

<세션1 - 현 정부의 ESG New 로드맵>

김태한 | 한국해양수산개발원 전문연구원

현 정부 ESG 기초 해양수산의 전략

이재명 정부는 「123대 국정과제」를 통해 ESG를 단순한 규제가 아닌 산업혁신과 성장전략의 핵심축으로 재정의했다. '기후위기 대응과 지속가능한 에너지 전환'을 핵심 국가 목표로 삼으며, 탄소중립·균형성장·사회통합이라는 세 축으로 산업별·지역별 맞춤형 전환전략을 본격화하고 있다.

특히 주목할 점은 ESG 기본법 제정과 지속가능성 공시 의무화라는 제도적 기반 강화이다. 상장기업과 공공기관의 경영 체계에 ESG 요소를 내재화하려는 움직임이 가속화되는 가운데, 해운·물류·조선·항만을 포괄하는 해양수산 분야는 탄소중립 이행과 공급망 안정이라는 두 마리 토끼를 동시에 잡아야 하는 전략적 핵심 영역으로 부상했다. '북극항로 시대 K-해양강국 건설(국정56)', '탄소중립 경제구조 개혁(국정41)', '어촌·연안경제 혁신(국정71)'이 국가 녹색성장의 주요 축으로 설정된 이유이다.

국제 규제라는 거대한 파도

해양수산 기업들에게 ESG는 이제 선택이 아닌 생존의 문제. EU의 탄소국경조정제도(CBAM)와 기업지속가능성실사지침(CSDDD) 시행, 그리고 국제지속가능성기준위원회(ISSB)의 IFRS S1·S2 공시기준 도입은 한국 해운·조선·물류기업에 배출 정보 공개와 공급망 실사 대응을 의무화하고 있다.

이에 정부는 국제지속가능성기준위원회(ISSB)의 IFRS S1(지속가능성 공시 일반기준)과 IFRS S2(기후공시 기준)를 국내 공시제도에 단계적으로 연동하고 있다. IFRS S2가 요구하는 Scope 1·2·3 배출량의 정량 산정·공시, 그리고 기후리스크의 재무제표 수준 보고는 ESG 공시가 더 이상 비재무 정보가 아님을 말해 주고 있다. 이는 국제회계기준 체계로의 편입, 즉 구조적 전환을 의미한다.

E-S-G 통합 전략의 실제

현 정부는 해양수산 분야에서 환경(E), 사회(S), 지배구조(G) 세 축을 통합적으로 접근이 필요하다.

(E)환경 측면에서는 블루카본 확대와 청정 어장 조성이 기본이지만, 화물을 운송하고 보관, 하역 및 포장 등 다양한 작업을 수행하는 해운·물류 기업에게는 더 직접적인 과제가 있다. 선박 배출가스 감축, 친환경 연료로의 전환, 항만 전력화 인프라 구축이다. 이 모든 것이 단기 비용 증가를 의미하지만, 중장기적으로는 핵심 경쟁력의 원천이 될 것이다.

(S)사회 측면에서는 중대재해처벌법 등 안전한 작업환경 조성 and 지역사회 상생이 기업 평판의 핵심 요소가 되었다. 특히 해운물류 기업은 글로벌 공급망 내 노동·안전 이슈에 노출되어 있으며, 항만 인접 지역사회

회와의 관계가 사업 지속성을 좌우한다.

(G)지배구조 측면에서는 투명한 ESG 정보공시 강화, 이해관계자 참여 확대, 윤리경영 체계 개선이 요구된다. 국제환경·인권·안전 규제가 복잡하게 얽힌 해상물류에서는 선제적 거버넌스 구축이 곧 경쟁우위로 작용한다.

부울경 3축, 해양 ESG 생태계의 중심

정부가 부울경을 해양 ESG 전환의 핵심 거점으로 설정한 것은 세 지역은 각자의 강점으로 상호 보완하며 '해운-조선-수산 ESG 통합 생태계'를 완성할 잠재력을 가지고 있다.

부산은 현재 세계 7위의 컨테이너 항만이자 세계 2위의 환적항만을 보유한 국내 해운기업의 본거지로, Scope 3 탄소회계와 공급망 감축 실증에 최적화되어 있다. 항만 전력화, 선박 연료 데이터, 터미널 배출정보가 집중되는 이곳은 ISSB 기준과 EU 공급망 실사에 대응하는 데이터 허브로 기능할 수 있다. 울산은 조선·플랜트 산업의 심장부로서 저탄소 기자재 국산화와 친환경 선박기술 검증 허브의 역할을 수행하며 수출경쟁력 강화와 직결된다. 경남은 수산·식품가공업이 밀집한 지역으로, 에너지 진단과 폐기물 순환체계 실증 클러스터를 통해 해양수산 순환 경제의 모델을 제시한다.

지원 중심 패러다임으로의 전환

해양수산업의 99.7%가 소기업이며, 상장기업도 물류기업을 포함해 50여 개에 불과하다. 이런 산업 구조에서 '규제 중심' ESG는 작동할 수 없다. 정부가 '지원 중심으로의 전환'을 천명한 이유이다.

산업별로 탄소 배출 특성과 ESG 준비도는 각기 다르다. 대형 해운사는 IMO 탄소감축 규제 대응이 급선무지만, 수산가공업체는 지속가능한 먹거리 생산과 폐기물·오염물질 저감이 우선 과제이다. 조선소는 친환경 선박 기술 개발에, 항만은 스마트항만, 탄소 저감에 역량을 집중해야 한다.

정부는 ESG 진단, 공공-금융 연계 감축펀드, 지역 클러스터 기반 지원사업을 병행하며 차별화된 지원책을 제시해야 한다. 해운업에는 Scope 3 배출량 산정 지원과 친환경 연료 전환 인센티브를, 수산업에는 설비 개선 보조금을, 조선업에는 저탄소 기술 R&D 및 실증 지원을 제공하는 방식일 것이다.

ESG 경영의 길은 결코 쉽지 않다. 하지만 현 정부의 ESG New 로드맵이 제시하는 방향은 명확하다. 탄소 중립, 산업혁신, 국제표준 정합성, 지역균형 발전을 결합한 통합 전략이다. 부울경 3축이 그리는 이 청사진은 대한민국이 '친환경 해양수도 ESG 모델'로 도약하는 실질적 전환의 출발점이 되어야 한다.