

탄소시장 동향 브리프

2026년 10월 3주

CORSIA 10년, 항공 탄소시장의 병목은 호스트국 승인

- 호스트국 승인 여부가 실질적인 크레딧
공급량을 좌우하는 시장 구조
 - 승인 완료 물량 선점 경쟁과
크레딧 가격 차별화 가능성
-

CORSIA 10년, 항공 탄소시장의 병목은 호스트국 승인

CORSIA 적격 프로그램의 잠재 공급량은 7억~10억 단위로 추산되지만, 실제 등록부에서 적격 표시를 받은 크레딧은 약 4,400만 단위에 그친다. ICAO가 주요 공급 제약으로 호스트국 승인서(LoA)를 지목하면서, 시장의 병목이 감축사업 개발과 크레딧 발행을 넘어 국가의 승인 절차로 옮겨가고 있다. 2026년 1기 소각 기한과 2027년 2기 확대를 앞두고, 발행 잠재량보다 실제 사용 승인을 확보한 물량의 중요성이 커질 전망이다. 이에 따라 각국의 Article 6 이행 정책과 승인 역량이 항공사의 크레딧 조달 여건을 좌우하는 변수로 부상하고 있다.

CORSIA 10년, 적격크레딧이 있어도 쓸 수 없는 이유

국제민간항공기구 ICAO는 10월 6일 CORSIA 채택 10주년을 맞아 이행 현황을 발표했다. CORSIA는 2016년 ICAO 총회에서 채택된 국제항공 탄소상쇄 제도로, 항공사가 기준선을 초과하는 배출량에 대해 적격 탄소크레딧을 소각하거나 SAF를 사용하는 방식으로 대응하도록 한다. 2026년까지인 1기에 이어 2027년부터 2기가 시작되며, 상쇄 의무 적용 대상인 참여국은 기존 88개국에서 134개국으로 늘어난다. 이에, 적용 범위는 국제항공 배출량의 약 90%에 이를 것으로 추정된다.

그러나 제도 적용 확대에 비해 실제 조달 가능한 크레딧은 제한적이다. ICAO에 따르면 1기 적격 프로그램 10개의 잠재 공급량은 7억~10억 단위에 이르지만, 등록부에서 CORSIA 적격 물량으로 확인된 크레딧은 약 4,400만 단위다. ICAO는 이러한 격차의 주요 원인으로 *LoA 확보 문제를 지목했다. 사업이 크레딧을 발행할 잠재력을 갖췄더라도, 해당 물량의 국제 이전과 CORSIA 사용에 필요한 국가 승인이 확보되지 않으면 실제 조달 가능한 공급량으로 이어지지 않는 것이다.

국제항공운송협회(IATA)도 같은 날 항공사들의 조달 부담을 강조했다. 항공사들은 2028년 1월 31일까지 2억 단위 이상의 크레딧을 소각해야 하지만, 2026년 8월 기준 승인서 42건이 포괄하는 물량은 약 7,200만 단위에 불과하다. IATA는 이에 따른 공급 부족을 약 1억 5,000만 단위로 추산하고, 2027년 봄까지 2.25억~2.5억 단위의 공급을 확보하는 것을 목표로 제시했다. 이는 크레딧 발행 능력뿐 아니라 호스트국의 승인 속도와 적용 범위가 항공사의 의무 이행 가능성을 결정할 수 있음을 보여준다.

용어 해설

*LoA : Letter of Authorization, 크레딧이 발행된 나라가 항공 상쇄용 사용을 승인하고 자국 감축 실적으로 다시 계산하지 않겠다고 확인하는 문서

시사점

국가의 승인 여부가 국제 탄소크레딧 공급 경쟁력을 좌우

CORSIA에서 확인된 승인 병목은 항공 부문에 국한되지 않는다. Article 6에 따른 국제 감축실적 이전이 확대될수록, 크레딧의 발행 가능성뿐 아니라 호스트국의 승인과 상응조정* 이행 여부가 실질적인 공급 조건으로 작용한다. EU는 2040 기후목표에 2036년부터 국제 크레딧을 제한적으로 활용할 수 있는 여지를 두었으며, SBTi의 기업 넷제로 기준 2.0도 순배출 중화에 활용하는 제거 크레딧의 호스트국 승인 및 상응조정 여부를 보고하도록 제안했다.

이처럼 국제 크레딧을 활용하려는 수요처가 다양해질수록, 프로젝트가 생산할 수 있는 전체 물량과 국제적으로 이전·사용될 수 있는 물량 사이의 차이가 중요해진다. 감축 잠재량이 충분하더라도 승인 절차가 지연되거나 국가별 이전 정책이 불명확하면 시장 공급으로 연결되기 어렵기 때문이다. 향후 사업 개발 경쟁력은 감축 기술과 발행 실적뿐 아니라, 호스트국의 승인 체계 및 국제 이전 정책과 연계해 실제 이전 가능한 물량을 확보하는 역량에 따라 달라질 수 있다.

승인 완료 물량 선확보 경쟁과 크레딧 가격 차별화 가능성 부상

LoA는 크레딧의 사용 목적과 이전 조건에 따라 발급되므로, 동일한 사업에서 발행된 크레딧이라도 CORSIA 적격성이나 국제 이전 승인 여부에 따라 활용 범위가 달라질 수 있다. 또한 동일한 감축실적이 여러 주체의 감축목표 달성에 중복 반영되지 않도록 관리해야 하므로, 크레딧 발행량만으로는 실제 조달 가치를 판단하기 어렵다. 호스트국 역시 자국 NDC 달성에 필요한 감축실적과 국제 이전을 허용할 물량 사이에서 정책적 선택을 해야 한다.

이러한 조건은 크레딧 시장의 경쟁 기준을 단순한 가격과 품질에서 승인 상태, 허용 용도, 이전 가능 물량을 포함한 공급 안정성으로 확대할 수 있다. 특히 소각 기한이 정해진 CORSIA 시장에서는 승인 완료 물량을 선제적으로 확보하려는 수요가 커질 수 있으며, 같은 프로그램에서 발행된 크레딧 사이에도 사용 자격과 공급 시점에 따라 가격 차이가 나타날 가능성이 있다. 향후 구매자는 크레딧의 품질뿐 아니라 승인 여부와 실제 이전 가능성을 계약 단계에서 확인해야 하며, 이에 따라 호스트국의 승인 정책은 크레딧 시장 가치와 거래 조건을 결정하는 핵심 변수로 작용할 전망이다.

용어 해설

상응조정 : 크레딧을 해외에서 쓰는만큼 호스트국이 자국 감축 실적에서 빼는 회계 처리

관련 기사 및 참고자료

- 1) ICAO(Uniting Aviation), A decade of CORSIA: Building a global approach to international aviation emissions
- 2) Aviation Today, IATA Cautions Against EU Carbon Rules Undermining Global CORSIA Framework