



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN
Phiên họp thứ 14
Chương trình nghị sự mục 2

ISWG-GHG 14/2/7
Ngày 3 tháng 2 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH
Phát hành công khai trước phiên họp:

TIẾP TỤC XEM XÉT VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO CHIẾN LƯỢC SỬA ĐỔI CỦA IMO VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN

Sửa đổi Chiến lược Ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển

Do Nhật Bản đệ trình

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này phác thảo quan điểm của Nhật Bản về các mức độ tham vọng trong Chiến lược sửa đổi. Chiến lược sửa đổi nên chứa đựng các mức độ tham vọng đầy tham vọng nhưng có thể đạt được. Chiến lược sửa đổi cũng nên loại bỏ những thứ dư thừa càng nhiều càng tốt. Trong những viễn cảnh này, Nhật Bản đề xuất các mức độ tham vọng dựa trên các đề xuất và thảo luận trước đó.
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả đầu ra:</i>	3.2
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 15
<i>Tài liệu liên quan:</i>	Nghị quyết MEPC.304(72); MEPC 79/7/8, MEPC 79/WP.10; ISWG-GHG 13/3, ISWG-GHG 13/3/2 và ISWG-GHG 13/3/4

Giới thiệu

1 MEPC 77 đã đồng ý bắt đầu sửa đổi Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (Chiến lược ban đầu), được thông qua vào năm 2018, với dự thảo Chiến lược sửa đổi cuối cùng sẽ được xem xét để được MEPC 80 thông qua vào tháng 7 năm 2023 MEPC 77 cũng nhận thấy sự cần thiết phải tăng cường tham vọng của Chiến lược ban đầu trong quá trình sửa đổi.

2 MEPC 78, ISWG-GHG 13 và MEPC 79 bao gồm Nhóm công tác về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu được coi là đệ trình về sửa đổi Chiến lược ban đầu. Văn bản của dự thảo Chiến lược sửa đổi như được trình bày trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 79/WP.10 được phát triển dưới dạng phản ánh của Chủ tịch ISWG-GHG về tình trạng của các cuộc thảo luận để xem xét thêm. MEPC 79 đã đồng ý tái khẳng định cam kết áp dụng Chiến lược sửa đổi trong tất cả các yếu tố của nó, bao gồm cả mức độ tham vọng được củng cố bởi MEPC 80.

3 Mặc dù ngành vận tải biển không thể kiểm soát nhu cầu vận tải, nhưng có thể giảm đáng kể lượng phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế nếu việc phổ biến nhiên liệu thay thế và tàu hoạt động bằng nhiên liệu thay thế được đẩy nhanh. Nói cách khác, Nhật Bản tin rằng lộ trình cắt giảm để loại bỏ dần phát thải khí nhà kính vào năm 2050 là tham vọng nhưng khả thi. Việc cắt giảm ngay lập tức và nhanh chóng không dễ đạt được do tàu có tuổi thọ dài, cần có thời gian để thay thế các tàu hiện có và việc cắt giảm bị ảnh hưởng bởi các yếu tố bên ngoài như nhu cầu vận tải. Tuy nhiên, một kịch bản trong đó lượng phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế bắt đầu giảm vào khoảng năm 2030 không nhất thiết là không thực tế.

4 Các mức độ tham vọng trong Chiến lược sửa đổi không chỉ cần được tăng cường mà còn phải đạt được để chiến lược không làm giảm uy tín của IMO. Điều quan trọng nữa là, mặc dù các chỉ số khác nhau về tham vọng hiện đang được thảo luận, nhưng cần loại bỏ càng nhiều càng tốt sự dư thừa trong Chiến lược sửa đổi.

5 Từ những điều trên, tài liệu này trình bày quan điểm của Nhật Bản về các vấn đề cụ thể sau đây.

Thảo luận

Tham vọng năm 2050

6 Trong các cuộc thảo luận trước đây, nhiều quốc gia đã tranh luận về việc thiết lập mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính trong toàn bộ vòng đời. Mặt khác, một số quốc gia phản đối việc đặt mục tiêu như vậy, lập luận rằng lượng khí thải ở thượng nguồn sẽ vượt quá nhiệm vụ của IMO.

7 Liệu phát thải thượng nguồn có nằm trong nhiệm vụ của IMO hay không cần được thảo luận thêm trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc để phát triển biện pháp trung hạn và dài hạn, nhưng tầm quan trọng của việc giảm phát thải khí nhà kính trong vòng đời là không thể phủ nhận trong việc giải quyết biến đổi khí hậu. Do đó, nhu cầu nỗ lực giảm thiểu phát thải khí nhà kính trong vòng đời cần được mô tả trong tham vọng đến năm 2050 trong Chiến lược sửa đổi, đồng thời giả định loại bỏ dần phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế.

Tham vọng năm 2040

8 Nhật Bản đã đề xuất mục tiêu “giảm 50% lượng khí thải CO₂ từ vận tải biển quốc tế vào năm 2040 so với năm 2008”. Cơ sở để thiết lập mục tiêu đầy tham vọng và khả thi này dựa trên phân tích đã được mô tả trong tài liệu ISWG-GHG 13/3 (Nhật Bản).

9 Tham vọng năm 2040 được đề xuất này giúp đẩy nhanh việc đạt được mức tham vọng năm 2050 trong Chiến lược ban đầu sau 10 năm và có thể chứng minh một cách đơn giản mức độ tham vọng hiện tại được củng cố như thế nào trong Chiến lược sửa đổi.

Mức độ tham vọng bổ sung

10 Trong ISWG-GHG 13, một số phái đoàn, cụ thể là tham khảo các tài liệu ISWG-GHG 13/3/2 (ICS), ISWG-GHG 13/3/4 (Hoa Kỳ) và MEPC 79/7/8 (Ấn Độ), đã ủng hộ việc đưa vào một mức tham vọng bổ sung được thể hiện bằng tỷ lệ phần trăm năng lượng được vận chuyển quốc tế sử dụng được sản xuất từ nhiên liệu thay thế hoặc tỷ lệ phần trăm đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ có lượng khí thải bằng không hoặc gần như bằng không.

11 Mặc dù mỗi đề xuất này đều có chung mục tiêu là 5% vào năm 2030, các định nghĩa vẫn chưa rõ ràng, với các thuật ngữ khác nhau được đề xuất như sau:

.1 ISWG-GHG 13/3/2: nhiên liệu thay thế;

.2 ISWG-GHG 13/3/4: đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ có lượng khí thải bằng không hoặc gần bằng không trên cơ sở đánh giá vòng đời khỏe mạnh (LCA); Và

.3 MEPC 79/7/8: nhiên liệu không carbon/thực tế không carbon.

12 Dựa trên những đề xuất này, việc đặt mục tiêu cho tỷ lệ phần trăm nhiên liệu cụ thể hoặc tỷ lệ phần trăm tàu hoạt động (hoặc có thể hoạt động) bằng loại nhiên liệu cụ thể sẽ có hiệu quả như một tín hiệu rõ ràng từ IMO để khuyến khích đầu tư vào loại nhiên liệu và tàu đó. Mục tiêu tỷ lệ phần trăm cho các loại nhiên liệu cụ thể có thể làm rõ nhu cầu trong tương lai đối với các loại nhiên liệu đó trong lĩnh vực vận tải biển và cung cấp tín hiệu cho các nhà cung cấp nhiên liệu đầu tư vào chúng. Mục tiêu tỷ lệ phần trăm cho các tàu có thể cung cấp tín hiệu cho các công ty vận chuyển đặt hàng cho các tàu đó. Cần lưu ý rằng bất kỳ mục tiêu nào được đặt ra, thì nên cung cấp các biện pháp khuyến khích cho những người đi đầu để đạt được mục tiêu đó thông qua các Biện pháp dựa trên thị trường, chẳng hạn như cơ chế giảm phí.

13 Mặt khác, cần lưu ý rằng nếu không làm rõ chính xác loại nhiên liệu mà IMO đang khuyến khích thì mục tiêu này có thể là một tín hiệu không rõ ràng đối với ngành. Nếu định nghĩa không rõ ràng, các cách giải thích khác nhau có thể phát sinh ở các quốc gia khác nhau. Nói cách khác, nhiên liệu được coi là “gần như không phát thải” (hoặc “thay thế” hoặc “carbon ròng bằng không”) ở một quốc gia có thể không được coi là như vậy ở một quốc gia khác. Do đó, cần xem xét thêm để bổ sung các định nghĩa chi tiết, bắt kể từ ngữ nào trong các đề xuất trên được thông qua. Ví dụ, Nhật Bản gợi ý rằng các định nghĩa chi tiết bao gồm các tiêu chí định lượng cho hệ số phát thải của nhiên liệu trên cơ sở Well-to-Wake.

Kết luận

14 Dựa trên nội dung thảo luận ở trên, nhằm làm cho các mức độ tham vọng của Chiến lược sửa đổi trở nên tham vọng, khả thi và đơn giản nhất có thể, Nhật Bản đề xuất như sau:

.1 mức độ tham vọng cho năm 2050 nên đề cập đến việc giảm phát thải khí nhà kính trong vòng đời, đồng thời giả định loại bỏ dần phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế;

.2 mức độ tham vọng đến năm 2040 phải là giảm 50% lượng khí thải CO₂ so với năm 2008, đây là một mục tiêu đầy tham vọng và khả thi và có thể đơn giản chứng minh mức độ tham vọng hiện tại được củng cố như thế nào; Và

.3 mức độ tham vọng bổ sung được thể hiện bằng tỷ lệ phần trăm năng lượng được sử dụng bởi vận tải biển quốc tế được sản xuất từ nhiên liệu thay thế có thể có hiệu quả trong việc thúc đẩy quá trình chuyển đổi năng lượng, nhưng phạm vi nhiên liệu được khuyến khích cần được nêu chi tiết để cung cấp tín hiệu rõ ràng cho các ngành liên quan.

Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

15 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin và đề xuất có trong tài liệu này và thực hiện hành động phù hợp.