View this email in your browser

Kinsale MarinaChain

# Weekly ESG Newsletter

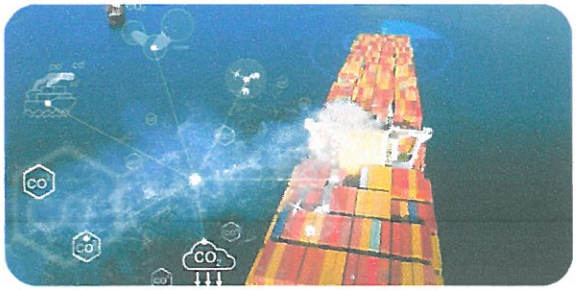
Feb 2026

## Drewry Overview of IMO DCS 2024 Report

In 2024, global shipping fuel consumption reached 223 million tons with alternative fuels rising to an 8.7% share, yet total CO2 emissions increased by 5.5% year-over-year due to higher vessel demand and longer routes like the Cape of Good Hope. Although the industry successfully reduced supply-based carbon intensity to 31.5% below 2008 levels, the fleet's average compliance with the Carbon Intensity Index (CII) dropped to 77.3%, with the container sector seeing a significant 5% decline in compliance. Consequently, while the sector is nearing its 2030 target for carbon intensity reduction, the goal of reducing absolute GHG emissions by 20% remains challenged by the recent rise in emissions.

2024년 전 세계 해운 연료 소비량은 2억 2,300만 톤에 달하고 대체 연료 비중이 8.7%로 상승했으나, 선박 수요 증가와 희망봉 우회 등 항로 연장으로 인해 총 이산화탄소 배출량은 전년 대비 5.5% 증가했다. 해운 업계의 공급 기반 탄소 집약도는 2008년 수준 대비 31.5% 감소했음에도 불구하고, 전체 선대의 탄소집약도지수(CII) 평균 준수율은 77.3%로 하락했으며 특히 컨테이너 부문의 준수율은 5% 감소했다. 결과적으로 2030년 탄소 집약도 감축 목표에는 근접하고 있으나, 최근 배출량 증가로 인해 온실가스 절대 배출량을 20% 감축하려는 목표 달성은 여전히 난항을 겪고 있다.

Read More



## EU to Phase Out Soy Biofuels Over Deforestation Concerns

Following a European Commission report linking soy cultivation to significant indirect land-use change and deforestation, the EU has decided that soy biofuels will no longer count towards its renewable energy targets. This move extends the 2019 decision to phase out palm oil biofuels by 2030, aiming to mitigate CO2 emissions and biodiversity loss caused by crop-based fuel production. However, T&E warns that while eliminating damaging feedstocks like soy is crucial, the rising demand for biofuels could shift environmental pressure to other crops, such as sugar cane, where production is expected to surge by 50% by 2030.

유럽연합(EU)은 콩 재배가 간접적인 토지 이용 변화와 삼림 벌채에 상당한 영향을 미친다는 유럽연합 집행위원회의 보고서에 따라, 콩 바이오연료를 재생에너지 목표 산정에서 제외하기로 결정했다. 이번 조치는 2030년까지 팜유 바이오연료를 단계적으로 퇴출하기로 한 2019년 결정의 연장선상에 있으며, 작물 기반 연료 생산으로 인한 탄소 배출과 생물 다양성 손실을 줄이는 것을 목표로 한다. 그러나 T&E는 콩과 같은 유해한 원료를 제거하는 것은 중요하지만, 바이오연료 수요 증가가 2030년까지 생산량이 50% 급증할 것으로 예상되는 사탕수수와 같은 다른 작물로 환경적 압력을 옮길 수 있다고 경고했다.

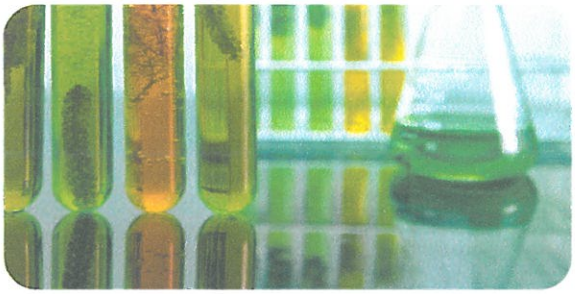


Read More

## VPS Marine Fuel Review 2025: Quality Issues and Regulatory Uncertainty

In 2025, the global marine fuel market faced significant challenges with a 37% increase in bunker alerts, driven by severe cat-fine levels in VLSFOs and contamination issues such as cashew nut shell liquid. While regulatory uncertainty heightened due to the one-year delay of the IMO Net Zero Framework vote, decarbonization progress continued with the Mediterranean ECA entering into force and biofuel testing volumes surging 50% to over 1.2 million metric tons. VLSFO remained the dominant fuel type comprising 47.6% of the mix, yet it suffered a 5.2% global off-specification rate, with Europe recording the highest regional off-spec rate at 13.3%.

2025년 글로벌 선박 연료 시장은 벙커 경보가 전년 대비 37% 증가하고 VLSFO 내 심각한 촉매 미세 입자(cat-fine) 문제와 캐슈넛 껍질 오일 오염 등이 발생하며 상당한 어려움에 직면했다. IMO의 넷제로 프레임워크 투표가 1년 연기되어 규제 불확실성이 커졌으나, 지중해 배출통제구역(ECA) 발효와 함께 바이오연료 테스트 물량이 50% 급증해 120만 톤을 넘어서는 등 탈탄소화 노력은 지속되었다. VLSFO는 전체 연료의 47.6%를 차지하며 가장 널리 사용되었지만 전 세계적으로 5.2%의 품질 부적합률을 보였고, 그중 유럽은 13.3%라는 가장 높은 부적합률을 기록했다.



Read More

## Wärtsilä Addresses Methane Slip Challenges and Solutions for LNG Vessels

Methane slip, a significant challenge for LNG vessels caused by unburned gas, can be officially measured using the IMO-standard flame ionisation detector (FID) method, though operators often rely on default emission factors due to the complexity and cost of continuous onboard monitoring. While slip levels are similar for both fossil LNG and bioLNG and tend to increase at low engine loads, using Engine Load Monitoring (ELM) allows companies to replace

generic assumptions with accurate real-world data for compliance with regulations like FuelEU Maritime. To mitigate this issue, operators can employ strategies ranging from software optimization and combustion upgrades to hybridization, which ultimately provides financial benefits under the EU ETS by reducing emissions.

LNG 선박의 주요 과제인 메탄 슬립은 IMO 표준인 불꽃 이온화 검출기(FID) 방식으로 측정할 수 있으나, 연속 모니터링의 복잡성과 비용 문제로 인해 운영자들은 주로 기본 배출 계수에 의존한다. 화석 LNG와 바이오 LNG의 슬립 수준은 유사하며 저부하 운전 시 증가하는 경향이 있지만, 엔진 부하 모니터링(ELM)을 활용하면 일반적인 가정치 대신 정확한 실제 데이터를 사용하여 FuelEU Maritime과 같은 규제를 준수할 수 있다. 이를 완화하기 위해 운영자는 소프트웨어 최적화, 연소 시스템 업그레이드, 하이브리드화 등의 전략을 도입할 수 있으며, 이는 배출량을 줄여 EU ETS 하에서 재정적 이익을 제공한다.



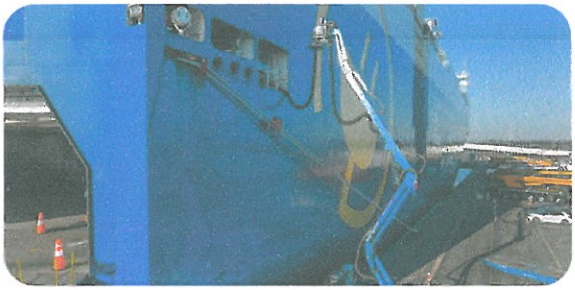
Read More

## First Car Carrier in Europe Connects to Shore Power in Bremerhaven

Wallenius Wilhelmsen's Lake Shirasagi became the first car carrier in Europe to utilize emission-free shore power at the port of Bremerhaven on January 19, following successful technical integration testing conducted while handling 2,000 vehicles. This milestone allows the vessel to shut down on-board diesel generators during layovers, eliminating CO2, nitrogen oxide, and particulate emissions, a proactive step ahead of EU regulations that currently only mandate shore power for container ships, ferries, and cruise vessels by 2030. To foster early adoption before these obligations expand, the port has secured agreements with major shipping lines, including Höegh Autoliners, EUKOR, MSC, and NCL, to use the onshore power supply system for their compatible vessels.

왈레니우스 윌헴름센(Wallenius Wilhelmsen)의 '레이크 시라사기(Lake Shirasagi)'호는 2,000대의 차량을 하역하는 동안 기술 통합 테스트를 마치고 1월 19

일 브레머하펜 항구에서 유럽 최초로 육상 전력을 공급받은 자동차 운반선이 되었다. 이번 조치로 선박은 정박 중 디젤 발전기 가동을 중단하여 이산화탄소와 질소산화물 및 미세먼지 배출을 제거할 수 있게 되었으며, 이는 2030년까지 컨테이너선과 여객선에만 육상 전력을 의무화한 EU 규제에 앞서 선제적으로 시행된 것이다. 법적 의무 시행 전 조기 도입을 장려하기 위해 호그 오토라이너스(Höegh Autoliners), 유코(EUKOR), MSC, NCL 등 주요 선사들과도 이미 협약을 체결하여 향후 육상 전력 시스템 사용을 확대하기로 했다.



Read More

---

Contact project@kinsalemaritime.com for any inquiries to Kinsale Maritime.

MarinaChain

*Copyright (C) 2026 Kinsale Maritime. All rights reserved.*

Our mailing address is:

Want to change how you receive these emails?

You can update your preferences or unsubscribe