

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 14/2/9  
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

**Tình hình mức độ tham vọng trong Chiến lược IMO sửa đổi về giảm phát thải KNK từ  
tàu biển**

**Do Canada, Vương quốc Anh và Hoa Kỳ đệ trình**

### TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này xác định các yếu tố cần xem xét trong quá trình sửa đổi Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu. Cụ thể, nó đề xuất các mức tham vọng cụ thể phù hợp với mục tiêu nhiệt độ dài hạn của Hiệp định Paris, bao gồm theo đuổi các nỗ lực nhằm hạn chế mức tăng nhiệt độ toàn cầu ở mức 1,5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp.
<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 18
<i>Tài liệu liên quan:</i>	Nghị quyết MEPC.304(72); ISWG-GHG 13/INF.2, ISWG-GHG 13/3, ISWG-GHG 13/3/1, ISWG-GHG 13/3/3, ISWG-GHG 13/3/4, ISWG-GHG 13/3/7; MEPC 79/7/17 và MEPC 79/INF.29

### Bối cảnh

1 Năm 2018, MEPC 72 đã thông qua nghị quyết MEPC.304(72) đặt ra Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu ("Chiến lược ban đầu"). Chiến lược ban đầu đã chỉ định việc bắt đầu sửa đổi tại MEPC 77, với bản sửa đổi ("Chiến lược sửa đổi") sẽ được thông qua tại MEPC 80.

2 MEPC 77 khởi xướng việc sửa đổi và công nhận sự cần thiết phải tăng cường tham vọng của Chiến lược KNK ban đầu của IMO trong quá trình sửa đổi.

3 MEPC 79 tái khẳng định cam kết áp dụng Chiến lược GHG IMO sửa đổi trong tất cả các yếu tố của nó, bao gồm cả mức độ tham vọng được củng cố bởi MEPC 80 và đồng ý rằng

ISWG-GHG 14 và 15 nên xem xét thêm việc phát triển và hoàn thiện dự thảo Chiến lược sửa đổi trong khung thời gian đó.

4 Tài liệu này được xây dựng dựa trên các bản đề trình trước đó, bao gồm các tài liệu ISWG-GHG 13/3/4 (Hoa Kỳ), MEPC 77/7/15 (Costa Rica và cộng sự) và MEPC 78/7/24 (Hoa Kỳ), đã xác định các yếu tố để xem xét trong Chiến lược sửa đổi.

5 Cụ thể, tài liệu này đề xuất các mục tiêu cho năm 2030, 2040 và 2050 phù hợp với mục tiêu nhiệt độ của Hiệp định Paris, bao gồm các nỗ lực theo đuổi nhằm hạn chế mức tăng nhiệt độ toàn cầu lên 1,5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp. Các mục tiêu này đầy tham vọng, khả thi nếu hành động ngay lập tức và bền vững được thực hiện, đồng thời phản ánh khoa học và nghiên cứu mới nhất, có tính đến các ước tính phát thải cập nhật, các phương án giảm phát thải và báo cáo của Ủy ban liên chính phủ về biến đổi khí hậu (IPCC).

6 Tài liệu này cũng quy định rõ rằng bất kỳ bản sửa đổi nào trong tương lai của Chiến lược đã sửa đổi đều phải nhằm duy trì hoặc củng cố các mức độ tham vọng của nó, tức là, nên có điều khoản "không lùi bước".

#### Thảo luận

7 Phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển toàn cầu là đáng kể và ngày càng tăng. Theo kịch bản kinh doanh thông thường, lượng phát thải khí nhà kính từ vận chuyển quốc tế được dự đoán sẽ tăng 15% so với mức của năm 2008 vào năm 2030 và lên tới 130% so với mức của năm 2008 vào năm 2050, theo Nghiên cứu Khí nhà kính lần thứ tư của IMO năm 2020. Quỹ đạo này – và mức tham vọng hiện tại trong Chiến lược ban đầu – không phù hợp với mục tiêu hạn chế mức tăng nhiệt độ toàn cầu ở mức 1,5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp.

8 Tuy nhiên, các tài liệu khoa học gần đây cho thấy rằng việc đạt được các mức tham vọng phù hợp với Paris đối với ngành, bao gồm cả mục tiêu không phát thải khí nhà kính vào năm 2050 hoặc sớm hơn, là khả thi nếu hành động khẩn cấp được thực hiện trong những năm 2020. Thời gian là điều cốt yếu. Đáng chú ý là các mô hình trong tài liệu này khác nhau về lộ trình chuyển đổi sang vận chuyển không phát thải và về hỗn hợp nhiên liệu cuối cùng cho đội tàu. Cũng đáng chú ý là đường cong của các mô hình phát thải, với một số dự báo mức giảm phát thải tuyến tính, một số đề xuất đường cong "hình chữ S" để phản ánh việc áp dụng nhanh chóng các công nghệ mới trong những năm 2030 và một số đề xuất mức giảm GHG 45% từ năm 2010 cấp vào năm 2030.

9 Bất kể hình dạng của đường cong là gì, có một số yếu tố nhất quán giữa các mô hình và có thể cung cấp thông tin cho việc thiết lập các mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính cho ngành. Đầu tiên, hầu hết các mô hình bao gồm các khoản giảm trên cơ sở vòng đời (phân tích từ đầu đến cuối). Thứ hai, hầu hết các mô hình đề xuất rằng việc sử dụng sớm nhiên liệu phát thải ít hoặc không phát thải khí nhà kính là rất quan trọng, với các giả định về tỷ lệ sử dụng nhiên liệu không phát thải ít nhất "5% vào năm 2030"<sup>1</sup> hoặc "[vào năm 2030, ít nhất là 5% của đội tàu biển sâu toàn cầu được đo bằng mức tiêu thụ nhiên liệu được chế tạo từ những con tàu có khả năng chạy bằng nhiên liệu không phát thải well-to-wake."<sup>2</sup> Để chỉ ra quy mô của thách thức, UMAS ước tính "rằng nhu cầu năng lượng tổng thể cho vận chuyển sẽ là 12,9 Exajoules (EJ) vào năm 2030." UMAS tiếp tục chỉ ra rằng, "năm phần trăm trong số này tương đương

---

<sup>1</sup> Osterkamp, P., Smith, T., Sogaard, K. (2021). Năm phần trăm nhiên liệu không phát thải vào năm 2030 cần thiết cho quá trình khử cacbon vận chuyển phù hợp với Paris. Cái nhìn sâu sắc ngắn gọn. Diễn đàn Hàng hải Toàn cầu.

<sup>2</sup> Đổi mới Sứ mệnh (2022). Lộ trình công nghiệp cho vận tải biển không phát thải.

với 0,64 EJ, hoặc 15,8 triệu tấn dầu nhiên liệu nặng tương đương.”<sup>3</sup> Tuy nhiên, việc áp dụng mục tiêu hấp thụ nhiên liệu như vậy không đảm bảo rằng lượng phát thải của vận tải biển sẽ đạt đỉnh trước năm 2030, điều này cho thấy rằng các mục tiêu bổ sung về cường độ phát thải và mức giảm phát thải tuyệt đối là cần thiết để thúc đẩy quá trình chuyển đổi trong thập kỷ này.

10 Do đó, tài liệu này đề xuất ngôn ngữ cụ thể để xem xét Nhóm các mục tiêu giảm phát thải tuyệt đối, mục tiêu giảm cường độ và mục tiêu hấp thụ nhiên liệu cho năm 2030 và 2040 phù hợp với mục tiêu theo đuổi nỗ lực hạn chế mức tăng nhiệt độ toàn cầu ở mức 1,5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp. Tài liệu này cũng tán thành mục tiêu không phát thải từ ngành chậm nhất là năm 2050. Theo mô hình của sáng kiến Mục tiêu dựa trên khoa học (SBTi), các mục tiêu giảm phát thải và cường độ tuyệt đối này mang lại mức độ tin cậy cao nhất về khí hậu trong việc giúp đảm bảo rằng ngành trở thành 1,5°C, đồng thời giúp ngành có thời gian để đáp ứng quá trình chuyển đổi này thông qua việc áp dụng các công nghệ và nhiên liệu mới. Bằng cách bắt đầu giảm lượng phát thải trong thập kỷ này một cách tuyệt đối, các mục tiêu này cũng giúp đảm bảo rằng quá trình chuyển đổi này đạt được thông qua lộ trình chi phí thấp nhất.

11 Cần nhấn mạnh rằng các mục tiêu chính sách như vậy là cần thiết để đạt được sự phù hợp với giới hạn 1,5°C. Các sáng kiến từ các công ty tiêu dùng, chủ hàng, công ty bảo hiểm, cảng và chính phủ tiếp tục phát triển, như được nhấn mạnh trong các ví dụ trong tài liệu ISWG-GHG 13/3/3 (IMarEST) và ISWG-GHG 13/3/4 (Hoa Kỳ) và gần đây phát triển chẳng hạn như khởi động Thử thách vận chuyển xanh, bao gồm hơn 40 thông báo để thúc đẩy quá trình chuyển đổi.<sup>4</sup> Tuy nhiên, trong khi các biện pháp và đầu tư tự nguyện của những người tiên phong xứng đáng được hỗ trợ và khuyến khích, những điều này sẽ không – và cũng không nên được kỳ vọng – giảm thiểu tất cả các khí thải từ lĩnh vực của riêng mình. Việc bổ sung các mục tiêu khí hậu mạnh mẽ hơn cũng có thể hỗ trợ một sân chơi bình đẳng cho ngành. Ví dụ, Trung tâm Mærsk McKinney Møller về Vận chuyển không khí thải carbon báo cáo rằng mặc dù đã có một số cam kết của các chủ tàu trong các phân khúc tàu chở dầu, hàng rời, công-te-nơ và RoRo để hỗ trợ cho tham vọng hiện tại của Chiến lược ban đầu hoặc một số hình thức mục tiêu không có ròng vào năm 2050, những cam kết này sẽ chỉ giảm 13% lượng phát thải so với thông thường vào năm 2050.<sup>5</sup> Nếu tất cả 30 chủ tàu hàng đầu trong mỗi phân khúc áp dụng một mục tiêu tương tự, thì tỷ lệ giảm sẽ chỉ là 40% năm.

12 Ngoài các mục tiêu khí hậu mạnh mẽ hơn, điều cần thiết là Ủy ban phải tiếp tục tiến trình của mình đối với các biện pháp giúp giảm phát thải. MEPC 79 “đồng ý tái khẳng định cam kết tiếp tục công việc của mình trong việc xác định các biện pháp giảm khí nhà kính ứng cử viên sẽ được ưu tiên phát triển như một phần của nhóm các biện pháp bao gồm cả các yếu tố kỹ thuật và kinh tế của MEPC 80” phù hợp với Kế hoạch làm việc cho phát triển các biện pháp trung và dài hạn. Tương tự như vậy, các mục tiêu được tăng cường sẽ cung cấp thông tin cho việc xem xét các quy định của CII, các hướng dẫn liên quan và các mục tiêu của chúng từ năm 2027 đến năm 2030.

13 Các bên đồng ủng hộ cũng lưu ý rằng có những yếu tố quan trọng cần đưa vào Chiến lược sửa đổi bên cạnh các mục tiêu phù hợp với 1,5°C. Ví dụ, điều quan trọng là phải bao gồm các điều khoản hỗ trợ khái niệm “chuyển đổi công bằng và hợp lý” và khẳng định lại rằng “tác

<sup>3</sup> Osterkamp và cộng sự 2021.

<sup>4</sup> <https://greenshippingchallenge.org/>

<sup>5</sup> Trung tâm vận tải biển không carbon của Maersk McKinney Møller. (2022). Chiến lược khử cacbon hàng hải năm 2022. Có sẵn tại: <https://www.zerocarbonshipping.com/publications/maritime-decarbonization-strategy/>

động đối với các Quốc gia của một biện pháp [hoặc nhóm các biện pháp] cần được đánh giá và xem xét khi thích hợp trước khi thông qua một biện pháp." Tuy nhiên, các bên đồng ủng hộ tập trung tài liệu này vào việc đưa ra các mục tiêu cụ thể về phát thải và tiêu thụ nhiên liệu cho năm 2030 và 2040, vì đã có ý kiến về và liên quan đến các vấn đề chuyển đổi đang được Nhóm xem xét và đưa vào phản ánh của Chủ tịch về tình trạng của các cuộc thảo luận về dự thảo Chiến lược GHG sửa đổi của IMO được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 79/WP.10 trong các phần như "Tầm nhìn" và "Rào cản và các biện pháp hỗ trợ; Nâng cao Năng lực và Hợp tác Kỹ thuật; R&D." Ngoài ra, Ủy ban gần đây đã hoàn thiện bài tập rút ra bài học về đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngắn hạn và đánh giá Quy trình đánh giá tác động đối với các Quốc gia của các biện pháp ứng cử.

Các mức độ tham vọng

14 Các bên đồng ủng hộ đề xuất ngôn ngữ cụ thể sau đây cho mục tiêu giảm phát thải tuyệt đối và mục tiêu giảm cường độ:

".1 lượng phát thải KNK trong vòng đời từ vận tải biển quốc tế giảm vào năm 2030 và 2040 giảm tổng lượng phát thải khí nhà kính hàng năm trên cơ sở vòng đời ít nhất 37% vào năm 2030 và 96% vào năm 2040 so với mức cơ sở năm 2008.

.2 cường độ KNK trong vòng đời của vận tải biển quốc tế giảm vào năm 2030 và 2040

để giảm phát thải khí nhà kính trong vòng đời của mỗi công trình giao thông ít nhất 65% vào năm 2030 và 98% vào năm 2040 so với đường cơ sở năm 2008."

15 Các mục tiêu giảm cường độ và tuyệt đối này được đề xuất trong quá trình thiết lập mục tiêu dựa trên Khoa học cho lĩnh vực hàng hải và nhất quán với lộ trình tổng thể tương thích với 1,5°C giúp giảm phát thải khí nhà kính về 0 không muộn hơn năm 2050.

16 Các bên đồng ủng hộ cũng hỗ trợ đưa vào một công thức mới cho các cấp độ tham vọng năm 2030 và 2040 để phục vụ như một chỉ báo về quá trình chuyển đổi và gửi tín hiệu về sự cần thiết phải đóng tàu có khả năng hoạt động bằng nhiên liệu không phát thải và thiết lập cơ sở hạ tầng cần thiết. Cụ thể, các bên đồng ủng hộ đề xuất ngôn ngữ sau, dựa trên tài liệu ISWG-GHG 13/3/4:

".3 phần trăm đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ không phát thải khí nhà kính hoặc gần như bằng không, dựa trên mức tiêu thụ khối lượng nhiên liệu trên tàu, sẽ tăng vào năm 2030 và 2040

đạt ít nhất 5% đội tàu toàn cầu hoạt động bằng nhiên liệu và công nghệ có lượng phát thải bằng không hoặc gần bằng không trên cơ sở đánh giá vòng đời (LCA) (phân tích từ đầu đến cuối) vào năm 2030 và ít nhất [X]% vào năm 2040, dựa trên mức tiêu thụ khối lượng nhiên liệu trên tàu."

17 Các bên đồng ủng hộ lưu ý rằng cách tiếp cận này được cung cấp thông tin trong Lộ trình ngành về vận chuyển không phát thải của Sứ mệnh vận chuyển không phát thải.<sup>6</sup> Mức tham vọng về nhiên liệu vào năm 2040 cần được thảo luận và hoàn thiện như một phần của việc sửa đổi Chiến lược ban đầu và vẫn nhất quán với các mức tham vọng tổng thể của Chiến lược.

18 Cuối cùng, các bên đồng ủng hộ duy trì tầm quan trọng thiết yếu của việc đặt mục tiêu không phát thải khí nhà kính từ ngành này chậm nhất vào năm 2050, đề xuất ngôn ngữ sau:

---

<sup>6</sup> <http://mission-innovation.net/missions/shipping/>

"4 Phát thải vòng đời GHG từ vận tải biển quốc tế để loại bỏ dần đến mức phát thải bằng 0 muộn nhất vào năm 2050

loại bỏ dần lượng phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế đến mức không phát thải chậm nhất vào năm 2050, như được kêu gọi trong Tầm nhìn và phù hợp với mục tiêu nhiệt độ của Hiệp định Paris và mục tiêu hạn chế mức tăng nhiệt độ toàn cầu lên 1,5°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp."

Rà soát Chiến lược

17 Điều cần thiết đối với bất kỳ đánh giá nào về mức độ tham vọng của Chiến lược sửa đổi để tránh thụt lùi và tạo ra sự không chắc chắn của thị trường. Nếu Chiến lược sửa đổi thiết lập các đánh giá như vậy, Phần 7 nên nêu rõ:

"Bất kỳ đánh giá nào do Ủy ban thực hiện nên duy trì hoặc tăng cường mức độ tham vọng được đặt ra trong Chiến lược sửa đổi."

Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

18 Nhóm được đề nghị xem xét các đề xuất được nêu trong tài liệu này và có hành động phù hợp.