گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۷۰۱۱
پنج شنبه ۱ آذر ۱۴۰۳ ۶:۵۶

کریدورهای سبز

# راهروهای سبز به دلیل هزینه های سوخت با "دیوار امکان سنجی" روبرو هستند

یک گزارش جدید هشدار می‌دهد که یک «دیوار امکان‌سنجی» می‌تواند پیشرفت قابل توجهی را که برای پذیرش کریدورهای سبز، بخشی کلیدی از تلاش‌ها برای حمایت از کشتیرانی پایدار انجام می‌شود، به خطر بیندازد.

به گزارش گروه صنعت و تجارت گزارش خبر_بین الملل، ائتلاف رسیدن به صفر و مجمع جهانی دریانوردی گزارش می‌دهند که فقدان سیاست‌هایی برای پل زدن هزینه تغییر به سوخت‌های بدون آلایندگی به عنوان گلوگاه شماره یک ایجاد یک «دیوار امکان‌سنجی» است که اجرای این مفهوم را به خطر می‌اندازد.

ابتکار ایجاد کریدورهای سبز به عنوان راهی برای حمایت و تشویق پذیرش سوخت های پایدار و فناوری های جدید یکی از سنگ بناهای رویداد COP ۲۶ سازمان ملل در اسکاتلند در نوامبر ۲۰۲۱ بود. در مجموع ۲۲ کشور فرمان اولیه را امضا کردند و متعهد شدند که از راه اندازی کریدورهای خالص صفر حمایت کنید.

گزارش پیشرفت سالانه کریدورهای کشتیرانی سبز ۲۰۲۴ که امروز، ۱۹ نوامبر منتشر شد، رشد قابل توجهی را در برنامه هایی که به دنبال راه اندازی این کریدورها هستند، نشان می دهد. این گزارش نشان می دهد که تعداد ابتکارات در سال ۲۰۲۳ با ۶۲ ابتکار در سراسر جهان ۴۰ درصد افزایش یافته است.

اولین رونمایی تابستان امسال در بالتیک برگزار شد. وایکینگ لاین دو کشتی خود به نام های وایکینگ گریس و وایکینگ گلوری را اداره می کرد که سوخت آنها منحصراً از بیوگاز مایع تامین می شد. بالتیک به عنوان یکی از اولین حامیان مفهوم کریدور سبز ظاهر شد، در حالی که پیشنهادهایی برای دویدن در مسافت های طولانی مانند بین سنگاپور و روتردام وجود دارد که برای اولین بار در آگوست ۲۰۲۲ اعلام شد.

این گزارش نشان می دهد که شش طرح پیشرو در حال حاضر برای پیاده سازی در دنیای واقعی آماده می شوند. آنها خاطرنشان می کنند که این طرحی برای راهروهای سبز در سراسر جهان ارائه می دهد. آنها تاکید می کنند که یک سوم از کریدورهای پیشنهادی به مرحله جدیدی از اکتشاف، از جمله مطالعات امکان سنجی، نقشه راه اجرا، و ارزیابی هزینه ها پیش رفته اند.

کریدورهای کشتیرانی سبز نقش اساسی در تسریع حمل و نقل بدون آلایندگی دارند. جسی فاهنساک، مدیر بخش کربن زدایی در مجمع جهانی دریایی، گفت: امسال شاهد تعداد انگشت شماری از کریدورهای پیشرفته بودیم که سرعت را تعیین کردند، اما ادامه پیشرفت اجتناب ناپذیر نیست. اگر صنعت و دولت‌های ملی تلاشی هماهنگ برای به اشتراک گذاشتن هزینه‌ها و خطرات مرتبط با سوخت‌های جدید انجام دهند، این کریدورهای پیشرو با هم می‌توانند پیشرفتی را برای حمل و نقل بدون آلایندگی تا قبل از سال ۲۰۳۰ ایجاد کنند.»

هزینه سوخت‌های سبز و حق بیمه نسبت به سوخت‌های سنتی مانعی است که اغلب به آن اشاره می‌شود و بسیاری در صنعت خواستار تلاش برای پر کردن این شکاف هستند. مفهوم کریدور ایجاد تقاضای قابل توجه برای تشویق سرمایه گذاری در تولید و توزیع سوخت های جدید بود. این گزارش نتیجه می گیرد که پیشرفت بدون اقدام فوری دولت ها برای غلبه بر چالش های هزینه ممکن است متوقف شود.

این گروه‌ها هشدار می‌دهند که ابتکار عمل در صورتی که هزینه انتقال به منابع انرژی پایدار فوراً توسط مشوق‌های سیاست ملی پرداخته نشود، خطر برخورد با «دیوار امکان‌سنجی» را در پی دارد. این فقدان سیاست ملی برای پل زدن هزینه های سوخت اکنون گلوگاه شماره یک است و به زودی توسعه کریدورهای سبز را محدود خواهد کرد.

شش طرح پیشرو که آنها معتقدند تا سال ۲۰۳۰ به بیش از دو میلیون تن سوخت مبتنی بر هیدروژن در سال نیاز دارند.

این گزارش از دولت‌های ملی می‌خواهد تا حمایت خود را افزایش داده و به بازگشایی پرونده تجاری برای انرژی‌های جایگزین، مانند سوخت‌های مبتنی بر هیدروژن، کمک کنند. با افزایش تعداد دولت ها که بر تشویق به پذیرش هیدروژن در بخش های مختلف تمرکز می کنند، آنها می نویسند که ارائه حمایت های ویژه کشتیرانی می تواند اقتصاد ملی هیدروژن و کربن زدایی بخش دریایی را تسریع کند.

آنها پنج توصیه برای اطمینان از پیشرفت در ابتکار کریدور سبز ارائه می کنند. آنها معتقدند که شکاف هزینه را می توان با بهره برداری از طرح های موجود طراحی شده برای حمایت از پذیرش هیدروژن برطرف کرد. علاوه بر این، آنها همچنین خواستار توسعه توافق‌نامه‌های تجاری نوآورانه برای تهیه سوخت و اجاره در کریدورهای سبز و تلاش‌های بیشتر دولت برای تشویق مشارکت و همچنین سیاست‌های تامین مالی هستند.

مرسک در حالی که امسال اولین کشتی های کانتینری متانول دوگانه سوز خود را راه اندازی کرد، بارها تفاوت هزینه و کمبود عرضه را به عنوان نگرانی های اصلی برای سوخت های جایگزین ذکر کرد. در نشست کمیته MPEC سازمان بین المللی دریانوردی در سال جاری، از کشورهای عضو نیز خواسته شد تا از مکانیسم قیمت گذاری کربن برای حمایت از تحقیق و توسعه و کاهش شکاف قیمتی بین سوخت های سنتی و جایگزین حمایت کنند. این

صنعت سال هاست که شکاف هزینه را به عنوان یک مانع عمده در پذیرش زودهنگام سوخت های جایگزین برجسته کرده است.