

친환경 선박의 보급 확대와 녹색선박금융 활용 방안

Green Ship Finance to encourage Eco-friendly Ships in Korea

이호춘 해운정책연구본부장



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

목차

Contents

- 1 IMO/EU 온실가스 감축전략
- 2 친환경선박 전환 전략 및 전환 수요
- 3 녹색선박금융 활성화 방안

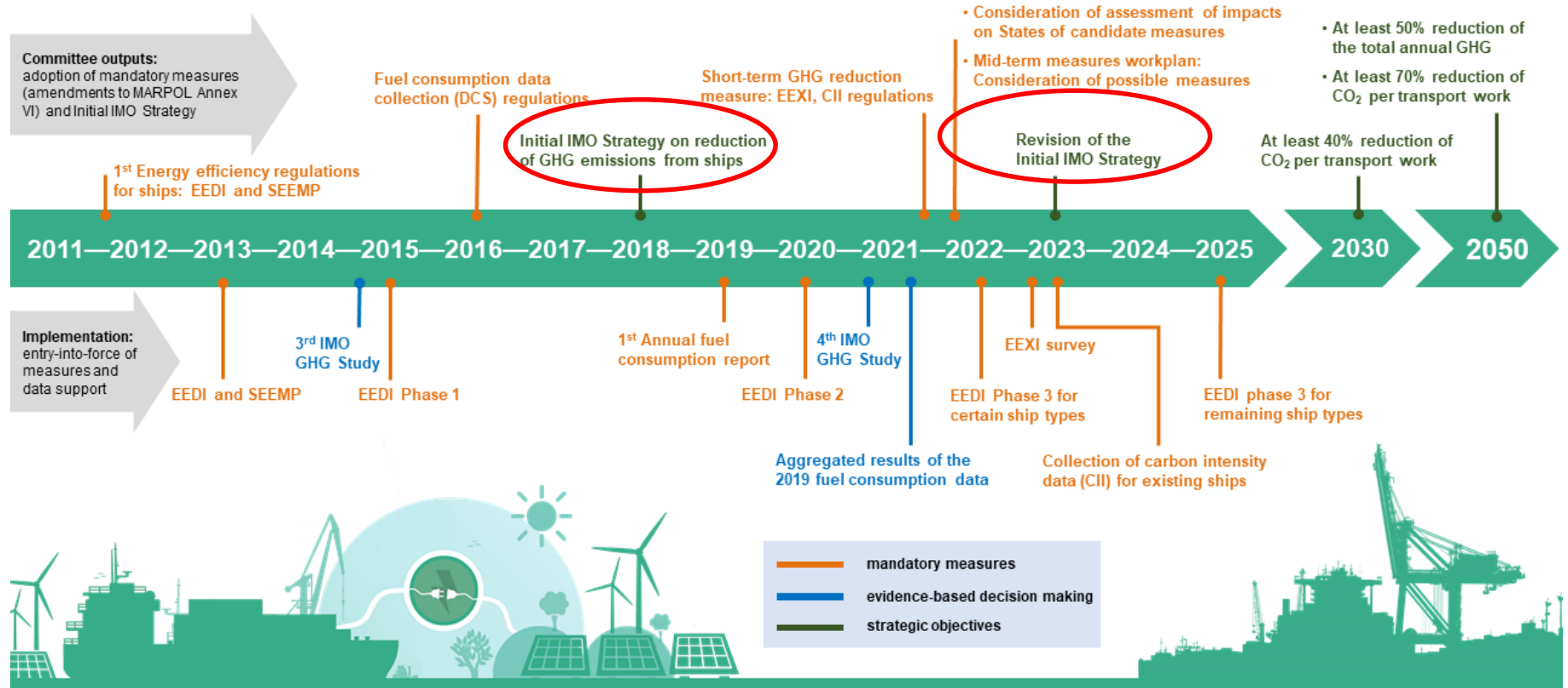
1 IMO/EU 온실가스 감축전략

IMO, History of the IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships

IMO 선박온실가스 감축 전략 역사

Addressing climate change

A decade of regulatory action to cut GHG emissions from shipping:
towards phasing out GHG emissions from shipping as soon as possible in this century



자료: IMO 홈페이지(<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Historic-Background.aspx>) 검색일(2024.06.05)

MEPC 80 : IMO 초기전략 수정 → 2023 IMO GHG Strategy

2050년까지 GHG 배출 넷제로(net-zero) 실현

Marine Environment Protection Committee (MEPC 80), 3-7 July 2023

[Home](#) → [Media Centre](#) → [Meeting Summaries](#) → Marine Environment Protection Committee (MEPC 80), 3-7 July 2023

The MEPC 80 session adopted the 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships, with enhanced targets to tackle harmful emissions.

The revised IMO GHG Strategy includes an enhanced common ambition to reach net-zero GHG emissions from international shipping close to 2050, a commitment to ensure an uptake of alternative zero and near-zero GHG fuels by 2030, as well as indicative check-points for 2030 and 2040. [Read full details here.](#)

- IMO Secretary-General Kitack Lim [opening remarks / closing remarks](#)
- [Photos of MEPC 80 \(credit IMO\)](#)
- [B-roll to download](#)
- UN Secretary-General António Guterres [message \(including video download\)](#)

MEPC 80 highlights:

1. Tackling climate change - 2023 IMO GHG Strategy adopted
2. Energy efficiency of ships – draft amendments to IMO ship fuel oil consumption Data Collection System (DCS) approved
3. Ballast water management – including approval of the Convention Review Plan and adoption of

International Maritime Organization (IMO) adopts revised strategy to reduce greenhouse gas emissions from international shipping.

Member States of the International Maritime Organization (IMO), meeting at the Marine Environment Protection Committee (MEPC 80), have adopted the 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships, with enhanced targets to tackle harmful emissions.

The revised IMO GHG Strategy includes an enhanced common ambition to reach net-zero GHG emissions from international shipping close to 2050, a commitment to ensure an uptake of alternative zero and near-zero GHG fuels by 2030, as well as indicative check-points for 2030 and 2040.

IMO Secretary-General Kitack Lim said:

"The adoption of the 2023 IMO Greenhouse Gas Strategy is a monumental development for IMO and opens a new chapter towards maritime decarbonization. At the same time, it is not the end goal, it is in many ways a starting point for the work that needs to intensify even more over the years and decades ahead of us. However, with the Revised Strategy that you have now agreed on, we have a clear direction, a common vision, and ambitious targets to guide us to deliver what the world expects from us."

"Above all, it is particularly meaningful, to have unanimous support from all Member States. In this regard, I believe that we have to pay more attention to support developing countries, in particular SIDS and LDCs, so that no one is left behind," he said.



Member States of IMO, meeting at the Marine Environment Protection Committee (MEPC 80), adopted the 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships.

IMO net-zero framework 완성 및 중기조치 일정 확정

Marine Environment Protection Committee 81st session (MEPC 81), 18-22 March 2024

[Home](#) → [Media Centre](#) → [Meeting Summaries](#) → Marine Environment Protection Committee 81st session (MEPC 81), 18-22 March 2024

The Marine Environment Protection Committee (MEPC), 81st session, met in-person at IMO Headquarters in London (with hybrid participation) from 18 to 22 March 2024.

- [Secretary-General's opening speech](#)
- [Photo gallery](#)
- [B-roll](#)

MEPC 81 highlights

1. Tackling climate change - cutting GHG emissions from ships and implementing the 2023 IMO GHG Strategy - "IMO net-zero framework", life cycle GHG intensity (LCA) guidelines
2. Energy efficiency of ships – adoption of 2024 Guidelines on SEEMP, 2022 fuel consumption data and 2019-2022 carbon intensity data
3. Tackling marine litter – adoption of amendments on reporting procedures for lost containers / approval of recommendations on carriage of plastic pellets by sea in freight containers
4. Ballast Water Management Convention implementation - experience-building phase, approval of operational guidelines and adoption of amendments to the BWM Convention
5. Proposals for Emission Control Areas in Canadian Arctic Waters and Norwegian Sea approved
6. Implementation of the Hong Kong Convention on ship recycling
7. Marine diesel engine replacing a steam system – MARPOL Annex VI amendments adopted
8. Underwater noise reduction - action plan endorsed

Tackling climate change - cutting GHG emissions from ships

IMO has developed global regulations on energy efficiency for ships ([read more here](#)) and continues to take concrete action to ensure that international shipping bears its fair share of responsibility in addressing climate change. MEPC 80 in July 2023 adopted the [2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships](#), with the goal of achieving net-zero GHG emissions by or around, i.e. close to, 2050.

MEPC 81 agreed on an illustration of a possible draft outline of an "IMO net-zero framework" for cutting greenhouse gas emissions (GHG) from international shipping.

The draft outline illustration of a possible IMO net-zero framework lists regulations under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), which will be adopted or amended to allow for a new global fuel standard and a new global pricing mechanism for maritime GHG emissions.

These may include a proposed new Chapter 5 of MARPOL Annex VI containing regulations on the IMO net-zero framework, to include:

- a goal-based marine fuel standard regulating the phased reduction of the marine fuel's GHG intensity; and
- an economic mechanism(s) to incentivize the transition to net-zero.

The goal-based marine fuel standard and pricing mechanism are mid-term GHG reduction measures specified in the revised IMO Strategy on the Reduction of GHG Emissions from Ships, adopted in July 2023. Several different proposals of what these measures should entail are currently being considered.

The possible draft outline for the IMO net-zero framework will be used as a starting point to consolidate the different proposals into a possible common structure, to support further discussions, with the understanding that this outline would not prejudice any possible future changes to it as deliberations progress.

Next steps on GHG emissions

In addition to progress on the legal framework, MEPC agreed on the following next steps, ahead of its next meeting (MEPC 82), scheduled for 30 September to 4 October 2024:

- Comprehensive impact assessment on the impact of the proposed mid-term GHG reduction measures on Member States to be finalized and submitted to MEPC 82;
- A two-day expert workshop (Fifth GHG Expert Workshop – GHG-EW 5) to be held to discuss the preliminary findings of the comprehensive impact assessment, covering all aspects, including the modelling of revenue disbursement. The outcome will be reported to MEPC 82;
- The Seventeenth Intersessional Working Group on Greenhouse Gas Emissions (ISWG-GHG 17) to meet to consider the outcomes of the comprehensive impact assessment, the GHG-EW5, and other submitted documents for further discussions around the development of mid-term GHG reduction measures, and report to MEPC 82; and
- ISWG-GHG 17 to develop draft terms of reference for a Fifth IMO GHG Study and consider the further development of the LCA

자료: IMO 홈페이지(<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-81.aspx>) 검색일(2024.06.05)

참고: MARPOL Annex VI – Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships(https://www.imorules.com/MARPOL_ANNVI.html)

I 2050년 넷제로(net-zero) 실현



자료: 2024 상반기 해양환경 정책설명회 자료집, 선박온실가스 감축 논의 동향 및 주요사항, 한국해양교통안전공단 박정은 책임검사원, p.6. [2024.3.28, 부산 백스코 컨벤션홀]

EU, 온실가스규제 강화 → 2024 ETS, 2025 FuelEU Maritime 시행

EU 집행위, 2030년까지 탄소배출량 55% 감축(1990년 대비) Fit for 55 발표

- '21.7.14. 발표된 'Fit for 55'는 12개 입법안 제·개정과 1개 기금 신설을 포함함
 - 탄소 가격결정 관련 4개, 감축목표 설정 관련 4개, 규정 강화 관련 4개, 사회기후기금 관련 1개
- '유럽 그린딜(Green Deal)(19.12)'의 2050년 탄소중립 목표 달성을 위한 정책 수단으로서 제시됨
- ETS 해운분야 적용 : 2024년부터 시행, 5천 톤 이상, 배출권 확보(25년 40% → 26년 70% → 27년 100%)
- FuelEU Maritime : 2025년부터 시행, 탄소집약도 저감 (25년(2%) → 30년(6%) → 40년(31%) → 50년(80%))

Pricing

- Stronger Emissions Trading System including in aviation
- Extending Emissions Trading to maritime, road transport, and buildings
- Updated Energy taxation Directive
- New Carbon Border Adjustment Mechanism

Targets

- Updated Effort Sharing Regulation
- Updated Land Use Land Use Change and Forestry Regulation
- Updated Renewable Energy Directive
- Updated Energy Efficiency Directive

Rules

- Stricter CO₂ performance for cars & vans
- New infrastructure for alternative fuels
- ReFuelEU: More sustainable aviation fuels
- FuelEU: Cleaner maritime fuels

Support measures

- Using revenues and regulations to promote innovation, build solidarity and mitigate impacts for the vulnerable, notably through the new **Social Climate Fund and enhanced Modernisation and Innovation Funds.**

EU, ETS와 FuelEU Maritime 비교

ETS는 TtW 기반, FuelEU는 WtW 기반

EU ETS

【 대상 분야 확대 】

확대 (2024년)	건설 및 육로 수송
	해상 운송 (Maritime Transport)

** 현행: 항공 및 고장 시설

【 대상 선박 / 배출량 산정 】

대상 선박	EU 기항 GT 5,000 이상
GHG 범위	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O

** CH₄, N₂O in MRV from 2025, and EU ETS from 2027

배출량 산정	EU 역외 출/도착 : 배출량의 50%
	EU 역내 : 배출량의 100%
	Tank to Wake 기반

【 배출권 정산 / 제재 】

배출권 정산			
Phase-In	'25년	'26년	'27년
배출량 대비	40%	70%	100%

제재 조치	미 정산 벌금 : € 100/tCO ₂
	정산 : 벌금 납부와 무관하게 이행
	퇴출 : 2회 연속 의무 미 이행 시

【 규제 이행 주체 】



FuelEU Maritime

【 이행 시기 및 주체 】

시행 시점	2025년 1월 1일
이행 주체	EU ETS와 동일

【 대상 선박 / 배출량 산정 】

대상 선박	EU 기항 GT 5,000 이상
GHG 범위	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O
배출량 산정	EU 역외 출/도착 : 배출량의 50%
	EU 역내 : 배출량의 100%
	Well to Wake 기반

【 온실가스 집약도 / 제재 】

GHG Intensity	gCO ₂ e/MJ 단위의 집약도 만족 필요 *					
	* IMO CII : tco ₂ /DWTxDistance → 효율 개선					
	년도 별 감축률 % ('20년 대비)					
	'25	'30	'35	'40	'45	'50
	2	6	14.5	31	62	80
제재 조치	벌금 : 감축률 목표 미달 시					
	퇴출 : 2회 연속 의무 미 이행 시					

【 유연성 메커니즘 】



자료: 2024 상반기 해양환경 정책설명회 자료집, EU ETS 및 FuelEU Maritime 규제 주요내용 및 시사점, HMM 한상태 책임매니저, p.41,44. [2024.3.28, 부산 벙스코 컨벤션홀]

2 친환경선박 전환 전략 및 전환 수요

해양수산부, "국제해운 탈탄소화 추진전략" (2023.2.)

비전 및 목표, 기대효과

비전

2050 국제해운 탄소중립을 이끄는 기후 모범국가

목표

- 국제해운 탄소 감축('08. 대비) : ('30) 60% → ('40) 80% → ('50) 100% 저감
28백만톤 17백만톤 22백만톤 28백만톤
- (현재) 해운 선복량 4위 경쟁 → (향후) 친환경 해운 전환 1위 국가*
* 추진 로드맵 : ('30) 미·유럽 정기준 60%, ('40) 전체선대 70%, ('50) 전체선대 100% 전환
- ('30년) 전·후방 생산유발 17조원 → ('50년) 최대 158조원 경제효과 창출*
* 국적 외항선대 친환경 전환을 위해 '30년까지 8조원, '50년까지 총 71조원 투자(만편)

4대 전략

12개 추진과제

1. 친환경선대 전환	<ol style="list-style-type: none"> 국적선 친환경 선대구조 개편 운항 중인 선박 개조 및 설비개량 지원 운항선박 탄소배출량 저감 및 관리
2. 해운산업 투자여건 개선	<ol style="list-style-type: none"> 친환경선박 세제·금융 등 패키지 지원 중소선사 친환경 전환 지원방안 마련 선사·화주가 협력하는 친환경 전환모델 구축
3. 친환경 기술 및 연료인프라 확충	<ol style="list-style-type: none"> 친환경선박 기술개발 및 상용화 미래연료 공급망·인프라 구축 시장 선점을 위한 민간주도 규제완화
4. 무탄소 항로 구축 및 국제협력	<ol style="list-style-type: none"> 글로벌 그린슈핑 프로젝트 추진 한국 주도의 국제 친환경 거버넌스 구축 산·학·연·관 국제해운 탈탄소 협의체 구성

비전 | 2050 국제해운 탄소중립을 이끄는 기후모범국가

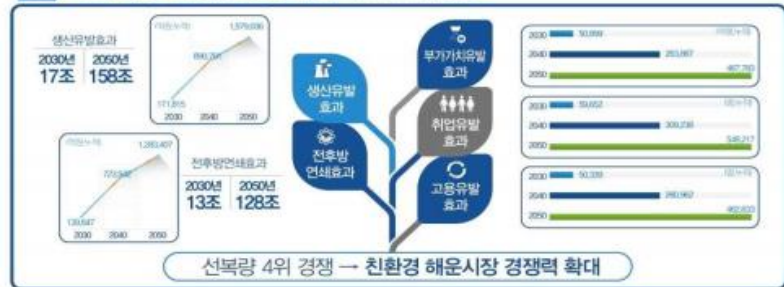
01 친환경 해운 전환 1위 국가 목표



02 2050 국제해운 분야 탈탄소중립 실현



03 국가 경쟁력 강화 및 경제적 부가가치 창출



해양수산부, "국제해운 탈탄소화 추진전략" (2023.2.)

4대 추진전략 : 친환경 선대 전환, 해운 투자여건 개선 등

추진전략 1 친환경선대 전환

국적선 친환경 선대구조 개편

- 2050 탄소중립 목표 선대전환로드맵
- 미·유럽 운항선 (60%, 26척) 집중 전환

2030년까지
국적선 118척, 친환경 전환

2030년 이후

- 암모니아·수소선박 도입 확대
- 2050년, 전체 외항선 개편 완료

운항 중인 선박개조 및 설비개량 지원

친환경 개조 지원

- 개조준비 선박부터 선제적 지원(LNG 레디선 등) 대상 약 50척

설비개량 지원

- 기자재에도 친환경선박 국가인증제도 확대
- 국산장비 탑재 지원(24년~, 511척 대상)

탄소배출량 관리

엔진출력제한장치 설치/컨설팅·교육 실시

EEXI CII

4백톤 CO₂ 20%감축

5천톤 D-E등급 운행제한

항무

에너지효율TF운영 이종성향 영도관리

추진전략 3 친환경 기술 및 미래연료 인프라 확충

친환경선박 기술개발 및 상용화

저탄소·무탄소 기술 개발

26 저탄소(LNG·하이브리드) 기술 개발

30 육·해상 실증으로 상용화

미래 친환경선박 세계시장의 주도권 확보

무탄소(암모니아·수소) 기술 개발

글로벌 시장 진출

민간주도 규제 완화

민간 주도 기술 검증제도 도입

국산 기자재 우선지원(인증·가산점)

미래연료 공급망·인프라 구축

공급망·인프라

부유식 무탄소연료 공급인프라 확충 (별책 약검토 예정)

바이오연료 통합 기술 개발 (선양·해수부 배)

신박용 미래연료 공급 기반 구축

23 바이오연료 해상실증(23~24) 선박 공급(25)

25 바이오연료 해상실증(23~24) 선박 공급(25)

26 바이오연료 해상실증(23~24) 선박 공급(25)

26 바이오연료 해상실증(23~24) 선박 공급(25)

법·제도 정비

법령·제도 정비 (생산·저장·판매·공급 전주기)

연료 품질 기준 제정

선박금융업 정비

추진전략 2 해운산업 투자여건 개선

친환경 금융·세제 패키지 지원

정책자금 확대

정부 보조금 확대 (82척→118척(2030년))

친환경선박 적기투자 유도

공공기관 자금 조성

신조기금 등 4조 5천억원

금융권 금리 혜택 (0.9~3.4%)

민간 선박투자 활성화

2023년 "선박투자 활성화 방안 마련"

선박펀드 핀테크 녹색채권 증권형 토큰 비용감면

중소선사 친환경 전환 지원

친환경 지원자금

최대 1조원 (2023년)

2500억원 (22~26)

해운산업 위기대응 펀드

중소선사 특별보증 지원

해신공 특별요율

〈선순위〉	〈후순위〉
기존 특별 1.1~2.1%	기존 특별 1.4~4.4%
특별 0.6~1.0%	특별 1.0~1.4%

선사·화주 협력모델

화주·선사간 민간채원 협력유도

녹색경영 화주 녹색금융 지원 확대

추진전략 4 무탄소항로 구축 및 국제협력 주도

글로벌 그린쉬핑 프로젝트 추진

한·미 무탄소 해운항로 타당성 연구 착수('23.1)

국적선 친환경선박 무탄소항로 운영('25~)

한국형 친환경 해운산업 모델 구축

타국역 확대 추진

유럽·아시아·호주('30~)

한국 주도의 국제 거버넌스 구축

국제협력

기후위기 대응 주도

기금구상 및 IMO(제 마련)('23~)

주요국과 양자 회담 추진('23~)

한국해사주간, 장려금 캠페인스 개최('23)

국제기금 활용방안 논의 주도

국제기금 예산(800억) 건립 (인건비: 100억, 2023년)

해운 탈탄소 협의체 구성

- IMO규제 및 글로벌 산업 동향 공유
- 국가전략 및 지원방안 정책·자문협의

탈탄소 이행현황 점검 및 개선

- 전문가 TF 대응전략 발굴
- 업·단체 실무회의로 전략 구체화
- 장차관 및 CEO회의로 국가전략 마련

친환경선박 전환 수요 전망 - 해양수산부

MOF, 선령 25년 기준 교체 수요 도출

[해양수산부] 국제해운 탈탄소화 추진전략
선령 25년 이상을 노후선으로 분류하여 수요 전망

한 눈에 보는 국제해운 탈탄소화 추진전략(수요·재원)



Source: 해양수산부

국적선대(BBCHP 포함)의 건조연도를
기준으로 25년 이상인 선박을
대체건조 대상으로 분류

[해양수산부] 국제해운 탈탄소화 추진전략
선령 25년 이상을 노후선으로 분류하여 수요 전망

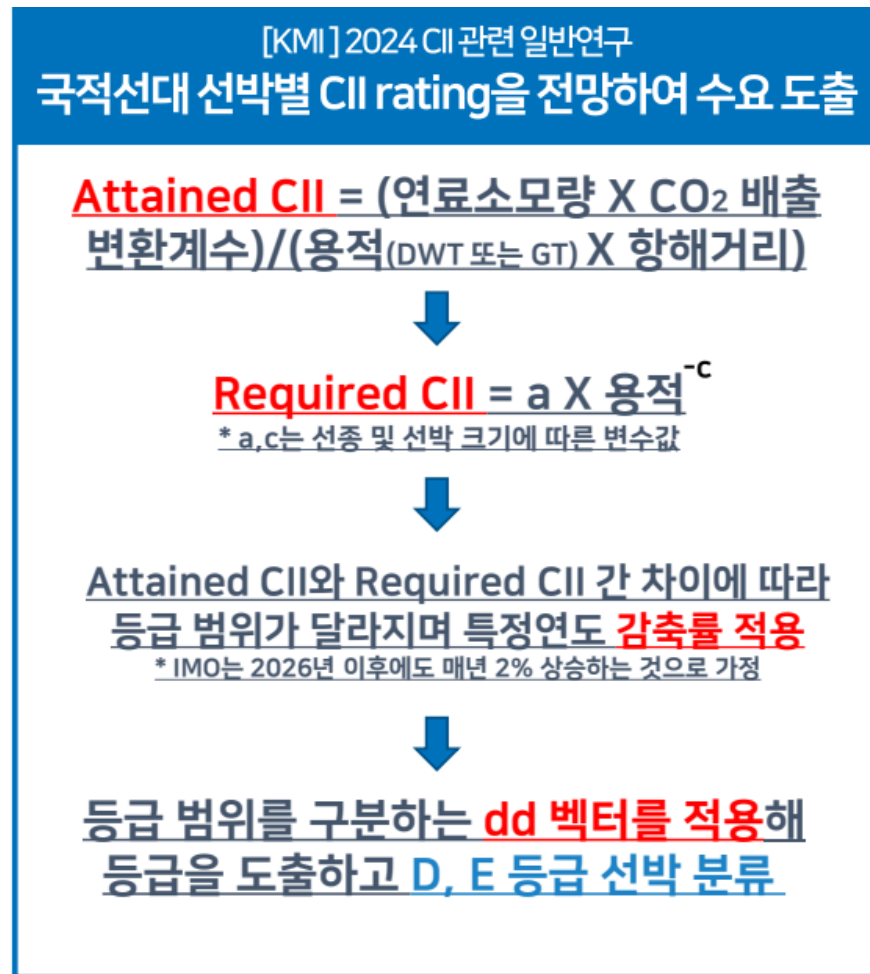
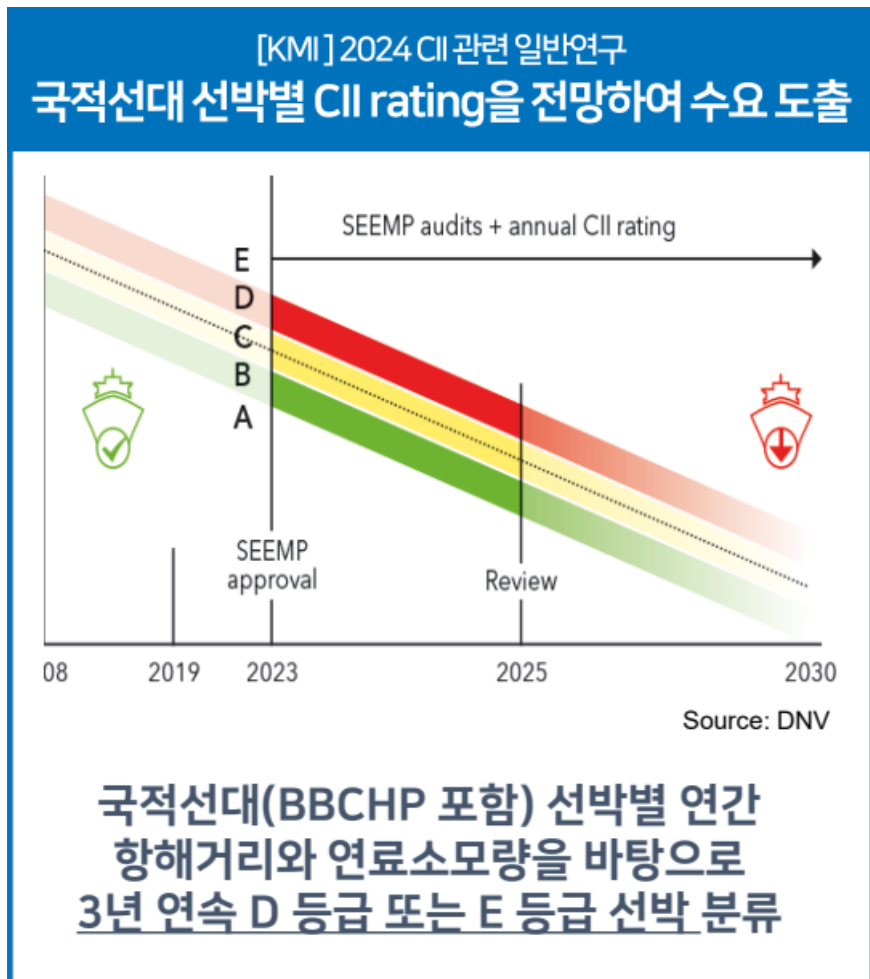
선박종도선박국적	현재 선령	2023년 대륙	2024년 대륙	2025년 대륙	2026년 대륙	2027년 대륙	2028년 대륙	2029년 대륙	2030년 대륙	2035년 대륙	2040년 대륙	2045년 대륙	2050년 대륙
중국	25	8	5	3	2	1	4	3	3	35	32	27	45
미국	26	26	27										
일본	30	31											
한국	10	11	12	13	14	15	16	17	18	23	28		
영국	8	9	10	11	12	13	14	15	16	21	26	31	
독일	17	18	19	20	21	22	23	24	25	30			
프랑스	13	14	15	16	17	18	19	20	21	26	31		
인도	13	14	15	16	17	18	19	20	21	26	31		
러시아	8	9	10	11	12	13	14	15	16	21	26	31	
브라질	14	15	16	17	18	19	20	21	22	27			
호주	8	9	10	11	12	13	14	15	16	21	26	31	
중국	7	8	9	10	11	12	13	14	15	20	25	30	
미국	10	11	12	13	14	15	16	17	18	23	28		
일본	18	19	20	21	22	23	24	25	26	31			
한국	2	3	4	5	6	7	8	9	10	15	20	25	30
영국	18	19	20	21	22	23	24	25	26	31			
독일	9	10	11	12	13	14	15	16	17	22	27		
프랑스	26	27											
인도	9	10	11	12	13	14	15	16	17	22	27		
러시아	21	22	23	24	25	26	27						
브라질	13	14	15	16	17	18	19	20	21	26	31		
호주	10	11	12	13	14	15	16	17	18	23	28		
중국	14	15	16	17	18	19	20	21	22	27			
미국	8	9	10	11	12	13	14	15	16	21	26	31	
일본	15	16	17	18	19	20	21	22	23	28			
한국	14	15	16	17	18	19	20	21	22	27			
영국	14	15	16	17	18	19	20	21	22	27			
독일	17	18	19	20	21	22	23	24	25	30			
프랑스	14	15	16	17	18	19	20	21	22	27			
인도	17	18	19	20	21	22	23	24	25	30			
러시아	14	15	16	17	18	19	20	21	22	27			
브라질	17	18	19	20	21	22	23	24	25	30			

건조연도 기준 매년 선령 1년 증가
(단순 연산: n, n+1, n+2, ...)

자료 : 친환경선박 전환 교체수요 전망 세미나(2024.5.14.) 발표자료(KMI 김보람 전문연구원), pp.8-9.

친환경선박 전환 수요 전망 - KMI

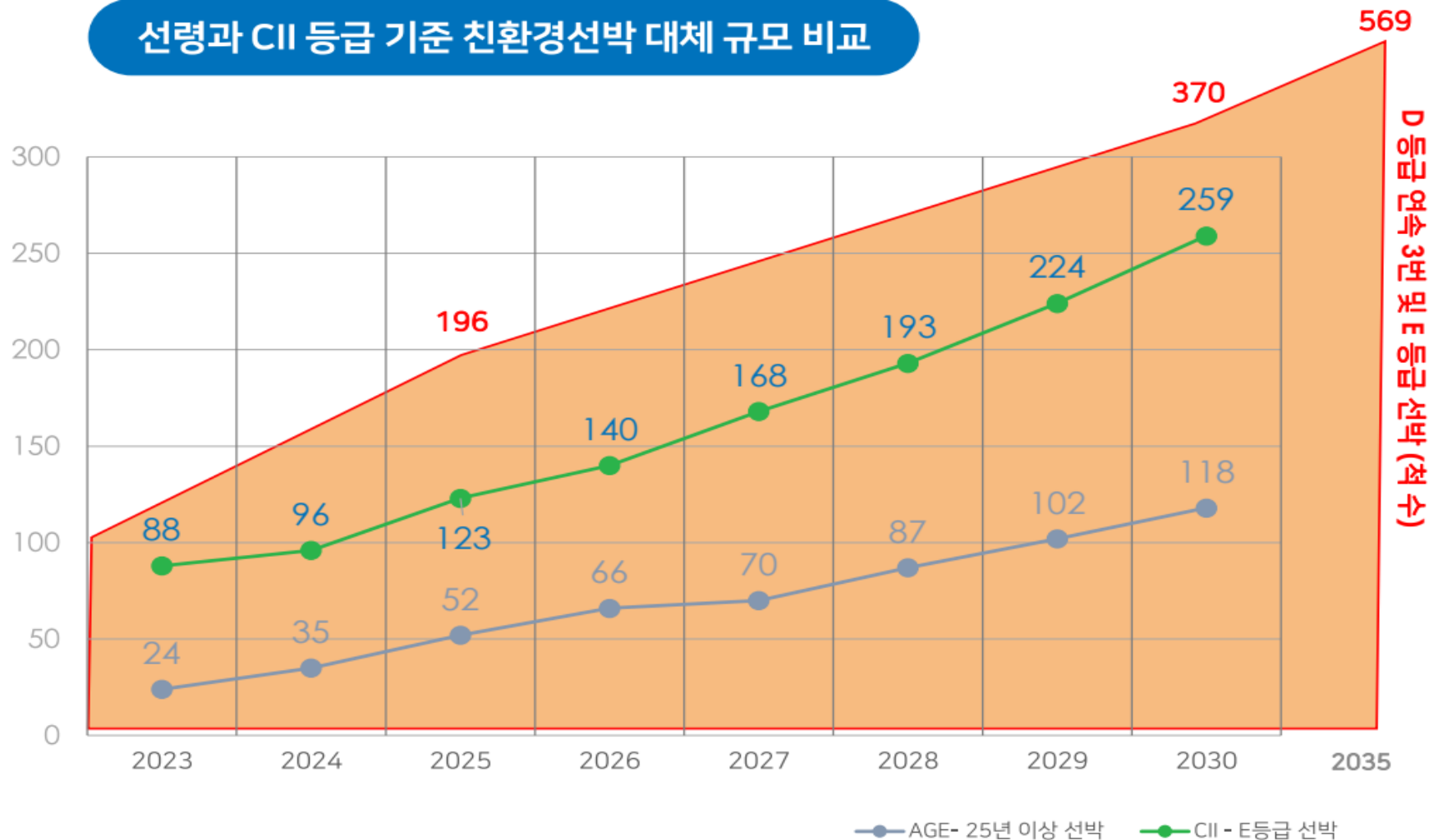
KMI, CE 등급 3년 연속 D or E등급 기준 교체 수요 도출



친환경선박 전환 수요 전망 - KMI

3년 연속 D, E등급 25년 196척, 30년 370척, 35년 569척 교체 수요

선령과 CII 등급 기준 친환경선박 대체 규모 비교



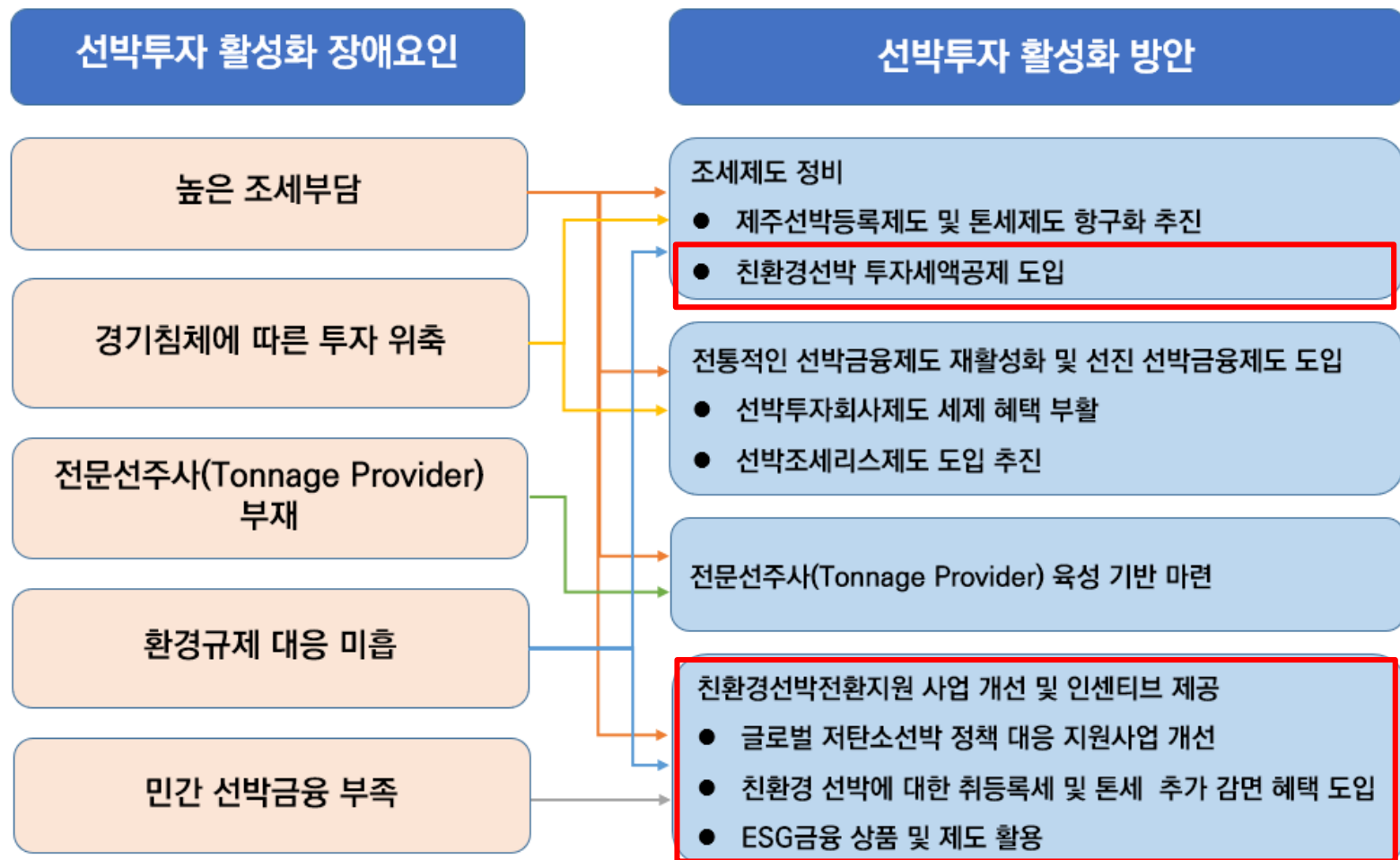
자료 : 친환경선박 전환 교체수요 전망 세미나(2024.5.14.) 발표자료(KMI 김보람 전문연구원), p.12.

3

녹색선박금융 활성화 방안

1. 활성화 방안 개요

녹색선박금융 활성화를 위해서는 조세 지원 등 다양한 대책 필요



2. 조세제도 정비

친환경선박 투자의 통합투자세액공제 대상 포함

친환경선박 투자세액공제 도입 필요성

- 경기침체에 따른 투자 위축 해소
 - 친환경선박을 통합투자세액공제 대상에 포함하여 불황기에 선사가 선박투자에 나설 수 있는 장치 마련
 - 조특법 제24조에 따르면 통합투자세액공제 대상자산에서 선박 및 항공기는 제외
 - 단, 동법 시행규칙 제12조(사업용자산의 범위 등)에 따르면 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업의 차량 및 운반구와 선박은 공제대상 자산에 포함
 - 따라서 기업의 규모와 관계없이 친환경선박을 통합투자세액공제 대상에 포함하기 위해서 조특법 제24조제1항제1호 나목과 관련한 동법 시행규칙 제12조3항을 개정 검토
 - 외부 스타트업에 대한 적극적인 투자 및 협력 필요 → 자사 전담조직과 시너지 효과 창출

개선 방안

- 법제도 개정 방안 : 조특법 시행규칙 개정

기존	개정(안)
조세특례제한법 시행규칙 제12조(사업용자산의 범위 등) ③ 영 제21조제3항제2호에서 “운수업을 경영하는 자가 사업에 직접 사용하는 차량 및 운반구 등 기획재정부령으로 정하는 자산”이란 다음 각 호의 구분에 따른 사업에 직접 사용하는 각 호의 시설을 말한다. 1. 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업(영 제2조제1항에 따른 중소기업)을 말한다. 이하 이 조에서 “중소기업”이라 한다) : 차량 및 운반구와 선박	(현행과 같음) 1. 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업(영 제2조제1항에 따른 중소기업)을 말한다. 이하 이 조에서 “중소기업”이라 한다) : 차량 및 운반구와 선박(단, 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조의3에 따른 환경친화적 선박에 해당하는 경우 영 제9조제4항에 따른 중견기업의 경우에도 적용한다)

3. 친환경선박 전환지원사업 개선 및 인센티브 제공

I 정부 인센티브 확대

정부 인센티브 확대 필요성

- **친환경선박의 보조금 및 조세지원 확대 필요**
 - 2023년부터 새롭게 추진한 ‘**글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업**’의 2023년 친환경선박 전환 지원금은 130억 원에 불과해 국적선사의 친환경선박 전환으로 유도하기에는 어려움이 있어 보조금 예산 확대가 필요함
 - 또한 현행 IMO 기준인 EEDI 2단계 기준이 아닌 2025년 적용 예정인 EEDI 3단계 기준을 충족할 수 있는 선박을 차세대 친환경선박으로 정의하고 이에 차등 지원할 필요가 있음
 - 2023년부터 현존선에도 EEDI와 비슷한 수준의 온실가스 배출규제가 적용되는 EEXI에 대응하고, 2025년부터 신조선 규제가 강화되는 EEDI 3단계를 선제적으로 충족할 수 있는 선박의 확보가 필요함

개선 방안

- **법제도 개정 방안 : 친환경선박 기준 확대**
 - ① 현재의 보조금 지급대상이 되는 친환경선박과 IMO의 현행 EEDI 2단계(~2024년)보다 강화되는 ②EEDI 3단계(2025~)를 충족하는 차세대 친환경선박으로 건조하는 경우 구분해 차등 지급함
 - 즉, 기존 보조금 대상 선박은 신조선가 10%, 차세대 친환경선박의 경우 20%까지 보조금 확대 지원
- **보조금 예산 확대**
 - 현재 보조금의 최소 2배~3배 이상 확대
- **조세지원 확대**
 - 우리나라의 경우 선박을 등록하는 경우 선박의 등록비가 아닌 취득등록세 형태로 받고 있기 때문에 제주선박등록특구에 신규 등록하는 친환경선박에 대해서 취득등록세 감면과 톤세 감면 혜택 부여 가능

3. 친환경선박 전환지원사업 개선 및 인센티브 제공

ESG금융 인센티브 제공 확대

ESG금융 인센티브 제공 필요성

- ESG금융 인센티브 확대 필요
 - ESG경영 강화로 인해 선사 및 선박금융기관의 ESG금융 활용 방안 고려 필요
 - 해운에 적용가능한 ESG금융으로는 **녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출** 등 있음
 - 해외 선사 및 금융기관들은 탈탄소 투자 자금을 조달하기 위해 ESG금융을 적극 활용하고 있으며, 정부 차원에서도 ESG금융에 대한 투자를 활성화하기 위해 **녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출**에 대한 인센티브를 제공하고 있음
 - 하지만 우리나라는 아직까지 ESG채권 및 ESG대출 관련 인센티브를 제공하는 법안이 없는 상태임

개선 방안

- **녹색채권 보증 지원**
 - 녹색채권을 발행하기 위해서는 선사의 신용이 높아야 하는데 국적 선사 대부분 신용등급이 낮은 수준임
 - 따라서 녹색채권 발행 활성화 차원에서 보증제도를 도입하여 선사의 신용 제고 필요 → KOBC 보증 기능을 통해 상대적으로 신용이 낮은 선사에게 대해 녹색채권 보증제도를 도입 가능함
- **ESG채권 인센티브**
 - 녹색채권과 지속가능연계채권을 포함한 ESG채권 발행을 지원하기 위해 ① **세액공제(tax credit)**, ② **보조금(subsidy) 지급**

인센티브	내용	수혜자 혜택
세액공제 (tax credit)	쿠폰의 70% 세금 공제	투자자: 세액공제
보조금 (Subsidy)	발행비용 및 외부심사 비용 지원	첫 발행자: 채권발행 비용 50% 보조금 지급(한도 HK\$250만) 모든 발행자: 외부심사비용 100% 지원(한도 HK\$50만)

감사합니다

Thank You !!

궁금한 사항은 아래 이메일 또는 전화로 문의해 주시기 바랍니다.
Please contact me through e-mail and office phone below

이메일 주소((e-mail address) : leehochoon@kmi.re.kr

사무실 번호(office phone number) : 051-797-4623