سرآمد اقتصاد
سه‌شنبه-۲۶ فروردین ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۱۷۷

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد

صنعت دریانوردی جهان کربن‌زدایی می‌شود؟

IMO اولین کارمزد جهانی کربن در سطح صنعت را تایید می‌کند

گروه انرژی- حسین بوذری - پس از ۱۰سال بررسی، کشورهای عضو IMO موافقت کردند که اولین هزینه کربن جهانی برای حمل‌ونقل را اعمال کنند. این اولین سیستم درآمد کربن تحت مدیریت سازمان ملل از هر نوع است. در آخرین روز مذاکرات برای هشتادوسومین نشست کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی که در روزهای ابتدایی هفته جاری برگزار شد، نمایندگان حاضر در این نشست با مجموعه‌ای از اهداف الزام‌آور برای انتشار گازهای گلخانه‌ای کشتیرانی، از جمله اهداف میانی کاهش ۲۰ تا ۳۰درصدی انتشار گلخانه‌ای تا سال ۲۰۳۰، کاهش ۷۰ تا ۸۰درصدی تا سال ۲۰۴۰ میلادی موافقت کردند.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، آژانس کشتیرانی سازمان ملل متحد در گامی بزرگ به سمت کربن‌زدایی دریانوردی، با وجود مخالفت شدید ایالات‌متحده، اولین طرح جهانی قیمت‌گذاری کربن برای این صنعت را تصویب کرد. این اولین‌باری است که صنعت جهانی کشتیرانی که حدود ۳درصد از انتشار گازهای گلخانه‌ای جهان را تولید می‌کند، با قوانین الزام‌آور بین‌المللی آب‌وهوا مواجه خواهد شد. انتظار می‌رود این طرح توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌طور رسمی در اواخر سال ۲۰۲۵ تصویب شود و با هدف کمک به این بخش تا حدود سال ۲۰۵۰ به انتشار خالص صفر برسد.

از سال ۲۰۲۸، کشتی‌ها باید به سوخت‌های پاک‌تر روی آورند یا در صورت تجاوز از محدودیت‌های تعیین‌شده آلودگی، جریمه‌های بالایی بپردازند. این طرح جدید که J۹ نام دارد، انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰، ۳۰ تا ۴۰میلیارد دلار برای تأمین مالی تلاش‌های انرژی پاک در کشتیرانی جهانی جمع‌آوری کند. IMO مسیر تاریخی را ترسیم می‌کند. این قوانین برای کشتی‌های بزرگ‌تر از ۵۰۰۰تن ناخالص اعمال می‌شود و پس از سه‌سال بازنگری می‌شود.

معیارهای آلایندگی کشتی‌ها

کشتی‌ها براساس دومعیار آلایندگی مورد قضاوت قرار خواهند گرفت. کسانی که از هدف سخت‌گیرانه‌تر کوتاهی می‌کنند، ۱۰۰دلار به ازای هر تن CO_2 یا گازهای گلخانه‌ای معادل آن بالاتر از هدف مدیون خواهند بود. کشتی‌هایی که حتی به میله پایین‌تر هم نرسند، تا ۳۸۰دلار در هر تن جریمه می‌شوند. به جای پرداخت جریمه، مالکان کشتی همچنین می‌توانند از کشتی‌هایی که از سوخت سبزتر استفاده می‌کنند و هر دو هدف را برآورده می‌کنند، اعتبار کربن خریداری کنند.

هدف سخت‌گیرانه‌تر کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای به ازای هر واحد سوخت تا سال ۲۰۲۸ تا ۱۷درصد و تا سال ۲۰۳۰ به میزان ۲۱درصد در مقایسه با سطوح سال ۲۰۰۸ است. هدف ساده‌تر کاهش ۴درصدی تا سال ۲۰۲۸ است که تا سال ۲۰۳۰ به ۸درصد افزایش یابد. پول جمع‌آوری‌شده که حدود ۱۰میلیارد دلار در سال تخمین زده می‌شود، نیز برای کمک به صنعت کشتیرانی در استفاده از فناوری‌های کم‌کربن و حمایت از کشورهای فقیرتری که ممکن است از این تغییرات بیشترین آسیب را ببینند، استفاده خواهد شد. ایالات‌متحده با این بخش از طرح مخالفت کرد.

حمایت ۶۳ کشور از طرح IMO

گفت‌وگوهای جهانی شکاف‌ها را آشکار می‌کند رای IMO نشان داد که کشورها تا چه حد در این موضوع دچار دودستگی هستند. ۶۳کشور از جمله چین، اتحادیه اروپا، هند و ژاپن از این طرح حمایت کردند. ۱۶کشور، عمدتاً کشورهای تولیدکننده نفت، از جمله عربستان سعودی، امارات، روسیه و بحرین به آن رای منفی دادند. ۲۵کشور دیگر —از جمله برخی کشورهای جزیره اقیانوس آرام— رای ندادند. در همین حال، ایالات‌متحده از مذاکرات خارج شد و هشدار داد که در صورت جریمه‌شدن کشتی‌های آمریکایی براساس قوانین جدید، «اقدامات متقابلی» اتخاذ خواهد کرد.

دستیابی به این توافق نزدیک به دوسال طول کشید و منعکس‌کننده یک راه‌حل میانه است. برخی کشورها خواهان مالیات ساده برای همه گازهای گلخانه‌ای بودند، در حالی که برخی دیگر سیستمی را ترجیح دادند که در آن کشتی‌ها بتوانند اعتبارات آلودگی را مبادله کنند. کشورهای جزیره اقیانوس آرام که در معرض خطر بالایی از افزایش سطح دریا هستند، برای تشویق استفاده سریع‌تر از سوخت‌های سبز، برای تشویق به پرداخت هزینه ثابت تلاش کردند، اما کشورهای بزرگ صادرکننده - و اخیراً ایالات‌متحده - گفتند که هزینه‌های اضافی می‌تواند قیمت کالاهایی مانند مواد غذایی را افزایش دهد، به‌ویژه از آنجایی که سوخت‌های کم‌آلاینده هنوز به سختی به‌دست می‌آیند.

ساختار هزینه‌ای طرح جدید

هسته اصلی این طرح، جریمه‌ای ۳۸۰دلاری به ازای هر تن CO_2 است که کشتی‌ها در صورت تجاوز از حداکثر میزان شدت انتشار، باید بپردازند، که هر چندسال یک‌بار براساس یک برنامه تعیین‌شده سخت‌تر می‌شود. کشتی‌هایی که تحت این استاندارد شدت باقی می‌مانند همچنان باید جریمه ۱۰۰دلاری به ازای هر تن CO_2 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 گلخانه‌ای بالاتر از یک حد معین مشمول جریمه می‌شود. گازهای گلخانه‌ای زیر حد مجاز بدون مالیات خواهد بود و همه کشتی‌های زیر ۵۰۰۰GT -کشتی‌های ساحلی و قایق‌های 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 ساخته‌شده از محصولات غذایی مانند روغن نخل و سویا استفاده کنند. اینها ارزان‌ترین سوخت‌های «سبز» موجود هستند، اما هزینه زیست‌محیطی قابل‌توجهی دارند، زیرا افزایش تولید در مقیاس بزرگ مستلزم پاکسازی بیشتر زمین است.

سهم کشتیرانی از گازهای گلخانه‌ای

تصویب طرح مالیات بر آلایندگی کشتی‌ها می‌تواند مقدار قابل‌توجهی پول جمع کند و به تغییرات گسترده در صنعت حمل‌ونقل منجر شود. همچنین این اولین گام به سوی هدف والای مالیاتی است که محدود به یک کشور خاص نمی‌شود، بلکه در سطح جهانی مطرح است. حدود ۷۰کشور در سراسر جهان قیمت کربن را چه از طریق مالیات و چه مکانیسم‌های تجاری تعیین کرده‌اند. بسیاری از فعالان و اقتصاددانان استدلال کرده‌اند که تعیین قیمت کربن و تصویب مالیات بر آلایندگی کشتی‌ها، برای مقابله با تهدید جمعی تغییرات آب‌وهوایی بسیار مهم است، زیرا می‌تواند هم از آلودگی جلوگیری و هم اقتصاد پاک‌تر و انعطاف‌پذیرتری را تامین کند.

کشتیرانی تقریباً سه‌درصد از انتشار گازهای گلخانه‌ای جهانی را تشکیل می‌دهد که کمی بیشتر از هوانوردی است. مالیات بر آلایندگی کشتی‌ها (انتشار کربن) به احتمال زیاد ده‌ها میلیارد دلار درآمد در سال برای سیاست‌های آب‌وهوایی تامین می‌کند. کشورهای توسعه‌یافته ۹میلیارد دلار به صندوق آب‌وهوای سبز، برنامه سازمان ملل که برای کمک به کشورهای در حال توسعه به منظور مقابله با تغییرات آب‌وهوایی است، اهدا کرده‌اند. با وجود این، گروه‌های فعال تاکید کرده‌اند این مبلغ بسیار کمتر از منابعی است که باید تامین شود. هنوز کارهای زیادی برای انجام‌دادن وجود دارد، اما حرکت رو به جلو ممکن است آسان‌تر از مذاکرات جهانی آب‌وهوا باشد که نیاز به حمایت یکپارچه دارد. در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) عمدتاً تصمیم‌گیری برعهده کشورهای عضو است.

خبر

مدیر عامل اسبق شرکت ملی نفت ایران:

ایران برای تامین نیاز هرگز وارد کننده گاز نخواهد شد

سرآمد مدیر عامل اسبق شرکت ملی نفت ایران گفت: با در نظر گرفتن اینکه قطری‌ها هم پروژه فشار افزایی را دارند هر کشوری که فشار افزایی را زود تر انجام دهد از سهم کشور دیگر هم برداشت می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی کاردر در رابطه با فشار افزایی پارس جنوبی به مهر گفت: به عنوان یک واقعیت در یک زمان معینی افت فشار در پارس جنوبی را خواهیم دید.

وی ادامه داد: پیک مصرف در کشور تعیین شده که بیشتر آن مربوط به بخش خانگی است و فصل زمستان به عنوان یک چالش جدی برای کشور است برای همین به عنوان یک ضرورت فنی باید قطعاً این کار چه انجام بگیرد و امری ضروری است اما سرعت عمل و زمان آن مربوط به مباحث کارشناسی می‌شود.کاردر با اشاره به ضرورت فشار افزایی در پارس جنوبی خاطر نشان کرد: پارس جنوبی میدان مشترک است و کشور قطر نیز در حال فشار افزایی است و به دلیل اینکه وسعت سرزمینی در این میدان برای آنها بیشتر از ما است؛ آنها چاه‌های جدیدی حفر می‌کنند و برداشتشان را از میدان افزایش می‌دهند و با در نظر گرفتن این مساله که قطری‌ها هم پروژه فشار افزایی را دارند هر کشوری که فشار افزایی را زود تر انجام دهد از سهم کشور دیگر هم برداشت می‌کند.

وی ادامه داد: اقدامی که کشور دیگر انجام دهد آثارش به ما نیز می‌رسد و ما باید سریع‌تر آماده شویم چرا که اگر آنها در وقت مناسب در میدان حضور پیدا نکنند ما می‌توانیم هر زمان آمادگی داشتیم وارد شویم؛ در غیر این صورت باید این آمادگی را داشته باشیم که اگر اتفاقی در میدان افتاد، فشار افزا و کمپرسور را نصب کرده و سهم خودمان را برداشت کنیم.

مدیر عامل اسبق شرکت ملی نفت ایران در رابطه با اینکه با فشار افزایی و عدم نیاز به واردات گاز ی توانیم مشکل کمبود گاز را بر طرف کنیم اضافه کرد: این مساله می‌تواند منجر به بالانس تولید و مصرف شود. زیرا مصرف ما در حال افزایش است و نیاز داریم که فوراً میادین دیگری که در اختیار داریم نیز فعال شوند.

وی ادامه داد: اما آیا به نقطه‌ای می‌رسیم که واردات خواهیم داشت که باید گفت واردات مساله ساده ای نیست زیرا منطقه به گونه‌ای نیست که تمامی کشورها دارای ذخایر گازی باشند، ما و قطر از این منابع برخورداریم که قطر هم همین میدان مشترک را دارد و دیگر گاز مازادی وجود ندارد مگر از روس‌ها که بخواهیم از بالا برای ما تأمین گاز کنند.

معاون حقوقی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز

نقش موثر قاچاق گازوئیل بر ناترازی انرژی

سرآمد معاون ستاد مبارزه با قاچاق کالا گفت: روزانه شاهد حجم بالایی از قاچاق گازوئیل هستیم که بخشی از ناترازی انرژی به همین امر باز می‌گردد که بر شرکت‌های تولیدکننده تأثیرگذار خواهد بود.

به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل علیدادی درباره تأثیرات مبارزه با قاچاق در تحقق شعار سال به رادیو گفتگو اظهار کرد: قاچاق کالا سمی برای تولید داخل است و ازاین‌جهت وقتی بحث تولید و حمایت از آن مطرح باشد، پدیده شوم قاچاق یکی از موانع اصلی سرمایه‌گذاری خواهد بود.

علیدادی تصریح کرد: با ورود قاچاق به کشور، هیچ‌گونه عوارض گمرکی پرداخت نمی‌شود و توان رقابتی را از تولیدکننده می‌گیرد.

وی با بیان اینکه بسیاری از کالاهای قاچاق از سلامت و استاندارد لازم برخوردار نیستند، اظهار کرد: سیاست‌های تعرفه‌ای برای حمایت از تولید دریافت نمی‌شود و طبیعتاً قاچاقچیان سیاست‌ها را دور زده و تولید را از بین می‌برند.

علیدادی ادامه داد: روزانه شاهد حجم بالایی از قاچاق گازوئیل هستیم که بخشی از ناترازی انرژی به همین امر باز می‌گردد که بر شرکت‌های تولیدکننده تأثیرگذار خواهد بود.معاون حقوقی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز یادآور شد: بسیاری از شرکت‌های تولیدی با مشکل برق رو به رو هستند و لذا مبارزه با قاچاق همت همه دستگاه‌ها را می‌طلبد.

وی افزود: ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز فراحاکمیتی است و هر چه دستگاه‌های عضو نقش خود را بهتر ایفا کنند روند اقدامات بهتر خواهد شد.

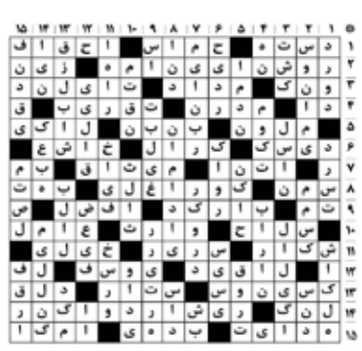
به گفته علیدادی، اگر نقش‌ها به‌درستی ایفا شود، جلوی قاچاق ورودی و خروجی گرفته می‌شود و در راستای سرمایه‌گذاری برای تولید موفق خواهیم بود.

جدول ۳۰۵

افقی:
۱- نام آذری- یاری خواستن- طراح
۲- نوعی مالیات- به غذای آبکی ورقیق وبی‌مزه گویند- مکان
۳- پیروی- پرحرارت- خمیازه
۴- آدمکش- ضرباهنگ- زبان پهلوی اشکانی
۵- معروف‌ترین پیست اسکی ایران- دارای ویژگی‌های دلاورانه
۶- الکل سفید- بین مچ و آرنج- به‌رو خوابیده
۷- پادشاهان- قفل چوبی خانه‌های قدیم- راه و روش عبادت
۸- سنگ آسیاب- بازیگر مرد مجموعه فیلم‌های جان ویک- دمای غیرطبیعی بدن
۹- نوعی بیماری تنفسی- شتاب- هر بخش یک مجموعه
۱۰- ناپدید کردن- زبان کوچک- غیرواقعی و ساختگی
۱۱- بارسفر- بزرگ و مهتر
۱۲- موسیقی‌دان عصر ساسانی- ورودی خانه‌های قدیمی- نصف‌آجر
۱۳- حشره تارتن- کننده‌کاری- صفیر
۱۴- محکم کردن- دوست بسیار صمیمی- برخورد
۱۵- عمل فرو بردن چیزی از حلق- کتاب ابن ندیم که از قدیم‌ترین مراجع کتاب‌شناسی است- گل سرخ

عمودی:
۱- کنجکاوی و جست‌وجو- آلبومی با آواز محمدرضا شجریان
۲- حاجت- خزنده‌ای با آرواره‌های قوی- لانه زنبور عسل
۳- میانه‌روی- مکعب جورچین
۴- اشاره به دور- سیستم عاملی در کامپیوتر- تئوری علمی‌اینشتین
۵- ستاره‌ای در دب اکبر- ضربه‌ای در کاراته- علاج کردن
۶- موتورسیکلت ورزشی- سوره هشتادوهفتم- دیوار بلند
۷- خودرو- باقی‌مانده دانه‌های روغنی- گردنبند اسارت
۸- پارچه نخی ساده- فراوان‌ترین کربوهیدرات در طبیعت- صاف و روشن
۹- طمع- گفت‌وگو کردن- کوکب
۱۰- قوه بینایی- مفهوم- یکی از سه حالت ماده
۱۱- پرنده هدایت‌پذیر از راه دور- به مقام قرب الهی رسیده- ابریشم ناخالص
۱۲- گیاه رنگرزی- زادگاه دکتر شریعتی- سیلی
۱۳- پاره کردن و چاک دادن- جهانگرد
۱۴- دستمزد- صاحب سخن را برسر ذوق آورد- متین
۱۵- بزرگ‌ترین چشم را در میان موجودات دارد- سواربی‌همتا

حل جدول شماره ۳۰۴



آب و انرژی

انرژی

وزیر نفت عراق:

عراق خواهان توسعه همکاری‌های فنی و سرمایه‌گذاری با ایران است

وزیر نفت عراق با اشاره به پروژه‌های سرمایه‌گذاری نویدبخش در این کشور، گفت: عراق برای دستیابی به خودکفایی در تولید مشتقات نفتی تلاش می‌کند و خواهان توسعه همکاری‌های فنی و سرمایه‌گذاری با جمهوری اسلامی ایران است.

به گزارش اقتصادسرآمد، محسن پاک‌نژاد وزیر نفت کشورمان و حیان عبدالغنی السواد معاون نخست‌وزیر عراق در امور انرژی در بغداد، ضمن بررسی چشم‌اندازهای همکاری مشترک، درباره سازوکارهای گسترش تعاملات دوجانبه در بخش‌های مختلف صنعت نفت و گاز به رایزنی پرداختند.

پاک‌نژاد، ضمن قدردانی از استقبال گرم مقام‌های عراقی و اشاره به عمق روابط فرهنگی و تاریخی میان دو ملت، بر اهمیت تداوم و گسترش همکاری‌های دوجانبه در همه زمینه‌ها به‌ویژه صنعت نفت و انرژی تأکید کرد.محسن پاک‌نژاد که بنا به دعوت همتای عراقی به بغداد سفر کرده در بدو ورود به محل یادمان شهیدان حاج قاسم سلیمانی و ابو مهدی المهندس رفت و به مقام والای این شهدا ادای احترام کرد. سفر وزیر نفت به بغداد دو روزه خواهد بود و قرار است در این سفر با مقام‌های این کشور برای توسعه همکاری‌ها در زمینه انرژی دیدار و گفت‌وگو کند.

وضعیت منابع آبی نگران‌کننده است

دبیر کمیته ملی سدهای بزرگ ایران گفت: افزایش ساختمان‌سازی و کشاورزی در بالادست رودخانه‌ها از جمله رودخانه‌های طالقان، لتیان، جاجرود و ... در حال گسترش است که شرایط آبی تهران را وخیم‌تر می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، محسن موسوی خوانساری با بیان اینکه به دلیل تغییرات اقلیمی مقدار آب تجدید پذیر کشور، ثابت یا رو به کاهش است، گفت: این روند به گونه‌ای است که در هر سال یک تا ۲ درصد آب تجدید پذیر کشور روند کاهشی را ثبت می‌کند.

دبیر کمیته ملی سدهای بزرگ ایران افزود: از طرفی همین شرایط و تغییرات اقلیمی با افزایش میزان گرمایش هوا همراه شده است و مسئله موجب افزایش تبخیر و تعرق منابع آبی می‌شود.

وی ادامه داد: افزایش ساختمان‌سازی، توسعه مزارع کشاورزی، ساخت و سازهای در بالای دست رودخانه‌ها از جمله رودخانه‌های طالقان، لتیان، جاجرود و ... نیز در حال گسترش است که شرایط را وخیم‌تر می‌کند.

دبیر کمیته ملی سدهای بزرگ ایران درباره شرایط منابع آبی تهران گفت: در پهنه بین بومهن، رودهن و ورامین تا هشتگرد که تحت پوشش رودخانه‌های جاجرود، کن و کرج است، جمعیت ۲۰ میلیون نفری را شامل می‌شود که در حال افزایش است و سالانه حداقل ۳۰۰ و حداکثر ۵۰۰ هزار نفر به این جمعیت افزوده می‌شود.موسوی خوانساری یادآور شد: در این میان توسعه شامل احداث کارخانه و ساختمان‌ها نیز مرتب در حال انجام است که مزید بر علت افزایش مصرف و کاهش منابع آبی در این کلان‌شهر به شمار می‌رود.عضو پیوسته انجمن دیپلماسی آب ایران اظهار کرد: همه این عوامل دست به دست هم می‌دهند تا به این نتیجه برسیم که منابع آب تجدیدپذیر رو به کاهش است و میزان مصرف بر منابع آبی کشور و تهران فزونی دارد.

وی تاکید کرد: معیار پرآبی و کم آبی امسال نیست، به طوری که حتی اگر امسال نیز سال پرآبی باشد شرایط منابع آبی کشور نگران کننده است؛ پیش بینی همه کارشناسان این است که شرایط منابع آبی پس از پشت سر گذاشتن تابستان در ماه‌های مهر و آبان نگران کننده‌تر است.دبیر کمیته ملی سدهای بزرگ ایران درباره مسئله انتقال پایتخت با وجود چالش کم آبی خاطرنشان کرد: انتقال پایتخت اجتناب ناپذیر است چرا که جمعیت این کلان‌شهر به طور مرتب رو به افزایش است و لازم است حداقل پایتخت سیاسی جا به جا شود.