گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۹۴۴۲
شنبه ۲۳ فروردین ۱۴۰۴ ۱۱:۱۵

کربن همچنان می ماند

IMO اولین کارمزد جهانی کربن در سطح صنعت را تایید می کند

پس از ۱۰ سال بررسی، کشورهای عضو IMO موافقت کردند که اولین هزینه کربن جهانی برای حمل و نقل را اعمال کنند. این اولین سیستم درآمد کربن تحت مدیریت سازمان ملل از هر نوع است.

به گزارش گروه صنعت و تجارت ـ پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، در آخرین روز مذاکرات برای هشتاد و سومین نشست کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی، نمایندگان با مجموعه ای از اهداف الزام آور برای انتشار گازهای گلخانه ای کشتیرانی، از جمله اهداف میانی کاهش ۲۰ تا ۳۰ درصدی انتشار گلخانه ای تا سال ۲۰۳۰، کاهش ۷۰ تا ۸۰ درصدی تا سال ۲۰۴۰ تا ۲۰۴۰ تا ۲۰۴۰ میلادی موافقت کردند.

همراه با اهداف، نمایندگان مجموعه‌ای از اقدامات فنی و اقتصادی طولانی‌مدت مورد بحث را به تصویب رساندند که در نظر گرفته شده برای ایجاد انگیزه در انطباق است. به جای مالیات کل کربن بر همه آلایندگی‌ها، این یک سیستم طبقه‌بندی از هزینه‌ها و سطوح انطباق است و همه انتشارات مشمول مالیات نمی‌شوند.

هسته اصلی این طرح، جریمه ای ۳۸۰ دلاری به ازای هر تن CO۲ است که کشتی ها در صورت تجاوز از حداکثر میزان شدت انتشار، باید بپردازند، که هر چند سال یک بار بر اساس یک برنامه تعیین شده سخت تر می شود. کشتی هایی که تحت این استاندارد شدت باقی می مانند همچنان باید جریمه ۱۰۰ دلاری به ازای هر تن CO۲ را برای انتشار بیش از سطح دوم "تطابق مستقیم" بپردازند. کشتی‌هایی که حتی کمتر از استاندارد «انطباق مستقیم» منتشر می‌کنند، اعتبار کربن برای عملکرد بهتر از الزامات دریافت می‌کنند، که می‌تواند به کشتی‌هایی با عملکرد ضعیف فروخته شود.

ساختار هزینه به این معنی است که تنها انتشار گازهای گلخانه ای بالاتر از یک حد معین مشمول جریمه می شود. گازهای گلخانه ای زیر حد مجاز بدون مالیات خواهد بود. و همه کشتی های زیر ۵۰۰۰ GT - کشتی های ساحلی و قایق های کاری - معاف هستند.

این چارچوب همچنین فضایی را برای اپراتورها ایجاد می‌کند تا از سوخت‌های جایگزینی که معیارهای انتشار را برآورده می‌کنند، از جمله سوخت‌های زیستی نسل اول ساخته شده از محصولات غذایی مانند روغن نخل و سویا استفاده کنند. اینها ارزانترین سوختهای "سبز" موجود هستند، اما هزینه زیست محیطی قابل توجهی دارند، زیرا افزایش تولید در مقیاس بزرگ مستلزم پاکسازی بیشتر زمین است.

فایگ عباسوف، مدیر برنامه حمل و نقل حمل و نقل و محیط زیست (T&E) گفت: «توافق IMO شتابی را برای سوخت‌های جایگزین دریایی ایجاد می‌کند، اما متأسفانه این سوخت‌های زیستی نسل اول تخریب‌کننده جنگل‌ها هستند که بیشترین فشار را برای دهه آینده خواهند داشت».

طرفداران آب و هوا و گروه‌های صنعتی توافق کردند که ساختار هزینه‌ها از آنچه که برای وادار کردن انتقال صنعت به متانول سبز و آمونیاک سبز پرهزینه در کوتاه‌مدت لازم است، کمتر است. با این حال، بر اساس تجزیه و تحلیل توسط T&E ، برنامه IMO منجر به کاهش قابل توجهی در انتشار گازهای گلخانه ای از حدود سال ۲۰۳۰ به بعد خواهد شد - کاهشی عمیق در مقایسه با افزایش های مورد انتظار در سناریوی بدون مقررات و مطابق معمول. این برنامه نشان می دهد که صنعت تا چند سال پس از سال ۲۰۵۰ به صفر خالص نخواهد رسید.

این پذیرش اولین گام در مسیر درست است، به طوری که اکنون بخشی - هرچند اندک - از انتشار گازهای گلخانه ای مشمول مالیات جهانی می شود. با این حال، با کاهش پیش بینی شده انتشار گازهای گلخانه ای حدود ۱۰٪ تا سال ۲۰۳۰ در مقایسه با سال ۲۰۰۸، سطح جاه طلبی تا حد زیادی برای رسیدن به هدف کاهش انتشار گازهای گلخانه ای IMO کافی نیست. Fricaudet، محقق ارشد موسسه انرژی UCL.

حامیان یک رژیم سخت‌گیرانه‌تر انتشار گازهای گلخانه‌ای، مخالفان دیرینه اقدامات اقلیمی را مقصر این نتیجه می‌دانند. دولت ترامپ که در اوایل این هفته مخالفت خود را با هرگونه هزینه کربن اعلام کرد، انتقادهایی را نیز برانگیخت. رالف رگنوانو، وزیر وانواتو، از طرفداران اقدامات اقلیمی بلندپروازانه در IMO، گفت: "اجازه دهید در مورد اینکه چه کسی دمای ۱.۵ درجه سانتیگراد را رها کرده است، روشن باشیم. عربستان سعودی، ایالات متحده و متحدان سوخت فسیلی این ارقام را به سطحی غیرقابل دفاع رساندند و مانع از پیشرفت در هر مرحله شدند."

گروه های صنعتی نتیجه MEPC را به عنوان گامی در جهت درست، اگر نه یک راه حل کامل، تحسین کردند.

گای پلاتن اتاق بین المللی کشتیرانی در بیانیه ای گفت: "ما می دانیم که ممکن است این توافقی نباشد که همه بخش های صنعت ترجیح می دهند، و نگران هستیم که این ممکن است هنوز به اندازه کافی برای ارائه اطمینان لازم پیش نرود. اما این چارچوبی است که می توانیم بر آن بنا کنیم."

جو کرامک، رئیس و مدیر عامل WSC، گفت: "این یک نقطه عطف بزرگ برای سیاست آب و هوا و یک نقطه عطف برای کشتیرانی است. صنعت ما مدت‌هاست که به عنوان "کاهش سخت" شناخته می‌شود، اما سرمایه‌گذاری در صنعت رکورد و یک اقدام جهانی جدید می‌تواند جریان را تغییر دهد.

UCL هشدار داد که بدون مالیات پردرآمد IMO که سرمایه‌گذاری‌های چند میلیارد دلاری در سوخت سبز را تامین می‌کند، جریان سرمایه در سطح ملی

اکنون تعیین می‌کند که چه کسی از انتقال سبز کشتیرانی برنده خواهد شد - همان‌طور که چین با سرمایه‌گذاری‌هایش در پنل‌های خورشیدی، توربین‌های بادی، باتری‌ها، خودروهای الکتریکی و کشتی‌سازی انجام داده است. UCL هشدار داد: "در حال حاضر خطر قابل توجهی وجود دارد که آینده کشتیرانی، مانند انرژی های تجدیدپذیر و وسایل نقلیه الکتریکی باتری دار، به طور قابل توجهی متعلق به کشورهای دارای سیاست صنعتی قوی خواهد بود."