



ESG & Transition

EU 해운·항공 지속가능정책의 행방

Analyst 박세연 shannon@hanwha.com 3772-7406

보는 방향에 따라 해석이 다른 EU의 기후·지속가능정책은 여전히 유효

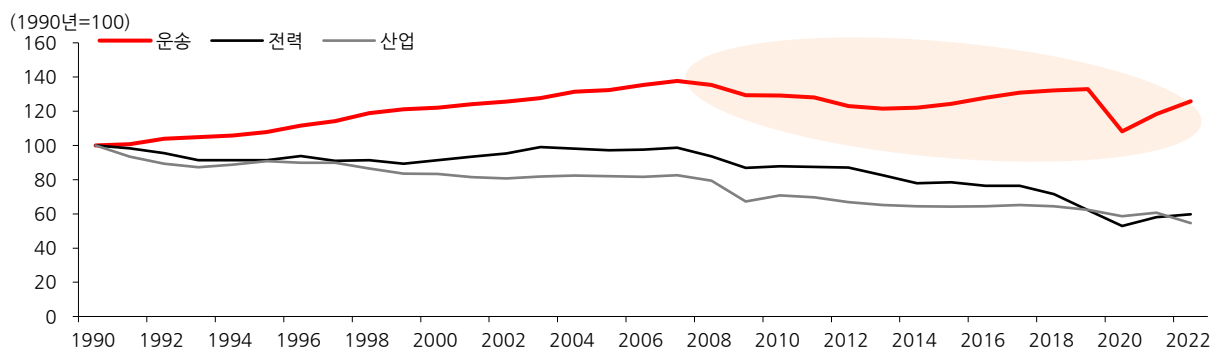
EU의 기후·지속가능 정책은 ‘후퇴’라기 보다는 ‘조정’과정으로 이해하는 것이 합리적이다. 트럼프의 반발이 EU정책의 의구심을 키웠지만, 인플레이션, 에너지 가격 급등, 농민·산업계 반발 등 내부 요인을 반영한 조정 국면이다. EU는 농업·산업(EUDR), 공급망 실사(CSDDD), 공시(CSRD)규제가 과도하다는 비판을 수용해, 중소·중견기업 적용 범위와 시행 시기를 늦추고 있을 뿐, 규제 자체를 철회하지는 않았기 때문에 EU 규제를 무시해도 된다는 평가는 과도한 해석이다.

해운·항공 운송 부문 규제는 이미 법제화·시행 단계에 들어가 후퇴 가능성이 상대적으로 낮다. 해운 규제는 2024년부터 EU ETS에 편입되어 EU·EEA 항만을 드나드는 5,000 GT 이상 화물·여객선(국적 불문)에 적용되며, 2026년에는 2025년 배출의 70%, 2027년부터는 2026년 이후 배출의 100%에 대해 배출권 제출 의무가 부과된다. 항공의 경우 ReFuelEU Aviation이 2030년 6%, 2050년 70%의 SAF 최소 혼합 의무를, FuelEU Maritime이 5,000 GT 이상 선박의 연료 온실가스 집약도와 연안 전력(OPS) 사용을 규제한다.

이들 제도는 단순한 정책이 아니라 EU 그린성장딜 추진을 위한 주요 재원이기 때문에 후퇴의 여지가 더 작다. ETS는 2023년에만 약 436억€를 경매수입을 거두었고, 이 중 300억€ 이상이 재생E, 에너지효율, 저탄소 기술, 교통 탈탄소 등에 투입되면서, 해운 부문을 제외하기 보다는 ETS 수입 비중을 키우는 방향으로 제도가 굳어지고 있다.

문제는 이 규제가 2026년 이후 해운 업황 약세와 맞물린다는 점이다. Clarksons에 따르면, 선박은 2025~26년 연 4% 내외로 늘지만 물동량 증가는 약 2%에 그쳐 구조적 선박 과잉이 우려되며, 이 상황에서 ETS·FuelEU·ReFuelEU 부담이 더해진다면 특히 컨테이너 선사의 수익성과 밸류에이션에 추가 압력이 가해질 수 있다. 이에 해운 투자를 평가할 때는 단순 운임 싸이클이 아니라 EU 규제 노출도, LNG·메탄올 이중연료선·SAF·그린연료 조달과 선대 교체 CAPEX를 감당할 재무 여력, 그리고 얼라이언스·장기운송계약 비중까지 함께 보며 규제에 인한 프리미엄·디스카운트를 선별적으로 판단할 필요가 있다.

[그림1] EU의 1990년 이후 온실가스 배출량 상대적 변화율 → EU의 강력한 기후정책에도 '운송'영역의 온실가스 감축 성과는 저조



[Compliance Notice]

이 자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위해 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로서 저작권이 당사에 있으며 불법 복제 및 배포를 금합니다. 이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료나 정보출처로부터 얻은 것이지만, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 이 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과와 관련된 법적 책임소재에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.
