



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN

Phiên họp thứ 15
Chương trình nghị sự mục 2

ISWG-GHG 15/2/3
Ngày 12 tháng 5 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**

**Các cân nhắc và bài học rút ra/khuyến nghị tiếp theo sau Hội nghị Vận tải
biển Xanh Châu Phi**

**Do Angola, Gambia, Ghana, Kenya, Liberia, Namibia và Sierra Leone đề
trình**

TÓM TẮT

Tóm tắt:

Tài liệu này đưa ra các khuyến nghị dựa trên các cuộc thảo luận trong "Hội nghị Vận tải biển Xanh của Châu Phi", được tổ chức tại Accra, Ghana vào ngày 15-16 tháng 2 năm 2023 và Hội nghị IMO về "Vận tải biển Carbon thấp ở Châu Phi", được tổ chức tại Mombasa, Kenya vào ngày 5 tháng 5 năm 2023. Các hội nghị này, được tổ chức với chủ đề "Mở khóa cơ hội cho vận tải biển xanh ở châu Phi" và "Vượt qua thách thức bằng cách mở khóa cơ hội và đầu tư", tạo bối cảnh cho các cuộc thảo luận không chính thức về những thách thức và cơ hội cho các quốc gia châu Phi trong quá trình khử carbon cho vận tải biển quốc tế.

*Định hướng chiến
lược, nếu có:*

3

Kết quả đầu ra:

3.2

*Hành động cần thực
hiện:*

Đoạn 15

Tài liệu liên quan:

Không có

Giới thiệu

1 Quá trình chuyển đổi xanh báo hiệu một trong những thách thức lớn nhất mà ngành hàng hải, đặc biệt là vận tải biển, từng phải đối mặt. Trong quá trình chuyển đổi này, ngành vận tải biển phải tiếp tục cung cấp giao dịch thương mại quốc tế một cách kịp thời và ít tác động đến môi trường nhất. Do đó, ngành phải thực hiện các hành động khẩn cấp để đưa các mục tiêu phát thải của mình song song với các mục tiêu 1,5°C của Hiệp định Paris.

2 Các động lực chính để đạt được mục tiêu 1,5°C bao gồm khung pháp lý toàn cầu và đầy tham vọng sẽ được IMO bảo vệ, nêu bật các biện pháp tiết kiệm năng lượng, phát triển các nguồn nhiên liệu và công nghệ mới, đầu tư vào năng lượng tái tạo và cơ sở hạ tầng cũng như các phương thức làm việc mới với nhau trong khu vực công-tư. Bất kỳ sự đồng thuận nào đạt được về một quy định toàn cầu như vậy phải công bằng, hợp lý và có tính đến nhu cầu đặc biệt của các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, những nước dễ bị tổn thương nhất với khí hậu và dự kiến sẽ bị ảnh hưởng nhiều hơn bởi biến đổi khí hậu.

3 Nhận thức được các cuộc đàm phán hiện đang diễn ra tại IMO liên quan đến việc xem xét chiến lược KNK ban đầu và mức đóng góp có vẻ thấp của các quốc gia châu Phi vào các cuộc thảo luận, các nhà tổ chức, với sự hỗ trợ của IMO, đã triệu tập Hội nghị Vận tải biển Xanh đầu tiên trên lục địa vào ngày 15 và 16 vào tháng 2 năm 2023 và một hội nghị tiếp theo về “Vận tải biển Carbon thấp ở Châu Phi” vào ngày 5 tháng 5 năm 2023. Hội nghị Accra diễn ra tại khách sạn Labadi Beach, Ghana có 18 quốc gia tham dự, còn Hội nghị Mombasa được tổ chức tại khách sạn Pride Inn Paradise với sự tham dự của đại diện 49 quốc gia trong châu lục cũng như các tổ chức quốc tế, khu vực và khu vực tư nhân tham dự. Các hội nghị bao gồm các cuộc thảo luận nhóm, thuyết trình và một sự kiện bên lề về các giải pháp hàng hải. Hội nghị Kenya phần lớn là sự tiếp nối và xác nhận các cuộc thảo luận được khởi xướng ở Ghana.

Bài học rút ra

4 Mục tiêu khử carbon đầy tham vọng đối với vận tải biển quốc tế là rất quan trọng để ngành đóng vai trò hiệu quả trong việc đạt được các mục tiêu của Hiệp định Paris. Do đó, việc khử carbon trong vận tải biển phải được hướng dẫn bởi các quy định toàn cầu lưu ý rằng chỉ các biện pháp kỹ thuật và vận hành sẽ không đủ để giảm một cách thỏa đáng lượng phát thải khí nhà kính (KNK) từ vận tải biển quốc tế theo dự báo tăng trưởng của giao dịch thương mại thế giới. Các quy định/tham vọng như vậy phải công bằng, hợp lý và có tính đến nhu cầu đặc biệt của các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, những quốc gia

đóng góp ít nhất vào khủng hoảng khí hậu và bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi khủng hoảng.

5 Có mối liên hệ rõ ràng giữa việc theo đuổi một chiến lược đầy tham vọng với mục tiêu khử carbon trong vận tải biển quốc tế vào năm 2050 và tầm quan trọng của việc giải quyết các nhu cầu/mối quan tâm chính đáng của các quốc gia đang phát triển nhằm hỗ trợ nỗ lực của họ trong việc chuyển đổi sang vận tải biển/nhiên liệu có hàm lượng carbon thấp đến bằng 0. Khuyến nghị tại MEPC 79 của Ủy ban trong việc “tiếp tục công việc xác định các biện pháp giảm KNK ứng viên 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” được ủng hộ mạnh mẽ.

6 Một phần của các tác động giảm thiểu là nhu cầu cấp thiết đối với việc triển khai các công nghệ xanh và sạch ở các nước đang phát triển để giúp các nước này đồng hành cùng quá trình chuyển đổi vận tải biển xanh và thực hiện các mục tiêu biến đổi khí hậu cũng như góp phần phát triển kinh tế xã hội. Nếu những nhu cầu này không được giải quyết, các quốc gia dễ bị tổn thương nhất sẽ không thể thích ứng với quá trình chuyển đổi khí hậu hàng hải và do đó sẽ bị bỏ lại phía sau. Cần có một quá trình chuyển đổi công bằng, hợp lý và bình đẳng để đảm bảo tất cả các Quốc gia có thể chuyển đổi với cùng tốc độ như một phần không thể thiếu trong việc thực hiện Chiến lược KNK sửa đổi đầy tham vọng của IMO.

7 Quá trình chuyển đổi công bằng, hợp lý và bình đẳng đòi hỏi phải có các nguồn tài chính để tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chuyển đổi năng lượng hàng hải trên diện rộng, bao gồm xây dựng năng lực, nghiên cứu và phát triển, phát triển cơ sở hạ tầng, tiếp thu công nghệ và phát triển các kỹ năng cần thiết trong suốt chuỗi giá trị hàng hải ở các Quốc gia dễ bị tổn thương nhất.

8 Điều quan trọng đối với các nước châu Phi là tận dụng mọi cơ hội tiềm năng để hưởng lợi từ quá trình chuyển đổi, bao gồm các cơ hội như sản xuất nhiên liệu thay thế, tiếp tục nghiên cứu và phát triển, xây dựng năng lực và đào tạo thuyền viên cũng như đào tạo lại lực lượng lao động, tiếp cận nguồn tài trợ và phát triển công nghệ – tất cả đều nằm trong bối cảnh rộng lớn hơn của quá trình chuyển đổi “công bằng, hợp lý và bình đẳng”.

9 Điều quan trọng là các quốc gia châu Phi đảm bảo tiếng nói của họ được lắng nghe tại IMO thông qua sự phối hợp và tham vấn bằng cách tạo lập quan điểm chung về các cuộc thảo luận về KNK hiện đang diễn ra tại IMO thông qua các cuộc họp khu vực. Ngoài ra, IMO được kêu gọi tiếp tục hỗ trợ các sự kiện

khí hậu khu vực tương tự ở Châu Phi thông qua Quỹ Ủy thác GHG TC của ITCP/IMO, v.v.

Tiếp cận nguồn tài trợ

10 Để đáp ứng các mục tiêu về khí hậu đòi hỏi phải có một nhóm các biện pháp nhằm đảm bảo đạt được các mục tiêu và đưa ra các biện pháp khuyến khích kinh tế phù hợp để chuyển đổi ngành. Do đó, một nhóm các biện pháp phải bao gồm cả biện pháp kỹ thuật như Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK và yếu tố kinh tế như thuế KNK toàn cầu.

11 Thuế KNK sẽ cung cấp các biện pháp khuyến khích kinh tế cần thiết để cải thiện hiệu quả năng lượng và cho quá trình chuyển đổi bằng cách giảm chênh lệch giá giữa nhiên liệu thông thường và nhiên liệu thay thế, đồng thời làm sản phẩm phụ giúp tăng doanh thu đáng kể. Xuyên suốt các hội nghị, những thách thức về tài trợ đã được nêu ra như một rào cản đáng kể đối với quá trình chuyển đổi xanh đối với vận tải biển ở Châu Phi. Thách thức này rất lớn và cần có các mô hình tài trợ mới để mang công nghệ mới đến các nước châu Phi. Để đảm bảo các nguồn tài chính cần thiết cho quá trình chuyển đổi công bằng, hợp lý và bình đẳng, doanh thu được tạo ra theo biện pháp kinh tế của IMO nên được phân bổ để hỗ trợ các Quốc gia đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, nhằm thúc đẩy xây dựng năng lực, sản xuất nhiên liệu và phát triển cơ sở hạ tầng cảng, v.v. .

12 Để đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng, hợp lý và bình đẳng và giải ngân vốn hợp lý, điều cần thiết là các Quốc gia dễ bị tổn thương nhất với năng lực thấp nhất và nhu cầu chuyển đổi lớn nhất được ưu tiên tiếp cận với các quỹ thông qua các quỹ được phân bổ hoặc các yêu cầu ứng dụng khác biệt. Nguồn tiền tích lũy cũng phải được IMO quản lý.

Kết luận

13 Cần có hành động khẩn cấp để ngành vận tải biển đáp ứng các mục tiêu về nhiệt độ của Hiệp định Paris. Điều này đòi hỏi phải khử carbon trong vận tải biển vào năm 2050. Để đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng, hợp lý và bình đẳng thông qua một chiến lược khí hậu đầy tham vọng, nhu cầu hành động khẩn cấp liên quan đến việc sửa đổi Chiến lược IMO và tiến bộ về các quy định là rất cần thiết.

14 Do đó, các bên đồng ủng hộ có quan điểm rằng thuế KNK toàn cầu đối với phát thải từ vận tải biển như một phần của nhóm biện pháp là rất quan trọng đối với sự đóng góp của IMO vào các hành động cần thiết để đáp ứng mục tiêu nhiệt độ 1.5°C. Kinh phí thu được từ thuế carbon toàn cầu của IMO sẽ góp phần

tài trợ cho quá trình chuyển đổi công bằng, hợp lý và bình đẳng. Như vậy, không để ai bị bỏ lại phía sau.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

15 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin và có hành động phù hợp, đặc biệt là xem xét đoạn 13 và 14 của tài liệu.
