황이다. 본 연구의 목적 가운데 하나는 국내 해운기업에 ESG 경영 필요성을 명확하게 제시하고 이를 통해 해운기업, 근로자, 고객, 지역사회 모두가 증대된 기업의 가치를 공유할 수 있다는 사실을 전달하는 것이다. 또한 정부가 해운기업의 ESG 경영 도입과 확산을 촉진할 수 있도록 마중물 역할을 할 것을 요청하는 것이 또 다른 목적이다.

본 연구는 국내 해운기업 ESG 경영 실태와 애로사항을 고찰한 후 ESG 경영 확산을 위한 3개 정책과제를 제시하였다. 3개 정책과제에는 해운기업 ESG 도입을 위한 금융 프로그램 개발, 해운기업 ESG 평가지표 개편 및 통합 그리고 ESG 경영을 장려하기 위한 경제적 지원이 포함된다. 이러한 정책과제 외에 「해운법」 내에 기업의 사회적 책임 관련 조항 신설, ESG 경영 요소를 공공조달 적격심사 기준에 반영, 마지막으로 「해운 ESG 경영 포럼」 운영 등을 해운기업 ESG 경영 확산을 촉진하기 위한 추가적인 정책제언으로 제시하였다.

본 연구는 우리 연구원의 황진희 부연구위원이 연구책임을 맡았고, 이호춘 부연구위원, 전서연 전문연구원이 공동으로 연구에 참여했다. 오용식 한국해양대 교수, 해양수산부 이슬 사무관, 한국해운협회 이철중 상무, 한국선급 권효진 차장 그리고 우리 연구원의 최상희 연구부원장, 박광서 기획조정본부장, 고병욱 해운연구본부장이 연구과정에서 심의 및 연구자문을 맡아 주셨다. 또한 개인적으로 바쁜 일정 속에서도 심층 인터뷰에 응해 주신 해운기업 임직원분들께도 연구진을 대신하여 감사의 말씀을 드린다.

국내 해운산업의 앞에는 수많은 도전과제가 놓여 있다. 국제해사기구(IMO) 환경규제 강화, 친환경 선박연료 확보, 글로벌 선사 간 경쟁 심화, EU-미국 등의 공동행위 금지 강화 등 극복해야 할 도전과제가 매우 많은 상황이다. 이러한 도전과제와 함께 ESG 경영은 병진해야 할 핵심 요소로 자리매김하고 있다. 어쩌면 ESG 경영은 앞서 나온 수많은 도전과제를 풀어 나갈 수 있는 경영전략이 될 수도 있을 것이다. 우리는 이 보고서가 국내 해운산업의 ESG 경영 도입을 촉진하고 나아가 해운기업과 지역사회가 증대된 기업 가치를 공유하는 데 도움을 주는 유용한 수단이 되기를 희망한다. 국내 해운산업 발전을 고민하는 정부 정책담당자와 해운산업 분야 연구자들에게 기초 자료로서 널리 활용될 수 있기를 진심으로 기대해 본다.

2023년 12월
한국해양수산개발원
원장 김 종 덕

목차

정책제안 _ i

요약 _ iii

Executive Summary _ ix

01

서론 _1

제1절 연구의 배경, 필요성 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 필요성	3
3. 연구의 목적	5
제2절 연구의 방법 및 범위	6
1. 연구의 방법	6
2. 연구의 범위와 보고서 구성	8
제3절 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성	10
1. 주요 선행연구 검토	10
2. 본 연구 차별성	14

02

해운기업의 ESG 경영 필요성과 관련 동향 _17

제1절 ESG 개념의 등장과 발전	17
1. ESG 개념의 등장	17
2. ESG 개념의 확산과 적용	19
제2절 해운산업 부문 ESG 경영의 필요성	23
1. 국제적인 환경규제 강화 및 관련 동향	23
2. 지속가능 경영을 위한 금융권 및 화주의 요구와 대응	30
3. 기업의 사회적 책임 요구 증대와 대응	52
4. 기업의 투명경영과 지배구조 개선 요구 증대	63

03	국내외 ESG 경영 사례 분석_73	
	제1절 해외 해운기업의 ESG 경영 사례	74
	1. Maersk	74
	2. MSC	82
	3. NYK	91
	4. CMA CGM	96
	제2절 국내 ESG 경영 사례	106
	1. 현대글로비스	106
	2. 대한항공	112
	제3절 시사점	121

04	해운기업의 ESG 경영 실태와 애로사항_123	
	제1절 해운기업의 ESG 경영 현황	123
	1. ESG 경영보고서 발간 및 주요 내용 분석	124
	2. ESG 경영 형태 및 ESG 경영 체계	129
	3. ESG 경영 전략	131
	제2절 해운기업 ESG 경영 등급(평가)	138
	1. 개요	138
	2. 해운기업 ESG 등급	140
	3. 시사점	144
	제3절 ESG 경영에 대한 임직원 의견	145
	1. ESG 경영에 대한 임직원 인식	146
	2. ESG 경영 도입·추진의 애로사항	150
	3. 시사점	153

05	해운기업 ESG 경영 확산을 위한 정책과제_155	
	제1절 정책과제 도출 방법 및 결과	155

1. 정책과제 도출 방법	155
2. 정책과제 도출 결과	158
제2절 해운기업 ESG 경영 확산을 위한 정책과제 추진방안	161
1. 해운기업 ESG 도입을 위한 금융 프로그램 개발	161
2. 해운기업 ESG 평가지표 개편 및 통합	167
3. ESG 경영을 장려하기 위한 경제적 지원	169

06 결론 및 정책제언_173

제1절 결론	173
제2절 정책제언	175
1. 「해운법」 개정	175
2. ESG 경영 요소를 공공조달 적격심사 기준에 반영	178
3. 「해운 ESG 경영 포럼」 운영 및 네트워킹 사업 추진	179

참고문헌_181

부록_213

표 목차

〈표 1-1〉 본 연구 관련 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성	15
〈표 2-1〉 UN 책임투자원칙	19
〈표 2-2〉 해운기업에 대한 화주의 ESG 요구	42
〈표 3-1〉 머스크의 ESG 정책	75
〈표 3-2〉 폐기물 감소(waste reduction) 분야 목표 달성 결과	86
〈표 3-3〉 기후변화(climate change) 분야 목표 달성 결과	87
〈표 3-4〉 윤리적 공급망 관리(ethical supply chain stewardship) 분야 목표 달성 결과	89
〈표 3-5〉 사람과 커뮤니티(people & communities) 분야 목표 달성 결과	89
〈표 3-6〉 NYK의 ESG 경영 평가 결과	96
〈표 3-7〉 CMA CGM의 지속가능경영 정책	97
〈표 3-8〉 CMA CGM의 2050 탈탄소화 전략	101
〈표 3-9〉 현대글로벌비스의 ESG 중장기 전략	108
〈표 3-10〉 대한항공의 ESG 정책	115
〈표 4-1〉 국내 해운기업의 ESG 보고서 내용	126
〈표 4-2〉 해운기업의 ESG 경영 추진 체계	130
〈표 4-3〉 HMM의 ESG 경영 목표	132
〈표 4-4〉 KSS해운의 ESG 경영 목표	133
〈표 4-5〉 팬오션의 ESG 경영 목표	135
〈표 4-6〉 대한해운의 ESG 경영 목표	136
〈표 4-7〉 흥아해운의 ESG 경영 목표	137
〈표 4-8〉 한국해운협회 회원사의 ESG 평가 결과	139
〈표 4-9〉 HMM의 ESG 등급(2021~2022년)	141
〈표 4-10〉 KSS해운의 ESG 등급(2021~2022년)	141
〈표 4-11〉 팬오션의 ESG 등급(2021~2022년)	142
〈표 4-12〉 대한해운의 ESG 등급(2021~2022년)	143
〈표 4-13〉 흥아해운의 ESG 등급(2021~2022년)	143
〈표 4-14〉 해운기업 ESG 경영 실태조사 개요	147
〈표 4-15〉 ESG 경영을 도입 및 실천 애로사항(복수응답)	151
〈표 5-1〉 국제기구·국내외 규정에서 나타난 해운 관련 ESG 내용	157
〈표 5-2〉 해운기업의 ESG 경영 도입 및 확산 과제	159

〈표 5-3〉 ESG 경영을 활성화하기 위해 가장 시급한 내용	160
〈표 5-4〉 ESG 경영 확산을 위해 정부 차원에서 필요한 정책 의견	161
〈표 5-5〉 국내 ESG 관련 금융 지원 추진 현황	162
〈표 5-6〉 사회 분야 우수경영 선사 인센티브 지원(안)	165
〈표 5-7〉 해운기업의 ESG 신성장 기반 자금 지원 프로그램(안)	166
〈표 5-8〉 해운기업 ESG 지표(안)	167
〈표 6-1〉 산업발전법 중 ESG 관련 규정	176
〈표 6-2〉 중소기업진흥에 관한 법률 중 ESG 관련 규정	177
〈표 6-3〉 해운법 개정(안)	178
〈표 6-4〉 일반 용역 적격 심사 신인도 세부기준 개선방안	179

그림 목차

〈그림 1-1〉 연구의 흐름	7
〈그림 2-1〉 ESG 탄생 배경 및 발전 흐름	21
〈그림 2-2〉 국내외 주요 기업들의 ESG 대응	22
〈그림 2-3〉 2023년 기업의 ESG 관련 현안	43
〈그림 3-1〉 머스크의 ESG 등급 추이(MSCI 기준)	77
〈그림 3-2〉 머스크의 ESG 조직 체계	79
〈그림 3-3〉 MSC의 ESG 추진 15개 주제 및 우선 순위 선정 결과	83
〈그림 3-4〉 MSC의 ESG 추진 체계	85
〈그림 3-5〉 NYK의 ESG 경영 목표	92
〈그림 3-6〉 NYK의 ESG 추진 체계	94
〈그림 3-7〉 CMA CGM의 CSR 거버넌스	100
〈그림 3-8〉 CMA CGM의 경계 계획(Vigilance Plan)	104
〈그림 3-9〉 현대글로벌비스 ESG 추진 체계	107
〈그림 3-10〉 대한항공 ESG 핵심가치	113
〈그림 3-11〉 대한항공 ESG 거버넌스 체계	114
〈그림 3-12〉 대한항공이 이행 중인 탄소규제 현황	118
〈그림 4-1〉 국내 해운기업의 ESG 경영 배경, 목적 및 특징에 대한 이해 정도	148
〈그림 4-2〉 국내 해운기업의 ESG 경영 필요성에 대한 의견	149
〈그림 4-3〉 국내 해운기업의 ESG 경영 도입 시기에 대한 의견	150
〈그림 4-4〉 기업의 ESG 전략 수립 시 애로사항	151
〈그림 5-1〉 본 연구의 정책과제 도출 방법	156
〈그림 5-2〉 ESG 컨설팅 및 금융 연계 지원방안(안)	164

약어 목록

- IMO: 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)는 1948년에 설립됨. 1948년 제네바에서 열린 국제회의에서 IMO를 공식적으로 설립하는 협약을 채택함(원래 이름은 정부 간 해양 협의 기구(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO)였지만 1982년에 IMO로 이름이 변경됨). IMO 홈페이지, <https://www.imo.org/>(검색일: 2023.5.8.).
- EEDI: 선박이 화물 1톤을 1마일 운송할 때 배출하는 이산화탄소 양을 나타내며, 2013년 1월 1일부터 총톤수 400톤 이상의 13개 선종(산적화물선, 가스운반선, 유조선, 컨테이너선, 일반화물선, 냉동화물운반선, 겸용선(7개 선종)+여객선, 로로화물선(차량운반선), 로로화물선(로로화물수송유닛), 로로여객선, 액화천연가스(LNG) 운반선, 크루즈여객선)의 선박은 선박 건조 시 에너지 효율설계지수를 계산하여야 함. 그중 7개 선종(산적화물선, 가스운반선, 유조선, 컨테이너선, 일반화물선, 냉동화물운반선, 겸용선)은 해양수산부 장관이 정하는 허용값을 준수하여 설계·건조하여야 함. 해양수산부, 「해양수산 용어사전」 2020.5.
- EEOI(Energy Efficiency Operational Indicator): 제59차 MEPC에서는 선사가 자율적으로 선박의 에너지 효율을 관리할 수 있도록 EEOI가 제시됨. EEOI는 선박의 단위 운송 화물량 및 운송 거리 당 CO₂ 배출량으로 표현되며, 운항선의 에너지 효율을 나타내는 지표로 사용될 수 있음. IMO에서는 현존선에 대해 EEOI를 통해 에너지 효율을 관리하도록 권장하고 있으며, EEOI를 활용함에 따라 다음과 같은 혜택을 얻을 수 있음. 간편하고 정확한 선박의 에너지 효율 관리, 국제항만협회(IAPH)에서 제정한 선박 환경 지표(ESI)의 추가 점수 획득, 파나마 Eco-ship discount 제도를 통한 세금 감면 혜택. KR 홈페이지, https://www.krs.co.kr/kor/Content/CF_View.aspx?MRID=232&URID=229(검색일: 2023.9.17.)
- CII(Carbon Intensity Indicator, 선박탄소집약도지수): 선박의 운항 정보, 즉 연료소유량, 운항 거리 등을 활용하여 화물 1톤을 1마일 운송하는 데 배출하는 CO₂량을 계산 및 지수화한 값. 국제 항로를 운항하는 선박은 탄소배출 효율 기준에 따라 A~E등급으로 평가받음. 3년 연속 D등급을 받거나, E등급을 한 번 받는 경우 시정 조치를 마련하고 IMO의 승인을 받은 후 정상 운항이 가능해짐. 이 기준은 2023년 후부터 매년 2%씩 강화됨. 국제해사기구(IMO)는 기준을 단계적으로 높여 선박에서 발생하는 탄소를 2030년까지 2008년 대비 40%, 2050년엔 70%까지 줄일 계획임. 선박 소유자는 배출량 감축을 위한 기관총력 제한 등과 같은 기술적 조치와 더불어 최적 항로 선정 운항, 친환경 저탄소 연료 사용 등의 조치를 하고, 한국해양교통안전공단과 한국선급 등 선박검사업체 및 기관을 통해 매년 달성한 감축률을 검증받아야 함. 환경경제용어사전, <https://dic.hankyung.com/economy/view/?seq=15180>(검색일: 2023.9.17.)

-
- 신디케이트론(Syndicated Loan): 여러 금융기관이 한 개의 대출계약서에 의하여 동일한 공통 조건으로 차주에게 자금을 빌려주는 대출거래. 대출금액이 많아 1개 금융기관이 자금을 조달하기 어려운 경우, 대주가 단독으로1 과도한 신용위험을 부담하는 것을 피하고자 하는 경우에 활용하는 방법임. 단일은행대출(single bank loan 또는 bilateral loan)로 조달하기에는 큰 규모의 자금을 조달하고자 하는 기업의 입장에서는 자금조달의 목적, 시기, 비용 등 제반 사정에 비추어 직접 금융시장(즉, 증권시장)에서 증권을 발행하여 자금을 조달하는 것이 적절치 아니하다고 여겨지는 경우, 신디케이트드 대출을 이용함으로써 보다 간편하고 신속하게 자금 수요에 정확히 맞추어 자금을 조달할 수 있다는 이점이 있음. 이러한 연유로, ① 기업이 그 재산을 책임재산으로 하여 대규모 영업자금을 조달하는 일반 기업금융(corporate financing)을 비롯하여, ② 자원개발사업, 에너지사업, 플랜트사업, 사회간접설비사업, 부동산개발사업 등 대형 프로젝트로부터 미래에 발생할 현금흐름을 주된 담보로 하여 프로젝트를 시행하는 데 필요한 자금을 조달하는 프로젝트 금융(project financing), ③ 항공기·선박·부동산 등 고가의 자산을 구매하는 데 필요한 자금을 조달하기 위한 자산금융(asset financing), ④ 주식인수, 영업양수, LBO(Leveraged Buy-Out; 차입매수) 등 인수합병(M&A) 거래에서 기업인수에 필요한 자금을 조달하기 위한 인수금융(acquisition financing) 등에 신디케이트론이 많이 이용됨. 한민, 신디케이트드 대출에 관한 법적 검토, 『법학논집』 제16권 제4호, 이화여자대학교 법학연구소, 2012, 2.
 - 포세이돈 원칙(Poseidon Principles): 글로벌 금융기관이 선박해운 기업에 대출을 결정할 때 기후변화 요소를 고려하도록 요구한 국제 원칙. 이 원칙에 기반해 약 1,500억 달러(164조 9,250억 원) 이상의 대출이 시행되었으며, 글로벌 선박해운 대출의 약 30%를 차지함. 2019년 6월 포세이돈 원칙이 마련된 이후 현재까지 31개 글로벌 금융기관이 가입하였으며, 매년 국제해사기구(IMO)가 정한 기후 목표와 부합하는지 여부를 정량적으로 평가 및 공개함. IMPACT ON, 포세이돈 원칙 서명기관 15곳 중 3곳만 기후변화 원칙 준수, 2020.12.21.
 - 지속가능연계대출(Sustainability-linked loan, SLL): 은행이 차입기업의 대출금리를 환경·사회·지배구조(ESG) 경영목표 이행 정도에 연계해 설정하는 대출상품. 일반적으로 프로젝트 성격에 따라 환경문제 관련 그린론(Green loan), 사회문제 관련 소셜론(Social loan), 해양문제 관련 블루론(Blue loan) 등으로 구분됨. 2017년 ING가 다른 15개 은행과 함께 필립스(Philips)에 10억 유로를 대출한 사례가 최초로 알려짐. KB금융지주 경영연구소에 따르면 2019년 기준 전 세계 SLL 시장 규모는 약 1,600억 달러로 추정됨. 차입기업이나 대출은행의 국적을 살펴보면 80%가량이 서유럽으로 나타남. 국내에서는 지난달 IBK기업은행이 대한상공회의소와 함께 'ESG경영 성공지원 대출'

을 출시함. 이는 국내 최초로 정부의 K-ESG 가이드라인을 접목한 SLL 상품임. 중소기업은 탄소 배출량 감축, 여성·장애인 직원 확충 등 다양한 ESG 목표를 스스로 정하고 달성도에 따라 대출금리를 할인받을 수 있음. 연합인포맥스, [시사금융용어] 지속가능 연계대출(SLL)

정책제안

■ 분석 내용 및 방법

1. 선행연구 분석을 통해 ESG 개념 발전과 최근 동향, 그리고 ESG 경영 전망과 영향을 살펴보고, 국제기구의 관련 정책 및 업계 동향을 파악하여 우리나라 해운기업의 ESG 추진방향을 모색함
2. 해외 해운기업 경영 실태와 국내 타 산업의 ESG 경영 상황을 살펴보고 국내 해운기업의 ESG 경영 방향과 확산 필요성을 정리하며, 국내 해운기업 임직원 면담과 설문조사를 통해 ESG 경영 애로사항과 정책과제를 파악함
3. 전문가 초청 세미나 및 현장 면담을 통해 업계 담당자의 애로사항과 실태를 분석하고, 요구사항 등을 구체적으로 파악함
4. 연구진 브레인스토밍과 전문가 자문회의를 통해 해운기업 ESG 경영의 애로사항 원인을 심도 있게 분석하고, 이를 해결하고 ESG 경영을 확산하는 방안을 도출함

■ 정책 제안

1. ESG 경영 요소를 공공조달 적격심사 기준에 반영하여, 정부 및 지방자치단체의 공공조달 평가 항목에 ESG 경영 요소를 반영하여 민간의 ESG

경영 확산을 유도함

2. 「해운 ESG 경영 포럼」 운영 및 네트워킹 사업을 추진하고, 이를 해양수산부 산하 조직으로 설치하여 주기적인 콘퍼런스 개최 및 정책 세미나 개최를 지원함
3. 「해운법」 개정을 추진하여, 「해운법」 내에 기업의 사회적 책임 관련 조항을 신설함으로써 사회적 책임에 관한 법률에 대해 해운기업의 인식을 높이고, 지원방안을 모색함

요 약

국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구

황진희 · 이호춘 · 전서연

1. 연구 배경 및 목적

1) 연구 배경

- 해운산업 분야에서 ESG에 대해 다양한 논의가 이루어지고 있으나 실제 경영에 적용 또는 적절한 평가는 아직 부족한 실정임
- ESG 요소 중 해양환경 문제는 오래전부터 제기되어 왔고, 기업의 사회적 책임 및 투명 경영이 지속적으로 강조되어 왔으나 국내 해운기업의 ESG 경영 수용 및 대응은 미흡하다고 지적됨
- ESG 경영은 기업의 지속가능한 발전에 필수불가결한 요소가 되고 있으며, 국내 해운기업의 지속가능한 발전을 위해 ESG 경영 도입을 위한 정책적 지원과 연구가 시급함
- 해운기업의 파트너인 화주기업은 외국과의 무역에서 ESG 경영 실적이 중요하고, ESG 경영을 실현하는 운송사 이용 여부도 주요 점검 사항이 되고 있음

-
- 따라서 해운기업의 상장 여부와 상관없이 ESG 경영 실적이 필요하며, 해운 기업 ESG 경영 확산을 위한 연구가 필요함

2) 국정과제 연계성

- 본 연구는 국정 목표인 ‘민간이 끌고 정부가 미는 역동적 경제’ 가운데 ‘성장 지향형 산업전략 추진’과 연계됨
- 이는 민·관 협력을 토대로 국가 기업 지원 체계를 성장 지향으로 정비하는 것으로 ESG 등 기업 성장과 사회적 가치 연계 모델 확산을 포함하고 있음
- 본 연구에서는 해운기업의 지속가능한 성장을 위해 ESG 경영 도입과 확산을 위한 정책과제를 제시하고 있음

3) 연구 목적

- 우리나라 해운기업의 ESG 경영에 대한 인식과 내부 대응체계 등을 분석하고 ESG 경영 체계 구축과 확산을 위한 정책방안을 제시하는 데 목적이 있음

2. 연구 방법

1) 학술적 방법

- 첫째, ESG 경영에 대한 문헌조사
- ESG 개념, ESG 경영 형태와 적용, ESG 관련 국제기구 규범과 동향 관련 문헌 분석

- 둘째, 사례조사 분석
 - 해외 해운기업과 국내 타 운송기업을 대상으로 ESG 경영 실태, 활용 전략 등을 파악해 국내 해운기업 부분에 활용
- 셋째, 해운기업 면담조사 및 실태 분석
 - 해운기업 임직원들을 대상으로 각 사의 ESG 도입 경과, 도입 성과, 향후 계획, 애로사항 등에 대한 면담조사 실시

2) 정책화 방법

- 국내 해운산업 관련 정부 기관, ESG 관련 전문가 간담회 개최
- 한국해양진흥공사, 한국선급 등 관련 기관과 해운기업의 ESG 담당자, ESG 평가 및 컨설팅 업체 관계자들을 대상으로 이슈 도출 및 ESG 경영 발전 방안 모색

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

- ESG 경영 사례 분석 결과
 - ESG 경영을 보는 관점, ESG 경영과 기업 경영 목표의 일치 여부, ESG 조직 유무와 업무 내용, 협력사와의 추진 형태 등에서 기업 간 차이가 있으며 개선이 필요함
- 해운기업의 ESG 경영 실태와 애로사항
 - 국내 해운기업의 경영진은 ESG 분야 중 환경(E) 경영에 관심을 두고 역량을

- 집중하고 있으며, 환경(E) 부문에서 대체로 높은 평가를 받고 있음
- ESG 경영의 중요성과 의의에는 공감하나 실제 조직 내 경영으로 실천되지 못하는 부분이 많음
 - 국내 해운기업은 ESG 경영을 외부 평가, 화주 및 금융권의 요구에 응하는 소극적 수준에서 추진하며 기업의 경영전략과 ESG 경영 목표 간 연계·일치가 부족함
 - 애로사항으로는 ESG 경영 추진 조직과 인력, 자원 부족, 해운산업의 특성을 고려한 ESG 경영 지원 및 평가 부족, ESG 경영 추진에 따른 인센티브 부족 등이 있음

〈표-1〉 ESG 경영 도입 및 실천 시 애로사항(복수응답)

보기 문항	비율(%)
① CEO 인식 부족	-
② ESG 도입 및 실천 관련 정보 부족	3.4
③ ESG 추진에 따른 인센티브 부족	17.2
④ ESG 추진의 사업 효과성 확인 불가	10.3
⑤ 신뢰할 만한 시장 내 ESG 서비스 기관(외부 전문가) 부족	10.3
⑥ 임원진 인식 부족(CEO 제외)	13.8
⑦ 제한된 자원(예산)	6.9
⑧ 조직 내 ESG 전문가 부족(인적 자원)	3.4
⑨ 현업 부서의 제한적 협조	10.3
⑩ ESG 평가 문제(기준 모호, 평가기관 다수 등)	24.1
⑪ ESG 관련 컨설팅, 교육기관 부재	0
⑫ 기타:	0

자료: 한국해양수산개발원 설문조사 결과

- 해운기업 ESG 경영 확산을 위한 정책과제 도출
 - 첫째, ESG 도입을 위한 금융 프로그램 개발을 통해 ESG 분야로 확대한 금융지원 정책을 마련함

- 둘째, 해운기업 ESG 평가지표를 개편 및 통합하여 해운산업의 특성을 반영한 ESG 평가가 되도록 가이드라인을 마련함
- 셋째, ESG 경영을 장려하기 위한 경제적 지원을 함. 구체적으로는 정부의 K-EST 계획과 해운기업의 공급망 관리 연계, 인프라와 인센티브 구축 등이 있음

〈표-2〉 ESG 경영 확산을 위해 정부 차원에서 필요한 정책 의견

구분	비율(%)
① ESG 성과에 따른 정책 금융 확대	17.1
② ESG 평가지표 및 기준 마련	16.4
③ ESG 경영을 장려하기 위한 경제적 지원	15.6
④ ESG 우수기업에 대한 공공 조달운송 기회 확대	15.1
⑤ ESG 우수기업에 대한 정부 인증 및 홍보	14.1
⑥ 해운 ESG 평가기관 신설 또는 지정	12.1
⑦ ESG 경영 의무화 추진(확대)	9.6
⑧ 기타 :	0.0

자료: 본 과제 설문조사 결과

2) 정책화 방법

- 「해운법」 개정
 - 「해운법」 내에 기업의 사회적 책임 관련 조항을 신설함으로써 사회적 책임에 관한 법률에 대해 해운기업의 인식을 높이고, 지원방안을 모색함
- ESG 경영 요소를 공공조달 적격심사 기준에 반영
 - 정부 및 지방자치단체의 공공조달 평가 항목에 ESG 경영 요소를 반영하여 민간의 ESG 경영 확산을 유도함
- 「해운 ESG 경영 포럼」 운영 및 네트워킹 사업 추진
 - 해양수산부 산하 조직으로 설치하여 주기적인 콘퍼런스 개최 및 정책 세미나

개최를 지원함

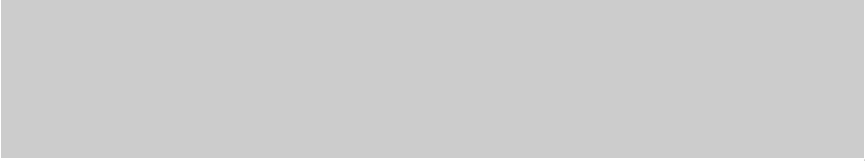
4. 기대효과

1) 정책적 기대효과

- 국내 해운기업이 ESG 경영을 통해 대내외 리스크를 극복하고 패러다임 전환 차원에서 새로운 가치를 지속적으로 창출해 안정적인 성장의 선순환 사이클이 정착할 수 있도록 지원함
- 본 연구는 정부에서 해운기업의 ESG 경영 도입과 확산을 위한 정책을 개발하는 데 활용할 수 있음
- 정책적 지원을 통해 국내 해운기업의 ESG 경영을 확산하고, 주주와 주주 외의 이해관계자 모두 윈윈 효과를 누릴 수 있음

2) 사회·경제적 기대효과

- 국내 해운기업이 사회에 미치는 영향에 대해 고려하고 지속가능한 경영을 추구함으로써 사회가 전반적으로 상생하고 협력하는 방향으로 나아갈 수 있음



EXECUTIVE SUMMARY

A Study on Expansion of ESG Management in the Korean Shipping Industry

Jin Hoi Hwang · Ho-Choon Lee · Seo Yeon Jeon

1. Background and Purpose

1) Background

- In the maritime industry, various discussions on ESG are taking place; however, the actual application and appropriate evaluation in business management are still lacking.
- Maritime environmental issues as part of ESG factors have been raised for a long time, and the emphasis on corporate social responsibility and transparent management has been continuous. Nevertheless, the level of acceptance and proactive engagement with ESG management by domestic and international shipping companies is perceived as inadequate.

-
- ESG management has become an essential element for a company's sustainable development, and there is an urgent need for policy support and research to introduce ESG management for the sustainable development of domestic shipping companies.
 - Shippers, as partners of shipping companies, consider ESG management performance crucial in foreign trade, and the commitment of transport companies to implement ESG practices has therefore become a crucial benchmark.
 - Therefore, regardless of a shipping company's listing status, ESG management performance is essential, and research on the widespread adoption of ESG management by shipping companies is necessary.

2) Relevance to National Projects

- This study is linked to the national goal of 'a dynamic economy led by the private sector with the government's support,' specifically focusing on the pursuit of a 'growth-oriented industrial strategy.'
- This involves restructuring the national system for supporting companies in a growth-oriented manner based on public-private collaboration, encompassing the proliferation of models that connect corporate growth and societal values such as ESG.
- In this study, policy tasks for the introduction and widespread adoption of ESG management in the maritime

industry are proposed to achieve sustainable growth for shipping companies.

3) Purpose

- The purpose of this study is to analyze the awareness and internal response systems of ESG management in South Korean shipping companies and to propose policy measures for establishing an ESG management framework.

2. Methodology

1) Academic methodology

- First, literature review on ESG management:
 - Analyzing literature on the concept of ESG, forms and applications of ESG management, norms and trends of international organizations related to ESG.
- Second, case study analysis:
 - Investigating the current status of ESG management practices and utilization strategies of overseas shipping companies and domestic logistics companies to apply insights to the domestic shipping industry.
- Third, interview survey and analysis of shipping companies:
 - Conducting interviews with employees of shipping companies

to gather information on the adoption process, outcomes, future plans, challenges, and other aspects related to ESG implementation within each company.

2) Policy-making methods

- Organizing a conference involving domestic shipping ESG-related institutions and experts:
 - Inviting relevant institutions such as the Korea Ocean Business Corporation, Korean Register(KR), ESG managers from shipping companies, and representatives from ESG evaluation and consulting firms to discuss issues and explore ways to advance ESG management.

3. Result

1) Summary

- ESG Management Case Analysis Results
 - There are differences among companies in their perspectives on ESG management, alignment between ESG management and corporate management goals, the existence of ESG organizations, and the nature of collaboration with partners. Improvement is needed in these areas.
- Status and Challenges of ESG Management in the Shipping Industry

- Management executives in domestic shipping companies predominantly focus their efforts on the environmental (E) component of ESG management, often earning commendable evaluations in this category.
- Despite recognizing the importance of ESG management, its active integration into organizational strategies is not implemented.
- Domestic shipping companies tend to pursue ESG management at a passive level, responding to external evaluations and demands from shippers and the financial sector. There is a lack of alignment and coordination between corporate management strategies and ESG management goals.
- Challenges include a lack of organization and personnel for ESG management initiatives, insufficient resources, inadequate support and evaluation for ESG management considering the characteristics of the shipping industry, and a lack of incentives associated with ESG management initiatives.

<Table-1> Challenges in Introducing and Implementing ESG Management
(Multiple Responses)

Questionnaire options	Percentage (%)
① Lack of CEO recognition	-
② Insufficient information on ESG adoption and implementation	3.4
③ Lack of incentives for ESG promotion	17.2
④ Inability to confirm business effectiveness of ESG promotion	10.3
⑤ Insufficient trustworthy ESG service providers in the market (External experts)	10.3
⑥ Lack of awareness among executives (excluding CEO)	13.8
⑦ Limited resources (Budget)	6.9

Questionnaire options	Percentage (%)
⑧ Insufficient ESG experts within the organization (Human Resources)	3.4
⑨ Limited cooperation from operational departments	10.3
⑩ Issues with ESG evaluation (ambiguous criteria, multiple evaluation agencies, etc.)	24.1
⑪ Absence of ESG-related consulting and educational institutions	0
⑫ Others:	0

Source: Survey Results from the Korea Maritime Institute

- **Policy Proposals for the Expansion of ESG Management in the Shipping Industry**
 - First, establish policies for expanding financial support into the ESG sector through the development of financial programs for ESG adoption.
 - Second, revise and integrate ESG evaluation indicators for shipping companies, creating guidelines that reflect the characteristics of the shipping industry.
 - Third, provide economic support to encourage ESG management. Specifically, this includes the government's K-EST plan, linkage with shipping companies' supply chain management, and the establishment of infrastructure and incentives.

<Table-2> Government-level Policy Opinions Needed for the Expansion of ESG Management

Category	Percentage (%)
① Expansion of policy financing based on ESG performance	17.1
② Establishment of ESG evaluation indicators and standards	16.4
③ Economic support to encourage ESG management	15.6
④ Expansion of public procurement and transportation opportunities for excellent ESG companies	15.1
⑤ Government certification and promotion for excellent ESG companies	14.1
⑥ Establishment or designation of ESG rating agencies for shipping	12.1
⑦ Promotion of mandatory ESG management (expansion)	9.6
⑫ Others:	0.0

Source: Survey Results from the Study

2) Policy recommendations

- Amendment to the “Marine Transportation Act”
 - Introduce provisions related to corporate social responsibility within the "Marine Transportation Act" to raise awareness of shipping companies about legal responsibilities regarding social responsibility and explore support measures.
- Integration of ESG Management Elements into Public Procurement Qualification Assessment Criteria
 - Foster the adoption of ESG management practices in the private sector by incorporating ESG management elements into the evaluation criteria for public procurement by the government and local authorities.

-
- Operation and Implementation of the "Shipping ESG Management Forum"
 - Establish an organization under the Ministry of Oceans and Fisheries to operate the "Shipping ESG Management Forum," supporting regular conferences and policy seminars to facilitate networking and collaboration in the shipping industry.

4. Expected Outcomes

1) Policy effects

- This study aims to support domestic shipping companies in establishing a stable growth cycle by overcoming domestic and international risks through ESG management and continuously creating new value in the context of a paradigm shift.
- The findings of this study can be utilized by the government in developing policies to promote the adoption and spread of ESG management in the shipping industry.
- Through policy support, the proliferation of ESG management in domestic shipping companies can lead to a win-win situation for both shareholders and stakeholders.

2) Social and economic effects

- By considering the impact of domestic shipping companies on society and pursuing sustainable management, these companies can contribute to a direction where society as a whole collaborates and thrives.

01

서론

제1절 연구의 배경, 필요성 및 목적

1. 연구의 배경

ESG 경영은 기업이 환경(Environment), 사회(Social) 및 지배구조(Government) 문제에 대해 제대로 대처하지 않으면 우리 인류의 미래를 장담하기 어렵다는 보다 근본적인 위기의식에서 시작된 움직임이다. 환경과 사회 문제는 다양한 형태로 한꺼번에 밀려오고 있으나, 정부와 기업의 대응은 충분하지 않은 실정이다. 기업의 지배구조도 위기에 직면해 있다. 주주 이익만을 우선시하는 주주 자본주의 체제를 종식하고 모든 이해관계자의 가치를 중시하는 ‘이해관계자 자본주의’로 전환해야 한다는 의견이 점점 많아지고 있다.¹⁾

그러나 ESG에 대한 언론의 보도량과 일반인의 관심²⁾은 늘어났지만, 실제 ESG에 대한 세부적이고 구체적인 내용에 대한 이해는 부족한 실정이다. ESG 전환의 핵심 동인이 무엇인지, 여기에 참여하는 이들에게 어떤 인센

1) 조신(2021), 넥스트 자본주의, ESG, 사회평론, p. 4.

2) 구글 트렌드에서 ESG, 해운, 항만에 대해 2023년 1월 1일부터 11월 30일까지 관심도를 비교하면 각각 75.2, 23.2 12.5로 나타남. 이와 같이 ESG에 대한 관심은 적어도 해운, 항만보다 3~4배 높은 실정임

티브가 있고, 어떤 방식으로 행동하게 되는지, ESG 전환으로 기대되는 미래상은 어떤 모습인지 등에 대해 충분한 분석과 연구가 이루어지지 않고 있다. 또한 기업 활동에 대부분 분석 초점을 집중하다 보니 ESG 전환을 불러일으켰던 투자자 그룹에 대한 분석은 거의 없다.

해운산업 분야에서도 ESG에 대한 논의가 다양하게 이루어지고 있으나 실제 경영에 적용하거나 적절한 평가가 이루어지는 경우는 아직 부족한 실정이다. 해운산업 부문에서 ESG 요소 중 해양환경 문제는 이미 오래전부터 제기되어 왔고, 기업의 사회적 책임과 투명 경영도 지속적으로 강조되어 왔다. 그러나 국내 해운기업의 ESG 경영 활용 및 대응은 미흡하다고 지적되고 있다.

국제로펌 WFW(Watson Farley & Williams)가 지난 2021년 1월에 선주, 용선주, 금융업계를 상대로 ESG가 경영에 미치는 영향을 조사하여 발표한 결과, 선주와 선사와 약 33%는 ESG 기준이 선사의 투자와 경영 결정에 영향을 미치지 못할 것으로 답변한 반면, 금융업계 약 90%는 ESG가 해운기업의 경영과 투자 의사 결정에 많은 영향을 미칠 것으로 답변하여 많은 대조를 보였다.³⁾

실제 선박금융을 취급하는 국제 선박금융기관은 포세이돈 원칙⁴⁾에 적극 참여하고 있다. 글로벌 해운금융 포트폴리오는 2021년 5월 기준 1,850억 달러를 넘어섰는데, 이는 전 세계 선박금융의 50% 수준이다.⁵⁾

한편 국내 해운기업에 대한 국내외 업체의 ESG 평가는 매우 상이하다.⁶⁾

3) Watson Farley & Williams(2021), The Sustainability Imperative ; ESG - Reshaping the funding and Governance of shipping.

4) 포세이돈 원칙(Poseidon Principles): 금융기관이 선박 대출을 결정할 때 기후변화 변수를 고려하도록 한 것으로, 해운업계의 탄소배출량 감축을 장려하기 위한 일종의 대출기준

5) 해운기업 ESG 경영 전환 시급 - 현대해양(2022.03.04. 15:13)

<http://www.hdhy.co.kr/news/articleView.html?idxno=16578>

6) HMM은 한국기업지배구조원의 ESG 평가에서 2020~2021년 연속 A로 평가를 받았지만, MSCI는

그리고 최근 국내 학술행사에서 우리나라 해운기업의 ESG 경영 상태가 미흡한 것으로 지적되었다.⁷⁾

2. 연구의 필요성

ESG 경영이 기업의 지속가능한 발전에 필수불가결한 요소가 되고 있으며, 국내 해운기업의 지속가능한 발전을 위해서는 ESG 경영 도입을 위한 정책적 지원이 필요하고, 이를 위한 연구가 시급하다. ESG 경영은 이제 기업의 생존과 지속가능한 발전을 위해 필요한 경영 전략이 되고 있으며, 그 이유는 다음과 같이 들 수 있다.

첫째, 최근 기업에 대한 사회적 책임을 요구하는 기업을 둘러싼 이해 관계자들의 행태가 예전과 많이 달라져서, 이해 관계자들이 사회적 가치 제고에 보다 많은 니즈를 가지고 있다. 대다수의 많은 근로자들은 임금 부문에서 손실이 없다면 ESG 경영을 적극적·지속적으로 추진하는 회사에서 일하는 것을 선택할 가능성이 높다. 소비자들의 행동도 과거와 달라져서, 사회적 책임을 간과한 회사의 값싼 제품보다 가격이 조금 높아도 사회적 책임을 다하는 회사의 제품을 우선 선택한다. 공급망 사슬 관리 차원에서 협력회사와 거래회사들도 ESG 경영을 등한시한 기업과 거래를 지속하면 평판이 계속 악화되어 브랜드 가치 및 기업 이미지 하락에 따른 채산성 악화로 이어질 수 있어 ESG 경영과 투자에 충실한 기업을 선호하게 될 것이다.

둘째, ESG 관련 규제가 계속 강화되고 있는 최근 경향도 기업이 ESG 경영을 추진해야 하는 중대한 이유이다. 전세계적으로 기후변화 문제가 가

HMM에 대해 2020년 1월 BBB, 2021년 BB로 평가했다.

7) 2022년 2월에 열린 한국해사포럼 조찬세미나와 5월에 열린 한국ESG학회 제1회 국제ESG포럼에서 한국 해운기업 중 중소형 선사 ESG 경영이 특히 미흡하다는 지적이 나왔다(해사포럼 내용은 해양한국(2022.2.3.), 한국ESG학회 내용은 현대해양(2022.6.3.) 참조).

속화되고, 국가 간은 물론 세대 간, 산업 간 비용 분담 문제가 국제적 이슈가 되면서 각국 정부는 부정적 외부효과를 기업에 내재화하기 위해 ESG 관련 규제를 강화해 왔다. 우리나라도 환경과 관련해서 「2050 탄소중립 추진전략」을 발표하며 기업이 온실가스 배출량을 줄이고 환경공시 강화 등 기후 위기에 적극적으로 대응하도록 관련 제도를 마련했다. 이에 따라 기업은 매년 탄소배출을 일정 기준 아래로 줄여야 하며 기준(임계수준)을 초과한 만큼 탄소 배출권을 의무적으로 구입해야 한다.

셋째, 기업이 ESG 경영을 적극적으로 추구하여 경영이 개선되고, 기업은 ESG 경영 실현을 위해 자원과 역량을 배분하여 기업뿐만 아니라 직원, 고객, 거래처(공급망), 지역 주민 등 사회 전체의 재무적 가치와 사회적 가치 증가 효과를 누릴 수 있다. ESG 경영을 통해 주주는 물론 종업원, 거래처, 지역주민 등이 모두 윈-윈(win-win) 효과를 누릴 수 있다.

해운산업 부문에서도 ESG 경영은 기업이 취사 선택할 수 있는 요소가 아니라 의무화되고 있다. ESG 경영을 등한시하고 ESG 등급 기준을 하회하는 기업은 투자자는 물론 고객들의 선택 순위에서 밀려날 수 있다. 특히 기업의 규모가 대형화되고 사회에 미치는 영향이 늘어날수록 이해 관계자들은 기업의 영향력에 관심을 갖게 되었다.

국내 해운기업 중에는 상장회사가 많지 않아 ESG 경영 시급성을 아직 덜 인식하고 있으나, 해운기업의 파트너가 되는 화주기업은 외국과의 무역에서 ESG 경영 실적이 중요하고, ESG 경영을 실현하는 운송사 이용 여부도 주요 점검 사항이 되고 있다.

해운기업은 국제무역을 하는 화주와 비즈니스 관계를 맺고 있기 때문에 상장 여부와 관계없이 ESG 경영 실적이 필요한 상황이며, 이에 대비하여 해운기업 ESG 경영 확산 연구가 필요하다.

한편 본 연구는 정부에서 해운기업의 ESG 경영 도입과 확산을 위한 정책 개발에도 활용될 것으로 기대된다.

3. 연구의 목적

이 연구는 우리나라 해운기업의 ESG 경영에 대한 인식과 내부 대응체계 등을 분석하고, ESG 경영 체계 구축을 위한 정책방안을 제시하는 데 목적이 있다. 본 연구에서는 해운 분야에서 ESG 경영이 광범위하게 도입되고, ESG 경영이 조기에 정착되도록 하여 해운 기업이 지속가능한 성장 기반 위에서 기업 경영을 안정적으로 수행하도록 국제기구의 규제 내용과 국내외 사례 분석을 통해 정부와 기업 양쪽에 실질적인 도움이 될 수 있도록 하는데 연구 목적이 있다. ESG가 기업경영에 왜 중요한 요소로 기능하는지, 그리고 해운 분야 기업들의 성공적인 ESG 대응 전략은 무엇인지에 대하여 집중적으로 살펴봄으로써 해운 기업들이 ESG 중심 경영을 통해 대내외 다양한 리스크를 극복하고, 패러다임 전환 차원에서 새로운 가치를 지속적으로 창출하여 안정적인 발전과 성장을 위한 선순환 사이클에 진입할 수 있도록 실무적인 방안을 제시하고자 한다.

본 연구의 세부 목적을 제시하면 다음과 같다,

첫째, 해운기업의 ESG 경영 활용 동향과 국내 해운기업의 ESG 경영 필요성을 제시한다.

둘째, 우리나라 해운기업의 ESG 경영에 대한 인식과 내부 대응체계를 분석한다. 국내 해운기업의 ESG에 대한 인식, 대응 및 수용 실태를 파악하고, 해외 해운기업의 ESG 활용 실태 및 시사점을 도출한다.

셋째, 해운기업의 ESG 경영 체계 구축 및 확산을 위한 정책방안을 제시한다.

제2절 연구의 방법 및 범위

1. 연구의 방법

본 연구 진행 과정에서 활용한 연구 방법은 다음과 같다.

첫째, ESG 경영에 대한 문헌조사를 실시한다. ESG 개념, ESG 경영 형태와 적용, ESG 관련 국제기구의 규범과 동향 등에 대해 인터넷 등을 활용하여 문헌을 입수하고 분석한다. 그리고 관련 학술논문, 보고서 등도 활용한다.

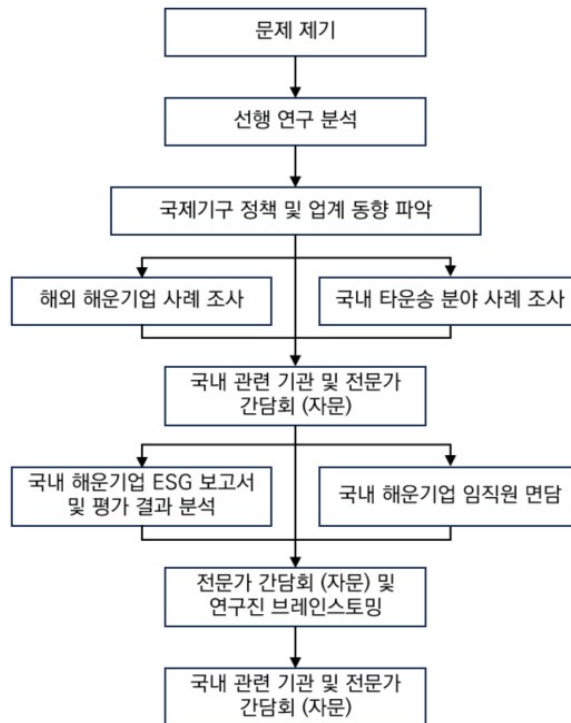
둘째, 사례조사 분석이다. 해외 해운기업 및 국내 다른 운송산업의 ESG 경영실태 등을 사례조사를 통해 분석하고 시사점을 도출했다. 여기에서 해외 해운기업은 컨테이너, 벌크 부분에서 앞서가는 머스크, MSC, NYK, CMA CGM 등 해외 선사를 살펴보고, 국내 타 운송기업은 대한항공과 현대 글로벌비스를 대상으로 분석했다. 이들 기업의 ESG 경영 실태, 활용전략 등을 살펴보고, 특히 ESG 경영 도입을 위한 내부의 노력, 관계기관 협조 등을 파악하여 국내 해운기업 부문에 활용하고자 한다.

셋째, 해운기업 면담조사 및 실태분석을 수행하였다. 이를 위해 해운기업 임직원 면담을 추진하고, 이들 기업에 대해 ESG 도입 경과, 도입 성과, 향후 계획, 애로사항 등 면담조사를 실시하였다. 그리고 해외 해운기업 ESG 경영 해외사례도 조사한다. 해외 해운기업 중 ESG 보고서를 발간하는 선사의 경영전략과 실적, ESG 조직, 성과관리 등에 대한 조사를 실시하였다.

넷째, 국내 해운 ESG 관련 기관 및 전문가 간담회 등을 통해 의견을 반영했다. 한국해양진흥공사, 한국선급 등의 비영리기관을 비롯하여 해운기업 ESG 담당자에게서 ESG 도입 현황, 추진 애로사항, 평가기준에 대한 의

견을 듣고, 정책 지원방안 등을 협의하여 보고서에 반영하였다. ESG 평가 및 컨설팅 업체도 주요 조사 및 면담 대상이다. ESG 도입·구축·평가를 실시하는 컨설팅 업체, 관련 단체 등과 업무협의회를 개최하여 이슈를 도출하고, ESG 경영 발전 방안 등을 모색했다.

〈그림 1-1〉 연구의 흐름



자료: 연구진 작성.

2. 연구의 범위와 보고서 구성

이 연구의 범위와 주요 연구내용은 다음과 같다. 본 보고서는 총 6개 장으로 구성되어 있다. 제1장 서론에 이어, 제2장은 해운 부문 ESG 경영의 필요성과 각계의 동향을 다루고 있다. ESG 경영에 대해 기업은 물론 언론과 학계에서도 관심이 매우 높다. 그러나 ESG에 대한 이해와 적용은 각기 다른 형태로 나타나고 있어 ESG가 출발한 배경부터 최근의 동향을 정리하여 해운기업에서도 정확한 이해를 바탕으로 ESG 경영이 도입되고 확산하는 데 활용할 수 있도록 했다. 보고서 제2장 1절에서 ESG 개념의 등장과 발전을 정리하고, 제2장 2절은 해운부문에서 ESG 경영이 필요한 이유를 분석한다. 국내 해운기업에서 ESG를 보는 관점이 i) 지속가능한 경영전략으로 이해, ii) 규제로 이해, iii) 일종의 유행으로 이해 등으로 다양하기 때문에 해운기업에서 ESG 확산을 위해서는 필요성에 대한 공감대가 마련되어야 한다. 본 보고서에서는 ESG 필요성을 국제기구의 환경규제 강화, 기업의 사회적 책임 경영 강화, 기업의 투명 경영 강화와 지배구조 개선 요구 증대 등으로 구분하여 정리했다. E(환경), S(사회), G(지배구조)로 구분된 ESG 경영과 궤를 같이 하기 위해, E(환경) 분야에서는 IMO와 EU의 ESG 정책을 소개하고, S(사회) 부문에서는 해외 「공급망 실사법」에 대한 내용을 정리하고, 선원의 인권보호교육 의무화와 안전규제 강화, 공정경쟁에 대한 내용을 기술했다. G(지배구조) 분야에서는 이사회와 역할과 책임 문제, ESG 평가 문제, ESG 정보 공시, 그린워싱 방지 등을 다루고 있다.

제3장은 해외 해운기업 및 국내 타 운송산업의 ESG 경영 사례와 시사점을 분석한다. 1절은 해외 해운기업 ESG 경영 사례를 살펴본다. 여기서 대상으로 분석하는 해외 기업은 머스크, MSC, NYK, CMA CGM을 선택했다. 이들 선사는 글로벌 해운회사로 컨테이너와 벌크 부문에서 수위를 다투고 있으며, 기업지배 구조도 각기 다른 특징이 있다.⁸⁾ 국내 사례는 해운

과 같은 운송 분야를 선택하고, 기업은 대한항공과 현대글로비스를 선정하여 분석했다.

제4장은 해운기업의 ESG 경영 현황과 실태, 그리고 ESG 경영 애로사항을 파악하고 시사점을 도출했다. 이 장에서는 국내 상장 해운기업 5개사의 ESG 보고서를 중심으로 ESG 경영 목표와 경영체제, 주요 전략과 내용을 분석했다. 그리고 국내 해운기업의 ESG 평가를 살펴보고 어떻게 변화, 발전하고 있는가를 분석했다. 현재 ESG 경영 평가는 의무 사항이 아니지만, ESG 평가 지표를 기준으로 개별 기업의 ESG 경영에 대한 활동을 평가하고 있어 ESG 경영이 어떻게 진행되고 발전했는가를 분석하는 데 의미가 있다.⁹⁾ 그리고 제4장 제3절에서는 해운기업에서 ESG 경영을 추진 및 활용하는 데 애로사항을 파악하여 해운기업의 ESG 경영 확산을 위한 정책방안을 제시하는 근거를 마련했다.

제5장은 해운산업 부문 ESG 경영 확산을 위한 정책과제를 제시했다. 이를 위해 우선 해운기업의 ESG 경영 확산을 위한 정책과제를 문헌조사와 설문조사 등의 방법으로 도출했다. 그리고 해운기업 ESG 경영 확산을 위한 기본 전제를 살펴보고, 이에 따른 정책과제를 제시했다.

제6장은 결론 및 정책제언이다. 1절에서는 본 연구의 주요 내용을 요약하고, 연구를 통해 도출된 결론을 제시했다. 그리고 정부 및 업계에서 추진해야 할 과제를 제안했다.

8) Maersk는 재무구조와 경영전략 등이 공개되고 전문 경영인 체제로 경영되고 있다. MSC는 글로벌 기업임에도 비상장 회사로 유명하고 가족경영 형태로 운영하면서 기업 정보가 대부분 공개되지 않고 있다. NYK는 일본의 경영형태가 잘 반영된 해운회사로 대기업 그룹에 포함되어 있으나 우리나라의 재벌과는 달리 가족들의 경영 참여가 배제되고 전문 경영인 체제를 유지하고 있다.

9) 본 보고서에서 해운기업의 ESG 경영결과를 살펴보면 목적은 개별 기업의 ESG 활동이 매년 어떻게 확대 발전하는가를 분석하는 데 있고, 개별 기업의 상대적 비교는 연구의 목적도 아니고 개별 기업의 경영철학과 여건이 다르기 때문에 의미가 없음을 밝힌다.

제3절 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성

1. 주요 선행연구 검토¹⁰⁾

1) ESG 경영에 관한 연구

ESG 경영에 관한 연구는 기업의 사회적 책임, 환경 경영, 지배 구조 등의 분야로 세분되어 다양하게 발표되고 있다. 김예정 외(2019)¹¹⁾는 CSR이 기업가치에 미치는 영향을 기업 이미지와 조직 동일시 조절효과를 통하여 연구하였다. 연구 결과 CSR 활동은 기업 이미지와 조직 동일시에 유의미한 영향을 미치고, CSR 활동은 기업성과에도 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 그러나 기업 이미지는 기업성과에 영향을 미치지 않으며, 조직 동일시는 기업성과에 유의한 영향을 나타내었다. 이 보고서에서는 기업의 CSR 활동이 단순한 기업 이미지 제고를 위한 활동이 아니라, 기업이 필수적으로 수행하여야 하는 활동으로 인식하였다. 또한 기업이 투명 경영과 조직 구성원의 자부심 고취를 위해 CSR 활동을 실천할 수 있는 장기적인 방안이 마련되어야 한다고 주장하였다.

이혜진·이진수(2019)¹²⁾는 과거의 경영방식에서 현대의 경영방식 간 차이는 기업의 사회적 책임을 중시하는 것이라고 하였다. 이와 같은 주장에 따라 기업의 윤리적 책임을 외부적 윤리책임과 내부적 윤리책임으로 구분하여, 외부적 윤리책임을 환경적 책임이라고 정의하고, 내부적 윤리 책임을 경영자의 이익조정과 재무성과의 관계라고 정의하여 연구하였다. 환경에

10) 본 연구에서 검토한 선행연구 검토 내용은 본 보고서 부록 2를 참조 바람

11) 김예정·김경례·오영호(2019), CSR 활동이 기업가치에 미치는 영향: CSR 연관성 조절효과, 대한경영학회지, 32(3), pp. 495-512.

12) 이혜진·이진수(2019), 기업의 환경적 책임 활동과 이익조정의 관계에 관한 연구 : 재무성과의 조절적 역할, 윤리경영연구, 19(1), pp. 37-54.

대한 변수를 온실가스 배출량으로 측정하여 연구한 결과, 온실가스 배출량은 재량적 발생액에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 또한 온실가스 배출량과 재량적 발생액의 관계에서 회계수익률은 유의적인 음(-)의 방향으로 나타났다. 즉, 온실가스 배출량이 많을수록 이익조정이 증가하고, 기업 성과가 높을 경우 경영자의 이익조정행위를 억제하는 것으로 나타났다.

ESG 평가요소와 기업가치의 관계에 관한 연구도 다양하게 발표되고 있다. 대표적인 연구는 오상희·이승태(2019)¹³⁾를 들 수 있다. 이 연구는 사회적 책임이 기업가치에 영향을 미치는 세부 요인을 살펴보는 것을 목적으로 하고 있다. 구체적으로는 기업에서 환경으로 인한 역할과 사회적 책임 경영, 그리고 지배구조 중 어느 것이 기업가치에 더 효과적으로 영향을 주는지를 검증했다. 연구표본은 2011년부터 2018년까지 상장기업을 대상으로 하였다. 기업성과를 자산수익률과 주가수익률 두 가지로 나누어 분석한 결과, 첫째, 자산수익률을 종속변수로 위계적 회귀분석을 한 결과, 지배구조가 가장 많은 영향을 미치고, 다음으로 ESG가, 마지막으로 사회적 책임의 순서대로 영향을 미치는 것으로 나타났다. 둘째, 주가수익률을 종속변수로 위계적 회귀분석을 한 결과, 지배구조가 가장 많은 영향을 미치고 그 다음으로 ESG가 영향을 미치는 것으로 나타났다.

ESG 연구에서는 윤리경영, 지배구조, CEO 특성이 경영에 미치는 연구가 많이 발표되었다. 이 중에서 CEO의 특성이 ESG 성과에 미치는 영향에 관한 연구를 살펴보면, 이지는 외(2021)는 CEO의 특성이 기업의 전략적 의사결정 중 하나인 ESG 성과에 유의미한 영향을 미칠 수 있음을 가정하고, CEO의 다양한 특성과 환경(E), 사회(S), 지배구조(G) 간의 관계성을 종합적으로 규명하였다. 이 연구에서는 지난 1994~2021년 간, 약 30년간

13) 오상희·이승태(2019), ESG 평가요소와 기업가치의 관계에 관한 연구, 전산회계연구, 제17권 제2호, 한국전산회계학회, pp. 205-223.

개별적으로 진행되어온 CEO 특성과 ESG 성과 간의 관계에 분석한 72편의 실증연구를 다각도로 분석하였으며, 이를 통해 ESG 경영에 관한 CEO 특성의 영향력을 분석했다. 이 연구는 CEO의 특성을 개인적, 경력적, 지위적 특성 세 가지로 유형화하여 선행연구를 분석하였다. 총 41개의 측정방법과 36개의 이론이 활용된 선행연구를 분석하여 CEO의 특성이 ESG 성과에 미치는 영향 관계에서 일관성이 관찰되었다. 즉 CEO의 성별(여성), 교육수준, 이념 성향(진보주의), 장기적 보상 등은 ESG 성과에 긍정적인 영향을 미쳤고, 반면, 성별(남성), 연령, 겸직, 그리고 단기적 보상 등은 ESG 성과에 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타났다.

2) 해운·항만·물류 분야의 ESG 경영에 관한 연구

국내에서 ESG를 주제로 해운·항만·물류 분야를 연구한 선행연구는 많지 않다. 이는 국내 해운기업 중 상장회사가 5개사에 불과하고, ESG 경영에 관한 관심이 낮기 때문으로 해석된다.

해운기업의 ESG 경영에 관한 대표적인 연구로 정우영·이현균(2022)¹⁴⁾을 들 수 있다. 이 연구는 해운기업의 ESG 경영에 대한 요구가 제기되고 있는 시점에서 지속가능성 관점의 ESG에 대한 국내외 동향을 분석하고, 이를 통해 해운기업의 ESG 경영에 관한 주요 이슈를 살펴봄으로써 시사점을 도출했다. 연구방법은 선행연구 분석이 주를 이루는데, ESG 관련 기관의 자료를 세밀하게 분석했다.

손승표(2022)¹⁵⁾의 연구는 최근 다양한 분야에서 리스크에 직면하고 있

14) 정우영·이현균(2022), 해운기업의 ESG 경영에 관한 주요 동향과 시사점, 한국해법학회지, 제44권 제3호, 2022년 12월.

15) 손승표(2022), A study on ESG management to strengthen competitiveness in Shipping and Logistics (해운물류 경쟁력 강화를 위한 ESG 경영에 관한 연구), The e-Business Studies, 23(6), November, pp. 341-351.

는 해운물류 산업 분야의 국제경쟁력 강화를 위한 측면에서 ESG의 개념 및 실무 적용 범위를 실질적으로 확장하여 국가적 차원에서 현재 정부가 제시해야 할 전략적 역할 및 업계가 함께 노력해야 할 방안에 대하여 논의하고 그 결과를 공유하는 것을 목표로 하고 있다. 이를 위해 이 연구에서는 해운물류 분야에서 ESG 경영이 성공적으로 도입되고, 운영이 조기에 정착되도록 함으로써 해운물류 기업들이 안정적인 기반 위에서 기업 경영을 성공적으로 수행하도록, 다양한 도입 방안 분석 및 정책 제언을 제시했다.

중소 물류기업의 ESG 문제를 다룬 연구는 Lee, Eon-Seong(2022)¹⁶⁾을 들 수 있다. 이 연구는 한국 중소기업의 ESG 경영 실태를 파악하고, ESG 실천에 있어서 문제점을 도출하고, 한국 중소기업체의 ESG 관련 문제점 해결방안을 제시하고자 하였다. 연구방법으로 중소기업체에 적용 가능한 ESG 평가 지표를 개발하여 한국의 중소기업체 총 98개 기업으로부터 자료를 수집하여 실증분석을 실시했다.

항만 분야의 ESG 연구는 신종범 외(2022)¹⁷⁾를 들 수 있다. 이 연구는 국내 컨테이너부두 운영사와 항만공사의 ESG 활성화를 위해 ESG 보고서와 관련 활동 현황, ESG 담당자의 현장 의견을 청취하고 IPA 분석 후 내·외부적 강점, 약점, 기회, 위협 파악을 통해 우리나라 컨테이너터미널의 ESG 경영전략을 제시했다. 이 연구는 SWOT 분석, 면접, IPA 분석 등을 연구방법으로 사용했다.

해외에서도 해운 분야의 ESG 연구는 많지 않다. Nõmmela & Kaare (2022)¹⁸⁾는 해양 부문은 환경, 사회 및 거버넌스(ESG) 변화의 영향을 받아

16) Lee, Eon-Seong(2022), ESG Management of Korean Small and Medium Logistics Companies: Current Status and the Future Direction, 경영교육연구, 제37권 제6호, 2022년 12월, pp. 195-212.

17) 신종범 외(2022), 우리나라 컨테이너터미널의 ESG 경영전략에 관한 연구, The e-Business Studies, 23(3), June, pp. 291-307.

18) Nõmmela & Kaare(2022), Maritime Policy Design Framework with ESG Performance

왔으며, 향후 ESG 문제를 해결하고 앞으로의 이점을 활용하려면 새로운 정책 설계 프로세스가 필요함을 주장했다. 이 연구는 사례연구로 에스토니아 해양정책에서 ESG를 어떻게 반영하고 성과가 있었는가를 분석했다. 연구 방법은 데이터 및 정보수집, 문헌 분석 등이다.

2. 본 연구 차별성

해운기업의 ESG 경영에 관한 기존 연구의 대부분은 ESG 경영 도입의 필요성과 평가 방법 등에 초점을 맞추고 있으며, 일부는 ESG 경영실태와 경영성과 간의 상관관계를 분석했다.

본 연구는 우리나라 해운기업의 ESG 경영 도입 확대와 확산을 위한 과제를 제시하는 데 주요 목적이 있다. 본 연구는 해운기업의 ESG 경영실태를 파악하기 위해 우선 ESG 경영 보고서를 발간하는 해운기업을 대상으로 ESG 경영 실태와 경영 계획 등을 조사했다. 그리고 ESG 경영 보고서만으로 알 수 없는 내용은 임직원 대상으로 인터뷰를 실시하여 심층적인 분석을 시도했다. 이를 통해 국내 해운기업의 ESG 경영 도입 실태, 애로사항, 정책 방안 등을 도출했다. 또한 본 연구는 해외 해운기업과 국내 해운기업의 ESG 경영실태를 비교하고, 국내의 타 분야와 해운산업의 ESG 경영실태를 비교하여 시사점을 도출하고 현실적인 정책과제를 제시했다.

〈표 1-1〉 본 연구 관련 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성

구분	선행연구와의 차별성		본 연구
	요약	참고문헌	
연구목표	• 선행연구는 해운업의 ESG 경영 필요성과 방향, 애로사항 등을 주로 다루고 있음	• 해운산업의 ESG 평가와 공시 대응 • Sustainability Reporting in the Maritime Container Shipping Industry	• 국내 해운기업 ESG 경영 실태 분석 • 국내 해운기업의 ESG 경영 도입 확산을 위한 부문별 과제 제시(민간, 정부)
연구대상	• 선행연구 대부분은 ESG 요소 중 일부만 해운기업(국내외)에 적용하여 분석했음	• 해운기업의 지속가능경영 활동이 고객만족과 기업 신뢰에 미치는 영향에 관한 연구 • 해운기업의 지배구조와 관련한 조세문제	• 연구결과 활용 대상: 국내 해운기업 및 정부 • 연구분석 대상: 국내 해운기업 중 ESG 경영 보고서 발간 기업 전체
연구범위	• 선행연구 중 해운 분야 ESG 연구는 특정 국가를 대상으로 사례 분석을 주로 함 • 해운 외 항만 등의 산업을 대상으로 분석한 경우도 있음	• Maritime Policy Design Framework with ESG Performance: Approach: Case of Estonia • 중국 해운물류기업의 환경정책에 대한 전략적 대응과 지속가능 경영성과에 관한 연구 • 우리나라 컨테이너터미널의 ESG 경영전략에 관한 연구	• (시간적 범위) 최근 3년간 해운기업의 ESG 평가 결과 및 관련 경영 성과 • (공간적 범위) 우리나라 해운산업(국내 해운기업 중 ESG 경영 보고서 발간 기업 전체) • (내용적 범위) ESG 경영 이론 및 실태, 정책과제(ESG 경영 평가 방법, 법제화 과제, 부문별 역할 등)
연구방법	• 선행연구 분석 • 인터뷰 • 통계 실증분석	• Sustainability Reporting in the Maritime Container Shipping Industry	• 선행연구 분석 • 비교 분석(해외 해운기업과 국내 해운기업, 국내 해운기업과 타 분야(항공 등) 기업 비교) • 심층 인터뷰(기업체 임직원) • 통계 실증분석

자료: 연구진 작성

02

해운기업의 ESG 경영 필요성과 관련 동향

본 장에서는 ESG 경영 필요성과 관련 동향을 살펴본다. 이를 위해 우선 ESG 개념이 등장하고 발전하는 경과를 간단히 정리했다. 그리고 ESG 경영 필요성을 환경(E), 사회(E), 지배구조(G)로 구분하여 살펴보고, 각 분야에서 어떤 움직임이 있는지를 분석하고 시사점을 찾고자 한다.

제1절 ESG 개념의 등장과 발전

1. ESG 개념의 등장

ESG는 1987년 UNEP(유엔환경계획)가 발간한 ‘Our Common Future’ (공동의 미래) 보고서¹⁹⁾에서 ‘미래세대가 필요 충족을 시킬 수 있는 능력을 훼손시키지 않는 범위에서 현재 세대의 필요를 충족시키는 개발’이라는 개념으로 출발했다. ESG라는 용어는 2004년에 UN 글로벌 콤팩트(UN Global

19) UNEP, Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future, 1987. 10.

Compact)에서 발간한 ‘Who Cares Wins’ 보고서에서 처음 등장했다. 동 보고서는 비즈니스에 환경, 사회, 지배구조를 포함시켜야 하며, 이는 지속 가능한 시장과 사회로 이어진다는 내용을 담고 있다.²⁰⁾ 이와 더불어 UNEP FI(United Nations Environment Programme Finance Initiative)²¹⁾는 ‘Freshfield 보고서’²²⁾를 발간해 ESG가 기업의 재무 가치와 연관되어 있음을 밝혔다.²³⁾

그 후 UN에서 2006년 사회적·윤리적 가치를 반영하는 기업에 투자하는 사회책임투자(Social Responsible Investment)를 국제투자자들에게 권고하는 책임투자원칙을 제정하면서 환경, 사회, 지배구조가 기업투자의 중요한 기준으로 자리잡게 되었다. 이런 점에서 ‘ESG는 투자자 관점에서 기업의 가치에 영향을 미치는 비재무적 요소(환경, 사회, 지배구조)’라고 정의된다. 기업 측면에서 ESG는 기업의 생존을 위한 조직 운영 방식이므로, ‘지속가능경영’, ‘사회책임경영’, ‘사회적 가치경영’ 등의 용어로 대체하여 사용하기도 한다. 앞의 두 보고서를 근간으로 2006년에는 사회적·윤리적 가치를 반영하는 기업에 투자하는 UN 책임투자원칙(Principles of Responsible Investment, PRI)이 출범했다. PRI는 총 6개의 원칙으로 구성되어 있다(〈표 2-1〉 참조).

20) The Global Compact(2004), p. 1.

21) 유엔환경계획(UNEP)과 글로벌 금융기관 간 파트너십으로서 200개 이상의 금융기관 및 다양한 파트너가 협력해 지속가능성과 재무성과 간의 연계성 개발 및 촉진을 도모함

22) UNEP FI(2005), A legal framework for the integration of environmental, social and governance issues into institutional investment, Freshfields Bruckhaus Deringer, p. 13.

23) Georg Kell(2018.7.11.),
<https://www.forbes.com/sites/georgkell/2018/07/11/the-remarkable-rise-of-esg/?sh=7ab2b15c1695>(검색일: 2023.8.7.)

〈표 2-1〉 UN 책임투자원칙

구분	내용
원칙 1	• 우리는 ESG 이슈를 투자 분석과 의사결정 과정에 통합한다.
원칙 2	• 우리는 투자 철학 및 운용 원칙에 ESG 이슈를 통합하는 적극적인 투자자가 된다.
원칙 3	• 우리는 투자기업에 ESG 이슈에 대한 적절한 공시를 요구한다.
원칙 4	• 우리는 금융산업에서 책임투자원칙의 수용과 이행을 촉진한다.
원칙 5	• 우리는 책임투자원칙 이행의 효율성을 높이기 위해 함께 노력한다.
원칙 6	• 우리는 책임투자원칙 이행에 대한 활동과 진행 상황을 보고한다.

자료: PRI 홈페이지, <https://www.unpri.org/about-us/what-are-the-principles-for-responsible-investment>(검색일: 2023.8.7.)

또한 2007년에는 지속가능한 증권거래소 이니셔티브(Sustainable Stock Exchanges Initiative, SSE)가 등장했다. SSE 이니셔티브는 UNCTAD, UN 글로벌 콤팩트, UNEP FI, PRI가 조직한 UN 파트너십 프로그램이다. 투자자, 회사, 규제기관, 정책 입안자 및 관련 국제기구가 협력해 증권거래소에서 ESG 이슈를 고려하여 지속가능한 투자를 촉진할 수 있는 방법을 모색 및 제공하는 것을 목적으로 한다.²⁴⁾

2017년 TCFD(Task Force on Climate-related Financial Disclosure)²⁵⁾는 기후변화와 관련된 국내외의 기회요인 및 위험요소를 분석하고 업무영역에서 거버넌스, 전략, 위험 관리 지표 및 비즈니스 목표 등에서 국제기준에 맞는 재무정보 공개 권고안을 제시했다.

2. ESG 개념의 확산과 적용

팬데믹 선언을 전후로 UN 및 유럽연합을 위시한 국제사회와 투자사들은 기업들을 향해 ‘환경(E)을 파괴하지 않고, 사회(S)에 도움이 되면서, 투명한

24) SSE Initiative 홈페이지, <https://sseinitiative.org/>(검색일: 2023.8.7.)

25) 2015년 12월 국제기구인 금융안정위원회(Financial Stability Board)가 설립한 기후변화 관련 재무정보공개 태스크포스임

기업 거버넌스(G)'를 추구하는 ESG 경영으로의 전환을 강력히 요구하기 시작했다.²⁶⁾

최근 ESG 활동이 사회에 이익을 준다는 의견이 다양하게 제기되고 있다. 이러한 논의가 활발하게 진행된 배경에는 EGS가 사회적 이익을 줄 뿐만 아니라 기업의 장기적인 수익창출에도 핵심적인 역할을 한다는 인식이 확대됐기 때문이다.

한편 ESG 경영 확산 분위기에도 현행 ESG 평가제도는 ESG 활동과 기업의 재무성과 간의 상관관계를 명확히 보여주기 어렵다는 의견도 있다. OECD는 현재의 ESG 평가가 제한적인 정량적 정보에 의존하고 있기 때문에 공시가 없거나 내용이 부실할 경우 평가 결과의 공신력이 저하될 수 있다고 지적했다.²⁷⁾ 또한 사업 자체보다 사업모델을 평가하는 관행으로 인해 그린워싱²⁸⁾ 문제가 발생할 수 있음을 언급했다.²⁹⁾ 통일성 없는 ESG 평가 역시 문제점으로 지적되고 있다. ESG 평가기관인 Reuters, MSCI, Bloomberg의 평가지표는 서로 상이해서 비교가 어렵다.³⁰⁾

ESG 경영이 기업과 맞지 않는다는 회의론도 존재한다. 미국에서는 공화당을 중심으로 반 ESG 캠페인이 확산되고 있는데, 2022년 8월 기준 17개의 주(州)에서 ESG 반대 법안이 제안 또는 제정됐다.³¹⁾ 그럼에도 ESG 흐름은 지속될 것이라는 전망이다. ESG 공시체계 의무화 등 ESG 규제가 강화되고 있고, 애플 등 글로벌 기업은 재생에너지로 제품을 생산하고 있다.

26) 최신인·윤천성(2021), p. 80

27) OECD(2020), p. 43.

28) 그린워싱이란 기업들이 실질적으로는 친환경 경영을 하고 있지만 녹색경영을 표방하는 것처럼 보이는 것을 의미한다.

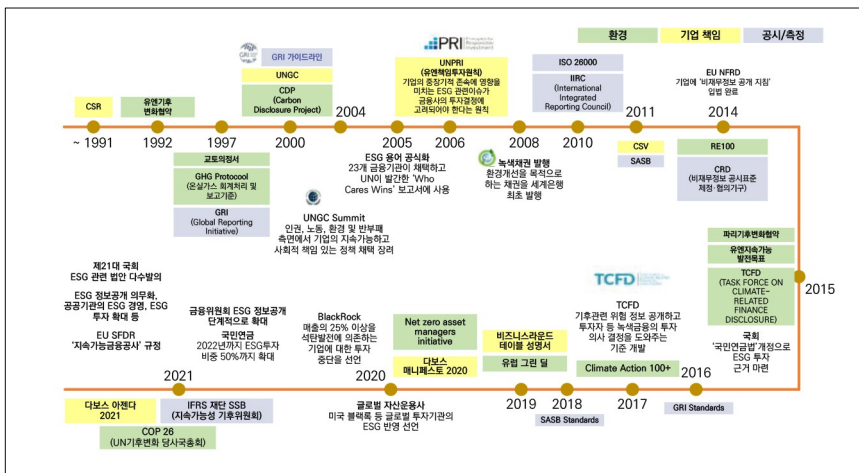
29) 전계서, p. 20.

30) 전계서, p. 30.

31) Reuters(2022.8.24.), The challenge of investing in the face of state anti-ESG legislation, <https://www.reuters.com/legal/legalindustry/challenge-investing-face-state-anti-esg-legislation-2022-08-24/>(검색일: 2023.8.9.)

국내에서는 2021년 1월 금융위원회, 금융감독원, 한국거래소가 합동으로 ‘기업공시제도 종합 개선안’을 발표했다.³²⁾ 개선안은 ESG 책임투자 기반 조성을 주요 과제로 포함하여 기업지배구조보고서 의무화 확대, 지속가능경영보고서 공시 활성화, 스튜어드십 코드 성과 평가 및 개정 검토, 의결권 자문사 제도 정비 등을 추진한다는 내용이다.³³⁾ 이에 따라 현재 자율공시로 지정되어 있는 지속가능 경영보고서 발간이 2025년부터는 일정 규모 이상의 코스피 상장사에 의무화되며 2030년부터는 모든 코스피 상장사를 대상으로 확대된다.³⁴⁾

〈그림 2-1〉 ESG 탄생 배경 및 발전 흐름



자료: 이보화(2022), p. 7

ESG는 기업의 지속가능성을 정량적·정성적으로 평가하는 동시에 비재무적 측면을 평가하는 수단으로서 활용된다. 세계경제포럼 및 글로벌 회계법인들은 비재무적 성과에 대한 통일된 기준을 마련하기 위해 ESG 핵심

32) 금융위원회·금융감독원·한국거래소(2021), p. 1.

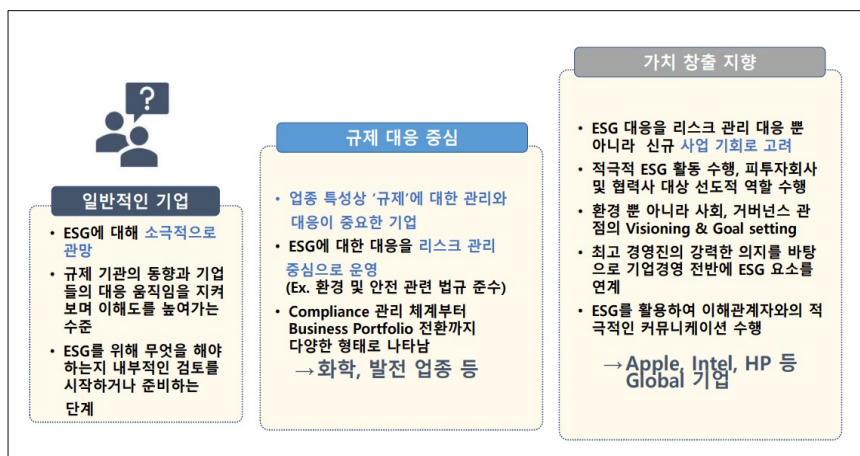
33) 전게서, p. 28.

34) 전게서, p. 16.

측정지표를 개발³⁵⁾하고 있으며 글로벌 금융기업들은 산업별 ESG 평가지표를 개발하고 글로벌 투자를 위한 가이드라인을 제공하고 있다. 이는 ESG가 투자전략 측면에서 기업의 사회적 책임을 본다는 것을 나타낸다. 기업의 사회적 책임에 대한 성과를 평가하고 이를 바탕으로 기업의 투자를 이끌어 낸다는 것이다. 즉 주주 중심의 자본주의에서 이해관계자 중심의 자본주의로 변화하고 있음을 보여준다.³⁶⁾

국내 많은 기업들이 ESG에 대해 관망하는 한편 글로벌 기업들은 ESG를 가치 창출의 수단으로서 적극 수용하고 있다. 글로벌 기업들은 ESG 대응을 리스크 관리 차원에서 벗어나 신규 사업 기회로 고려하고 있다. 이들은 ESG를 통해 이해관계자와 적극적으로 커뮤니케이션을 수행하며, 기업경영 전반에 ESG 요소를 적용하고자 하고 있다.³⁷⁾

〈그림 2-2〉 국내외 주요 기업들의 ESG 대응



자료: 이보화(2022), p. 23

35) 이재혁(2020), https://dbr.donga.com/article/view/1203/article_no/9814/ac/series(검색일: 2023.8.10.)

36) 이보화(2022), p. 6.

37) 전계서(2022), p. 23.

제2절 해운산업 부문 ESG 경영의 필요성

이 장은 해운산업 부문의 ESG 분야별 동향을 살펴보고 이에 대한 영향과 전망을 살펴본다. 이 부분은 E(환경), S(사회), G(지배구조)로 구분하고, 국제기구와 EU의 해운산업 ESG 정책을 살펴보고 그 영향을 정리했다. E(환경) 분야에서는 IMO와 EU의 ESG 정책을 소개하고, 친환경 선박 기술 개발 및 투자를 중심으로 최근 동향을 정리했다. S(사회) 부문에서는 해외 「공급망 실사법」에 대한 내용을 정리하고, 안전규제 강화, 공정경쟁, 선원의 인권보호교육 의무화에 대한 내용을 기술했다. G(지배구조) 분야에서는 이사회의 역할과 책임 문제, ESG 평가 문제, ESG 정보 공시, 그린워싱 방지 등을 다루고 있다.

1. 국제적인 환경규제 강화 및 관련 동향

1) 국제해사기구(IMO)의 온실가스 저감을 위한 규제 강화

국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)는 1948년에 설립된 후 해운·조선 분야에서 환경, 안전, 보안, 보상 등과 관련된 국제규범을 제정·개정하고 있다. IMO는 1973년 최초의 포괄적 오염 방지 협약인 ‘해양오염 방지협약(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978, 이하 ‘MARPOL’)'을 채택하였다. 그 이후 MARPOL은 해양오염을 막기 위해 다양한 유해물질을 규제 대상에 포함시키는 과정에서 수 차례 개정되었다. 1997년 ‘대기오염에 관한 부속서 6’³⁸⁾이 추가되었고 2003년

38) 선박으로부터의 대기오염의 방지를 위한 규칙(MARPOL 73/78 Annex VI). 협약원명 The Protocol

12월 IMO 총회에서 이산화탄소(CO₂) 등 선박의 온실가스(Green House Gas, GHG) 감축과 관련된 결의안이 채택되었다.³⁹⁾ 탄소배출에 관해서는 MARPOL 부속서 6 제19조~제23조까지 규정되어 있으며, 2013년부터 이산화탄소를 의무적으로 감축하도록 하고 있다.⁴⁰⁾ 구체적으로 2013년부터 신조 선박에 대해서 에너지효율설계지수(Energy Efficiency Design ship Index, EEDI)를 의무적으로 적용하고, 에너지효율관리계획서(SEEMP) 및 에너지효율지표(EEOI)를 자발적으로 적용하도록 했다.⁴¹⁾

해운 분야 온실가스 배출 동향을 살펴보면, 1990년부터 2008년까지 해상교역량 증가에 비례하여 증가하던 온실가스 배출량은 2009년부터는 어느 정도 개선되었으나, 2016년부터 다시 온실가스 배출량이 완만하게 증가하고 있다. IMO는 지금과 같은 추세로 감축 활동이 이루어지지 않을 경우 2050년에는 이산화탄소 배출량이 2008년 대비 130%까지 증가할 것으로 판단하였다. 이러한 배경에서 IMO는 2018년 4월에 ‘선박온실가스 감축 초기전략(Initial GHG Strategy)’⁴²⁾을 발표하였다. 전략의 핵심 목표는 ① 국제해운 온실가스 총배출량을 2008년 배출량 대비 2030년까지 40%, 2050년까지 50%까지 감축하는 것(양적 지표)과 ② 에너지효율지수도 2008년 대비 2030년에는 40%까지 감축하고 2050년에는 70%까지 감축(질적 지표)하는 것이다.⁴³⁾

of 1997(Annex VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships)

39) 교토의정서 제2조 제2항에 따르면, 국제해운 및 국제항공 분야에서의 대기오염 규제는 각각 국제해사기구(IMO)와 국제민간항공기구(ICAO) 주도로 추진하도록 하고 있다. 이에 따라 1997년 9월 26일 MARPOL 협약에 대기오염에 관한 부속서 6이 추가되었다. 이에 대한 자세한 내용은 이현균·강동화(2020), 선박 대기오염 규제에 대한 국내 법률과 해운기업의 실무상 쟁점-2020년 국제해사기구 황산화물 규제를 중심으로, 한국해법학회지, 제42권 제1호, pp. 106-109.

40) 이현균·강동화, 위의 논문, pp. 109-112.

41) 이현균(2021), 해운분야 탄소배출과 관련된 법률 문제에 대한 검토, 한국해법학회지, 제43권 제2호, p. 58.

42) 이에 대한 상세한 내용은 김진형·김진희·이정엽(2018.6.), 국제해사기술법규 동향 - IMO 선박 온실가스 감축을 위한 초기 전략, 대한조선학회지, 제55권 제2호 참조

43) 노르웨이, 독일 선급(DNV) 홈페이지,

<https://www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/How-newbuilds-can-comply-with-IMOs-2030-CO2-reduction-targets.html>(검색일: 2023.4.29.)

또한 최소한 2050년 전까지 가능한 한 이른 시일 내 탄소배출을 '0'으로 만들겠다는 목표가 포함되어 있다.⁴⁴⁾ 이를 위해서 2013년부터 신조 및 개조된 선박에 적용되던 에너지효율지수(EEDI)를 현존선까지 확대 적용하는 기존선 에너지효율지수(Energy Efficiency Existing ship Index, EEXI)를 2023년부터 시행하고, 여기에 더해 운항상 조치인 탄소집약도 등급제(Carbon Intensity Indicator, CII)도 2023년부터 시행하기로 하였다.⁴⁵⁾

2) EU의 해양환경 규제

EU는 세계에서 온실가스 감축에 가장 적극적인 정책을 추진하고 있다. 그 대표적인 사례가 EU 집행위원회에서 2019년 12월에 채택한 2050년 탄소중립 목표 달성을 위한 로드맵인 '유럽 그린딜(European Green Deal)'이다.⁴⁶⁾

이에 대한 정책 추진을 뒷받침하기 위하여 EU 집행위원회는 2021년 7월 탄소배출권 거래제(EU-ETS)⁴⁷⁾, 감축 목표 설정, 관련 규정 강화, 지원 대책인 사회기구기금 구성안 등 총 13개의 법률 개정안을 포함하는 입법 패키지 'Fit for 55'를 발표하였다.⁴⁸⁾ 'Fit for 55'에는 해운 분야에 적용되는 규제들도 포함되고 있는데, 이는 교토의정서에 따라 IMO에서 추진하는

44) 이현균, 앞의 논문, p. 59.

45) 이현균, 앞의 논문, p. 62.

46) 기존 유럽연합의 목표를 살펴보면, 2007년 발표된 2020 기후 에너지 패키지에서는 1990년 대비 20% 감축이었고, 2014년 발표된 2030 기후에너지 정책 프레임워크에서는 1990년 대비 40% 감축으로 목표를 상향하였다. 그리고 유럽그린딜을 통하여 목표 감축률을 50~55%로 상향하였다. Council of the EU, Fit for 55 package : Council reaches general approaches relating to emission reductions and their social impact, 2022.

47) EU 배출권거래제도(Emissions Trading System). 'EU-ETS'로 약칭함

48) 유럽 그린딜의 후속 조치로서 동 정책의 목표는 2030년까지 1990년 대비 온실가스배출량을 55% 감축하는 것으로 설정되었다. 회원국의 이해관계에 따른 조율을 거치면서 세부 내용을 조정한 후 유럽의회와 유럽연합 이사회의 논의를 거쳐 확정될 예정이다. 노지훈(2022), 유럽연합 환경규제 'Fit for 55' 분석과 한국 기업의 대응방안에 관한 연구, 환경법과 정책, 제30권, 강원대학교 비교법학연구소, pp. 206-214.

온실가스 감축이 충분하지 않다는 판단 아래 독자적인 해운 분야 환경규제를 시행하고자 하는 것이다.

이 중 해운 분야와 관련 있는 것은 EU 배출권거래제(EU-ETS)를 2023년부터 해운 분야에 적용하는 해상운송 연료기준(Fuel EU Maritime Initiative)이다. 그리고 노력분담 규정(Effort Sharing Regulation, ESR)의 EU 내 해상운송에 대한 적용이다.⁴⁹⁾

첫째, EU-ETS는 온실가스 배출자가 보다 경제성이 높은 감축 대안으로 배출을 저감하여 해당 배출권을 할당받은 기업 등으로부터 배출권을 구매하는 방식으로 전체 배출량 균형을 유지하고자 하는 제도이다. EU는 역내 항만에 기항하거나 항만에서 출항하는 모든 국적의 5,000GT 이상 선박에 대하여 2023년부터 EU-ETS를 적용하기로 하였다.⁵⁰⁾

「EU Fuel Maritime」은 선박의 연료사용으로 발생하는 온실가스집약도를 제한함으로써 유럽 지역의 기후변화 방지 노력에 기여하기 위한 입법안이다.⁵¹⁾ 대상은 EU 역내 항만 간 운항 또는 항만 출도착 5,000GT 이상의 모든 선박이며, 동 조치는 운항 선박들이 2020년 기준 대비 설정된 연도별 온실가스집약도 저감목표를 충족할 것을 요구한다.

「EU Fuel Maritime」의 온실가스집약도 저감에 있어 운항 중 배출한 온실가스 외에도 연료의 생산과 유통과정 중 발생량까지 포함하는 연료 전 생애주기(well-to-wake) 기준을 적용한다.⁵²⁾ 이때 규제치를 충족하지 못

49) 이현균, 앞의 논문, p. 65.

50) EU 역내 항만 운항 및 정박 시에는 배출량의 100%가 정산대상이며, 역외에서 역내로 출항하거나 입항하는 선박의 경우는 50%만 배출권 정산 대상에 해당한다. European Commission, Questions and Answers – Emissions Trading – Putting a Price on Carbon, 2021, p. 2.

51) 온실가스 집약도(GHG intensity)는 에너지 단위인 메가줄(MJ)당 배출한 이산화탄소 등가(equivalent) 질량(gCO₂eq/MJ)으로 표시되며, 이산화탄소 등가 질량은 메탄, 아산화질소 등 모든 온실가스를 이산화탄소 질량으로 환산한 질량을 의미한다. European Commission, Make transport greener, 2021.

52) 대부분의 기존 규제들이 선박이 연료를 주입받아 배출하는 tank-to-wake를 기준으로 하였으나, 동 규

할 경우 두 가지의 페널티를 부과한다. ① 법안 제20조에 규정된 공식에 의해 실제 배출한 온실가스 집약도에 따라 벌금을 계산하여 부과한다. ② 규제치를 미충족한 모든 역내 기항에 대하여 선내 설치출력(MW)에 정박시간과 250유로를 곱한 금액을 벌금으로 부과한다.⁵³⁾

EU-ETS의 해운 부문 확대 적용은 향후 온실가스 배출량이 많은 선박과 선사들에 높은 비용 부담을 가져오는 강력한 규제로 작용할 전망이다. 해운사들은 Regulation 2015/757 및 Directive(EU) 2018/410에 따라 매년 선박연료정보수집체계(Global Data Collection System for Ship Fuel Oil Consumption Data)에 연료 사용량, 운항거리와 시간, 운송업무량, 온실가스배출량을 제출하고, 경매 또는 시장거래를 통하여 배출권을 확보해야 한다.⁵⁴⁾ 그 결과 EU-ETS는 선박 1척당 연간 최대 수백만 달러의 비용 부담을 발생시킬 것이고, 선사들은 최소 연 35억 유로 수준의 추가적인 비용을 부담할 것으로 예상된다.⁵⁵⁾

둘째, 노력분담 규정(Effort Sharing Regulation, ESR)이 적용되는 분야와 감축 목표를 확대하였다. 노력분담 규정은 EU-ETS의 적용대상에 포함되지 않는 분야에 별도의 탄소감축 목표를 적용하는 시스템이다.⁵⁶⁾ 이는 1인당 GDP에 기반하여 회원국들의 탄소감축 목표를 유동적으로 정하여 모든 EU 회원국들이 공정한 방법으로 EU의 기후 행동에 기여하도록 한다.⁵⁷⁾ 이번 개정안에는 기존에 포함되지 않았던 육상운송과 EU 역내 해상

제는 연료의 생산부터 선박의 탱크 주입까지(well-to-tank) 발생하는 온실가스의 총량을 포함시켜 매우 높은 강도로 시행되는 것이다. Hedley, A., Travers, J., and Hanzelova, M.(2021), European Commission publishes new initiatives concerning sustainable transportation, EHS Law Insight.

53) European Commission, op.cit, p. 3.

54) 장영욱·오태현, 앞의 보고서, pp. 5-6.

55) 쉬핑뉴스넷(2020.9.21.), EU 배출권 거래, '해운비용 연 35억 유로 달한다', <http://www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=35941>, (검색일: 2022.11.25.)

56) 이현균, 앞의 논문, p. 65.

운송이 포함되었다. 즉, 육상운송과 EU 역내 해상운송은 EU-ETS와 노력 분담 규정이 동시에 적용되는 것이다.⁵⁸⁾

한편 항공 분야의 EU-ETS 사례를 보면, 초기 무상할당 배출권이 부여되었는데 ‘Fit for 55’에 따라 2026년까지 무상할당을 전면 폐지하기로 하였다. 해운 분야의 경우도 EU-ETS 도입 초기에는 배출량 43% 범위에서 무상할당 배출권이 이뤄질 것으로 기대되었는데, 최근 무상할당에 반대하는 의견이 높아 현실적으로 어려울 수도 있다.⁵⁹⁾ 궁극적으로는 ‘Fit for 55’에 따라 해운 분야도 2025년까지 무상할당이 단계적으로 폐지되어 2026년에는 EU-ETS의 전면 적용이 예정되어 있다.⁶⁰⁾

3) 국제해사기구와 EU 규제의 영향

국제해사기구의 온실가스 감축 목표는 도전적인 수준으로 이해된다. 현재 운항 중인 전세계 선박의 평균 선령이 20년 내외로 비교적 높아 에너지 효율을 단기간에 70% 이상 개선하기 쉽지 않고, 계속 늘어나는 해상 물동량을 수송하기 위해 선박 공급량이 계속적으로 증가하는 현 상황에서 전체 배출량을 지금의 절반으로 감축하는 것은 매우 어려운 과제이기 때문이다. 특히 EU는 IMO보다 더욱 강력한 규제의 시행을 발표하였다.

이러한 IMO와 EU의 각종 국제정책은 해운기업에 높은 비용을 부과해 현재의 선박 시장 구조로는 기업들이 수용하기 쉽지 않아 당분간 큰 충격

57) European Commission,
https://climate.ec.europa.eu/eu-action/effort-sharing-member-states-emission-targets/effort-sharing-2021-2030-targets-and-flexibilities_en

58) European Commission, op.cit, p. 3.

59) 선박의 경우 2023년부터 3년의 경과 기간을 두고 2023년(20%), 2024년(45%), 2025년 (70%), 2026년(100%) 단계적으로 제도를 시행하도록 하여 추가적인 배출권 무상할당이 필요 없다는 의견이 강하게 제시되고 있다. 이는 향후 EU 회원국 간의 조율을 거쳐 확정될 예정이다. 노지훈, 앞의 논문, pp. 216-217.

60) 임성환(2020), 탈탄소화 선박 국제규제 현황과 전망, Macnet 국회정책세미나, pp. 3-9.

으로 작용할 전망이다. 최근 10여 년 전의 호황기에 대량으로 건조된 선박들도 에너지 효율 개선이나 친환경 기술이 적용되지 않았기에 세계 선박 선박 시장 운항 여건상 이들 규제에 해운업체가 대응하기는 비용 구조와 선박 시장 여건상 어려울 것으로 예상된다.

일례로, EEXI가 시행된 2023년에 현재의 운항 속도를 유지할 수 없는 선박이 약 85% 이상으로 추정되며 노후선일수록 정상적인 영업이 어려울 것으로 전망된다.⁶¹⁾ CII 역시 선박이 운항하며 배출하는 온실가스의 총량을 사실상 규제함으로써 저연비 노후선의 정상적인 영업이 어려울 것으로 보이며, 여기에 EU의 독자적 제재를 더하면 노후선 비중이 높은 선사일수록 비용 부담이 커질 것으로 예상된다.

IMO와 EU의 해양 환경규제는 세계 해운시장에 높은 압력으로 작용하여 고선령 노후선박 교체, 친환경 무탄소 연료와 추진 방식 개발 등을 유인하고 있다. 세계 해운업체가 온실가스 저감을 위한 기술은 물론 재정적으로 대응할 준비가 완전하지 않은 상황이지만, 강경한 조치들이 계속 시행되고 있어 이에 대한 적극적인 대응이 요구되고 있다. 현재 정책이 확정되거나 규제법안이 발표된 내용만으로도 해운기업은 비용 충격을 완화하기 위하여 탄소중립적인 선박을 일정 비중 이상을 운항하여야 하며, 시장에서 검증되지 않은 제품의 불확실성과 불안감에 대한 위험도 감수해야 하는 상황이다. 이러한 상황에 따라 조선소 역시 빠른 속도로 혁신적인 제품개발을 진행해야 하는 상황이며 조선소들은 새로운 수요가 창출되는 기회를 살리기 위하여 저탄소 및 무탄소 선박개발에 총력을 기울일 것으로 추정된다. 해운기업도 친환경 연료 및 운항기술 개발, 친환경 선박 발주 확대 등 목표 달성을 위해 적극적인 대응이 필요한 상황이다.

61) 해양수산부, 현존선 에너지효율 규제 강화에 따른 우리나라 외항선박 EEXI 추산 결과, Macnet 2021년 전략 세미나, 2021, 이현균, 앞의 논문, p. 72.

한편 환경규제에 대응하지 못하는 노후선박 또는 경제성이 떨어지는 선박은 최소한 고철 가격을 회수하기 위해서 또는 정부의 폐선 보조금을 받기 위해서 폐선하는 경우도 늘어날 것이다. 현재 발효되고 있지는 않지만 국제해사기구(ISO)는 이미 2009년에 선박 해체와 재활용 과정에서 환경 오염을 방지하고, 작업장 근로자들의 안전을 보장하고자 ‘안전하고 친환경적인 선박 재활용을 위한 홍콩 국제협약(Hong Kong international Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009)’을 채택한 바 있다. 이 협약은 선박의 건조부터 해체까지 선박 전 생애에 걸쳐 오염물질을 관리하고 환경오염을 최소화하겠다는 강력한 규제를 담고 있다.⁶²⁾ EU에서는 선박 재활용 협약의 내용을 자체적으로 시행하는 EU 선박 재활용 규정(Regulation on Ship Recycling)을 2020년 12월부터 적용하여 선박의 전 생애 오염관리를 추진하고 있다.⁶³⁾

이를 고려하면, 해운 분야 환경규제는 물 중심에서 대기오염을 거쳐 선박 전 생애주기 오염관리로 규제가 더욱 강화될 것임을 알 수 있다.

2. 지속가능 경영을 위한 금융권 및 화주의 요구와 대응

선박 탈탄소화 신기술과 대체연료 개발을 지원하고 독려하기 위해 금융권, 보험업계가 동참하고 있고 화주들에게도 그러한 움직임이 확산되고 있으며, 용선자들도 대체 에너지로의 전환을 앞당기기 위해 비용분담을 약속하고 있다. 금융권도 글로벌 탈탄소화 목표 달성과 연계해 금융을 운영하는가 하면 5~10년짜리 중고선의 경우 향후 10~15년 더 사용하기 위해 탈탄소화 개조를 원하는 선주에 대해 탈탄소화 의지가 분명할 경우 금융을

62) 이현균(2019), 선박재활용협약에 대한 법적 대응방안 연구, 한국해법학회지 제41권 제2호, pp. 38-45.

63) EU 선박재활용규정에 관한 내용은 이현균, 위의 논문, pp. 46-47 참조

통한 지원도 확산하고 있다.

1) 금융권의 요구

해운기업과 금융권은 ESG 경영이 상호 필요한 상황이다. 우선 금융권은 거래하는 해운기업이 지속가능한 경영을 하고 있는지 여부를 ESG 경영 상황을 보면서 확인하고자 한다. 기존의 재무제표만으로는 기업의 지속가능 여부와 투자금 회수를 확정할 수 없기 때문이다. 반면 해운기업 입장에서는 금융권을 대상으로 지속가능 경영을 하고 있다는 것을 ESG 경영을 통해 보여주고 금융 우대를 받고 싶은 상황이다. 따라서 ESG 경영은 금융권의 일방적인 요구가 아니라, 쌍방의 필요에 의해 활용되고 있다. 따라서 ESG 경영은 향후에도 계속 확대될 가능성이 높다.

(1) 자산운용사의 ESG 투자 증가

자산운용사의 ESG 투자 확대는 운용자산액 8조 6,800억 달러 규모인 블랙록(Black Rock)의 래리 핑크 회장의 연두 서한에서 비롯됐다. 그는 2000년 “지속가능성을 투자 최우선 순위로 삼겠다”고 선언하고, 2001년 “2050년 넷제로(Net Zero) 달성 목표에 부합하는 사업계획을 공개하라”고 요구했다. 기후위기가 투자 리스크가 됐지만 투자기회로 만들 수도 있다면서, 지속가능성과 ESG를 고려한 투자와 이해관계자 자본주의로 빠르게 이행해야 한다고 강조했다.⁶⁴⁾

UN 글로벌 컴팩트(UNGC)⁶⁵⁾는 전 세계 기업들이 지속가능하고 사회적 책임을 이행할 수 있는 기업경영 정책을 세우는지 지켜보고 장려하는 UN 산하기구⁶⁶⁾로서 2006년 ESC에 대한 책임투자원칙(UN Principles for

64) <https://www.blackrock.com/us/individual/2021-larry-fink-ceo-letter>

65) <https://unglobalcompact.org/>

Responsible Investment, UN PRI)⁶⁷⁾⁶⁸⁾을 발표했다. ESG 금융상품 개발 등 ESG 투자 활성화의 핵심 역할을 하면서 기업의 ESG 경영 촉진을 위해 기관투자자의 주주 관여가 필수적이기 때문에 금융회사가 기업의 ESG 경영을 독려할 필요가 있다는 주장이다.

2017년 12월 12일, 파리협정(Paris Agreement) 2주년을 기념하여 ‘기후 행동(Climate Action) 100+’ 이니셔티브가 출범했다. 기후행동 100+는 전 세계 225개 대형 기관투자자가 기후변화에 공동으로 대응하기 위해 발족한 협의체이다.⁶⁹⁾ 기후행동 100+에 속하는 225개 투자자가 운용하는 자산 규모는 약 26조 달러(한화 2경 9,400조 원) 정도로 지난 2020년 말 기준 한국 증시에 상장된 기업의 시가 총액인 2,365조 원의 12배에 달한다. 심지어 투자 참여자는 계속 늘어나는 추세이다. 2021년 3월 말 기준 575개 투자자의 운용 자산은 약 54조 달러에서, 2023년 5월 현재 기준 700개 투자자의 운용 자산은 68조 달러에 이른다.⁷⁰⁾

지난 10년 동안 ESG는 투자의 주요 변수로 등장했다. 그 동안 투자자들은 수익성을 보기 위해 재무제표를 분석하고 지배구조에 주로 관심을 가졌는데, ESG 등장 이후에는 기업의 사회적 책임과 기후 변화에 대응하는 경영 형태에 관심을 집중하고 있다. 향후 기업경영에서 최대의 관심은 기후 변화와 환경문제(E), 기업의 사회적 책임(S), 그리고 지배구조(G)가 될 것이다.

66) 1999년 1월, 코피 아난 전 UN 사무총장이 다보스 세계경제포럼에서 제안하여 2000년 7월, 뉴욕 UN 본부에서 출범하였음. 우리나라에는 2007년 설립된 UNGC 한국협회와 2009년 설립된 서울글로벌콤팩트연구센터(Seoul Research Centre for the Global Compact)가 있음. 안상아(2012.12.), 국내 사회책임투자(SR) 현황과 시사점, 기업지배구조리뷰, 한국기업지배구조원.

67) UN Principles for Responsible Investment(UN PRI): 기업의 비재무적 성과를 반영하는 금융기관들의 사회책임투자를 촉진하고자 UNEP FI와 UN GC 간 파트너십을 통해 출범되었음

68) 안상아, 앞의 글, p.12.

69) 조신(2021), 넥스트 자본주의, ESG, 사회평론, p. 17.

70) Climate Action 100+, <https://www.climateaction100.org/#:~:text=Climate%20Action%20100%2B%20is%20an,Learn%20more>

(2) 금융권의 포세이돈 원칙

최근의 ESG 트렌드를 살펴보면, ESG가 투자를 결정하는 과정에서 핵심 이슈로 부상했고 ESG 요소 중 그 동안 지배구조에 집중했던 투자자들이 이제는 기후변화로 관심을 돌리고 있다.

2007년 마감된 이른바 슈퍼 사이클 당시 확인했듯이 일부 절제되지 않은 선박금융이 해운의 공급과잉을 부추겼고 결국 그로 인해 혹독한 대가를 치른 바 있던 선박금융은행들이 해운산업에 대한 적절한 평가 기준의 필요성을 느끼고 해운경영에 한 발 더 다가서서 경영상황을 평가하고 금융을 선별 관리하겠다는 차원에서 이른바 포세이돈 원칙을 도입했다.

포세이돈 원칙은 2019년 당시 약 1,000억 달러의 선박금융 포트폴리오를 갖고 있던 Citi 은행 등 주요 은행들의 주도하에 해운산업의 탈탄소화를 촉진하기 위한 방법의 하나로 창안된 제도이다. 개별 기업의 기후변화 대응 현황을 평가하고 이를 선박금융 정책에 반영함으로써 해운계의 적극적인 탈탄소화를 유도하기 위함이다.

가. 포세이돈 원칙의 의의

포세이돈 원칙은 기후변화 어젠다를 신용평가에 반영하여, 금융을 통한 탈탄소화를 촉진하고 선박금융과 관련해 금융기관의 기후위기를 효과적으로 평가하기 위한 출발점이며 해운기업의 즉각적인 행동보다는 목표를 향한 과정과 절차 그리고 투명성을 확인하기 위함이다. 어떤 형태의 제재보다는 탈탄소화를 독려하기 위함이며(more carrot than stick), 이를 위해 책임 있는 선주를 지원하기 위함이다. 이러한 취지에 대해 Maersk 같은 선도 회사들은 이 정책을 환영하며 적극적인 동참 의지를 표명했다.

이는 특정 산업의 기후 목표를 금융과 연계시킨 최초의 시도로 투자자, 은행 등 자본시장의 이해관계자들이 기대하는 해운기업의 ESG 경영을 촉

진하기 위함이다. 해운의 탈탄소화를 위해 해운의 이해관계자들이 책임감을 갖고 대처할 것이라는 점을 대외적으로 확실히 하는 것으로 그 결과에 따라 승자와 패자가 나올 수 있다.

나. 포세이돈 원칙의 파급효과

해운회사의 탈탄소화를 촉진하는 것 이외에 규제가 언제 어떤 형태로 이행될지 불확실한 상황에서 금융권, 은행은 최대한 선가의 조기상환을 요구할 것이다. 또 시간이 경과함에 따라 중고선 금융은 점차 어려워질 것이고 노후선의 해체를 앞당기는 결과를 초래할 것이다. 그리고 투기성 선박 발주가 점진적으로 사라질 것으로 예상된다.

하드웨어 측면에서 글로벌 선대가 단계적으로 효율과 성능 위주의 탈탄소형으로 전환하면서 소프트웨어 측면에서도 조직의 건전화, 정상화와 함께 대주주를 위한 기존의 이윤 추구형에서 이른바 ESG 경영과 책임경영, 가치경영체제로 변환할 것으로 예상된다.⁷¹⁾

이와 관련하여 금융권에서는 탈탄소화가 어렵다는 것도 인정한다. 해운업계가 하루밤 사이에 변할 수 있다고는 기대하지 않는다. 그러나 탈탄소화에 무관심하고 전략도 없는 회사는 고객이 되기 어렵고 변하려고 하면 지원하겠다는 취지다. 금융권에서는 해운업계의 탈탄소화의 어떤 결과보다는 탈탄소화를 향한 의지와 이를 위한 전략, 즉 기업의 지배구도를 중시하겠다는 것이다.⁷²⁾

2021년 4월 영국의 스탠다드 차타드 은행(Standard Chartered Bank)이

71) Richard Meade(2019.6.17.), Can banking's Poseidon adventure rewrite the script for shipping's decarbonisation disaster?, Lloyd's List, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127945/Can-bankings-Poseidon-adventure-rewrite-the-script-for-shippings-decarbonisation-disaster>(검색일: 2023.4.30.)

72) Lloyd's List(2021.9.13.), ING Bank, Global head of shipping

포세이돈 원칙에 가입하면서 글로벌 선박금융 총액은 1,850억 달러에 달한다. 포세이돈 원칙에는 세계 유수의 금융회사들이 가입하고 있다.⁷³⁾ 일본과 싱가포르 금융기관도 가입돼 있지만 한국과 중국 은행을 포함한 아시아권 금융기관들의 가입은 매우 저조하다. 그러나 재금융 과정에서 중국 등 아시아권 은행들도 포세이돈 원칙을 마냥 외면할 수 없는 상황임을 인지하면서 중국과 인도의 선주들도 포세이돈 원칙의 영향력을 조금씩 체감하고 있다.

포세이돈 원칙에 서명한 은행은 2019년 11개에서 2022년 4월 기준 미국, 유럽계 은행 중심으로 27개로 증가해 글로벌 대출량의 약 절반을 점하고 있다. 그만큼 포세이돈 원칙에 준한 대출 관리 비중이 커지고 있다는 의미한다. 즉 IMO 기준에 미달하는 선사는 금융이 어려워진다는 것으로, 탈탄소화에 무관심하고 전략도 없는 기업에 대해서는 금융을 거부함으로써 해운의 탈탄소화를 지원하기 위한 촉진책이다. 금융권의 포세이돈 원칙을 주도한 Citigroup, Societe Generale SA, DNB 등은 2021년 11월 COP26 회의장에서 IMO를 압박하고, 2050년까지 탈탄소화(Zero Emission) 관철을 촉구하기도 했다.⁷⁴⁾

(3) 금융기관의 ESG 대책 촉구

영국중앙은행(Bank of England)은 금융기관들도 기후변화와 관련된 금융상의 리스크를 식별(identify)하고 이에 상응하는 대책을 수립해야 하며 각 기관은 장래의 손실을 감당할 수 있을 정도의 충분한 재정적 자원

73) 포세이돈 원칙에 가입한 대표적인 금융기관은 ABN Armo, Amsterdam Trade Bank, BNP Paribas, Bpifrance, CIC, Citi, Credit Agricole, Credit Suisse, Danish Ship Finance, Danske Bank, DNB, DVB, Export Credit Norway, Finnvera, ING, MUFG Bank, Nordea, SEB, Shinsei Bank, Société Générale, SpareBank 1 SR Bank, Sparebanken Vest, Sumitomo Mitsui Banking Corp, Sumitomo Mitsui Finance & Leasing and Sumitomo Mitsui Trust Bank 등이다.

74) Lloyd's List(2022.4.20.)

(financial resources)을 확보하고 있는지 확인할 것을 요구했다. 만일 충분하지 못할 경우 유사시에 대비해 관련 보험제도를 활용하는 방안도 검토할 것을 권고했다.

이어 중앙은행 입장에서 미래의 리스크에 대비한 금융권의 준비상황을 점검할 것이며 2022년 중 관련된 입법을 추진할 것과 필요시에는 법이 허용하는 범위에서 감독권을 행사할 것임을 시사했다.⁷⁵⁾

유럽중앙은행(European Central Bank, ECB)이 최근 7년 동안 유로존의 112개 대형은행을 상대로 조사한 결과, 전체적으로 은행의 기후위기 대처수준이 ECB의 기대치에 미흡하다는 판단하에 기후위기로부터 은행을 보호할 수 있는 대책 수립을 요청했다. 은행의 시각은 지속가능성을 보장할 수 없는 에너지 관련 기업이나 에너지 의존도가 큰 항공산업 등의 리스크가 크다고 지적하고 에너지 비효율 빌딩 등도 경계 대상으로 보고 있다. 에너지 비효율로 인한 가격 하락 가능성을 지적하는 것이다.

ECB는 은행들의 소극적인 자세를 지적하며 2022년 1분기 중에 은행들의 기후위기 공개보고서를 발간하고, 2023년 상반기 중 은행들의 전략, 지배구조, R/M에 대해 광범위한 검토를 시행할 계획이라고 발표했다. 영국 은행들은 2020년 12월에 기후위기와 관련된 은행들의 이른바 'Climate Stress Test'를 조사하기 위한 목적으로 잉글랜드은행(Bank of England)이 요청한 여러 자료를 제출하였으며 그 결과를 2022년 5월에 발간했다.⁷⁶⁾

75) Address climate risk, be able to absorb losses: Bank of England Governor Artemis, 4th November 2021, ARTEMIS, <https://www.artemis.bm/news/address-climate-risk-be-able-to-absorb-losses-bank-of-england-governor/>

76) Financial Times(2021.11.22.), Eurozone banks told to do more to tackle climate change risks, <https://www.ft.com/content/9bcce63a-265e-4099-a18d-3434bdeb3d60>

포세이돈원칙협회(Poseidon Principles Associations,⁷⁷⁾ 의장 Mr. Parker)는 최근 가입 은행이 2020년 20개에서 29개로 늘었다고 말하고, 팬데믹의 영향으로 배기가스 배출이 약간 둔화되는 듯 보였지만 시장이 정상화로 복귀하게 되면 오히려 배출량이 크게 증가할 가능성이 있다고 경고하고 금융회사와 선사들의 투명한 보고가 매우 중요하다는 점을 강조했다.⁷⁸⁾

(4) 금융권의 이니셔티브 사례

글로벌 선도 금융서비스 그룹인 스위스의 크레디트 스위스(Credit Suisse)는 주주들로부터 화석연료 개발산업에 대한 금융지원을 중단하라는 요청을 받고 관련 분야에 대한 검토에 착수했다. 이는 유럽 기업들의 배출가스 규모가 2017~2019년 사이에 겨우 연간 1.5% 정도밖에 감축되지 않아 이 정도의 감축으로는 2016년 파리 기후협약의 수준에 크게 미달한다는 전문기관의 발표 직후에 나온 주주들의 요청이다. 즉 기후변화에 대한 미온적 대처를 방지하지 않겠다는 금융권의 메시지다.

파리 기후협약에 의거 대기온도 상승 폭을 공업화 이전 대비 1.5℃로 억제하기 위해서는 최소 매년 4.2~6% 정도의 감축이 실행돼야 한다는 것이 과학자들의 판단이다.⁷⁹⁾ 물론 2020년에는 한동안 감축량이 목표치에 육박한 적이 있었지만 이는 팬데믹 초기 경제활동 위축으로 나타난 결과일 뿐 인위적인 감축 노력의 산물은 아니라는 것이 SBTi의 판단이다.

Credit Suisse는 2016년 파리기후협약 이후 화석연료 기업에 무려 820

77) 포세이돈원칙협회는 포세이돈 원칙의 관리, 운영 및 개발을 목적으로 하는 관리기구임. 포세이돈 원칙에 서명한 회사는 자동으로 포세이돈원칙협회의 회원이 됨.

<https://www.poseidonprinciples.org/finance/about/governance/>(검색일: 2023. 5.1.)

78) Lloyd's List(2021.12.20.)

79) Science Based Targets initiatives SBTi

억 달러를 대출했는가 하면 석탄광산 금융 분야에서 제1위를 점하고 있는 금융기관인 만큼 화석에너지 산업에 대한 대출 중단이 현실화될 경우 그 영향은 엄청날 것으로 예상된다.⁸⁰⁾

한편 도쿄에 소재한 투자회사인 ANCHOR Ship Partners가 해운분야의 탈탄소화(Net Zero Emission by 2050)를 지원하기 위한 56.5억 달러의 기금을 추진하고 있다. 2017년 선박금융 취급 4개 은행이 각자 수억 엔 상당의 기금 출연을 시작으로 NYK, MOL, K-line 등 일본 해운사의 LNG 추진 선박 확보를 지원했다. 또한 발전소 등 기타 시설에 대해 석탄·석유 등 탄소 비중이 높은 연료에서 대체 에너지로 전환하는 프로젝트도 지원하고 있다. 2050년까지 일본 해운의 배출가스 규모 86% 감축을 목표로 ‘UN Environment Program’의 가이드라인에 따라 동 기금을 운영할 것이며, 스미토모 미쓰시 트러스트 뱅크(Sumitomo Mitsui Trust Bank)가 주기적으로 검토해서 그 긍정적 효과 유무를 검토할 예정이다. 후일에는 암모니아, 수소 등 무탄소 연료도 지원할 예정으로 탈탄소화를 지원하는 최초의 민간주도 투자은행이라는 점에서 의의가 크다.⁸¹⁾

(5) 녹색금융의 등장

해운산업 자본 제공자의 포트폴리오에 대한 ESG 도입은 선주들의 탈탄소화 목표와 연계되어 조정되고 있다. 탄소 배출도가 높은 노후선박의 교체와 대체 연료를 사용하는 친환경 선박 투자 등 산업 내 ESG 실천을 위한 자금조달 목적으로 해양금융의 대출 수요가 증가하였고, IMO에서는 선박의 황산화물, 탄소배출 제한 등 대기오염물질 저감을 목적으로 해운업 대상 환경규제 시행으로 녹색금융·지속가능성 연계 금융에 대한 논의가 확대되고

80) Financial Times(2022.3.9.), Credit Suisse under investor pressure on fossil fuel finance, <https://www.ft.com/content/a885232e-4a4e-438a-b285-cce12a1a7c0c>

81) Lloyd's List(2020.3.1.)

있다.⁸²⁾

유럽투자은행(EIB)은 2016년 Brittany Ferries의 LNG 추진선에 대해 1억 7,800만 유로의 자금조달에서 포세이돈 원칙 서명 기관인 Societe Generale이 지원하면서 큰 진전을 이루게 되었다. 포세이돈 원칙은 2019년 시작된 금융과 해운업계 간의 약속으로 금융기관이 기후변화 변수를 고려하여 해운업계에 대한 투자를 결정하며, 해당 원칙은 평가(Assessment), 신뢰성(Accountability), 이행(Enforcement), 투명성(Transparency)의 네 가지 항목으로 구성된다. ‘녹색’ 또는 ‘지속가능한’ 과 같은 용어가 포함되어야 하는지는 논의 대상이지만, 재무성과와 함께 지속가능한 목표 준수가 포세이돈 원칙에 명시되어 있으며, 선박금융은 해양 탈탄소 목표와 많은 부분이 연결되어 있다.

이에 따라 최근 지속가능성과 연결된 금융과 선박에서의 ‘녹색채권’에 대한 검토에 많은 진전이 있었던 것은 아니지만, 최소한의 기준점은 세워졌다고 평가할 수 있다.⁸³⁾

2022년 2월 초, 싱가포르에 본사를 둔 OCBC 은행이 대만 벌크선사인 U-Ming Marine Transport Corporation(TW2606)에 7천만 달러의 지속가능연계대출(Sustainability-linked loan, SLL)을 연장했다고 발표하였다.⁸⁴⁾ U-Ming Marine Transport Corporation은 새로운 지속가능 전략과 함께 검증 측면도 힘쓰고 있는데, 초기 녹색 대출원칙(Green Loan Principles, GLP)의 후속 조치로 2021 지속가능연계대출 원칙과 일치하

82) 스탠다드 차타드(Standard Chartered) 은행이 탈탄소를 위한 해운 투자에 최대 1.5조 달러가 필요할 것으로 추정하는 등 해양금융시장 내 녹색금융 수요는 확대될 전망이다이라고 한다. 김중현(2021.11.8.), 글로벌 녹색금융 확대에 따른 해양금융의 변화, 금융경영브리프, 하나금융경영연구소, p. 11.

83) 한국해사안전국제협력센터(2022), 선박금융 시장 내 녹색금융 부상, 탈탄소화 국제해사동향, Vol. 01, p. 29.

84) 지속가능연계대출(Sustainability-linked loan, SLL)이란 은행이 차입기업의 대출금리를 환경·사회·지배구조(ESG) 경영목표 이행 정도에 연계해 설정하는 대출상품을 말함. 상세한 내용은 본 보고서 약어 목록 참조.

는지 평가하기 위해 노력하고 있다.⁸⁵⁾

녹색금융은 은행 부채를 포함한 광범위한 자본원(資本源)을 포함하여, 포세이돈 원칙에 서명한 29개 자본 제공기관에 많은 영향을 미치고 있다. 여기에는 은행 대출상품뿐만 아니라, 리스 상품, 쌍무 대출, 신디케이트론, 클럽 거래, 부채에 대한 보증, 금융 리스 또는 선박금융과 관련된 비모기지 ECA 대출을 포함한 광범위한 대출 관련 상품에 적용되고 있다. 다만 지속가능연계대출 상품의 분류법이 복잡하고, 프로젝트 특정 지표보상과 함께 더 넓은 사회적 목표 달성을 추구하는 경우가 있다. 그러나 해상운송에 대한 최초의 지속가능연계채권의 지침이 되는 경우, 핵심성과 지표(Key Performance Indicator, KPI)가 ESG의 'E(환경)' 분야의 개선과 연계될 수 있을 것이다.

친환경 선박 투자에 대한 자금조달의 대안으로서 선박금융의 다양화를 통한 선사들의 선택지 및 선박금융의 규모 확대를 유도할 필요가 있다.⁸⁶⁾ 선박 구매를 위한 선박금융은 약 60~70% 내외의 선순위 대출과 30~40%의 후순위 금융으로 이루어진 구조가 전형적이다. 이 중 대출, 채권, 투자 등 다양한 상품으로 대체 가능한 후순위 부문의 상품을 제도적으로 다양화하고 시장의 기능에 따라 자금이 공급되도록 하며 선사들의 다양한 선택지가 가능하도록 한다면 친환경 선박투자 활성화에 크게 기여할 것으로 예상된다. 해양환경규제와 탄소중립 국면에서 대안연료 채택에 높은 불확실성이 존재하므로 조기 폐선, 매각 후 신연료 투자, 병커링 확보가 용이한 선박의 장기 운용 등 다양한 전략의 채택이 가능하다. 선사가 각 전략에 따른 가장 유리한 금융을 선택할 수 있도록 다양한 상품을 개발할 필요도 있을 것이다.

85) 한국해사안전국제협력센터, 앞의 보고서, p. 28.

86) 양종서(2022), 국내 해운산업의 친환경 경쟁력 확보 방안, 2022 ISSUE REPORT-이슈보고서, 한국수출입은행 해외경제연구소, p. 13.

2) 화주들의 요구

ESG 경영이 해운산업에서 지속가능 발전의 핵심역량이 될 것이라고 예상하는 가장 큰 이유는 산업 생태계 특성상 화주기업인 제조, 무역, 유통 기업과 직·간접적으로 연계되어 있기 때문이다. 제조, 무역, 유통을 하는 국내외 대부분의 화주기업은 ESG 전담조직을 구성하고 적극적인 경영활동을 추진하고 있다. 이러한 상황에서 글로벌 공급망 내에 속해 있는 해운기업은 환경(E)과 사회(S) 문제, 그리고 지배구조(G) 관련 경영을 화주들의 요구와 별개로 가져가기 힘든 상황이다. 그동안 탄소 저감을 위한 활동과 노력, 선원들의 장시간 승선과 시간외 근무, 선박·항만·물류 현장의 크고 작은 안전사고 등이 해운기업만의 문제였다면, 이제는 글로벌 공급망 내에서 해운 서비스를 제공받는 화주 기업의 ESG 문제가 된 것이다. 이에 따라 ESG 경영에 관심이 없는 해운기업은 화주기업인 제조, 무역 유통기업들과 파트너십 자체가 점점 어려워지고 있다.

실제 글로벌 화주기업들은 협력업체와 함께 글로벌 공급망 내에서 ESG 경영을 실현하고 확대하고 있다. 특히 RE100을 추진하는 글로벌 기업은 공급망 내 거래처에 대해서도 친환경 재생 에너지 사용을 요구하고 있다. 그리고 많은 기업들은 ESG 경영을 하고 RE100을 추진하는 업체를 거래협력 파트너 업체로 선정하는 추세이다. 또한 해외 많은 기업들도 적극적으로 ESG 경영을 평가하여 협력업체를 선택하려는 경향이 많다. 국내에서도 이러한 움직임은 나타나고 있다. 업계 관계자에 따르면 대형 화주기업 중 글로벌 비즈니스를 하는 기업들은 물류 파트너 기업에 ESG 경영 요구를 하고 있고 이러한 추세는 계속 증가하는 상황이다.

현재 화주들의 ESG 관련 요구사항은 광범위하게 경영 전반에 걸쳐 있다. 다음 <표 2-2>를 보면, 지속가능경영, 윤리, 환경, 안전 품질, 임직원 참여 교육, 지역사회, 검증, 외부 평가 등 ESG 경영 평가 요소 대부분을

요구하고 있다. 이는 화주기업들이 금융권과 거래처로부터 요구받는 모든 항목을 그대로 해운기업에도 요구하고 있다고 보인다.

〈표 2-2〉 해운기업에 대한 화주의 ESG 요구

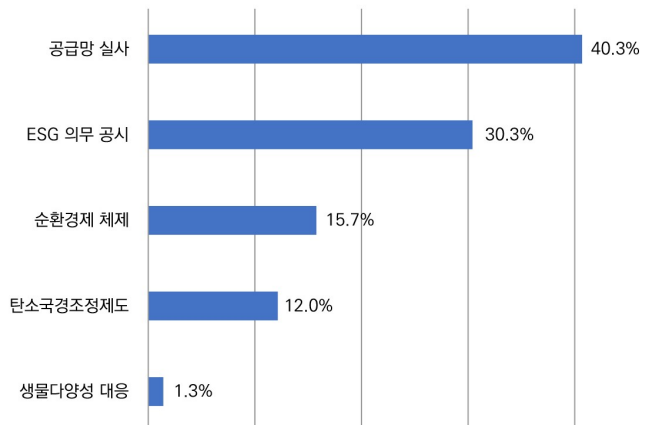
구분	내용
지속가능 경영	• 지속가능경영에 관한 비전과 목표 제시 • 지속가능경영 전략 이행을 위한 상세한 핵심 조치와 주제 • 지속가능경영 KPI 및 장기목표 점검 프로세스의 빈도와 가시성(Visibility) • 지속가능경영 목표, 절차 및 성과 • 지속가능경영 방침의 종류 • 지속가능경영 및 환경경영 프로그램의 목표 등에 관한 최고결정자 의지
윤리 경영	• 윤리강령 및 규제 준수에 관한 정책과 정책이 포괄하는 영역
환경 경영	• 온실가스 배출 관련 보고서 작성, 탄소배출에 대한 분기별 보고 • 선박 해체 시 작업자의 건강 및 안전, 환경에 미치는 영향을 최소화하기 위한 정책 • 과거 18개월간의 환경 혁신을 위한 투자금액과 향후 12, 24, 36개월 후의 투자 금액 • Ship Recycling Transparency Initiative(SRTI) 참여 또는 선박 재활용 정책 개발 • 기후변화 관련 목표 • IMO 2020 황산화물 규제 대응 계획 • 환경경영시스템에 대한 설명과 해당 시스템이 포괄하는 영역 • 대학, 연구기관, 협회 등과 협업하여 바이오연료 등 환경 이슈 대응을 위해 수행한 활동 • HFO, MDO, MFO 등 기존 연료를 대체하는 연료와 미래 해운산업에서 대체연료에 대한 입장
안전 품질	• 안전 정책 보유 및 목표 설정 • 안전 규정과 가이드라인에 대한 임직원의 이해 • 안전 관련 KPI 및 목표치 달성을 위한 활동
임직원 참여 교육	• 지속가능경영 화주 참여 모델 • 지속가능경영 관련 직원 교육, 참여도 향상, 의견 수렴을 위한 프로그램 개발 및 이행 • 지속가능경영 시스템 내 지역사회와의 참여 • 임직원 참여 환경 개선 활동 • 사회적 책임 방침 관련 이슈
지역 사회	• 지역, 정부, 글로벌 단체와의 소통 및 기여 방안 • 임직원 전문성, 시간, 자금을 활용하여 지역사회 참여를 독려하는 방안 • 지역사회의 영향을 측정하는 방식(예, 봉사활동 시간, 기여금액, 물품)

구분	내용
검증	• 지속가능경영 데이터 제3자 검증 • 당사의 온실가스 배출량 제3자 검증
외부 평가	• 비즈니스 전반의 탄소배출 측정 여부 및 방법론 • DJSI(Dow Jones Sustainability Indices), CDP(Carbon Disclosure Project) 등에서의 성과 • EcoVadis 평가 시기 및 결과

자료: 연구진 작성.

한편 국내 기업들은 ‘유럽연합발 공급망 실사’를 ESG(환경·사회·지배구조)의 2023년 가장 큰 현안으로 여기는 것으로 나타났다.⁸⁷⁾ 기업 공급망 내에 환경이나 인권 문제가 불거질 경우 수출길이 막힐 수도 있다는 우려 때문이다. 대한상공회의소는 이러한 내용을 담은 ‘2023년 ESG 주요 현안과 정책과제’ 조사 결과를 지난 2023년 2월 5일 발표했다.

〈그림 2-3〉 2023년 기업의 ESG 관련 현안



자료: 대한상공회의소(2023.2), 2023년 ESG 주요 현안과 정책과제

87) 한국무역협회(2023.2.6.), 종합무역뉴스,
https://kita.net/cmmrcInfo/cmmrcNews/cmmrcNews/cmmrcNewsDetail.do:JSESSIONID_KITA=3122A69D2F0812E1697880EAB8DB23FC.Hyper?pageIndex=1&nIndex=73022&sSiteid=1

국내 기업 300곳을 대상으로 ESG 현안에 대해 응답기업의 40.3%가 공급망 ESG 실사 대응이라고 답했다. 이어 ESG 의무공시(30.3%), 순환경제 구축(15.7%), 탄소국경조정제도(12.0%) 순이었다.⁸⁸⁾ EU는 개별 기업뿐 아니라 협력사의 ESG 경영 수준까지 평가해 공시하는 공급망 실사 제도 도입을 추진 중이다. 이와 같이 국내에서는 글로벌 비즈니스를 하는 대기업을 중심으로 거래업체에 ESG 경영 실사를 요청하는 사례가 점점 늘고 있다.

3) 보험업계의 요구

코로나19는 개별 금융기관 단위가 아니라 전체 금융업계가 부실화될 수 있는 리스크, 즉 ‘시스템 리스크(Systemic risk)’이고 기후 문제도 궁극적으로는 시스템 리스크이기 때문에 기업, 사회, 정부까지 모두 나서야 할 과제이며, 위기이자 도전과제가 되었다. 기후 관련 소송이 증가하고 있는 것도 유의해 볼 필요가 있다. 최근 핫이슈가 된 ESG와 관련해 모든 기업이 ESG 자격증을 확보하기 위해 모든 노력을 다하고 있으며 보험업계도 예외는 아니다.

(1) 기후변화 리스크(Climate Risk) 등장

최근 100년간 자연재해 발생 건수가 7배나 증가했다는 분석이 나왔다. 자연재해가 늘고 저탄소 중심으로 경제체제가 전환되는 등 기후변화 리스크가 확대되면서 보험업계도 부정적인 영향을 피하기 힘들다는 전망이다. 글로벌 보험업계도 홍수, 한파와 폭서 등으로 파이프 동파 사고에서 가옥 파손에 이르기까지 이미 기후위기로 인한 피해는 보험업계에도 현실로 나타나고 있다.⁸⁹⁾

88) 대한상공회의소(2023.2), 2023년 ESG 주요 현안과 정책과제

기후변화로 인한 보험업계의 리스크도 커지고 있다. 보험연구원이 발간한 ‘기후 변화관련 해외 보험감독 동향’⁹⁰⁾ 보고서에서는 기후변화 리스크가 보험업계에 미치는 영향이 커지고 있다고 분석했다. 국내 보험업계도 여름철 폭염으로 손해율이 급증하는 등 기후변화 리스크에 이미 노출된 상황이다. 보험연구원에 따르면 기후변화로 인한 보험업계의 리스크는 ‘물리적 리스크(Physical Risk)’, ‘전환 리스크(Transition Risk)’, ‘배상책임 리스크(Liability Risk)’ 등 크게 세 가지로 나뉜다.

물리적 리스크는 기후변화로 홍수나 가뭄, 태풍, 폭염이 발생하면서 보험사의 비용이 증가하는 리스크다. 뮌헨재보험에 따르면 매년 발생하는 자연재해 건수는 최근 100년간 연간 50건에서 350여 건으로 7배나 늘었다. 뮌헨재보험은 자연재해를 5천만 달러 이상의 경제적 손해, 2,500만 달러 이상의 보험 손해, 10인 이상의 인명피해, 50인 이상의 부상자, 보험 청구 건수 2천 건 이상 중 1개 이상이 발생한 자연현상으로 정의했다. 전환 리스크는 경제체제가 저탄소 경제체제로 전환되면서 발생하는 리스크로서 보험회사의 경우 탄소를 많이 생성하는 기업에 대한 투자 자산의 가치 절하가 이에 속한다. 배상책임 리스크는 기후변화로 특정 주체의 배상책임이 커지므로 보험회사에 발생하는 리스크이다. 예를 들면 온실가스 저감 관련 배상책임, 야외 작업이 많은 기업의 직원에 대한 배상책임 등이 해당된다.

향후 보험업계의 기후변화 관련 리스크는 더욱 확대될 것이라는 전망이 지배적이다. 기후변화로 특정 주체의 배상책임이 커지면서 보험회사에 발생하는 배상책임이 늘어날 전망이다. 여기에 경제체제가 저탄소 경제체제로 전환하면서 생기는 전환 리스크가 더해진다. 보험회사의 경우 탄소를 많이 생성하는 기업에 대한 투자 자산의 가치 절하가 발생할 수 있는데 이것도 기후변화 리스크의 하나라고 할 수 있다. 해외 보험업계는 기

89) CNB(2021.11.9.)

90) 최창희(2019.8.19.), 기후 변화 관련 해외 보험감독 동향, KRI 리포트

후변화 리스크의 영향에 대비해 이미 만반의 대비를 하고 있다고 알려지고 있다. 해외 보험감독당국도 기후변화 대응 현황 조사, 저탄소 경제전환 영향 평가, 공시제도 개선, 재무건전성 제도 개선과 같은 다양한 방법으로 기후변화 리스크 확대에 선제적으로 대응하고 있다.

보험감독원에 의하면, 국내 보험업계도 이미 기후변화 리스크에 일부 노출돼 있다며 대응 방안 수립이 진행되고 있다. 기후변화가 진행됨에 따라 일부 배상책임보험에서 예상치 못한 수준의 손해가 발생할 수 있다. 실제로 2018년 여름철 폭염 때 자연재해보험의 손해율이 226.5%에 달했고, 여름철 폭염과 홍수 등으로 생명보험, 자동차보험에도 많은 문제가 발생한 바 있다.⁹¹⁾

(2) ESG 보험 등장과 해운업계의 ESG 경영 강화

ESG 리스크 역시 보험으로 보호되는 영역에 속한다. 문제는 보험업계가 전례 없는 대규모 위험을 다루는 만큼 보험계약 조건을 까다롭게 설정한다는 점이다. 기업이 구체적이고 명확한 에너지 전환 계획을 제시하지 않으면 보험사들은 보험을 제공하지 않을 것이며 기후변화가 진행되면서 보험의 보호를 받는 기업과 그렇지 못한 기업 간의 격차는 더욱 커질 것이다.⁹²⁾

일반적으로 보험회사는 손실 규모에 따라 보험금을 정하는 만큼 그 동안 없었던 기후변화나 코로나 팬데믹 같은 역사적인 사례가 없는 대규모 재난에는 적절한 보험금을 제공할 수 없었다. 피해 규모 예측이 힘들 뿐만 아니라 엄청나기 때문이다. 하지만 데이터 과학과 기술의 발달로 과거와 같은

91) 조선일보(2023.2.24.), 코로나·전쟁·가뭄… 3년 악재에 재보험사들 ‘휘청’,
<https://www.chosun.com/economy/weeklybiz/2022/08/18/GHMXVN73VRHTJP2KUPATZFWE4A/>

92) 조선일보(2023.2.24.), ESG 리스크 관리, 아시아 기업들은 걸음마 수준,
https://www.chosun.com/economy/weeklybiz/2021/12/02/4QQUMM3V4NB4TMBKYNLPLSG6OY/?utm_source=nate&utm_medium=referral&utm_campaign=nate-news

손실 규모가 아닌 날씨와 기상 통계 같은 새로운 지표에 따라 보험 상품을 개발하고 서비스를 제공하는 ‘지수형 보험(parametric insurance)’이 개발되면서 ESG 경영 리스크도 보험시장의 영역에 편입되고 있다.

전통적으로 해운업도 보험과 밀접한 연관이 있다. 역사적으로 해운의 출범과 보험의 출발이 같다는 점도 그렇지만, 해운회사는 선박, 화물, 선원이 가질 수 있는 리스크에 대응하기 위해 각각 보험을 가입하고 있다. 따라서 보험업계에서 ESG 보험을 만들고 강화하면 해운업계도 ESG 경영을 강화할 수밖에 없는 실정이다.

(3) 보험업계의 포세이돈 원칙

보험업계의 포세이돈 원칙의 기본 목적은 금융권과 동일하며 차이가 있다면 금융권 포세이돈 원칙이 동원하는 도구가 선박에 대한 금융제공 여부이다. 무역 혹은 화주들은 선적할 선박이 대상이고, 보험업계는 보험인수 여부와 보험료의 차별 부과라는 점이다. 해운회사 입장에서는 국제시장에서 금융, 화주, 보험 가운데 어느 한 부문에서 제외되더라도 그 자체만으로 비즈니스 행위가 불가능해진다는 점에서 포세이돈 원칙에 충실해야 하는 현실이다.

보험업계의 포세이돈 원칙은 2019년 설립된 금융권 포세이돈 원칙과 화주들의 참여 및 보조를 같이하기 위해 상업보험자, 재보험자, 대형 P&I 클럽들이 참여해 2021년에 시작된 ‘Poseidon Principles for Marine Insurance’에 Swiss Re, Gard, Hellenic Hull Management, SCOR, Victor International, Norwegian Hull Club이 초기 멤버로 참여했으며, 이후 관련 업계의 참여가 이어지고 있다.⁹³⁾

93) 한편 금융과 보험 이외에 최소한 두 개의 이상의 타산업 분야에서 유사한 포세이돈 원칙이 개발 중이라는 보도도 있지만, 어느 분야인지는 밝히지 않았다. Lloyd's List(2021.12.15.), Gard chief sets out Poseidon Principles' limits

해사 분야의 탈탄소화를 주도하고 있는 비영리 NGO인 Global Maritime Forum에 의하면, 해상 보험업계의 포세이돈 원칙은 Net Zero Insurance Alliance의 목표 달성을 지원하는 최초의 캠페인으로 각 사의 보험 포트폴리오를 통해 2050년까지 온실가스 제로화(Net Zero)를 달성하는 데 일익을 담당할 것으로 기대하고 있다.

보험업계의 포세이돈 원칙은 기후위기에 대한 대책을 상호 조율하고 전략적인 의사결정을 지원하기 위함으로 아직은 관련 데이터의 모니터링과 자료의 투명성을 제고한다는 목적이며 근본적으로 보험인수 여부를 좌우한다거나 보험료율에 반영하는 것은 아니라는 점을 분명히 했다.

‘Poseidon Principles for Marine Insurance’는 기본적으로 2019년 발족한 Poseidon Principles for Financial Institutions와 2020년 시작된 Sea Cargo Charter for cargo owners and charterers를 토대로 마련된 탈탄소화를 향한 공동의 목표를 지원하고 가속화하기 위한 것이다. 보험 고객을 지원하기 위한 공동의 도구(common tool)로는 정량화된 평가(quantitatively assess), 고객들의 보험 포트폴리오와 연계된 기후 대책과 전략적 의사 결정을 모니터링하고 공개하도록 하는 기본 틀(framework)을 제공해 고객들이 지속가능한 비즈니스 모델을 구축하도록 지원하는 것이다.⁹⁴⁾

모니터링의 기본 틀은 이산화탄소 배출량을 2008년 대비 2050년까지 50%로 감축하는 과정, IMO가 목표로 추진 예정인 2050년까지 100% 감축하는 두 가지 궤도(trajecory)로 나누어서 하되 궁극적으로는 제품 또는 시스템의 모든 과정에 대해 원료 채취 단계에서 이송, 사용(연료 연소), 폐기에 이르는 전 과정에 걸친 완전 탈탄소화를 향한 세 가지 기본적인 틀로

94) Poseidon Principles for Marine Insurance(PPMI), Swiss Re Corporate Solutions, <https://reports.swissre.com/2021/sustainability/dialogue/poseidon-principles-for-marine-insurance>, 2023.5.1.

구성될 것이다.⁹⁵⁾

Swiss Re는 금융권의 포세이돈 원칙에 초기에는 극히 소수의 금융기관들이 참여했지만 매우 빠른 속도로 확산됐던 사실에 비춰볼 때 보험업계 역시 2022년 이후 다수의 보험자가 동참할 것으로 예상한다고 기대감을 표했다. 선주와의 관계에서 우선 위 세 가지 기본 틀을 놓고 어느 방향을 원하는지 협의할 것이며 곧바로 보험인수 여부와 연계시키지는 않을 것이라는 점을 분명히 했다. 보험계의 포세이돈 원칙이 시장에 미칠 효과를 예단하기에는 시기상조이지만 한 가지 분명한 것은 일단 어느 수준에서 구속력을 갖게 되면 후퇴하거나 번복할 수 없을 정도의 파급효과(irreversible impact)를 갖게 될 것으로 전망했다.⁹⁶⁾

(4) EU 및 영국 정부의 보험업계에 대한 요구

가. EU 와치독(watchdog) 보험업계 참여 요구

EU 중앙은행은 보험업계와 최초로 ‘Climate Stress test’ 절차를 마련하고, 기후대응과 관련해 실사(Due diligence) 의무, 자료의 명확성(clarity)이 부족하다고 생각되는 업체를 상대로 자료 재제출을 요구했다. 보험업계의 분위기는 대체적으로 탄소 가격과 국제기준의 조화를 강조하고 있다.⁹⁷⁾

나. 영국 정부, 2050 탄소 제로 계획(Net Zero plans) 요구

영국 정부는 모든 금융기관과 보험자를 포함한 상장 법인들에 2050년

95) Poseidon Principles For Marine Insurance, Version 1.0, November 2021, Gard Club CEO, Rolf Thore Roppestad, 2021.12.15.

96) 환경단체 ‘Transport & Environment’

97) Reuters(2021.11.4.), EU watchdog says insurers could face climate tests in 2023, <https://www.reuters.com/business/cop/reuters-events-insurers-could-face-europea-n-climate-stress-tests-2023-eiopa-2021-11-04/>

탄소 제로 목표 달성을 위한 탈탄소화 및 기후대응 계획, 2023년까지 저탄소 전환을 위한 구체적인 계획을 제출하도록 요구했다. 또한 산업계, 학계, 규제당국이 참여한 합동 T/F를 설치하고 위장 친환경포장(greenwashing) 등을 단속할 예정이며 약 130조 달러에 상당하는 금융자산을 운용하고 있는 민간 기업들을 위한 기후대책과 함께 영국이 넷제로 타격을 연계 운영하는 세계 최초의 금융센터가 되기를 희망한다고 밝혔다. 영국 수상은 글래스고(Glasgow)에서 전 세계 금융자산의 약 40%가 대기온도 상승폭을 1.5도로 제한하는 것을 포함해서 파리기후협약과 연계 운영되고 있다고 발표했다.

영국은 2022년 4월부터 보험사, 중개인을 포함한 대기업이 기후변화 관련 리스크(Climate-related risk)를 공개하도록 의무화할 예정으로 넷제로 전환을 위해 보험업계가 핵심 역할을 할 것을 요구했다. 또 기후위기 해소를 위한 구체적인 마련을 요청하고 보험자 자신은 물론 고객들이 2050 Net Zero에 동참하도록 할 것을 강조했다.⁹⁸⁾

다. 영국 중앙은행

영국 중앙은행 총재는 각 기업 단위로 기후변화에 대처할 수 있는 능력을 확인할 것과 이를 위해 관련 국내법 제정을 2022년에 추진할 것이라고 밝혔다. 이 법은 예상되는 기후변화 관련 리스크 관리상태를 확인하기 위한 목적이며 그 초점은 유사시에 대비한 충분한 재정 건전성 혹은 필요시 관련 리스크의 전가 상태를 확인하는 내용이 담길 것이다.⁹⁹⁾

98) The Insurer(2021.11.3.), UK Gov orders all (re)insurers and brokers to publish 2050 Net Zero plans,
<https://www.theinsurer.com/news/uk-gov-orders-all-reinsurers-and-brokers-to-publish-2050-net-zero-plans/>

99) Artemis(2021.11.4.), Address climate risk, be able to absorb losses: Bank of England Governor,
<https://www.artemis.bm/news/address-climate-risk-be-able-to-absorb-losses-bank-of-england-governor/>

라. 뉴욕 금융서비스국, 보험지침서 발표

뉴욕 금융서비스국(NY Dept of Financial Service, DFS)은 기후변화로 인한 재무적 리스크(financial risk)에 대한 최종 지침서(final guidance)를 발표했다. 이는 2021년 3월 마련한 최초의 지침서에 대해 무역업계, 소비자단체, 기후전문가, 신용평가기관, 금융규제당국 등 이해당사자들의 의견을 종합 보완한 것이다. 목적은 보험업계와 소비자 보호를 위한 것이다. DFS는 기후 문제와 ESG에 대해 가장 적극적으로 나서고 있는 기관이다.¹⁰⁰⁾

마. Swiss Re 사례

ESG 경영에서는 보험업계도 예외가 될 수 없다. COP26에 참가한 Swiss Re의 CEO(Murnenthaler)는 1천억 달러에 상당하는 자산 투자기준을 2017년에 ESG standard에 의거 운영하는 방식으로 전환했고 자산 투자 대상을 결정함에 있어 ESG 기준 최상위 대상에 50%를 선정했으며 석탄 관련 산업은 당연히 투자대상에서 제외했다고 발표했다. 어차피 2050년까지는 모든 산업이 탄소 제로로 갈 것이지만 조기달성을 위해 압박이 불가피하다는 점을 인정했다.

보험인수와 관련해서도 동일한 압박이 불가피하며 석탄발전소에 대해서는 금융 제공을 거부하고 있으며 부유국에서는 2030년까지, 빈곤국에서는 2040년까지 석탄발전소가 퇴출돼야 한다며 이러한 운동의 참여 폭을 넓히기 위해서는 CEO들 간의 대화가 중요하다고 강조했다.¹⁰¹⁾

100) The Insurer(2021.11.15.), NY regulator issues final climate change guidance for insurers, <https://www.theinsurer.com/news/ny-regulator-issues-final-climate-change-guidance-for-insurers/>

101) CNBC(2021.11.9.), Climate is the 'biggest single opportunity' the insurance industry has ever seen, CEO says, <https://www.cnbc.com/2021/11/09/climate-biggest-single-opportunity-for-insurance-loyds-ceo.html>

Swiss Re는 2017년부터 보험자산 관리를 위해 ESG standard로 전환 중이며 투자 부문에서도 일부에 대해서는 지원을 점진적으로 축소하고 있다고 발표했다. 투자 부문에서 신규로 건설되는 석탄발전소는 제외하며, 기존 금융도 단계적으로 철수할 예정이다. 선진국은 2030년까지, 후진국의 경우는 2040년까지 완전 철수할 예정이라고 발표했다. 35조 달러의 자산을 운용하고 있는 보험업계에 기후위기는 지금까지 한 번도 경험해 보지 못한 최대 단일기회(the greatest single opportunity)가 될 것이라고 한다.¹⁰²⁾

3. 기업의 사회적 책임 요구 증대와 대응

ESG 경영 중 사회(S) 분야에서는 기업의 사회적 책임과 인권경영에 기반한 협력사 관리의 고도화, 사업장의 안전과 건강에 대한 대책 강구가 요구되고 있다. 글로벌 사업 중심으로 운영되고 있는 해운산업 업종의 특성상, ESG의 실행 수준은 글로벌 눈높이를 기준으로 설정하는 것이 타당할 것이다.

최근 글로벌 규제로 눈여겨볼 사항은 유럽 중심의 「공급망 실사법」 제정과 실행에 대한 움직임이다. 「공급망 실사법」은 UN GP 및 OECD Guideline에서 요구하는 인권경영의 실행에 기초를 두고, 노동·인권·환경 분야에 대한 협력사의 리스크 관리 책임을 원청사에 부담하도록 하는 것이다. 이에 글로벌 고객들은 해사산업에 속한 각 기업을 대상으로 공급망의 지속가능성 평가와 실사 요구가 확대될 것으로 예상된다. 이는 해운기업의 공급망 관리 역시 확대·실행되어야 하는 부분과도 연결되는 주제이다.

한편 사업장의 안전과 건강은 사업 운영의 가장 기본이 되는 사항이므로 「중대재해처벌법」 시행과 더불어 대부분 업종에서 중요한 영역이다.

¹⁰²⁾ CNBC(2021.11.9.), Cimate is the 'biggest single opportunity' the insurance industry has ever seen, CEO says

1) 외국의 「공급망 실사법」 제정과 실행

기업 '실사(Due Diligence)'란 기업 운영, 공급망 및 다른 기업과의 관계에서 발생할 수 있는 침해를 식별·예방·완화하기 위한 기업 활동이다. 인권 및 환경 이슈로 인한 부정적 영향을 최소화하기 위해 공급망 관리의 법적 의무 및 국제규범이 강화되는 추세이다. 가치사슬상의 공급망 관리에 대한 중요성이 커지면서 CDP 이니셔티브¹⁰³⁾ 회원사는 협력사를 대상으로 환경 데이터를 공개하도록 요청, 150개 이상 회원사의 15,000개 이상의 협력사에 정보공개를 요청하고 있다. 글로벌 공급망 평가업체인 EcoVadis¹⁰⁴⁾는 '공급망의 강제 노동과 인권지수'를 발표하여 ESG 평가 중요 항목으로 공급망 내 인권 조사를 들고 있다. 따라서 공급망 전체의 ESG 리스크 관리가 필요하다.

(1) 독일 「공급망 실사법」

독일의 「공급망 실사법(Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, LkSG)」¹⁰⁵⁾이 2023년 1월부터 시행된다. 독일 「공급망 실사법」은 2011년 UN 인권위원

103) CDP(Carbon Disclosure Project, 탄소배출 정보공개 프로젝트)는 기후변화, 물 안정성, 산림자원 등 환경 이슈와 관련해 전 세계 금융투자기관이 주도해 정보공개를 요구하는 글로벌 이니셔티브로, 영국에 본사를 둔 비영리기관이다.

104) 에코바디스는 글로벌 공급업체의 환경 및 사회적 성과를 평가하는 최초의 지속가능성 평가 협업 플랫폼이다. 2007년 설립된 이후, 에코바디스는 세계 최대의 규모이자 가장 신뢰받는 지속가능성 평가 제공업체로 성장하여 현재까지 누적 100,000개 이상의 기업을 평가하였으며, 글로벌 네트워크를 구축했다. 에코바디스 방법론은 GRI(Global Reporting Initiative), UNGC(United Nations Global Compact) 및 200개 이상의 카테고리화 175개 이상의 국가를 커버하는 국제 지속가능성 표준을 기반으로 하며, 스코어카드(Scorecard)는 다음 네 가지 주제에 대한 21개 지표의 성과를 보여준다. 에코바디스는 전 세계 누적 100,000개 이상의 기업이 평가를 받았다. 국내 기업은 아직까지는 큰 비중을 차지하고 있지 않는데, 2021년 기준 에코바디스 9개의 산업 대분류 중 ① 첨단 제조업(자동차, 전자부품, 배터리 관련), ② 중공업(화학물질, 플라스틱, 화장품 관련)을 제외한 7개 부문에서, 국내 기업은 30개사 미만이 참여했다고 전해진다. 참고로 에코바디스 9개 산업 대분류는 경공업/첨단 제조업/도매, 서비스, 전문업/중공업/정보통신업/운송업/건설업/식음료업/금융, 법, 컨설팅업 등이다.

105) Federal Ministry of Labor(2021), Act on Corporate Due Diligence Obligations in Supply Chains of July 16 2021, <https://www.bmas.de>(검색일: 2022.11.19.)

회가 채택한 UN 기업과 인권 이행원칙(UNGP)을 근본으로 삼고 있다. UNGP는 최초로 공급망과 가치사슬에 대한 기업의 책임이라는 개념을 명시하였으며, 기업은 인권실사를 통해 이 책임을 이행하여야 한다. UNGP는 국제적으로 기업과 인권 분야에서 구속력이 없는 연성법으로 활용되고 있다. 반면 독일 「공급망 실사법」은 국가 차원에서 이 기준을 입법화하여 기업에 법적 구속력이 있는 의무를 부과한다.

독일 「공급망 실사법」은 2023년 1월부터 3,000인 이상 기업을 대상으로 우선 시행된다. 1년 후인 2024년 1월부터는 1,000인 이상 기업으로 적용범위가 확대된다.¹⁰⁶⁾ 이 법은 동일 기업그룹내에서 사업부문 관계없이 6개월 이상 파견 노동자들이 포함된다. 특히 이 법에서는 회사 또는 기업을 광범위하게 정의하고 해석하여, 기업의 형태와 해당 산업 및 업종에 관계없이 전체 기업들에게 적용된다. 이에 따라 은행, 금융서비스 제공업체, 회계법인 등의 기업과 독일에 설립된 지사에서 채용한 노동자가 3,000인 이상인 외국계 기업, 2024년부터는 1,000인 기업에게 이 법이 적용된다. 다만 독일에서 상품 유통 단일 업종만 하는 외국계 기업은 이 법의 적용받지 않는다.

독일 「공급망 실사법」은 기업 공급망 전반에서 발생할 수 있는 인권과 환경 위험에 대한 실사의무를 규정하여 이러한 위험이 종종 상호 연관되어 있으며 통합적 접근이 필요함을 인정하고 있다. 기업은 성실하게 실사 조치를 시행할 의무가 있으며 의무를 위반했을 때에는 제재 및 행정감독을 받게 된다. 이런 점에서 동법은 영국의 2015년 「현대 노예법」¹⁰⁷⁾이나 EU의

106) Maren Leifker(2021), 독일 공급망 실사법의 의미와 한계, P.33~

107) 「현대판 노예제 방지법(Modern Slavery Act 2015)」은 영국 의회에서 제정한 법으로서, 영국의 현대 노예제에 맞서기 위해 고안되었으며, 인신 매매 및 노예제와 관련된 불법 행위들을 아우르고 있음. 이 법안은 인신매매 및 노예제를 둘러싼 법 집행(형사 및 민사)의 강도를 높이기 위해 고안되었음. 사안이 심각하고 조직적인 범죄에 대항하는 국가범죄수사청(National Crime Agency)의 우선순위 중 하나가 바로 현대 노예제도에 맞서 싸우는 것임. 현대판 노예제는 인신 매매, 사람을 노예처럼 부리는 활동, 강제노역을 의미함. 「현대판 노예제 방지법」을 위반할 경우 그 처벌은 개인에게는 실질적인 구금, 기업에는 상당한 액수의

비재무정보 공시지침(Non-Financial Reporting Directive, NFRD)¹⁰⁸⁾과 같이 지속가능성과 관련된 보고의무만 규정하고, 이를 이행하지 않아도 발생한 결과에 대해 책임을 부여하지 않았던 기존의 실사법과는 차이가 있다.¹⁰⁹⁾

독일 「공급망 실사법」은 아동노동이나 강제노동과 같은 특정 인권침해에 한정적으로 적용되는 것이 아니라 보편적인 인권 보호의 수단으로 도입되었다. 이 법 제2조 제1항에 명시된 중대한 법적 권리는 국제인권규약, 경제적·사회적·문화적 권리에 관한 국제규약과 국제노동기구(ILO)의 8개 핵심협약의 내용을 바탕으로 한 것이다. 특히 ILO 핵심협약은 단체교섭권과 같이 노동자의 최소한의 기본권을 보장하기 위한 기준을 정하고 있다. 명확한 지침을 제시하고, 기업 입장에서는 인권이 막연한 기준이라는 기업단체의 주장에 반박하기 위해, 「공급망 실사법」에는 공급망에서 발생하는 대표적인 인권침해 10개가 명시되었다.¹¹⁰⁾ 동법은 대체조항을 두어, 명시한 금지사항 외에 인권침해를 초래할 우려가 있는 “특히 중대하고 명확하게 위법인” 기타 행위도 모두 금지된다는 점을 분명히 밝히고 있다. 동법의 적용대상 기업은 인권실사를 실시하여 이러한 위험 발생을 막거나 위험을 최소화할 의무가 있다. 기업은 해외 공급망에서 발생하는 위험뿐만 아니라 독일 내에서의 위험도 관리해야 한다.

벌금에 이르기까지 엄중하게 이루어짐. 박지혜(2021.6.21.), KOTRA 해외시장뉴스, https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=130&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=246&bbsSn=246&pNttSn=189180(검색일: 2023.5.9.)

108) 2018년부터 시행, 적용된 대상은 직원 500명 이상, 자산 2천만 유로 또는 순매출 4천만 유로 이상인 대규모 기업이다. 상장법인, 은행, 보험회사, 기타 EU 회원국이 공익단체로 지정한 기업을 포함한 EU 전역의 약 11,700개 기업 및 그룹이 포함되었다.

109) Leifker(2021), 독일 공급망 실사법의 의미와 한계, 국제노동브리프, 2021년 11월호, 한국노동연구원

110) 대표적인 인권침해로 아동노동, 강제노동, 노예제, 산업안전기준 위반, 단결의 자유에 대한 권리 침해, 노동자에 대한 차별, 적절한 수준의 임금 지급 거부, 환경피해와 관련된 인권침해, 불법적인 인적 이동, 보안 인력의 폭력을 명시하고 있다.

(2) EU 기업 지속가능성 실사지침

2021년 3월 EU 의회¹¹¹⁾는 ‘지속가능하고 공정한 경제로의 전환’을 위해 기업들의 참여를 촉진하고자 기업의 공급망 실사를 의무화하는 결의안을 채택하였다. EU 집행위원회는 의회 결의안을 반영하여 2022년 2월 23일 ‘기업 지속가능성 실사지침(Directive on Corporate Sustainability Due Diligence)’을 발표하였다.¹¹²⁾

동 실사지침의 적용대상은 EU 회원국의 국내법 관할 대상이거나 EU 역 내에 설립되어 있는 대기업을 대상으로 하며, 상장된 모든 중소기업과 고 위험군 중소기업도 대상으로 한다.¹¹³⁾ 이에 따라 해당 기업은 활동하고 있는 EU 회원국의 국내법을 통해 도입되어 있는 동 지침상 실사의 요건을 충족해야 하며, 관련 제재 및 기업 책임에 대한 규정을 이행해야 한다.

실사를 실시해야 하는 기업은 최대한 가능한 방법을 이용하여 지속적으로 인권, 환경 및 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 영향을 미치는 기업 활동의 성격과 상황을 파악 및 평가해야 한다.¹¹⁴⁾ 인권, 환경 및 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 부정적 영향의 가능성, 심각성 및 긴급성을 고려하여 리스크에 기반한 사전적 점검(risk-based monitoring) 방식을 활용해야 한다.

실사의 대상 기업이 인권, 환경 및 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 부정적인 영향을 초래하거나 기여하지 않았다고 판단하는 경우, 이에

111) EU 의회는 EU 회원국 인구수에 비례하여 선출된 705명의 의원(임기 5년)으로 구성되며, 입법안을 수정·거부할 수 있는 공동결정권 및 감독 통제권, 예산결정 권한 등을 보유한다.

112) EU 집행위원회는 EU의 정책 및 법안 제안·개발, 재정관리 등 행정기능과 대외협상에서 대표기능 및 협상자 역할(집행위원장은 EU 이사회 및 EU 의회가 임명, 집행위원은 각 회원국이 1명씩 차지)을 한다.

113) 동 지침의 적용 대상이 되는 대기업, 상장된 중소기업 및 고위험군에 종사하는 중소기업이 EU 역내시장에 상품을 판매하거나 서비스를 제공하는 경우 제3국의 국내법 관할을 받으며 EU 역내에 설립되어 있지 않은 기업도 해당된다.

114) 이효영(2021), EU 공급망 실사 의무화 제도의 추진 동향 및 시사점, Global Legal Issue 제21-17-6호, 한국법제연구원, p. 11.

대한 성명서(statement)와 함께 이를 입증하는 데이터, 정보 및 평가방법이 적시된 리스크 평가(risk statement) 자료를 제시해야 한다. 인권, 환경 및 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 부정적 영향을 초래하거나 기여하지 않았다고 판단하기 위해서는 해당 기업과 직접적으로 연계되어 있는 모든 공급업체가 동 지침에 따라 실사를 실시한 경우에 한하여 가능하다.¹¹⁵⁾ 실사 대상 기업이 새로운 비즈니스 관계를 구축하는 등 새로운 리스크 요인이 발생할 경우 기업이 제출한 성명서에 대한 재검토가 이루어질 수 있다. 인권, 환경 및 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 부정적 영향을 초래하지 않거나 직접적으로 연계되어 있지 않음을 입증하지 못하는 기업은 동 지침의 내용에 따라 실사 전략(Due Diligence Strategy)을 이행해야 한다.

실사 전략의 내용으로 기업의 직접적인 활동 및 비즈니스 관계를 통한 활동으로 인하여 발생할 수 있는 인권, 환경 및 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 부정적 영향에 대하여 명시하도록 하며, 이의 근거가 되는 부정적 영향의 심각성, 가능성 및 긴급성의 정도에 대한 평가와 함께 관련 데이터, 정보 및 평가방법을 적시해야 한다.¹¹⁶⁾ 그리고 기업의 공급망 전체에 대하여 파악하고 있어야 하며, 이를 위하여 기업에 공급되는 상품과 서비스의 명칭, 공급망 상의 위치와 종류를 명시하고 공급망으로 연계되어 있는 자회사, 공급업체 및 비즈니스 파트너에 대한 정보를 제공해야 한다. 인권, 환경, 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 부정적 영향을 중단, 방지 또는 완화하기 위한 목적으로 모든 상응하거나 비례적인 정책과 조치를 명시 및 채택해야 한다. 모든 잠재적 또는 실질적인 부정적 영향에 대응할 수 없는 상황인 경우 실사 전략의 우선순위를 설정하도록 하며(prioritisation), 이를 위하여 인권, 환경, 지배구조에 대한 잠재적 또는 실질적인 부정적 영

115) 여기서 '공급업체(supplier)'란, 비즈니스 관계 안에서 상품, 상품의 일부 또는 서비스를 다른 기업에 직간접적으로 제공하는 곳을 의미한다.

116) 이효영, 앞의 보고서, p. 12.

향의 심각성, 가능성 및 긴급성의 정도를 고려하고, 이외에도 기업활동의 성격과 맥락, 지리적 위치를 고려하고 리스크의 정도, 규모 및 구제 가능성을 고려하도록 한다.

2) 선원의 인권 보호 교육 의무화와 안전 규제 강화

유럽의 「공급망 실사법」 시행으로 경영 전반에 대한 인권침해 여부 검토가 필수적인 과정이 되었다. ESG 평가에서도 단순히 인권정책을 선언하는 것으로 충분하지 않고 인권 실사를 통해 구체적인 과정과 그에 따른 결과를 공시하도록 하여 한 단계 발전된 인권경영을 추진하는 것이 중요해졌다.¹¹⁷⁾ 그동안 해운선사들은 운송비용을 낮출 목적으로 임금이 낮은 타국의 선원들을 고용해왔다. 타국 선원들은 인건비도 저렴하지만, 자국의 「근로기준법」 등 관련 법률의 적용을 받지 않는 경우도 많아 열악한 근로조건에 처해 있었다. 또한 최근 늘어나는 여성 선원에 대한 인권 문제, 실습생 선원에 대한 안전사고 및 차별적인 재해보상의 문제도 사회적으로 논란이 된 바 있다. 더욱이 일과 삶의 균형을 중시하는 젊은 해기사들은 폐쇄적이고 고립된 승선 생활을 선호하지 않는데, 열악한 선원 인권 문제와 외국인 혼승에 따른 문화·정서적인 차이로 인한 갈등도 중요한 요인으로 작용하고 있다.¹¹⁸⁾

한편 최근 개정된 「선원법」¹¹⁹⁾ 제107조 제2항 제3호 라목에 따르면, 해양수산부 장관은 선원의 노동권 및 인권 보호에 관한 교육을 선원정책기본

117) ESG 평가업계는 인권경영 선언을 하고 추진 체제를 구축해야 하는 단계는 이미 지났고, 인권영향 평가를 토대로 어떠한 개선 작업이 이루어졌는지 사업과 관련한 모든 이해관계자의 영역이 검토 대상에 오를 것이라고 하였다. 데일리임팩트(2022.8.22.), [인권과 ESG ①] 인권, ESG경영 글로벌 핵심 아젠다 급부상, <https://www.dailyimpact.co.kr/news/articleView.html?idxno=84226>(검색일: 2022.12.25.)

118) 한국해운신문(2022.5.26.), 엔데믹 시대에도 선원 고통 여전

119) 2023년 1월 5일부터 시행

계획에 반영해야 하고, 제116조에 따라 선원의 노동권 및 인권 보호에 관한 교육을 의무화해야 한다.¹²⁰⁾ 여기서 중요한 것은 선원은 물론 선사의 노무 및 인사 담당자에 대한 선원 노동권 및 인권교육도 의무화되었다는 것이다.

다만, 앞으로 선원의 노동권과 인권이 실질적으로 보호되기 위해서는 형식적이고 의무적인 교육이 아니라 실효성 있고 효과적인 노동 및 인권교육이 이뤄지도록 시행령이 마련되어야 하고, 선사에서 선원 인권에 대한 인식과 인권침해에 대한 구체적인 사례 등이 내포되어야 할 것이다.

이러한 선원 인권교육 의무화는 인권의 중요성이 강조되는 사회 전반의 추세에 부합하는 정책으로 볼 수 있으며, 선원 인권 의무교육을 통해 실제 현장에서 실질적인 선원의 인권 향상이라는 성과를 거둘 수 있다면 해외 「공급망 실사법」을 대비하는 역할도 충분히 할 수 있을 것으로 보인다.

한편 2022년 1월 27일부터 시행된 「중대재해처벌 등에 관한 법률」(이하 ‘중대재해처벌법’)은 사업주 및 경영책임자(법인 등)에게 소정의 안전보건 확보 의무를 부과하는 한편, 의무에 위반하여 소정의 중대재해가 발생하면 사업주 및 경영책임자를 형사 처벌하는 것을 주요 내용으로 하고 있다.¹²¹⁾ 이와 함께 2021년 4월 평택항 컨테이너 사고를 계기로 항만 안전에 대한 관심과 중요성이 부각되었고, 2021년 8월 3일 제정된 「항만안전특별법」이 2022년 8월 4일부터 시행되었다. 「중대재해처벌법」과 「항만안전특별법」은 세부적인 내용에서는 약간의 차이가 있지만, 근로자의 안전사고를 예방하고 근로환경을 개선하는 동일한 목적과 내용을 담고 있다. 「중대재해처벌법」이 전 산업 분야에 적용되고, 「항만안전특별법」이 항만에서

120) 해양한국(2022.6.2.), 선원인권 교육 형식적 의무 아닌 실효성 있는 추진을..., <http://m.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=34609>(검색일: 2023 5.9.)

121) 중대재해처벌법의 주요 내용은 이상협(2021), 중대재해 처벌 등에 관한 법률의 도입에 따른 법적 쟁점에 대한 검토 -해상기업을 중심으로-, 한국해법학회지, 제43권 제2호, pp. 97~140 참조.

발생한 사고에 적용된다는 점에서 차이가 있지만, 항만에서 사고가 발생한 경우 「중대재해처벌법」과 「항만안전특별법」이 동시에 적용될 수도 있다.

「중대재해처벌법」과 「항만안전특별법」이 사고 발생률이 높은 선원과 항만근로자의 안전과 근로환경을 개선하는 데 도움이 될 것으로 기대되지만, 여전히 항만 내 무리한 작업, 근로자의 안전인식 부재, 하역장비의 안전장치 미비와 노후, 관리·감독상 관리체계 부재 등 개선이 필요한 문제점들이 많이 남아 있다.¹²²⁾

「중대재해처벌법」과 「항만안전특별법」은 근로자의 안전과 근로환경을 개선해 일하는 사람의 생명과 신체를 보호하는 목적으로 제정되었고, 이는 곧 ESG 경영 중 사회(Social)의 핵심 과제에 부합한다고 할 수 있다. 해운 기업들은 단순히 「중대재해처벌법」과 「항만안전특별법」의 처벌을 피하기 위해서 소극적으로 대응할 것이 아니라 산업안전에 관한 기업의 사회적 책임 차원에서 적극적이고 능동적인 노력이 요구된다. 안전보건은 매우 기술적인 분야이므로 경영자의 의지와 기업문화만으로는 해당 리스크를 예방할 수 없다. 전문성을 바탕으로 산업재해 예방을 위한 구체적인 지침을 제시하고, 해당 담당자들이 이를 내재화하는 시스템을 구축해야 한다.¹²³⁾ 또한 현장의 위험은 실제 현장에서 작업하는 종사자들이 가장 잘 알고 있으므로, 이에 대한 의견을 청취하고 취합하여 전사적 차원에서 즉각적인 개선 조치를 취할 수 있을 때 비로소 이해관계자를 위한 ESG 경영을 실천할 수 있을 것이다.

122) 최상균 외(2021), 중대재해처벌법 시행에 따른 항만에서의 대응방안 연구, 한국해양수산개발원, pp. 49-81.

123) 이에 대한 자세한 내용은 강동화(2022), 중대재해처벌법의 시행에 따른 해운업계의 실무적 대응, 2022년 한국해법학회 봄철 학술발표회 자료집, 한국해법학회, pp. 1-19.

3) 공정 경쟁

기업은 상호 간의 경쟁을 회피하기 위해 다른 기업과 공동으로 가격을 결정하거나 변경해서는 아니 되며, 시장 분할 및 출고 조절로 부당하게 공급량을 조절하여 경쟁을 제한하는 부당한 공동행위를 해서는 아니 된다(독점규제 및 공정거래에 관한 법률 제40조 제1항). 부당한 공동행위 방법에는 직접 가격 또는 공급량을 담합하여 결정하는 것 외에도 가격, 생산량 등의 정보를 주고받음으로써 일정한 거래 분야에서 경쟁을 실질적으로 제한하는 경쟁제한적 정보교환행위도 포함된다. 다만, 전통적으로 정기선 해상운송을 영업으로 하는 해운기업의 해운동맹, 컨소시엄(Consortia), 얼라이언스(Strategic alliance) 등 공동행위에 대해서 경쟁법 일괄 면제(Block Exemption)를 인정해주는 것이 국제적인 추세였다.¹²⁴⁾ 우리나라도 「해운법」 제29조 제1항에서 외항정기해상운송사업자가 행하는 운임·선박·배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 공동행위를 허용하고 있다.¹²⁵⁾

그러나 미국의 1998년 「외항해운개혁법(Ocean Shipping Act of 1998)」 제정, 유럽연합의 경쟁법 일괄 면제에 관한 EU 이사회 규칙(Regulation (EU) 4056/86) 폐지 등 해운동맹에 대해 더 이상 경쟁법 배제를 인정할 당위성이 없다는 규정이 강화되고 있다.¹²⁶⁾

한편 국내에서도 그간의 해운 얼라이언스 활동에 대해 공정거래위원회에

124) 해운동맹의 연혁 및 변천 과정에 대해서는 김인현·이현균(2020), 정기선 해운에 대한 경쟁법 적용과 개선방안, 유통법연구, 제7권 제2호, 한국유통법학회, pp. 188-194 참조

125) 공정거래법 제116조에서는 “다른 법률에 따라 행하는 정당한 행위”에 대해서 공정거래법 적용을 면제하고 있는데, 해운법 제29조 제1항이 여기에 속하는지에 대해 최근 공정거래위원회 전원회의 의결 제2022-090호 및 공정거래위원회 전원회의 의결 제2022-220호에서 다뤄졌다. 이에 대한 자세한 내용은 이현균(2022), 컨테이너 정기선사의 공동행위에 대한 소고, 법과 기업 연구, 제12권 제2호, 서강대학교 법학연구소

126) 미국, 유럽연합 등 해운동맹 및 유사단체에 대한 경쟁법 강화 동향은 김인현·이현균, 앞의 논문, pp. 194-200 참조

서 과징금을 부과하고 시정명령을 내렸다.¹²⁷⁾¹²⁸⁾ 이러한 공동행위로 인해 공정거래위원회의 과징금 또는 시정조치 등을 받는 경우 주주대표소송에 의한 책임추궁을 당할 수 있다.¹²⁹⁾

또한 최근 철강산업과 관련된 대법원 판결¹³⁰⁾에서는 담합을 방지할 수 있는 내부통제시스템을 갖추지 못한 대표이사에게 감시 의무 위반으로 손해배상책임을 인정한 바 있다. 또 다른 대법원 판결¹³¹⁾에서는 이러한 감시 의무를 비상임이사 및 사외이사까지 확장한 바 있다.¹³²⁾ 그리고 과징금 부과는 국민연금에 의해 ‘비공개 대화 대상기업’으로 지정되는 등 불이익을 받을 수 있고, 회사 이미지 추락 및 주가 하락 등의 불이익도 있을 수 있다.¹³³⁾

이러한 흐름을 종합적으로 살펴보면 「해운법」 제40조 제1항 및 공정거래법 제116조에도 불구하고, 해운기업은 부당한 공동행위를 방지하기 위한 노력을 기울여야 할 것으로 보인다.¹³⁴⁾

127) 2022년 1월 18일, 공정거래위원회는 23개 한국~동남아 항로 서비스를 제공하는 국내외 정기선 해운 선사를 대상으로 과거 15년간 120차례의 운임 합의를 했으며, 총 962억 원의 과징금을 부과하고 시정명령을 내렸다. 또한 관련 단체에 대해서도 사업자단체 금지행위 위반으로 시정 명령과 과징금 부과 조치를 내렸다(공정거래위원회 전원회의 의결 제2022-090호). 그리고 공정거래위원회는 2022년 6월 9일에도 한일 항로 15개 정기선 해운선사에 대해 과거 17년간 76차례의 운임 합의를 했으며 관련 선사에 대한 시정명령과 함께 과징금 총 800억 원을 부과하는 한편, 한중 항로의 27개 선사에 대해서도 68차례의 운임을 합의했다며 시정명령을 조치하였다(공정거래위원회 전원회의 의결 제2022-220호).

128) 이에 대한 평석으로는 이현균(2022), 컨테이너 정기선사의 공동행위에 대한 소고, pp. 171-212.

129) 이현균, 앞의 논문, pp. 194-196.

130) 2021.11.11., 선고 2017다222368

131) 2022.5.12., 선고 2021다279347

132) 이현균(2022), 2020년 개정상법상 다중대표소송에 대한 사후적 입법영향평가, 기업법연구, 제36권 제1호(통권 제88호), 한국기업법학회, p. 153.

133) 최준선(2022), 주식회사 이사의 감시 의무와 이사회 의 중요성, KLCA Issue Paper Vol. 72, 한국상장회사협의회, p. 19.

134) 이현균(2022), 컨테이너 정기선사의 공동행위에 대한 소고, p. 106.

4. 기업의 투명경영과 지배구조 개선 요구 증대

ESG 경영 차원에서 2021년이 ESG 경영을 선언하고 전략과 로드맵을 수립하는 한 해였다면, 2022년은 실질적 실행과 운영이 나타나는 시기로 보인다. 이에 따라 ESG 경영 실행 과정에서 환경·안전·인사·법무·홍보 등 다양한 부서의 참여가 필요하지만, 아쉽게도 이들 실행부서의 ESG 이해와 추진 열의는 아직 많이 부족한 것이 현실이다.

1) 이사회의 역할과 책임 문제

지배구조가 중요한 이유는 그간 비합리적 경영 의사결정의 핵심이 되었던 대리인 문제(agency problem)를 통제하여 기업의 인적·물적 자원을 합리적으로 배분하고, 이를 통해 기업의 경쟁력을 높이는 데 있다. 이러한 대리인 문제는 ESG 경영에서도 발생할 수 있다. 경영자가 개인의 업적을 홍보하여 대외적 인지도를 제고하고 연봉협상을 유리하게 만드는 등 ESG 활동을 사적 이익을 위해 수행할 경우 주주는 물론 이해관계자의 이해에 반하는 경영을 할 수 있다. 이는 기업 경영의 비효율성으로 이어질 수 있기 때문이다. 결국 ESG 경영 활동이 효과적으로, 지속가능하게 추진되기 위해서는 지배구조의 건전성이 먼저 확립되어야 한다.¹³⁵⁾

이러한 상황에서 ESG 전략과제가 제대로 실행되기 위해서는 우선 기업의 핵심 의사결정 주체인 이사회의 역할과 책임을 재정립할 필요가 있다.¹³⁶⁾

135) 이러한 점에서 ESG 투자를 수행하는 글로벌 기관투자자들도 투자 의사결정 과정에서 ESG 요인 중 지배구조 요소를 절대적으로 고려한다. 세계 최대 자산운용사 블랙록(BlackRock)은 2020년 총 3,043건의 주주 관여 활동을 하였는데, 이 중에서 지배구조가 94.7%(2,882건)로 가장 많고, 환경이 41.4%(1,260건), 사회가 31.7%(965건)를 차지했다. BlackRock(2020), Investment Stewardship Annual Report 2020

136) 기업이 ESG와 같은 사회적 가치를 추구하기 위해서는 주주의 단기주의 추구 압박으로부터 이사회와 경영진을 자유롭게 하는 것이 필요하다. 정준혁(2021), ESG와 회사법의 과제, 상사법연구, 제40권 제2호, 한국상사법학회, p. 46.

① 이사회는 주기적으로 기업에 발생 가능한 ESG 위험요인과 기회요인을 발굴하고, 개선책을 마련하여 개선성과를 점검해야 한다.¹³⁷⁾ ② 경영진의 성과 평가 및 보상 체계에 ESG 성과를 고려해야 한다. 경영진의 성과 평가에 ESG 개선 활동을 고려하기 위해서는 ESG 경영전략을 최대한 구체적으로 수립하고 이에 대한 객관적 평가 기준을 마련하여 주주들에게 공개함으로써 성과를 평가받아야 한다. ③ ESG 경영의 핵심 과제를 중심으로 목표 대비 실행 경과가 어떻게 진행되고 있는지를 이해관계자와 투명하고 일관성 있게 소통해 가는 ESG 정보공개 노력이 필요하다.

기업의 지배구조가 기업내 의사결정구조라는 특징을 가지기에 환경·사회 책임경영보다 외부의 감시와 견제가 비교적 낮은 상황이라는 점을 고려할 때, 중소형 기업과 같이 규모가 작은 기업에서는 핵심 이슈를 중심으로 지배구조를 형성하고 이를 바탕으로 한 ESG 경영을 추진해야 할 것이다.

2) ESG 경영 평가

국내의 ESG 평가체계는 사회책임과 친환경 경영에 대한 평가보다 기업 지배구조 평가에 집중되고 있다. 현재 대부분의 평가업체에서 실시하는 ESG 평가 데이터가 비공개로 처리되고 공개하지 업체별 평가등급 간 상관관계를 분석하기는 어렵지만 많은 비정형 자료를 이용하여 평가항목이 구성되는 ESG 평가 특성상 평가업체에 따라 각기 다른 결과가 도출될 가능성도 충분히 있을 것으로 예상된다. 이는 업체간 평가 항목 범위, 각 ESG 평가 항목에 대한 비중, 측정 방식의 차이 등에 비롯된 것일 수도 있겠으나, 우리나라는 ESG 투자 역사가 길지 않아 ESG 경영 자료를 정밀하게

137) 이사회는 이사들로 구성된다. 따라서 회사의 이사가 ESG 요소를 고려하여 회사의 의사결정을 할 의무를 부담하는지에 대한 문제가 제기될 수 있다. 이에 대한 상세한 내용은 정준혁, 위의 논문, pp. 57-58; 손영화(2021), ESG 활성화에 따른 회사법의 쟁점과 과제, 상사판례연구, 제34권 제3호, 한국상사판례학회, pp. 58-61.

계량화할 만큼 각 기업의 다양한 자료와 사례가 충분히 입력되고 분석되지 않았을 가능성도 높다. 이와 관련해서 장기간 자료를 정리하고 DB화 해나가면서 향후 평가 모델과 평가방법의 발전을 도모해나가야 한다.

ESG 경영을 하기 위해서는 재무적 경영성과 뿐만 아니라 비재무적 경영 성과에도 초점을 맞추는 것이 중요하다. 문제는 어떤 기준에 맞춰 ESG 경영 성과를 측정하는 것이냐다. 전 세계적으로 300개가 넘는 ESG 평가 기준이 있다.¹³⁸⁾

향후 ESG 평가업체 및 지표의 수는 지속적으로 늘어날 것이다. 문제는 이러한 ESG 정보 제공기관들은 정보 수집, 분석, 평가 단계에 있어서 각기 다양한 방법론을 개발·적용하고 있어 각 기관이 서로 반대되는 ESG 점수를 내놓는 현상이 자주 발견되고 있다는 점이 문제로 지적되고 있다.¹³⁹⁾

일례로 테슬라(Tesla)에 대해 FTSE는 자동차 제작 과정에서 발생하는 탄소량을 고려하여 환경 부문 평가에서 매우 낮은 점수를 주었으나, MSCI는 생산된 자동차 자체에서 발생하는 탄소량과 청정기술(clean technology) 도입 가능성을 긍정적으로 평가하여 환경 부문에서 거의 만점에 가까운 점수를 주었던 것이 화제가 된 적이 있다.¹⁴⁰⁾ 실제로 State Street Global Advisors의 분석에 따르면 2017년 6월 말 기준 MSCI World Index 구성 종목에 대한 MSCI와 Sustainalystics의 ESG 점수 간 상관관계는 0.53으로 상당히 낮은 것으로 나타났다.¹⁴¹⁾

138) 이 중 글로벌 ESG 지수 개발에 선도적인 평가사는 MSCI이다. MSCI의 ESG 평가 모델 'MSCI ESG 평가(MSCI ESG Rating)'는 10대 주요 분야, 35개 이슈에 근거해 기업의 ESG 성과를 평가한다. 또 다른 주요 지표로는 글로벌 금융정보사 다우존스(S&P DOW Jones)와 스위스의 자산관리사 로베코 샘(RobecoSAM)이 개발한 '다우존스 지속가능경영지수(DJSI)'가 있다. 다우존스 지속가능경영지수는 MSCI와 다르게 기업이 작성한 설문지를 기반으로 ESG 성과를 평가한다.

139) 박혜진(2020b), 글로벌 ESG 투자의 최근 동향과 주요 논점, 자본시장포커스, 2020-05호, 자본시장연구원, p. 4.

140) The Wall Street Journal(2018.9.7.), Is Tesla or Exxon More Sustainable? It Depends Whom You Ask

141) State Street Global Advisors(2019), The ESG Data Challenge

3) ESG 정보 공시

국내 해운선사는 160여 개인데, 그중 상장사는 HMM, 흥아해운, 팬오션, 대한해운, KSS해운 5개 기업뿐이며, 이들 모두 코스피 시장에 상장되어 있다. 시가총액은 2022년 12월 1일 기준 HMM 시가총액 10조 4,654억 원, 팬오션 시가총액 2조 8,920억 원, 대한해운 시가총액 6,958억 원, 흥아해운 시가총액 3,835억 원, KSS해운 시가총액 2,235억 원이다. 이들 5개 상장사는 금융위원회가 2021년 1월 발표한 ‘기업공시제도 종합 개선방안’¹⁴²⁾에 따라 2025년부터 HMM, 팬오션은 지속가능경영보고서 공시 의무화, 2030년부터 대한해운, 흥아해운, KSS해운은 지속가능경영보고서 공시 의무화가 적용된다. 또한 2022년 11월 28일 금융위원회가 발표한 자본시장 선진화 방안 초안에 따라 HMM은 2024년부터 영문 공시를 의무적으로 해야 하고, 팬오션은 2026년부터 적용된다.

기업의 ESG 정보공시와 관련해서 관련 정보 공개를 법으로 강제해야 하는지 또는 기업 자율에 맡겨야 하는지를 두고 논의가 계속되고 있다. ESG 정보공시 의무화를 찬성하는 측에서는 ESG 공시 의무화는 기업과 투자자 간 정보 비대칭성 문제를 완화함으로써 기업에 대한 투자자들의 신뢰성을 높이고 이는 궁극적으로 기업가치 향상에 긍정적인 영향을 미친다고 주장한다. 반면, 기업의 자율에 맡겨야 한다는 측에서는 ESG 공시 확대에 따른 기업의 비용 증가로 수익성이 악화될 가능성, ESG 내용 및 수준에 대한 정확한 평가지표 부재로 정확한 정보 반영이 어려운 현실을 감안할 때 강제적인 ESG 공시보다 자발적인 공시 형태를 취하는 것이 바람직하다고 주장한다.¹⁴³⁾

해외의 경우 일반적으로 ESG 관련 공시가 강화되는 추세이긴 하나 국가

142) 금융위원회·금융감독원·한국거래소(2021), 기업공시제도 종합 개선방안

143) 한국경제연구원(2019.12.11.), ESG공시, 의무화보다는 자율적 공시 확대로, 보도자료

별로 공시 범위, 방식, 의무화 수준 등에서 다소 차이가 있는 것으로 확인된다. EU, 영국, 싱가포르, 남아프리카공화국, 대만 등은 전체 또는 일부 상장기업에 ESG 공시를 의무화하였으나, 이와 달리 미국에서는 기업 지배구조와 환경과 관련한 사항에 대해서만 부분적인 공시의무를 부과하고 있다.¹⁴⁴⁾ 일례로 EU와 영국에서는 최근 ‘기후변화와 관련한 금융정보 공시에 관한 태스크포스(Task Force Climate-Related Financial Disclosure, TCFD)’의 권고안에 따라 사업보고서 내 기후변화 관련 재무정보 공시를 법으로 강제한 반면, 미국의 경우 동일한 내용의 법안이 지난해 7월 의회에서 부결되었다.¹⁴⁵⁾

국내의 경우 일부 기업들이 자체적으로 글로벌 지속가능보고 기준인 GRI 기준(Global Reporting Initiative standards)¹⁴⁶⁾을 참고하여 지속가능경영보고서를 발간하고 있으나, 기존의 GRI 기준은 전 세계 기업을 대상으로 매우 일반적인 이슈에 대해서만 기재하도록 되어 있기 때문에 정보의 구체성이 부족하여 개별 기업의 성과 평가나 기업 간 비교에 활용하기가 어렵다는 지적이 있다.¹⁴⁷⁾ 더욱이 지배구조에 대한 사항은 사업보고서와 기업지배구조보고서에, 그 외 사회책임, 환경에 대한 사항은 지속가능경영보고서와 환경정보공개시스템, 기업 웹사이트에 산재되어 있어 해당 정보에 대한 외부 이해관계자의 접근이 쉽지 않은 실정이다. 이에 따라 최근 우리나라 정부에서도 상장기업의 ESG 정보 공시 내용의 표준화, 명확화를

144) 오덕교(2017), ESG 공시 강화에 대한 제언, KCGS 리포트, 제7권 제6호, 한국기업지배구조원, pp. 23-24.

145) Financial times(2019.7.12.), US Congress rejects European-style ESG reporting standards

146) GRI는 1997년 미국의 환경단체인 세리즈(CERES)와 국제연합환경계획(UNEP) 등에 의해 설립된 NGO로 전 세계 기업을 대상으로 지속가능보고서 작성에 대한 가이드라인을 개발, 보급하고 있다. 2000년 첫 번째 지속가능성 보고 가이드라인 G1이 공표된 이후 G2, G3, G4, GRI standards로 개정되어 왔다. 2021년 10월 5일, GRI 표준 개정안(GRI 2021)을 발표하였다, IMPACT ON(2021.10.6.), GRI 표준 개정안 출시…보편 표준과 부문별 표준 개발, <https://www.impacton.net/news/articleView.html?idxno=2634>(검색일: 2023.4.29.)

147) 한국표준협회에 따르면 2018년 기준 기업, 지자체, 공공기관 등을 포함한 지속가능경영보고서 발간 건수는 133건, 그중 상장기업의 발간 건수는 98개에 불과한 것으로 조사되었다.

위해 관련 제도 개선을 추진할 계획임을 밝히며 앞으로 공시 품질 개선이 이뤄질 것으로 보인다. 다만, 정책 실효성 확보를 위해서는 공시 정보의 범위, 내용, 공시 방식 등에 대해 구체적인 세부방안이 마련되어야 할 것으로 보인다.

ESG 정보 공시제도와 관련해서는 기업, 투자자, 정부, NGO 등 다양한 주체들의 이해관계가 얽혀 있고 기업의 규모나 산업별 특수성도 고려되어야 하므로 일률적으로 무엇이 정답이라고 말하기 어려운 측면이 있다. 공시 범위를 확대하면 외부 투자자들의 편익은 증가하지만, 이는 자칫 기업에 큰 부담으로 작용할 수 있다.¹⁴⁸⁾ 그리고 산업별로 ESG 리스크 유형이나 범위도 다르므로 일률적인 공시기준을 적용하기도 쉽지 않다. 따라서 정보공시 범위를 포괄적으로 하기보다는 정보의 중대성(materiality)에 따라 공개 우선순위를 정하고 이후 범위를 점차 확대해 나가는 게 현실적으로 바람직할 것이다.¹⁴⁹⁾ 개별 기업이 처한 산업별 특수성을 반영한 핵심 이슈를 선정, 이에 대한 표준화된 지표를 제공하면 기업들의 공시부담도 줄이면서 동시에 투자자들의 요구를 충족할 수 있을 것이다.

한편 ESG 공시 논의에 있어 중요한 점은 ① EU와 미국의 ESG 공시논의에는 포함되어 있지만 정작 국내 논의에서는 빠져 있는, 해외 본사를 둔 국내 외국 법인에 대한 공시는 어떻게 규정할 것인지 여부, ② 부정적 ESG 영향이 큰 비상장회사의 경우 어떻게 규제할 것인지 여부, ③ ESG 영향은

148) 그린포스트코리아(2022. 9. 30.), [ESG 2.0] ④ ESG 공시 의무화...위기일까 기회일까?, <https://www.greenpostkorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=201899>(검색일: 2023.5.1.)

149) 예를 들어, 기존 GRI 기준 대신에 미국 지속가능회계기준위원회(Sustainability Accounting Standard Board, SASB)의 기준을 참고하는 것도 하나의 안이 될 수 있다. SASB 기준은 모든 일반적인 ESG 이슈를 관심도(Evidence of Interest), 재무적 영향도(Evidence of Financial Impact), 발생 가능성(Forward-looking Adjustment)으로 구성된 SASB Materiality Map 분석 프로세스를 통해 분류하고 이 중에서 각 섹터 및 산업에 특화된 중요 이슈를 선정, 이를 Form 10-K에 기재할 수 있도록 표준화된 지표로 만들어 제공하고 있다. 박윤정(2013), 미국 지속가능회계기준 개발 동향 및 기존 ESG 공시기준과의 비교, KCGS 리포트, 제3권 제16호, 한국기업지배구조원, p. 15.

기업의 규모가 크고 작음에 의해서 결정되는 것이 아니라 임팩트에 의해 결정되는데 기업 규모가 큰 기업에 우선 적용하는 것이 바람직한지, 아니면 현실을 고려하여 ESG 공시 역량이 부족한 중소·중견기업에는 시기와 공시 항목을 달리해야 하는지 여부 등이 있다.¹⁵⁰⁾

이와 관련하여 ESG 공시 기준은 당분간 결정되기 어려울 것으로 보인다. 하지만 ESG 공시의무에 대한 대략적인 방향은 투자자를 대상으로 재무적 중요성이 큰 정보와 재무적 영향이 확인되는 정보는 의무화를 통해 사업보고서에, 기타 전제가 많은 각 항목은 지속가능경영보고서에 자율적 방식으로 공시하고, 협력업체 정보를 포함해 사업보고서가 나오는 시기로 점진적으로 조정해야 할 것으로 보인다.

4) 그린워싱 방지

ESG 경영 및 투자상품의 확산과 함께 그 이면에는 ESG 기준에 부합하지 못하거나 단순한 홍보 수단으로 활용되는 그린워싱의 문제가 제기되고 있다.¹⁵¹⁾ 그린워싱은 기업이 실제 경영 행위보다 환경을 보호하기 위해 더 많은 일을 하고 있다고 믿게 하는 것을 의미하며 잘못된 정보로 구매 결정을 내리기 때문에 소비자 및 투자자에게 피해를 줄 수 있다.¹⁵²⁾ 이와 같은

150) 김동수(2022.11.4.), ESG 공시 의무화 주요 쟁점과 대응 방향, 머니투데이, <https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2022110318245371708>(검색일: 2023.5.3.)

151) 그린워싱은 녹색(Green)과 세탁(White Washing)의 합성어로 친환경적이지 않은 제품이나 서비스를 친환경적인 것처럼 부풀려 광고하는 행위를 말한다. 1986년 미국 환경운동가가 가짜 친환경 홍보를 비판하며 처음으로 제시되었다. 최근 캐나다의 친환경 컨설팅 기업인 테라초이스(TerraChoice)는 2010년 '그린워싱의 일곱 가지 죄악(Seven Sins of Greenwashing)'이라는 기준을 제시했다. 이 기준을 사용해 '무늬만 친환경'을 가릴 수 있다. ① 상충효과 감추기(Hidden Trade-Off): 친환경적인 특정 속성만 강조해 다른 속성의 영향은 감추는 행위, ② 증거 불충분(No Proof): 근거 없이 친환경이라고 주장, ③ 애매모호한 주장(Vagueness): 광범위하거나 오해를 일으킬 수 있는 용어 사용, ④ 관련성 없는 주장(Irrelevance): 내용물은 친환경과 무관한데 용기가 재활용된다는 이유로 친환경 제품이라고 표기, ⑤ 유해상품 정당화(Lesser of Two Evils): 환경적이지 않지만 다른 제품보다 환경적일 때 친환경이라 주장, ⑥ 거짓말(Fibbing): 거짓을 광고, ⑦ 부적절한 인증라벨(Worshipping False Labels): 인증받은 상품처럼 위장

그린워싱 행위는 환경단체 등이 고발하여 소송까지 이어지는 사례도 있다.¹⁵³⁾

이처럼 그린워싱 사례가 지속적으로 발견되면서 해외에서는 그린워싱을 단속하기 위해 ESG 관련 공시규제가 강화되고 있다. 이에 따라 국내에도 산업 및 금융계의 여건을 고려한 ESG 공시 제도가 신속하게 마련되어야 한다.¹⁵⁴⁾ 그린워싱을 행하는 기업, 금융사, 공공기관이 정보의 비대칭을 통한 경제적 이득으로 시장을 교란할 수 있으므로 정보를 투명하게 공개하도록 제도화해서 이를 예방해야 한다.

미국은 SEC와 FTC를 중심으로 그린워싱에 대한 조사를 강화하고 관련 규제를 강화하고 있다.¹⁵⁵⁾ SEC는 ESG 관련 위반을 조사하기 위해 2021년 3월 집행부서 내 ESG TF를 구성하였고, 2022년에는 그린워싱 문제에 더욱 집중하고 있다. 또한 SEC는 ESG 펀드매니저에게 펀드 설정기준 및 데이터 공개를 요구하는 방안을 검토 중으로 ESG 펀드 분류 기준을 구체적으로 설명하도록 요구하며 ESG 관련 펀드의 명칭과 관련한 규제를 강화하고 있다. FTC는 그린 가이드(Green Guides)를 통해 기업의 ESG 관련 마케팅 활동에 있어 그린워싱 행위를 하지 않도록 지원하며 위반 행위에 대해 조사도 진행한다는 입장이다.

152) 영국의 금융서비스 기업인 Quilter가 펀드 투자자들을 대상으로 실시한 조사에서는 조사 대상 투자자의 44%가 ESG 투자에서 그린워싱이 가장 우려된다고 답하였다. Quilter(2021.5.24.), Greenwashing tops investors' concerns around ESG products, new research finds

153) 미국의 에너지 기업 쉘브론은 향후 배출가스 절대량이 늘어날 가능성이 있는데도 친환경 목표를 내세운다는 혐의로 환경단체가 연방거래위원회(Federal Trade Commission, FTC)에 고발했고, 블루브라이트는 천연자원 고갈, 플라스틱 오염 등의 환경문제를 일으켰음에도 친환경 마케팅을 하여 소비자를 기만했다는 혐의로 한 기후 단체로부터 고발당해 소송 중에 있다. 홍지연(2022), 글로벌 그린워싱(Greenwashing) 사례 및 규제 강화, 자본시장포커스 2022-03호, 자본시장연구원, p. 4.

154) 대한상공회의소(2022), 대한상의 ESG 뉴스레터, 그린워싱 방지를 위한 ESG 공시 강화, KCCI 브리프-ESG 제16호, p. 4.

155) John Gardella(2022.1.17.), Greenwashing and the SEC: the 2022 ESG Target, <https://www.cmbg3.com/greenwashing-and-the-sec-the-2022-esg-target>(검색일: 2023.5.1.)

영국 금융감독청(Financial Conduct Authority, FCA)은 지속가능성 데이터 및 등급을 공시하는 계획을 추진하면서 그린워싱 시도에 대해 경고하며 방지책을 검토 중이다. FCA는 ESG 펀드의 설계, 공시 지침 등을 명시하여 ESG 정보에 투자자 접근 및 성과 파악이 용이하도록 ESG 관련 펀드 규정을 강화할 예정이다. CMA(Competition and Market Authority)는 2022년부터 그린워싱에 대해 강력하게 단속할 것을 예고하며 「소비자법」에 근거한 여섯 가지 원칙을 담은 ‘그린 클레임 코드(Green Claims Code)’를 발표하였다.¹⁵⁶⁾

EU는 기업과 금융기관을 대상으로 환경적으로 지속가능한 경제활동에 관한 기준을 제시하여 그린워싱 방지에 앞장서고 있다. EU 집행위원회는 2018년부터 시행 중인 비재무 정보 보고지침(Non-Financial Reporting Directive, NFRD)을 기업지속가능성 보고지침(Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD)으로 개정해 기업의 지속가능성 공시 의무를 강화하고 있다. NFRD는 500인 이상의 기업 및 금융기관 대상으로 ESG와 관련된 비재무적 정보 보고를 의무화한 것인데, 2024년부터 시행될 CSRD에는 적용 대상 확대, 공시에 대한 감사, 보고 표준 도입, 지속가능성 정보의 디지털화 등의 항목이 추가되었다. 금융기관을 대상으로는 지속가능금융 공시규정(Sustainable Finance Disclosure Regulation, SFDR)을 도입했다. 투자나 상품의 지속가능성 및 환경 영향에 대해 공시하도록 하며 투자대상 기업, 국가, 부동산 투자에 대한 18개 의무공시 사항을 담고 있다. 2021년 3월 10일에 1단계가 시행되었고 참조기간을 거쳐 2023년 1월 1일부터는 2단계인 기술적 세부규칙(Regulatory Technical Standards, RTS)이 적용된다.

국내에서는 2022년부터 자산총액이 2조 원이 넘는 상장기업이 환경정

156) Green Claims Code, Get Your green claims right, <https://greenclaims.campaign.gov.uk/> (검색일: 2023.5.1.)

보를 공개해야 하며 2030년에는 의무 대상이 전 기업으로 확대된다. 또한 환경부는 국내 경제와 산업 여건을 고려한 ‘한국형 녹색 분류체계 가이드라인(K-Taxonomy)’을 2021년 10월에 공개하고,¹⁵⁷⁾ 2023년에 공기업부터 단계적으로 적용해 나갈 예정이다.¹⁵⁸⁾ ESG 경영의 중요성 강조와 투자상품의 확대에 따라 그린워싱 가능성도 커지고 있는데, 기업도 녹색분류체계 지침서를 준수하는 등 그린워싱을 방지하려는 자발적인 노력이 필요하다. 아울러 정책 시행 후에는 국제 논의 방향, 기술 진보, 사회적 공감대 등을 고려해 적용대상이나 기준을 주기적으로 수정하고 보완하는 사후관리 역시 필요하다.

157) 한국형 녹색분류체계는 탄소중립 및 환경개선에 필수적인 활동인 ‘녹색부문’과 탄소중립의 최종목표에 도달하기 위한 중간과정에서 필요한 활동인 ‘전환부문’으로 구분하여 녹색사업 해당 여부를 명확히 제시하여 금융권 및 산업계에서 준거로 활용할 수 있도록 한다. 환경부 보도자료(2021.12.30.), 한국형 녹색분류체계 제시……녹색금융 활성화 기대, p. 1.

158) 녹색분류체계가 금융시장에 조기 정착할 수 있도록 지원할 계획으로 채권, 프로젝트 파이낸싱 등에 우선 시범적으로 적용하고 시범적용 과정에서 나온 다양한 의견을 수용하는 방법이 있다. 물론 ESG 평가 기관으로부터 높은 점수를 받는 것만 반영하여 지속적으로 보완하여 2023년부터는 한국형 녹색분류체계를 전면 적용할 계획이다. 환경부, 위의 보도자료, p. 2.

03

국내외 ESG 경영 사례 분석

이 장에서는 ESG 경영 사례를 해외 해운기업과 국내 타 운송기업의 사례를 중심으로 분석한다. 해운산업은 국제 비즈니스이고 글로벌 경쟁을 해야 하는 상황이다. 지구의 온난화를 극복하고, 기업이 사회적 책임을 다하여 지속가능한 사회가 되도록 하고, 투자자의 자산을 온전하게 보존하면서 지속가능한 경영이 되도록 하는 ESG 경영은 국내 해운기업만의 문제가 아니다. 해외 해운기업은 이미 오래전부터 ESG 경영을 도입하고 실천 및 확산하면서, 이를 경쟁력의 원천으로 활용하고 있다.

아울러 국내 다른 운송 분야, 즉 항공과 종합물류 분야에서도 ESG 경영을 체계적으로 추진하고 전사적으로 진행하고 있다. 제2절에서는 국내 해운기업의 ESG 경영 확산에 대한 시사점을 찾고자 분석을 진행하였다.

제1절 해외 해운기업의 ESG 경영 사례

1. Maersk

머스크(Maersk)는 덴마크에 본사를 두고 있는 기업으로 1975년에 컨테이너 운송 서비스를 시작했다. 현재 세계 2위 선사로서 700여 척의 컨테이너선을 보유하고 있으며 130개국에 서비스를 제공하고 있다. 동 선사는 글로벌 종합물류 전략하에 물류, 해운, 터미널 분야의 사업부를 구축하고 있으며 엔드투엔드(End to End) 서비스를 제공하고 있다.

머스크의 ESG를 보면 ESG 목표가 명확히 세워져 있으며 14개의 범주 안에서 구체적인 실행방안이 제시되어 있는 것을 확인할 수 있다. 또한 ESG 경영을 실현하기 위해서 체계적인 조직을 갖추고 있으며 각각의 조직은 수립, 실행, 모니터링 등의 역할을 분담하여 추진하고 있다. 이를 바탕으로 머스크는 ESG 평가등급을 지속적으로 높여왔다.

머스크 사례를 통해 ESG 경영을 실천하기 위해서는 구체적인 목표와 실행방안 및 조직체계가 갖춰져야 한다는 것을 알 수 있다. 또한 ESG 각 요소들은 한쪽으로 치우쳐 있지 않고 각각 중요하게 다뤄지고 있음을 알 수 있다. 뿐만 아니라 머스크의 ESG 경영은 고객 및 사회적 가치를 위한 약속 준수와 함께 회사 내부의 직원들에 대한 이슈도 중요하게 다루고 있다.

1) ESG 경영 개요

(1) 머스크의 ESG 전략

머스크는 글로벌 공급망이 복잡해짐에 따라 통합 물류의 필요성이 높아지고 있는 가운데 고객에게 더 좋고 간단하며 신뢰할 수 있는 결과를 지속

가능하고 책임감 있게 제공함으로써 이러한 요구를 충족하겠다는 목표를 갖고 있다.

2022년에는 탈탄소화 목표를 가속화하고 ESG 약속을 이행하는 것이 핵심 내용이었다. ESG 목표를 달성하는 것은 고객에게 매우 중요하며 머스크가 차별화된 경쟁력을 갖추게 해준다. 따라서 머스크는 ESG 전략에 따라 행동하는 것은 오랜 가치와 새롭게 구체화된 회사 목적인 ‘세상을 통합해 모두의 삶을 개선하는 것’의 핵심이라고 말한다. 이에 따라 친환경적이고 공평한 에너지 전환, 업계를 선도하는 고객 및 파트너와 함께 이를 실현하기 위한 정책과 조치를 내세우고 있다.

〈표 3-1〉 머스크의 ESG 정책

구분	공헌	전략적 목표	ESG 카테고리
E(환경)	• 물류의 탈탄소화 선도 - 적시에 공급망을 탈탄소화하고 사회적 영향력을 미칠 계획	• 2030년: 과학 기반 목표 이니셔티브 1.5℃ 경로와 일치 • 2040년: 사업 전반에 걸친 넷제로, 고객을 위한 100% 친환경 솔루션	• 기후변화 • 환경 및 생태계(선박 재 활용 포함)
S(사회)	• 직원들에게 안전하고 고무적인 일터를 제공해 직장에서 성공할 수 있도록 보장 - 모든 동료를 위해 건설적인 환경 조성 - 생각의 다양성 도모 - 인명사고 예방	• 2023년: 100% 학습 조직 완료, 글로벌 리더십 안전 및 원칙 숙련 • 2025년: 40% 이상 여성 관리 및 리더십, 임원의 30% 이상 다양한 국적, 글로벌 규범의 상위에 있는 직원 몰입도 설문조사	• 노사관계 및 노동권 • 안전과 보안 • 인적자본 • 지속가능하고 포괄적인 무역 • 다양성, 형평성 및 포용성 • 인권
G(거버넌스)	• 책임 있는 비즈니스 관행을 기반으로 운영 - 행동강령 실천 - 지속가능한 조달 - 데이터존중, 보호 및 취급	• 2023년: 전 직원 데이터 윤리교육 및 행동강령교육 시행 • 2024년: 공급업체 행동 강령 준수 노력	• 기업윤리 • 거버넌스 • 책임 있는 세금 • 지속가능한 조달 • 데이터 윤리 • 시민권

자료: Maersk 홈페이지, <https://www.maersk.com/sustainability/our-approach/strategy>(검색일: 2023.5.3.)

머스크는 2022년 초에 ESG 전략을 시작했다. 지속가능한 발전 과정을 수립하면서 ESG를 핵심 목표이자 전략 및 운영의 본질적인 것으로 설정했다. 머스크의 ESG 전략은 세 가지 핵심 요소를 중심으로 한다. 동 요소에는 경영 리더십팀이 환경, 사회 및 거버넌스 차원 내에서 전략적 우선순위를 결정하는 부분까지 포함한다. 지원 KPI 및 목표는 머스크가 자신의 위치, 규모 및 범위로 인해 가장 큰 영향을 미칠 수 있는 이슈들을 나타내며, 비즈니스 전략 성공에 중요한 역할을 한다. 머스크의 ESG 프레임워크는 지속가능성 책임, 위험 및 기회 등 총 14개의 범주로 구분된다.

머스크는 ESG의 목적과 가치에 따라 글로벌 물류공급망에서 위험과 기회를 적극적으로 관리하고자 하며 각각의 요소는 다음과 같은 내용을 포함한다. 첫째, 환경 분야는 크게 탈탄소화와 선박재활용 책임이 있다. 둘째, 사회 분야는 인권, 인적자본, 안전과 보안, 다양성과 평등 및 포용을 담고 있다. 셋째, 지배구조 분야는 지속가능한 조달, 비즈니스 윤리, 시민권을 포함하고 있다.

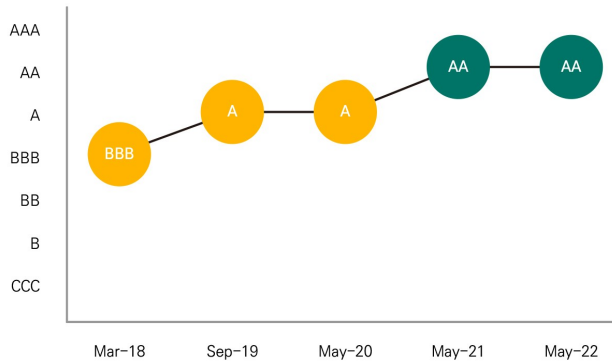
(2) 머스크의 ESG 평가등급

ESG 평가등급은 여러 기관에서 실시하고 있으며 글로벌 평가기관으로는 대표적으로 MSCI, S&P, Moody's 등이 있다. 본 연구에서 무료로 ESG 등급을 공개하고 있는 MSCI의 ESG 등급을 중심으로 살펴보고자 한다. MSCI의 평가는 장기적이고 재무적인 ESG 관련 리스크에 대한 기업의 회복력을 측정한다. 즉, 어떤 산업의 한 기업이 발생시키는 음의 외부효과 중에서 어떤 이슈가 중장기적으로 그 기업에 예상하지 못한 비용으로 전가되는지(리스크)와 역으로, 한 산업에 영향을 주는 어떤 ESG 이슈가 중장기적으로 그 기업에 기회로 전환될 수 있는지에 답한다. MSCI ESG 등급은 자체적 방법론을 사용하여 장기적인 산업 전반의 ESG 위험에 대한 기업의

탄력성을 측정하도록 설계되었다. 그리고 ESG 위험에 대한 노출과 경쟁기업에 비해 ESG 위험을 얼마나 잘 관리하는지에 따라 AAA부터 CCC까지 7등급으로 나누어 평가등급을 부여한다.

MSCI는 머스크가 해상운송산업의 14개 기업 중 ESG 선두주자로 평가하고 있으며 AA등급으로 평가했다. 머스크의 평가등급은 2018년 BBB에서 점차 상승하여 2021년부터 AA등급을 받고 있다.

〈그림 3-1〉 머스크의 ESG 등급 추이(MSCI 기준)



자료: MSCI 홈페이지, <https://www.msci.com/our-solutions/esg-investing/esg-ratings>(검색일: 2023.5.3.)

한편 Sustainalytics는 기업의 ESG 위험 등급을 측정한다. ESG 위험 등급이란 산업별로 중요한 ESG 위험에 대한 회사의 노출과 회사가 이러한 위험을 얼마나 잘 관리하고 있는지를 측정한 것이다. 여기서 위험 노출도는 회사가 다양하고 중요한 ESG 문제에 노출된 정도를 나타내며 노출점수는 비즈니스 모델과 같은 하위 산업 및 회사별 요소를 고려하여 평가한다. 위험 관리는 회사가 관련 ESG 문제를 얼마나 잘 관리하고 있는지를 의미하며, 회사의 ESG 프로그램, 관행 및 정책의 견고성을 평가한다. Sustainalytics에 따르면 머스크가 위험 노출도는 낮으며 위험관리는 강한 것으로 평가됐다.

또한 운송업 분야 전체 385개 기업에서 46위를 차지하고 있다.¹⁵⁹⁾

2) ESG 추진 체계

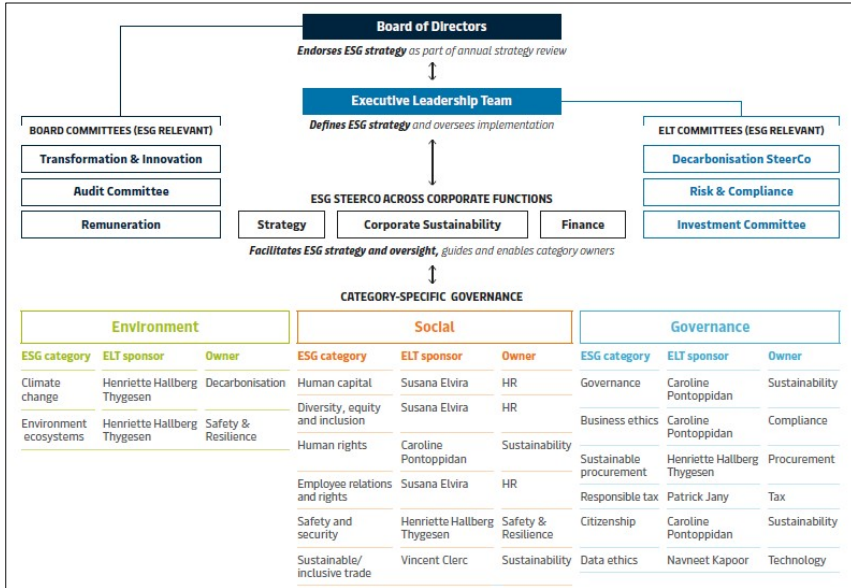
ESG를 위한 머스크의 조직 체계를 보면 궁극적으로는 이사회가 책임을 갖고 있다. 이사회에서는 전반적인 ESG 전략을 승인하고 주요 투자를 승인한다. 감사위원회는 주요 ESG 위험을 감독하기 위해 적극적인 역할을 수행하며 2022년 동안 지속가능성 및 ESG 보고 프로세스 개발에 대한 정기적인 업데이트를 받았다. 보상위원회는 ESG와 관련된 임원 보수 KPI 및 목표에 특히 중점을 두고 있다.

14개의 ESG 범주는 모두 이니셔티브를 추진하고 의도한 결과를 제공하기 위해 전체 경영진과 이사회에 대해 책임을 지는 ELT(Executive Leadership Team)의 구성원이 소유하고 이끌고 있다. 탈탄소화 SteerCo는 탈탄소화 전략과 관련된 문제에 대해 ELT를 대신하여 전략적 토론 및 의사 결정을 위한 포럼이다. 위험 및 규정 준수 위원회는 위원회(Commit) 거버넌스 프레임워크 및 기업 위험 관리를 포함하여 머스크 전체의 주요 위험 및 규정 준수 프로세스와 이슈를 감독한다. ESG 이슈는 인권, 지속 가능한 조달, 노동권 및 지속가능성 보고를 포함한 주요 주제 영역에 대한 연례 업데이트를 통해 이러한 프로세스의 일부로 다뤄진다. ESG SteerCo는 ESG 거버넌스, 성과 관리 및 외부 보고를 감독하는 중앙 위원회이다.

159) Sustainalytics 홈페이지,

<https://www.sustainalytics.com/esg-rating/a-p-miller-maersk-a-s/1008753664>(검색일: 2023.5.3.)

〈그림 3-2〉 머스크의 ESG 조직 체계



자료: Maersk(2022), p. 14

3) ESG 경영의 주요 내용

(1) E(환경) 주요 내용

머스크는 Environment(환경)와 관련해 탈탄소와 선박 재활용을 내세우고 있다. 탈탄소와 관련해서는 친환경 메탄올 지원선박 및 친환경 연료 파트너십에 대한 지속적인 투자를 하고 있으며 비즈니스 및 가치사슬에 대한 2030년 로드맵을 정의했다.

또한 선박 재활용을 위해 정책 개선, 역량구축, 조선소 안전 및 작업 조건에 대해 이해관계자와 협력을 내세우고 있다. 탄소중립 및 긍정적인 환경 기여에 대한 약속의 일환으로 외부 파트너와 협력하여 제3자 인증 NCS 프로젝트의 포트폴리오를 구축하고 있다. NCS는 탄소 저장량을 늘리고

GHG 배출을 방지하는 자연 기반 보존, 복원 및 개선된 토지 관리 조치를 다루며 일반적으로 직접적인 배출 감소를 넘어 지역 사회 및 생태계 생물 다양성에 혜택을 제공한다. 이는 과학 기반 목표 이니셔티브 탄소중립 기준과 일치하며, 기업은 탄소중립을 달성하기 위해 저감 목표를 초과하는 배출량을 보상할 것을 권장한다.

(2) S(사회) 주요 내용

머스크는 Social(사회) 요소와 관련해 크게 인권, 인적자원, 안전과 보안, 다양성과 평등 및 포용성 등을 중심으로 정책을 수립했다.

2022년에는 2021년 기업 차원의 인권에 대한 후속조치를 취했다. 인권에 대한 주요 정책을 통합해 공급망의 근로조건, 직장 내 폭력과 괴롭힘, 선원을 위한 연안 근무조건, 기후변화 및 탈탄소화의 영향 등에 대한 문제를 다루며, 인권 실사 프레임워크를 지원하는 핵심 프로세스 강화에 중점을 두었다.

인적자원과 관련해 청년리더, 여성리더, 비OECD 인력확대를 목표로 추진하고 있다. 2022년 관리팀에 300명의 새로운 인사 리더를 임명했으며 새로운 리더를 위한 프로그램을 시범적으로 운영했다. 그 밖에 목적과 가치, 안전과 탄력성, 규정 준수를 포함한 관련 주제에 대한 대면 및 가상 교육을 통해 온보딩 프로그램을 제공했으며 직원들이 의미 있는 경력을 쌓을 수 있도록 지속적인 성과 대화 등 새로운 성과관리 접근 방식을 도입했다. 또한 연 2회 글로벌 직원 참여 설문조사와 자발적 이직이라는 두 가지 주요 지표를 통해 참여 진행상황을 지속적으로 평가하고 있다.

안전과 관련해서는 위험평가를 강화하고 보호 장치 마련 및 글로벌 안전과 보안표준을 준수하고 있다. 또한 지속해서 작업환경을 개선하고 사고가 발생하더라도 이에 대응할 수 있는 문화, 프로세스 및 완화 방안을 충분하게 마련해 놓고 있다.

평등을 위해서 여성 리더의 경력관리를 강화하고 경력 초기의 여성을 위한 전용 프로그램을 운영하고 있다. 여성 직원의 네트워킹을 지원하고 경력 경로를 구축할 수 있는 환경을 통해 리더십 기술을 확보할 수 있도록 돕고 있다. 2022년에는 약 800명의 여성 직원이 이 프로그램에 참여했다. 또한 비OECD 국적 직원의 고위직 비율을 확대하기 위해 노력하고 있다. 머스크는 2025년까지 여성 리더의 비율을 40%, 비OECD 국적의 고위직 비율을 30%로 확대하는 것이 목표다.

(3) G(지배구조) 주요 내용

머스크는 Governance(지배구조)와 관련해 지속가능한 조달, 경영윤리, 시민권 등을 중심으로 정책을 수립했다.

지속가능한 조달을 위해 머스크는 안전, 노동 및 탈탄소화에 중점을 두고 공급망의 ESG 위험을 해결하고 있다. 탈탄소화, 안전 및 보안, 노동 및 인권에 우선순위를 두고 디지털화 및 프로세스 표준화를 통해 공급업체 ESG 성과에 대해 평가하고 있다. 조달 시 ESG 교육을 통해 머스크와 고객의 지속가능성 목표가 항상 조달 활동에 반영되도록 하는 역량을 구축하고 있다. 또한 이와 관련된 로드맵을 수립했다. 로드맵은 기반 구축, 실행 강화, 업계 최고 사례 추구 등 3단계로 구분된다.

경영윤리로는 거버넌스 경영윤리, 영향과 위험관리, 제재 및 수출 통제 준수 등이 있다. 거버넌스 경영윤리는 책임있는 업무수행을 위한 업무 윤리규칙 등의 규정준수를 모니터링하는 것이다. 이러한 모니터링은 전담 비즈니스 규정준수팀이 담당하고 있다. 또한 비즈니스 윤리에 대한 리더십팀과 감사위원회가 있으며, 2022년에는 제3자 관리 프로세스를 개선했다. 이는 정부공무원이나 제3자 및 중개자 또는 비즈니스 파트너를 심사하는데 활용된다. 또한 고위험군의 대면 교육도 재개하고 있으며 행동강령에

대한 연례 교육도 진행하고 있다.

적용 가능한 모든 제재 및 수출 통제법 준수를 위해 제재 대상이거나 위험이 높은 국가 및 당사자 등을 상대할 때 머스크의 절차와 통제를 강화한다. 이러한 제한은 불법 야생동물 거래와 같은 다른 불법 행위도 포함된다.

2. MSC

MSC는 글로벌 해상운송 서비스 영역에서 꾸준히 기업의 사회적 책임을 준수하기 위해 노력해 왔다. 2022년에 발간한 ESG 리포트¹⁶⁰⁾에서 책임경영을 강화하는 차원에서 GRI(Global Reporting Initiative)¹⁶¹⁾ 프레임워크를 준용해 비즈니스에 대한 중요성 평가(materiality assessment)를 수행하여 총 15개 주제¹⁶²⁾를 식별하고 우선순위를 지정했다.

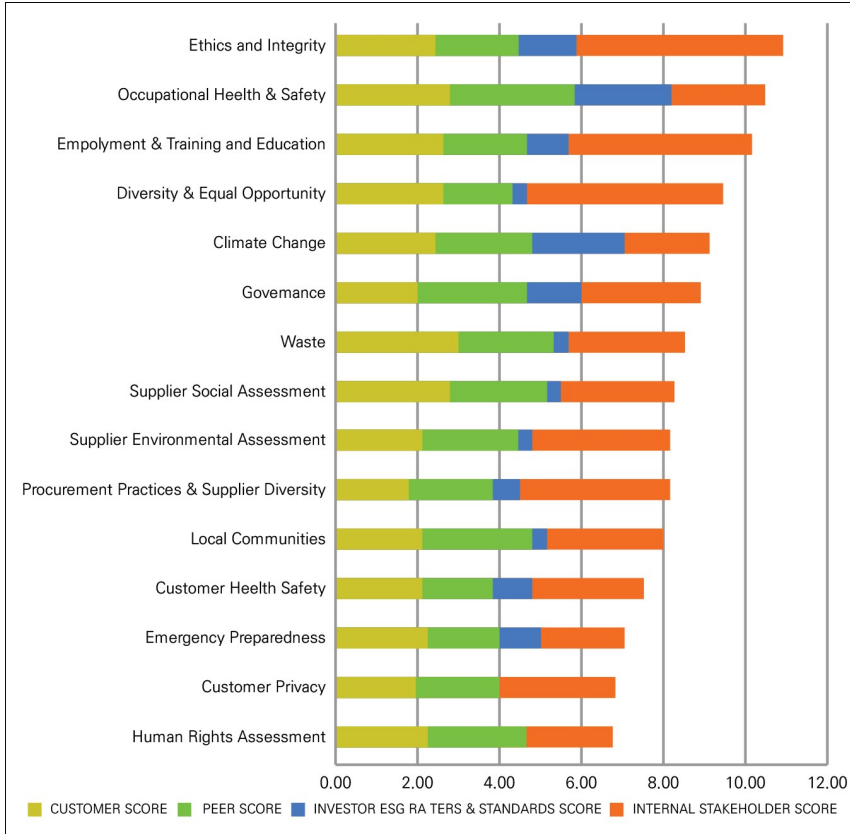
또한 MSC는 중요성 평가에서 우선순위가 높게 나온 15개 주제를 바탕으로 폐기물 감소(waste reduction), 기후변화(climate change), 윤리적 공급망 관리(ethical supply chain stewardship), 사람과 커뮤니티(people & communities)의 ESG 4대 핵심 분야를 구성한 후 전 구성원이 참여하는 140개 이상의 프로젝트 수행을 통해 ESG 경영의 실천에 노력하고 있다.

160) MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, Environmental, Social and Governance report

161) 기업의 지속가능 경영 활성화와 환경보호를 목적으로 1997년에 설립된 국제기구로서 지속가능 보고서에 대한 가이드라인을 제시하고 있음

162) 윤리 및 무결성(ethics and integrity), 산업보건 및 안전(occupational health & safety), 고용, 훈련, 교육(employment & training and education), 다양성 및 기회균등(diversity & equal opportunity), 기후변화(climate change), 거버넌스(governance), 폐기물(waste), 공급자 사회적 평가(supplier social assessment), 공급자 환경적 평가(supplier environmental assessment), 구매 관행 및 공급자 수요(procurement practices & supplier demand), 지역 공동체(local communities), 고객 보건 및 안전(customer health safety), 비상 대응(emergency preparedness), 고객 프라이버시(customer privacy), 인권 평가(human rights assessment)

〈그림 3-3〉 MSC의 ESG 추진 15개 주제 및 우선 순위 선정 결과



자료: MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, Environmental, Social and Governance report, p. 3.

1) ESG 경영 개요

MSC는 ESG 경영을 4대 핵심 분야로 구분하여 추진하고 있다. MSC의 ESG 4대 핵심 분야별 주요 목표를 살펴보면, 먼저 폐기물 감소(waste reduction) 분야는 고객사의 제조와 구매 절차에서 폐기물 감소를 위한 솔루션 개발에 투자, 에너지 절약과 폐기물 감소에 관한 목표 설정과 리포트 작성, MSC의 폐기물 감소에 관한 정량적 분석에 관한 목표 설정과 리포트

작성 등이 있다. 그리고 기후변화(climate change) 분야는 보고와 자료 발표 횟수 증가, 기후와 연계된 위험에 대한 식별과 계획 마련이 있다.

다음으로 윤리적 공급망 관리(ethical supply chain stewardship) 분야는 공급망 다양성 강화, 공급망 내에서의 윤리적 구매와 인권 존중 옹호, 공급망 지속가능성 지원 등이 있다. 마지막으로 사람과 커뮤니티(people & communities) 분야는 기회균등을 포함해 다양성에 대한 입증, MSC의 훈련과 교육에 대한 사회적 책임 실천, 보건과 안전에 대한 투자 증대 등이 있다.

2) ESG 추진 체계

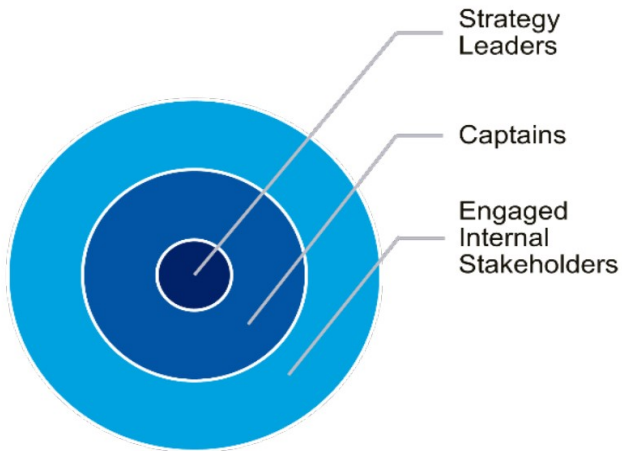
MSC는 ESG 경영 4대 핵심 분야 목표를 달성하기 위해 격차와 실행 계획을 평가하고 MSC 전체의 주제 및 기능 전문가를 배정하여 각각의 진행 상황을 발전시켜 나가고 있다. MSC는 모든 부서의 직원 전체가 140개 이상의 프로젝트 진행을 통해 ESG 경영에 참여하고 있다.

MSC는 2021년 10월 ESG 위원회를 설립했다. ESG 위원회는 운영 지원 부서인 Kristen Actis-Grande(수석 부사장 겸 최고재무책임자)와 Neal Dongre(부사장 겸 법무 자문위원 겸 비서실장)가 이끌고 있다. ESG 위원회는 여러 프로젝트팀을 감독하는 6명의 팀장, 그리고 필요에 따라 비즈니스 분야별 임원이 추가되고 다양한 주제 전문가로 구성된다. 각 사업부문장은 지정된 작업 흐름 내에서 ESG 조치를 이끌도록 선택된 조직 내에서 기능적 전문성과 영향력을 가진 리더들이다. 이 리더 조직은 사일로¹⁶³⁾를 피하고 전사적 협업 및 정렬을 보장하기 위해 의도적으로 교차 기능을 수행한다. MSC 이사회, 지명 및 기업 지배구조위원회, 경영진은 ESG 위원회를 지

163) 사일로(silo): 조직의 부서들이 다른 부서와 소통하지 않고 내부의 이익만을 추구하는 부서 간 이기주의 현상을 뜻하는 용어로 사용된다.

속적으로 감독한다.

〈그림 3-4〉 MSC의 ESG 추진 체계



자료: MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, p.5.

3) ESG 경영의 주요 내용

MSC는 ESG 경영을 4대 핵심 분야, 즉 폐기물 감소, 기후변화 대응, 윤리적 공급망 관리, 사람과 커뮤니티 등으로 구분하여 추진하고 있다.

(1) 폐기물 감소(waste reduction)

MSC는 4대 ESG 핵심 분야 가운데 폐기물 감소 분야에서 고객들의 폐기물 저장 지원, 재고 폐기물 예방 및 관리, 고품질 폐기물 매립지 유입 방지를 위한 재활용(recycling), 고철 폐기물 최소화를 위한 재가공(refurbishing) 분야에서 괄목할 만한 실적을 올렸다.

고객들의 폐기물 저장 지원방안으로는 금속 관련 제품의 제조시간 단축을 통해 기계 작업시간을 단축하고 포장 폐기물 소비량도 줄일 수 있었다.

또한 비영리 단체들에 대한 기부를 통해서 재고 폐기물 예방 및 관리를 크게 개선할 수 있었다. 고품 폐기물 매립지 유입 방지를 위한 재활용(recycling)의 경우에는 골판지, 종이, 플라스틱, 유리, 전자 폐기물, 스크랩, 금속 및 팔레트를 재활용함으로써 고품 폐기물 발생량을 대폭 줄일 수 있었다. 고철 폐기물 최소화를 위한 재가공(refurbishing) 활용 결과 2022년 단일 회계연도에만 587개의 자판기 및 521개의 PC 장치를 개조해서 재활용할 수 있게 되었다.

〈표 3-2〉 폐기물 감소(waste reduction) 분야 목표 달성 결과

구분	주요 내용
고객들이 에너지 사용과 폐기물 저감을 실천할 수 있도록 지원	• MSC 금속가공 전문가들은 항공우주, 자동차, 일반가공, 제조, 의료 부품 및 기타 내구재 관련 고객들이 작업을 보다 효율적으로 수행할 수 있도록 지원 • 금속 또는 금속과 유사한 제품을 더 빠르게 제조해 고객이 생산시간을 단축할 수 있는 방법을 찾을 수 있도록 제조 도구, 기술 및 전략을 도입하고 테스트함 • 지난 6년 동안 MSC 금속가공 전문가들은 다음의 성과를 거둠 - 1억 킬로와트시 이상에 해당하는 70만 기계 작업시간 절약 - 약 180만 개의 부품 소비량을 줄이고 3억 입방인치 이상의 포장 폐기물을 줄임
재고 폐기물 예방 및 관리를 위해 비영리 단체와 협력	• MSC는 재고 기부 역물류 서비스 기관인 'Waste to Charity'와 협력해 폐기물을 최소화해 비용을 절감하고 사회적 기회를 창출하며 환경에 미치는 영향을 최소화함 • 2021년 MSC는 450만 달러 이상 제품을 Waste to Charity의 재사용 및 재활용 프로그램에 기부했으며, 'WIN Warehouse'에 350만 달러 이상 제품을 기부함 • 'WIN Warehouse'는 비영리 단체와 회사를 연결해서 제품을 대폭 할인된 가격으로 구매할 수 있도록 허용해 기업의 초과 재고가 폐기물 시장으로 유입되는 것을 방지함
유해하지 않은 고품 폐기물이 매립지로 유입되는 것을 방지하기 위해서 재활용함	• 다수의 감소-재사용-재활용(reduce-reuse-recycling) 프로그램이 작업장 내에서 활용됨 • 2021년 데이비스 고객서비스센터(CSC)에서만 3,320파운드의 골판지, 종이, 플라스틱, 유리, 전자 폐기물, 스크랩, 금속 및 팔레트를 재활용함 • 2021년 MSC는 76,000파운드 이상의 전자 장비 또는 컴퓨터, 프린터, 팩스, 전화기와 같은 전자 폐기물을 재활용함

구분	주요 내용
기계 고철 및 폐기물 최소화를 위한 재가공	• MSC의 자판기(vending) 솔루션 및 프로그램은 환경적으로 책임 있는 방식으로 관리 • 기계 상자 재활용, 작업 절차 개선으로 기계 고철 대폭 감소 • 기계 재포장 공정 개선을 통해 관련 폐기물 대폭 감소 • MSC의 자판기(vending) 재활용 프로그램 이니셔티브는 비용 절감으로 이어져, 2022 회계연도에만 587개의 자판기 및 521개의 PC 장치를 개조했으며 872개의 나무 상자를 재사용하고 346,360lbs 금속을 재활용함

자료: MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, Environmental, Social and Governance report, p. 6

(2) 기후변화(climate change)

기후변화 분야에서는 온실가스(GHG) 배출량 측정 기반 구축, 시설물 조명 효율화, 스마트웨이 운송 파트너(SmartWay Transportation Partners)와 협업, 친환경 제품 소비로 인도, ESG 등급 및 평가 분야에서 우수한 실적을 거두었다.

〈표 3-3〉 기후변화(climate change) 분야 목표 달성 결과

구분	주요 내용
온실가스(GHG) 배출량 측정 기반 구축	• MSC는 전 세계 54개 시설에서 온실가스 배출량을 수집하고 분석하는 프로세스를 개발 중 • MSC는 2021년에 3,651대의 차량과 11개의 북미 시설에서 범위1 배출 데이터를 측정했고 11개 북미 시설에서 범위 배출 데이터를 측정 • 2021년 기준 차량 및 시설을 대상으로 한 MSC의 총 범위 및 배출량은 14,468이산화탄소환산톤(tCO2e) • 사무실 공간의 80%를 차지하는 11개 북미 시설은 282 이산화탄소환산톤(tCO2e) 또는 기록 가능한 연간 범위 배출량의 2%를 차지함 • 현재 온실가스(GHG) 배출량 데이터는 불완전하며 MSC의 전사적 배출량을 모두 반영하지 못하고 있음
시설물 조명 효율화	• CFC(Customer Fulfillment Center)의 83%는 모션센서 조명과 LED 조명을 모두 사용하고 있으며, 뉴욕 멜빌과 노스캐롤라이나 데이비스에 있는 CSC도 동일함. LED 조명은 내구성이 뛰어나고 기존 조명보다 최대 80% 더 효율적임 • 모션센서 기술은 조명 기구의 작동시간과 에너지 소비를 크게 줄이고

구분	주요 내용
	전구의 수명을 연장함. 네바다주 리노 CFC 조명의 90% 이상과 펜실베이니아주 해리스버그 CFC 조명의 대부분은 모션센서 기술로 제어됨
스마트웨이 운송파트너(SmartWay Transportation Partners)와 협업	• MSC의 임대 운송비용 중 80% 이상이 공급망 지속 가능성을 강화하고 온실가스 배출량을 줄이는 데 도움을 주는 SmartWay Transportation Partners임 • SmartWay 프로그램은 미국 환경청(EPA), 화물 운송업체, 선사 및 물류회사 간의 파트너십 제도이며 기업이 보다 효율적인 화물운송업체 및 운영전략을 식별하고 선택하는 데 도움을 줌
고객들을 친환경 제품 소비로 인도	• 친환경 제품이 고객의 목표 달성에 도움이 된다는 생각으로 환경적으로 선호되는 제품(EPP) 구매기준에 대한 요구사항에 따라 MSC는 지난 18개월 동안 EPP 제품을 확장하는 데 중점을 둔 결과 카탈로그에서 사용 가능한 EPP 제품의 수를 900% 이상 늘림 • 현재 MSC는 환경친화적인 GreenSeal, SaferChoice, ECOLOGO, GREENGUARD, EnergyStar, WaterSense 및 USDA Bio-Preferred를 포함해 선호하는 인증 또는 환경적으로 선호하는 속성을 가진 20,000개 이상의 제품을 제공하고 있음
ESG 노력의 결과로 인정받은 업계 등급	• MSC는 ESG 프로그램과 노력에 대해 EcoVadis로부터 브론즈 등급을 받았으며, 평가를 받은 모든 회사 중 상위 50%에 포함됨. EcoVadis 프레임워크는 환경, 노동 및 인권, 윤리 및 지속가능한 조달의 네 가지 주제에 대해 조사함 • 2021년 MSCI는 ESG 리스크 및 기회 관리에 대해 MSC에 BB등급 부여

자료: MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, Environmental, Social and Governance report, p. 7

(3) 윤리적 공급망 관리(ethical supply chain stewardship)

윤리적 공급망 관리 분야에서도 공급망에서 노예제와 인신매매를 금지하는 조치 마련, 규정 준수에 대한 약속과 헌신 측면에서 뛰어난 실적을 올렸다. MSC는 공급업체들과의 계약에서 인신매매 방지와 노예 방지 정책의 준수를 요구하고 있으며, MSC 모든 직원에 기업 행동 교육 및 평가를 이수하도록 요구하고 있다.

〈표 3-4〉 윤리적 공급망 관리(ethical supply chain stewardship) 분야 목표 달성 결과

구분	주요 내용
공급망에서 노예제와 인신매매를 금지하기 위한 조치	• MSC는 책임 있는 기업 시민으로서 공급망에서 모든 형태의 인신매매와 현대판 노예제도를 근절하기 위해 최선을 다하고 있음 • MSC는 자사 공급업체에 공급업체 계약서, 공급업체 약관 또는 MSC의 연간 공급업체 요구사항 서한을 통해 MSC 인신매매 방지/ 노예 방지 정책을 준수할 것을 요구함
규정 준수에 대한 약속과 헌신	• MSC는 괴롭힘이나 차별이 없는 근무환경을 조성하고 유지하기 위해 최선을 다하고 있으며, 직원 개인의 권리가 보호되고 경영진은 모든 직원의 요구와 우려사항에 책임을 가짐 • 매년 모든 직원은 MSC 기업행동 교육 및 평가를 완료해야 하며, 2022년 6월 기준 신입사원 및 준회원의 94.5%가 교육을 수료함

자료: MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, Environmental, Social and Governance report, p. 8

(4) 사람과 커뮤니티(people & communities)

사람과 커뮤니티 분야에서는 직장문화 인정, 다양성, 자본, 포용성에 대한 헌신 맹세, 유연성을 높이기 위해 원격 작업 수용, 직원을 위한 개인 교육, 직업 및 직무별 개발 및 교육기회 제공, 커뮤니티 지원 실적, 업계 최고 수준의 안전성, 동급 최고의 안전인증 획득 및 추구 등의 목표 달성 결과에서 탁월한 실적을 올렸다.

〈표 3-5〉 사람과 커뮤니티(people & communities) 분야 목표 달성 결과

구분	주요 내용
직장문화 인정	• MSC는 노스캐롤라이나주 데이비슨과 뉴욕주 멜빌에서 무실 최고의 직장상(Top Workplace award)을 받음 • MSC는 지원하는 관리자, 열린 마음, 일과 삶의 균형이라는 세 가지 문화적 속성으로 참여기업의 상위 25%에 포함됨
다양성, 자본, 포용성에 대한 헌신 맹세	• MSC 사장 겸 CEO인 Erik Gershwind가 보다 포용적인 직장을 지원하기 위해 행동할 것을 약속하는 다양성 및 포용성을 위한 CEO행동™ 서약에 서명함 • MSC는 직장 내 다양성과 포용성을 증진하기 위해 노력하는 2,300명 이상의 CEO 그룹에 합류함. 이 서약은 변화를 앞당기기 위해 직장에서도 도전적인 대화를 장려하고 육성하는 것에 관한 것

구분	주요 내용														
유연성을 높이기 위해 원격 작업 수용	• MSC에서의 원격 근무는 코로나19 대응 필요성에서 시작되었으며, 직원의 건강과 안전을 보장함 • 2022년에 MSC 직원들은 팬데믹 이후 앞으로 유연하고 혼합된 작업 정책을 구현하기 위해 설문조사를 진행함 • MSC 직원은 계속해서 작업장의 유연성을 높이고 매일 출퇴근을 피함으로써 환경에 미치는 영향을 줄일 예정임														
직원을 위한 개인 교육, 직업 및 직무별 개발 및 교육기회 제공	• MSC는 MSC를 통해 다양한 공식 및 비공식 학습세션을 제공함 • MSC University를 통해 제공되는 일부 학습 구성요소에는 일반 제1안 세션, 리더를 위한 핵심 학습 프로그램, 멘토링, 코칭 및 다양한 조직 효율성 솔루션이 포함됨. MSC University는 자사의 인재관리전략을 직접 지원함 • MSC 직원은 회계연도에 개인당 평균 17시간 이상의 교육을 받았고, 2022년에는 전년 대비 10% 이상 증가했음 • 2021 회계연도에 MSC는 리더십 역할. MSC의 여성 리더십 프로그램은 참가자들이 자신의 강점을 식별하고, 다른 사람들에게 어떻게 보이는지 명확히 하고, 행동기반 접근방식을 사용하여 개인 리더 브랜드 성명을 개발할 수 있는 통합 접근방식을 활용했음 • CFC(Customer Fulfillment Center) 리더십 개발 프로그램 • 직원들에게 자기 인식을 높이고, CFC의 모든 영역에 대한 노출을 제공하며, 미래에 자기 주도에서 타인 주도로 전환을 준비하기 위한 리더십 기술을 구축할 수 있는 기회를 제공														
커뮤니티 지원 실적	• 지난 5년 동안 MSC는 50개 이상의 지역 및 전국 비영리 단체에 약 4,300만 달러의 자선 및 현물을 기부함														
업계 최고 수준의 안전성	<table><tr><td>• MSC는 안전 성능을 엄격하게 추적하고 측정하며 총 기록 가능 비율, 손실된 근무일 사례 및 제한된 근무일 사례의 세 가지 메트릭으로 제시</td></tr><tr><td><table><tr><th>Metric</th><th>산업 평균</th><th>MSC 실적</th></tr><tr><td>총 기록 가능 비율</td><td>2.2</td><td>1.09</td></tr><tr><td>손실된 근무일 사례</td><td>0.9</td><td>0.62</td></tr><tr><td>제한된 근무일 사례</td><td>0.5</td><td>0.26</td></tr></table></td></tr></table>	• MSC는 안전 성능을 엄격하게 추적하고 측정하며 총 기록 가능 비율, 손실된 근무일 사례 및 제한된 근무일 사례의 세 가지 메트릭으로 제시	<table><tr><th>Metric</th><th>산업 평균</th><th>MSC 실적</th></tr><tr><td>총 기록 가능 비율</td><td>2.2</td><td>1.09</td></tr><tr><td>손실된 근무일 사례</td><td>0.9</td><td>0.62</td></tr><tr><td>제한된 근무일 사례</td><td>0.5</td><td>0.26</td></tr></table>	Metric	산업 평균	MSC 실적	총 기록 가능 비율	2.2	1.09	손실된 근무일 사례	0.9	0.62	제한된 근무일 사례	0.5	0.26
• MSC는 안전 성능을 엄격하게 추적하고 측정하며 총 기록 가능 비율, 손실된 근무일 사례 및 제한된 근무일 사례의 세 가지 메트릭으로 제시															
<table><tr><th>Metric</th><th>산업 평균</th><th>MSC 실적</th></tr><tr><td>총 기록 가능 비율</td><td>2.2</td><td>1.09</td></tr><tr><td>손실된 근무일 사례</td><td>0.9</td><td>0.62</td></tr><tr><td>제한된 근무일 사례</td><td>0.5</td><td>0.26</td></tr></table>	Metric	산업 평균	MSC 실적	총 기록 가능 비율	2.2	1.09	손실된 근무일 사례	0.9	0.62	제한된 근무일 사례	0.5	0.26			
Metric	산업 평균	MSC 실적													
총 기록 가능 비율	2.2	1.09													
손실된 근무일 사례	0.9	0.62													
제한된 근무일 사례	0.5	0.26													
동급 최고의 안전인증 획득 및 추구	• 2020년 1월 MSC는 오하이오주 콜럼버스의 CFC(Customer Fulfillment Center)에서 표준화(ISO) 45001:2018 인증을 받았으며 3년 인증주기에 이어 2022년 12월까지 재인증을 받을 예정임. • 이 초기인증은 MSC 직원의 절반 이상에 직접적인 영향을 미치지만 직원의 2% 미만은 직접 적용됨. 직접적인 영향에는 모든 직원에게 적용되는 업데이트된 글로벌 안전 정책, 교육, 안전 경고, 안전 캘린더와 같은 새로운 프로그램 및 MSC 전반의 직원을 위해 이 프로그램에서 개발한 기타 커뮤니케이션 형식이 포함됨														

구분	주요 내용
	이 초기인증이 완료되면 MSC는 향후 3년 동안 나머지 5개 CFC 위치 중 3개 위치에서 ISO45001 감사를 수행할 계획임

자료: MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, Environmental, Social and Governance report, pp. 9-11

3. NYK

1) ESG 경영 개요

NYK는 ESG 보고서 첫 장에서 ‘경영전략으로서 확실히 심화되는 ESG 경영’을 강조했다. NYK 그룹은 ESG 경영을 현장까지 침투시켜 경제면에서 우위성의 성과도 나오고 있고, 2022년은 차기 중기 경영계획 수립의 해로서 이해관계자가 납득할 수 있는 구체적인 길을 제시하겠다고 강조했다.

이를 위해 NYK 그룹은 사회나 산업에서 필요한 지속 가능한 솔루션 공급자(Sustainable Solution Provider)를 목표로 하기 위해, 그룹 사원 한 사람 한 사람이, 기존에 가지고 있던 ‘경제성’의 척도(モノサシ)에 ESG의 기준을 추가하는 것부터 시작하고 있다. ESG 기준을 철저하게 이행한 다음, NYK 그룹이 사회로부터 필요로 하는 존재로 계속 필요하다고 판단하면, 장기적인 시점에서 경영 자원(사람·물건·돈·데이터)을 중점적으로 투입한다는 것이다. 그 결과 NYK 그룹의 기존 사업 차별화나, 새로운 사업 영역을 만들어 내는 것, 또 브랜딩의 향상, 그룹 사원의 일하는 보람이나 자부심으로도 연결되는 등 NYK 그룹의 기업 가치 향상을 가능하게 한다고 인식하고 있다.

〈그림 3-5〉 NYK의 ESG 경영 목표



자료: NYK홈페이지, <https://www.nyk.com/english/esg/concept/esg-management/> (검색일: 2023.8.12)

2) ESG 경영 체계

NYK 그룹의 ESG 관리 핵심은 ESG 경영 추진 담당 임원 또는 ESG 경영추진단장이 주요 회의기구(경영회의, 투자신평협의회, 연구개발위원회)에 참여하고 있다. 그리고 ESG 척도는 개별 프로젝트의 의사결정과 판단에 반영된다. ESG 경영위원회는 기후변화 관련 사항을 경영회의 및 이사회에 보고한다. 연 1회 기후변화 관련 사항을 포함하여 회사의 ESG 경영을 위한 KPI를 수립하고 모니터링하고 있다.

(1) ESG 경영의 거버넌스 체제

ESG 경영추진위원회에서 ESG 경영에 관한 의제에 대해 전사적인 시점에서 심의·토의를 실시하고, 그 내용을 경영회의, 이사회에 보고하는 체제

를 취하고 있다. 또 ESG의 요소를 각 자문위원회에서 검토한 내용에 반영하고, 경영 회의, 투융자심의회¹⁶⁴⁾나 R&D 심의회¹⁶⁵⁾ 등의 중요 회의체에 ESG 경영 추진 담당 집행 임원 혹은 ESG 경영 추진 그룹장이 참가해, 개별 안전의 의사 결정 판단에 반영하는 구조를 추진하고 있다.

(2) ESG 경영추진위원회

ESG 경영의 전사적인 방침을 결정하기 위해, 사장을 위원장으로 하는 ESG 경영추진위원회를 설치하고 있다. 각 본부를 대표하는 집행 임원에 외부 전문가로는 골드만삭스 증권(주)의 임원(시미즈 다이고 씨)을 초빙해 구성하였으며, 2021년도에는 4회의 위원회를 개최하고 ESG 경영에 관한 의제에 대해 심의·토의를 실시했다.

또 본 위원회에는 지속가능성 이니셔티브 분과회¹⁶⁶⁾, 유엔 글로벌 콤팩트 추진 분과회¹⁶⁷⁾가 구성되어 있어 양 분과회에서 사전 토의를 실시한 후 본 위원회에 제안하는 형태로 하고 있다.

(3) 중기경영계획수립준비위원회

경영기획본부 담당 집행임원을 위원장, 기획그룹을 사무국으로 하는 지속적 성장 검토 태스크포스를 2021년 4월 발족하고, 2022년 4월부터는

164) 투융자심의회: 당사 및 당사 그룹사가 실시하는 개별 투융자나 여신안전에 관해 그 수익성, 각종 리스크, 기타 관련된 사항의 평가나 검토를 실시한다.

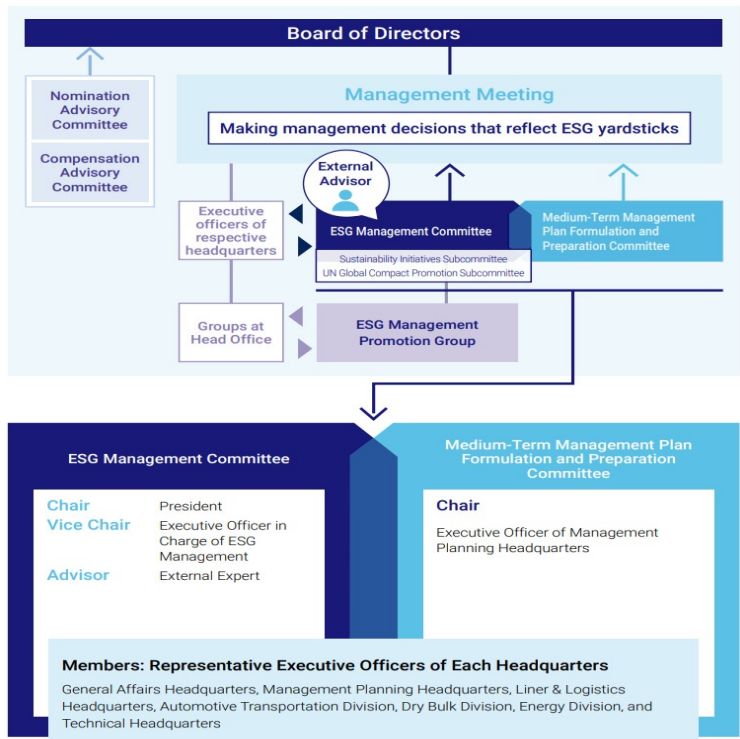
165) R&D 심의회: 기술개발·실증실험에 관한 연구개발 안전의 글로벌 흐름·기술적 견해를 바탕으로 심의를 실시한다.

166) 지속가능성 이니셔티브 분과회: NYK 그룹의 사회공헌 활동에 사회과제 해결을 위한 신규사업 육성 관점을 덧붙여 사회의 지속가능성에 이바지하는 투융자 가능성을 추구하는 새로운 방식의 대처방식에 관한 사전 토의를 실시한다.

167) UN 글로벌 콤팩트 추진 분과회: 2022년도부터 기존 글로벌 콤팩트 추진위원회에서 개편, NYK 및 NYK 그룹 회사에서 UN 글로벌 콤팩트 추진과 그것에 근거하는 체제의 정비를 목적으로 한다. 글로벌을 대상으로 한 HR 서베이나 인권 실사 프로세스 등을 통해 UN 글로벌 콤팩트에 위배될 우려가 있는 업무집행 및 사실 등에 대해 조사하고, 사실을 인정하고 시정을 위해 필요한 조치를 협의하여 결정한다.

중기경영계획 수립준비위원회로 개편해 사내 각 부문과의 협동을 보다 강하게 추진하는 형태로 하고 있다. 본 위원회는 ESG 경영추진위원회의 회원이기도 한 각 본부 집행임원으로 구성되어 있다. ESG 경영 추진을 구체적으로 추진하는 동시에 태스크포스에서 검토해 온 초장기적 관점, 미래의 발전 비전에 백캐스팅(backcasting)¹⁶⁸⁾ 전략을 활용하여 완성된 성장 전략을 바탕으로 2023년 발표 예정인 신증기 경영 계획을 향해 계속 검토하고 있다.

〈그림 3-6〉 NYK의 ESG 추진 체계



자료: NYK(2022), Steadily Developing ESG management as a business strategy, p.15.

168) 존 로빈슨(John Robinson)이 1982년에 처음 만든 용어. 미래의 발전 모습을 정하고 역방향으로 미래의 발전상을 현재와 연결하는 프로그램 및 정책을 마련하는 경영기법

3) ESG 경영의 주요 내용

NYK 그룹은 2018년에 발표한 중기 경영계획 ‘2022년에 대비한 디지털화 및 친환경(Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green)’에서 ESG 원칙과 회사의 경영 전략의 통합을 추구하고 있다고 명시했다. 또한 ESG 원칙이 경영 및 성장 전략의 중심에 있어야 한다는 확신을 바탕으로 2021년 2월 NYK 그룹 ESG 전략을 공개했다. 2021 회계연도를 ESG 경영의 원년으로 지정한 이후, 동 사는 투명한 지배구조를 확대하고 강화하여 갔다. 시스템을 구축하고 ESG 관리 이니셔티브를 그룹 차원에서 발전시켰다. 이러한 이니셔티브는 그룹 전반에 걸쳐 ESG 관련 비즈니스 활동에 폭발적인 영향을 미치고 있다. 이러한 노력과 상황을 업데이트하여 제공하기 위해 NYK는 2022년 3월에 NYK 그룹 ESG 전략 2022를 발행했다.

NYK 그룹은 기후변화에 대한 적절한 대응이 가장 중요한 경영 문제 중 하나임을 인식하고 이에 대응한다고 밝히고 있다. 위험과 기회 측면에서 기후변화가 NYK 그룹의 사업과 재무에 어떤 영향을 미치는지 파악하고 이에 대한 조치를 취하며 진행 과정의 투명성을 높이려고 한다. NYK는 기후 관련 재무 공개 태스크포스(TCFD)의 최종 권고 사항에 따라 거버넌스, 위험 관리, 전략, 지표 및 목표 등 네 가지 주제 영역에서 적절한 정보를 공개하고 있다.

NYK는 ESG 원칙을 회사의 경영전략과 통합하여, 장기적인 관점에서 사회, 환경 문제 해결에 기여하는 것을 목표로 하고 있다. 2022년 3월 지속성장 태스크포스는 2050년 경영환경을 고려하여 장기적인 관점에서 시나리오와 전략을 수립했다.¹⁶⁹⁾ 기존 핵심 사업을 더욱 발전시키고 신성장 사업을 발굴하는 ‘앰비덱스터리티(Ambidexterity)’라는 핵심 전략으로 각

169) NYK(2022), Real Leadership Real Progress, p. 40.

사업의 수익성 제고를 목표로 하고 있다. 또한 ‘고객에게 가치 제공’, ‘지속 가능한 사회에 공헌’, ‘수익과 투자를 동시’에 실현하여 지속가능한 성장을 달성하고자 한다. 이러한 핵심 전략을 추진함으로써 기후변화와 관련된 위험과 기회에 대응하는 전략을 추진하고 있다.

이와 같은 ESG 경영 노력을 한 결과 NYK가 받은 평가 결과는 다음과 같다.

〈표 3-6〉 NYK의 ESG 경영 평가 결과

(2022. 6. 30 기준)

Rating Company	Type of Rating	Rating
Japan Credit Rating Agency, Ltd. (JCR)	Long-term Issuer Rating (Outlook)	A (Positive)
	Bond Rating	A
Rating and Investment Information, Inc. (R&I)	Issuer Rating (Outlook)	A- (Positive)
	Long-term	A-
	Short-term	a-1
Moody's	Issuer Rating (Outlook)	Ba1 (Stable)

자료: NYK(2022), Real leadership real progress, p.76.

4. CMA CGM

CMG CGM은 프랑스 기업으로 160개국에 400여 개의 사무소가 있으며 약 15만 명의 직원을 고용하고 있다. 현재 593척의 선박을 보유하고 있으며 257개의 항로서비스를 제공하고 있다. 2000년대 초반부터 복합운송 전략을 추진해 왔으며 종합물류 솔루션을 개발하기 위해 2019년에는 물류기업 CEVA logistics를 인수했다.

1) ESG 경영 개요

CMG CGM은 ESG라는 개념을 내세우지 않고 지속가능성(sustainability)과 CSR이라는 개념을 사용하고 있으며 ‘Acting for People, Planet and Fair Trade(사람 중심의 행동, 지구를 위한 행동, 공정무역을 위한 행동)’라는 슬로건을 기반으로 세 가지 분야에서 12개의 우선 과제를 도출 및 추진하고 있다. 사람 중심 행동의 주요 과제는 ① 직원 안전 보장, ② 교육 및 훈련 촉진, ③ 다양성과 포용성 증진, ④ 지역사회 지원, ⑤ 가치사슬 내 인권 존중이며, 지구를 위한 행동의 주요 과제는 ⑥ 기후변화 대응, ⑦ 대기질 보존, ⑧ 생물다양성 보호, ⑨ 순환경제 촉진이다. 끝으로 공정무역을 위한 행동의 주요 과제는 ⑩ 윤리적 행동 및 비즈니스 관행 준수, ⑪ 지속가능한 제품 및 서비스 제공, ⑫ 지속가능한 공급망 확보이다.

실행전략의 내용을 보면, 타 기업의 ESG 전략과 유사한 내용이 많은 것을 알 수 있다. 주요 과제들은 그룹 내 직원부터 공급사슬 내 인권 및 지역사회와 지구의 환경까지 포함하고 있다. 다만 지배구조(G)에 대한 실천 전략은 두드러지지 않는 것으로 보인다.

CMA CGM은 지속가능성에 대한 그룹사의 미션을 ‘모든 인간과 지구의 온전함을 존중하면서 경제와 사회의 발전을 위한 균형 잡힌 국제 무역을 통해 지속가능한 세계화에 기여하는 것’으로 이해한다. 그리고 이러한 미션을 수행하기 위한 접근법으로 ‘Acting for People, Planet and Fair Trade’를 기본 축으로 내세우고 있다.

먼저 사람 중심의 행동(Acting for people)은 사람을 회사의 가장 큰 자산으로 인식하는 것에서 시작한다. CMA CGM은 임직원의 안전과 근무 환경 등을 개선하고 교육과 훈련을 제공하며 다양성과 포용성의 가치를 존중하고 있다고 말한다. 또한 지역사회 지원과 환경보존 및 인권보호를 위해 노력하고 있다.

지구를 위한 행동(Acting for planet)은 환경에 대한 책임 인식에서 비롯된다. CMA CGM은 해상, 육상, 항공 물류 분야의 글로벌 기업으로서 환경에 미치는 영향을 고려하여 비즈니스를 수행해야 함을 강조한다. 이에 따라 지속가능한 모델을 추구하고 있으며 기후변화에 대응하고 지구의 자원을 보호하기 위한 더 나은 방법을 지속적으로 찾고자 한다. 구체적으로는 대기질 개선, 생물다양성 연구 지원, 폐기물 감축, 대체연료 전환 촉진 협의체 발족 등이 있다.

공정 무역을 위한 행동(Acting for fair trade)은 지속가능성을 추구하는 글로벌 종합물류기업으로서 지역사회와 지구에 도움이 되는 상업거래를 통해 공정한 국제무역 관행을 보장하는 것이 의무임을 나타낸다. 구체적으로는 윤리적이고 청렴한 행동으로 모범을 보이고, 고객에 혁신적인 서비스를 제공하며 지속가능한 공급망을 확보하는 것이 있다.

CMA CGM은 ESG 보고서라는 명칭의 보고서를 발간하지 않으나, ‘Acting for People, Planet and Fair Trade’라는 슬로건을 근간으로 재무적 성과 리포트인 지속가능보고서 또는 CSR 보고서를 발간하고 있다. 따라서 이 보고서들을 토대로 ESG를 기준으로 분류하면 <표 3-7>과 같다.

<표 3-7> CMA CGM의 지속가능경영 정책

구분	공헌	전략적 목표
E(환경)	• 지속가능한 모델 추구 • 기후변화 대응 • 대기질 보존 • 생물다양성 보호 • 순환경제 촉진	• 2023년까지 대체연료 최소 10% 사용 • 2025년까지 CEVA 물류창고 100% 재생에너지 사용, CEVA 창고에 180만㎡ 태양광 패널 설치 • 2050년까지 넷제로 탄소
S(사회)	• 지역사회 지원 • 직원의 안전 보장 • 직원 교육·훈련 제공 • 인권존중	• 2050년까지 해상 및 터미널 사고 40% 감소(2019년 대비) • 2023년까지 직원 100% 건강보험 적용

구분	공헌	전략적 목표
	• 다양성·포용성 추구 • 지속가능한 제품 및 서비스 제공	• 3일간의 직원 훈련 제공 • 2025년까지 상위 직책 30% 여성, 리더의 61% 비프랑스 국적 직원 임용 • 저탄소 서비스 범위 확대: 2025년까지 육로 대신 바지선으로 상품의 75% 이상 운송
G(거버넌스)	• 윤리적이고 청렴한 행동 • 지속가능한 공급망 확보	• 모든 직원 대상 윤리 및 규정준수 교육 제공

자료: CMA CGM 홈페이지를 바탕으로 저자 정리,
<https://cmacgm-group.com/en/sustainability-and-innovation>(검색일: 2023.8.12.)

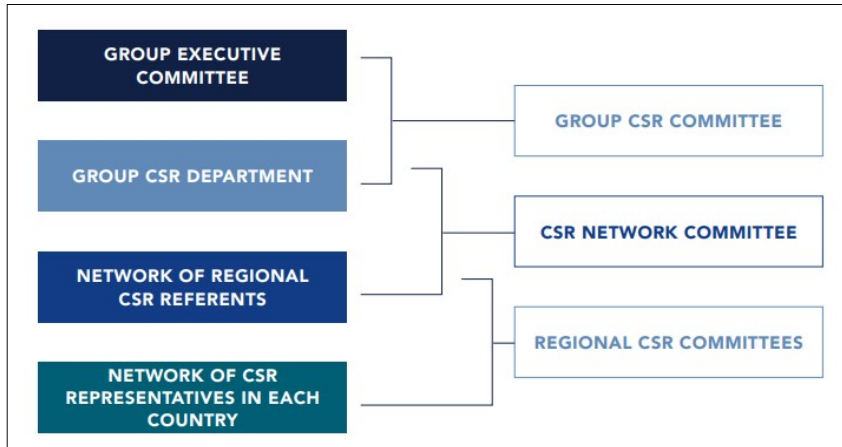
2) ESG 추진 체계

CMA CGM은 그룹사 차원의 CSR 위원회와 CSR 부서 및 지역 내 CSR 책임자 등으로 구성된 CSR 거버넌스를 통해 CSR 전략이 전사적으로 적용 및 추진될 수 있도록 운영 및 관리하고 있다.

CMG CGM 그룹의 CSR 거버넌스는 2021년에 구성된 그룹 내 CSR 위원회와 그룹 내 CSR 부서가 공동으로 수행하며 CSR 관련 이슈는 그룹 이사회 전략에 포함된다. CSR 위원회는 그룹의 전략, 조치, 파트너십 및 주요 CSR 성과지표를 정의하고, CSR 부서는 조직이 그룹 수준에서 전략 및 실행계획을 적절하게 구현할 수 있도록 지원하며 우선 과제의 진행 상황을 모니터링 및 측정한다.

지역 및 현지 CSR 책임자 네트워크는 각 조직 내에서 그룹의 CSR 전략을 최적으로 적용하여 기업 문화로 정착할 수 있도록 하고 사업이 운영되고 있는 160개국에서 현지 이니셔티브를 개발한다. CSR 책임자는 매월 CSR 부서, 특히 CSR 네트워크 위원회에 관련 내용을 보고한다.

〈그림 3-7〉 CMA CGM의 CSR 거버넌스



자료: CMA CGM(2023), p. 19

3) ESG 경영의 주요 내용

(1) E(환경) 주요 내용

CMA CGM의 환경(Environment) 요소와 관련된 주요 추진과제로는 기후변화 대응, 대기질 보존, 생물다양성 보호, 순환경제 촉진 등이 있다.

CMA CGM은 기후변화 대응을 위해 운송 및 물류 부문의 탄소발자국을 줄이고 있으며 2050년까지 넷제로 탄소배출을 목표로 하고 있다. 주요 활동으로는 에너지 효율 향상을 위한 최첨단 선박, 차량 및 항공기 도입, 신 에너지 개발, 스마트선박 프로그램을 통한 운영 최적화, 에너지 기금 조성 이 있다. 에너지 기금은 5년간 15억 유로의 예산이 조성될 예정이며 i) 재생에너지 개발 및 생산 지원, ii) 항만터미널, 창고 및 육상 차량의 탈탄소화 가속화, iii) 최첨단 혁신 프로젝트 지원, 개발 및 실증, iv) CMA CGM 그룹 직원의 연료 소비 감소 및 작업방식과 이동의 에너지 효율성 증가 등 네 가지를 우선 과제로 하고 있다.

〈표 3-8〉 CMA CGM의 2050 탈탄소화 전략

Division		Maritime	Port Terminal
DECARBONISATION PRIORITIES	IMPROVEMENT OF ASSETS *	• ORDERS: 77 LNG and 6 methanol ships on order, powered by bio and synthetic versions of these fuels, cold ironing system • SHIP RETROFITS: improvement of engines, propellers, bow bulbs, windbreaks, etc. (up to 8% reduction in CO2) • R&D: carbon capture systems, wind power assistance, vessel concepts (alternative fuels), optimization algorithm batteries, etc. • PARTNERSHIPS: Energy Observer 2, Neoline, Sea Orbiter	• INSTALLATION of photovoltaic panels to produce decarbonised electric power • INSTALLATION of shore power connection systems
	OPTIMISATION OF OPERATIONS	• FLEET CENTERS: 3 fleet centres to optimise journeys, navigation speed and fuel consumption of the fleet • SMART SHIP: programme for collecting operational data using sensors installed on ships (up to 10% reduction in CO2) • MODAL SHIFT to train & barge	• SMART TERMINAL: programme for collecting operational data from terminals using sensors installed on equipment (IoT) • JUST IN TIME: studies of digital solution to optimise the arrival of ships according to the availability of port operations (up to 7% reduction in CO2)
	GENERALISED USE OF LOW-CARBON FUELS	• BIO-/E-LNG: contribution to the development of industrial - scale production of bio/e-methane - Salamandre projects (up to 87% reduction in CO2) • BIO/E-METHANOL: contribution to the creation of a bio/e-methanol production chain (up to 95% reduction in CO2) • R&D ENERGY: studies of -carbon compounds applicable to maritime transport (hydrogen, ammonia, etc.) • ACT WITH CMA CGM+: launch of a range of low carbon services for customers	• STUDIES OF DECARBONISED FUELS (biodiesel, green electricity or green hydrogen) for equipment under study: cranes, forklifts, trucks

주: * "Assets" define the physical assets owned or operated by the Group

자료: CMA CGM(2023), p. 22

대기질 보존을 위해 CMA CGM은 연료에서 배출되는 오염물질을 줄이는 노력을 하고 있다. 저유황 연료유 등 청정연료를 사용하고 있으며 전기 사용을 확대하고 있다. 예를 들어 66척 이상의 선박이 해상 전원연결 시스템을 설정하도록 조정, 경차의 전기화, CEVA logistics 트럭의 점진적 전기화 등이 있다.

또한 생물다양성 보호를 위해 국제과학기구와 협력하고 있다. CMA CGM은 영향측정, 부정적인 영향 최소화, 생태계 보호, 위험에 처한 생태계 복원 지원 등 네 가지를 생물다양성 보호의 우선순위로 두고 있다. 주요 프로그램 활동으로는 2022년 그린마린유럽 인증, 지속가능한 해양을 위한 UN 원칙 서명, 산호초 복원을 목표로 하는 암초 복구 프로그램, 프랑스 해양개발연구소(IFREMET)와의 해양생태계 보전을 위한 기본 협약 체결, WWF와의 제휴 등 멸종위기 야생생물 불법거래 방지 및 통제 노력, 감비아산 목재 등 특정 수출 중단, 참고래 탐지활동을 확대하기 위한 음향 모니터링 부표에 대한 자금 지원 등이 있다.

CMA CGM은 순환경제 촉진을 위해 자원낭비와 폐기물 발생을 줄이고 있다. 주요 활동으로는 플라스틱 폐기물 해상운송 중단, 육상 창고에서 폐수 처리 및 재사용, 플라스틱 폐기물 문제 해결을 위한 파트너십 활동 등이 있다.

(2) S(사회) 주요 내용

CMA CGM의 CSR 실천 계획에서 사회(Social) 요소와 관련된 주요 추진과제로는 직원 안전 보장, 교육 및 훈련 촉진, 다양성과 포용성 증진, 지역사회 지원, 가치사슬 내 인권 존중 등이 있다.

직원의 건강 및 안전 위험관리는 지속적으로 개선되고 있는 프로세스이며, 사고예방위원회의 지침에 따라 관리직원부터 선원 및 운영 직원에 이르기

까지 모두 포함한다. 또한 이 위원회는 사고 조사에 대한 피드백을 제공하고 안전수준을 향상하기 위해 예방 전략을 개발하는 역할을 담당하고 있다. 그룹의 안전부서는 주요 위험에 대한 예방 조치를 취하고 안전 분석, 절차 및 조치를 개발하며 긴급 상황 시 지원한다.

교육 및 훈련 촉진을 위해 직원들과 전략을 공유하며 설문조사를 통해 직원들의 의견을 경청하고 있다. 또한 각 직원의 전문성 개발을 위해 경력 관리시스템을 운영하고 있으며, TANGRAM 센터를 설립했다.¹⁷⁰⁾ TANGRAM 센터는 CMA CGM 그룹 직원, 스타트업, 고객 및 파트너, 주요 회사 연구 센터, 대학, 경쟁업체 등 모든 분야의 전문가 간 시너지 효과를 창출하고 풍부한 생태계를 조성할 수 있도록 조직된 곳이다. 이 프로젝트는 ‘Powered by TANGRAM’ 교육과정과 대학, 스타트업과의 파트너십을 통해 활성화되고 있다.

다양성과 포용성 증진을 위한 조치도 지속적으로 추진하고 있다. 전체 직원의 35%는 여성이며, 175개 이상 국적의 직원이 근무하고 있다. 또한 장애를 가진 직원이나 장애 아동이 있는 직원을 위한 근무환경 조성 및 휴가를 제공하고 있다.

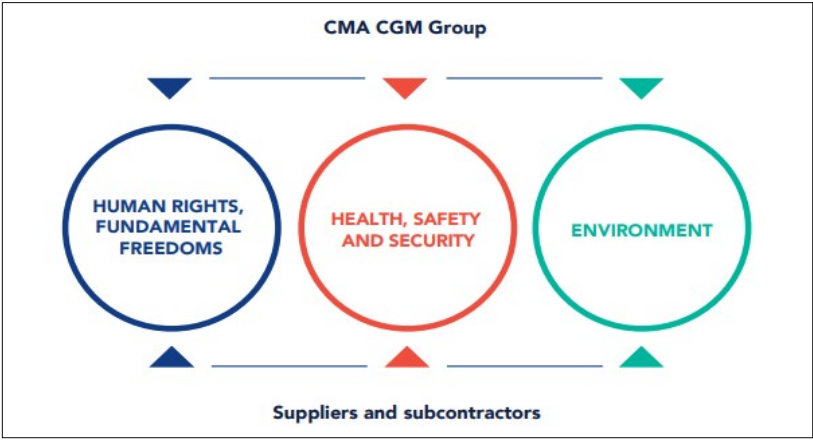
지역사회 지원을 위해 CMA CGM은 재단을 설립했으며 직원의 사회봉사 활동 참여도 독려하고 있다. 2005년에 설립된 CMA CGM 재단은 약 400개의 프로젝트를 지원하고 있다. 우크라이나 전쟁, 레바논 경제위기 등 긴급 상황에서 인도주의적 원조를 제공했으며 저개발국가의 교육을 지원하기도 했다. 구체적으로는 희망의 컨테이너 인도주의적 물품 운송, 식량 확보, 코트디부아르 학교 건설, 레바논 교육장비 설치, 기술 기반 자원 봉사 등이 있다.

가치사슬 내 인권 존중을 실현하기 위해 CMA CGM은 경계 계획을 수

170) TANGRAM은 창의성과 깊은 사고가 필요한 중국의 퍼즐게임 칠교판을 말함

립했다. 이 계획은 프랑스의 「경계의무법(Duty of Vigilance Act)」에서 요구하는 조치를 기반으로 평가되며 그룹 내, 사업 전반 및 자회사에 이 법의 적용을 확대 및 강화했다. 5개의 조치는 위험 매핑, 평가 절차, 적절한 조치, 내부고발제도, 시행된 조치 모니터링 등이다.

〈그림 3-8〉 CMA CGM의 경계 계획(Vigilance Plan)



자료: CMA CGM(2023), p. 68

(3) G(지배구조) 주요 내용

CMA CGM의 지배구조(Governance)와 관련한 주요 과제로는 윤리적 행동 및 비즈니스 관행 준수, 지속가능한 공급망 확보 등이 있다.

윤리적 행동 및 비즈니스 관행 준수는 모든 활동에 적용된다. CMA CGM은 수많은 교육과정을 직원들에게 제공함으로써 모범적인 행동문화를 구축할 수 있도록 한다. 특히 뇌물 수수, 경쟁법 준수, 데이터 관리(사이버 보안), 불법거래 방지, 직장 내 차별 및 괴롭힘 방지, 세금 투명성 등의 프로그램에 집중하고 있다.

CMA CGM은 지속가능한 공급망 확보가 개인, 사회 경제 및 환경에 대

한 위험을 줄일 뿐만 아니라 미래 문제에도 대응할 수 있는 핵심 과제라고 인식하고 있다. 동 사는 지속가능한 공급망 확보를 위해서 책임 있는 구매 프로세스, 공급업체 관계에 대한 교육 및 인식을 제고하고 있다.

우선 책임있는 구매 및 공급업체 관계 인증에 대한 요구사항과 UN 글로벌 콤팩트 원칙에 따라 구매 프로세스를 지속적으로 개선하기 위해 노력하고 있다. 제3자 행동강령은 CEVA logistics를 포함해 CMA CGM 그룹이 파트너, 특히 공급업체 직원 및 하청업체로부터 요구하는 최소 기준을 정의하고 있다. 이는 CMA CGM의 모든 계약 관계에 적용된다. 또한 구매 관행을 위한 프레임워크를 제공하기 위해 CMA CGM Group은 ‘The Way to Buy’¹⁷¹⁾의 초안을 마련했으며 공급업체 및 하도급 업체에 대한 평가, 모니터링 및 지원을 하고 있다. 2021년에는 공급업체 평가와 위험관리 강화를 위해 설계된 프로그램을 시작했으며 2022년에는 공급업체 평가 프로세스를 간소화했다. 2023년에는 평가를 강화하고 시정조치 계획을 조정해 CMA CGM 그룹과의 관계 전반에 걸친 공급업체 위험 관리 도구를 구현할 계획이다.

공급업체 관계에 대한 교육 및 인식 제고를 위해서 CMA CGM은 조달 아카데미 프로그램을 만들었으며, 구매에 대한 특정 교육 모듈과 공급업체 관리 개요를 포함해 새로운 교육도 신설할 계획이다. 이 프로그램은 구매 정책에 ‘The way to Buy’에 기반한 필수 e-러닝 과정이 포함되어 있다. 끝으로 공급업체와 균형적이고 오래 지속되는 관계를 유지하도록 장려하기 위해 구매 커뮤니티와 모든 이해관계자를 대상으로 인식 제고 캠페인을 실시했다.

171) CMA CGM 그룹의 책임 있는 구매 및 공급업체 관계의 기본 원칙을 설명하는 문서로 가치·약속·행동 규칙, 조달 과정 전반에 걸쳐 지속가능한 구매 모범 사례, 구매 과정에서 이해관계자의 역할과 책임, 공급업체 자격 프로세스 등에 중점을 두고 있음. 책임있는 구매 정책은 입찰 시 CSR 기준을 고려하도록 권장하고 있음

제2절 국내 ESG 경영 사례

1. 현대글로비스

1) ESG 경영 개요¹⁷²⁾

파리기후협약이 발효된 이후 주요국들은 탄소중립 정책을 잇달아 발표하고 있으며, 새로운 산업 육성과 연계하는 움직임이 나타나고 있다. 2021년 7월 유럽연합(EU)은 기후변화 대응을 위한 12개 항목을 담은 입법 패키지인 ‘Fit For 55’를 내놓고, 2030년까지 EU의 평균 탄소배출량을 1990년의 55% 수준까지 줄인다는 목표를 실현하는 계획을 발표하였다. 실제로 유럽연합의회는 2020년 9월 EU 배출권거래제(EU-ETS) 적용 대상에 해운업을 포함하겠다는 결정을 발표하여 시행하고 있다. 이에 따라 탄소배출권 가격은 상승하고 연료비 상승도 이어지고 있는 등 국내외 규제 강화에 따른 친환경 물류 시스템의 중요성이 강조되고 있다.

이와 같은 국제 동향에 맞춰 현대글로비스는 매년 친환경 녹색물류를 실현하기 위하여 온실가스 감축, 오염물질 배출 최소화, 환경 인식 강화 등을 목표로 사업장별 세부추진 계획을 수립 및 실행하고 있다. 2020년 배출권거래제 할당 대상업체로 지정되어, 2021년부터 온실가스 배출량을 관리하고 있다. 국내 할당 대상업체로는 최초의 TCFD(Task force on Climate-related Financial Disclosures; 기후변화 관련 재무정보 공개 협의체) 서포터즈로 가입한 후 온실가스 감축 등 친환경 경영에 대한 구체적인 의지를 표명하였으며, 사업 브랜드 ‘ECOH(에코)’를 론칭하여 수소 유통과 전기차 배터리 재활용 사업을 추진하는 등 다양한 사업 분야에서 친환경/저

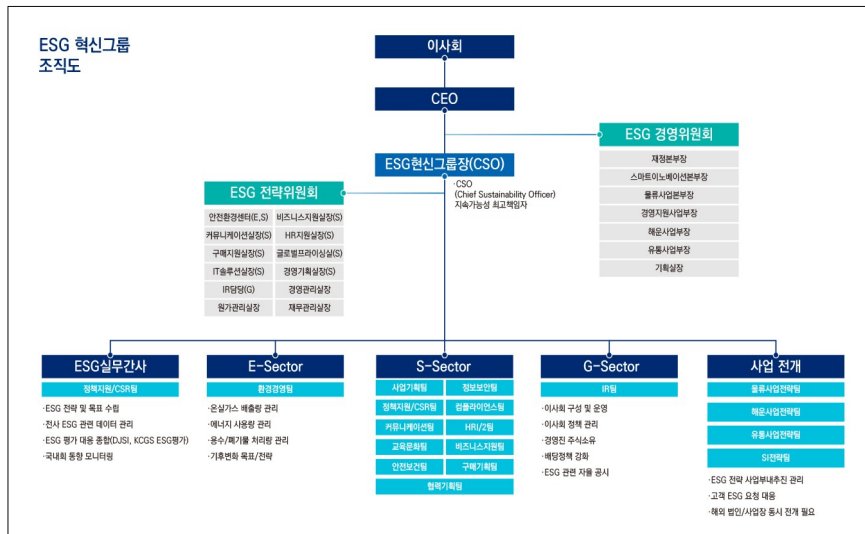
172) 현대글로비스(2022), ESG 보고서.

탄소 경영을 확대하고 있다.

2) ESG 추진 체계

현대글로비스는 ESG 경영을 전사적으로 추진하고 있다. 우선 ESG 혁신 그룹장(Chief Sustainability Officer, CSO)을 두고 ESG 경영업무를 총괄하도록 하고 있다. 그리고 ESG 경영위원회를 설치하고, 여기에 주요 업무를 담당하는 본부장이 참여하고 있다. 그리고 ESG 전략위원회를 두고 주요 사항에 대한 의사결정을 하고 있다.

〈그림 3-9〉 현대글로비스 ESG 추진 체계



자료: 현대글로비스(2022), ESG 보고서

3) ESG 경영의 주요 내용

(1) ESG 경영 중장기 전략¹⁷³⁾

〈표 3-9〉 현대글로비스의 ESG 중장기 전략

구분	방향			중점 추진전략
	강화	유지	신규	
탄소배출 관리계획	○		○	• 현대글로비스 탄소중립 계획 수립 - IMO 규제, 정부 탄소중립계획에 발맞춘 당사 탄소중립계획 수립 - 탄소배출량 감축 계획 및 신재생에너지 사용 계획 일괄 수립
친환경 서비스	○		○	• 해운사업 친환경 선박 전환 추진 • 물류 화물자동차 FC/EV 전환 추진
인권경영 / 인재관리	○		○	• 차별금지 등 임직원 인권 강화를 위한 목표 수립 및 이행 관리 추진 - 여성 임직원/관리자 중장기 목표 수립, 다양성 지표 기준을 통한 임직원 현황 관리 강화 - 다양성 정책 수립 및 이행 관리 공개 • 직원 역량 개발 기회 제공 확대 및 전 임직원 ESG 교육 강화
협력사 ESG	○	○	○	• 협력사 ESG 리스크 평가 체계 구축 및 ESG 역량 강화 지원 - 협력사 종합평가에 ESG(안전, 환경 인권, 윤리) 평가 반영, 현장 실사 과정 ESG 교육 및 컨설팅을 통한 역량 강화 지원
해외사업장 ESG			○	• 연결종속회사 대상 전 해외사업장 ESG 관리 추진 - ESG 관리 커버리지 확대 요구에 대응하여 연결대상 종속회사 전 사업장 비재무 ESG 데이터(환경, 안전, 인사 등) 관리 - 국가별 ESG 규제 가속화에 따른 해외 사업장 ESG 권역별 전담인력 배치를 통한 규제 분석 및 대응 강화
지배구조 개 선	○	○	○	• 주주 환원정책 강화 및 지배기구 독립성·투명성 강화
ESG 리스크 보고체계	○	○	○	• ESG 리스크 이사회 보고 체계 강화 - ESG 리스크 모니터링 및 대응 계획 수립(예, 탄소중립, 안전/인권관리 계획 등) → 이사회 보고 및 의사결정
사회공헌	○	○	○	• 해외 사업장을 포함한 글로벌 사회공헌 활동 시행, 사회공헌 활동의 사업적 가치 측정 강화

173) 현대글로비스(2022), ESG 보고서.

구분	방향			중점 추진전략
	강화	유지	신규	
				- 사업과 연계된 신규 사회공헌 활동 개발 및 시행, 사회공헌 활동 측정 기준 및 목표 수립, 이행관리
안전보건	○	○		• 안전 중요성 인식하에 사망사고건수 ZERO 달성을 위한 관리 지속 - 안전 강화 프로그램 지속 진행, 재해건수 감소를 위한 캠페인 및 현장 모니터링 지속 추진
윤리경영		○		• 반부패, 공정거래 이슈 중요성 인식하에 위반건수 ZERO 달성을 위한 관리 지속 - CP 시스템, 제보 체계 및 즉시 대응, 직원 교육 및 서명 등 다양한 활동 프로그램을 통한 위반 사례 제로화
고객만족	○	○		• 고객만족도 향상을 위한 목표 수립 및 관리 지속 추진, 불만 처리 실적 공개

자료: 현대글로벌비스 ESG 보고서

(2) 최근의 ESG 활동¹⁷⁴⁾

현대글로벌비스가 친환경 물류사업을 토대로 RSG 경영에 박차를 가하고 있다. 새로운 기후 체제와 대내외 환경정책에 맞춰 전방위적으로 다양한 친환경 경영을 펼치는 동시에 지역사회를 위한 사회공헌 활동도 적극적으로 실천하고 있다.

우선, 현대글로벌비스는 급성장이 예상되는 전기차(EV) ‘사용 후 배터리’ 물류사업에서 발빠른 행보를 보이고 있다. 사용 후 배터리란 신품 대비 성능이 약 70% 이하로 떨어진 구동 배터리로 사용 가치가 없어진 제품을 말한다. 전기차 수요가 빠르게 늘어나고 있어 최근 사용 후 배터리 처리 문제도 떠오르고 있다.

현대글로벌비스는 사용 후 배터리를 효율적으로 대량 운송할 수 있는 전용 용기 특허를 취득하는 등 관련 사업 역량을 키우고 있다. 현대글로벌비스가

174) 매일경제신문사(2021), 이것이 ESG다, pp. 110-111.

개발한 용기는 크기를 자유롭게 조절할 수 있는 가변 레일식 구조를 채택한 것이 특징이다. 덕분에 여러 차종의 각기 다른 모양을 가진 배터리를 실을 수 있어 국내 최초로 EY 사용 후 배터리 전용 ‘플랫폼’ 역할을 수행할 것으로 기대된다.

국내외 물류 현장에 친환경 운송 시스템도 적극 도입하고 있다. 현대글로비스는 SSG닷컴과 함께 국내 최초로 냉장·냉동 물류 수송체계인 ‘콜드체인(Cold Chain)’ 시스템에 전기 트럭을 투입했다. 경유차로 배송하던 해당 하루 평균 15ℓ의 경유를 사용하는데, 이를 온실가스 배출량으로 환산하면 38kgCO₂eq 정도다.¹⁷⁵⁾ 이에 비해 같은 제원의 전기 배송차를 이용하면 온실가스 배출이 하루 16.7kgCO₂eq까지 줄어 약 56.2% 저감 효과를 볼 수 있다.¹⁷⁶⁾

또 태국 재계 1위인 CP그룹과 사업 파트너십을 구축해 현지 물류시장을 공략하고 있다. 협약에 따라 현대글로비스는 CP그룹이 태국 전역에서 운영하는 편의점 세븐일레븐의 상품을 전기 트럭으로 운송한다. 이는 태국 물류 현장에 친환경 전기 트럭이 도입된 첫 사례이다.

현대글로비스는 친환경 에너지인 수소 대중화에도 앞장서고 있다고 발표했다. 동 사는 정부 부처 및 관련 기업들과 함께 수소 차량용 수소 유통산업 발전을 위해 2020년 7월에 양해각서(MOU)도 체결했다. 현대글로비스는 수소 전용 이송 차량인 튜브 트레일러를 투입해 현대제철소 당진공장에서 생산된 수소를 하이넷 수소 충전소(수도권 및 충청권)까지 실어 나른다. 이를 통해 획득한 실시간 데이터를 이용해 ‘수소 공급망 관리 최적화 플랫폼’을 구축하고, 수소가 필요한 지역에 적기 공급하고 물류 효율성을 제고한다는 계획이다.

175) 전자신문 (<https://www.etnews.com/20220311000117>)

176) 전자신문 (<https://www.etnews.com/20220311000117>)

이와 함께 친환경 해운사업 모색을 위해 유럽 대표 해운사 ‘윌. 윌헬름센(wilh. wilhelmsen Holdings ASA, 이하 ‘윌헬름센’)'과 가스 운반선 및 해운환경 변화 공동 대응 업무협약(MOU)을 체결했다. 협약에 따라 윌헬름센과 액화천연가스(LNG) 해상운송 사업을 공동으로 추진한다. 또 수소경제 시대를 대비해 친환경 수소 선박 운영, 수소 해상운송 사업 등을 단계적으로 진행할 예정이다.

친환경 해운시장을 선점하기 위해 국내 조선사와 협력해 ‘대형 액화수소 운반선’ 개발에 착수했다. 이를 위해 세계 최초로 한국선급과 라이베리아 기국으로부터 기본 인증(AIP)도 획득했다. 이는 선박건조에 필요한 기초 단계를 승인받은 것으로, 한국 선사와 조선사가 협력해 받아낸 대형 수소 운반선 인증에 관한 최초 사례다. 현대글로벌비스는 이번 기본 인증이 기술 표준이 될 가능성이 큰 만큼, 글로벌 수소 해상운송 주도권 경쟁에서 우위를 점한다는 목표다.

현대글로벌비스는 지속적인 사회공헌활동을 통해 기업의 사회적 책임도 적극 수행하고 있다. 2020년 1분기부터 물류기업의 특성을 살려 코로나19 확산 방지를 위한 구호품을 자가 격리자 및 의료진에게 전달해 왔다. 지금까지 300회에 걸쳐 1,100여 개의 구호품을 전달했다. 쾌적한 생활환경을 조성하기 위해 비산먼지 제거사업도 실시하고 있다. 미세먼지와 도로변 비점오염원을 제거해 사업장 인근 지역 시민의 안전을 도모한다는 목표다.

또 한국기업지배구조원이 측정하는 ESG 평가에서 종합 A등급을 받아 그간 노력해온 ESG 경영의 성과를 입증했다. 특히 국내 대표 물류기업으로서 사회적 책임과 상생 경영을 선도해 ‘사회책임’ 분야에서 A+등급을 획득했다.

이 밖에도 글로벌 환경 경영 평가제도인 탄소정보 공개 프로젝트(CDP)에 지속적으로 참여해 의미 있는 결과를 얻고 있다. 현대글로벌비스는 글로벌

환경 규제와 정책 변화에 대응하고, 이해관계자의 환경정보 공개 요구에 부응하기 위해 국내 물류기업 최초로 2016년부터 CDP에 참여하고 있다. 현재까지 최고 등급인 리더십A 획득, 상위 5개 기업만 선정되는 '탄소 경영 섹터 아너스' 수상 등의 성과를 얻었다. 현대글로벌비스는 향후에도 글로벌 리딩 물류기업으로서 지속적인 ESG 경영을 펼쳐 나갈 계획이다.

2. 대한항공

대한항공의 ESG는 '환경경영, 수송보국 창립이념에 따른 사회적 책임 이행, 지속가능경영을 위한 지배구조 체계 강화'로 추구하는 가치를 명확하게 제시하고 있다. 또한 GRI Standards를 활용해 기업 가치에 영향을 미치는 핵심 이슈를 자체적으로 선별하고 이를 기준으로 ESG 세부 정책을 도출했다는 것을 알 수 있다. 특히 환경 분야는 국제규제에 대응하고 구체적인 이행방안을 추진하고 있는 것을 확인할 수 있다. 또한 대한항공의 ESG 경영은 고객, 임직원, 협력사, 주주 등 다양한 이해관계자들과의 이슈를 다루고 있다. 이는 이해관계자와 적극적으로 커뮤니케이션을 수행하며 기업 경영 전반에 ESG 요소를 적용하기 위한 노력으로 볼 수 있으며 주주 중심이 아닌 이해관계자 중심의 가치를 추구하는 ESG의 특징과도 부합한다. 한편 ESG 위원회와 사무국을 신설했으나 기존의 경영전략본부가 컨트롤타워 역할을 수행하고 있는 것을 알 수 있다.

1) ESG 경영 개요

대한항공은 2006년부터 ‘지속가능성보고서’를 매년 발간해 왔으며 2021년부터는 ‘ESG보고서’로 보고서 명칭을 변경해 이해관계자에게 ESG 경영성과를 제공하고 있다.

대한항공은 ESG 측면에서 ‘지속가능한 내일을 위한 환경경영’, ‘수송보국 창립 이념에 따른 사회적 책임 이행’, ‘지속가능경영을 위한 지배구조 체계 강화’를 핵심 가치로 하고 있다.¹⁷⁷⁾

〈그림 3-10〉 대한항공 ESG 핵심가치



자료: 대한항공(2023), p. 15

또한 대한항공은 글로벌 항공사의 책임 의식을 통해 ESG 경영을 지속적으로 강화하고 있음을 밝혔다. 동 사는 기후변화 대응에 동참하기 위해 2021년 10월 개최된 국제항공운송협회(IATA) 총회에서 ‘2050 탄소중립’ 공동 목표에 합의했으며 안전을 최우선 가치로 하여 안전관리체제를 강화하고 있다. 또한 기업의 사회적 가치를 실현하고 투명하고 윤리적인 경영 활동을 적극적으로 추구하고 있다.¹⁷⁸⁾

177) 대한항공(2022), p. 1.

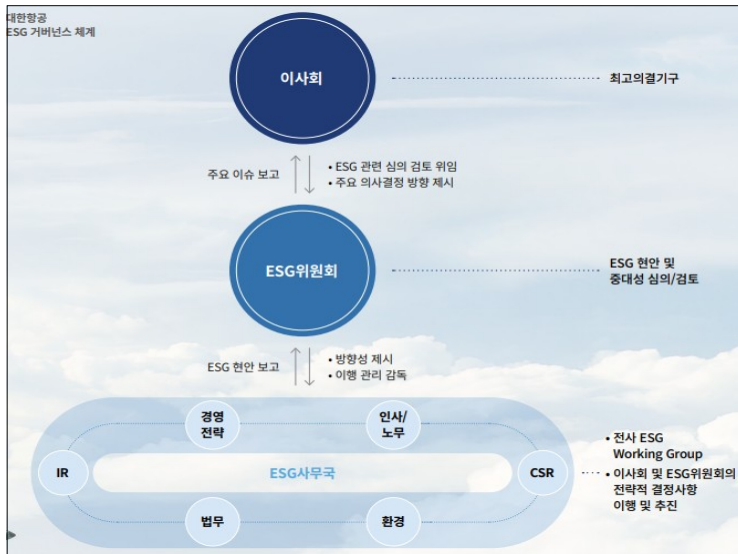
178) 전계서, p. 6.

2) ESG 추진 체계

대한항공은 이사회 내에 ESG 위원회를 운영하고 있다. ESG 위원회는 ESG 관련 이행사항 검토 및 총괄, 주주가치에 큰 영향을 미치는 주요 경영 사항에 대한 사전검토, 「공정거래법」 등 법령에서 정하는 내부거래를 심의·의결하는 권한을 갖고 있다. 동 위원회는 ESG를 경영활동에 적극적으로 반영하기 위해서 분기별 정기회의를 개최하고 있다. 또한 ESG 주요 현안과 ESG 중대성에 대해 논의하고, 주요 내용을 이사회에 보고하고 있다.

2021년 1월에는 이사회 산하에 ESG 사무국을 신설하여 ESG 전담조직을 구성했으며 위원회 및 이사회에 ESG 경영활동 보고가 원활히 이뤄질 수 있도록 ESG 관리 시스템을 체계적으로 구축했다. ESG 사무국은 경영 전략본부가 컨트롤타워 역할을 하고 있으며 인사·노무, CSR, 환경, 법무, IR 등과 긴밀하게 협업해 ESG를 대응하고 있다.

〈그림 3-11〉 대한항공 ESG 거버넌스 체계



자료: 대한항공(2023), p. 16

3) ESG 경영의 주요 내용

(1) ESG 경영 중장기 전략

대한항공은 ESG 주요 이슈에 대응하기 위해 GRI Standards의 중대성 원칙에 이중 중대성 개념을 적용해 이중 중대성 평가를 실시했다. 이를 통해 기업 가치에 중대한 영향을 미치는 이슈를 선별하고, 환경·사회·재무적 영향을 모두 고려해 핵심 이슈를 도출했다. 선별된 핵심 이슈는 기후변화 대응, 지속가능한 자원 활용, 사업장 안전 및 건강관리, 고객의 건강 및 안전보호, 고객정보보호 강화, 고객 만족 노력 확대, 법규준수 및 준법경영 확대, ESG 리스크 관리, 산업 변화에 따른 시장 대응 회복 탄력성 제고 등이다.¹⁷⁹⁾

〈표 3-10〉은 ESG 부문별 대한항공의 정책 및 세부 내용을 보여준다. 환경 부문은 기후변화 대응과 녹색경영으로 구성되어 있으며, 사회 부문은 인권경영, 안전경영, 소비자중심경영, 상생경영, 인재경영을 포함한다. 거버넌스 부문에는 건전한 지배구조, 주주권익보호, 윤리 및 준법 경영, 리스크 관리 등이 있다.

〈표 3-10〉 대한항공의 ESG 정책

구분	내용	세부 내용
E(환경)	• 기후변화 대응	• 기후변화 대응 목표 • 기후변화 대응 거버넌스 운영 • 온실가스 감축 노력 • 탄소규제 대응
	• 녹색경영	• 환경경영체제 • 녹색구매 • 폐기물 저감 및 재활용 • 환경오염 예방
S(사회)	• 인권경영	• 인권과 다양성을 존중하는 인사정책

179) 대한항공(2023), pp. 20-22.

구분	내용	세부 내용
		• 직원 인권 존중을 위한 전담 채널 운영 • 임직원 인권 교육 • 임직원 신체 및 정신 건강 증진 활동 • 상생적 노사관계
	• 안전경영	• 안전회의체 강화 • 무사고 운항 지속을 위한 안전운항 관리 • 안전경영 강화 노력 • 안전 인증 프로그램 • 운항 중 응급의료상황 대응 체계 • 항공의료센터의 감염병 대응 체계 • 전사 산업안전보건 관리체계
	• 소비자중심경영	• 적극적인 소비자중심경영 활동 • 고객의 말씀(VOC) 운영 • Service Excellence 제도 • 고객서비스 부문 수상 • NPS를 통한 고객중심경영 성과 • 소비자 권익보호 목표 • SNS 커뮤니케이션 • 마일리지 사용처 확대 • 통합사이버보안전략센터 운영 및 IT 정보자산 보호 • 글로벌 개인정보보호 표준에 부합하는 체계적 고객정보 관리
	• 상생경영	• 동반성장 정책 • 공정거래 정립 • 지속가능한 공급망 관리 • 사회공헌
	• 인재경영	• 해외 현지 우수인력 고용 • 모성보호제도 • 공정한 평가·성과 보상체계 • Job Market 제도 운영 • 사내 건강증진 시설 조성 및 근무환경 개선 • 복리후생제도 • 인재개발 • 소통과 신뢰로 만들어가는 조직문화
G(거버넌스)	• 건전한 지배구조	• 이사회 운영 • 이사회 내 위원회(감사위원회, 사외이사후보추천위원회,

구분	내용	세부 내용
		ESG 위원회, 안전위원회, 보상위원회) 운영 • 이해관계자 커뮤니케이션 채널 • 지배구조 현장에 다양성 가치 반영
	• 주주권익보호	• 주주총회 • 주주와의 소통 강화
	• 윤리 및 준법 경영	• 내부비리신고제도 운영 • 준법관리 및 준법 대응 • 윤리경영 및 준법교육
	• 리스크 관리	• 비재무적 리스크 관리 • 재무적 리스크 관리

자료: 대한항공(2023), pp. 26-63

(2) ESG 주요 활동

가. E(환경) 주요 내용

먼저 온실가스 감축을 위한 활동은 지속가능 항공유 사용 활성화를 위한 노력과 친환경 항공기 도입을 통한 연료 효율 개선 등이 있다. 지속가능 항공유는 폐식용유, 농업부산물, 폐기물 등에서 생산하는 대체연료로서 기존 항공유 대비 탄소배출량을 최대 80%까지 감축할 수 있다. 그러나 생산 시설과 공급망이 제한적이다. 이에 대한항공은 2021년 6월에 현대오일뱅크와 ‘지속가능 항공유 제조 및 사용 기반 조성협력을 위한 MOU’를 체결했으며 정부 주관 ‘친환경 바이오연료 활성화 얼라이언스’에 참여해 지속가능 항공유 실증사업 등에 협력하고 있다. 또한 대한항공은 고효율 항공기를 적극적으로 도입해 평균기령을 11.8년으로 유지하고 있다. 대한항공은 온실가스 감축 기술개발도 적극적으로 하고 있다. 연료 효율성 향상을 위한 통합 데이터 관리 기반 신연료 관리 시스템을 구축했으며 친환경 항공기 부품 제작, 우주발사체 기술개발, 도심 항공 모빌리티 연구개발 등을 수행하고 있다.¹⁸⁰⁾

국제 탄소규제인 국제항공 탄소상쇄제도, 유럽연합 배출권거래제도 (EU-ETS)¹⁸¹⁾, 영국 배출권거래제(UK-ETS)¹⁸²⁾와 국내 배출권거래제를 준수하고 있다. 이를 위해 항공기 운항과 지상시설에서 발생하는 온실가스를 모니터링하며 내부 회계관리 시 탄소배출권 비용을 반영해 탄소배출권 비용 리스크를 관리하고 있다.¹⁸³⁾

또한 국제표준에 적합한 환경경영시스템을 구축하고, 전사적 환경경영체제를 운영하고 있다. 내부환경심사원 풀을 통해 연 1회 이상 환경경영시스템 이행 현황을 점검 및 평가하고 있으며, 시정 및 예방조치 프로세스를 통해 발견된 문제점을 해결하고 있다.¹⁸⁴⁾

〈그림 3-12〉 대한항공이 이행 중인 탄소규제 현황



자료: 대한항공(2023), p. 29

180) 대한항공(2023), pp. 27-28.

181) EU ETS(Emission Trading System)는 2005년부터 시행된 EU 회원국 내 기업 간 이산화탄소 배출권 거래제도임

182) UK ETS(Emission Trading System)는 영국이 EU 탈퇴를 완료한 2021년 1월 1일부터 시작된 영국의 독자적인 이산화탄소 배출권 거래제도임

183) 전계서, p. 29.

184) 전계서, p. 31.

그 밖에 기내에서 발생하는 폐기물 발생량을 줄이기 위한 일환으로 기내 자원순환 이니셔티브를 추진하고 있다. 2021년 기내 플라스틱 사용량을 2018년 대비 약 338톤 절감했으며, 좌석 헤드커버를 인조가죽으로 변경해 재사용할 수 있도록 했다. 자체 제작한 재활용백을 종류별로 분리수거하고 기내 재활용률도 높여나갈 계획이다.¹⁸⁵⁾

나. S(사회) 주요 내용

대한항공은 인권 존중에 가치를 두고 인사정책을 운영하고 있다. 2022년 4월에는 장애인에 대한 인식개선을 위해 장애인 운동선수를 채용하고, 훈련을 지원했으며 임직원을 대상으로 인권교육을 실시하고 있다. 2023년 「항공안전법」 일부 개정으로 근로자 건강 및 안전이 강조됨에 따라 야간·교대 근무직원의 피로·수면 건강증진 프로그램, 암 치료 후 업무에 복귀한 직원에 대한 의료지원 프로그램 등을 신규 도입했다.¹⁸⁶⁾

안전경영을 위해서 안전한항 관리자 회의를 신설하고 ‘중앙안전위원회’를 연 2회에서 4회로 증회하는 등 안전회의체를 강화했다. 또한 비행자료 확보율을 높이기 위해 항공기에 Wireless QAR(Quick Access Recorder)을 장착했다.¹⁸⁷⁾

소비자중심경영을 추진하기 위해 고객의 말씀(Voice of Customer, VOC)을 운영하고 있으며, 이를 통해 보너스 항공권 대기 예약 기능 채널 확대, 일반석 기내식 메뉴 홈페이지 등재, 와인 서비스 강화 등의 서비스를 개선했다. 이 외에도 고객 피드백 데이터(Net Promoter Score, NPS)를 활용해 서비스를 개선하고 있으며 고객만족에 기여한 직원은 Service Excellence로 선정해 포상하고 있다.¹⁸⁸⁾

185) 대한항공(2022), p. 21.

186) 대한항공(2023), p. 36.

187) 전계서, p. 38.

188) 전계서, pp. 43-45.

대한항공은 협력사와 동반성장을 위한 정책을 추진하고 있다. 이를 위해 협력회사와 공정거래 협약을 체결하고 동반성장 4대 원칙¹⁸⁹⁾을 이행하고 있다. 또한 항공기 부품의 품질을 제고하고 공급망과 협력사의 지속가능한 경영 안정성을 확보하기 위해 상생협력 프로그램을 개발하고 공동활동 등 다양한 활동을 수행하고 있다.¹⁹⁰⁾

다. G(지배구조) 주요 내용

대한항공은 건전한 지배구조를 구축하기 위해 이사회의 역할을 강화하고 독립성을 보장하고 있다. 이사회는 전문성을 갖춘 전문가들로 구성되며 성별, 연령, 지역, 종교 등에 상관없이 구성할 수 있도록 하고 있다.¹⁹¹⁾

또한 윤리경영 활동을 위해 ‘윤리규범 실행지침’, ‘윤리적 문제 수행지침’, ‘내부비리 신고제도’ 등과 같은 실질적인 윤리 프로그램을 운영하고 있다. 내부비리 신고제도의 경우 홈페이지와 사내 포털에 제보 채널을 통해 운영되고 있다.¹⁹²⁾ 준법경영을 위해서는 준법지원인과 국내외 30여개 부문별 준법지원 담당자를 통해 임직원이 국내외 법률과 규범을 숙지 및 준수할 수 있도록 지원하고 있다. 또한 「공정거래법」 준수를 위해 연간 10억 원 이상 규모의 계열사와 거래 시 대상 거래를 매 분기 법적으로 검토하고 검토 보고서를 작성한다. 2023년 4월에는 ISO 37301(규범준수경영시스템) 인증을 취득하여 국제표준에 맞는 준법경영 시스템을 운영하고 있다.¹⁹³⁾

189) 공정거래위원회가 제정한 대·중소기업 간 원칙으로 첫째, 바람직한 계약체결을 위한 실천사항, 둘째, 협력사의 공정한 선정(등록)을 위한 실천사항, 셋째, 하도급거래 심의위원회 설치 및 운용을 위한 실천사항, 넷째, 바람직한 서면 발급 및 보존을 위한 실천사항으로 구성됨

190) 전계서, p. 47.

191) 전계서, p. 59.

192) 전계서, p. 61.

193) 전계서, p. 61.

제3절 시사점

본 연구 제3장 국내외 ESG 경영 사례 분석을 통해 도출할 수 있는 시사점은 다음과 같다. ESG 경영을 보는 관점, ESG 경영과 기업 경영 목표의 일치 여부, ESG 조직 유무와 업무 내용, ESG 경영을 협력사와 어떤 형태로 추진하는가 등에서 기업 간 차이가 있으며 이는 개선이 필요한 부분이다.

첫째, ESG 경영을 기업의 경쟁력 수단으로 활용하는 입장과 규제로 보는 입장이 있다. 국내 일부 해운기업의 임직원은 ESG 경영과 평가 문제를 외부기관의 규제로 보는 경향이 있다. ESG 경영을 기업평가, 자금 대출, 거래처 확보 등에 국한하는 경우 ESG 경영성과와 경쟁력에서 차이가 날 수밖에 없다. 이와 같은 입장에서 ESG 경영은 전사적으로 확산되기 어렵고 ESG 경영을 위한 투자도 최소한으로 그칠 수밖에 없다.

둘째, ESG 경영 조직 유무와 업무 형태, 권한에 많은 차이가 있다. ESG 전담 조직이 없는 경우도 많지만 조직이 있어도 다른 업무와 겹치거나 ESG 경영 평가나 보고서 발간에만 집중하는 경우가 있다. ESG 경영 목표를 실현하기 위해 이사회, 위원회, 각 사업부에서 미션을 정하고 성과를 점검하면서 피드백을 하면 조직과 ESG 경영 평가, ESG 보고서 발간이 ESG 경영의 전부라고 생각하는 것과는 성과에서 많은 차이가 있다.

셋째, ESG 경영을 위해 자사와 협력사가 상호 협업하는 기업이 있는 반면, 큰 회사가 하청업체 등의 거래처에 ESG 경영 기준을 제시만 하는 경우도 있다. ESG 경영을 추진하는 가운데 하청업체와 거래처 등 협력사들과 공동으로 문제 해결을 위해 노력해야 궁극적인 ESG 경영이 될 수 있으나, 일부 기업은 자사의 ESG를 추진하면서 하청업체에는 많은 부담이 가는 기

준을 제시하고 지원이 없는 경우가 있어 비교가 된다.

넷째, 일부의 경우 ESG 경영 보고서가 실제와 다른 부분이 있다. 이는 환경규제 대응, 사회적 책임 부분, 기업의 지배구조 등 분야를 막론하고 나타나는데, 지속가능성이 없어 문제가 될 소지가 있다. ESG 기준에 맞게 인식을 개선하고 경영 문화를 혁신하는 조치가 필요하다.

04

해운기업의 ESG 경영 실태와 애로사항

우리나라 해운기업은 상장회사가 적어 ESG 보고서 발간 의무도 5개사에 불과하고 대형 해운기업을 제외하면 ESG 경영에 대한 관심이 대체로 낮은 상황이다. IMO 탈탄소화 규제 등에 따라 환경 문제에만 일부 관심을 가지고 따라가고 있었을 뿐, 사회적 가치(S)의 문제, 기업지배구조(G)의 문제는 관심이 낮은 상황이다. 이 장에서는 국내 해운업계의 ESG 경영 현황 및 실태를 ESG 보고서, 외부 평가 결과, 임직원 면담 및 설문내용 등을 중심으로 분석한다. 그리고 이를 바탕으로 ESG 경영 추진 애로사항을 파악하고 정책과제 도출을 위한 자료로 활용했다.

제1절 해운기업의 ESG 경영 현황

해운기업의 ESG 경영 현황 분석은 다음 내용을 중심으로 살펴보고자 한다. 첫째, ESG 보고서의 주요 내용과 형태 등을 분석한다. ESG 보고서는 단순한 인쇄물이 아니라 ESG 경영 목표와 계획, 주요 항목별 핵심 가치와 추진과제, 관리지표, 연도별 목표와 달성 실적 등을 담고 있어 ESG 경영

현황을 가장 잘 보여주는 자료라고 할 수 있다.

둘째, 해운기업의 ESG 경영 추진 체계를 분석한다. 여기서 ESG 경영 체계는 추진 조직, 경영전략체계, ESG 경영위원회와 전담조직이 해당된다.

1. ESG 경영보고서 발간 및 주요 내용 분석

ESG 경영은 향후 기업의 필수적인 경영 방침이 될 가능성이 높지만, 아직까지는 선택 사항이다. 특히 우리나라 해운기업은 ESG 경영을 여전히 선택으로 생각하는 경우가 많다. 다만 ESG 경영과 연관성이 높은 「기업지배구조 보고서」와 「지속가능경영 보고서」 공시를 정부에서 기업 규모에 따라 의무화하고 있어 이에 해당하는 해운기업은 기업지배구조보고서 또는 ESG 경영 보고서를 발간해야 한다.

지난해 금융위원회 등은 「지속가능경영 보고서」 발간을 의무화하는 내용을 발표했다.¹⁹⁴⁾ 즉 자산 규모 2조 원 이상인 코스피 상장사는 2025년부터 보고서 발간이 의무화되고, 2030년부터는 전체 코스피 상장사가 보고서 발간이 의무화된다.

국내 외항 해운기업은 166개사인데¹⁹⁵⁾, 그중 상장사는 HMM, 흥아해운, 팬오션, 대한해운, KSS해운 등 5개 기업뿐이며, 이들 모두 코스피 시장에 상장되어 있다. 이들 각 기업의 2022년 12월 1일 기준 시가총액은 HMM 10조 4,654억 원, 팬오션 2조 8,920억 원, 대한해운 6,958억 원, 흥아해운 3,835억 원, KSS해운 2,235억 원이다. 금융위원회의 조치에 따라 해운기업 중 HMM과 팬오션은 2025년부터 지속가능경영보고서 공시 의무가 있으며, 대한해운, 흥아해운, KSS해운은 2030년부터 지속가능경영

194) 금융위원회·금융감독원·한국거래소(2021), 기업공시제도 종합 개선방안

195) 한국해운협회(2023), 해운연보(2022년 사업보고서)

보고서 공시 의무화가 적용된다. 또한 2022년 11월 28일 금융위원회가 발표한 자본시장 선진화 방안 초안에 따라 HMM은 2024년부터 영문 공시를 의무적으로 해야 하고, 팬오션은 2026년부터 영문 보고서를 발간해야 한다.

반면 해운기업과 비즈니스가 유사하고 일부는 겹친 국내 물류기업들도 ESG 보고서를 발간하고 ESG 경영 평가를 받고 있다. 현대글로벌비스, 한솔로지스틱스, 삼성SDS의 KCGS ESG 점수를 살펴보면, 현대글로벌비스는 3년 연속 A등급을 달성했는데, 각 부분별로는 E(환경)에서 A등급, S(사회)에서 A+등급, G(지배구조)에서 A등급을 받았다. 한솔로지스틱스는 종합 B+등급을 받았는데, E(환경)에서 B등급, S(사회)에서 B+등급, G(지배구조)에서 B+등급을 받아 지난해 G(지배구조)에서 A등급을 받았지만, 2022년에는 한 단계 하락했다. 삼성SDS는 종합 A등급을 받았고, E(환경)에서 A등급, S(사회)에서 A+등급, G(지배구조)에서 A등급을 획득했다.

한편 기업매출은 많지만, 비상장 해운기업인 고려해운, 플라리스쉬핑 등은 지속가능성 보고서 발간의무가 없고, 보고서도 발간하지 않고 있다. 지난해 금융위원회가 발표한 국내 기업의 ESG 정보공개 의무화 방안¹⁹⁶⁾에 따라 지속가능 보고서를 발간해야 하는 의무를 지닌 상장사와는 다른 여건이다. 물론 국내 비상장 해운기업도 ESG와 관련된 내부 준비가 완료되고 공시 의무가 진행되면 이에 맞춰 보고서를 발간할 것으로 예상된다.

국내 해운기업 중 HMM, KSS해운, 대한해운, 흥아해운, 팬오션 등 5개 상장사는 지속가능경영보고서를 발간하며 ESG 경영을 추진하고 있다. ESG 보고서는 ESG 경영 목표와 계획, 주요 항목별 핵심 가치와 추진과제, 관리지표, 연도별 목표와 달성 실적 등을 담고 있어 ESG 경영 현황을 가장 잘 보여주는 자료라고 할 수 있다. 현재 국내 해운기업 중 5개 상장사의 ESG 경영보고서 내용을 살펴보면 다음과 같다.

196) 자산총액 2조 원 이상 상장사는 2025년부터, 모든 코스피 상장사는 2030년부터 지속가능경영 보고서를 의무적으로 공시해야 한다.

〈표 4-1〉 국내 해운기업의 ESG 보고서 내용

구분		관련 내용
HMM	발간연도	2019~2021
	보고서 언어	국문, 영문
	보고서 주요 내용 (2021)	• Introduction – CEO 메시지, 경영진 메시지 • HMM Overview – 기업소개, 가치사슬, 사업소개, 글로벌 네트워크 • FY2021 Special Page – HMM 재도약 그 후 1년, 글로벌 해운경쟁력, 안전한 해운서비스 • ESG Management – ESG 경영체계, 중대성 평가, Management Approach(MA) • Sustainable Focus Ares: Environmental – Vayage to the Net Zero, 환경경영, 기후변화 리스크 대응, 대기오염물질 배출 감축, 유해물질 관리, 해양 및 환경보호활동, 수자원 관리, 폐기물 관리 및 재활용, 친환경 물류 및 운송 • Sustainable Focus Ares: Social – 이해관계자 커뮤니케이션, 안전보건 경영, 디지털 경영, 인권경영, (이해관계자: 임직원, 지역사회, 협력사, 고객, 주주 및 투자자) • Sustainable Focus Ares: Governance – 지배구조, 통합 리스크 관리체계, 윤리경영, 조세정책 수립 • Appendix – ESG 데이터, SASB Index, TCFD Index, ESG 정책정책방침: 환경통합정책, UN지속가능발전목표(UN SDGs) 활동, 수상실적, 이니셔티브 및 협회 가입 현황, 대화주 ESG 대응, 온실가스 검증의견서, 제3자 검증의견서
	보고서 분량	2021년 판: 126쪽(한글판)
KSS 해운	발간연도	2018, 2020, 2021, 2022
	보고서 언어	국문
	보고서 주요 내용 (2021)	– About this Report – Contents • OUR COMPANY – CEO Message, 회사 소개, 사업 소개, 재무 성과 • APPROACH TO SUSTAINABILITY – ESG 주요 성과, 대외 평가·수상, 사업 전략, 지속가능경영 추진체계, 리스크 관리, 이익공유제, 이해관계자 소통, 팬데믹 시대의 지속가능경영, 중요성 평가
	보고서 분량	

구분		관련 내용
대한해운		• ENVIRONMENT - 기후변화 대응, 친환경선박, 온실가스 감축 및 연료유/폐기물 관리, 해양환경 보호활동 • SAFETY - 선박 안전관리, 직원 안전·보건 • COMMUNITIES - 사회공헌, 미래인재 양성 • OUR EMPLOYEES - 임직원 성장, 조직문화, 노동인권, 다양성과 포용 • DIGITAL RESPONSIBILITY - 개인정보보호 • GOVERNANCE - 지배구조, 윤리경영 • APPENDIX - ESG DATA, GRI 대조표
	보고서 분량	2022년 판: 131쪽
	발간연도	2021
	보고서 언어	국문
대한해운	보고서 주요 내용 (2021)	• Overviews - CEO's Message, 경영진 소개, 기업소개, 사업소개 • ESG Highlights - 지속가능경영체계, UN SDGs의 이행, 친환경시대의 성장전략, 중대성 평가 • ESG Performance: Environmental Management - 친환경경영, 온실가스 관리, 에너지 효율향상, 대기오염물질배출 관리, 폐기물 배출관리 및 선박 재활용, 유해물질관리, 수자원관리, 생물다양성 보호 • ESG Performance: Social & Safety Management - 안전과 보건, 인권존중, 인재 채용 및 육성, 임직원에 대한 대우, 발전적이고 협력적인 노사문화, 사회공헌활동, 협력사 동반성장, 고객만족 제고 • ESG Performance: Governance Management - 지배구조의 건전성, 윤리경영, 통합 리스크 관리, 정보보안 관리 • Appendix - ESG 데이터, GRI Index
	보고서 분량	2021년 판: 74쪽

구분		관련 내용
흥아해운	발간연도	2021
	보고서 언어	한글
	보고서 주요 내용 (2021)	• Introduction - 국내 최초의 해운 상장사, CEO Message, 회사 소개 • Business Overview - 조직도 소개, 선대 소개 및 현황, Value Chain, 중장기 사업전략 • Sustainability Issues - 지속가능경영의 핵심, 리스크 관리, 중대성 평가, Special Issues • ESG 지속가능경영 - 환경 Environment, 사회 Social, 지배구조 Governance • Appendix - 재무구조, 공급망 관리, 가입단체 현황/주주 현황, 시스템 적용 근로자 비율/사회공헌 활동, GRI 대조표
	보고서 분량	2021년 판: 78쪽
팬오션	발간연도	• ESG 보고서: 2022 • 기업지배구조보고서: 2018~2021
	보고서 언어	국문
	보고서 주요 내용 (2021)	• Overview - 기업소개, 사업소개 • ESG Impact - 2021~2022 at a glance, 중대성 평가, 중요 이슈 관리, 이해관계자 참여 • Environmental - 환경경영 추진, 기후변화 대응, 온실가스 및 에너지 관리, 환경영향 차감, 친환경 선박 투자 • Social - 구성원 존중, 안전한 근로환경, 사회적 책임 강화, 공급망 관리 • Governance - 지배구조, 리스크 관리, 윤리 준법 경영, 정보보안 • Appendix - ESG 데이터, GRI Contents Index, SAAB Index, 제3자 검증 의견서, 온실가스 검증성명서, 가입단체
	보고서 분량	2021년 판: 102쪽

주: 연구진이 ESG 보고서에 명시된 내용을 중심으로 작성
 자료: 각 기업 ESG 보고서 참조

2. ESG 경영 형태 및 ESG 경영 체계¹⁹⁷⁾

ESG 경영활동은 ESG 경영전략과 ESG 정보공시를 통해 기업가치를 제고하는 것이다. ESG 경영전략 수립을 위해서는 먼저 해운기업이 시장에서 ESG 평가를 어떤 등급으로 받고 있는지 분석해야 한다. 또한 평가 등급이 나온 이유와 원인을 분석하고 향후 평가를 위해 어떤 부분을 보완하고 개선해야 하는가를 도출해야 한다. 이를 위해서는 경영 전반에 대한 ESG 진단이 선행되어야 한다. ESG 진단을 위해서는 기업의 ESG 경영 자료가 필요하며, 국내외에서 공신력 있는 ESG 평가업체를 활용하여 사전 컨설팅을 받을 필요가 있다. 이들 업체의 평가지표 및 평가등급(Rating)을 활용하기 위함이다. 물론 ESG 평가업체로부터 높은 점수를 받았다고 ESG 경영의 궁극적인 목표를 달성했다고는 할 수 없지만, 각 기업의 상황을 진단할 수 있다는데 의미가 있다.

현재 우리나라 해운기업 임직원은 ESG 경영의 필요성에 대해 대부분 공감하고 중요성도 높게 인식하고 있으나, 기업 내에서 ESG 경영 형태는 아직 초보적인 수준이다. ESG 기본 개념에 맞는 경영체계를 수립하고 추진하는 경우는 거의 없고 기존의 경영 형태와 내용을 ESG 보고서 체계와 맞게 서술하는 정도이다.

그리고 ESG 경영을 하기 위해서는 ESG 경영팀과 ESG 위원회가 있어야 하는데 그렇지 못한 경우가 많다. 해운기업 내에 ESG 경영 전담팀이 있는 경우가 많지 않고, 기획실이나 경영관리실 등에서 1~2명의 직원이 ESG 업무를 겸임하는 경우가 대부분이다. ESG 경영팀이 있어도 ESG 경영목표를 설계하고, 추진전략을 직접 수립하는 경우도 많지 않았다. 현재 ESG 경영팀은 ESG 보고서 발간 업무를 담당하고, 기업의 경영진단을 주로 담당하

¹⁹⁷⁾ 이 부분은 본 과제 연구진이 실시한 해운기업 임직원 인터뷰 내용과 해운기업 ESG 보고서를 참조하여 작성했음

고 있었다. 그리고 ESG 보고서는 일부를 제외하면 외부 컨설팅사에 의뢰하여 진행하는 경우가 많았다.

ESG 위원회는 상장사의 경우 일부 운영하고 있었지만 기존 이사회 인적 구성과 큰 차이가 없고, ESG 현안을 보고받고 논의하는 경우도 찾기 어려웠다. 비상장사의 경우 ESG 위원회는 대부분 없었다.

현재 해운기업에서 ESG 업무는 TF 형태로 운영하는 경우도 많았다. ESG 업무를 TF 팀장(주로 기획실장)이 총괄하고, 각 분야별로 기존의 조직이 관장하는 형태이다. 예를 들면, E(환경)는 해무팀, 공무팀 등이 담당하고, S(사회)는 경영지원팀, 인사, 총무, 보안팀 등에서 담당하는 경우가 많다. G(거버넌스)는 기획팀, 비서실 등에서 담당하는 경우가 많았다.

〈표 4-2〉 해운기업의 ESG 경영 추진 체계

기업명	추진 조직 (주관팀)	경영진, ESG 경영위원회, 관련 조직
HMM	전략기획팀	- ESG 경영위원회: ESG 경영 관련 주요 정책 수립 및 검토(분기별) - ESG 소위원회: 과제 선정 및 협의, ESG 안전 부의(월간, 이슈 발생 시)
KSS	ESG 경영팀	- 경영진: 회사의 지속가능경영 방향성과 이행 성과 감독, 회사의 ESG 관련 정책 결정 - 지속가능경영TF: (구성) 지속가능경영TF팀장, 지속가능경영TF팀 참석 실무부서, ESG 관련 담당 주무팀 - 주요 분야별 협의회: [환경, 안전보건] 안전보건환경품질위원회, [임직원] 회사발전위원회, 노사협의회(노동조합), [재무회계] 내부회계관리팀
대한해운	ESG 경영 파트	- ESG 경영 파트(2021년 신설): ESG 목표 및 전략수립, 기후변화, 인권보호, 불공정 해소 등 다양한 규제 및 법제화에 대한 선제적인 대응 - ESG 경영위원회 신설(예정): ESG 경영 및 거버넌스 체계 강화, ESG 경영전략 및 계획 수립, ESG 리스크에 대한 대응 및 모니터링 등의 역할 수행 예정 - 중대재해예방팀 신설(재해예방본부): 육상/해상 임직원의 안전 및 보건 관련 리스크 사전 분석 관리, 안전보건시스템을 구축하여 중대재해 예방

기업명	추진 조직 (주관팀)	경영진, ESG 경영위원회, 관련 조직
흥아해운	기획팀	• 기획팀: ESG TF 총괄, ISO 관리 및 갱신 등 • 이사회: 투명경영위원회
팬오션	해사환경팀, 안전경영실	• 해사환경팀(2021.1 신설) 선박 관련 환경규제와 이슈에 대한 적극 대응 • 안전경영실(2021.11 신설): 육상/해상 안전보건 관리 강화 • SG위원회 신설(2022.5): 이사회 내 ESG 위원회 설치를 통해 본격적으로 이사회 차원의 지속가능성 관리 착수

주: 연구진이 ESG 보고서에 명시된 내용을 중심으로 작성

자료: 각 기업 ESG 보고서 참조

3. ESG 경영 전략

1) HMM

HMM은 ‘ESG 중심의 지속가능경영을 통해 지속가능한 미래가치를 창출하는 글로벌 해운 물류산업의 리더로 거듭나겠다’라는 비전하에 ESG 전담조직을 구성하고, 2025년까지 ESG 각 분야별 목표를 수립하였다.¹⁹⁸⁾

HMM의 E(환경)와 관련한 목표는 △ 온실가스 배출량 2008년 대비 60% 감소, △ 전체 선박 중 80% 친환경선박으로 확보, △ 중대재해 사고건수 0건, △ 근로손실률(LTIF)¹⁹⁹⁾ 0.5를 수립했으며, S(사회) 목표로는 △ 공급망 ESG 평가 커버리지(시행비율) 80% 이상, △ Digitalized Document 95% 이상, △ VOC 처리율 100%, △ 인재개발 교육 투자비용 전년 대비 3% 향상,

198) HMM ESG 보고서 각 연도.

199) 근로손실재해율(Lost Time Injuries Frequency Rate, LTIFR)은 일반적으로 많이 사용하는 근로손실재해율과 차이가 있다. 근로손실재해율은 전체 근로자 중 재해 근로자의 비중을 나타내지만, LTIFR은 100만 시간당 발생한 근로손실 건수를 나타낸다는 점에서 더 정확한 재해 현황을 보여준다. 일부 회사가 사용하는 도수율(빈도율)은 산업재해만 포함하는 반면 LTIFR은 산업재해뿐 아니라 질병, 상해 등을 포함한 모든 근로손실 건수를 포함한다는 점에서 훨씬 더 포괄적이다. 한경산업(2018.9.17.), <https://www.hankyung.com/economy/article/2018091706301>(검색일: 2023.5.8.)

△ 사회공헌 집행예산 2020년 대비 200%를, G(지배구조) 목표로는 △ 이사회 평가 및 보수 체계 구축, △대상별 맞춤형 교육 프로그램 시행률 100%를 수립했다.

〈표 4-3〉 HMM의 ESG 경영 목표

구분	핵심 가치	추진과제
환경	기후변화 대응	온실가스 배출량 관리
	친환경 물류	친환경 선박 확보
사회	안전보건	안전보건 영향 관리
	안전운항	해상오염 방지 및 화물안전 보장
	공급망	가치사슬 전후방, 업체와의 협력
	고객	고객 관계 및 고객감동 실현(내외부 고객만족도 극대화)
	임직원	인재양성 및 관리
	지역사회	사회공헌 수행 역량 확대
지배구조	이사회	이사회 전문성 강화
	윤리경영	윤리경영 체계 강화 (반부패 포함)

주: 연구진이 ESG 보고서에 명시된 내용을 중심으로 작성

자료: HMM ESG 보고서 참조

2) KSS해운

ESG 전담조직을 마련한 KSS해운은 지속가능성보고서를 통해 E와 관련해 △ 신조대상선박 친환경 선박 비율 100%, △ 2021년 인도선박 중 ESD(Energy Saving Device) 장착비율 100%, △ 전 선대 EEOI 평균값 25.05, △ 매출액당 온실가스 배출량 1.70tCO₂ 등을 기록했으며, S와 관련해 △ 사고 LTIF 0.8, △ 질병 LTIF 0, △ 안전보건환경품질경영 시스템을 적용받는 근로자 비율 100%, △ 2020년 기준 동 사의 임직원 만족도 91.07%, △ 2021년 4월 기준 여성 직원 중 관리자 비중 25% 등을, G와 관련해 △ 배당성향 50.94%, △ 사외이사 이사회 참석률 94%, △ 우리사주조합 주식

비율 11.68%, △ 연속배당 24년 등을 달성했다고 발표했다.²⁰⁰⁾

〈표 4-4〉 KSS해운의 ESG 경영 목표

구분	핵심 가치 (목표)	추진과제
환경	기후변화 대응	• CO₂ 감축, 온실가스감축 • 친환경 연료 추진 선박 도입 • 저유황유 사용 의무화
	해양환경 보호	• 업사이클링 제품(고래인형) 클라우드 펀딩 참여 • 친환경 선용품 사용 • 스크러버 장착 의무화 • 선택적촉매환원장치(SCR) 등 • 폐기물 감소
사회	선박 안전 관리	• 안전운항관리(해륙상 순환근무제도를 통한 개인역량 강화, 안전경영시스템 확립, TMSA 상위 STAGE 도달을 위해 지속적인 노력 경주, OIL MAJOR 수검능력 강화, 아차사항 보고 활성화를 통한 안전관리능력 극대화, 주기적인 Circular Letter 발행 통한 안전관리 강화, 용선주 및 이해관계자의 안전 관련 요구사항 적극 대응, 무재해 안전세미나 등을 통한 지속적인 안전교육 실시, 경영검토회의 등을 통한 직원 안전의식 고취 • 선원 관리(해륙상 순환근무제도 시행 통하여 해상직원의 사 내 업무시스템 이해도 향상, 해상직원 장기근속률 향상) • 선박 관리(해륙상 순환근무제도 시행 통하여 현장(선박)과 지원부서(육상)간 유기적 선박관리체계 강화) • 비상대응 시스템 운영
	직원 안전 보건	• 안전보건경영시스템 인증 • 안전역량 강화 • 근무환경 개선
	사회 공헌	• 사랑의 밥퍼 행사 • 재난 피해 복구 지원 • 김장 나눔행사
	미래 인재 양성	• 미래인재 육성, 해양계 학교 장학금 지원

200) 해운·물류기업의 ESG경영 현황 - 해양한국 모바일 사이트(m.monthlymaritimekorea.com)

구분	핵심 가치 (목표)	추진과제
거버넌스	윤리경영	• 정도 경영, 책임 경영 • 이사회 구성 (사장 추천 위원회, 사내이사 추천 위원회, 사회 이사 추천 위원회 운영) • 윤리정책 및 시스템 구축 • 윤리교육, 윤리 진단 추진 • 거래대금 조기 집행

주: 연구진이 ESG 보고서에 명시된 내용을 중심으로 작성
 자료: KSS해운 ESG 보고서 참조

3) 팬오션

팬오션은 ‘리스크 관리 위원회’와 ‘해사환경팀’을 조직하여 ESG 이행을 추진하고 있으며, 2021년 기준 2017년 이후 온실가스 배출량 연평균 1.5% 감소, OFF-SPEC 연료유 사용 ZERO, 연료 절감형 도료 6척 적용, 선박 성능 연 2회 실시, 주요 규정 세미나, 동향 보고 3회 시행, 선박평형수처리장치(BWMS) 11척 설치, 2021년 직원 대상 환경교육 4회 실시, △ 국내 정기 기항선박 2척에 육상전원공급설비(AMP) 설치, 케이프사이즈 이상 선박의 74%에 스크러버 설치 등을 달성하였다고 발표했다.²⁰¹⁾

그리고 팬오션은 IMO CII 규제에 대응하기 위해 새로운 시스템을 개발하여 ‘실시간 EEOI 모니터링 시스템 구축사업’을 추진하고, 2024년까지 보유선박 전체에 BWMS 확대 설치, 2030년까지 전국 13개 주요 항만의 248개 선석에 AMP 구축 등을 진행한다는 계획을 밝혔다.

201) 해운·물류기업의 ESG경영 현황 - 해양한국 모바일 사이트(m.monthlymaritimekorea.com)

〈표 4-5〉 팬오션의 ESG 경영 목표

구분	핵심 가치 (목표)	추진과제
환경	환경경영 추진	• 환경 교육 실시, 녹색채권 발행, 환경 법규 및 규제 준수, 친환경 제품 구매 및 사용
	기후 변화 대응	• 2050 탄소중립 대비 2030 탄소저감 전략 추진 • 온실가스 및 에너지 관리 • 환경 영향 저감 • 친환경 선박 투자
사회	구성원 존중	• 인권 보호 • 인재 확보 및 양성 • 온라인 교육 확대 • 온라인 교육 확대 • 건강한 조직 문화
	안전한 근로 환경	• 안전보건 추진체계 구축 • 안전보건 문화 내재화 • 선박 안전보건 관리 • 비상상황 대응체계
	사회적 책임 강화	• 사회공헌 프로그램
	공급망 관리	• 협력사 관리
	지배구조	• 기업지배구조현장 제정, 이사회 구성 및 운영, 이사회 내 위원회 운영, 주주가치 제고
거버넌스	리스크 관리	• 전사적 리스크 관리 체계 구축
	윤리 준법 경영	• 윤리경영 체계 강화, 컴플라이언스 문화 정착
	정보보안	• 정보보안 방침 및 운영 조직, 정보보안 인프라 구축

주: 연구진이 ESG 보고서에 명시된 내용을 중심으로 작성

자료: 팬오션 ESG 보고서 참조

4) 대한해운

대한해운의 ESG 경영은 S(사회) 부문과 G(지배구조) 부문에 집중된 모습을 보였다. 대한해운은 “안전을 위한 운항관리, 정비관리, 수검관리 등 내부관리체계를 구축하여 해양 무사고를 도모할 계획”이라며 “해상인재 개

발 및 선원 안전의식 고취를 통하여 구성되어진 해상인력 인프라를 통해 안전운항을 도모하겠다”고 밝혔다. 대한해운은 그간 지속가능경영보고서 발간을 미루어 오다 2022년부터 발간을 시작했다.

〈표 4-6〉 대한해운의 ESG 경영 목표

구분	핵심 가치 (목표)	추진과제
환경	기후변화 대응(환경경영 대응)	• 친환경교육 실시 • 탄소 중립 (에너지 효율성 증대 및 모니터링,
	해양환경보호	• 선박 폐유관리, 선박 재활용 • 유해화학물질 차단, 수자원 관리 • 생물 다양성 보호활동
사회	안전 보건	• 안전보건경영 추진 • 비상대응체계 구축 • 위험성 평가, 사업장 순회 점검 • 협력업체 안전보건관리 • 안전보건문화 조성 및 종사자의 안전보건 확보
	인권 존중	• 인권 리스크 관리 • 인권상담센터 운영
	임직원 대우	• 글로벌 해운 인재관리, 인재채용 및 육성 • 모성보호 복리후생 강화 • 해상직원 및 직원 가족 고충상담실 운영
	사회공헌	• 협력사 동반성장
거버넌스	지배구조 건전성	• 이사회 독립성, 전문성, 다양성
	윤리경영	• 컴플라이언스 시스템 구축 운영 • 윤리경영 내재화 활동
	통합 리스크 관리	• 재무적, 비리스크 관리

주: 연구진이 ESG 보고서에 명시된 내용을 중심으로 작성
 자료: 대한해운 ESG 보고서 참조

5) 흥아해운

국내 해운기업 중 최초의 상장회사인 흥아해운은 기업윤리와 정도의 기업경영을 핵심 가치로 하는 윤리경영을 2005년에 선포한 바 있으며, 투명하고 건전한 기업윤리를 근간으로 사회의 모든 이해관계자와 상생할 수 있는 발전적 가치를 창출하기 위해 끊임없이 노력하고 있다고 밝히고 있다.

흥아해운 ESG TFT는 사내 등기임원 1인, 기획팀 주관자 그리고 각 팀 담당자들로 구성되어 있다. ESG TFT의 실무자들은 현재 흥아해운의 ESG 수준을 분석하고 TCFD, SASB 기준에 부합되는 경영 전략을 마련, 실천할 수 있도록 유도하고 있다. 지속가능경영 TFT 담당임원(등기임원)이 대표이사와 직접 소통하여 효율적인 업무진행이 될 수 있도록 하고 있다.

〈표 4-7〉 흥아해운의 ESG 경영 목표

구분	핵심 가치 (목표)	추진과제
환경	기후변화 대응	• 친환경 선박 운영 • 친환경 선박 기술 장비 도입
	해양생태계 관리	• 저탄소 연료유 사용 • 폐기물 발생 관리 • BWTS 설치 • 친환경 경영 시스템 구축 • 친환경 대외활동 강화
사회	임직원 성장과 인재 양성	• 인재 양성 • 복리 후생 확대 • 인권 교육 프로그램 운영 • 인재 채용 다양성
	노사협력 추구	• 노사협의회 기구 운영 • 우리사주제도
	안전보건 관리	• 선박 안전 운항 • 해양환경 보호 • 고객 신뢰감 강화

구분	핵심 가치 (목표)	추진과제
		• - 사고예방활동 강화 • - 비상상황대응체계
	사회공헌	• - 해양계학교 장학금 전달
거버넌스	윤리경영	• - 투명한 지배구조 확립 • - 이사회 성과 평가

주: 연구진이 ESG 보고서에 명시된 내용을 중심으로 작성
 자료: 흥아해운 ESG 보고서 참조

제2절 해운기업 ESG 경영 등급(평가)²⁰²⁾

본 절에서는 해운기업 ESG 경영평가 결과를 살펴본다. 현재 기업의 ESG 경영평가는 외부업체에서 진행하고 있으며, 개별 기업은 평가업체를 자사의 기준에 따라 선택하고 있다. 그러나 개별 기업의 ESG 경영평가 결과는 공개하지 않거나 당해 연도에 결과만 발표하는 형태로 제공되고 있다. 본 연구에서는 ESG 경영평가 결과 중 공개자료와 언론 등을 통해 확보할 수 있는 자료 중심으로 분석한다.

1. 개요

ESG 경영은 모든 산업계에서 선택이 아닌 필수사항이 되었다. ESG (Environment, Social, Governance. 환경, 사회, 지배구조) 점수를 충족하지 못하는 기업은 앞으로 투자자는 물론 고객들의 선택 순위에서도 밀려날

²⁰²⁾ 본 연구에서는 한국ESG기준원(구 한국기업지배구조원)에서 발표하는 해운기업의 ESG 등급을 살펴 보고 시사점을 모색한다.

수 있다. 일반적으로 기업의 규모가 커지면 사회에 미치는 영향 또한 커지게 되어 이해관계자들은 기업의 사회적 책임에 더 많은 관심을 갖게 된다. 이에 따라 ESG 등급은 투자자와 고객이 관심을 갖고 지켜볼 지수가 되었고, 기업경쟁력과 지속가능성을 유지하는 대표적인 지수로 발전하고 있다.

국내 해운기업들의 지속가능경영보고서와 ESG 점수를 살펴본 결과, 국내 해운기업은 해외 해운기업들에 비해 ESG 점수가 부진한 모습을 보이고 있다. 국내 해운기업은 지속가능경영보고서를 발간하고 있지 않은 해운기업이 대다수를 차지했으며, 국내 해운기업들의 ESG 점수는 국내 ESG 평가업체 평가에서는 높게 나타났으나 해외 ESG 평가업체에서는 평균 이하로 낮게 나타났다.²⁰³⁾

〈표 4-8〉 한국해운협회 회원사의 ESG 평가 결과

기업명	2021년				2022년			
	ESG 등급	환경 (E)	사회 (S)	지배구조 (G)	ESG 등급	환경 (E)	사회 (S)	지배구조 (G)
HMM	A	A	A+	A	A	A+	A	B+
KSS해운	A	B+	A+	A	B+	C	A	B+
KT서브마린	B	C	B	B+	C	D	D	B+
대한해운	B	D	B	B+	C	C	B+	C
동원산업	B	C	B+	B+	C	B	B+	C
팬오션	B+	B+	D	A	B+	A+	B+	C

203) 국내 해운기업들의 해외 ESG 지수는 평균 이하인 것으로 조사됐다. 미국의 모건스탠리캐피털 인터내셔널 사가 발표하는 MSCI (Morgan Stanley Capital International Index) ESG 지수에 따르면 HMM은 BB+ 등급을 받았으며, △ 기업 지배구조, △ 기업행동, △ 탄소배출에서 'ESG 지연'을, '건강 및 안전'은 'ESG 평균', '독성 배출 및 폐기물'에서 'ESG 리더'로 평가받았다. 특히 HMM은 2020년 1월 BBB등급을 받은 데서 한 단계 하락한 것으로 나타났다. 이와 함께 HMM은 CDP 기후변화 대응에서 B등급을 받았으며, EcoVadis 지속가능성(Sustainability)에서 Silver 등급을 받았다. 아울러 S&P Global ESG Score에서 총 29점을 기록하며 '중간' 등급을 얻었다. S&P Global에 따르면, 환경 부문에서 산업계 평균은 28점인 반면에 HMM은 42점을, 사회 부문에서 산업계 평균은 21점이지만 동사는 28점을 받으며 준수한 성과를 얻었는데, 지배구조·경제 부문에서는 산업계 평균이 26점인 데 반해 20점을 기록했다. HMM은 대부분의 해외 ESG 평가 중 'G' 부문에서 부족한 평가를 받은 것으로 나타났다. 해양한국, 해운·물류기업의 ESG경영 현황 ([m.monthlymaritimekorea.com])

기업명	2021년				2022년			
	ESG 등급	환경 (E)	사회 (S)	지배구조 (G)	ESG 등급	환경 (E)	사회 (S)	지배구조 (G)
한진	A	A	B+	A	B+	B+	A	B+
흥아해운	D	D	C	D	C	C	B+	C

주: 한국해운협회 회원사 중 한국ESG기준원에서 ESG 평가를 실시한 회사만 정리함
 자료: 한국ESG기준원(구 한국기업지배구조원) 홈페이지에서 검색

2. 해운기업 ESG 등급

1) HMM

HMM은 지난 3년간 종합등급으로 A를 받았다. 2021년에 E(환경) 부문 A등급, S(사회) 부문 A+등급, G(지배구조) 부문 A등급을 받았다. 그리고 2022년에는 E(환경) 부문 A+등급, S(사회) 부문 A등급, G(지배구조) 부문 B+등급을 받았다. HMM의 경우 종합등급은 A를 유지하고 있으나, 세부 항목에서는 변화가 있다. 환경(E) 부문은 A에서 A+등급으로 평가가 올라갔으나, 사회(S)와 지배구조(G)는 오히려 평가가 하락했다.²⁰⁴⁾ 우리나라 해운기업이 대체로 취약한 S 부문과 G 부문에서 평가등급이 낮아 적극적 개선책이 필요하다.

204) 이에 대해 HMM은 “지난해(2021년) 11년 만에 적자에서 벗어나며 올해는 배당금을 지급할 수 있게 되었다. 동 사는 장기간 적자로 인해 배당정책이 운용되지 않았지만, 향후 배당정책이 개선될 것”이라고 설명했으며 “동 사의 주주 지배구조가 산업은행과 KOBC(해양진흥공사) 등 정부에 40% 비율로 편중되어 있어 지배구조(G) 부분에서 높은 점수를 받지 못하고 있으며, 이 부분은 자체적으로 해결이 어렵다”고 밝혔다. 한국해사문제연구소(2022.4.1.), 해양한국 583호

〈표 4-9〉 HMM의 ESG 등급(2021~2022년)

구분	2021년	2022년
종합	A	A
환경(E)	A	A+
사회(S)	A+	A
지배구조(G)	A	B+

자료: 한국ESG기준원(구 한국기업지배구조원), 연구진 정리

한편 국내 ESG 평가·리서치 전문업체인 서스틴베스트(SUSTINVEST)에 따르면, HMM은 2021년 하반기 A등급을 획득했다고 발표했다.

2) KSS해운

KSS해운은 2021년 E 부문에서 B+등급, S 부문에서 A+등급, 그리고 G 부문에서 A등급을 받아 종합등급은 2020년 B+에서 A등급으로 상승했다. 그러나 KSS해운의 경우 2022년에 전년도에 비해 ESG 등급이 하락했다. E 부문에서 C등급으로 전년도에 비해 낮아졌고, S 부문에서도 A등급으로 떨어졌다. 그리고 G 부문은 전년도 A등급에서 B+등급으로 하락했다.

한편 국내 ESG 평가·리서치 전문업체인 서스틴베스트(SUSTINVEST)는 KSS해운이 2021년 하반기에 AA등급을 획득했다고 발표했다.

〈표 4-10〉 KSS해운의 ESG 등급(2021~2022년)

구분	2021년	2022년
종합	A	B+
환경(E)	B+	C
사회(S)	A+	A
지배구조(G)	A	B+

자료: 한국ESG기준원(구 한국기업지배구조원), 연구진 정리

3) 팬오션

팬오션의 2022년 ESG 종합등급은 B+로 지난 해와 같은 수준이다. 물론 개별 항목은 변화가 있다. 환경(E) 부문은 2020년 B등급에서 2021년에 B+등급으로 상승하고, 2022년에 A+등급으로 등급 상승이 높게 이루어졌다. 사회(S) 부문도 등급 상승이 되었다. 2021년 S 부문에서 D등급을 받았지만, 2022년에는 B+등급을 받았다. 반면 지배구조(G) 부문은 2021년 A등급에서 2022년 C등급으로 급락했다.

〈표 4-11〉 팬오션의 ESG 등급(2021~2022년)

구분	2021년	2022년
종합	B+	B+
환경(E)	B+	A+
사회(S)	D	B+
지배구조(G)	A	C

자료: 한국ESG기준원(구 한국기업지배구조원), 연구진 정리

4) 대한해운

대한해운의 ESG 등급은 대체로 낮은 상황이다. 2021년 ESG 종합등급은 B이고, 2022년 종합등급은 C로 낮아졌다. ESG 평가 개별 항목을 살펴보면, 환경(E) 부문은 2020년 B등급에서 2021년에 D등급으로 하락하고, 2022년에 C등급으로 등급 상승이 이루어졌다. 사회(S) 부문은 등급 상승이 되었다. 2021년 B등급을 받았지만, 2022년에는 B+등급을 받았다. 반면 지배구조(G) 부문은 2021년 B+등급에서 2022년 C등급으로 하락했다.

〈표 4-12〉 대한해운의 ESG 등급(2021~2022년)

구분	2021년	2022년
종합	B	C
환경(E)	D	C
사회(S)	B	B+
지배구조(G)	B+	C

자료: 한국ESG기준원(구 한국기업지배구조원), 연구진 정리

5) 흥아해운

흥아해운의 ESG 등급은 대체로 중간 이하에 머물고 있다. 2021년 ESG 등급은 D이며, 2022년 종합등급은 C를 받았다. ESG 평가 개별 항목을 살펴보면, 환경(E) 부문은 2021년 D에서 2022년에 C등급으로 상승했고, 사회(S) 부문은 2021년 C에서 2022년 B+로 등급 상승이 되었다. 그리고 지배구조(G) 부문은 2021년 D를 받았지만, 2022년에는 C등급으로 상승했다.²⁰⁵⁾

〈표 4-13〉 흥아해운의 ESG 등급(2021~2022년)

구분	2021년	2022년
종합	D	C
환경(E)	D	C
사회(S)	C	B+
지배구조(G)	D	C

자료: 한국ESG기준원(구 한국기업지배구조원), 연구진 정리

205) 이와 같은 결과에 대해 흥아해운 측은 “현재 ESG 대응을 심도있게 논의 중”이며 “우선 KR(한국선급)의 ESG 관련 등급 요구사항에 부합하고자 노력하고 있다. 또한 현재 회사의 현황을 파악한 후에 어떤 방향으로 나아갈지 준비 중이며, 컨설턴트를 이용할 계획 또한 가지고 있다”라고 ESG 대응 계획을 밝혔다. 한국해사문제연구소(2022. 4. 1.), 해양한국 583호

3. 시사점

최근 글로벌 해운에서 가장 큰 화두는 탈탄소화(Decarbonization)와 디지털화(Digitalization), 즉 2D 문제이다. 이 중에서 탈탄소화는 해운기업 ESG 경영의 핵심 과제이다. 세계적으로 환경 문제가 피할 수 없는 이슈로 대두되었고, 선박의 배출가스는 글로벌 규제 대상이 되었다.

이에 따라 해운기업의 경영진은 ESG 분야 중 환경(E) 경영에 관심을 두고 역량을 집중하고 있다. 현재 국내 상장 해운기업의 ESG 경영 실적은 E(환경) 부문에서 대체로 높은 평가를 받고 있다. 국내 해운기업은 ‘S(사회)’와 ‘G(지배구조)’ 부문에도 관심을 가져야 한다. 2022년 1월 시행된 「중대재해처벌법」과 공정거래위원회의 해운업계 담합 조사 등이 되고 있어 ‘S(사회)’와 ‘G(지배구조)’ 부문을 더욱 관리해야 하는 상황이다.

ESG가 아직 생소한 국내 해운기업의 경우, 해외 ESG 평가업체의 평가 지표를 활용하고 컨설팅을 받아 ESG 경영 전략을 새롭게 정립할 필요가 있다. 이와 더불어 기업 오너와 최고 경영진이 기업의 거버넌스를 ESG 경영 체계에 맞게 새롭게 구축할 필요도 있다. 기업의 ESG 정보는 주주인 투자자뿐만 아니라 임직원, 거래처, 정부기관 등 기업 내·외부의 다양한 이해관계자가 주목하는 이슈가 되었다. 경영에서 ESG 관리가 제대로 구축되지 않으면 기업의 생존 자체가 크게 위협받을 수 있게 되었다. 따라서 최고 경영진과 이사회가 주도하여 민첩하고 선제적이며 일관성 있는 의사결정이 필요하며 관리되어야 한다.

기업은 ESG 정보공시를 통해 자사 내외부적인 리스크와 위험 요인을 파악하고, 기업의 경제·환경·사회적 영향을 총체적으로 진단하여 새로운 기회요인을 발굴하고 리스크에 대응해 나가야 한다. 최근에는 기업 외부적인 요인, 즉 환경규제에 대한 대응과 기업의 사회적 책임이 기업의 재무성과

에 어떤 영향을 미치는가가 중요한 관심사가 되고 있다. 그리고 ESG 경영 평가결과와 정보공시는 기업의 재무 상황과 연계성이 높아지고 있다. ESG 정보공시에서 해운기업의 선행 과제는 ESG 평가 요소와 결과를 우선 파악하는 것이다. 그러나 한편으로 기업은 각기 다른 환경에서 지향하는 목표가 다르므로 ESG 경영 방향도 다를 수밖에 없다. 따라서 각 해운기업은 회사 전체 차원에서 ESG 정보를 종합적으로 관리해야 한다. 이를 위해 이사회 차원에서 ESG 경영 방향을 설정하고, 전담조직을 통해 ESG 정보와 이슈를 관리하면서 ESG 경영을 지속적으로 일관성있게 추진해야 한다. 또한 정부는 해운기업에 적절한 정보공개 주제와 지표를 선택할 수 있도록 향후 가이드라인을 확대해 나갈 필요가 있다.

제3절 ESG 경영에 대한 임직원 의견²⁰⁶⁾

해운기업의 ESG 경영은 정부의 정책, 회사의 경영 상황, 임직원의 의지 등에 따라 그 방향과 수준이 좌우될 것이다. 본 절에서는 우선 해운기업의 ESG 경영 상황을 심층적으로 분석하기 위해 연구진이 실시한 임직원 면담 및 설문조사 결과와 관련 단체의 설문조사 내용을 비교하면서 ESG 경영 애로사항을 조사했다. 특히 임직원의 ESG 경영에 대한 인식을 중요하게 판단하고 이를 분석하기 위해 다양한 질문을 실시했다. ESG 경영이 확산되기 위해서는 각 기업별로 CEO의 의지가 분명하고, 관련 조직을 운영하고, 이를 위한 예산을 투입해야 한다. 그 첫걸음이 ESG에 대한 이해와 인식 문제이기 때문이다.

206) 이 부분은 본 과제 연구진의 해운기업 임직원 인터뷰 내용, 한국해운협회 설문조사 결과, 한국해양진흥공사 설문 결과 등을 종합하여 작성했으며, 개별 내용에 대한 출처는 각각 표시했음

1. ESG 경영에 대한 임직원 인식

해운기업은 ESG 경영의 필요성과 중요성에 대해 다른 산업보다 인식이 낮다는 지적이 있다. 2021년 1월 국제로펌 WFW(Watson Farley & Williams)는 해운 선주와 용선주, 금융업계를 상대로 ESG가 미치는 영향을 조사하고 결과를 발표했다. 여기에서 해운 선주의 33%는 ESG 기준이 투자 결정에 영향을 미치지 않을 것이라고 답변했다. 이는 같은 질문에 대해 금융업계의 90%가 ESG는 해운기업의 투자결정에 중요한 영향을 미친다고 답변한 것과 많은 대조를 보이고 있다.²⁰⁷⁾ 이 밖에도 ‘기후위기’와 ‘ESG 경영’이 전 세계 화두로 떠오른 요즘 우리나라 해운기업의 ESG 경영 상태가 미흡하다는 지적이 국내 학술행사에서도 나왔다.²⁰⁸⁾

그러나 본 연구과정에서 해운기업 임직원을 대상으로 한 조사 결과, 해운기업의 ESG 경영 의의와 필요성 등에 대해 해운기업 임직원은 대체로 인식 수준이 높고 필요성에 대해서도 공감도가 높았다. 본 연구과제 연구진이 2023년 5~6월에 실시한 해운기업 임직원 개별 심층 면담²⁰⁹⁾에서 임원진은 ESG 경영에 대한 필요성에는 대체로 공감했다. 특히 ESG 실무를 맡은 직원들은 ESG 경영의 중요성을 높게 평가했다. 반면 해운기업 임원 일부는 ESG가 특별한 내용이 없고 그동안 해오던 경영의 형태라고 평가하는 경우도 있었다. 그리고 일부에서는 ESG를 또 다른 규제로 인식하는 경우도 있고, ISO와 같이 일시적인 붐으로 논의되다가 없어질 수 있다는 의견을 제시하는 경우도 있었다.

207) 현대해양(2022.3.4.), <http://www.hdhy.co.kr/news/articleView.html?idxno=16578>(검색일: 2023.5.2.)

208) 한국ESG학회는 2022년 5월 5~6일 제주컨벤션센터(ICC)와 조선회관에서 제1회 국제ESG포럼을 개최했다. ‘글로벌 ESG와 미래’를 주제로 삼은 이 행사에서 한국 해운기업의 ESG 경영이 미흡하다는 지적이 나왔다. 현대해양(2022.6.3.), 해운기업 ESG 경영은 선택 아니 ‘필수’

209) 본 과제 연구진은 지난 5~6월에 해운기업 임직원과 방문 면담을 실시했다. 연구진과 면담을 가진 회사는 ㄱ사, ㄴ사, ㄷ사, ㄹ사, ㅎ사, H사, K사, S사, P사 등이며, 질문 내용은 ESG 경영 전반에 관한 내용이다.

〈표 4-14〉 해운기업 ESG 경영 실태조사 개요

구분	주요 내용
조사 대상	ㄱ사, ㄴ사, ㄷ사, ㄹ사, H사, K사, S사, P사(총 14명)
조사 내용	ESG 경영의 필요성, 내부 조직 및 인력, ESG 경영의 도입 및 적용 실태, 향후 계획 등
조사 기간	2023년 5~6월
조사 방법	면담 조사

주: 조사 대상은 상장회사 및 대기업 중심

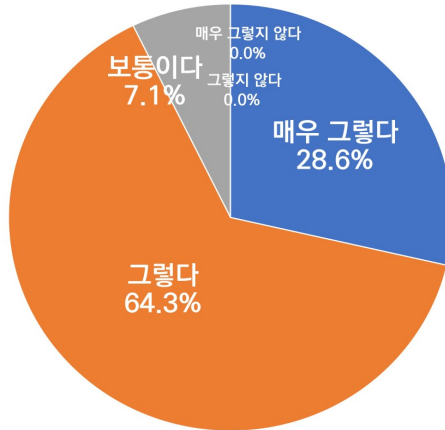
본 연구 과정에서 진행한 설문에서 해운기업 임직원은 ESG 경영의 필요성을 매우 높은 비중으로 인식하고 있었다. 면담자 중 ‘매우 그렇다’가 28.6%, ‘그렇다’가 64.3%로 전체의 92.9%가 ESG 경영이 필요하다고 응답했다(〈그림 4-1〉 참조). 이는 한국해운협회에서 2022년 7월 소속 회원사를 대상으로 실시한 설문조사²¹⁰⁾에서 설문 응답자의 68%가 ESG 경영의 배경, 목적 및 특징에 대한 이해도가 높고, 필요성도 대부분(97%) 공감하고 있다는 결과와 유사한 비중이다.²¹¹⁾ 그리고 한국해양진흥공사의 설문조사에서도 해운기업의 ESG 경영 필요성은 ‘매우 필요’ 23.5%와 ‘필요’ 52.9%를 합하여 76.4%로 한국해운협회 조사와 유사하게 나타났다.²¹²⁾

210) 한국해운협회는 2022년 7월 4일부터 11일까지 한국해운협회 회원사 대상으로 ESG에 대한 설문조사를 실시했다. 설문 응답은 총 31부이다. 조사 방법은 이메일을 이용하여 설문지를 배포하고 회수하는 방식이다.

211) 한국해운협회(2022.7.), 해운산업 ESG실무교육 설문조사 결과

212) 한국해양진흥공사 ESG 경영실(2023.4.28.), KOBC ESG 경영 추진전략, KMI 주관 ESG 워크숍 발표자료

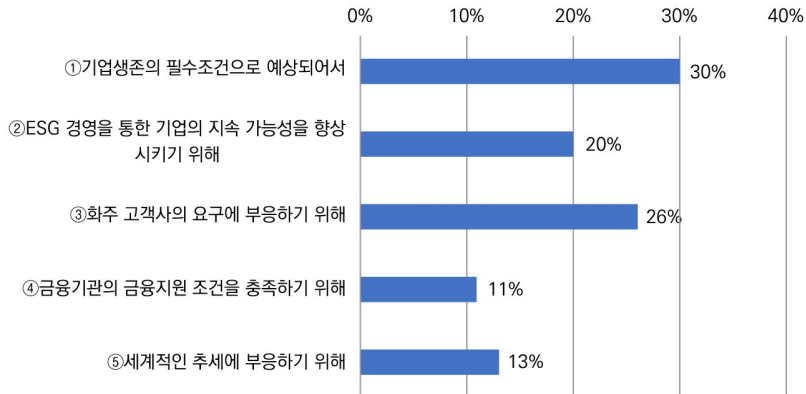
〈그림 4-1〉 국내 해운기업의 ESG 경영 배경, 목적
및 특징에 대한 이해 정도



자료: 본 연구 설문조사 결과

해운기업에서 ESG 경영이 필요한 이유는 ① 기업생존의 필수조건으로 예상되어서(30%), ② ESG 경영등을 통한 기업의 지속가능성을 향상시키기 위해(20%), ③ 화주 고객사의 요구에 부응하기 위해(26%), ④ 금융기관의 금융지원 조건을 충족하기 위해(11%), ⑤ 세계적인 추세에 부응하기 위해(13%) 등으로 나타났다. 특이한 점은 금융기관의 금융지원 조건 충족에 대한 필요성이 다른 항목보다 낮다는 점이다.

〈그림 4-2〉 국내 해운기업의 ESG 경영 필요성에 대한 의견

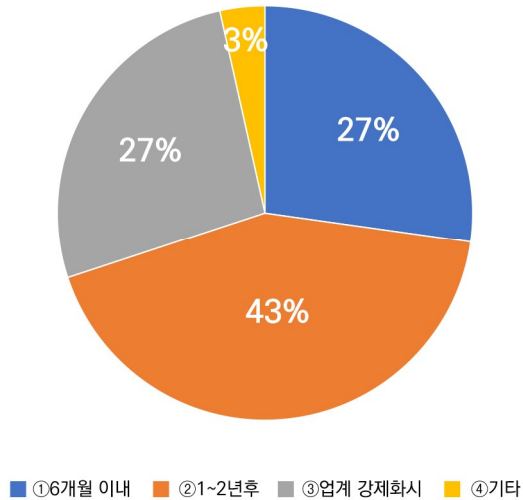


자료: 본 연구 설문조사 결과

그러나 ESG 경영 도입 시기는 2년 내 도입을 70%가 선택하여 다른 업종에서와 같은 긴박함은 높지 않다. 그리고 ESG 경영은 다른 규제와 같이 기업에 부담을 가중하기 때문에 반대 또는 필요하지 않다는 입장도 보이고 있다.²¹³⁾

213) 한국해운협회(2022.7.), 해운산업 ESG실무교육 설문조사 결과

〈그림 4-3〉 국내 해운기업의 ESG 경영 도입 시기에 대한 의견



자료: 본 연구 설문조사 결과

2. ESG 경영 도입·추진의 애로사항²¹⁴⁾

해운기업에서 ESG 경영이 어려운 이유는 다음과 같다. 첫째, 해운기업의 ESG 경영 추진 애로 및 제약사항으로 ESG 지표 및 기준의 불명확성, 평가업체 난립에 따른 상이한 평가방식도 거론되었다(〈표 4-11〉 참조). 이는 국내 일반 기업체를 대상으로 한 설문조사에서도 비슷한 응답을 나타냈다(〈그림 4-4〉 참조).

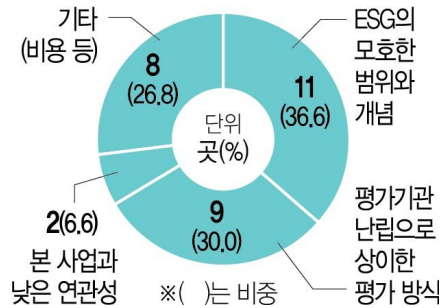
214) 이 부분은 본 과제 연구진의 해운기업 임직원 인터뷰 내용, 한국해양진흥공사 설문 결과 등을 종합하여 작성했으며, 개별 내용에 대한 출처는 각각 표시했음

〈표 4-15〉 ESG 경영을 도입 및 실천 애로사항(복수응답)

보기 문항	비율(%)
① CEO 인식 부족	-
② ESG 도입 및 실천 관련 정보 부족	3.4
③ ESG 추진에 따른 인센티브 부족	17.2
④ ESG 추진의 사업 효과성 확인 불가	10.3
⑤ 신뢰할 만한 시장 내 ESG 서비스 기관(외부 전문가) 부족	10.3
⑥ 임원진 인식 부족(CEO 제외)	13.8
⑦ 제한된 자원(예산)	6.9
⑧ 조직 내 ESG 전문가 부족(인적 자원)	3.4
⑨ 현업 부서의 제한적 협조	10.3
⑩ ESG 평가 문제(기준 모호, 평가기관 다수 등)	24.1
⑪ ESG 관련 컨설팅, 교육기관 부재	0
⑫ 기타:	0

자료: 본 연구 설문조사 결과

〈그림 4-4〉 기업의 ESG 전략 수립 시 애로사항



자료: 서울경제(2023.2.12.), <https://www.sedaily.com/NewsView/29LQ24EDYV>(검색일: 2023. 7. 1)

둘째, ESG 경영 추진에 따른 인센티브 부족이다. 이는 기업에 대한 인센티브 부족과 회사 내에서 직원에 대한 인센티브 부족도 포함되어 있다. 해운 분야에서 ESG의 중요성이 기업 안팎으로 깊이 인식되지 못한 데 비롯된

것으로 해석된다.

셋째, 임직원 인식 부족 문제도 개선이 필요하다. 신규 업무는 경영진의 방향 제시와 지원 시 업무 추진 효과가 좋은데 그렇지 못한 경우 많은 어려움이 있다. 특히 ESG 업무는 기존에 해오던 업무가 아니고 정형화된 형태가 없어 업무를 이해하고 회사 업무에 접목하는 데 어려움을 겪고 있었다. 본 연구진이 진행한 해운기업 임직원과의 면담에서 임직원들은 ESG 업무에 대한 임원의 방향 지식 부족과 규정 부재로 외부 교육과 개인별 학습에 의해 진행하고 있다고 설명했다.²¹⁵⁾

넷째, 앞의 세 번째 문제의 연장선에서 ESG 업무를 위한 자원, 즉 인력, 조직, 예산 등이 별도로 주어지지 않는 경우가 많다는 점이다. 이는 특히 비상장사와 ESG 업무를 최근에 시작한 경우 더욱 심각했다. 그리고 한국해양진흥공사의 자료에서도 ESG 추진 제약사항으로 ESG 지표 및 기준의 불명확성, 이해의 어려움 등이 전체의 68%를 차지했다. ESG 도입 저해요소를 인적자원, 물적자원 부족으로 응답한 경우가 85.5%에 해당했다.²¹⁶⁾

다섯째, 해운산업의 특성을 이해하고 이를 ESG 경영과 접목하여 컨설팅할 수 있는 전문가 부족도 ESG 경영의 어려움으로 지적되었다. 최근 해운기업과 단체의 ESG 교육 수요가 늘어나고 컨설팅 요구가 많아 관련 업체에서 해운과 ESG를 연계하는 활동이 많아지고 있지만, 해운기업에서는 이에 대한 어려움을 지적했다. 그리고 민간의 ESG 교육 및 컨설팅은 많은 비용이 소요되어 공공에서 이를 맡아야 한다는 의견도 있었다.

215) 본 과제 연구진은 2023년 5~6월에 해운기업 임직원과 방문 면담을 실시했다. 연구진과 면담을 가진 회사는 ㄱ사, ㄴ사, ㄷ사, ㄹ사, H사, K사, P사 등이며, 질문 내용은 ESG 경영 전반에 관한 내용이다.

216) 한국해양진흥공사 ESG 경영실(2023.4.28.), KOBV ESG 경영 추진전략, KMI 주관 ESG 워크숍 발표자료

3. 시사점

해운기업의 ESG 경영 실태를 파악하기 위해 면담을 하고, 이 내용을 해외 해운기업, 글로벌 동향, 국내 관련 지침 등에 비추어 도출한 시사점은 다음과 같다.

첫째, ESG 경영의 중요성과 의의에 대해서는 공감하지만, 실제 경영에 적용하는 데는 부족한 부분이 많다. 특히 ESG 경영을 외부평가에 대비한 과정으로 이해하고, 이에 대한 준비를 외주업체에 의뢰하는 등 비용을 지출하고 있었으나, 실제 조직 내 경영으로 실천되지 못한 부분이 있다.

둘째, ESG 경영이 외부 평가, 화주 및 금융권의 요구에 응하는 소극적 수준에서 추진된다. ESG 경영을 지속가능 성장 전략으로 활용하는 경우는 부족한 실정이다. 이는 해외 해운기업이 ESG 경영을 기업의 지속가능한 주요 전략으로 인식하고 ESG 경영 전략을 전사적으로 도입하는 데 비해 국내 기업은 기업의 경영전략과 ESG 경영 목표를 연계·일치하는 데 부족한 상황이다.

셋째, ESG 경영 추진 조직과 인력, 자원 부족 문제이다. ESG 경영에 대한 인식 부족과 소극적 활용 결과, 각 기업에서 ESG 경영을 위한 인력, 조직, 재원이 지원되지 못하고 아직까지 초보적인 수준에 머물고 있다.

넷째, 해운산업의 특성을 고려한 ESG 경영 지원 및 평가가 부족한 실정이다. 현재 ESG의 개념과 전략은 대부분 일반 제조업을 위주로 발전하고 있으며 해운산업 부문에서 도입과 활용이 늦고, 이에 따라 ESG 경영 컨설팅 및 교육기관, 평가업체, 평가기준 등이 해운산업의 특성을 반영하지 못하고 있다는 의견이 많다.

다섯째, 해운산업 부문에서 ESG 경영 추진에 따른 인센티브가 부족한

실정이다. 일반 제조업 분야에서는 산업자원부, 중소기업자원부, 상공회의소, 서울시 등이 금융기관과 연계하여 많은 금융지원(저금리 대출, 2차 보전 등)을 하고 있다. 반면 해운산업 부문에서는 기존의 해양환경 관련 정책금융은 있으나, ESG 관련 금융은 아직 부족한 실정이다.

05

해운기업 ESG 경영 확산을 위한 정책과제

제1절 정책과제 도출 방법 및 결과

1. 정책과제 도출 방법

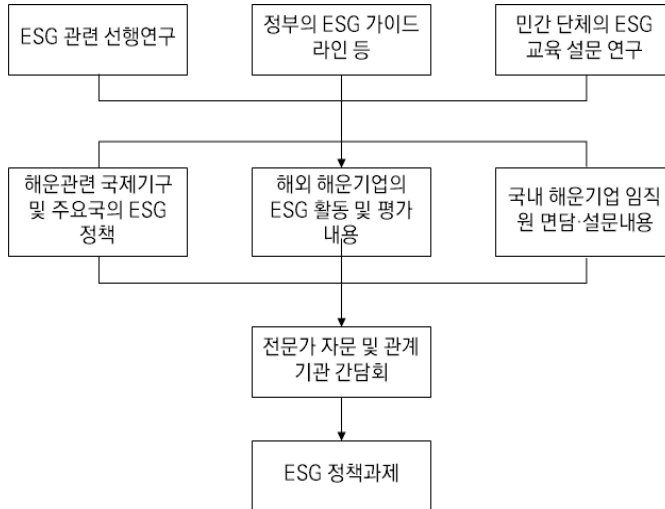
이 연구에서는 해운기업의 ESG 경영 확산을 위한 정책과제를 도출하기 위해 다음과 같은 방법과 절차를 따랐다(〈그림 5-1〉 참조).

우선 ESG 관련 국제기구의 규범과 정책을 살펴보았다. 주지하다시피 IMO 등 국제기구는 해양환경 보호를 위한 정책과 규범을 마련하고 해운기업이 준수하도록 하고 있다. 이는 곧 ESG 경영 중 환경(E)에 해당하는 부분이다. 다음으로 국제사회에서 기업의 사회적 책임 경영을 위한 규제와 활동이 어떤 형태로 이루어지는지 살펴보았다. 그리고 기업의 투명 경영과 지배구조 개선을 위한 국제사회의 동향과 규범을 살펴보고, 해운기업에 어떻게 적용할 수 있는가를 분석했다.

특히 ESG 경영이 실제 기업에서 어떤 형태로 이루어지는가를 국내외 기업을 대상으로 분석했다. 해운기업의 ESG 경영 확산을 위해 글로벌 해운기업과 국내 다른 운송 분야의 ESG 경영을 살펴보았다. 이 과정을 도식화

하면 다음 <그림 5-1>과 같다.

<그림 5-1> 본 연구의 정책과제 도출 방법



자료: 연구진 작성.

이에 따라 본 연구의 정책과제 도출을 위해 우선 국제기구·국내외 규정에서 나타난 해운 관련 ESG 내용을 정리하면 다음 <표 5-1>과 같다.

우선 ESG 경영 중 환경(E)과 관련한 주요 내용은 온실가스 배출량 의무 감축, 포세이돈 원칙 적용, 녹색채권, 선박금융 다양화 등을 들 수 있다. 이들 정책은 IMO, EU 집행위원회, 유럽투자은행 등의 정책이자 가이드라인이다. 그리고 국내 「친환경선박법」의 주요 내용이기도 하다.

ESG 경영 중 사회(S)와 관련한 주요 내용은 공급망 관리(공급망 강제 노동과 인권 준수), 「공급망 실사법」(인권과 환경 위험 실사 의무, 아동노동, 강제노동 등 인권침해 방지), 지속가능하고 공정한 경제로의 전환, 기업의 직접 활동을 통해 발생할 수 있는 잠재적 부정적 영향 명시, 선원의 인권보호교육 의무화 및 안전규제, 선원 안전, 안전한 항만 유지 등이다. 이들 규

제와 정책은 CDP 이니셔티브 회원사, EcoVadis, 독일 「공급망 실사법」, EU 기업 지속가능성 실사지침, 그리고 「선원법」(제107조), 「중대재해처벌법」, 「안전항만특별법」 등의 주요 내용이기도 하다.

ESG 경영 중 지배구조(G)와 관련한 주요 내용은 공정 경쟁, 부당한 공동 행위 금지 등이다. 이는 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」, 미국 「외항 해운개혁신법」, EU 4056/86 폐지 등에서 규정되어 있다.

〈표 5-1〉 국제기구·국내외 규정에서 나타난 해운 관련 ESG 내용

구분	주요 활동	비고
E 활동	온실가스 배출량 의무적 감축	IMO, EU 집행위원회, 친환경선박법
	포세이돈 원칙 적용, 녹색채권	유럽투자은행
	선박금융 다양화	양중서(2022)
S 활동	공급망 관리(공급망 강제 노동과 인권 준수)	CDP 이니셔티브 회원사, EcoVadis
	공급망 실사법(인권과 환경 위험 실사 의무, 아동 노동, 강제노동 등 인권침해 방지)	독일 공급망 실사법
	지속가능하고 공정한 경제로의 전환, 기업의 직접 활동을 통해 발생할 수 있는 잠재적 부정적 영향 명시	EU 기업 지속가능성 실사 지침
	선원의 인권보호교육 의무화 및 안전규제 강화	선원법(제107조)
	선원 안전, 안전한 항만 유지	중대재해처벌법, 안전항만 특별법
G 활동	공정 경쟁, 부당한 공동행위 금지	독점규제 및 공정거래에 관한 법률, 미국 외항해운개혁신법, EU 4056/86 폐지

자료: 국제기구·국내외 규정에서 나타난 해운 관련 ESG 내용을 연구진이 정리함

2. 정책과제 도출 결과

본 연구의 정책과제 도출을 위해 국제기구·국내외 규정에 나타난 해운 관련 ESG 내용을 정리하고, 선행연구 및 해운기업 분석을 통해 해운기업 ESG 경영 추진 과제를 도출했다.

우선 정책과제 도출과정을 간단히 정리하면 다음과 같다.

첫째, ESG 관련 선행연구 분석을 통해 해운·물류·항만산업 등의 정책과제를 참조하고 정리했다.²¹⁷⁾ 둘째, 정부의 ESG 가이드라인, 금융위원회 등의 종합·기업공시제도 개선방안, 한국ESG기준원의 평가기준 등을 분석하고, 해운산업 부문에 적용할 수 있는 정책을 도출했다. 셋째, 상공회의소, 민간의 ESG 컨설팅회사 등의 평가기준과 설문조사 내용 등을 참고하여 정책과제로 필요한 내용을 도출했다. 넷째, 국제기구 및 주요국의 해운 관련 ESG 정책을 분석하고, 해외 해운기업의 ESG 활동과 평가 내용을 참고하고 필요한 내용을 도출했다. 다섯째, 국내 해운기업 임직원과 심층 면담을 실시했다. 심층 면담은 공통 질문지를 만들어 해운기업의 ESG 경영 활동을 객관적으로 비교할 수 있도록 했다. 그리고 해운기업 중 상장기업은 ESG 보고서 내용과 평가결과 등을 활용했다. 아울러 한국해운협회와 한국해양금융공사에서 실시한 설문조사도 참고 및 활용했다. 여섯째, 해운 ESG 관련 전문가와 자문회의를 개최하고, 관련 기관과 간담회를 통해 정책과제를 도출하고 중요도 등을 논의했다.

본 연구는 ESG 관련 선행연구와 기업 사례에서 도출된 ESG 경영 도입의 애로사항과 정책 수요를 바탕으로 해운기업의 인식을 알아봄으로써, 국내 해운기업들의 ESG 경영 확산과 투자를 이끌어내기 위해 갖춰야 할 경영 기반을 분석하고 정책지원 방안을 개발하는 데 목적이 있다. 해운기업의

217) ESG 관련 선행연구 내용은 이 보고서 서론에서 다루고 있음

ESG 경영 확대 방안을 모색하기 위해 ESG 경영을 시행하고 있는 글로벌 해운기업, 정부의 계획, 선행연구 등에서 도출한 내용에서 다음과 같이 주요 요인을 카테고리로 나누고 주요 과제를 도출했다. 이와 같은 과정을 통해 도출한 해운기업의 ESG 경영 추진을 위한 과제는 다음 <표 5-2>와 같다.

<표 5-2> 해운기업의 ESG 경영 도입 및 확산 과제

구분	주요 과제	비고
조직 강화	• ESG 위원회 설치	머스크, NYK
	• ESG 전담팀 운영	머스크, NYK
경영 전략	• 성장전략과 ESG 전략의 통합	한국해사포럼 세미나
	• 경영진의 ESG 중요성 인지, 인식개선	한국해사포럼 세미나 한국선급 신종범 외(2022)
	• 우선순위 목표 설정	한국해사포럼 세미나
	• 명확한 프로세스와 핵심성과지표를 통한 이행	한국해사포럼 세미나
	• 기존 절차와 문화에 ESG 가치 통합	한국해사포럼 세미나
	• 공급망 강제 노동과 인권 준수	EcoVadis
투명성	• 투명한 정보공개	한국해사포럼 세미나 한국선급
	• ESG 경영 글로벌 표준 도입	HMM
	• ESG 경영 평가 결과 범용화	해운업계
교육, 평가	• ESG 경영 교육, 컨설팅, 가이드라인 개발	정부
	• 산업 특성에 맞는 지표 개발	이남겸(2021), 백규리(2022)
	• 비상장회사 ESG 평가방법 개발	김홍수(2014)
정책 지원*	• ESG 공시제도 정비	한국해사포럼 세미나
	• 중소·중견기업 지원 인센티브 강화, 수출 협력 기업 맞춤형 지원	신종범 외(2022)
	• ESG 투자 활성화: ESG 채권 가이드라인 개선, ESG 평가기관 가이드라인 마련	
	• ESG 정보·인력 지원체계 구축	머스크, NYK
	• 공공부문 ESG 경영 및 투자 선도	
	• ESG 협의회 설치	

자료: 1) 연구진이 국제기구·국내외 규정, 해운기업의 ESG 보고서 참조 등을 참조하여 작성함

2) 정책지원 파트는 정부 관계부처 합동(2022.12.27.), 기업 경쟁력 제고와 지속가능 경제구축을 위한 ESG 인프라 고도화 방안을 연구진이 정리함.

본 연구에서는 해운기업 ESG 경영 확산을 위해 기업 내부적으로 가장 시급한 내용과 정부에서 추진해야 할 과제를 조사한 설문 결과를 활용했다.

해운기업 임직원을 대상으로 한 설문조사 결과, ESG 경영 확산을 위해 가장 필요한 내용으로 ‘CEO 및 경영진 인식 개선’ 24.5%, ‘ESG 조직 신설, 인력 배치’ 23.4%, ‘ESG 관련 역량강화를 위한 사내 교육 강화(확산)’ 21.5%, ‘ESG 평가 준비 강화’ 20.3% 등으로 나타났다. 여기서 주목할 점은 해운기업의 ESG 경영 확산을 위해서는 CEO 및 경영진 인식을 가장 중요하게 생각하고 있다는 것이다.

〈표 5-3〉 ESG 경영을 활성화하기 위해 가장 시급한 내용

구분	비율(%)
① CEO 및 경영진 인식 개선	24.5
② ESG 조직 신설, 인력 배치	23.4
③ ESG 관련 역량강화를 위한 사내 교육 강화(확산)	21.5
④ ESG 평가 준비 강화	20.3
⑤ 기타	10.3

자료: 본 과제 설문조사 결과

해운기업의 ESG 경영 확산을 위해 정부에서 추진해야 할 과제에 대한 설문 결과, i) ESG 성과에 따른 정책 금융 확대 17.1%, ii) 해운산업 ESG 평가지표 및 기준 마련 16.4%, iii) ESG 경영을 장려하기 위한 경제적 지원 15.6%, iv) ESG 우수기업에 대한 공공 조달운송 기회 확대 15.1%, v) ESG 우수기업에 대한 정부 인증 및 홍보 14.1%, vi) 해운 ESG 평가기관 신설 또는 지정 12.1% 등으로 나타났다.

해운기업에서는 ESG 경영 확산을 위해 직접적인 혜택이 될 수 있는 정책이 우선적으로 필요하다는 의견이 많았다. 그리고 실무적으로 해운산업의 특성을 고려한 별도 평가기준의 필요성도 높게 인식하고 있었다. 반면, ESG 경영 의무화를 선택한 응답 비중은 9.6%로 낮은 편이다.

〈표 5-4〉 ESG 경영 확산을 위해 정부 차원에서 필요한 정책 의견

구분	비율(%)
① ESG 성과에 따른 정책 금융 확대	17.1
② ESG 평가지표 및 기준 마련	16.4
③ ESG 경영을 장려하기 위한 경제적 지원	15.6
④ ESG 우수기업에 대한 공공 조달운송 기회 확대	15.1
⑤ ESG 우수기업에 대한 정부 인증 및 홍보	14.1
⑥ 해운 ESG 평가기관 신설 또는 지정	12.1
⑦ ESG 경영 의무화 추진(확대)	9.6
⑧ 기타 :	0.0

자료: 본 과제 설문조사 결과

제2절 해운기업 ESG 경영 확산을 위한 정책과제 추진방안

1. 해운기업 ESG 도입을 위한 금융 프로그램 개발

1) 필요성

국내 해운기업이 기업의 성장과 ESG 부문을 함께 고려할 수 있는 환경을 조성하기 위해서는 금융 지원이 필수적이다. ESG 활동에 대한 금융 인센티브를 통해 기업이 ESG 가치에 자원 배분을 지속하도록 유인할 수 있기 때문이다. 우리나라 중소기업의 ESG 경영 인식조사 결과에서도 정부지원 가운데 정책자금 지원이 필요하다고 응답한 기업이 전체의 53.3%로 가장 높게 나타났다.²¹⁸⁾

218) 중소기업진흥공단(2021.7.) & 중소기업중앙회(2021.9)

중소벤처기업부와 중소기업진흥공단은 2022년 4월 KB국민은행과 업무협약을 맺고 우수 ESG 중소기업에 인센티브 제공 및 기관 협력을 추진했다.²¹⁹⁾ 그리고 금융위원회는 2023년 2월에 'ESG 금융 추진단'을 구성했으며, 산·학·연 전문가들과 함께 금융 분야의 ESG 정책을 논의하고 이를 체계적으로 추진했다. 환경부는 환경 분야에 집중하여 금융지원을 하고 있다. 현재 추진 중인 사업은 환경개선 및 녹색 신기술 공급기업의 비용 보전 등 직접 지원사업과 친환경 설비투자 및 기업의 녹색전환 자금 시설 비용 등의 융자 지원사업이다. 이 밖에 주택금융공사, 대한상공회의소 등이 시중 은행과 업무협약을 통해 중소기업의 ESG 경영을 지원하기 위한 금융 프로그램을 추진하고 있다.

〈표 5-5〉 국내 ESG 관련 금융 지원 추진 현황

구분	지원 내용	추진 기관
원전 중소·중견기업 동반 성장 특별 금융지원	• 3~5%대 저금리, 신용대출, 대출한도 확대(심사기준액 대비 120%)	• 산업부, 산업은행, 한수원, 두산에너지리티
우수 ESG 중소기업에 대한 인센티브 지원	• 중소기업 전용 ESG 자가진단 시스템 연계 • 우수 ESG 중소기업 대상 금리인하, 컨설팅 및 교육 제공	• 중기부, 중진공, KB국민은행
스마트 생태공장	• 중소·중견기업 대상 온실가스 감축 포함 종합 환경 개선 지원	• 환경부
상생협력 프로그램	• 모든 기업 대상 환경개선 혁신 녹색 신기술 적용 시 기술 공급기업의 비용 보전	• 환경부
친환경 설비 투자	• 중소·중견기업 대상 온실가스 감축 설비 시설·운영비용 융자	• 환경부
녹색정책금융 활성화	• 온실가스 감축 공정 플랜트 등 시설·운영 비용 융자	• 환경부
미래환경산업 융자	• 중소·중견기업 대상 녹색전환 자금 시설 비용 융자	• 환경부
ESG 경영 중소기업 지원 활성화를 위한 금융지원	• 중소기업 중 친환경 기업, 사회적 책임 이행 기업, 지배구조 우수기업에 낮은 금리의 대출 제공	• 주택금융공사, IBK기업은행

219) 중소기업부 보도자료(2022.12.2.), p. 2.

구분	지원 내용	추진 기관
중소기업 ESG 경영 지원	ESG 경영 성과 달성 중소기업에 금리인하 대출상품 제공	대한상의, 하나은행

자료: 각 기관 홈페이지 보도자료를 토대로 저자 정리

그러나 본 연구의 제5장 국내 해운산업 부문 ESG 경영 실태에서 본 바와 같이 해운 분야는 ESG 경영 추진에 대해 한국해양진흥공사의 인센티브 외에는 특별한 프로그램이 부족한 실정이다. 친환경 선박 등 환경 분야의 금융 지원은 일부 있으나 ESG 관련 금융 프로그램은 미흡하다. 따라서 해운기업의 ESG 분야로 확대한 금융 지원정책을 마련해야 한다.

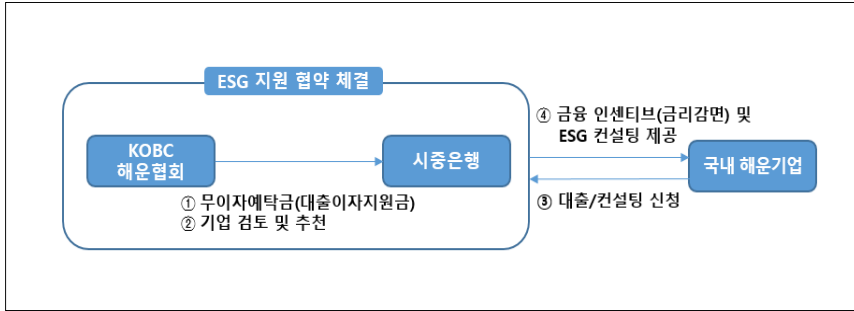
2) 추진 방안

(1) ESG 진단, 컨설팅 및 금융 연계 지원

국내 해운기업의 ESG 경영을 확대하기 위해 한국해양진흥공사를 필두로 ESG 진단과 컨설팅 및 금융지원을 연계한 ‘ESG 지원 프로그램’을 계획 및 운영한다. 즉 한국해양진흥공사, 한국해운협회, 시중 은행 간의 업무협약을 통해 재원을 마련하여 ESG 경영을 추진하고자 하는 국내 해운기업을 대상으로 ESG 수준 진단과 컨설팅 제공 및 저금리 대출 등의 인센티브를 제공하도록 한다. 보증 심사 시에는 국내 선사의 ESG 경영역량을 평가하여 우수기업에 대출한도 확대 등의 인센티브를 부여한다. 이를 통해 ESG 경영에 적극적인 선사에 원활한 자금이 공급될 수 있다.

또한 한국해양진흥공사, 한국해운협회, 시중 은행 등은 업무협약을 통해 선사의 ESG 진단 정보와 ESG 금융지원 성과 등을 공유하고 ESG 금융 인센티브 지원을 하는 한편 기관별 ESG 지원사업을 연계하여 추진할 수 있다(그림 5-2) 참조).

〈그림 5-2〉 ESG 컨설팅 및 금융 연계 지원방안(안)



자료: 연구진 작성

(2) 사회(S) 분야 우수경영 선사에 대한 인센티브 지원

국적선사의 친환경 선박 지원, 친환경 신조 지원 사업자에 대한 보조금 지원, 친환경 설비개량 이차보전 및 특별 보증 등 ESG 요소 가운데 환경 분야에 대한 지원은 일부 존재하는 반면 사회 분야에 대한 금융 지원은 구체적으로 나타나지 않은 상황이다. 따라서 ESG 가치의 균등한 발전을 위해 사회 분야에 대한 인센티브 지원을 마련할 필요가 있다.

추진 방안으로는 ‘다양성’과 ‘직원 건강’ 등 사회적 가치 차원에서 실천하고 있는 경영 활동을 기준으로 적극적인 선사를 우수기업으로 인증 및 지원하는 방법이 있다. 일본의 경우 경제산업성이 2012년부터 여성 활약이 뛰어난 도쿄증권거래소 상장기업을 업종별로 선정한 ‘나데시코 종목’²²⁰⁾을 발표하고 있으며, 2015년부터는 건강경영²²¹⁾ 우수기업을 ‘건강경영종목’으로 선정하고 있다. 또한 ‘건강경영 우량법인 인증제도’를 도입해 해당 기업에 지자체 및 금융기관의 다양한 혜택과 인센티브를 제공하고 있다.²²²⁾

220) 나데시코(無子)는 일본에서 ‘이상적인’ 또는 ‘대표적인’등의 뜻으로 사용된다.

221) 직원의 건강관리와 증진을 기업 경영의 한 부분으로 인지하고 이를 위한 노력 및 생산성을 향상하고자 하는 경영전략을 말함

222) 한상범·권세훈·임상균(2021), pp. 105-106.

일본의 사례를 참고하여 다양성, 직원 건강 경영 등을 평가해 우수한 선사에 금융 인센티브를 지원할 수 있다. 우선 각 사회적 가치 요소를 평가할 수 있는 지표를 만들고 이에 따라 선사의 역량을 평가 및 인증하여 금융 혜택을 지원하는 것이다. 다양성의 경우, 이사회 여성 및 글로벌 인재 비율, 채용 시 남녀 경쟁률, 여성 고용 비율 등이 평가지표로 활용될 수 있다. 이는 앞서 언급한 ESG 등급 기준으로 한 인센티브 지원과 별도로 추진된다.

해당 지원사업은 해양수산부에서 추진 가능하다. 먼저 ESG의 요소 가운데 사회 분야에 대한 우수경영 인증 평가를 위한 지표 개발 및 인증제도 연구를 추진해야 한다. 이후 중요성이 높거나 우선적으로 추진돼야 할 사회 분야 가치를 바탕으로 인증제를 도입하고, 각 지자체와 정책금융기관과의 협력을 통해 금융 인센티브를 지원할 수 있도록 한다.

〈표 5-6〉 사회 분야 우수경영 선사 인센티브 지원(안)

구분	주요 내용
지원 목적	• 국내 해운기업의 ESG 경영 관련 사회 분야 가치 확대
지원 대상	• 사회 분야 우수경영 기업으로 선정된 국적 선사
지원 내용	• 저금리 대출 우대 지원
추진 방법	• 사회 분야 우수경영 인증평가 지표 개발 및 인증제 도입 연구 수행 • 사회 분야 우수경영 해운기업 인증제 도입
추진 주체	• 해양수산부

자료: 연구진 작성

(3) ESG 정책자금을 통한 신성장 비즈니스 모델 지원

ESG 경영은 미래에 기업 성장의 중요한 요소로서 기업들은 이를 토대로 새로운 성장 기반을 마련할 수 있다. 캐나다의 카본큐어 케트놀로지,²²³⁾

223) 동 기업의 사업모델은 타 산업에서 포집한 CO₂를 콘크리트 제조 공정에 넣어 콘크리트 혼합에 필요한 시멘트 양을 크게 줄이고, CO₂를 영구 감축하는 것으로 캐나다 앨버타주 정부에서 운영하는 벤처 캐피탈인 ERA에서 337만 달러 규모의 보조금을 받아 사업을 시작함. 이후 아마존 기후서약 펀드, 마이크로

프랑스 바라프그룹²²⁴⁾ 등은 환경 또는 사회 분야 아이টে을 기반으로 ESG 투자자금을 성공적으로 유치해 성장 기반으로 활용했다.²²⁵⁾

정부는 ESG 경영을 토대로 새로운 비즈니스를 창출하고, 성장 기반을 다질 수 있도록 지원하는 방안을 검토해야 한다. 해운 분야 탄소저감 등 환경 관련 기술개발, 해운산업 내 사회 분야 발전 모델 등 ESG 아이টে을 보유한 국내 중소·중견 해운기업 또는 스타트업을 중심으로 ESG 정책자금 지원을 추진하는 것이다. 현재 해양수산부에서는 해양수산 신산업 성장 동력을 마련하기 위해 정책펀드를 3천억 원에서 5천억 원으로 확대하고, 대출·보증 지원을 확충하고 있다.²²⁶⁾ 해당 정책펀드 내에 ESG 펀드를 조성해 친환경 분야뿐만 아니라 사회적 임팩트 관련 투자도 지원될 수 있도록 한다.

〈표 5-7〉 해운기업의 ESG 신성장 기반 자금 지원 프로그램(안)

구분	주요 내용
지원 목적	• 국내 해운산업의 ESG 관련 신성장 기반 마련
지원 대상	• 해운 분야 탄소저감 등 기술개발, 해운산업 내 사회 분야 발전 모델 등 ESG 아이টে을 보유한 국내 중소·중견 해운기업 또는 스타트업
지원 내용	• ESG 관련 비즈니스 자금 지원
추진 방법	• 해양수산모태펀드 내에 ESG 분야 펀드 조성 근거 마련 및 공공기관 출자 근거를 마련해 장기·저리 대출 신설 및 보증 확대
추진 주체	• 해양수산부

자료: 연구진 작성

소프트 기후 혁신 펀드 등을 통해 약 1,110만 달러의 투자자금을 유치함

224) 사회적 취약계층에게 일자리를 제공하는 기업으로 투자회사 Phitrust로부터 투자자금 총 490만 유로를 유치했음. 투자회사 Phitrust는 Social impact investing 부서를 마련해 사회 임팩트 및 환경 임팩트 관련 투자처를 찾아 투자하고 있음

225) KOTRA(2021), p. 26.

226) 해양수산부 보도자료(2022.12.27.), p. 8.

2. 해운기업 ESG 평가지표 개편 및 통합

국내 해운기업의 임직원은 ESG 경영 평가지표 개편 및 통합에 대해서도 정책이 필요하다는 의견을 제시했다. 따라서 본 연구진은 앞서 살펴본 선행연구와 국내외 ESG 사례를 통해 해운기업 평가지표를 다음 <표 5-8>과 같이 제안한다. 동 지표에서 환경 영역은 7개 범주와 20개 항목으로 지표를 구성했으며, 사회 영역은 7개 범주와 17개 항목으로 지표를 구성하고, 지배구조 영역은 6개 범주와 16개 항목으로 구성했다.

<표 5-8> 해운기업 ESG 지표(안)

영역	범주	분류번호	진단항목
환경 (E)	환경경영	E-1-1	환경경영 목표 설정(수립)
		E-1-2	환경경영 실무추진조직, 의사결정조직
		E-1-3	임직원 대상 환경교육 실시
	온실가스	E-2-1	온실가스 배출관리(데이터 집계, 3차 검증) 시행 여부
		E-2-2	온실가스 배출량 감축 실적(Scope 1, 2, 3)
		E-2-3	선박의 SOx, NOx, PM 배출량 감축 실적
	에너지	E-3-1	폐기물 배출 저감 활동 시행
		E-3-2	선박 에너지 효율 향상 활동 수행
		E-3-3	에너지 사용량 절감 실적(선박)
		E-3-4	에너지 사용량 절감 실적(육상)
	폐기물	E-4-1	선박 운항상 폐기물, 폐유, 플라스틱 배출량
		E-4-2	육상 폐기물 배출량
	환경 법/규제	E-5-1	선박의 유해위험물질 저장, 수송 및 관리
		E-5-2	환경 성과평가체계 구축 여부
		E-5-3	선박 환경 관련 중대 해양사고 및 법규 위반 사례
		E-5-4	선박 재활용 및 생물 다양성 보존 활동 실적
	친환경제품 구매	E-6-1	친환경선박 및 대체연료 투자 실적
		E-6-2	친환경 제품 구매비용 실적
	친환경 투자	E-7-1	환경성과 및 환경경영을 위한 투자계획 수립 및 이행
		E-7-2	신재생에너지 사용 혹은 개발(투자) 여부
사회 (S)	노동	S-1-1	정규직 비율
		S-1-2	퇴직자 지원 프로그램 관리

영역	범주	분류번호	진단항목
		S-1-3	복리후생비
		S-1-4	교육훈련비
		S-1-5	결사의 자유 보장
	다양성 및 양성 평등	S-2-1	여성 고용 비율 및 임금수준
		S-2-2	사회적 취약계층 고용 비율
	산업안전	S-3-1	선박 안전보건 성과지표(재해건수, 재해율, 질병률 등) 관리 및 공시
		S-3-2	안전보건 교육훈련시스템 구축 및 운영
	인권	S-4-1	인권보호 정책 및 예방 프로그램 시행
		S-4-2	고충처리제도 운영
	동반성장	S-5-1	공정거래 원칙 적용 및 공개
		S-5-2	협력사 평가체계 구축 및 불만처리 프로세스 운영
		S-5-3	협력사 지원 프로그램 운영
	지역사회	S-6-1	사회공헌정책 수립 및 시행
		S-6-2	구성원 봉사 참여
	정보보호	S-7-1	정보보호시스템 구축
지배 구조 (G)	이사회 구성	G-1-1	ESG 경영체계 구축 및 운영
		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 안건처리
	윤리경영	G-3-1	윤리규범 위반사항 공시
	감사기구	G-4-1	내부 감사부서 설치
		G-4-2	감사기구 전문성(감사기구 내 회계/재무 전문가)
	리스크 관리	G-5-1	ESG 리스크 관리
		G-5-2	재무적 리스크 관리
	지속가능한 공급망 확보	G-6-1	책임 있는 구매 및 업무 윤리규칙 등 규정 준수
		G-6-2	공급업체 관계에 대한 교육 및 인식 제고

자료: 산업통상자원부(2021), 한국선급(2021), 글로벌 선사 사례를 토대로 연구진 정리

정부는 위에서 제시된 평가지표를 활용하여 해운산업의 특성을 반영한 ESG 평가가 되도록 가이드라인을 마련할 필요가 있다. ESG 가이드라인을 통해 해운기업의 ESG 대응 및 관리방법을 제시하고, 해운기업이 불합리한 ESG 평가를 받아 공급망에서 제외되는 위험을 사전적으로 예방할 뿐만 아니라, 사후적 구제절차 등에 대해서도 명확한 근거를 마련해 줄 필요가 있다. 이는 ESG 경영 평가로 기업의 부담을 줄이고, 평가 결과의 객관성을 높이기 위한 방안이 될 수 있다.

해운기업은 다른 산업과 달리 환경 문제에 대한 노출이 높아 많은 비용이 수반되고, 해운기업의 다양한 유형별로 각기 노출되는 ESG 위험이 다를 것이다. 그러므로 이에 대한 사례를 유형별로 도출하여 대응 방안과 함께 가이드라인을 제공하고, 교육과 토론회 등을 통해 해운기업 경영자의 인식을 제고함으로써 해운기업의 ESG 위험 대응 역량을 확대할 필요가 있다.

또한 불합리한 ESG 평가로 인한 부당한 거래 중단 위험을 줄이기 위해 사전적으로 ESG 평가 체계에 대한 감독과 감시를 강화하고, 실제 그러한 일이 발생할 경우에 대비하여 분쟁, 제소 등에 대한 법적 근거 등의 보호장치를 마련할 필요가 있다.

3. ESG 경영을 장려하기 위한 경제적 지원

1) 정부의 K-ESG 계획과 해운기업의 공급망 관리 연계

ESG 경영은 유럽을 비롯한 해외 각국에서 활발히 추진되고 있으며, 우리나라는 유럽과 비교하여 다소 늦게 ESG에 대한 중요성을 자각했다. 그럼에도 국내 다른 산업 분야의 대기업들은 지속가능경영의 연장선으로 자신만의 체계를 가지고 이를 해결하고 있다. 그러나 해운기업의 경우, 특히 중

소 해운기업의 경우 비용적인 부담으로 ESG 경영 활성화에 어려움을 호소하고 있고 인적자원 등도 부족한 상황이기에 정부의 정책적 지원이 필요하다. 이를 위해 정부 차원의 K-ESG 계획과 해운기업의 공급망 관리를 연계하면 ESG 경영 활성화에 도움이 될 수 있다. K-ESG가 추진된다면 그동안 난립한 평가지표를 통합함으로써 비용적인 측면에서 도움이 될 수 있다. 특히 K-ESG 차원에서 해운산업 가이드라인이 마련된다면 해운기업이 가지는 이점이 많을 것으로 생각된다. 또한 삼성전자 등의 공급망 관리 사례와 같이 대기업들의 지속적인 협력사 관리는 해운기업 ESG 활동에 도움이 될 것이다. Im Hyo-Jin(2021)²²⁷⁾도 대기업이 그동안 축적해온 ESG 경험을 바탕으로 해운기업과 동반하여 ESG 활동 프로그램을 추진할 필요가 있다고 제시했다. 해운기업보다 활동을 활발히 하고 있는 정부와 대기업들의 직·간접적인 관리를 통해서 해운기업의 정보 불균형과 비용부담을 덜 수 있다. 따라서 해운기업이 직접적인 ESG 경영을 시작하기 전에 화주기업과 연계한 간접적인 ESG 활동은 ESG 무역 장벽화와 같은 이슈에 있어 해운기업의 부담을 경감해줄 수 있다.

2) 인프라와 인센티브 구축

기업이 ESG를 실제 경영에 도입하려면 기업 내부 준비도 필요하지만, 정부의 적극적인 계획과 지원, 교육과 홍보, 그리고 ESG 경영 지원을 위한 제도적인 토대가 마련되어야 한다. 기업 공시나 평가 지표 및 가이드라인 개발에 표준화를 강화하고 이러한 제도 확산을 위한 노력을 하여야 한다.

개별 기업이 역량을 강화하기 위해서는 교육과 컨설팅 등을 통해 내·외부적으로 인력과 조직 역량을 진단하고 대응 방안을 마련할 필요가 있다. 그러나 초기에는 산업별 확산을 위한 네트워크 구축이나, 대대적인 사업

227) Analysis on ESG Issues of SMEs Using Text Mining, 인문사회21, 제12권 4호, p. 479

재편 등을 위해 세제 혜택 등 인센티브를 마련하는 것도 정부의 역할이다.²²⁸⁾ 정부는 컨설팅이나 가이드라인 제공을 계획이고 친환경·안전강화형 사업 재편을 인정하며 지속가능한 경영의 협력 모델을 확산하고자 노력하고 있다. 일례로 정부는 ‘2021년 대한민국 ESG 경영대상’은 공공부문을 대상으로 ESG(환경·사회·지배구조) 실적을 따로 구분하여 한국형 ESG 평가모델을 처음으로 적용하였다.²²⁹⁾

국내 해운기업은 ESG 의무 공시 대상도 많지 않고, ESG 도입을 위한 준비가 부족한 점을 고려하여 정부에서는 ESG를 우선적으로 도입하는 기업에 인센티브를 제공하는 것도 적극 검토해야 한다. 환경(E)·사회(S)·지배구조(G) 개선성과를 중심으로 정부 포상을 추진하고, 이를 확산하기 위해 해운산업 생태계를 고려한 지속가능경영 기반을 모색하는 방안을 마련해야 한다.

228) 한동숙(2021), 공공기관의 ESG 도입을 위한 정책 방안, 재정포럼

229) 재정포럼(2021년) 2021년 12월호(제306호)

06

결론 및 정책제언

제1절 결론

ESG 경영은 기업 가치를 평가할 때 기존 방법과 달리 투자자 관점에서 평가하고 접근하는 것을 의미한다. 기업의 경영활동과 투자와 관련된 위험 요소와 기회 요인을 파악할 때 환경(E)·사회(S)·지배구조(G)는 지속적이고 전략적인 관찰 대상이다. 다시 말해 ESG는 비즈니스 관계에서 지속가능한 가치 창출에 포커스가 되었다고 볼 수 있다. ESG 경영은 투자자 관점에서 위험을 관리하고, 비즈니스 계약 관계에서 친환경 경영과 사회적 책임, 올바른 지배구조를 가진 협력업체를 선택하고자 하는 목적을 갖고 있다. 또한 ESG 경영은 재무적 가치 창출을 위해 '건강한 경영 이행'에 대한 투명하고 엄격한 기준으로 기업 가치를 제고하고자 하는 투자자들의 요구가 반영된 것이기도 하다.

현재 한국의 기업체가 가장 현실감있게 느끼는 부문은 '투자자 IR, 글로벌 비즈니스 조직에서 ESG 경영 정보를 체계화하고 개선을 해야 한다'는 것이며, 이 과정에서 ESG 경영 필요성이 더욱 대두되는 실정이다. 또한 기업이 스스로 준법 경영을 하도록 하는 컴플라이언스(compliance) 시스템

경영은 감사실, 법무실, 안전관리실 등의 부서에서 담당하기 때문에 기업 차원에서 정보 통합 및 관리체계를 제대로 구축해야 한다. 결국 ESG 경영은 기업 내부적으로 위험 관리와 모니터링을 통한 신규 시장 진출 기회와 새로운 사업 기회를 포착하고 진출하는 것을 포함하여 광범위하게 적용할 수 있다.

ESG는 기업 경영 실적을 지속가능성 측면에서 평가하기 위한 비재무적 수단으로 그 동안 널리 활용되고 있으며, 해외 금융업체들은 거래처를 평가할 수 있는 ESG 평가지표를 개발하고 직접 평가함으로써 많은 투자자를 위한 지침을 제공하고 있다. 그러나 최근 평가업체가 우후죽순으로 생겨 세계적으로 600여 개 업체가 활동하고 있으며, 이로 인해 ESG 경영을 도입하고자 하는 기업에서 많은 혼란을 겪고 있다. 평가업체마다 평가지표와 방법, 요구자료가 다르고, 기업체마다 제공할 수 있는 정보가 상이하여 평가에서 불균형이 발생하는 실정이다.

반면 UN, OECD, World Bank 등에서는 기업에 대한 책임있는 투자를 더욱 강조하며, 투명하고 지속가능한 경영을 위하여 ESG 관련 정보를 분석하고 일반에게 공개하고 있다. 또한 다자간 협약에서 기업의 사회적 책임을 명문화하며 ESG 확대를 위한 제도적 근거를 마련하였다.²³⁰⁾

본 보고서는 ESG의 중요성이 높아짐에도 평가 기준이 불분명하고, 국내 해운기업에서 ESG 경영 도입과 확산을 위한 준비가 미흡하다는 문제의식에서 출발하였다. 또한 우리나라 해운기업의 ESG 경영에 대한 인식과 내부 대응체계 등을 분석하고, ESG 경영체계 구축을 위한 정책방안을 제시하는 데 본 연구의 목적이 있다.

현재 국내 해운기업 중 상장회사는 ESG 보고서를 발간하고, 내부 인력을 배치하여 ESG 경영 기반을 마련하고 있다. 그러나 국내 해운기업의

230) 윤미경(2022), 원양산업의 ESG 도입 기초 연구, 한국해양수산개발원, p. 35.

ESG 경영은 해외 기업과 비교하면 많은 차이가 있다. 우선 국내 해운기업은 ESG 경영을 평가와 외부 요구에 대한 대응 수준에서 진행하고 있다. 외국 해운기업이 경영 목표에 ESG를 결합하고 이해관계자들에게 긍정적인 평가를 받아 기업의 잠재적 가치를 제고하는 전략과는 결이 다르다. 또한 외국 해운기업은 ESG 경영의 범위를 기업이 사회에 미치는 영향에 대해서도 고려하여 우리 사회가 전반적으로 상생하고 협력하는 방향으로 전개하고 있다.

우리나라 해운기업의 ESG 경영 확산을 위해서는 CEO와 내부 임직원의 인식 전환, ESG 경영을 위한 인력과 조직, 투자가 필요하다. 그리고 정부에서는 해운기업이 ESG 경영을 적극 도입하고 확산하도록 금융지원, 경제적 혜택 등 다양한 지원책을 마련해야 한다.

제2절 정책제언

1. 「해운법」 개정

해운기업의 ESG 경영 확산을 위해서는 법률적인 뒷받침이 필요하다. 일반 산업과 관련한 법률, 즉 「중소기업 진흥에 관한 법률」 제8절 및 「산업발전법」 제19조에서는 기업의 사회적 책임에 관한 사항을 명문화하고 있다. 특히 「산업발전법」은 기업의 사회적 책임 이행을 위한 종합시책을 수립·시행하도록 규정하고 있다.

「산업발전법」은 기본적으로 제조업을 대상으로 하고, 또 제조업의 경쟁력 강화와 밀접하게 관련되는 외항화물운송업과 내항화물운송업을 대상으

로 하고 있다.²³¹⁾ 그러나 동 법률은 일반 산업 기준에서 작성되어 해운산업의 특수성이 반영되지 못하고 있다,

〈표 6-1〉 산업발전법 중 ESG 관련 규정

구분	법률 내용
산업발전법	제19조(지속가능경영 종합시책) ① 정부는 기업이 경제적 수익성, 환경적 건전성, 사회적 책임성을 함께 고려하는 지속가능한 경영(이하 “지속가능경영”이라 한다) 활동을 추진할 수 있도록 5년마다 종합시책을 수립·시행하여야 한다. ② 제1항에 따른 종합시책에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 기업의 지속가능경영 촉진정책의 기본방향 및 목표 2. 지속가능경영의 국제표준화 및 규범화에 대한 대응 방안 3. 지속가능경영을 통한 산업 경쟁력 제고 방안 4. 기업의 자율적인 지속가능경영 기반 구축 및 확대 방안 ③ 산업통상자원부장관은 제1항에 따른 종합시책에 따라 연차별 시행계획을 수립·시행하여야 한다. ④ 정부는 기업이 자율적으로 지속가능경영을 추진하도록 필요한 지원을 할 수 있다. ⑤ 산업통상자원부장관은 기업의 지속가능경영을 효율적으로 촉진하기 위하여 기업 지원 관련 기관이나 단체를 지속가능경영 지원센터로 지정할 수 있다. ⑥ 산업통상자원부장관은 지속가능경영 지원센터에 대하여 예산의 범위에서 업무수행 및 운영에 필요한 비용을 출연 또는 보조할 수 있다. ⑦ 산업통상자원부장관은 지속가능경영 지원센터가 제9항에 따른 지원기준에 미달하게 되는 경우에는 지정을 취소할 수 있다. ⑧ 산업통상자원부장관은 제7항에 따라 지정을 취소하는 경우에는 「행정절차법」에 따른 청문을 실시하여야 한다. ⑨ 지속가능경영 지원센터의 지정 및 지정취소의 기준·절차 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

자료: 법제처 국가법령센터, 관련 법률, 연구진 정리.

「중소기업 진흥에 관한 법률」 제4장 제8절에서는 기업의 사회적 책임 경영에 대하여 매우 구체적으로 정의하고 있다. 또한 동 법을 근거로 ‘사회적 책임경영 중소기업 육성 기본계획’을 수립하도록 명시하고 있다. 산업구조상 중소기업의 비중이 높은 해운산업은 동 기본계획에 따라 관련된 지원받

231) 산업발전법 시행령: 제2조(산업의 범위) 「산업발전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조 각 호 외의 부분 본문에서 “대통령령으로 정하는 업종”이란 별표 1의 업종을 말한다. 별표 1에서 외항 화물운송업, 내항 화물운송업이 포함되어 있다.

을 수 있다. 그러나 동 계획은 산업 전반에 대한 포괄적인 지원 사항을 담고 있어 해운산업과 관련된 해양 환경, 선박 운항, 선원 등의 사항을 반영하지 못하고 있다.

〈표 6-2〉 중소기업진흥에 관한 법률 중 ESG 관련 규정

구분	법률 내용
중소기업진흥에 관한 법률	제62조의7(사회적책임경영의 지원) ① 중소기업은 회사의 종업원, 거래처, 고객 및 지역사회 등에 대한 사회적 책임을 고려한 경영활동을 하도록 노력하여야 한다.
	제62조의8(사회적책임경영 중소기업육성 기본계획의 수립) ① 중소벤처기업부장관은 사회적책임경영 중소기업을 육성하고 체계적으로 지원하기 위하여 5년마다 사회적책임경영 중소기업육성 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다. 다만, 「산업발전법」 제19조에 따른 지속가능경영 종합시책을 수립할 때 기본계획을 포함하여 수립·시행할 수 있다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 중소기업 사회적책임경영 조성정책의 기본방향 및 목표 2. 중소기업 사회적책임경영 활성화에 관한 사항 3. 사회적책임경영 중소기업 지원에 관한 사항 4. 사회적책임경영 중소기업의 실태조사에 관한 사항 5. 그 밖에 사회적책임경영 중소기업의 육성 및 지원을 위하여 대통령령으로 정하는 사항 ③ 중소벤처기업부장관은 기본계획에 따라 연차별 시행계획을 수립·시행하여야 한다. ④ 그 밖에 기본계획 및 시행계획의 수립·시행에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

자료: 법제처 국가법령센터, 관련 법률, 연구진 정리.

이에 「해운법」 내에 기업의 사회적 책임 관련 규정을 신설하여 사회적 책임에 관한 해운기업의 인식을 높이고, 지원 방안을 마련해야 한다. 「해운법」(해운산업 장기발전계획의 수립) 제2항에 제4호를 신설하여 해운기업의 사회적 책임 강화에 관한 사항을 담아 해운기업의 사회적 책임을 강화할 수 있는 이행 방안을 마련하도록 해야 한다.

〈표 6-3〉 해운법 개정(안)

현행	개정(안)
제37조(해운산업장기발전계획) ① 정부는 5년마다 해운산업장기발전계획을 수립하여 공고하여야 한다. ② 제1항에 따른 해운산업장기발전계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 선박의 수요·공급에 관한 사항 2. 선원의 수요·공급과 복지에 관한 사항 3. 해운과 관련된 국제협력에 관한 사항 4. 그 밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항	제37조(해운산업장기발전계획) ① 정부는 5년마다 해운산업장기발전계획을 수립하여 공고하여야 한다. ② 제1항에 따른 해운산업장기발전계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 선박의 수요·공급에 관한 사항 2. 선원의 수요·공급과 복지에 관한 사항 3. 해운과 관련된 국제협력에 관한 사항 4. <u>해운산업의 사회적 책임 이행 강화에 관한 사항</u> 5. 그 밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항

자료: 연구진 작성.

2. ESG 경영 요소를 공공조달 적격심사 기준에 반영

정부 및 지방자치단체의 공공조달 평가 항목에 ESG 경영 요소를 반영하여 민간의 ESG 경영 확산을 유도할 필요가 있다. 현재 정부 공공조달 사업은 「조달청 입찰 참가자격사전 심사기준」이 사업자 평가 기준으로 활용되고 있다. 그리고 현행 법률 기준으로 계약 평가 단계에서 공공 기관장 및 지자체장이 결정할 수 있는 부분은 「일반 용역 및 물품 적격심사」와 「협상에 의한 계약의 심사」의 신인도 항목이 될 수 있다. 여기서 기업의 신인도 평가 항목에서 ESG 경영 항목을 추가하고 가점을 부과하는 방식을 적용하면 민간에서 ESG 경영에 대해 더욱 관심을 가질 수 있을 것으로 판단된다.

〈표 6-4〉 일반 용역 적격 심사 신인도 세부기준 개선방안

구분	심사평가	심사항목	현행		개선안	
			배점한도	평점	배점한도	평점
신인도	소계 (수행능력 배점한도 범위 내에서 합산 적용)		+13.5~17		+15.5~17	
	ESG 경영	• ESG 경영 추진 기업 - ESG 진단 또는 평가를 받은 기업 - ESG 경영 추진 전략을 수립한 기업 • 환경 경영 우수기업 - 환경 경영 관련 인증 기업			2	1 (0.5) (0.5) 1

자료: 연구진 정리.

중장기적으로는 ESG 경영에 대한 외부 평가기관의 결과를 활용하여 가점 차별화도 추진할 필요가 있다. 다만 중장기 평가에서는 가점에 대한 점수 중복을 방지하기 위한 방안으로 사회 요소와 관련된 기존 지표들과 통합하는 방안도 개발할 필요가 있다.

그리고 해운산업 주무부서인 해양수산부는 자체적으로 공공조달 ESG 평가 가이드라인을 만들어 정부 조달사업에 참여한 해운기업을 평가한 후 일정 점수 이상을 획득한 해운기업에 가점을 부과하는 방안도 모색할 필요가 있다.

3. 「해운 ESG 경영 포럼」 운영 및 네트워킹 사업 추진

해운기업을 대상으로 한 ESG 경영 애로요인 조사에서 확인된 바와 같이 ESG 경영을 도입하는 과정에서 겪은 주요 애로요인은 임직원들의 인식과 참여 부족에 있으며 ESG 경영을 기업 내에 정착시키는 데 필요한 요소도 회사 임직원들의 적극적 관심과 참여 의지가 중요한 것으로 나타났다.

이와 같은 여건을 고려해 ESG 경영에 관해 해운기업들의 인식을 대내외적으로 확산하고 내부 구성원들의 참여 의지를 고취할 수 있는 다양한 프로그램을 도입·운영할 필요가 있다. 국내 해운기업들의 ESG에 대한 사회적 인식을 확산하는 방안의 하나로 「해운 ESG 경영 포럼」 설치·운영을 제안한다. 이 포럼은 해양수산부 산하 조직으로 설치하고, 정부 및 민간 해운기업 이해관계로부터 독립된 정부 출연연구기관인 한국해양수산개발원이 실무를 관리하고 운영을 지원하며, 해운기업 및 단체, 해운 및 항만 관련 공공기관 등이 참여하는 형태로 구성할 수 있다.

「해운 ESG 경영 포럼」 운영은 해운 ESG 경영 포럼의 설치에 기초해 ESG 관련 의제나 쟁점을 폭넓게 논의하는 다양한 네트워킹 사업을 추진하고, 이해관계자 자본주의, 지속가능성과 기업의 사회적 책임, ESG 투자 및 소비 등의 다양한 주제를 가지고 주기적으로 콘퍼런스를 개최하고, 민간 주체들의 정책 세미나 개최도 지원하는 방식을 고려할 수 있다.

참고문헌

국내 문헌

- 강노경·한승관(2021), EU의 ESG 관련 입법 동향과 시사점, KITA Market Report, 한국 무역협회.
- 강동화(2022), 중대재해처벌법의 시행에 따른 해운업계의 실무적 대응, 2022년 한국 해법학회 봄철 학술발표회 자료집, 한국해법학회, pp. 1-19.
- 고동수(2006), 기업의 사회적 책임(CSR) 국제논의 동향 및 우리의 대응 방안, 산업연구원.
- 구종순·이정선·조민(2014), 한국 해운기업의 경영성과 분석: 자원준거관점을 중심으로, 무역학회지, 제39권 제5호, pp. 1-19.
- 권순원·권혜원·위경우(2011), 기업의 사회적책임(CSR)과 사회책임투자(SRI)를 위한 선별지표 연구, 경영교육연구, 26(1), pp. 319-342.
- 금융위원회·금융감독원·한국거래소(2021), 기업공시제도 종합 개선방안, pp. 1-29.
- 김범석 외(2016), 기업의 ESG 노력과 재무성과의 선후행 관계: 탐색적 연구, 한국생산 관리학회지, 제27권 제4호, 2016년 11월, pp. 513-538.
- 김예정·김경례·오영호(2019), CSR 활동이 기업가치에 미치는 영향: CSR 연관성 조절효과, 대한경영학회지, 32(3), pp. 495-512.
- 김윤경(2020), 기업 비재무정보(ESG) 공시가 재무성과와 기업가치에 미치는 영향, 규제연구, 제29권 제1호, 2020년 6월.
- 김인구(2021), ESG Risk: 평가 기준 혼선과 기업의 대응 방안 고찰, 국가환경산업기술 정보시스템, pp. 3-12.
- 김인현·이현균(2020), 정기선 해운에 대한 경쟁법 적용과 개선방안, 유통법연구, 제7권

-
- 제2호, 한국유통법학회, pp. 188-194 참조
- 김종현(2021.11.8.), 글로벌 녹색금융 확대에 따른 해양금융의 변화, 금융경영브리프, 하나금융경영연구소, p. 11.
- 김진형·김진희·이정엽(2018), 국제해사기술법규 동향 - IMO 선박 온실가스 감축을 위한 초기 전략, 대한조선학회지, 제55권 제2호, 2018. 6.
- 김현수(2021), ESG 경영성과에 대한 연구의 현황과 발전방향 -한국과 중국을 중심으로-, 한중사회과학연구, 제19권 제3호(통권 60호).
- 김희연(2022), 복지영역의 ESG 경영을 위한 탐색적 연구, 한국거버넌스학회보, 제29권 제3호, pp. 177-194.
- 남영숙 외(2011), 기업의 사회적 책임(CSR)의 글로벌 트렌드와 지역별 동향 연구, 외교통상부, pp. 1-187.
- 남혜정 외(2021), 기업의 ESG활동과 배당의사결정에 대한 연구, 회계·세무와 감사연구, 제63권 제2호, 통권 제87호, 2021년 6월, 한국공인회계사회, pp. 235-260.
- 노지훈(2022), 유럽연합 환경규제 'Fit for 55' 분석과 한국 기업의 대응방안에 관한 연구, 환경법과 정책, 제30권, 강원대학교 비교법학연구소, pp. 206-214.
- 대한상공회의소(2022), 대한상의 ESG 뉴스레터, 그린워싱 방지를 위한 ESG 공시 강화, KCCI 브리프-ESG 제16호, p. 4.
- 대한상공회의소(2023.2), 2023년 ESG 주요 현안과 정책과제
- 대한항공(2022), 대한항공 2022 ESG 보고서, pp. 1-95.
- _____(2023), 대한항공 2023 ESG 보고서, pp. 1-81.
- 매일경제신문사(2021), 이것이 ESG다, pp. 110-111.
- 박순애·신은혜(2021), 대·중소 및 중견 기업의 ESG 성과와 재무가치 간의 상관관계 분석, 환경정책, 29(4), 한국환경정책학회, 2021. 12, pp. 151-199.
- 박윤정(2013), 미국 지속가능회계기준 개발 동향 및 기존 ESG 공시기준과의 비교, KCGS 리포트, 제3권 제16호, 한국기업지배구조원, p. 15.
- 박지혜(2021.6.21.), KOTRA 해외시장뉴스,
- 박혜진(2020), 글로벌 ESG 투자의 최근 동향과 주요 논점, 자본시장포커스, 2020-05호, pp. 1-6.
- 배창현·김태동·신세찬(2021), 비재무적 측정지표를 활용한 연구동향 및 ESG 이슈,

- 회계저널, 30(2), pp. 235-276.
- 배희성·윤광운(2009), 국제물류프로세스에서 국제운송주선인의 시장지향성이 물입과 성과에 미치는 영향, 무역학회지, 제34권 제4호, pp. 293-319.
- 산업통상자원부(2021), K-ESG 가이드라인 v 1.0.
- 손수득 외(2021), 공공기관의 ESG 지배구조(G) 추진 전략: 대한무역투자진흥공사 사례를 중심으로, 서비스경영학회지, 22(5), 한국서비스경영학회, pp. 159-183.
- 손승표(2022), A study on ESG management to strengthen competitiveness in Shipping and Logistics (해운물류 경쟁력 강화를 위한 ESG 경영에 관한 연구), The e-Business Studies, 23(6), November, pp. 341-351.
- 손승표(2022), 해운물류 경쟁력 강화를 위한 ESG 경영에 관한 연구, e-비즈니스 연구, Vol. 23, No. 6, 국제e-비즈니스학회.
- 손영화(2021), ESG 활성화에 따른 회사법의 쟁점과 과제, 상사판례연구, 제34권 제3호, 한국상사판례학회, pp. 58-61.
- 신종범 외(2022), 우리나라 컨테이너터미널의 ESG 경영전략에 관한 연구, The e-Business Studies, 23(3), June, pp. 291-307.
- 안상아(2012), 국내 사회책임투자(SRI) 현황과 시사점, 기업지배구조리뷰, 한국기업지배구조원
- _____(2013), 국내 상장기업의 지속가능성보고서 발간 현황 및 분석, 한국기업지배구조원.
- 양종서(2022), 국내 해운산업의 친환경 경쟁력 확보 방안, 2022 ISSUE REPORT-이슈 보고서, 한국수출입은행 해외경제연구소, p. 13.
- 오덕교(2017), ESG 공시 강화에 대한 제언, KCGS 리포트, 제7권 제6호, 한국기업지배구조원, pp. 23-24.
- 오상희(2019), ESG 평가요소와 기업가치의 관계에 관한 연구, 전산회계연구, 제17권 제2호, 한국전산회계학회.
- 오상희·이승태(2019), ESG 평가요소와 기업가치의 관계에 관한 연구, 전산회계연구, 제17권 제2호, 2019년 12월, 한국전산회계학회, pp. 205-223.
- 오수길(2021), ESG경영의 중요성과 공공부문 활용방안, 한국정책학회 하계학술발표논문집.

-
- 오수정(2023), ESG 경영마인드 이해, 강의 자료, KOCW.
- 윤미경(2022), 원양산업의 ESG 도입 기초 연구, 한국해양수산개발원, p. 35.
- 윤진수(2013), 중소기업의 사회적 책임(CSR) 활성화를 위한 제언, CGS Report, 2013년 6호, pp. 1-7.
- 이보화(2022), ESG 발전 및 역사, 한국공인회계사회 교육자료.
- 이상협(2021), 중대재해 처벌 등에 관한 법률의 도입에 따른 법적 쟁점에 대한 검토 -해상기업을 중심으로-, 한국해법학회지, 제43권 제2호, pp. 97~140.
- 이인형(2021), ESG 평가 체계 현황과 특성 분석, 자본시장연구원.
- 이정기·이재혁(2020), “지속가능경영” 연구의 현황 및 발전방향: ESG 평가 지표를 중심으로, 전략경영연구, 23(2), pp. 65-92.
- 이준희(2020), 한국 기업들의 ESG 경영을 위한 변화, Deloitte Insight(Climate & Sustainability 특집), 2020. 11.
- 이지은 외(2021), CEO의 특성이 ESG 성과에 미치는 영향에 관한 문헌연구, 윤리경영연구, 제21권 제2호, 2021년 12월, pp. 95-132.
- 이현균(2022), 2020년 개정상법상 다중대표소송에 대한 사후적 입법영향평가, 기업법연구, 제36권 제1호(통권 제88호), 한국기업법학회, p. 153.
- 이현균(2022), 컨테이너 정기선사의 공동행위에 대한 소고, 법과 기업 연구, 제12권 제2호, 서강대학교 법학연구소
- 이현균(2019), 선박재활용협약에 대한 법적 대응방안 연구, 한국해법학회지 제41권 제2호, pp. 38-45.
- 이현균·강동화(2020), 선박 대기오염 규제에 대한 국내 법률과 해운기업의 실무상 쟁점-2020년 국제해사기구 황산화물 규제를 중심으로, 한국해법학회지, 제42권 제1호, pp. 106-109.
- 이혜진·이진수(2019), 기업의 환경적 책임 활동과 이익조정의 관계에 관한 연구 : 재무성과의 조절적 역할, 윤리경영연구, 19(1), pp. 37-54.
- 이호석 외(2021), 중소기업 CSR의 성과에 관한 연구: CSR을 넘어 ESF로의 전환, Entrepreneurship & ESG 연구, 제1권 제1호, pp. 1-27.
- 이효영(2021), EU 공급망 실사 의무화 제도의 추진 동향 및 시사점, Global Legal Issue 제21-17-6호, 한국법제연구원, p. 11.

- 임성환(2020), 탈탄소화 선박 국제규제 현황과 전망, Macnet 국회정책세미나, pp. 3-9.
- 장승욱(2013), 기업의 ESG와 재무성과, 財務管理研究, 第三十卷 第一號(2013. 3), pp. 131-152.
- 장윤정(2022), 비재무정보 공개 확산에 따른 공공기관 ESG 경영현황 연구, 한국재정정보원, 2022. 7.
- 정우영·이현균(2022), 해운기업의 ESG 경영에 관한 주요 동향과 시사점, 한국해법학회지, 제44권 제3호, 2022년 12월, 한국해운물류학회.
- 정부 관계부처 합동(2022.12.27.), 기업 경쟁력 제고와 지속가능 경제구축을 위한 ESG 인프라 고도화 방안
- 조대형(2021), ESG 글로벌 추진현황과 사례 분석, 인문사회 21, 아시아문화학술원.
- 조동성(2021), CSR → CSV → ESG → CSH, 경기복지재단 제11기 복지경영최고지도자과정 강의자료집.
- 조상미·이재희(2015), 다이아몬드 모델을 이용한 공유가치창출(CSV) 전략에 관한 연구: 삼성전자를 중심으로, Korea Business Review, 제19권 제3호, pp. 35-58.
- 조세연연구원, 재정포럼(2021년) 2021년 12월호(제306호)
- 조신(2021), 넥스트 자본주의, ESG, 사회평론, p. 4.
- 조연성·원동환(2010), 기업가정신과 시장지향성이 수출성장에 미치는 영향에 관한 연구: 시장지향성의 매개효과를 포함하여, 무역학회지, 제35권 제1호, pp. 131-154.
- 중소벤처기업부 보도자료(2022.12.2.), 중소기업부, 중소기업 ESG 지원방안 발표, pp. 1-7.
- 중소벤처진흥공단(2021.7.) & 중소기업중앙회(2021.9), 중소기업의 ESG 경영 입식에 대한 조사(300개 기업 대상).
- 최상균 외(2021), 중대재해처벌법 시행에 따른 항만에서의 대응방안 연구, 한국해양수산개발원, pp. 49-81.
- 최신인·윤천성(2021), ESG 주요 평가지표 탐색: 기후변화 대응의 관점에서, 평생교육리더십연구 8권 2호, 2021.12. pp.79-97.
- 최윤석·이상윤(2012), 지식경영이 해운선사의 서비스역량에 미치는 영향에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제28집 제3호, pp. 91-110.

-
- 최준선(2022), 주식회사 이사의 감시의무와 이사회 중요성, KLCA Issue Paper Vol. 72, 한국상장회사협의회, p. 19.
- 최창희(2019.8.19.), 기후 변화 관련 해외 보험감독 동향, KRI 리포트
- 한국기업지배구조원 ESG 평가팀(2020), 2020년 상장기업의 ESG 평가 및 등급 공표, 한국기업지배구조원.
- 한국선급(2021), 해운산업 ESG 진단평가: KR shipping ESG 소개, 2021년 제27회 ISO 정기세미나 발표자료.
- 한국해사안전국제협력센터(2022), 선박금융 시장 내 녹색금융 부상, 탈탄소화 국제 해사동향, Vol. 01, p. 29.
- 한국해사포럼(2022), 「해운과 ESG 경영」, 2022. 5.
- 한국해양진흥공사 ESG 경영실(2023.4.28.), KOBC ESG 경영 추진전략, KMI 주관 ESG 워크숍 발표자료.
- 한국해운협회(2022.7.), 해운산업 ESG실무교육 설문조사 결과
- 한국해운협회(2023), 해운연보(2022년 사업보고서)
- 한동숙(2021), 공공기관의 ESG 도입을 위한 정책 방안, 재정포럼, 조세연구원, 2021. 12.
- 한민, 신디케이티드 대출에 관한 법적 검토, 「법학논집」 제16권 제4호, 이화여자대학교 법학연구소, 2012, 2.
- 한상범·권세훈·임상균(2021), 글로벌 ESG 동향 및 국가의 전략적 역할, ODA 정책연구, 대외경제정책연구원, pp. 1-201.
- 해양수산부 보도자료(2022.12.27.), 해양수산 신산업 시장 30조원, 기업 2천개 육성 추진.
- 해양수산부, 「해양수산 용어사전」 2020.5.
- 해양수산부, 현존선 에너지효율 규제 강화에 따른 우리나라 외항선박 EEXI 추산 결과, Macnet 2021년 전략 세미나, 2021
- 홍지연(2022), 글로벌 그린워싱(Greenwashing) 사례 및 규제 강화, 자본시장포커스 2022-03호, 자본시장연구원, p. 4.
- 황경연(2015), 국제해운기업의 기업가적 지향성과 성과간의 관계에서 시장지향성과 1서비스능력의 효과, 무역학회지, 40(3), 2015. 6, 한국무역학회, pp. 225-249.

- ESG 금융 추진단(2023), 해외 주요국의 ESG 공시규제 강화에 따른 국내기업 지원방안, 제2차 회의 자료.
- HMM, ESG 보고서 각 연도.
- Im Hyo-Jin(2021), Analysis on ESG Issues of SMEs Using Text Mining, 인문사회21, 제12권 4호, p. 479.
- KOTRA(2010), 해외진출 우리기업의 CSR 실태 및 성공 사례.
- KOTRA(2021), 해외 기업의 ESG 대응 성공사례, Global Marekt Report, pp. 1-41.
- Lee, Eon - Seong(2022), ESG Management of Korean Small and Medium Logistics Companies: Current Status and the Future Direction, 경영교육연구, 제37권 제6호, 2022년 12월, pp. 195-212.
- Leifker(2021), 독일 공급망 실사법의 의미와 한계, 국제노동브리프, 2021년 11월호, 한국노동연구원.

국외 문헌

- Andrews, D. and C. Monahan(1992), An improved heteroskedasticity and autocorrelation consistent covariance matrix estimator, *Econometrica*, 60, pp. 953-966.
- Bauer, R., Koedijk, K., and Otten, R.(2005), International evidence on ethical mutual fund performance and investment style, *Journal of Banking and Finance*, 29, pp. 1751-1767.
- Behr, P., Guettler, A., and Truebenbach, F.(2012), Using industry momentum to improve portfolio performance, *Journal of Banking and Finance*, 36, pp. 1414-1423.
- BlackRock(2020), Investment Stewardship Annual Report 2020
- Brennan, M., Chordia, T., and Subrahmanyam, A.(1998), Alternative factor specifications, security characteristics, and the cross-section of expected stock returns, *Journal of Financial Economics*, 49, pp. 345-373.

-
- Brown, S. J. & Warner, J. B.(1985), Using daily stock returns: The case of event studies, *Journal of Financial Economics*, 14, pp. 3–31.
- Brundtland, G. H.(1987), Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future, UN: New York.
- Buhr, N.(2007). Histories of and Rationales for Sustainability Reporting, In Unerman, J., Bebbington, J., and O'Dwyer, B., *Sustainability Accounting and Accountability*, New York: Routledge, Christian Bakken, IIEE, Lund University.
- Carhart, M. M.(1997), On persistence in mutual fund performance, *The Journal of Finance*, 52, pp. 57–82.
- Christian Bakken, Bibliography, Sustainability Reports
- European Commission, Make transport greener, 2021.
- European Commission, Questions and Answers - Emissions Trading - Putting a Price on Carbon, 2021, p. 2.
- Fama, E. F. and French, K. R.(1992), The cross-section of expected stock returns, *The Journal of Finance*, 47.
- Fama, E. F. and French, K. R.(1997), Industry costs of equity, *Journal of Financial Economics*, 43, pp. 153–193.
- Fama, E. F. and French, K. R.(2015), A five-factor asset pricing model, *Journal of Financial Economics*, 116, pp. 1–22.
- Fama, E. F. and MacBeth, J. D.(1973), Risk, return, and equilibrium: Empirical tests, *The Journal of Political Economy*, 81, pp. 607–636.
- Fisher-Vanden, K. and Thorburn, K.(2011), Voluntary corporate environmental initiatives and shareholder wealth, *Journal of Environmental Economics and Management*, 62, pp. 430–445.
- Flammer, C.(2013), Does corporate social responsibility lead to superior financial performance? a regression discontinuity approach, *Management Science*, 61.
- Glosner, S.(2017), Esg risks and the cross-section of stock returns.
- Halbritter, G. and Dorfleitner, G.(2015), The wages of social responsibility — where are they? a critical review of esg investing. *Review of Financial Economics*

- 26, pp. 25-35.
- Hall, C. M., Wood, H., and Wilson, S.(2017), Environmental Reporting in the Cruise Industry, *Cruise Ship Tourism*, Ed.2(2017), pp. 441-464.
- Ledoit, O. and Wolf, M.(2008), Robust performance hypothesis testing with the sharpe ratio, *Journal of Empirical Finance*, 15, pp. 850-859.
- Lintner, J.(1965), The valuation of risk assets and the selection of risky investments in stock portfolios and capital budgets, *The Review of Economics and Statistics*, 47, pp. 13-37.
- Loughran, T. and Ritter, J.(2000), Uniformly least powerful tests of market efficiency, *Journal of Financial Economics*, 55, pp. 361-389.
- Mackinlay, A. C. (1997). Event studies in economics and finance. *Journal of Economic Literature* 35, 13-39.
- Markowitz, H. (1952). Portfolio selection. *The Journal of Finance* 7, 77-91.
- Notteboom, T., Pallis, A., and Rodrigue, J. (2021) *Port Economics, Management and Policy*. Routledge, New York (Forthcoming).
- Trinks, P. J. and B. Scholtens (2017). The opportunity cost of negative screening in socially responsible investing. *Journal of Business Ethics* 40, 193-208.
- Vejvar, M., Lai, K.H. and Lo, C.K.Y. (2016). "An institutional perspective on the diffusion of social sustainability and its discourse in liner shipping operations." *Journal of Sustainable Mobility* 3(2), 14-41.

인터넷 자료

(국내 자료)

- 구글 트렌드(2023.11.1.), <https://trends.google.co.kr/trends/explore?geo=KR&q=ESG&hl=ko>(검색일: 2023.12.5.)
- 그린포스트코리아(2022. 9. 30.), [ESG 2.0] ④ ESG 공시 의무화...위기일까 기회일까?, <https://www.greenpostkorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=20189>

-
- 9(검색일: 2023.5.1.)
- 김동수(2022.11.4.), ESG 공시 의무화 주요 쟁점과 대응 방향, 머니투데이,
<https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2022110318245371708>(검색일: 2023.5.3.)
- 노르웨이, 독일 선급(DNV) 홈페이지,
<https://www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/How-newbuilds-can-comply-with-IMOs-2030-CO2-reduction-targets.html>(검색일: 2023.4.29.)
- 대한상공회의소 홈페이지, http://www.korcham.net/nCham/Service/Economy/appl/KcciReportDetail.asp?SEQ_NO_C010=20120936421&CHAM_CD=B001(검색일: 2023.9.3.)
- 데일리임팩트(2022.8.22.), [인권과 ESG ①] 인권, ESG경영 글로벌 핵심 아젠다 급부상, <https://www.dailyimpact.co.kr/news/articleView.html?idxno=84226>
(검색일: 2022.12.25.)
- 산업통상자원부 홈페이지, https://www.motie.go.kr/motie/ne/presse/press2/bbs/bbsView.do?bbs_cd_n=81&bbs_seq_n=161499(검색일: 2023.9.3.)
- 서울경제(2023.2.12.), <https://www.sedaily.com/NewsView/29LQ24EDYV>(검색일: 2023.7.1)
- 워킹뉴스넷(2020.9.21.), EU 배출권 거래, '해운비용 연 35억 유로 달한다', <https://www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=35941>(검색일: 2023.3.15.)
<http://www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=35941>,
(검색일: 2022.11.25.)
- 연합인포맥스(2022.3.29.), [시사금융용어] 지속가능연계대출(SLL), <https://news.einfomax.co.kr/news/articleView.html?idxno=4205727>(검색일: 2022.12.10.)
- 연합인포맥스, [시사금융용어] 지속가능연계대출(SLL), [https://news.einfomax.co.kr/news/articleView.html?idxno=4205727#:~:text=%EC%A7%80%EC%86%8D%EA%B0%80%EB%8A%A5%EC%97%B0%EA%B3%84%EB%8C%80%EC%B6%9C\(SLL%2C%20Sustainability%2Dlinked%20loan\),%ED%95%98%EB%8A%94%20%EB%8C%80%EC%B6%9C%EC%83%81%ED%92%88%EC%9D%84%20%EB%A7%90%ED%95%9C%EB%8B%A4.](https://news.einfomax.co.kr/news/articleView.html?idxno=4205727#:~:text=%EC%A7%80%EC%86%8D%EA%B0%80%EB%8A%A5%EC%97%B0%EA%B3%84%EB%8C%80%EC%B6%9C(SLL%2C%20Sustainability%2Dlinked%20loan),%ED%95%98%EB%8A%94%20%EB%8C%80%EC%B6%9C%EC%83%81%ED%92%88%EC%9D%84%20%EB%A7%90%ED%95%9C%EB%8B%A4.)(검색일: 2023.3.15.)

- 이승균·박민석(2021.3.2.), “2021 경영 트렌드 ESG ①: CSR, CSV 그리고 ESG, 데일리 임팩트, <http://www.dailyimpact.co.kr/news/articleView.html?idxno=66739>(검색일: 2023.8.10.).
- 이재혁(2020), ESG는 단순한 리스크 관리 지표 아냐, 새 기회 창출할 성장 동력으로 삼아라, DBR, https://dbr.donga.com/article/view/1203/article_no/9814/ac/series(검색일: 2023.8.10.)
- 전자신문(2022. 3. 13), “물류업계, 친환경 운송수단 강화…전기차 전환 속도“ <https://www.etnews.com/20220311000117>(검색일: 2023.3.15.)
- 조선일보(2023.2.24.), ESG 리스크 관리, 아시아 기업들은 걸음마 수준, https://www.chosun.com/economy/weeklybiz/2021/12/02/4QQUMM3V4NB4TMBKYNLPLSG6OY/?utm_source=nate&utm_medium=referral&utm_campaign=nate-news(검색일: 2023.3.15.)
- 조선일보(2023.2.24.), 코로나·전쟁·가뭄… 3년 악재에 재보험사들 ‘휘청’, <https://www.chosun.com/economy/weeklybiz/2022/08/18/GHMXVN73VRHTJP2KUPATZFWE4A/>(검색일: 2023.0.0.)
- 중소벤처기업부 홈페이지, <https://www.mss.go.kr/site/smba/ex/bbs/View.do?cbIdx=86&bcIdx=1030085&parentSeq=1030085>(검색일: 2023.9.3.)
- 한경경제용어사전, <https://dic.hankyung.com/economy/view/?seq=15180>(검색일: 2023.9.17.)
- 한국경제연구원(2019.12.11.), ESG공시, 의무화보다는 자율적 공시 확대로, 보도자료, <https://www.keri.org/forum/press-release/2019-12-11-esggongsi-yimuhwabodaneun-jayuljeog-gongsi-hwagdaero>(검색일: 2023.3.15.)
- 한국무역협회(2023.2.6.), 종합무역뉴스 https://kita.net/cmmrcInfo/cmmrcNews/cmmrcNews/cmmrcNewsDetail.do;JSESSIONID_KITA=3122A69D2F0812E1697880EAB8DB23FC.Hyper?pageIndex=1&nIndex=73022&sSiteid=1(검색일: 2023.3.15.)
- 한국주택금융공사 홈페이지, https://www.hf.go.kr/ko/sub05/sub05_04_05.do?mode=view&articleNo=470400&title=%EC%A3%BC%ED%83%9D%EA%B8%88%EC%9C%B5%EA%B3%B5%EC%82%AC%2C+ESG+%EA%B2%BD%EC%98%81+%EC%A4%91%EC%86%8C%EA%B8%B0%EC%97%85%EC%97%90+%EA%B8%88%EC%9C%B5%EC%A7%80%EC%9B%90(검색일: 2023.9.3.)

한국해사문제연구소(2022.4.1.), 해시기관·단체 ESG 경영체계 발돋움, 해양한국 583호, <https://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=33927>(검색일: 2023.3.16.)

한국해운신문(2022.5.26.), 엔데믹 시대에도 선원 고통 여전, <http://www.maritimerepress.co.kr/news/articleView.html?idxno=310088>(검색일: 2023.3.16.)

해양한국(2022.4.1.), 해운·물류기업의 ESG 현황, <https://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=33924>(검색일: 2023.3.15.)

해양한국(2022.6.2.), 선원인권 교육 형식적 의무 아닌 실효성 있는 추진을..., <http://m.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=34609>(검색일: 2023.5.9.)

현대해양(2022.3.4.), <http://www.hdhy.co.kr/news/articleView.html?idxno=16578>(검색일: 2023.5.2.)

현대해양(2022.6.3.), 해운기업 ESG 경영은 선택 아닌 '필수', <http://www.hdhy.co.kr/news/articleView.html?idxno=17156>(검색일: 2023.0.0.)

환경부 보도자료(2021.12.30.), 한국형 녹색분류체계 제시……녹색금융 활성화 기대, p. 1., <https://www.me.go.kr/home/web/board/read.do?boardMasterId=1&boardId=1498700&menuId=10525>(검색일: 2023.4.15.)

환경부 홈페이지, <https://me.go.kr/home/web/board/read.do?pagerOffset=170&maxPageItems=10&maxIndexPages=10&searchKey=&searchValue=&menuId=286&orgCd=&boardId=1574910&boardMasterId=1&boardCategoryId=&decorator=>(검색일: 2023.9.3.)

IMPACT ON(2021.10.6.), GRI 표준 개정안 출시…보편 표준과 부문별 표준 개발, <https://www.impacton.net/news/articleView.html?idxno=2634>(검색일: 2023.4.15.)

<https://www.impacton.net/news/articleView.html?idxno=2634>(검색일: 2023.4.29.)

IMPACT ON, 포세이돈 원칙 서명기관 15곳 중 3곳만 기후변환 원칙 준수, 2020.12.21.

HMM, ESG 보고서, <https://www.hmm21.com/company/esg/sustainability.do>(검색일: 2023.4.15.)

KPMG (2017), The KPMG Survey of Corporate Responsibility Reporting 2017, <https://>

//home.kpmg/xx/en/home/insights/2017/10/the-kpmgsurvey-of-corporate-responsibility-reporting-2017.html(검색일: 2021.3.31.)

KPMG(2020), The Time Has Come: The KPMG Survey of Sustainability Reporting 2020, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2020/11/thetime-has-come.pdf>(검색일: 2021.3.31.)

KR 홈페이지, https://www.krs.co.kr/kor/Content/CF_View.aspx?MRID=232&URID=229(검색일: 2023.9.17.)

(해외 자료)

Maersk(2022), 2022 Sustainability Report, pp. 1-72. <https://www.maersk.com/ko-kr/sustainability/reports-and-resources> (2023.6.15.)

A.P. Moller Maersk (2020), 2019 Sustainability Report, <https://www.maersk.com/about/sustainability/reports>(검색일: 2021.3.29.)

ABN AMRO Bank NV(2020), Integrated Annual Review 2019, <https://www.abnamro.com/en/investor-relations/overview>(검색일: 2021.3.29.)

Acciaro, M.(2012), Environmental social responsibility in shipping: is it here to stay? The Quarterly Newsletter of the International Association of Maritime Economists, 32(1).<https://www.mdpi.com/2076-0760/8/7/208> (검색일: 2023.5.15.)

Adani Ports and Special Economic Zone Limited(2020), Integrated Annual Report 2019-20, <https://www.adaniports.com/sustainability>(검색일: 2021.3.29.)

Address climate risk, be able to absorb losses: Bank of England Governor Artemis, 4th November 2021, ARTEMIS, <https://www.artemis.bm/news/address-climate-risk-be-able-to-absorb-losses-bank-of-england-governor/>(검색일: 2023.5.15.)

AlphaLiner(2021), Top 100, <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>(검색일: 2021.2.5.)

American Bureau of Shipping Inc.(2021), Building a Sustainable Future Together, <https://ww2.eagle.org/en/Products-andServices/Sustainability.html>(검색일: 2020.3.29.)

-
- Andersson, K., Brynolf, S., Lindgren, J. F., & Wilewska-Bien, M.(Eds.)(2016), Shipping and the Environment. Springer, Berlin Heidelberg, <https://doi.org/10.1007/978-3-662-49045-7>
- Artemis(2021.11.4.), Address climate risk, be able to absorb losses: Bank of England Governor, <https://www.artemis.bm/news/address-climate-risk-be-able-to-absorb-losses-bank-of-england-governor/> (검색일: 2023.5.15.)
- Bahri(2020), Sustainability, <https://www.bahri.sa/en/sustainability/>(검색일: 2021.2.23.)
- Berg, N.(2016), The future of freight: More shipping, less emissions?, Greenbiz, <http://www.greenbiz.com/article/future-freight-more-shipping-less-emissions>(검색일: 2020.11.26.)
- BlackRock, <https://www.blackrock.com/us/individual/2021-larry-fink-ceo-letter> (검색일: 2023.6.15.)
- Bunge(2020). 2019 Global Sustainability Report, https://www.bunge.com/sites/default/files/2019_global_sustainability_report.pdf(검색일: 2021.3.29.)
- Bureau van Dijk(2021), Orbis, <https://orbis.bvdinfo.com/>(검색일: 2021.5.20.)
- Bureau Veritas(2020), 2019 Non-Financial Statement, [https://group.bureauveritas.com/sites/g/files/zypfnx196/files/media/document/BU REAU_VERITAS_2019_Non-Financial_Statement.pdf](https://group.bureauveritas.com/sites/g/files/zypfnx196/files/media/document/BU%20REAU%20VERITAS%202019%20Non-Financial%20Statement.pdf)(검색일: 2021.3.29.)
- Cargotec(2020), Annual Report 2020, <https://www.cargotec.com/49262c/globalassets/files/investors/reports/2020/cargotec-annual-report-2020-print.pdf>(검색일: 2021.2.23.)
- Carrefour(2020), Universal Registration Document 2019 Annual Financial Report, <https://www.carrefour.com/en/csr>(검색일: 2021.3.29.)
- CBS (Copenhagen Business School), Corporate Social Responsibility in the International Shipping Industry: State-of-the-Art, Current Challenges and Future Directions, https://research-api.cbs.dk/ws/portalfiles/portal/50312841/peter_lund_thomsen_corporate_social_responsibility_in_the_international_shipping_industry_acceptedversion.pdf (검색일 2023.6.20.)

- China Navigation Co.(2020), Sustainable Development Report for the Calendar Year 2019, https://www.swirecnco.com/getattachment/Sustainable-Development/SustainableDevelopment-Reports/CNCo-SD-Report-2019_final.pdf.aspx?lang=en-US(검색일: 2021.3.29.)
- CK Hutchison Holdings Limited(2020), Towards Better Growth and a Sustainable Future: 2019 Sustainability Report, https://www.ckh.com.hk/upload/assets/downloads/en/CKHH_SR2019_e_full.pdf(검색일: 2021.2.23.)
- Class NK(2020), ClassNK Annual Report 2019, https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/publications/Publications_image/an_rp_2019_e.pdf(검색일: 2021.3.29.)
- Climate Action 100+, <https://www.climateaction100.org/#:~:text=Climate%20Action%20100%2B%20is%20an,Learn%20more>(검색일: 2023.5.15.)
- Climate Technology Centre & Network(n.d.), Modal shift in freight transport, <https://www.ctc-n.org/technologies/modal-shift-freighttransport>(검색일: 2020.11.26.)
- CMA CGM(2023), 2022 CSR Report, pp. 1-159. : <https://cmacgm-group.com/en/sustainability-and-innovation>(검색일: 2023.8.12.)
- CNBC(2021.11.9.), Climate is the 'biggest single opportunity' the insurance industry has ever seen, CEO says, <https://www.cnn.com/2021/11/09/climate-biggest-single-opportunity-for-insurance-lloyds-ceo.html>(검색일: 2023.5.15.)
- Coady, L., Lister, J., Strandberg, C., & Ota, Y.(2013), THE ROLE OF CORPORATE., <https://corostrandberg.com/wp-content/uploads/2013/11/ubc-csr-in-shipping-denmark.pdf>(검색일: 2023.5.15.)
- Conrad, J. and Kaul, G.(1993), Long-term market overreaction or biases in computed returns?, The Journal of Finance, 48, pp. 39-63., <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1540-6261.1993.tb04701.x>(검색일: 2023.5.15.)
- COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.(2020), Sustainability Report 2019, <http://en.hold.coscoshipping.com/attach/0/cf748daa645944b095b7e7e1232a8d06.pdf>(검색일: 2021.2.19.)
- CVS Health(2020), 2019 Corporate Social Responsibility Report, <https://cvshealth.com/sites/default/files/2019-csr-report.pdf>(검색일: 2021.2.24.)

-
- de Bakker, F. G. A., Rasche, A., & Ponte, S.(2019). Multi-Stakeholder Initiatives on Sustainability: A Cross-Disciplinary Review and Research Agenda for Business Ethics, *Business Ethics Quarterly*, 29(03), pp. 343–383, <https://doi.org/10.1017/beq.2019.10>. (검색일: 2023.5.15.)
- de Grosbois, D.(2016), Corporate social responsibility reporting in the cruise tourism industry: A performance evaluation using a new institutional theory based model. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(2), pp. 245–269, <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1076827>. (검색일: 2023.5.15.)
- Deengar, C. R.(2007), A Role for Sustainability Reporting in the Shipping Industry, *OCEANS 2007 - Europe*, 1–5, <https://doi.org/10.1109/OCEANSE.2007.4302259>. (검색일: 2023.5.15.)
- Deloitte(2021), ESG in the Shipping sector-The role of ESG in the evaluation of shipping companies, https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/gr/Documents/consumer-business/gr_esg_in_the_shipping_sector_noexp.pdf(검색일: 2023.6.15.)
- Dhaliwal, D. S., Li, O. Z., Tsang, A., & Yang, Y. G.(2011), Voluntary Nonfinancial Disclosure and the Cost of Equity Capital: The Initiation of Corporate Social Responsibility Reporting, *The Accounting Review*, 86(1), pp. 59–100, <https://doi.org/10.2308/accr.00000005>. (검색일: 2023.5.15.)
- Dienes, D., Sassen, R., & Fischer, J.(2016), What are the drivers of sustainability reporting? A systematic review, *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, 7(2), pp. 154–189, <https://doi.org/10.1108/SAMPJ-08-2014-0050>. (검색일: 2023.6.15.)
- Dissanayake, D., Kuruppu, S., Qian, W., & Tilt, C.(2020), Barriers for sustainability reporting: Evidence from Indo-Pacific region. *Meditari Accountancy Research*, ahead-of-print(ahead-of-print), <https://doi.org/10.1108/MEDAR-01-2020-0703>. (검색일: 2023.6.15.)
- DNV GL(2020), Annual Report 2019: Sustainability, <https://annualreport.dnv.com/2019/sustainability/#Sustainability>(검색일: 2021.3.29.)
- Drobetz, W., Merikas, A., Merika, A., & Tsionas, M. G.(2014), Corporate social responsibility disclosure: The case of international shipping, *Transportation Res*

- earch Part E: Logistics and Transportation Review, 71, pp. 18-44, <https://doi.org/10.1016/j.tre.2014.08.006>. (검색일: 2023.6.15.)
- Ducruet, C. & Notteboom, T.(2012), The worldwide maritime network of container shipping: Spatial structure and regional dynamics, *Global Networks*, 12(3), pp. 395-423, <https://doi.org/10.1111/j.1471-0374.2011.00355.x>. (검색일: 2023.6.15.)
- Edmans, A.(2011), Does the stock market fully value intangibles? employee satisfaction and equity prices, *Journal of Financial Economics*, 101, pp. 621-640. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0304405X11000869>(검색일: 2023.6.15.)
- Efing, M. and Hau, H.(2013), Corrupted credit ratings: Standard & poor's lawsuit and the evidence.
- Engaging with Investors on Environmental(2020), Social, and Governance (ESG) Issues: A World Bank Guide for Sovereign Debt Managers, World Bank, pp. 8-87. <https://pubdocs.worldbank.org/en/375981604591250621/World-Bank-ESG-Guide-2020-FINAL-11-5-2020.pdf>(검색일: 2023.6.15.)
- European Commission(2018), Action Plan: Financing Sustainable Growth, pp. 10-12. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0097>(검색일: 2023.6.15.)
- European Commission, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/effort-sharing-member-states-emission-targets/effort-sharing-2021-2030-targets-and-flexibilities_en(검색일: 2023.6.15.)
- EVERGREEN LINE(2020), 2019 Corporate Social Responsibility Report, <https://www.evergreen-line.com/static/jsp/csr.jsp>(검색일: 2021.2.19.)
- Federal Ministry of Labor(2021), Act on Corporate Due Diligence Obligations in Supply Chains of July 16 2021, <https://www.bmas.de>(검색일: 2022.11.19.)
- Fidelity Investment(2019), Industry performance. figure retrieved from fidelity investment. <https://www.fidelity.com/mutual-funds/fidelity-funds/overview> (검색일: 2023.7.15.)
- Financial times(2019.7.12.), US Congress rejects European-style ESG reporting standards, <https://www.ft.com/content/0dd92570-a47b-11e9-974c-ad1c6ab>

-
- 5efd1(검색일: 2023.7.15.)
- Financial Times(2021.11.22.), Eurozone banks told to do more to tackle climate change risks, <https://www.ft.com/content/9bcce63a-265e-4099-a18d-3434bdeb3d60>(검색일: 2023.7.15.)
- Financial Times(2022.3.9.), Credit Suisse under investor pressure on fossil fuel finance, <https://www.ft.com/content/a885232e-4a4e-438a-b285-cce12a1a7c0c>(검색일: 2023.7.15..)
- Georg Kell(2018.7.11.), The Remarkable Rise of ESG, Forbes, <https://www.forbes.com/sites/georgkell/2018/07/11/the-remarkable-rise-of-esg/?sh=7ab2b15c1695>(검색일: 2023.8.7.)
- Global Reporting Initiative(2021), Has materiality changed in the Standards, <https://www.globalreporting.org/how-to-use-the-gri-standards/questionsand-answers/materiality-and-topic-boundary>(검색일: 2021.4.30.)
- Global Sustainable Investment Alliance(2018), 2018 global sustainable investment review, Technical report, Global Sustainable Investment Alliance. https://www.gsi-alliance.org/wp-content/uploads/2019/03/GSIR_Review2018.3.28.pdf(검색일: 2023.7.15.)
- Global Sustainable Investment Alliance(2021), Global Sustainable Investment Review 2020. <https://www.gsi-alliance.org/wp-content/uploads/2021/08/GSIR-20201.pdf>(검색일: 2023.7.15.)
- GlobeNewswire News Room(2020), Global Cargo Shipping Industry, <http://www.globenewswire.com/newsrelease/2020/10/23/2113827/0/en/Global-Cargo-Shipping-Industry.html>(검색일: 2020.12.11.)
- Green Claims Code, Get Your green claims right, <https://greenclaims.campaign.gov.uk/>(검색일: 2023.5.1.)
- Guidry, R. P. & Patten, D. M.(2012), Voluntary disclosure theory and financial control variables: An assessment of recent environmental disclosure research, *Accounting Forum*, 36(2), pp. 81–90, <https://doi.org/10.1016/j.accfor.2012.03.002> (검색일: 2023.6.15.)
- Hahn, R. & Kühnen, M.(2013), Determinants of sustainability reporting: A review of results, trends, theory, and opportunities in an expanding field of research

- h, Journal of Cleaner Production, 59, pp. 5-21, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.07.005> (검색일: 2023.6.15.)
- Hapag-Lloyd(2020), SUSTAINABILITY REPORT 2019, <https://www.hapag-lloyd.com/en/about-us/sustainability/sustainability-report.html>(검색일: 2021.3.29.)
- Havrysh, N.(2020), Mandatory Sustainability Reporting: What Countries Have It And Should Other., <https://medium.com/age-of-awareness/mandatory-sustainability-reporting-what-countries-have-it-and-should-other-join-1eacf05f267c>(검색일: 2023.6.15.)
- Hedley, A., Travers, J., and Hanzelova, M.(2021), European Commission publishes new initiatives concerning sustainable transportation, EHS Law Insight., <https://www.ehslawinsights.com/2021/08/european-commission-publishes-new-initiatives-concerning-sustainable-transportation/>(검색일: 2023.6.15.)
- Heenetigala et al.(2015), An Investigation of Environmental, Social and Governance Measures of Listed Mining Sector Companies in Australia, Journal of Law and Governance, 10(4), pp. 1-18., <https://jbsge.vu.edu.au/index.php/jbsge/article/view/866>(검색일: 2023.6.15.)
- Home Depot(2020), The Home Depot Responsibility Report, https://live-home-depotcorporate.pantheonsite.io/sites/default/files/2020_Responsibility%20Report_FINAL_v8.pdf(검색일: 2021.2.24.)
- Hong, H. and Kacperczyk, M.(2009), The price of sin: The effects of social norms on markets, Journal of Financial Economics, 93, pp. 15-36., <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0304405X09000634>(검색일: 2023.6.15.)
- https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=130&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=246&bbsSn=246&pNttSn=189180(검색일: 2023.5.9.)
- Humphrey, J. E. and Tan, D. T.(2014). Corporate goodness and shareholder wealth: Does it really hurt to be responsible? Journal of Business Ethics, 122, pp. 375-386., <https://www.jstor.org/stable/pdf/42921442.pdf>(검색일: 2023.

6.15.)

Hvidkjaer, S.(2017), Esg investing: a literature review., <https://dansif.dk/wp-content/uploads/2019/01/Litterature-review-UK-Sep-2017.pdf>(검색일: 2023. 6.15.)

Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.(2020), Sustainability Report 2019, <http://www.hmm21.com/cms/company/engn/introduce/sustainabilty/report/index.jsp>(검색일: 2021.3.29.)

ICS(2020), Shipping is complex, <https://www.icsshipping.org/publication/shipping-is-complex-animation/>(검색일: 2020.11.26.)

IFRS(2021), IFRS Foundation Trustees announce strategic direction and further steps based on feedback to sustainability reporting consultation, <https://www.ifrs.org/news-and-events/news/2021/03/trustees-announce-strategicdirection-based-on-feedback-to-sustainability-reporting-consultation/>(검색일: 2021.4.30.)

IMO 홈페이지, <https://www.imo.org/>(검색일: 2023.5.8.)

Indian Register of Shipping(n.d.), IRClass Corporate Brochure, <https://www.irclass.org/irs-publications/irclass-corporate-brochure/>(검색일: 2021.3.29.)

International Container Terminal Services, Inc.(2019), Turning ports into turning points: 2019 ICTSI Sustainability Report, https://cdnweb.ictsi.com/s3fs-public/2020-03/2019-ictsi-sr_vfinal.pdf(검색일: 2021.2.23.)

International Maritime Organization(2020), IMO and the Sustainable Development Goals, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/SustainableDevelopmentGoals.aspx>(검색일: 2021.3.16.)

International Maritime Organization(2021), IMO 2020 – cutting sulphur oxide emissions, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx>(검색일: 2021.3.16.)

International Standards Organization(2010), ISO 26000:2010 Guidance on Social Responsibility, <https://www.iso.org/standard/42546.html>(검색일: 2020.12.10.)

Ioannou, I. and Serafeim, G.(2011), The Consequences of Mandatory Corporate Sus

- tainability Reporting, <https://www.albertoandreu.com/uploads/2011/05/The-consequences-of-mandatory-corporate-sustainability-reporting1.pdf>(검색일: 2021.3.16.)
- Itochu Corporation(2020), ESG Report 2020, <https://www.itochu.co.jp/en/csr/pdf/20fulle-all.pdf>(검색일: 2021.2.24.)
- Jacobs, B. W., Singhal, V. R., and Subramanian, R.(2010), An empirical investigation of environmental performance and the market value of the firm, SSRN Electronic Journal, 28, pp. 430-441., https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1320721(검색일: 2023.6.15.)
- Jamali, Diam and Mirshak, Ramez(2007), Corporate Social Responsibility(CSR): Theory and Practice in a Developing Country Context, Journal of Business Ethics, 28(3), pp. 243-262., https://www.researchgate.net/publication/5148966_Corporate_Social_Responsibility_CSR_Theory_and_Practice_in_a_Developing_Country_Context(검색일: 2023.6.15.)
- John Gardella(2022.1.17.), Greenwashing and the SEC: the 2022 ESG Target, <https://www.cmbg3.com/greenwashing-and-the-sec-the-2022-esg-target>(검색일: 2023.5.1.)
- Join? Medium, <https://medium.com/age-of-awareness/mandatory-sustainability-reporting-what-countries-have-it-and-should-other-join-1eac05f267c>(검색일: 2021.3.31.)
- Kamigumi Co Ltd.(n.d.), Charter of Corporate Behavior, <https://www.kamigumi.co.jp/english/csr/charter.html>(검색일: 2020.3.29.)
- Kawasaki Kisen Kaisha(2020), “K” Line Report 2020, <https://www.kline.co.jp/en/ir/library/report.html>(검색일: 2021.3.29.)
- Kempf, A. and Osthof, P.(2007), The effect of socially responsible investing on financial performance, European Financial Management, 13, pp. 908-922., <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/57725/1/702962686.pdf>(검색일: 2023.6.15.)
- Keppel Corporation (2020). Forward Together: Sustainability Report 2019, <https://www.kepcorp.com/en/file/sustainability/sustainability-reports/kclsr-19.pdf>(검색일: 2021.2.23.)

-
- Kirby Corporation(2020), Sustainability Report, <https://kirbycorp.com/sustainability-report/>(검색일: 2021.3.29.)
- Korea Shipbuilding & Offshore Engineering(2020), KSOE Integrated Report, http://www.ksoe.co.kr/getFile?B_SEQ=17&MENU_SEQ=1&AT_SEQ=2(검색일: 2021.2.23.)
- Korean Register of Shipping(n.d.), Health/Safety/Environment, https://www.krs.co.kr/sub/eng_sub.aspx?s_code=0105030000(검색일: 2021.3.29.)
- Kothari, S. and Warner, J. B.(2004), The econometrics of event studies, SSRN., <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/B9780444532657500159>(검색일: 2023.6.15.)
- Kroger(2020), 2020 Environmental, Social, and Governance Report, <http://sustainability.kroger.com/Kroger-2020-ESG-Report.pdf>(검색일: 2021.2.24.)
- Kruger, P.(2015), Corporate goodness and shareholder wealth, *Journal of Financial Economics*, 115, pp. 304-329., https://econpapers.repec.org/article/eeeefinec/v_3a115_3ay_3a2015_3ai_3a2_3ap_3a304-329.htm(검색일: 2023.6.15.)
- Lai, K. H., Lun, V. Y. H., Wong, C. W. Y., & Cheng, T. C. E.(2011), Green shipping practices in the shipping industry: Conceptualization, adoption, and implications. *Resources, Conservation and Recycling*, 55(6), pp. 631-638, <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2010.12.004>(검색일: 2023.6.15.)
- Lee, K. L.(2019), EXCLUSIVE: Why is shipping industry corrupted? Maritime Fairtrade, <https://maritimefairtrade.org/exclusive-why-isshipping-industry-corrupted/>(검색일: 2020.11.26.)
- Lister, J., Poulsen, R.T., & Ponte, S.(2015), Orchestrating transnational environmental governance in maritime shipping. *Global Environmental Change*, 34, pp. 185-195, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2015.06.011>(검색일: 2023.6.15.)
- Lloyd's List(2019), Top 10 Classification Societies 2019, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130200/Top-10-classificationsocieties-2019>(검색일: 2021.5.1.)
- Lloyd's List(2021.12.15.), Gard chief sets out Poseidon Principles' limits, <https://lloydslist.com/news/gard-chief-sets-out-poseidon-principles-limits>

- ydslist.com/LL1139304/Gard-chief-sets-out-Poseidon-Principles-limits (검색일: 2023.6.15.)
- Lloyd's List(2021.9.13.), ING Bank, Global head of shipping, URL(검색일: 2023.6.15.)
- Lloyd's List(2022.4.20.), URL(검색일: 2023.6.15.)
- Lloyd's Register(2020), Creating a Sustainable Future, <https://www.lr.org/en/insights/sustainability/lr-sustainability-report-2018/>(검색일: 2021.3.29.)
- Louis Dreyfus Company(2019), Sustainability Report 2019, <https://www ldc.com/sustainability/sustainability-report-2019/>(검색일: 2021.3.29.)
- Lozano, R., Nummert, B., & Ceulemans, K.(2016), Elucidating the relationship between Sustainability Reporting and Organisational Change Management for Sustainability, *Journal of Cleaner Production*, 125, pp. 168-188, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652616300816> (검색일: 2021.3.29.)
- Lund-Thomsen, P., Poulsen, R.T., & Ackrill, R. (2016). Corporate Social Responsibility in the International Shipping Industry: State-of-the-art, Current Challenges and Future Directions. *The Journal of Sustainable Mobility*, 3(2), 3-13. https://research-api.cbs.dk/ws/portalfiles/portal/50312841/peter_lund_thomsen_corporate_social_responsibility_in_the_international_shipping_industry_acceptedversion.pdf (검색일: 2021.3.29.)
- Mahoney, L. S., Thorne, L., Cecil, L., & LaGore, W. (2013). A research note on standalone corporate social responsibility reports: Signaling or greenwashing? *Critical Perspectives on Accounting*, 24(4), 350-359. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1045235412000998> (검색일: 2021.3.29.)
- Manaadiar, H. (2020). Difference between Maritime, Shipping, Freight, Logistics and Supply Chain. *Shipping and Freight Resource*. Retrieved March 16, 2021, <https://www.shippingandfreightresource.com/difference-maritime-shipping-freight-logistics-supply-chain/> (검색일: 2021.3.29.)
- McGuire, C. J., & Perivier, H. (2011). The Nonexistence of Sustainability in International Maritime Shipping: Issues for Consideration, <https://ccsenet.org/journal/index.php/jsd/article/view/7921> (검색일: 2021.3.29.)

-
- McKesson Corporation (2020). Improving healthcare, improving our world: McKesson's Fiscal 2020 | Corporate Responsibility Report. Retrieved March 29, 2021, <https://www.mckesson.com/About-McKesson/Newsroom/Press-Relleases/2020/McKesson-Reports-Fiscal-2020-Fourth-Quarter-Results/> (검색일: 2021.5.10.)
- Mearsk 홈페이지, <https://www.maersk.com/sustainability/our-approach/strategy> (검색일: 2023.5.3.)
- Miliotis, L. (2018). Trends in ship finance. Norton Rose Fulbright. <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/b83d9cbc/trends-in-ship-finance> (검색일: 2023.7.3.)
- Mion, G.; Loza Adaui, C.R. (2019). Mandatory Nonfinancial Disclosure and Its Consequences on the Sustainability Reporting Quality of Italian and German Companies. *Sustainability*, 11, 4612. <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/17/4612> (검색일: 2023.7.3.)
- Mitsubishi Corporation (2020). Integrated Report 2020. All_view.pdf. (n.d.). Retrieved February 24, 2021, https://www.mitsubishicorp.com/jp/en/ir/library/ar/pdf/areport/2020/all_view.pdf (검색일: 2023.7.3.)
- Mitsui E&S Group (2020). INTEGRATED REPORT 2020. Retrieved February 23, 2021, https://www.mes.co.jp/english/investor/2020_en.pdf (검색일: 2023.7.3.)
- Mitsui OSK Lines Ltd. (2020). MOL REPORT 2020. <https://www.mol.co.jp/en/ir/data/annual/pdf/ar-e2020.pdf> (검색일: 2023.7.3.)
- Morris, J. (2013). Sustainability Reporting in the Maritime Container Shipping Industry. Master's Thesis, HEC Paris. https://www.academia.edu/5739443/Sustainability_Reporting_in_the_Maritime_Container_Shipping_Industry (검색일: 2023.7.3.)
- Mossin, J. (1966). Equilibrium in a capital asset market. *Econometrica* 34, 768-783. MSCI. Esg-rating agency. <http://efinance.org.cn/cn/fm/Equilibrium%20in%20a%20Capital%20Asset%20Market.pdf> (검색일: 2023.7.3.)
- MSC(2022), Building on a strong foundation to accelerate our impact, Environmental, Social and Governance report, p. 3. <https://cdn.mscdirect.com/global/media/pdf/corporate/2022-MS-Industrial-Supply-Inc-ESG-Report.pdf>

- (검색일: 2023.7.3.)
- MSCI 홈페이지, <https://www.msci.com/our-solutions/esg-investing/esg-ratings>
(검색일: 2023.5.3.)
- Mungur, S. S., Hisayo T., Melita Steele, Anesh. (2021). The devastation of the Mauritius oil spill is still unaddressed. <https://www.aljazeera.com/opinions/2021/2/6/we-must-make-sure-the-mauritius-oil-spill-does-not-repeat> (검색일: 2023.5.3.)
- Newey, W. K. and K. D. West (1987). A simple, positive semi-definite, heteroskedasticity and autocorrelation consistent covariance matrix. *Econometrica* 55, 703-708. https://www.jstor.org/stable/pdf/1913610.pdf?refreqid=fastly-default%3Ae48eb77f39108646b87ee6fa53115eed&ab_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1 (검색일: 2023.5.3.)
- Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (2020). NYK Report 2020: Financial, Social, and Environmental Performance. https://www.nyk.com/english/ir/pdf/2020_nykreport_01.pdf (검색일: 2023.5.3.)
- Nissin Corporation (2019). CSR Report 2019. https://www.nissin-tw.com/english/pdf/20200702_CSR_Report_2019_eng.pdf (검색일: 2023.5.3.)
- Nõmmela & Kaare(2022), Maritime Policy Design Framework with ESG Performance Approach: Case of Estonia, MDPI, *Economies* 2022. <https://www.mdpi.com/2227-7099/10/4/88> (검색일: 2023.7.13.)
- NYK(2022), Real Leadership Real Progress, p. 40. https://www.nyk.com/english/esg/nyk/_icsFiles/afieldfile/2022/10/21/2022_nykreport_all_7.pdf (검색일: 2023.7.13.)
- OECD (2018). Shipbuilding Market Developments Q2 2018. Retrieved March 31, 2021, [https://one.oecd.org/document/C/WP6\(2018\)9/FINAL/En/pdf](https://one.oecd.org/document/C/WP6(2018)9/FINAL/En/pdf) (검색일: 2023.6.10.)
- OECD Business and Finance Outlook 2020(2020), "Sustainable and Resilient Finance", OECD, pp. 26-27. <https://www.oecd.org/daf/Sustainable-and-Resilient-Finance.pdf> (검색일: 2023.6.10.)
- OECD(2020), ESG Investing: Environmental Pillar Scoring and Reporting, pp.1-52. <https://www.oecd.org/finance/esg-investing-environmental-pillar-scoring>

-
- ng-and-reporting.pdf (검색일: 2023.6.10.)
- Oldendorff Carriers (2021). Responsible Shipping. <https://www.oldendorff.com/pages/sustainability> (검색일: 2023.7.13.)
- Olsen, C., (2015). Sustainability reporting within the shipping industry. Master's Thesis, NHH Bergen. <https://openaccess.nhh.no/nhh-xmlui/bitstream/handle/11250/300112/MasterThesis.PDF?sequence=1> (검색일: 2023.7.13.)
- Oshima Shipbuilding Co., Ltd. Involvement with Community and Society. <https://en.osy.co.jp/sdgs/involvement-with-community-and-society/> (검색일: 2023.7.13.)
- Parviainen, T., Lehtikainen, A., Kuikka, S., & Haapasaari, P. (2018). How can stakeholders promote environmental and social responsibility in the shipping industry? *WMU Journal of Maritime Affairs*, 17(1), 49–70. <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-017-0134-z> (검색일: 2023.7.13.)
- Pérez-López, D., Moreno-Romero, A., & Barkemeyer, R. (2015). Exploring the Relationship between Sustainability Reporting and Sustainability Management Practices. *Business Strategy and the Environment*, https://www.crrconference.org/Previous_conferences/downloads/crrc2012perez-lopezandmoreno-romero.pdf (검색일: 2023.7.13.)
- Plumlee, M., Brown, D., Hayes, R. M., & Marshall, R. S. (2015). Voluntary environmental disclosure quality and firm value: Further evidence. *Journal of Accounting and Public Policy*, 34(4), 336–361. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0278425415000320> (검색일: 2023.7.13.)
- Ponte, S. & Sturgeon, T. (2014) Explaining governance in global value chains: A modular theory-building effort, *Review of International Political Economy*, 21(1), 195–223. <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/09692290.2013.809596?needAccess=true> (검색일: 2023.7.13.)
- Porter, M. E. (1992). Capital choices: Changing the way america invests in industry. https://www.academia.edu/2917971/Capital_choices_Changing_the_way_America_invests_in_industry (검색일: 2023.7.13.)
- Poseidon Principles for Marine Insurance(PPMI), A global framework for responsible marine insurance, <https://www.poseidonprinciples.org/insurance/wp-co>

- ntent/uploads/2023/06/PPInsurance_TechnicalGuidance_Version-1.0Final.pdf (검색일: 2023.7.13.)
- Poseidon Principles For Marine Insurance, Marine insurers adopt principles to decarbonize shipping, <https://www.poseidonprinciples.org/insurance/wp-content/uploads/2021/12/Marine-insurers-adopt-principles-to-decarbonize-shipping.pdf> (검색일: 2023.7.13.)
- Poseidon Principles, <https://www.poseidonprinciples.org/finance/about/governance/> (검색일: 2023. 5.1.
- Poulsen, R. T., Ponte, S., & Lister, J. (2016). Buyer-driven greening? Cargo-owners and environmental upgrading in maritime shipping. *Geoforum*, https://research-api.cbs.dk/ws/files/46514375/stefano_ponte_buyer_driven_greening_postprint.pdf (검색일: 2023.7.13.)
- PRI 홈페이지, <https://www.unpri.org/about-us/what-are-the-principles-for-responsible-investment> (검색일: 2023.8.7.)
- Priya Blue Industries Private Ltd. (2021). Environmental Management. Retrieved March 29, 2021, <http://www.priyablue.com/environment-management/> (검색일: 2023.8.7.)
- ProductPlan (2021). Roadmap Basics. Retrieved May 18, 2021, <https://www.productplan.com/learn/roadmap-basics/> (검색일: 2023.8.7.)
- Quilter(2021.5.24.), Greenwashing tops investors' concerns around ESG products, new research finds, <https://media.quilter.com/search/greenwashing-tops-investors-concerns-around-esg-products-new-research-finds/> (검색일: 2023.6.10.)
- Renneboog, L., J. Horst, and C. Zhang (2008). Socially responsible investments: Institutional aspects, performance, and investor behaviour. *Journal of Banking and Finance* 32, 1723-1742. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0378426607004220> (검색일: 2023.8.7.)
- Reuters(2021.11.4.), EU watchdog says insurers could face climate tests in 2023, <https://www.reuters.com/business/cop/reuters-events-insurers-could-face-european-climate-stress-tests-2023-eiopa-2021-11-04/> (검색일: 2023.8.7.)

-
- Reuters(2022.8.24.), The challenge of investing in the face of state anti-ESG legislation, <https://www.reuters.com/legal/legalindustry/challenge-investing-face-state-anti-esg-legislation-2022-08-24/>(검색일: 2023.8.9.)
- Richard Meade(2019.6.17.), Can banking's Poseidon adventure rewrite the script for shipping's decarbonisation disaster?, Lloyd's List, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127945/Can-bankings-Poseidon-adventure-rewrite-the-script-for-shippings-decarbonisation-disaster>(검색일: 2023.4.30.)
- Rightship (2020). Zero-incident, zero-emissions seas. Retrieved March 29, 2021, <https://www.rightship.com/about-us/> (검색일: 2023.4.30.)
- Rina S.P.A. (2020). Sustainability Report 2019. 2021, <https://indd.adobe.com/view/a29b5733-2d45-4770-8178-e54f003cd688> (검색일: 2023.4.30.)
- Roe, M. (2013). Maritime Governance and Policy-Making. Springer, London, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521213000382> (검색일: 2023.4.30.)
- Samsung Heavy Industries (2020). Sustainability Report 2019. https://www.samsungsdi.com/upload/download/sustainable-management/2019_Samsung_SDI_Sustainability_Report_English.pdf (검색일: 2023.4.30.)
- SECTOR. The Northern European Symposium on CSR in Shipping. <https://www.wmu.se/events/the-northern-european-shipping-csr-symposium> (검색일: 2023.5.30.)
- Sharpe, W. F. (1964). Capital asset prices: A theory of market equilibrium under conditions of risk. The Journal of Finance 19, 425-442. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1540-6261.1964.tb02865.x> (검색일 2023.7.10.)
- Shenzhen International Holdings Limited (2020). Environmental, Social, and Governance Report 2019. Retrieved February 23, 2021, https://en.szihl.com/uploads/20210803051407_648448.pdf (검색일 2023.7.10.)
- Sofev, P. (2018). The knotty shipping industry. Mereconomics. Retrieved March 16, 2021, <https://mereconomics.com/2018/11/30/the-knotty-shipping-industry/> (검색일 2023.6.20.)
- South32 Ltd. (2020). 2020 Sustainable Development Report. <https://www.south32.com>

- net/docs/default-source/annual-reporting-suite/2020/sustainable-development-report-2020.pdf?sfvrsn=5eef69af_3 (2023.6.20.)
- SSE Initiative 홈페이지, <https://sseinitiative.org/>(검색일: 2023.8.7.)
- Standard Chartered Plc (2020). Sustainability Summary 2019. Retrieved March 29, 2021, <https://av.sc.com/corp-en/content/docs/2020-sustainability-summary.pdf?time=1615261734> (검색일 2023.6.20.)
- State Street Global Advisors(2019), The ESG Data Challenge, <https://www.ssga.com/library-content/pdfs/esg-data-challenge.pdf> (검색일 2023.6.20.)
- Statman, M. and D. Glushkov (2009). The wages of social responsibility. *Financial Analysts Journal* 65, 33-46. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1372848 (검색일 2023.6.20.)
- Stein, M., & Acciaro, M. (2020). Value Creation through Corporate sustainability in the Port Sector: A Structured Literature Analysis. *Sustainability*, 12(14), 5504. <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/14/5504> (검색일 2023.6.20.)
- Strand, R., Freeman, R. E., & Hockerts, K. (2015). Corporate Social Responsibility and Sustainability in Scandinavia: An Overview. *Journal of Business Ethics*, 127(1), 1-15. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10551-014-2224-6> (검색일 2023.6.20.)
- SustainabilityReports.com (2018). Disclosure Requirements Do Not Always Translate Into Better Corporate Sustainability Performance. Retrieved March 16, 2021, <https://www.sustainability-reports.com/disclosure-requirements-do-not-always-translate-into-better-corporate-sustainability-performance/> (검색일 2023.6.20.)
- Sustainalytics 홈페이지, <https://www.sustainalytics.com/esg-rating/a-p-mller-maersk-a-s/1008753664>(검색일: 2023.5.3.)
- Sustainalytics. Esg Risk ratings. <https://www.sustainalytics.com/esg-data> (검색일 2023.6.20.)
- Tesco (2020). Little Helps Plan 2019/20. https://www.tescopl.com/media/ehzfwjdl/tesco_little-helps-plan-report-final-26520-36.pdf (검색일 2023.6.20)
- The Global Compact(2004), Who Cares Wins: Connecting Financial Markets to a

-
- Changing World, pp. 1-41. https://www.unepfi.org/fileadmin/events/2004/stocks/who_cares_wins_global_compact_2004.pdf (검색일 203.6.20)
- The Governance Group(2021), ESG reporting in the shipping and offshore industries. <https://www.rederi.no/contentassets/8afeb36d401f4d93a6c045a632987ada/esgreporting-guidelines.pdf> (검색일 2023. 6. 15)
- The Insurer(2021.11.15.), NY regulator issues final climate change guidance for insurers, <https://www.theinsurer.com/news/ny-regulator-issues-final-climate-change-guidance-for-insurers/> (검색일 2023. 6.15)
- The Insurer(2021.11.15.), NY regulator issues final climate change guidance for insurers, <https://www.theinsurer.com/news/ny-regulator-issues-final-climate-change-guidance-for-insurers/> (검색일 2023. 6.15)
- The Insurer(2021.11.3.), UK Gov orders all (re)insurers and brokers to publish 2050 Net Zero plans, <https://www.theinsurer.com/news/uk-gov-orders-all-reinsurers-and-brokers-to-publish-2050-net-zero-plans/> (검색일 2023. 6.15)
- The Wall Street Journal(2018.9.7.), Is Tesla or Exxon More Sustainable? It Depends Whom You Ask, <https://www.wsj.com/articles/is-tesla-or-exxon-more-sustainable-it-depends-whom-you-ask-1537199931> (검색일 2023. 6.15)
- Trafigura Group Pte. Ltd (2020). 2020 Responsibility Report. Retrieved March 29, 2021, <https://www.trafigura.com/news-and-insights/press-releases/2021/trafigura-group-pte-ltd-publishes-its-2020-responsibility-report/>(검색일 2023. 6.15)
- Treynor, J. L. (1962). Toward a theory of market value of risky assets. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=628187 (검색일 2023.6.15.)
- UNEP FI(2005), A legal framework for the integration of environmental, social and governance issues into institutional investment, pp. 1-153. https://www.unepfi.org/fileadmin/documents/freshfields_legal_resp_20051123.pdf (검색일 2023.6.30.)
- UNEP, Report of the World Commission on Environment and Development: Our

- Common Future, 1987. 3. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> (검색일 2023.6.15.)
- Utting, P. (2001). Regulating Business Via Multistakeholder Initiatives: A Preliminary Assessment. Retrieved March 31, 2021, from <https://www2.ohchr.org/english/issues/globalization/business/docs/report6.pdf> (검색일 2023.6.20.)
- van Duuren, E., Plantinga, A., & Scholtens, B. (2016). ESG Integration and the Investment Management Process: Fundamental Investing Reinvented. *Journal of Business Ethics*, 138(3), 525–533. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10551-015-2610-8> (검색일 2023.6.20.)
- Wallenius Wilhelmsen ASA (2020). Sustainability Report 2019. Retrieved March 29, 2021, <https://www.walleniuswilhelmsen.com/storage/downloads/Wallenius-WilhelmsenSustainability-Report-2019.pdf> (검색일 2023.6.15.)
- Walmart (2020). 2019 Environmental, Social & Governance Report. <https://corporate.walmart.com/content/dam/corporate/documents/purpose/environmental-social-and-governance-report-archive/walmart-2019-esg-report.pdf> (검색일 2023.6.15.)
- Watson Farley & Williams(2021), The Sustainability Imperative ; ESG - Reshaping the funding and Governance of shipping. <https://www.wfw.com/reports/the-sustainability-imperative-part-2/#form> (검색일 2023.6.20.)
- Wermers, R. (2003). Is money really 'smart'? new evidence on the relation between mutual fund flows, manager behavior, and performance persistence. *SSRN Electronic Journal*. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=414420 (검색일 2023.6.20.)
- World Shipping Council (2021). Carbon Emissions. Retrieved March 25, 2021, <https://www.worldshipping.org/industry-issues/environment/air-emissions/carbonemissions> (검색일 2023.7.11.)
- Wu, X., Zhang, L., & Luo, M. (2020). Discerning sustainability approaches in shipping. *Environment, Development and Sustainability*, 22(6), 5169–5184. https://ideas.repec.org/a/spr/endesu/v22y2020i6d10.1007_s10668-019-00419-z.html (검색일 2023.6.15.)
- Wuisan, L., van Leeuwen, J., & (Kris) van Koppen, C. S. A. (2012). Greening international

-
- nal shipping through private governance: A case study of the Clean Shipping Project. *Marine Policy*, 36(1), 165–173. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2011.04.009> (검색일 2023.6.15.)
- Yangzijiang Shipbuilding (Holdings) Ltd. (2019). Sustainability Report 2019. Retrieved February 23, 2021, from https://yangzijiang-cn.listedcompany.com/newsroom/20200529_184146_NULL_9BVVDDCVMBFE74LA.1.pdf (검색일 2023.6.15.)
- Yliskylä-Peuralahti, J. M., Gritsenko, D., & Viertola, J. (2015). Corporate Social Responsibility and Quality Governance in Shipping. *Ocean Yearbook Online*, 29(1), 417–440. <https://researchportal.helsinki.fi/en/publications/corporate-social-responsibility-and-quality-governance-in-shippin> (검색일 2023.6.15.)
- Yliskylä-Peuralahti, J., & Gritsenko, D. (2014). Binding rules or voluntary actions? A conceptual framework for CSR in shipping. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 13(2), 251–268. <https://doi.org/10.1007/s13437-014-0059-8> (검색일 2023.6.15.)
- Yuen, K. F., & Lim, J. M. (2016). Barriers to the Implementation of Strategic Corporate Social Responsibility in Shipping. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(1), 49–57. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521216300062> (검색일 2023.6.15.)
- Yuen, K. F., Wang, X., Wong, Y. D., & Zhou, Q. (2017). Antecedents and outcomes of sustainable shipping practices: The integration of stakeholder and behavioural theories. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 108, 18–35. https://www.researchgate.net/publication/320871469_Antecedents_and_outcomes_of_sustainable_shipping_practices_The_integration_of_stakeholder_and_behavioural_theories (검색일 2023.6.15.)

부 록

1. 설문 조사지

■ 우리나라 해운기업 ESG 경영 실태 파악을 위한 설문지

안녕하십니까?

한국해양수산개발원에서는 자체 연구과제로 「해운기업 ESG 경영 확산 방안 연구」를 진행하고 있습니다. 이와 관련하여 우리나라 해운기업의 ESG 경영 전반에 대한 실태를 파악하고 ESG 경영 확산 방안을 마련하고자 설문조사를 실시하오니 많은 협조 바랍니다.

본 설문에서 획득한 개별 기업의 정보는 통계법 제33조(비밀의 보호)에 따라 보호되고, 본 연구의 통계작성 외의 목적으로 사용하지 않습니다.

[설문조사 기관 및 연구책임자]

한국해양수산개발원 해운정책연구실 황진희 부연구위원
(051-797-4611, hjh@kmi.re.kr)

I. ESG에 대한 일반적 인식

1. 귀하는 ESG 개념에 대해 어느 정도 알고 있습니까?

①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
전혀 알지 못한다. (처음 듣는 수준이 다)	언론 기사 등에서 용어만 본 기억이 있다.	개념도 잘 모른다.	개념과 의미를 거의 알지 못한다.	보통이 다.	개념만 조금 알고 있다.	개념과 의미를 조금 알고 있다.	잘 알고 있다. (관련 자료를 정독하 고 이해했 다)	매우 잘 알고 있다. (남에게 설명할 수 있다)

2. 귀하는 ESG 업무를 담당하고 계십니까?

①	②	③	④	⑤
아니오	예			
(담당자 아님)	업무 담당자 (다른 업무 겸직)	업무 담당자 (ESG 업무만 담당)	ESG+ 다른 업무 책임자	ESG 업무 (총괄) 책임자

3. ESG가 기업을 경영하는데 있어 어느 정도 중요하다고 생각하십니까?

①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
전혀 중요하지 않다.		←		보통		→		매우 중요하다.

4. 만약 ESG 경영이 중요하다고 응답하셨다면 그 이유는 무엇입니까?

구분	응답 체크
① 경영성과 긍정적 효과 발생	
② 소비자 인식 및 트렌드 변화를 반영	
③ 금융기관 및 투자자 요구 확대	
④ 거래처 요구 확대	
⑤ ESG에 대한 내부 직원들의 긍정적 의견 및 제안	
⑥ 기타:	

II. ESG 경영 현황

5. 귀사의 이사회 산하에 ESG 경영위원회가 설치되어 있습니까?

①	②	③	④
예, 설치되어 있음	ESG 위원회 설치 예정 (3개월 내)	현재 타 위원회에서 관장 (예, 경영 위원회 등)	ESG 경영 위원회 설치되지 않음

5. 귀사 내 ESG 경영 업무 담당 조직은 어떠합니까?

①	②	③	④
별도 전담조직으로 운영	전담조직 구성 예정 (3개월 내)	현재 다른 조직에서 ESG 업무 관장 (예, 경영기획실 등)	ESG 관련 업무 비정기적으로 수행

6. 귀사는 ESG 경영 보고서 또는 지속가능경영보고서를 발간하고 있습니까?

구분	응답 체크
① 발간하고 있습니다.	
①-1 ESG 경영 보고서는 언제부터 발간하였나요? (____년)	
② 올해(2023년)부터 발간할 계획임	
③ 내년(2024년)부터 발간할 계획임	
④ 2025년부터 발간할 계획임	
⑤ 아직 발간 계획이 아직 없음	

7. 귀사의 ESG 전담자 (또는 겸임자)의 업무 형태는 어떠합니까?

구분	응답 체크	
① ESG 전담자 (또는 겸임자)는 현업부서 ESG 관련 지원 업무를 수행한다.	예	아니오
② ESG 전담자 (또는 겸임자)는 ESG 성과관리 업무를 수행한다.	예	아니오
③ ESG 전담자 (또는 겸임자)가 수행하는 다른 업무가 있다.	예	아니오

III. ESG 경영 우선순위 및 애로사항

8. ESG 경영 요소 중 귀사가 생각하는 중요도를 선택하여 주십시오.

구분	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	중요성 낮음		←		보통		→		중요성 높음
E (환경)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
S (사회)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
G (지배구조)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨

9. 귀사가 ESG 경영을 도입 및 실천하는 데 있어 가장 어려운 점은 무엇입니까?
(복수응답 가능)

보기 문항	의견(V 표시)
① CEO 인식 부족	
② ESG 도입 및 실천 관련 정보 부족	
③ ESG 추진에 따른 인센티브 부족	
④ ESG 추진의 사업 효과성 확인 불가	
⑤ 신뢰할만한 시장내 ESG 서비스 기관(외부 전문가) 부족	
⑥ 임원진 인식 부족 (CEO 제외)	
⑦ 제한된 자원 (예산)	
⑧ 조직 내 ESG 전문가 부족 (인적 자원)	
⑨ 현업 부서의 제한적 협조	
⑩ ESG 평가 문제 (기준 모호, 평가기관 다수 등)	
⑪ ESG 관련 컨설팅, 교육기관 부재	
⑫ 기타:	

10. 귀사에서 ESG 경영을 활성화하기 위해 가장 시급한 것은 무엇입니까?

구분	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	시급성 매우 낮음		←		보통		→		시급성 매우 높음
CEO 및 경영진 인식 개선	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 관련 역량강화를 위한 사내 교육 강화(확산)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 조직 신설, 인력 배치	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 평가 준비 강화	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
기타:	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨

11. ESG 경영 확산을 위해 정부 차원에서 필요한 정책에 대한 귀사의 의견은?

구분	① 부정적 의견 (적극 반대)	②	③ ←	④	⑤ 보통	⑥	⑦ →	⑧	⑨ 긍정적 의견 (적극 찬성)
ESG 경영 의무화 추진(확대)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 경영 장려하기 위한 경제적 지원	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 성과에 따른 정책 금융 확대	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 우수기업에 대한 공공 조달운송 기회 확대	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 우수기업에 대한 정부 인증 및 홍보	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
ESG 평가지표 및 기준 마련	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
해운 ESG 평가기관 신설 또는 지정	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
기타 :	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨

12. ESG 경영 확산을 위한 제안 (자유롭게 기술)

IV. 응답자 일반 현황

소속(회사명)		직급/직책	
연락처(핸드폰)		해운기업 근무 경력	총 ()년 근무
E-mail		이름	

※ 설문을 응답하신 분은 FAX (051-797-46096) 또는 E-Mail (hjh@kmi.re.kr)로 회신 바랍니다. 감사합니다.

2. ESG 관련 선행연구 검토 내용

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1 • 제목: 기업의 ESG 중 환경적 요인이 단기 성과와 중장기 기업 가치에 미치는 영향 • 연구자(연도): 김남균 (2021) • 연구목적: 환경적 요인 (E)이 단기적으로 기업의 재무성과에 미치는 영향과 중장기적으로 기업 가치에 미치는 영향 분석	• 선행연구분석 • 다중회귀분석 • 2011년부터 2019년까지 ESG 급이 공표된 유가증권 상장기업 262개사를 대상으로 ESG등급 중 환경등급(E)을 독립변수로 하여 종속변수 간의 영향력 유무 확인	• 기업의 ESG 등급 중 환경등급(E)이 높을수록 기업의 업종 평균 대비 초과 수익은 낮은 편이고, 3년 후 기업의 토빈의 Q는 높아지지 않는 것으로 분석 • 기업은 단기적이든 중장기적이든 환경등급(E)이 높다고 하더라도, 업종 평균보다 주가수익률이 높지 않을 수 있고 중장기적으로도 기업가치가 향상되지 않을 수도 있음을 확인
	2 • 제목: 해운기업의 지속가능경영 활동이 고객만족과 기업의 신뢰에 미치는 영향에 관한 연구 • 연구자(연도): 박재호, 신한원, 최영로, 신영란 (2011) • 연구목적: 해운기업의 지속가능 경영 활동이 고객의 만족과 기업의 신뢰에 어떠한 영향을 미치는가 분석	• 선행연구 분석 • 설문조사 • 실증 분석	• 서론 • 이론적 배경 • 연구설계 • 실증분석 • 결론
	3 • 제목: 중국 해운물류 기업의 환경정책에 대한 전략적 순응과 지속가능 경영성과에 관한 연구 • 연구자(연도): 조혁수 (2022) • 연구목적: 중국 해운물류 기업을 대상으로 지속 가능한 발전의 중요성과 결정요인에 대한 분석, 환경	• 선행연구 분석 • 실증분석: 자원기반이론 (RBV), 제도이론, 거래비용이론 (TCA), 산업조직이론 활용	• 서론 • 이론적 배경 • 연구모형과 가설설정 • 실증분석 결과 • 결론

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	정책에 대한 전략적 순응 의 직·간접 효과 분석		
4	• 과제명: 우리나라 컨테이너터미널의 ESG 경영전략에 관한 연구 • 연구자(연도): 신종범 외 (2022) • 연구목적: 국내 컨테이너부두 운영사와 항만공사의 ESG 활성화를 위해 ESG 보고서와 관련 활동 현황, ESG 담당자의 현장의 의견을 청취하고 IPA 분석 후 내·외부적 강점, 약점, 기회, 위협 파악을 통한 우리나라 컨테이너터미널의 ESG 경영 전략을 제시	• SWOT 분석 • 면접 • IPA 분석	• 서론 • 이론적 고찰 • 국내 항만 ESG 보고서 관련 분석과 시사점 • 조사분석과 요약 • 결론
5	• 제목: 해운기업의 지배구조와 관련한 조세 문제 • 연구자(연도): 김경중 (2016) • 목적: 해운업의 운영 특성에 따른 해외 법인 운용에 대한 법적 분쟁 내용과 개선방안 제시	• 사례연구 • 판례분석	• 서언 • 편의치적선을 소유하는 외항해운기업의 지배구조 • 특정 외국법인의 간주배당 과세 • 법인의 실질적 관리장소에 관한 문제 • 결론
6	• 과제명: What is ESG, and is it Right for You? • 연구자(연도): American Investment Services, Inc(2020) • 연구목적: ESG가 기업 경영에 미치는 영향 분석	• 사례 분석	• ESG 정의와 주요 요소 규명 • ESG 실천 사례와 경영성과에 대한 분석을 통해 ESG가 경영성과에 긍정적인 영향을 미친다는 것을 증명 • 일부 기업에는 비용을 증가시켜 경영에 부정적 영향
7	• 과제명: Sustainability Reporting in the Maritime Container	• 선행연구 분석(보고서, 발표자료, 논문 등)	• 연구목적과 방법 • 선행연구 분석 • 해운 분야 지속가능경영 관

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	- Shipping Industry - 연구자(연도): Jonathan Morris(2013) - 연구목적: 지속가능보고서의 현재 관행 분석, 지속가능성 보고에서 해운 산업의 현황 및 특성 파악	- 주제별 문헌 고찰 - 해운업 특성 재정리 및 ESG 연계 - 통계분석 - 구조화된 인터뷰 수행 - 산업 및 이해관계자 분석, 아카이브 조사 및 업계 이해관계자와 일련의 반구조화된 인터뷰	- 현황 - 지속가능 경영 장벽과 동인
8	- 과제명: The Effects of ESG Combined Score on Business Performance of Enterprises in the Transportation Industry - 연구자(연도): Thi Ngan Pham, Phung Phi Tran, Minh-Hieu LeORCID, Hoang Nhi Vo, Cong Dat Pham and Hai-Dang Nguyen (2022) - 목적: 환경, 사회 및 거버넌스(ESG)가 비즈니스 성과에 미치는 영향.	- DEA(Data Envelopment Analysis) 방법: 해운기업 성과 측정 - OLS 회귀분석: 각 변수 관계 분석	- 가설 개발 및 제안 모델 - 연구설계 및 방법론 - 결과 및 논의 - 운송산업 사업실적 - DEA 결과 및 참조 그룹 생성 - 결론
9	- 과제명: Maritime Policy Design Framework with ESG Performance Approach: Case of Estonia - 연구자(연도): Kaidi Nõmmela, Kati Kõrbe Kaare(2022) - 목적: 해양 부문은 환경, 사회 및 거버넌스(ESG)	- 데이터 및 정보수집 - 문헌 분석 - 정책 설계 프레임워크 개발	- 서론 - 연구배경 - 개념 정의 - 연구 자료 및 방법 - 결과 및 결론

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	변화의 영향을 받아 왔으며, 향후 ESG 문제를 해결하고 앞으로의 이점을 활용하려면 새로운 정책 설계 프로세스에서 해결함. 에스토니아 해양정책에서 ESG를 어떻게 반영하고 성과가 있었는가를 분석		
10	• 제목: 해운산업의 ESG 평가와 공시 대응 • 연구자(연도): 김동수 (2022) • 연구목적: 최근 확산되는 ESG 평가에 해운기업의 대응(준비) 방향과 내용 제시	• 선행연구 분석 • 사례 분석 • 개별 기업 면담 • 전문가 그룹 심층 토의(브레인 스토밍)	• ESG 제도화 현황 분석 • ESG 주요 어젠다 분석 • ESG 사례 • ESG 평가 대응
11	• 과제명: ESG Investing: Practices, Progress and Challenges • 연구자(연도): OECD (2020) • 연구목적: OECD에서 ESG 평가 및 투자의 발전을 모니터링하는 광범위한 작업의 일부로 출발, OECD 금융시장위원회의 작업을 지원하기 위해 작성. ESG 개념, 평가 등에 대해 전반적으로 살펴보고, 정량 분석을 수행하여 ESG 투자의 현재 상태, 진행 상황과 과제를 제시	• 문헌 분석: 책임투자, ESG 성과 등 • 실증분석: ESG 투자에 대한 실증연구 (ESG 관련 포트폴리오의 성과를 측정하기 위해 다양한 데이터터를 사용하여 해당 지역에서 긍정적인 ESG 스크리닝 포트폴리오 성과를 분석), ESG 관련 펀드 실적 분석	• ESG 금융 생태계, 평가 방법론 및 투자 접근법 • 비판과 경험적 평가 • ESG 및 정책 개발(규제 개혁, 글로벌 ESG 관행 강화를 위한 고려사항)
11	• 과제명: An Investigation of Environmental, Social and Governance Measures of Listed	• 문헌조사 • ESG 평가지표 조사 (선행연구) • 광업 분야 기업 공시	• ESG 이론적 배경 정리 • ESG 평가지표 및 기업 공시 내용 분석을 통해 주요 지표 도출

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	- Mining Sector Companies in Australia - 연구자(연도): Heenetigala et al.(2015) - 연구목적: 호주 광업 기업의 ESG 공시 지표 개발	자료 분석	- 광업 분야 기업 공시 자료 분석 결과 기업별로 공시사항이 상이하여 통일 필요 - 동일 산업군에 대한 ESG 평가 결과 비교 필요성 제시
12	- 과제명: Four Things No One Will Tell You About ESG Data - 연구자(연도): Kotsantonis and Serafeim(2019) - 연구목적: ESG 공시자료 및 평가지표에 대한 한계점을 분석하여 기업 대응 방향 제시	- 패널데이터 수집 - 확률분포모형 분석 - 투입산출모형	- ESG 경영공시 자료 및 평가는 주체별로 기준이 상이하여 정보의 불일치가 발생 - 정보 제공자인 기업과 이용자인 투자자 사이에서 자료의 수요와 공급 불균형 발생 - 기업은 투자자가 제시하는 합리적 기준에 대해 동종업계와 합의를 도출해 자체적으로 통일된 보고체계를 갖추어야 하며, 지속적인 커뮤니케이션이 필요함 - 투자자는 방대하고 모호한 정보를 요청하기보다 효과적이고 집중된 정보제공을 요청하고 업계와 지표에 대해 합의를 이루어야 함
13	- 과제명: Corporate performance indicators for agriculture and food processing sector - 연구자(연도): Hřebíček(2012) - 연구목적: 농업·식품가공 분야 ESG 성과지표 개발	- 문헌조사 - ESG 성과지표 분류 - 신규 XBRL 분류 체계 개발	- GRI 기준 기업 공시 자료를 바탕으로 농업 및 식품가공 기업의 ESG 보고 내용 분석 - 농업 및 식품가공 기업의 ESG 성과지표 마련 - GRI 보고서의 XBRL 신규 자동분류 체계 개발
14	과제명: Mapping the ESG Behavior of European Companies. A	- 패널데이터 수집 - 코호넨 인공신경망 분석	유럽 상장기업의 지속가능한 경영활동을 인공신경망 분석을 통해 매핑화하여 패턴을 확인

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	- Holistic Kohonen Approach • 연구자(연도): Iamandi et al.(2019) • 연구목적: 유럽 상장기업의 지속가능성 패턴 분석	• 유럽 상장기업 계층·군집화 분석	• 유럽에 본사를 둔 상장기업 1,165개사의 ESG 성과를 코호넨 인공신경망 분석을 거쳐 계층화 • 기업이 우선순위를 두고 있는 ESG 요소와 지향점 분석 및 도출
15	• 과제명: An Investigation of Environmental, Social and Governance Measures of Listed Mining Sector Companies in Australia • 연구자(연도): Heenetigala et al. (2015) • 연구목적: 호주 광업기업의 ESG 공시 지표 개발	• 문헌조사 • ESG 평가지표 조사 (선행연구) • 광업 분야 기업 공시자료 분석	• ESG 이론적 배경 정리 • ESG 평가지표 및 기업 공시 내용 분석을 통해 주요 지표 도출 • 광업 분야 기업 공시자료 분석 결과 기업별로 공시사항이 상이하여 통일 필요 • 동일 산업군에 대한 ESG 평가 결과의 비교 필요성 제시
16	• 과제명: Barriers to the Implementation of Strategic Corporate Social Responsibility in Shipping • 연구자: Kum Fai YUEN & Jun Ming LIM(2016) • 목적: 해운 분야에서 전략적 CSR을 구현하는 데 있어 장벽을 식별하고 순위를 매기어 논의	• 문헌분석 • 설문조사: 싱가포르 600개 선사 • 구조방정식 모형으로 분석	• 해운에서 전략적 CSR을 구현하는 데 장애가 되는 요소는 자원 부족, 전략적 비전 부족, 측정 시스템 부족, 높은 규제 기준, CSR에 대한 낮은 비용 지불 의지 등으로 파악됨 • 전략적 CSR 실행이 회사의 거시 환경과 미시 환경 모두에 따라 달라지고 있음 • 잠재적 장벽을 이해하면 기업이 이러한 장벽을 피하거나 극복하고 전략적 CSR을 성공적으로 구현할 가능성이 높을 수 있음
17	• 과제명: The impact of Corporate Social Responsibility on corporate financial performance: an	• 문헌연구 • Corporate Social Responsibility Index: 17개의 ISO26000 구성	• 2010~2019년 사업 부문. 그 후 해운 사업 연구는 두 가지로 구분. • 소규모 및 높은 CSR 채택의 하위 그룹. CSR 실행에

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	- empirical study on shipping - 연구자(연도): Michael Tsatsaronis(2022) - 연구목적: 이 논문은 CSR 정책과 재무성과 사이의 역동적인 상관관계를 조사하고, 글로벌 해운 기업의 ISO 26000 성과를 분석함	- 요소를 이용한 CSR 지수 개발 - Empirical approach: - 통계분석, 실증분석: 50개 기업에 대해 샘플 조사 및 모델링 검증	서 높은 점수를 받은 선사는 환경 및 사회적 문제에 관심을 기울이지만 직원, 고객 및 기업 지배구조 문제에 대한 모범 사례를 홍보
18	- 과제명: The Business Case for Corporate Social Responsibility: A Critique and an Indirect Path Forward - 연구자(연도): Michael L. Barnett(2016) - 연구목적: 기업이 이해관계자를 위한 관리를 넘어서는 관행에 참여함으로써 이익을 얻을 수 있는 조건을 조사하고, CSR의 비즈니스 사례를 비판적으로 검토하고 발전방향 제시	- 문헌 조사 - CSR 관련 비즈니스 사례 조사	- CSR과 사회의 느슨한 관계 - CSR 재사회화 - 비즈니스와 사회의 연결 관계
19	- 과제명: ESG in the Shipping sector; The role of ESG in the evaluation of shipping companies - 연구자(연도): Deloitte(2021) - 연구목적: ESG 맵이 해운과 관련하여 어떻게 형성되었는지, 전 세계 해운 회사와 관련된 전략적 문제가 무엇인지를 고찰	- 문헌고찰 - 해운기업 실적과 ESG 보고서 비교 분석	- 해운산업의 탄소발자국에 대한 고찰 - ESG 지속가능성 보고서 주요 내용 - 해운업계 연례 ESG 보고서에서 활용되는 국제 표준 - 해운 금융에서 ESG 기준의 역할 - ESG 성과와 운송/금융 포트폴리오 수익과 연계성
20	과제명: An In-Depth Analysis of the	- 문헌 고찰 - Jensen의 알파 점	ESG에 대한 이론적 소개 (ESG 투자의 수익과 관련

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	Impact of ESG Investing on Returns Using Large-Scale News Data • 연구자(연도): Tianqi Wang(2019) • 연구목적: 지난 수십 년 동안 ESG 투자에 대한 많은 실증적 연구가 수행되었지만 재무성과와 관련하여 결정적이지 않고 혼합된 결과를 보여주는 문제를 해결함 • ESG 관련 뉴스에 대한 대규모 데이터셋을 활용하여 ESG 관련 뉴스가 주가수익률에 미치는 영향을 종합적으로 분석 • ESG 관련 뉴스 이벤트가 주식 수익률에 미치는 영향에 대한 심층 분석을 수행 • 네거티브 스크리닝과 상대 스크리닝을 포함하여 여러 ESG 투자전략의 재무성과 조사	근법 • 횡단면 시계열 분석 (Fama-MacBeth 회귀) • 기대 수익 모델 • 비정상수익률과 누적비정상수익률	된 기초 및 관련 문헌 검토) • 사용된 데이터 세트 설명 (데이터에 대한 몇 가지 기본 설명 분석) • 회사의 ESG 성과와 단기 및 장기 주식 수익률 간의 관계 조사(실행, 이벤트 연구 방법론, Jensen의 알파 및 횡단면 시계열 회귀분석) • ESG 기반 투자전략(네거티브 스크리닝과 상대 스크리닝을 수동적 투자와 비교하여 연구)
21	과제명: Shedding Light on Sustainable Shipping – Examining Content and Motivations for Sustainability Reporting along the Shipping Value Chain – • 연구자(연도): Christian Bakken(2021) • 연구목적: 강화된 지속가능성 보고를 위한 초점 영역을 식별하기 위해 해운 내에서 지속가능성 보고를 특징짓고 동기를 부여	• 선행연구 분석 • 해운기업 지속가능성 보고서 분석(주요 지속가능성 주제 및 프레임워크의 유효성 분석) • 심층 면접 인터뷰 (해운회사의 가능성 공개 프로세스에 영향을 미치는 동기와 장벽에 대한 분석)	• 서론 • 선행연구 분석 • 연구설계 및 방법론 • 연구결과

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	하는 주요 요인을 조사, 해운선사와 다른 산업 행위자를 고찰하여 해운 가치사슬에서 서로 다른 플레이어 간의 상호 작용을 분석		
22	• 과제명: Identifying Key Financial, Environmental, Social, Governance (ESG), Bond, and COVID-19 Factors Affecting Global Shipping Companies — A Hybrid Multiple-Criteria Decision-Making Method • 연구자(연도): Arthur J. Lin, Hai-Yen Chang, and Brian Hung (2022) • 연구목적: 해운산업의 네 가지 차원(재무성과, 채권금융, 환경, 사회, 거버넌스, COVID-19)과 20개 기준의 인과관계 규명	• 샘플 조사: 글로벌 해운기업 상위 9개 상장회사 • 2010년부터 2020년까지 수집된 데이터로 글로벌 시장점유율의 49%를 차지하는 9개 상장 국제선사의 샘플을 포함, 15명의 투자 전문가를 대상으로 설문조사 • 전문가 자문: 15명의 투자 전문가 • Decision-Making Trial and Evaluation Laboratory (DEMATEL), 분석 네트워크 프로세스 및 수정된 ViseKriterijumsk a Optimizacija I Kompromisno 기 술을 DANP-mV 모델로 통합하여 하이브리드 다중 기준 의사 결정(MCDM) 방법을 적용하여 인과관계 식별	• (목차) • 서론 • 선행연구 분석 • 연구방법 • 실증분석(DEMATEL법을 이용한 1단계 해석 결과, DANP를 이용한 2단계 분석 결과, 수정된 VIKOR 방법을 이용한 3단계 분석 결과) • 결론 (주요 내용) • 국제 해운산업은 세계에서 가장 큰 운송 시스템이나 2020~2021년 COVID-19 대유행기간 동안 해운 주가는 변동성이 매우 높았음 • 재무성과가 COVID-19 및 ESG 관행에 영향을 미치는 주요 원인을 나타냄. ESG 관행은 채권 금융에 영향을 미침 • 해운회사에서 가장 큰 성과 격차는 주당 순이익(EPS), 만기 수익률, 기업의 사회적 책임(CSR) 및 적시 배송 • 연구 결과 해운회사는 EPS를 개선하기 위해 총이익 마진, 만기까지의 수율 향상을 위한 만기 기간, 적시 배송을 충족하기 위한 사회적 거리두기 정책, 기업의 사회적 책임(CSR)을 강화

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
			함
23	• 과제명: Quo vadis sustainable finance: Why defensive weapons should never be classified as an ESG investment • 연구자(연도): Amar Causevica, Sasja Beslikband Sara Causevic(2022) • 연구목적: 지속가능한 금융 영역의 체계적 문제에 논의하고 방어 무기가 결코 투자할 수 있는 자산으로 분류될 수 없는 이유를 설명	• 선행연구 분석	• 무기가 ESG 투자로 분류되어서는 안 되는 이유 • ESG 유니버스의 특정 시스템 문제
24	• 과제명: ESG performance and economic growth: a panel co-integration analysis • 연구자(연도): Diaye, Ho and Oueghlissi(2021) • 연구목적: OECD 회원국의 ESG 경영성과 분석	• 문헌조사 • 패널 공적분 분석	• ESG 성과에 관한 가설 설정 • 분석 데이터 및 계량 경제학 모델 선정 • 실증분석 결과(장단기, 국가별 장단기)

기본연구보고서 발간목록

Ⅰ 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	마을여장 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	조현주
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

Ⅰ 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

Ⅰ 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	조현주
08	2050 신해양강국 미래비전 수립 연구	김민수

일반연구보고서 발간목록

Ⅰ 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	황진희
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 -	박해진
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

일반연구 2023-08

국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구

인쇄 2023년 12월 29일

발행 2023년 12월 31일

발행인 김 종 덕

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 ㈜디자인월드 (051-916-1533)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337

정가 6,000원

국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구

A Study on Expansion of ESG Management
in the Korean Shipping Industry