

지속가능 항만을 위한 항만기업의 ESG경영전략에 관한 연구: 항만공사를 중심으로

서문성*

A Study on ESG Management Strategies of Port Enterprises for Sustainable Ports: Focusing on Port Authority

Seo, Mun-Sung

Abstract

Recently, not only has ESG (Environment, Society, Governance) been discussed domestically and internationally intensively, both within companies and at the level of national competitiveness, but also ESG management is seen as a concept that practically implements a new value system for sustainable development of our humankind. As the mandatory disclosure of environmental, social and governance (ESG) is scheduled for 2025, it is a reality that companies are experiencing considerable burdens and difficulties. In recent years, among ESG activities, which are non-financial management performance in the shipping and port industries, environmentally friendly activities are acting as an important indicator for shipping companies. In particular, the National Assembly has enacted laws related to air quality, including ports, and the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries is making various support measures and plans to create eco-friendly ports. Accordingly, the purpose of this study is to analyze the current status of ESG reports and suggest related problems and improvement plans for ESG activation.

Key words: Port Authority, ESG Management, Management Strategy, Sustainability, Port Development

▷ 논문접수: 2023. 12. 14. ▷ 심사완료: 2023. 12. 23. ▷ 게재확정: 2023. 12. 28.

* 금강대학교 교수, 제1저자, msseo1@hanmail.net

I. 서론

최근 국내외적으로 ESG(Environment, Society, Governance : 환경, 사회, 지배구조)에 대해 기업 내부적으로나 국가경쟁력 차원에서도 집중적으로 논의가 이루어지고 있을 뿐만 아니라, ESG경영이 우리 인류의 지속 가능한 발전을 위한 새로운 가치체계를 실질적으로 실천하는 개념으로 보고 있다(손승표, 2022:342).

한국사회에서 ESG경영이 강조되기 시작한 건 겨우 2020~2021년이며, 유럽과 미국이 주도하는 ESG 투자와 ESG경영 흐름 속에서 한국기업들은 지극히 방어적, 소극적으로 대응하는 후발주자일 수밖에 없었으나(김용섭, 2022), 최근 한국은 각계각층의 기업에서 ESG경영을 중요시하고 하고 있다.

특히, 2025년으로 예정된 환경·사회·지배구조(ESG)공시 의무화를 앞두고 있어서 기업에 입장에서 상당한 부담감과 어려움이 가중되고 있는 것이 현실이라고 할 수 있다.

최근 해운과 항만 산업에 있어서 비재무적 경영성과인 ESG활동 중 친환경적 활동이 고객인 선사에게 중요한 평가지표로 작용하고 있다. 특히 국회에서는 항만 등 대기질관련법을 제정하고, 행정부인 해양수산부에서는 친환경 항만을 조성하기 위한 각종 지원책과 방안을 만들고 있다(신종범 외 3인, 2022: 292).

이에 본 연구의 목적은 항만공사의 ESG활성화를 위해 ESG 보고서와 관련한 현황을 분석하고 관련 문제점 및 개선 방안을 제시해 보고자 한다.

이러한 본 연구의 목적을 달성하기 위해 먼저, 이론적 검토를 위해 선행연구를 고찰하고, ESG의 개념과 세부 요소를 살펴보고, 해운 물류 분야에서의 ESG경영의 대해 살펴 본 후, 우리나라 항만공사의 ESG경영 현황 분석으로 항만공사의 경영의 패러다임 변화 필요와 국내 주요 항만공사 ESG보고서 분석을 통해 살펴 보고자 한다.

그리고, 이를 통해 항만공사 ESG경영 문제점 및 개선방안을 제안해 보고자 한다.

연구방법은 ESG경영 관련 선행연구를 검토, 고찰하는 문헌자료 분석으로 직접적 자료는 부산항만공사(BPA), 인천항만공사(IPA), 여수광양항만공사(YGPA), 울산항만공사(UPA) 4개 주요 항만공사의 ESG보고서 내용을 살펴보고¹⁾ 및 각종 관련 보도자료 등을 기초자료로 하면, 항만공사 ESG 관련 선행연구 자료가 많지 않아, 유사 산업 등의 ESG경영 관련 선행연구를 활용하고자 한다.

II. 본 연구의 이론적 배경

1. 선행연구의 고찰

이전 ESG는 주로 기관투자자들이 기업에 투자함에 있어 고려해야 할 요소로 인식되어 왔으나, 최근에는 기업의 경영 목표 및 활동전반에 까지 그 영역이 확대되어 급속도로 확산되고 있다(강원·정무권, 2020). 이러한 ESG에 대한 관심이 실무적으로 높아지고 있는 가운데 학계에서도 다양한 분야에 대해 연구가 진행되고 있다. 가장 많은 연구들이 이루어지고 있는 분야는 ESG와 기업의 성과간의 관계에 관한 연구²⁾이다(김윤경, 2020). 그리고 투자자들의 반응³⁾

1) 부산항만공사는 지속가능경영보고서를 2014년 이후 발행하지 않고 있으나, 홈페이지에 ESG경영관련 정보를 공시 중이다. 평택항만공사는 ESG보고서 대신 인연영향평가보고서만을 발행하여 분석에서 제외하였다.

2) 많은 연구들에서 ESG와 기업의 재무적 성과는 긍정적인 관계를 가지고 있는 것으로 나타났으며(민재영·김번식·하승인, 2015), ESG공개는 약점의 부정적인 영향을 완화하고 강점의 긍정적인 효과를 달성함으로써 ESG가 기업의 가치에 영향을 조절한다는 것을 확인할 수 있다(김은혜·마희영, 2020). 반면, 김윤경(2020)의 연구에 따르면 비재무적 정보공시가 기업의 성과를 개선 또는 악화시키는 증거도 찾지 못하였다. 또한 비재무적 정보공시가 시장가치에 미치는 영향을 분석하였을 때, 모든 ESG 공시 항목이 통계적으로 유의하지 않게 나타났다. 요컨대, ESG와 기업의 재무적 성과간의 상반된 결과는 이 두변수간의 관계를 조절하는 변

및 평가지표⁴⁾에 관한 연구들도 매우 활발하게 이루어지고 있다(김상구변회섭, 2020).

한편, 해운 및 항만산업 분야 ESG경영 선행연구 대부분은 ESG정책⁵⁾, ESG지표 및 평가⁶⁾, ESG효과⁷⁾, 분석방법⁸⁾ 등에 대해 많이 진행되어 왔으나(신종범 외 3인, 2022: 293), 항만공사 ESG경영 관련 연구는

미흡하다.

다만, 해운과 항만산업 분야에서 연구한 신종범 외 3인(2022)와 손승표(2022)의 연구, 그리고 각 항만공사에서 작성한 지속가능보고서와 ESG성과 보고서가 본 연구와 가장 근접한 연구이고 가장 기초가 되는 자료로 참고할 수 있는 자료라 할 수 있겠다.

수가 존재하거나 혹은 매개하는 변수가 있을 수 있다는 것을 의미한다. 또한 비재무적 요소인 ESG와 재무적인 요소들간의 상호작용도 생각할 수 있다.

- 3) 투자과정에서 투자자들은 ESG요소들을 어떻게 설명하는지에 관한 연구를 진행한 결과에 따르면 투자자들은 투자과정에서 책임 있는 투자를 고려하며 ESG정보는 리스크 관리에 사용되고 있음을 확인하였고 더불어 미국과 유럽의 투자자들의 ESG를 바라보는 시각에 차이가 있음을 검증하였다(Duren, Paltinga, Scholtens, 2016).
- 4) ESG평가에 사용되는 지속가능성 지수 및 ESG 기관에서 사용하는 다양한 평가기준에 대해 분석한 결과 6개의 지속가능성 지수 그룹과 10개의 ESG 기관을 구성된다는 것을 확인하였으며 책임있는 기업 정책의 구현을 장려한다는 측면에서 지속가능성 지수 및 ESG기관의 중요성이 증가하고 있다는 것을 확인하였다. 더불어 현재 사용되고 있는 지속가능성 지수와 ESG기관의 평가방법을 매우 다양하며 표준화의 필요성을 제시하고 있다(Friede, Busch and Bassen, 2015). 지속가능경영과 관련된 국내의 기존 문헌 중에서 ESG평가지표를 사용한 연구를 선정하여 각 연구에서 활용된 평가지표와 그 연구결과를 분석한 결과에 따르면 이들 논문 대부분은 경제정의 지수(KEJI Index)와 한국기업지배구조원(KCGS)의 ESG평가를 이용하고 있는 것으로 나타났다(이정가이재혁, 2020).
- 5) 김현덕(2022)이 지속가능한 여수광양항의 발전방향에서 ESG관련 수소항만 체계 구축, 육상전원장치의 활성화에 대해 언급했다. 안우철(2021)은 사회적 가치보고서 의무화에 따른 한국물류기업 대응방안, YGPA(2021)는 ESG경영을 고도화하기 위한 사회적 가치전략에 대해 연구하였다(신종범 외 3인, 2022: 293).
- 6) YGPA(2021)는 ESG경영 구체적 활동과 평가를 위한 사회적 가치 전략, 측정지표 개발 관련 연구를 진행하였다. 차지이(2021)는 ESG경영보고서의 구성요소에 대해서 정성적으로 분석했으며 오상희(2019)는 ESG평가요소와 기업의 가치관계, 백상미(2021)는 ESG평가등급과 기업특성에 관한 연구를 하였다(신종범 외 3인, 2022: 293).
- 7) 박윤나(2021)가 기업의 ESG활동이 기업 이미지, 지각된 가격 공정성 및 소비자 반응에 미치는 영향을 분석했다. 김양민(2022)은 ESG와 재무적 활동의 상관관계와 현재까지 진행된 연구를 고찰해 보고 향후 ESG연구의 진행방향에 대해서 제안했다.
- 8) ESG분석방법에 관한 연구는 SWOT와 AHP분석 방법을 이용한 항만의 발전전략에 대한 연구가 있다(손용정, 2011; 김성철류동근이동희, 2008).

2. ESG경영의 개념과 세부요소

ESG는 실무적으로 기업 경영에 있어서 지속가능성(Substantiality)을 안정적으로 달성하기 위한 핵심적인 환경, 사회, 지배구조의 3가지 요소로 구성되어 있다.

과거에는 재무제표 및 현금 흐름 혹은 주가와 같은 단기적·정량적 일반 지표를 기준으로 대부분 계량 중심으로 평가되는 물리적 기업의 재무적 가치가 중요했다.

하지만, 글로벌 기후 및 환경 변화 위기, 그리고 코로나 19로 인한 팬데믹 등의 영향으로 최근에는 ESG, 인권 및 노동자의 안전과 같은 비재무적 가치의 사회적 중요성이 더욱 커지고 있다.

따라서, ESG 경영은 지속가능 경영으로 지속가능한 발전을 위하여 기업활동에 기업의 지속가능성과 기업이 사회에 미치는 영향인 비재무적인 요소인 친환경(Environment), 사회적 책임 경영(Social), 지배구조 개선(Governance) 등의 사회적·윤리적 가치를 반영하여 기업을 경영하는 방식이다(탁진규, 2022).

이와 같이 ESG경영은 기업의 장기적인 지속가능성과 수익 창출에 직결되는 핵심적인 가치로 국제 경쟁력을 제고할 수 있는 중요한 요소로 ESG의 세 가지 하위 요소인 친환경(Environment), 사회적 책임 경영(Social), 지배구조 개선(Governance)으로 나누어 살펴보고자 한다(손승표, 2022:343-344).

먼저, 친환경(Environment)은 가장 핵심적인 사항으로 전 세계적인 기후 변화와 탄소배출(탄소제로화) 관련된 이슈를 말한다.

또한, 전지구적 환경 오염 완화를 위한 다양한 기존 자원 및 폐기물 관리, 신재생 에너지 등 효율적인 자원 소비와 관련된 에너지 효율화 관련 이슈를 또한 말한다.

둘째, 사회적 책임 경영(Social)는 기업들을 중심으로 다양한 데이터 보호, 성별 및 다양성의 고려하는 이슈와 함께 인권 보장 문제를 해당 기업들이 입지한 지역공동체와의 우호적인 협력관계 구축하는 이슈 또한 말한다.

마지막으로 지배구조 개선(Governance)은 다양한 환경과 사회적 가치를 기업 측면에서 신뢰도 높은 실무적인 이사회 구성과 함께 감사위원회 구축과 관련된 이슈를 말한다. 또한, 반부패와 뇌물수수 방지와 정경유착 문제를 원천적으로 차단하는 기업 윤리 준수와 관련된 이슈로 안정적인 지배구조 가치를 확보하게 할 수 있다.

3. 해운 물류 분야에서의 ESG경영의 대두

최근 몇 년간 ‘친환경’은 모든 산업계에서 가장 큰 비즈니스 화두였으며, ESG경영 역시 글로벌 기업의 지속가능성 부문에서의 필수 요소이다. 그러나 국내 해운 물류 기업들의 새로운 비즈니스 개념인 ESG경영의 대응에 실제적으로도 느리다는 것이 관련 업계의 전반적인 의견이었다(손승표, 2022: 346).

특히, 운항 선박이 배출하는 탄소량이 육상 교통수단이 배출하는 탄소량에 비하여 훨씬 많기 때문에, 실제로 가장 많은 관련 규제가 나오고 있는 분야는 ‘친환경’이다. 이에 IMO선박의 탄소 배출량 기준을 2030년, 2050년까지 2008년 기준 대비 각각 40% 및 70%까지 줄이도록 강제사항으로 각국 및 국제선사들에게 요구한 바 있다.

이는, 해운물류 기업이 향후 친환경화되지 않으면, ESG경영이 국제 표준화되어지는 글로벌 해운 시장에서 경쟁해 나가기에는 더욱 힘들어질 것이다.

해운물류 분야에서 ESG경영은 더욱 요구되어지고

있는 민감한 이유는 전술한 바와 같이 선박이 배출하는 탄소량 자체가 다른 운송 수단인 자동차, 철도 등 육상 교통수단에 비하여 상대적으로 훨씬 많기 때문뿐만 아니라, 해운사들이 선박 구입·발주를 위해 글로벌 자금을 조달하는 국제금융시장에서 탄소배출 개선과 연관시켜서 대규모 금융을 받고 제공하는 추세가 뚜렷해지고 있다. 선박 금융을 취급하는 글로벌 금융기관들이 포세이돈 원칙에 서명하면서 탄소배출을 줄이는 프로젝트와 해운 물류사에 좋은 조건의 녹색 대출을 제공하고 있기 때문이다.⁹⁾

이처럼 해운물류 산업 부문에서 ESG경영의 도입은 미래 경쟁력 강화를 위한 기업들의 필수적인 조건으로 인식되고 있다.

우리 해운사 및 항만공사들은 경기 호황시 대내외 리스크 관리에 철저하지 못해 글로벌 불황시기에 큰 어려움을 겪은 한진해운 파산의 아픈 경험이 있다.

따라서, 해운물류 산업의 선진화 및 고도화에 힘써야 하는 바, 앞으로는 글로벌 ESG경영 운영의 실패

9) 좀 더 다양한 구체적인 사례를 살펴보면 다음과 같다(손승표, 2022: 346-347). 먼저, 2021년 국제 로펌인 WFW(Waston Farley & Williams)는 선주사들의 약 30%는 해운사 중심의 ESG기준이 투자 결정에 큰 영향을 미치지 않는 것이라고 했지만, 반면, 국제 금융업계의 약 90%는 ESG기준이 해운물류기업들의 투자결정에 매우 중요한 영향을 미친다고 했다.

둘째, 국제 선박금융기관들은 환경을 보호하는 것을 주목표로 하는 포세이돈 원칙(Poseidon Principles: 금융 기관이 선박 대출을 결정함에 있어 기후변화 변수를 고려하도록 규정된 것으로, 해운물류업계의 탄소배출량 감축을 적극적으로 장려하기 위한 새로운 대출 기준)에 적극 참여하고 있다.

셋째, 글로벌 해운 분야 국제 금융 포트폴리오는 2021년 기준으로 이미 2,000억 달러를 넘어, 전 세계 선박 금융 규모의 50% 수준에 달하며, 국제 환경 단체들이 HMM을 포함한 세계 주요 해운 물류기업들에 플라스틱 폐기물 운송 중단을 강력하게 촉구했다.

넷째, 글로벌 대형 화주 기업(이케아, 아마존 등)들은 2040년부터는 무탄소 연료를 사용하는 선사들을 통해서만 해당 기업들의 제품을 운송하겠다는 선언을 하였다.

다섯째, 주요 글로벌 해운 기업(머스크, CMA, CGM, 에버크린 등)들은 효율적이 높은 LNG 추진선으로 기존 선박을 교체하거나 환경보호 차원에서 스크러버 설치 등 탄소저감 선박의 자체 비중을 높이고, 외부 ESG이니셔티브에 업계의 입장 내면서 적극적으로 대응하고 있다.

가 관련 기업 생존에 큰 영향을 미치게 되므로, 해운 강국의 위상을 되찾기 위해서라도 본 연구의 관심인 ESG경영 도입의 조속하고도 적극적인 검토와 실행이 필요한 시점이라고 할 수 있다.

III. 우리나라 항만공사의 ESG경영 현황 분석

1. 항만공사의 경영의 패러다임 변화 필요

항만관리에 민간기업의 창의성, 전문성, 탄력성 등을 도입하여 공공성과 기업성을 조화시키고, 우리나라 항만의 글로벌 경쟁력을 강화하고자 부산항만공사를 시작으로 인천항만공사, 울산항만공사, 여수·광양항만공사를 도입하였으나 현재 이와 같은 도입 취지와는 다르게 항만공사의 운영에 정부의 통제가 심하고 공기업으로서 항만공사의 위상이나 권한 및 기능이 약하여, 항만공사가 항만관리를 효율적으로 수행하는 데에는 많은 문제가 야기되고 있다(강윤호, 2022:399).

한편, 항만공사제도는 항만의 효율적인 관리운영을 위하여 도입된 제도라고 할 수 있다.¹⁰⁾ 항만공사제가 도입되기 오래전부터 국내에서는 국제항만간 경쟁력 우위를 선점하기 위해 항만의 관리·운영 방식에 대한 변화의 목소리가 나오기 시작하였다(양기현·김택원, 2020).

국가중심의 항만관리로 인한 항만운영의 비효율성과 항만 이용자에 대한 서비스 부족 등이 제기되었고, 이를 해결하기 위해 정부는 우리나라의 항만관리 체계를 국유국영체제에서 공기업 형태인 항만공사(PA)로 현재 국가관리무역항 중 4개 항만만을 대상

으로 항만공사제도가 운영 중이다.

항만공사는 항만시설의 개발 및 관리 및 운영을 위한 업무를 고려하여 주요 항만부터 항만공사 전문성과 효율성을 높임으로써 항만의 경쟁력을 제고하고 해운 및 국제물류의 중심기지로 육성하여 국민경제에 이바지함을 목적으로 설립하여 운영하는 기관이다.

우리나라 정부는 항만별 재정자립도를 감안하여 주요 항만부터 항만공사 체제를 단계적으로 도입하여, 2004년 부산항만공사, 2005년 인천항만공사, 2007년 울산항만공사, 2011년8월에 여수광양항만공사를 설립하여 운영중이나, 항만공사(PA)는 설립목적에 부응하여 운영되지 못하고 국회, 감사원 및 기획재정부로부터 낮은 평가를 받은바 있다.

기획재정부가 실시하는 경영평가에서 부산항만공사와 인천항만공사는 2011년도에 C등급을 받은바 있으며, 2010년도에는 SOC유형 13개 공기업 가운데 유일하게 최하등급인 D등급을 받은바 있다.

항만공사의 주요 문제점 중 운영의 문제점으로는 항만개발 사업에 나타난 문제점으로서 하나의 항만 내에 항만개발주체가 지방해양항만청과 항만공사로 이분화 되어 있어 업무의 중복문제가 발생할 가능성이 있으며, 항만공사 운용성과에 나타난 문제점으로는 2005년 이후 부산항의 생산성은 전반적으로 개선된 것으로 보이나, 부산항만공사와 정부는 시설확보를 통한 경쟁력 확보 보다 총선석 생산성(GBP)¹¹⁾과 총장비생산성(GP)등을 높여서 경쟁력을 제고 할 수 있는 방안이 필요한 것으로 보여, 시설확보율을 높여 항만생산성을 제고시, 주변 주요 항만과의 경쟁력 확보라는 양(+)의 측면과 과잉 시설 투자라는 부(-)의 측면이 상충하는 현상이 발생하므로 신중하게 접근할 필요가 있다.

항만공사의 주요사업의 문제점으로는 인센티브 사

10) 우리나라의 항만공사법에 따르면 '항만공사는 국가를 대신하여 항만시설의 개발 및 관리운영에 관한 업무를 수행함으로써 업무 전문성과 효율성을 높이고 항만 경쟁력을 강화하기 위한 목적으로 설립된 조직'이라고 나와 있다.

11) GBP(Gross Berth Productivity)는 시간당 단일 선석의 처리량(VAN)이며, GP(Gross Productivity)는 시간당 컨테이너 크레인(C/C)1기의 처리량임).

업의 경우 항만공사는 항만물동량을 확대하기 위해 수여금의 일부를 선주들에게 인센티브로 지급하고 있으나, 인센티브제도 도입에 따른 성과목표 및 성과 측정이 부재한 문제점이 있고, 부산항만공사의 경우, 인센티브제도 도입에 따른 물동량 증가 효과를 파악하지 못하고 있으며, 해양수산부도 환적 비용감면에 따른 환적 물동량 증가 효과를 분석하지 못하는 문제점을 안고 있다.

마케팅사업은 경쟁항만 대비 자항의 강점을 홍보함으로써 글로벌 선사들이 자항 이용을 유도하여 항로 확대와 물동량 창출을 도모하고 있으나 타켓 마케팅(target marketing)과 포트세일즈는 터미널 운영사의 영업(promotion)업무에 가까워 실질적인 항만공사의 마케팅 사업으로 보기 어려우며, 각 항만공사들은 물동량 유치를 위한 마케팅 강화 방안을 구체적으로 제시하지 못하고 있는 점과 항만공사들이 시행하는 마케팅은 터미널 운영사의 영업지원수준으로 평가되고 있다(정유훈·안태훈, 2011)

그러나, 조직형태 및 운영방식에 있어서 기업경영 방식과 독립채산제의 도입, 최고심의 의결기구로서 항만위원회의 설치 등 항만공사의 형태를 갖추었으나, 다소 어려움을 겪고 있는 바 이를 살펴보면 다음과 같다(양기현·김택원, 2020: 282-283).

첫째, 항만공사들은 항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높이기보다는 단순 업무인 항만 기반시설 관리 및 시설 사용료 징수를 주요 업무로 수행하고 있다.

둘째, 항만물동량을 확대하기 위해 수여금의 일부를 선주들에게 지급하는 인센티브 제도의 성과관리가 미흡하다.

한편, 항만경쟁력 강화 노력에도 불구하고 2년마다 물류성과지수(Logistics Performance Index, LPI)를 게재하는 WorldBand의 보고서에 따르면 2018년 기준 한국이 25위 수준으로 싱가포르(7위), 영국(9위) 대비 낮은 수준으로 나타났다. 더욱이 항만의 지속적인 발전과 기능 확대를 위해 항만 배후단지 개

발을 추진하였으나, 화물처리능력 중심 정책으로 인해 부가가치 창출여건이 여전히 미흡한 수준으로 나타났다.

표 1. 해외항만과 국내항만의 ESG경영정책 비교

구분(요인)	해외 항만	국내 항만
친환경 항만 정책	친환경 생태계 중심	화물처리능력 중심
지역상생 효과	친환경 에너지 공급 프로젝트	시설 노후화로 인한 공해 발생
항만경쟁력 강화	SMART 프로젝트	낮은 인프라 및 성과 지수

국내항만 산업과 지역사회의 상생효과도 미흡하였다. 해양수산부의 제4차(2021-2030) 전국 항만기본계획의 내용을 살펴보면 국내총매출액 기준 해양산업은 2.35%를 차지하며 항만물동량 성장세가 지속적으로 상승하고 있으나 인근 항만도시의 지역경제 성장에는 큰 도움이 되지 못하고 있다. 또한 구 항만의 시설 노후화, 유희화, 공해 발생 등 인접한 도시의 기능확장과 충돌이 가중되면서 도시·환경 문제 해결을 위한 대책 마련이 시급해지고 있다.

이에 해양수산부에서 수립한 제4차 전국항만기본계획의 미래 비전 및 목표를 수정계획¹²⁾에 반영하기 위해 중국 및 유럽의 선진항만에서 수립한 ESG경영 전략과 지속가능한 성장계획을 참고하여 실행가능한 세부계획을 수립해야 한다.

특화 항만 구축과 관련하여 중국의 선진항만과 같은 권역별 거점 항만의 인프라를 개발하고 지역과 함께 하는 상생 항만 구축을 위해 항만서비스를 혁신적을 개선함으로써 글로벌 항만경쟁력을 강화하고 지역경제 활성화 및 해양공간을 재창조함으로써 노

12) '제4차 전국항만기본계획(2021~2030)'을 발표하며 국내 항만의 체계적이고 효율적인 개발과 운영계획을 수립하였다. 항만기본계획에는 글로벌 경쟁력을 갖춘 스마트 항만의 실현을 위해 최첨단친환경, 고부가가치 디지털 항만 구축, 지역과 함께 상생 항만 구축, 항만과 물류, 서비스를 선도하는 특화 항만 구축, 시민과 국가, 해양 영토수호를 위한 안전망 구축 등 4가지 계획을 발표하였다.

후 및 유희공간의 효율성을 높일 수 있다.

또한, 친환경·신산업의 조화된 지속가능한 에너지 향만을 구축함으로써 유럽의 로테르담항만과 같이 유엔의 17대 ESGs(지속가능발전목표: Sustainable Development Goals)를 준수하며 향만경쟁력을 강화할 수 있다.

결국, 친환경·신산업·상생항만 구축을 위한 향만공사의 ESG경영의 문제점 및 개선방안을 살펴볼 필요가 있다.

2. 국내 주요 향만공사 ESG보고서 분석

1) 향만공사 ESG보고서 작성 기준 및 내용

부산향만공사(BPA)는 2014년 ESG보고서를 작성하였고, 주요한 내용은 글로벌 허브항만 경쟁력 강화, 미리 신성장동력 창출, 선도적 그린 항만 조성, 항만 안전관리체계 강화, 고객만족경영 개선, 임직원 가치 창출, 전략적 사회 공헌 활동 추진, 동반성장 활동 강화이다. ESG등급은 별로 명시되지 않았다. 부산향만공사(BPA)는 초미세 먼지 저감, 사회가치 지수 S등급, 일자리 창출, 친환경 항만구현, 상생과 협력, 공정과 신뢰구축을 주요 ESG 경영목표로 하고 있다(신중범 외 3인, 2022: 298).

한편, 2021년 6월 10일 향만공기업 최초로 ESG경영 추진 선포식을 개최, 2025년까지 부산항 내 초미세먼지 저감률 70% 달성, 항만산업 및 지역사회일자리 창출 3,800명, 고객경영지수 S등급 획득을 목표로 지속가능한 친환경 항만구현, 상생과 협력의 향만사회 활력증진, 공정과 신뢰의 가치경영 등 전략을 수립했다(현대해양, 2021).

한편, 부산향만공사(BPA)는 2030중장기 발전전략에서 부산향만공사(BPA)의 경영방침의 하나로 ESG 경영을 설정하고, '안전하고 깨끗한 부산항 구현', '상생과 협력의 향만사회 활력 증진', '공정과 신뢰의 가치 경영 실현'을 전략과제로 설정하고 있다.

2030 중장기 발전전략

미션	부신항을 경쟁력 있는 해운물류중심지로 육성하여 국제발전에 이바지			
비전	세계를 연결하는 글로벌 허브 향만 기업			
핵심가치	혁신 & 도전	창조 & 전문성	고객지향 & 협력	
경영방침	혁신경영	안전경영	ESG경영	글로벌경영
2030 목표	물동량 창출 (32백만 TEU)	항만관련산업 성장 (20%)	K-ESG (최고 등급)	고객경영지수 (S등급)
전략목표	향만 미래가치 혁신	항만경쟁력 강화	BPA형 ESG 실현	고객 중심 경영체계 고도화
전략과제 (12)	1 최고 수준 항만서비스 제공	4 배후단지 고부가가치화	7 안전하고 깨끗한 부산항 구현	10 국민 중심 경영혁신체계 구축
	2 미래형 항만인프라 고도화	6 해양환경산업 제포화 지원	8 상생과 협력의 향만사회 활력 증진	11 임직원 높은 조직문화 구축
	3 혁신성장 지향 R&D 확대	8 해외 항만물류시설 건설 및 운영	9 공정과 신뢰의 가치경영 실현	12 지역사회 융합형 항만 조성

자료 : 부산향만공사(2022), 부산향만공사 ESG경영 내부자료.

그림 1. 부산향만공사(BPA)는 2030 중장기 발전전략 체계도

그 결과로 친환경 분야에서는 공공부문 온실가스 감축을 선도하고, 부산항 친환경 탄소중립 항만을 실현하였으며, 항만내 친환경 하역장비 전환과 친환경 프린트 실현을 위한 인프라 강화로 초미세 먼지와 온실가스를 감축시켰다.

사회적 책임 분야에서는 재난 및 안전관리 강화, 근로자 안전을 선도하는 부산항, 행복 해 사랑나눔, ESG채권, 동반성장을 위한 중소기업 지원으로 지역공동체 활성화와 시민에게 친수공간을 제공하여 지역경제를 활성화하고 삶의 질을 향상시키는 부산 북항재개발 프로젝트, 그리고 맞춤형 일자리 생태계 조성과 부산항 방역체계 및 집단감염 예방을 위한 코로나 19 대응을 하였다.

지배구조 개선 분야에서는 ESG관련 항만위원회와 ESG분야별 소위원회 구성, 리스크 예방을 위한 내부 견제 시스템 구축 등을 하였다.

인천향만공사(IPA)는 매년 ESG를 강화한 지속가능경영보고서를 발간하고 있다(현대해양, 2021). 2021년 ESG보고서 주요 내용은 혁신과 스마트 기술로 성장하는 인천항, 안전하고 깨끗한 저탄소 녹색항

만, 공유가치로 만들어가는 따뜻한 사회, 사람중심 소통과 혁신이며, ESG경영의 주요 내용은 온실가스 및 미세먼지 감축, 선박 육상전원장치 공급 확대, 신재생에너지 확대, 일자리 창출, 인권경영, 인재 양성, 이해관계자와의 소통 강화, 동반성장, 사회공헌, 항만위원회를 통한 의사결정구조의 투명성 확보, 윤리경영 강화 등 11가지이다. ESG등급은 명기되지 않았고, 제3자 검증에서 보고서의 수준은 중간수준으로 평가되었다. 특이사항은 중간대상 평가에서 다양한 이해관계자 참여, 환경적 가치 실행 과제 증대 필요, 국제사회에서 사회적 가치 실현에 기여가 필요한다는 평을 받았다(신종범 외 3인, 2022: 298).

한편, 인천항만공사(IPA) ESG경영전략으로, ESG 각 분야별로 전략방향을 설정하고, 그린뉴딜 기술 기반의 친환경 항만 운영 등 12가지 과제를 구성하였고, 2030년까지 미세먼지 저감률 60%, 신재생에너지 발전량 20.8GWh, 안전관리 등급 1등급, 동반성장채감도 1등급, 종합청렴도 1등급, 정보공개평가 최우수 등으로 ESG목표를 설정하여 ESG비전인 항만생태계의 지속가능한 미래가치 창출을 통해 인천항만공사 비전인 물류와 해양관광을 선도하는 복합 가치공간과 연계시키려 노력하고 있다.

그 결과로, 2022년에는 ESG네트워크와 경영실천을 강화하였다. 친환경 분야에서는 지역환경 현안 해결을 위한 ESG오픈 이노베이션 업무 협약을 체결하고, 폐비닐을 수출용 파렛트로 재생하였다.

사회적 책임 분야에서는 현대건설과의 협업체계 구축으로 인천항 ESG기금 2천만원 공동 조성, 인천 지역종합복지관 등 시설 보수공사를 지원하였으며, 수협은행과의 협업체계 구축으로 수협 ESG예금상품을 활용한 인천해양환경보호 ESG기금 조성, 해양정화활동 등을 추진하였다.

여수광양항만공사(YGPA)의 2020년 최초로 ESG보고서를 작성하였다. 주요 내용은 더 좋은 일자리 창출, 친환경 안전 항만구형, 함께하는 조직 문화 형성, 지역상생형 동반성장 추진, 이해관계자 소통, 지배구조, 윤리경영, 인권경영, 리스크 관리, 고객만족경영이다. 검증은 AA1000AS에 따라 진행되었으며, 특이사항은 기업 정보공개와 이해관계자와 지속가능경영 커뮤니케이션 활동을 전개해 나갈 것을 권고 받았다. 제3자 검증에서 보고서가 지속가능경영 활동 및 성과를 성실하고 공정하게 반영하고 있음을 확인했다(신종범 외 3인, 2022: 298).

한편, 2022년 ESG경영보고서에서는 깨끗한 미래, 상생과 행복, 투명경영의 전략방향 설정에 따라, 친환경 항만조성을 위한 인프라 고도화 등 3대 환경과제와 함께 만들어가는 안전 항만 등 4개 사회 과제, 그리고 내외부가 공감하는 윤리경영 실천 등 3대 신뢰 과제를 선정하였다.

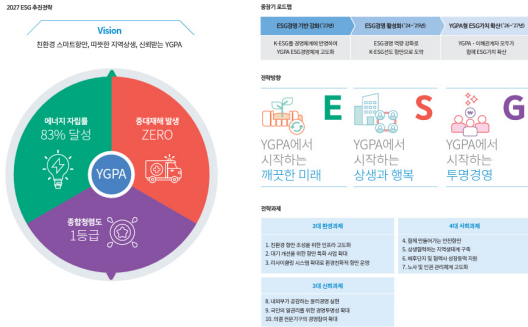
특히, 여수광양항만공사(YGPA)는 ‘국민과 함께하는 스마트 종합항만’을 목표로 탄소 중심 항만에서 탄소 중립 친환경 항만으로 전환, 지역사회와 공감하고 참여·협력하는 YGPA형 사회적 가치 확산·공유, 투명하고 공정한 지배구조 확립 등 세 가지 방향을 수립했다. 특히 500억 원 규모의 ESG 채권을 발행한 YGPA는 해당 채권으로 조달된 자금을 세풍산업단지 매입을 통한 항만배후단지 확대지정 사업에 활용, 중소기업 자금부담 경감 및 약 200여 명의 고용창출효과가 있을 것으로 기대하다(현대해양, 2021).

IPA Vision		Leading Complex for Logistics & Maritime Services (물류와 해양관광을 선도하는 복합 가치공간)					
ESG Vision		항만 생태계의 지속 가능한 미래 가치 창출					
2030 ESG 목표	미세 먼지 저감률 60%	신재생 에너지 발전량 20.8GWh	안전관리 등급 1등급	동반성장 채감도 1등급	종합 청렴도 1등급	정보공개 평가 최우수	
전략방향	Environment	환경	Social	사회	Governance	지배구조	
	친환경 항만 생태계 구현		상생과 협력의 항만사회 가치 증진		공정과 신뢰의 지배구조 확립		
과제 구성	그린뉴딜 기술 기반의 친환경 항만 운영		상호 존중의 인권 문화 확립 개인과 조직이 함께하는 포용적 근무 환경 조성		개방과 참여를 통한 의사결정 체계 전문성 강화		
	항만 에너지 순환 체계 구축으로 탄소 발자국 최소화		선도적 제나-인원 관리로 안심 일터 구현 항만 생태계의 미래 역량 강화 지원		윤리준법경영을 통한 공적 기강 확립		
	참여와 연대의 친환경 문화 확산		고객 중심의 업무 시스템 고도화 소통과 협업 기반의 지역사회 가치 증진		선제-적극적 정보 공개를 통한 경영 투명성 확보		

자료 : 울산항만공사 홈페이지.

그림 2. 인천항만공사(IPA) ESG경영전략 체계도

ESG경영전략



자료 : 여수광양향만공사 홈페이지.

그림 3. 여수광양향만공사(YGPA) ESG경영전략 체계도

울산향만공사(UPA)는 “환경·사회·투명경영을 선도하는 에너지 물류 향만으로 거듭나 2025년까지 공기업 ESG경영의 선두주자가 되는 것을 목표로(현대해양, 2021), 2020년 ESG보고서의 주요 내용은 환경보전, 상생협력 및 지역발전, 일자리 창출, 안전관리, 기회균등과 사회통합, 윤리경영이다. 김중은 ISO26000 이행수준 진단결과 1000점 만점에 952점으로 사회적 책임에 대한 조직 구성원의 인식수준이 높고, 조직의 운영시스템과 정책과 관행이 정비되어 있으며 지속가능 선도조직으로 평가되었다. GRI기준 평가에서 지속가능경영 프로세스 효율성 정도, 이해관계자 참여 및 요구반영의 합리성, 경제적 성과 분야의 검증 적실성, 사회적 성과 분야의 검증 적절성, 환경적 성과 분야의 검증 적절성에서 적합으로 평가되었다(신종범 외 3인, 2022: 298).

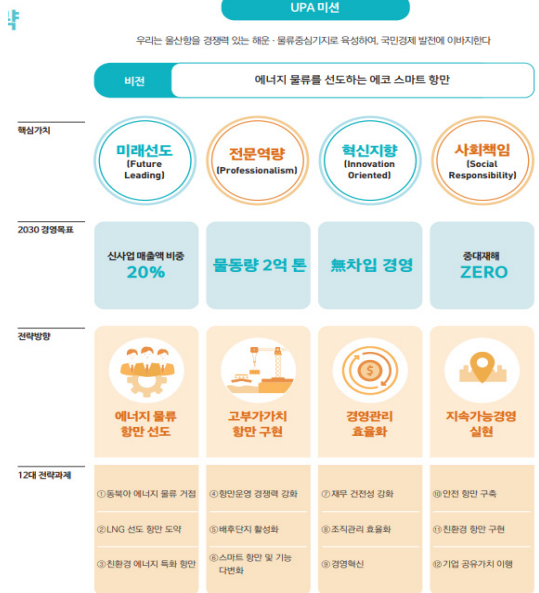
한편, 2022년 ESG경영보고서에서 에너지 물류 향만 선도, 고부가가치 향만 구현, 경영관리 효율화, 지속가능경영 실현 등 전략방향을 설정하고, 동북아 에너지 물류거점 등 12대 전략과제를 설정하고 있다.

각 ESG분야별 주요내용을 살펴보면 친환경 분야에서는 국내 최대 수소 거점 향만 조성, 울산향 탄소중립 거버넌스 확립, 향만해양폐기물로 함께 만든 녹색 생활 SOC활동 추진 등이 있다.

사회적 책임 분야에서는 청년취업활성화를 위한

비대면 매칭 사업 추진, 이해관계자 모두가 안전한 향만 조성, 스타트업 신기술 향만 적용 등이 있다.

지배구조 개선 분야에서는 국민권익위원회 종합첨령도 3년 연속 우수 등급 달성, 국내 공공기관 준법·부패방지경영시스템 동시 인증, 창립이래 노사관계 우수기업 공인 인증 취득 등이 있다.



자료 : 울산향만공사(2022), 2022 울산향만공사 ESG경영보고서; 울산향만공사 홈페이지.

그림 4. 울산향만공사(UPA) ESG경영전략 체계도

2) 국내 향만공사 ESG보고서 분야별 내용 및 인증 현황

국내 향만공사는 환경분야에 있어서는 친환경 기술, 신재생에너지, 순환체계 구축, 해양생태계 보전을 중심하고, 사회 분야에서는 사회적 책임, 지역 사회 공헌, 재난안전관리, 향만보안, 인권강화, 동반성장 등에 기여하고 있다. 지배구조에 있어서는 부패방지, 투명경영, 윤리준법 경영, 이해관계자와의 소통, 공정문화, 공정 경쟁을 주요 내용으로 하고 있다.

국내향만공사는 표 8에서 환경분야에서 KR환경시

스텝 1개, 안전분야에서 KOSHA-MA, ISO45001, ISO22301 등 12개, 지배구조에서 ISO37001 1개 중

류를 인증받았다. 인증의 현황은 안전, 환경, 지배구조의 순으로 많다.

표 2. 국내 항만공사 ESG보고서 분야별 인증현황

구분		BPA	IPA	YGPA	UPA
인증	E		KR환경시스템		
	S	KOSHA-MA, KMRHRMS KSBCM	OHSAS18001, ISO45001, ISO22301 지진안전시설물 재해경감우수기업 실내공기질인증KS	가족친화우수기관 EprivacyPLUS 웹접근성품질인증 KOSHA-MS	가족친화우수기관 웹접근성품질인증 공정채용우수기관 KOSHA-MS
	G	-	-	ISO37001	ISO37001

자료 : 신종범 외 3인, 2022: 299.

IV. 지속가능 항만 발전을 위한 항만공사의 ESG경영의 문제점 및 개선방안

1. 우리나라 항만공사의 ESG경영의 문제점

1) 공공기관으로써의 ESG경영 추진의 문제점

공공기관의 사업과 서비스에 대한 평가는 국민의 관점에서 이루어져야 하나 국민의 이익에 반하여 정부부처나 공공기관의 이익을 우선시 할 가능성이 큰 것이 문제이다. 항만공사 ESG경영에서도 지속가능한 발전을 위하여 사회적 가치와 경제적 가치의 균형이 필요하다. 또한, 공공부문은 외부효과가 큰 공공서비스의 특징으로 인해 비효율성의 불가피하며, 항만공사간에 경쟁을 하는 환경이 아니기 때문에 급변하는 경영환경에 적절하게 대응하기 어렵다는 한계도 가지고 있다(이태호외 3인, 2022:43-44).

2) ESG 공시 도래 문제점

기획재정부는 공공기관의 ESG 지표들에 대한 정보를 공개하는 방향으로 정책을 추진하고 있다. 이러

한 정책에 따라 공공기관들도 ESG를 경영에 적용하기 위해 노력하고 있지만, 공공기관이 보기에는 공공기관 ESG에 대한 명확한 정의가 없고, ESG평가 전략 수립에 대한 준비가 이루어지지 못해 어려움을 겪고 있다. 공공부문에서 지속가능경영을 준수하도록 유도하는 보상이 명확하지 않고 ESG 평가기준을 기존 공공기관 경영지표에 일부 반영하는 정도에 불과하다(이태호외 3인, 2022:44). 이러한 문제점은 전술한 항만공사에서도 나타나는 문제점이다.

3) 표준 ESG기준에 대한 표준화 및 가이드라인 미흡

해운 기업의 공시자료 공개와 투명한 정보 공유를 위한 특정 화주들의 요구 등 해운 물류시장의 적극적인 요청으로 ESG경영이 우리 해운 물류 시장에서도 기업들의 지속가능한 비즈니스 수행에 핵심적인 필수요건으로 자리잡고 확산되고 있다. 따라서, 항만공사의 경우에도 ESG경영전략을 보다 공사의 상황에 맞도록 전략적으로 수립하고, 이를 부분별 및 전사적으로 추진해 나가기 위한 가이드라인이 필요하다. 특히, ESG 경영에 대한 전반적인 준비의 편차가 크고 일부 항만공사는 미흡하여 실제로 무엇을 어떻게 준비해야 하는지에 대한 가이드라인의 제시가 꼭 필요하다(손승표, 2022:348-349).

4) ESG경영의 워싱(wahing) 우려

ESG경영의 임팩트 워싱(impact washing), 그린워싱(green washing)이 매우 우려된다. 말로만, 무늬만 친환경, 사회적 책임, 지배구조 개선을 의미하는 것이다.

실제로는 ESG가치를 추구하지 않으면서 ESG성파에 대해 호도하게 된다면 ESG 자원배분을 왜곡하게 되며, 일반투자자의 금전적인 피해를 유도할 뿐만 아니라 이해관계자들의 후생이 저하되는 위험을 초래할 수 있다. ESG 가치에 대해 객관적으로 평가하고 측정하는 것은 매우 어려운 일이다. ESG요소는 환경, 사회, 지배구조와 같은 비재무적 항목들로 구성되어 있으므로 객관적인 수치로 계량화하는 것이 어렵기 때문이다(이태호의 3인, 2022:44).

2. 개선방안

1) ESG경영 표준지표 개발 및 가이드라인 제시

(1) ESG경영 프레임워크 제시

우리나라 향만공사의 ESG경영의 조속한 도입을 위해 준비해야 할 가장 시급한 현안은 구체적이고도 명확한 표준 지표의 개발이라 할 수 있다.¹³⁾

아래 <표 1>은 ESG경영의 세 가지 분야인 환경, 사회, 그리고 지배구조의 세부적인 활동과 관심 분야로 ESG경영 프레임워크를 정리해 보면 다음과 같다(김은총, 정한욱, 2020; 임옥빈, 2019; 조인호, 2021; 강원, 정무권, 2020; 이정기, 이재혁, 2020; 임종욱, 2018).

표 3. ESG경영의 프레임워크(예시)

구분	주요내용
환경 (Environment)	-환경친화적인 경영 계획 -환경친화적인 경영실행(환경친화적 생산, 기후변화 대응, 환경친화적인 공급망 관리, 환경 위험 관리, 환경 관련 인증 및 수상) -환경성과 관리 및 보고 -환경보호 및 유지 프로그램 활동
사회 (Social)	-근로자 대상 : 고용 안정정책, 근로자복지혜택, 사내안전 및 보건, 인력개발 및 지원, 기본권 준수, 임금 및 복지후생, 건전한 노사관계 -협력사 및 경쟁사 대상 : 공정거래, 부패 방지, 사회적 책임 촉진 -소비자 대상 : 공정거래, 소비자 안전 및 보건, 소비자 개인정보 보호, -소비자와의 지속적인 소통, 소비자 권리 보호 -지역사회 대상 : 지역사회 발전을 위한 참여, 지역경제 발전, 지역사회와의 소통, 고용평등 및 확대, 사회공헌활동, 조세납부를 통한 국가재정기여
지배구조(Governance)	-주주의 권리 보장, 주주의 공평한 대우, 사외이사 비율, 이사회 공평한 평가 및 보상 -공정한 내부감사 기구, 독립적인 외부감사인 -이해관계자의 권리 보호 및 경영감시 참여 -건전한 자본조달, 금융관련법규 준수 -기업경영활동의 투명성 -윤리경영 : 청렴도를 높이고 성희롱, 갑질 등을 근절하기 위해 내부적인 활동과 제도화 -안전측면 : 중대재해법의 발효 등으로 인해 작업장 내 안전에 대한 공인 인증, 근로자 안전을 위한 활동 강화

13) 현재 국내 주요 ESG 경영 평가 기관은 한국기업지배구조원을 포함하여 3개 기관 정도가 실질적으로 존재하고 있으며, 산업별 평가지표 또한 구체적으로 합의되어진 업계 전체가 동의할 수 있는 명확한 기준이 없는 상태로, 정부 차원에서는 주부처인 산업통상자원부를 중심으로 K-ESG 표준 지표의 개발이 시급하다고 하겠다.

(2) 평가지표 및 가이드라인 제시

더 나아가, 평가지표 및 가이드라인 제시는 공공기관의 역할이기보다는 공공기관을 관리하는 주체인 정부의 역할이라고 할 수 있다. 우리나라의 ESG가이드라인도 국제수준에 맞추면서도 한국형 지표가 필요하다고 생각하고 있으며 표준화를 위한 과정도 고민하고 있다.

ESG경영의 중요성이 이렇게 확산되어짐에도 불구하고 현재 그 기준이 불분명하고, 국가 및 산업 부문마다 ESG 경영 및 도입 전략이 아직 미비함에 착안하여, 본 연구는 항만공사의 ESG경영을 위한 도입방안 및 성공적인 운영을 위한 가이드라인을 다음과 같이 제시하려 한다.

해운물류 분야에 대한 사회적 책임 관련 조항을 신설함과 동시에 사회적 책임 관련 법률에 대한 업계의 인식을 높이고, 지원 방안 또한 함께 마련해야 할 것으로 판단된다. 이에 더하여 해운 물류 산업 ESG 구성 요소 및 기존 ESG평가지표를 바탕으로 항만공사 ESG가이드라인 개발을 학계와 업계가 공동으로 추진하고, 정부도 이를 적극 지원하고 우리 해운 물류 ESG표준이 국제 ESG지표들과의 연계화(Synchronization)을 통하여 국제 표준으로 자리 잡을 수 있도록 노력해야 한다.

다시 말해, 해운 물류 분야에서 항만공사 ESG경영이 성공적으로 도입되고, 운영이 조기에 정착되도록 함으로써 항만공사가 안정적인 기반 위에서 ESG경영을 성공적으로 수행하도록 제시되어진 다양한 도입 방안 분석 및 정책 제언들을 통하여 정부와 항만공사 모두 실질적인 도움이 될 수 있도록 해야 한다.

2) 적극적인 보상과 법 제도 개선

ESG경영의 개선을 위해서는 법과 제도를 개선하는 것이 필요하다. ESG위원회를 설치하거나 ESG전담부서를 두는 것만으로는 ESG경영을 실천하는 기업이라 볼 수 없다. 이사회와 CEO의 경영 철학이 근본적으로 바뀌는 것은 물론 항만공사의 목적에 사회

적 가치 창출을 위한 방안을 추가하고 이해관계자의 효용 극대화를 최우선 목표로 설정하며 이를 위해 사회적 가치를 위한 자원배분을 적극적으로 할 수 있어야 한다. 이를 위해 이사회 구성과 역할 및 책임 재정립 등 지배구조 개선을 위한 방안을 모색하는 것이 필요하다. 이해관계자 니즈가 반영된 이사회를 구성하고, 사회적 성과를 위해서 더욱 많은 인적자원과 물적 자원을 배분할 수 있는 조직문화를 개선하는 것 또한 필요하다. ESG가치는 단기적인 사항이 아닌 장기간에 걸쳐 성과를 기대할 수 있기 때문에 장기투자 문화를 장려하는 것이 중요하다.

또한, 항만 물동량 유치를 위한 금전적 보상 제도로 간주할 수 있는 '항만사용료감면제도'와 '인센티브제도'의 통합 방안을 모색하거나, 혹은 인센티브제도 대신 항만사용료를 인하하는 방안을 검토할 필요가 있다.

3) ESG객관적 측정 및 평가 인프라 계고

기업들에게 재무적 가치와 사회적 가치에 적절히 나누어 자원을 배준하도록 유도하기 위해선 ESG 가치를 객관적으로 측정하고 그것을 평가하는 인프라 형성은 필수적이라 볼 수 있다. 기업의 CEO가 ESG 가치에 투자할 수 있도록 ESG가치와 성과를 객관적으로 측정하고 비교할 수 있는 시스템 구축 및 인프라가 뒷받침되어야 한다.

최근 ESG에서 가장 이슈인 ESG위싱(Washing) 방지를 위한 방안으로 ESG가치에 대한 객관적 측정 중요성을 강조하고 있다. 실제로는 ESG가치를 추구하지 않으면서 ESG성파에 대해 호도하게 된다면 ESG 자원배분을 왜곡하게 되며, 일반투자자의 금전적인 피해를 유도할 뿐만 아니라 이해관계자들의 후생이 저하되는 위험을 초래할 수 있다. ESG 가치에 대해 객관적으로 평가하고 측정하는 것은 매우 어려운 일이다. ESG요소는 환경, 사회, 지배구조와 같은 비재무적 항목들로 구성되어 있으므로 객관적인 수치로 계량화하는 것이 어렵기 때문이다. ESG 요소를 객관

적으로 측정하고 평가하는 것에 대해 어려운 작업이지만 그럼에도 불구하고 미국과 유럽 등 주요 국가에서는 기업가치 제고와 이해관계자의 효율 증대에 영향을 미치는 ESG요소에 대해 계량화하고 표준화하는 작업을 추진하고 있다. 다만 ESG요소의 중요도는 시간에 따라 가변적이고, 국가마다 다를 수 있다. 산업화로 인해 미세먼지 관리와 수질오염 관리가 과거와 비교하면 중요해지고 있으며 기후와 문화 차이로 인해 국가마다 ESG 항목의 중요도가 다를 수 있다. 산업별 ESG요소의 중요도 또한 다르게 관찰될 수 있다. 철강, 석유화학 업종에서는 특성상 온실가의 배출량이 다소 많으며 공급망 사슬의 관리 측면에서 매우 중요하지만, 금융업종에서는 해당 이슈가 가장 중요한 것은 아니다. 즉 국제적 적합성을 갖춘 ESG 요소를 찾아 표준화와 계량화하는 작업을 진행하되 한국적 상황과 정서 그리고 산업별 특징을 고려하며 ESG요소의 중요도를 판단하는 작업이 진행되어야 한다. 또한 ESG관련 정보비대칭 문제를 해소하기 위해서는 금융회사는 기업들로 하여금 ESG요소를 공시하도록 유도하고 ESG관련 지수에 대해 적극적으로 개발해야 한다.

4) ESG경영의 기관 대응역량 제고

국제적으로 경쟁력을 강화하기 위해 공공기관은 크게 차원으로 대응역량을 높일 수 있다. 개별 평가 지표에서 요구하는 ESG 경영의 내재화, 주요사업의 지속가능한 성장을 위한 재편, ESG성과의 지속적인 관리이다. 하지만 현실적으로 공공기관이 ESG경영을 위하여 자체적으로 주요사업 재편을 위한 변화를 주도하기는 어렵다. 예를들어, 탄소배출 저감, 신재생에너지 개발 등을 이해 정부가 기본방향을 제시하면 공공기관은 이에 대해 구체화 된 정책 집행의 주체가 될 것이다. 기업의 경우 친환경·안전강화형 사업 재편을 진행하고 있다. 친환경사업의 예로 자동차배터리 등 산업에서 환경·안전연대·협력 확산시키기 위한 노력 중이고, 자동차 업계에서는 협력업체 사업장

별 용수 재활용 및 온실가스 배출 저감 방안을 지원하고, 배터리 제품 제조 시 재생에너지 활용을 권하고 있다. 이와같이 ESG항목을 도입하기 위해서는 공공기관의 중장기적 계획과 운영이 필요하다. 이를 위해, 정부는 공공기관의 평가에 단기적인 지표로 기업들의 형태를 비효율적으로 하지 않도록 중장기적 계획과 운영상의 평가 관점을 갖추도록 해야 한다. 공공부문에서 특히 취약한 측면 중 하나는 지배구조의 폐쇄성과 경직성이다. 내부 직원들의 경영 투명성과 합리적 의사결정에 대한 요구가 높아질 뿐만 아니라 외부 이해관계자들도 정책 및 사업의 집행에 관한 공개와 합리적인 절차 개선을 요구할 것이다. 거버넌스의 재설계와 같은 문제는 단시간에 해결될 수 있는 것이 아니므로 기관이 이를 문화적으로 정착할 수 있도록 장기적 목적 수립과 이에 대한 시차 문제를 고려해야 할 것이다. 기관이 이렇게 변화에 적응할 수 있도록 제도적인 지원을 마련하는 것이 중앙정부의 역할이 될 것이다(한동숙, 2021:50).

5) ESG경영 인프라와 인센티브 구축

앞에서 언급한 바 있듯이 ESG의 개념을 체계화하고 현실적인 경영에 도입하려면 정부의 적극적인 홍보와 교육을 포함한 인프라 성격의 ESG경영 토대가 마련되어야 한다. 정보공시나 평가의 가이드라인 개발에 표준화를 강화하고 이러한 제도 확산 역할을 수행하여야 한다. 개별 공공기관이 역량을 강화하기 위해서는 교육과 컨설팅 등을 통해 내·외부적으로 인력과 조직 역량을 진단하고 대응 방안을 마련하는 것도 필요하다. 그러나 초기에는 산업별 확산을 위한 네트워크 구축이나 대대적인 사업 재편 등을 위해 세제 혜택 등 인센티브를 마련하는 것도 정부의 몫이다. 정부는 컨설팅이나 가이드라인을 제공할 계획에 있으며 친환경·안전강화형 사업재편을 인정하며 지속가능한 경영의 협력 모델을 확산하고자 한다.

현재로서는 ESG도입 초기 단계인 것을 고려하여 정부에서는 ESG를 선도적으로 도입하려는 기업이나

공공기관에 표창 등의 방식으로 인센티브를 제공하고 있다. 환경·사회·지배구조 개선성과를 중심으로 정부포상을 추진하고 있으며, 이를 확산하기 위해 업종별로 산업 생태계를 고려한 지속가능경영 기반을 구축하고 있다(한동숙, 2021:51).

V. 결 론

각 기업의 지속가능경영보고서를 바탕으로 글로벌 ESG(환경·사회·지배구조)평가기관인 서스테이널리틱스(Sustainalytics)는 지속가능보고서를 기업이 한 해 동안 수행한 ESG관련 경영전략과 활동을 내용으로 담고 있다.

본 연구의 목적은 항만공사의 ESG활성화를 위해 ESG보고서와 관련한 현황을 분석하고 관련된 문제점 및 개선방안을 제시해 보고자 하였다.

해운 물류 분야에서의 ESG경영과 우리나라 항만공사의 ESG 경영 현황 분석으로 항만공사의 경영의 패러다임 변화가 필요하며 항만공사의 기존의 여러 문제점에 대해서도 개선이 필요하며 시대적 흐름과 기업의 경영화두의 변화속에 대해서 선도적인 프레임에 항만공사의 경영 혁신이 ESG경영이 좀 더 반영될 필요가 있다.

특히, 지방 공기업으로서의 경기평택항만공사도 평택·당진항과 항만이용 선사와 물류기업에 많은 영향을 미치고 항만 발전에도 그동안 크게 기여하여 왔듯이 향후 ESG경영에 관한 사항들에 대해서도 좀 더 적극적인 진행이 필요하다.

또한, ESG인증도 진행되고 있어서 이에 대한 인증 획득과 지속적인 각 항만공사의 경영혁신이 필요하다고 볼 수 있다.

지난 21년 P4G(Partnering for Green Growth and the Global Goals2030)정상회의 논의 결과에서 채택되어진 '서울선언문'에 중요성이 언급될 만큼 ESG경영은 국내기업과 국가 경영의 화두이며, ESG

(Environmental, Social, Governance)는 기업의 비재무적인 요소인 환경, 사회, 지배구조의 지속적인 글로벌 경영 환경의 혁신을 독려하고 기업 경영의 투명성을 항상 투명하게 가능하게 하는 의미를 담고 있다고 할 수 있다.

캐나다 벤쿠버 항만공사, 미국롱비치항만공사, 프랑스 르아브르 항만공사 등 글로벌 항만기업들은 수 년전부터 ESG 경영을 시작했으며, 환경을 보호하고 지역사회에 기여하는 등의 좋은 사례들을 만들어 가고 있어 우리나라 항만공사들도 이에 대한 경영환경 조성과 추진이 필요하다.

참고문헌

- 장상근·박창호(2015), 인천내항의 재개발정책 분석에 관한 연구, 한국향해항만학회지, 제39집 제4호, 319-327.
- 건설교통부(1995), 아산항 종합계획 기본계획 보고서.
- 권진현(2011), 북항재개발 워터프론트 활성화 방안:니스와 마르세이유의 예를 중심으로, 한국향해항만학회 학술대회논문집(춘계), 369-371.
- 권소현(2013), 항만재개발사업의 효율적 시행방안에 관한 연구 :부산 북항재개발사업을 중심으로, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문.
- 권영상·조상규(2011), 수변도시 재생에 대응하는 수변공간 조성방안 연구, 건축도시공간연구소.
- 금동호·전성훈·전찬규(2019), 부산항 북항재개발 사례 소개, 한국향해항만학회 학술대회논문집(춘계), 53-55.
- 김경환·문승희·정혜윤·홍진기(2019), 스페인 빌바오의 지역발전 재생 경로, 한국경제지리학회지, 제22집 제3호, 258-273.
- 김성규·문성혁(1996), 항만의 재개발에 관한 실증연구. 한국향해항만학회, 제20집 제1호, 59-72.
- 김윤희·서종국(2019), 해외사례 분석을 통한 항만도시재생 활성화 방안 연구, 한국재난정보학회 학술대회, 제2019집 제9호, 162-163.
- 김정수·최문찬(1991), 부산항 재개발과 항만기능 효율화, 한국향만경제학회지, 제7집, 273-299.
- 김철환(2008). 현장중계: 항만발전과 친수공간 세미나 ;

- 북항재개발, 도심재생 빠진 기형적 형태, 제2008집 제12호, 88-93.
- 류동길(2010), 주민참여를 통한 향만형 도시재생사업의 활성화 방안: 부산 북항재개발사업을 중심으로, 대구대학교 대학원 박사학위논문.
- 맹준호·조광우·김호석·박하늘·홍재상·유재원·이창근(2007), 갯벌 매립사업 환경평가 개선 방안에 관한 연구, 한국환경정책평가연구원.
- 서문성(2020), 2020 음식포구(舊 현대각 투기장)일원 발전방안 수립을 위한 전문가 자문 보고서, 당진시 내부자료.
- 송대호(2010), 도시경관 형성을 위한 공공디자인 선진사례 고찰: 미나토미라이 21을 중심으로, 동북아문화연구, 제25호, 403-417.
- 심기섭(2009), 우리나라 향만재개발사업의 정책 방향, 한국해양수산개발원, 제4집, 128-144.
- 유병환·김경배(2014), 향만 재개발을 둘러싼 갈등과 쟁점 사항 분석, 한국지역개발지역학회 세미나 논문집, 제2014집 제1호, 1-24.
- 이선주(2010), 독일 하펜시티와의 비교를 통한 부산북항 재개발의 개선방안에 관한 연구, 공주대 석사학위 논문.
- 이선주·김성길(2007), 부산시 북항의 향만 재개발 개선 방안에 관한 연구 - 독일 하펜시티와의 비교를 중심으로-, 한국습지학회지, 제9집 제3호, 63-74.
- 이승일(2010), 독일 함부르크 하펜시티, 대한도시계획학회 편, 세계의 도시디자인, 86-93.
- 이형하(2013), 향만재개발지구의 마리아 개발에 관한 연구: 부산북항 재개발사례를 중심으로, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문.
- 이형하·이중우·강석진(2012), 향만재개발지구의 복합형 마리아 개발에 관한 연구, 한국해양학회 학술대회논문집(공동학술), 27-29.
- 이흥권(2009), 「협력적 계획」의 관점에서 본 부산 북항 재개발 갈등 사례 연구, 서울시립대학교 대학원 박사학위논문.
- 전찬영, 2010향만재개발의 활성화를 위하여, 해양물류연구, 제6집, 5-10.
- 정봉현(2013), 향만과 배후도시 관계를 고려한 향만중심도시의 발전방향-광양항을 중심으로-, 한국향만경제학회지, 제29집 제1호, 77-97.
- 정상혁(2015), 지속가능성을 위한 도시설계 가이드라인의 통합화에 관한 연구 :뉴욕시 및 배터리파크시티 도시설계 가이드라인의 변화과정을 중심으로, 성균관대학교 대학원 박사학위논문.
- 정성문(2017), 향만도시 수변공간의 공공문화시설 계획에 관한 연구-미국 볼티모어 이너허버와 싱가포르 마리나베이 사례분석을 중심으로-, 한국문화공간건축학회논문집, 제57호, 100-110.
- 정성문(2019), 재개발 향만도시 수변공간의 계획특성 분석 -이탈리아 제노바와 프랑스 마르세유의 수변공간 사례분석을 중심으로-, 한국문화공간건축학회논문집, 제65호, 173-184.
- 정진성·조현천(2011), 21세기 유럽 해양도시의 물 모델로서의 하펜시티 함부르크, 한국해양학회 학술대회논문집(춘계), 375-377.
- 정유훈·안태훈(2011), 향만공사 운영의 문제점과 개선과제, 국회예산처
- 조승연(2010), 미국 볼티모어시 수변지구 재생마스터플랜의 특성에 관한 연구, 중앙대학교 대학원 석사학위논문.
- 진영환(2015), 선진국 향만재개발과 도시재생사업의 경험과 정책적 시사점, 지역연구, 제31집 제1호, 83-101.
- 진영환·한종구(2014), 향만도시재생, 국토연구원.
- 최강립(2019), 향만도시 도심재생을 위한 수변공간재활성화사업 사례연구, 한국융합학회논문지, 제10집 제11호, 309-320
- 최근희(2008), 서울시의 청계천복원정책과 영국 런던 도크랜드 재개발정책에 관한 비교연구, 도시행정학보, 제21집 제3호, 291-313
- 해양수산부(2001a), 평택(아산)항 수리현상 조사 보고서.
- _____ (2001b), 평택(아산)항 종합개발 기본계획 정비 용역 보고서.
- _____ (2019), 2019년 제2차 향만재개발사업, 이렇게 추진합니다, 2019년 5월 16일자 보도자료.
- 홍성도(2003), 향만재개발사업의 방향제시에 관한 고찰, 한국해양물류학회, 제6집, 63-83.
- 향만법
- 향만법 시행령
- 향만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법
- 향만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법 시행령
- 향만재개발 및 주변지역발전 관련 법
- 김용섭, ESG2.0 자본주의가 선택한 미래생존전략, p7. 퍼블리온, 2022.7.1.

지속가능 항만을 위한 항만기업의 ESG경영전략에 관한 연구: 항만공사를 중심으로

서문성

국문요약

최근 국내 외적으로 ESG(Environment, Society, Governance:환경, 사회, 지배구조)에 대해 기업 내부적으로나 국가 경쟁력 차원에서도 집중적으로 논의가 이루어지고 있을 뿐만 아니라, ESG 경영이 우리 인류의 지속 가능한 발전을 위한 새로운 가치체계를 실질적으로 실천하는 개념으로 보고 있다. 2025년으로 예정된 환경·사회·지배구조(ESG)공시 의무화를 앞두고 있어서 기업의 입장에서는 상당한 부담감과 어려움이 가중되고 있는 것이 현실이라고 할 수 있다. 최근 해운과 항만 산업에 있어서 비재무적 경영 성과인 ESG 활동 중 친환경적인 활동이 고객인 선사에게 중요한 지표로 작용하고 있다. 특히 국회에서는 항만 등 대기질 관련법을 제정하고, 행정부인 해양수산부에서는 친환경 항만을 조성하기 위한 각종 지원책과 방안을 만들고 있다. 이에, 본 연구의 목적은 ESG 활성화를 위해서 ESG 보고서와 관련한 현황을 분석하고 관련 문제점 및 개선 방안을 제시해 보고자 한다.

주제어: 항만공사, ESG 경영, 경영전략, 지속가능, 항만발전