

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 14/2/1  
Ngày 2 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 IMO SỬA ĐỔI VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN**

**Những thách thức về khoảng cách năng lượng xanh, nhu cầu tài chính và xây dựng năng  
lực và tầm quan trọng của tầm nhìn, mục tiêu ngắn hạn và các nguyên tắc hướng dẫn  
trong việc sửa đổi Chiến lược giảm khí nhà kính ban đầu của IMO**

**Đệ trình bởi Bangladesh, Brazil và Ấn Độ**

**TÓM TẮT**

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này đệ trình các yếu tố quan trọng trong Chiến lược KNK ban đầu của IMO cần được giải quyết trong quá trình sửa đổi Chiến lược, có tính đến tham chiếu đến Hiệp định Paris và các yếu tố được thể hiện trong đó. Tài liệu nêu bật thực tế rằng ngành vận tải biển sẽ phải cạnh tranh với các ngành công nghiệp khác, trên đất liền, để tìm nguồn nhiên liệu điện có hàm lượng carbon thấp và không carbon từ cùng một nhóm và sẽ có nhu cầu tài trợ đáng kể cho các nền kinh tế đang phát triển để thực hiện thích ứng và giảm nhẹ biến đổi khí hậu. Tài liệu cũng nhắc lại sự cần thiết phải mở rộng định nghĩa về xây dựng năng lực, như đã thảo luận trong ISWG-GHG 13.
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả đầu ra:</i>	3.2
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	53
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 79/WP.1/Rev.1; nghị quyết MEPC.304(72); MEPC 79/WP.10 và MEPC.1/Circ.896

**Giới thiệu**

1 Khi Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển tham gia vào việc sửa đổi Chiến lược Ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (Chiến lược Ban đầu), các nhà đồng tài trợ nhắc lại cam kết đầy đủ của họ để đảm bảo rằng ngành vận tải biển quốc tế có thể đóng góp chia sẻ công bằng để khử cacbon cho nền kinh tế thế giới nhằm đạt được các mục tiêu của Hiệp định Paris của UNFCCC.

2 Trong khi nhận thức được những phát hiện của Báo cáo đánh giá của Ủy ban liên chính phủ về biến đổi khí hậu (IPCC) được công bố cho đến nay, các nhà đồng tài trợ cũng nhấn mạnh sự cần thiết phải thừa nhận thực tế rằng ngành vận tải biển quốc tế là một trong những ngành vận tải khó giảm bớt. lĩnh vực và phải đối mặt với nhiều thách thức đặc thù của nó.

3 Mục đích của tài liệu này là nêu bật những thách thức chính mà ngành phải đối mặt trong hành trình khử cacbon và sự cần thiết phải tính đến những thách thức này trong khi sửa đổi Chiến lược ban đầu.

#### Bối cảnh

4 Mặc dù Hiệp định Paris không đề cập cụ thể đến phát thải từ vận tải biển quốc tế, nhưng các nỗ lực của Tổ chức nhằm kiểm soát phát thải khí nhà kính từ vận tải biển trong bối cảnh Chiến lược KNK ban đầu của IMO, cùng với UNCLOS, UNFCCC và các công cụ pháp lý quốc tế có liên quan khác đều được tham chiếu.

5 Khi xác định các mục tiêu nhằm tăng cường đóng góp của Tổ chức vào các nỗ lực toàn cầu bằng cách giải quyết lượng phát thải khí nhà kính từ vận tải biển quốc tế, Tổ chức đã ghi nhận những nỗ lực toàn cầu thông qua Hiệp định Paris và các mục tiêu của Thỏa thuận này, và Chương trình nghị sự 2030 của Liên Hợp Quốc về Phát triển bền vững và SDG 13 của nó: "Hãy hành động khẩn cấp để chống biến đổi khí hậu và các tác động của nó".

6 Nếu vận tải biển quốc tế song song với Hiệp định Paris và các mục tiêu của nó và Chương trình nghị sự 2030 của Liên Hợp Quốc về Phát triển bền vững, thì điều quan trọng không kém là Tổ chức phải phù hợp với các nguyên tắc đó cả về nội dung và tinh thần, đối với các nguyên tắc của CBDR-RC, dòng tài chính, xây dựng năng lực và các mục tiêu 5 năm.

#### Thảo luận

7 Các cuộc thảo luận về sửa đổi Chiến lược ban đầu trong ISWG-GHG 13 và trong Nhóm công tác về Giảm phát thải khí nhà kính từ tàu tại MEPC 79 đã tái khẳng định cam kết của Ủy ban về việc thông qua Chiến lược GHG IMO sửa đổi, bởi MEPC 80.

8 Là một phần trong cam kết của mình, Ủy ban cũng đã nhắc lại sự cần thiết phải đưa tất cả các yếu tố trong Chiến lược ban đầu của IMO vào bản sửa đổi và sự cần thiết phải tăng cường mức độ tham vọng.

9 Một trong những mục tiêu cốt lõi của Chiến lược ban đầu là nhằm vào các nỗ lực quốc tế trong việc giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính được nêu trong Hiệp định Paris và các mục tiêu của nó.

10 Tương tự, một trong những nguyên tắc định hướng của Chiến lược ban đầu là nguyên tắc về trách nhiệm chung nhưng có phân biệt và năng lực tương ứng (CBDR-RC), tùy theo hoàn cảnh của các quốc gia khác nhau, được quy định trong UNFCCC, Nghị định thư Kyoto và Hiệp định Paris.

11 Hơn nữa, Chiến lược ban đầu cũng công nhận các nhu cầu đặc biệt của các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC liên quan đến xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật.

Về tầm nhìn, mức độ tham vọng và mục tiêu ngắn hạn

12 Khi thảo luận về tầm nhìn, các nhà đồng tài trợ kêu gọi Nhóm nhận thức rõ Hiệp định Paris tập trung vào việc kiểm soát các mục tiêu nhiệt độ và đạt được sự cân bằng giữa lượng khí thải do con người tạo ra trong nửa sau của thế kỷ này. Do đó, tuyên bố về tầm nhìn của Tổ

chức cũng phải là một tuyên bố toàn diện và bao quát, bổ sung cho các nỗ lực toàn cầu về vấn đề này.

13 Các nhà đồng tài trợ cũng sẽ thúc giục Nhóm này lưu ý rằng cường độ carbon đã được cải thiện từ năm 2012 đến 2018 đối với vận tải biển quốc tế nói chung và cường độ carbon tổng thể, ở mức trung bình trong vận tải biển quốc tế. Hơn nữa, dự kiến rằng các nghiên cứu và phân tích của IMO trong tương lai kết hợp với dữ liệu có sẵn từ Cơ sở dữ liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu biển (DCS) của IMO sẽ giúp giảm bớt sự không chắc chắn liên quan đến các ước tính và kịch bản này, cung cấp dữ liệu để Ủy ban có thêm quyết định sáng suốt trong quá trình sửa đổi tiếp theo của các chiến lược.

14 Các nhà đồng tài trợ đề xuất rằng Ủy ban nên nhắm đến những gì có thể đạt được thông qua các mục tiêu ngắn hạn công nhận rằng Chiến lược GHG của IMO sẽ được sửa đổi 5 năm một lần và tập trung vào việc đạt được các mục tiêu trước mắt dựa trên tầm nhìn mới vào năm 2030.

Về tôn chỉ, mục tiêu

15 Mặc dù cũng thừa nhận rằng dựa trên các nguyên tắc hướng dẫn về không phân biệt đối xử, các tàu không được phép tuân theo một chế độ quản lý khác, nhưng cũng cần đảm bảo rằng chiến lược IMO sửa đổi không loại trừ các khái niệm về CBDR-RC như được bao hàm trong Hiệp định Paris.

16 Mặc dù thừa nhận rằng tất cả đều có trách nhiệm hành động và nhu cầu cấp thiết phải giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu, Hiệp định Paris cũng xác định nhu cầu thực hiện thỏa thuận này phản ánh sự công bằng và nguyên tắc về trách nhiệm chung nhưng có phân biệt và khả năng tương ứng (CBDR-RC), trong bối cảnh các hoàn cảnh quốc gia khác nhau.

17 Như đã xác định trong Hiệp định Paris, trong khi các Bên là quốc gia phát triển nên tiếp tục đi đầu bằng cách thực hiện các mục tiêu giảm phát thải tuyệt đối trên toàn nền kinh tế, thì các Bên là quốc gia đang phát triển nên tiếp tục tăng cường các nỗ lực giảm thiểu của mình và dần dần tiến tới giảm hoặc hạn chế phát thải trên toàn nền kinh tế mục tiêu trong bối cảnh hoàn cảnh quốc gia khác nhau.

18 Các nhà đồng tài trợ tin rằng 'đối xử không thuận lợi hơn' và CBDR-RC là hai mặt của cùng một đồng tiền, có thể cùng tồn tại hài hòa trong các nguyên tắc chỉ đạo của Chiến lược IMO, bổ sung cho nhau. Khi không đề cập đến đối xử thuận lợi hơn trong bối cảnh Ủy ban chủ yếu giải quyết các vấn đề kỹ thuật, thì Ủy ban phải ngụ ý rằng không một con tàu nào, bất kể mang cờ, bị phân biệt đối xử vì các yêu cầu về an toàn hoặc bảo vệ môi trường.

19 Mặt khác, CBDR-RC, một nguyên tắc không thể thiếu trong bất kỳ cuộc đàm phán quốc tế nào về biến đổi khí hậu, thiết lập nhu cầu về trách nhiệm chung của các quốc gia trong việc bảo vệ môi trường toàn cầu, đồng thời thừa nhận các khả năng khác nhau và trách nhiệm khác nhau của từng quốc gia trong việc giải quyết biến đổi khí hậu. Điều này đặc biệt phù hợp với Tổ chức này, khi nói về hợp tác kỹ thuật và xây dựng năng lực trong toàn ngành, đáp ứng nhu cầu của các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC.

Hỗ trợ giải quyết các rào cản và xây dựng năng lực

20 Trong bối cảnh này và để đảm bảo quá trình chuyển đổi được thực hiện một cách phối hợp và hiệu quả, các nguyên tắc hướng dẫn sẽ quy định cách giải quyết các rào cản và các biện pháp hỗ trợ thông qua, liên quan đến giảm thiểu, thích ứng, tài chính, chuyển giao công nghệ và xây dựng năng lực, khi thích hợp.

21 Nhu cầu xây dựng năng lực được đề cập trong Chiến lược giảm khí nhà kính ban đầu của IMO phải phù hợp với khuôn khổ được xác định trong Hiệp định Paris tạo thành một trong những yếu tố hướng dẫn chính cho bất kỳ chiến lược giảm khí nhà kính nào.

22 Những thách thức quan trọng mà ngành phải đối mặt trong hành trình khử cacbon và nhu cầu tính đến những thách thức này trong khi sửa đổi chiến lược giảm khí nhà kính của IMO, cần được xem xét để đảm bảo rằng các nguyên tắc hướng dẫn, mục tiêu, tầm nhìn và mức độ tham vọng có thể đạt được và bền vững.

Hạn chế cung cấp nhiên liệu carbon thấp và không carbon

23 Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA), tổ chức liên chính phủ trong báo cáo Năng lượng tái tạo năm 2022, cho biết công suất năng lượng xanh đã tăng đáng kể kể từ năm ngoái.

24 Bất chấp những điều trên, theo một số nghiên cứu, bao gồm Đánh giá thông kê về năng lượng thế giới năm 2022 của BP, nhu cầu năng lượng sơ cấp của thế giới vào năm 2021 là khoảng 592 exajoule (EJ). 6,8% nhu cầu năng lượng đó được đáp ứng từ thủy điện, 6,7% từ năng lượng tái tạo hiện đại như năng lượng gió và mặt trời, 5% từ năng lượng hạt nhân và phần còn lại từ nhiên liệu hóa thạch.

25 Nhưng thách thức thực sự mà ngành năng lượng thế giới phải đối mặt là, trong khi sản lượng năng lượng tái tạo toàn cầu tăng 5,1 EJ, nhu cầu năng lượng toàn cầu tăng 31,3 EJ vào năm 2021 — gấp hơn sáu lần. Dựa trên các xu hướng hiện tại, sẽ cần thời gian và nỗ lực đáng kể để tăng trưởng năng lượng tái tạo phù hợp với tăng trưởng nhu cầu năng lượng toàn cầu.

26 Quá trình chuyển đổi năng lượng của ngành vận tải biển sẽ phải là một phần của quá trình chuyển đổi năng lượng toàn cầu đó. Ngành vận tải biển sẽ phải cạnh tranh với các ngành công nghiệp khác, trên đất liền, như xi măng, năng lượng, phân bón, v.v. để tìm nguồn nhiên liệu có hàm lượng carbon thấp và không có carbon từ cùng một nguồn cung cấp nằm ngoài tầm kiểm soát của ngành vận tải biển.

Cơ sở hạ tầng tắc nghẽn đối với năng lượng xanh

27 Bất kỳ mức độ tham vọng nâng cao nào cũng sẽ yêu cầu sản xuất năng lượng tái tạo giá cả phải chăng với tốc độ rất nhanh. Thực tế là các trang trại gió, trang trại năng lượng mặt trời và các phương tiện chạy bằng pin hiện có chi phí cạnh tranh không có nghĩa là chúng có thể được xây dựng với bất kỳ tốc độ nào mà người ta mong muốn. Họ yêu cầu nguyên liệu thô với số lượng khổng lồ, giấy phép địa điểm, cơ sở hạ tầng để truyền tải, sạc lại và những thứ tương tự. Họ cũng cần rất nhiều vốn. Và tất cả các vật liệu, địa điểm và vốn cần thiết, ở những mức độ khác nhau ở những nơi khác nhau, đều bị thiếu hụt.

28 Việc xây dựng các trang trại năng lượng mặt trời và gió đòi hỏi phải khai thác hàng triệu tấn nguyên liệu thô. Pin phụ thuộc vào coban, lithium và niken; neodymium và các nguyên tố đất hiếm khác làm nam châm cho máy phát điện và động cơ; các tinh mạch và động mạch của nền kinh tế xanh chạy bằng đồng. Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) vào năm 2021 đã cảnh báo rằng thế giới cần tăng đáng kể nguồn cung kim loại cần thiết cho các công nghệ sạch. Tổng quy mô thị trường của các khoáng chất quan trọng như đồng, coban, mangan và nhiều kim loại đất hiếm khác sẽ tăng gần gấp bảy lần từ năm 2020 đến năm 2030 theo lộ trình bằng không.

29 Có một số lỗ hổng tiềm ẩn có thể cản trở việc cung cấp đầy đủ các khoáng sản này và dẫn đến biến động giá cả. Chuỗi cung ứng mà tất cả những thứ này phụ thuộc đặt ra ít nhất hai thách thức lớn. Đầu tiên là sự tập trung địa lý của các nguồn lực. Việc khai thác và chế biến

khoáng sản cần thiết cho năng lượng tái tạo tập trung về mặt địa lý hơn nhiều so với việc khoan dầu khí. Các hoạt động sản xuất và chế biến ngày nay đối với nhiều loại khoáng sản tập trung cao ở một số ít quốc gia, khiến nguồn cung dễ bị ảnh hưởng bởi bất ổn chính trị, rủi ro địa chính trị và khả năng hạn chế xuất khẩu.

30 Một vấn đề khác liên quan đến đầu tư dưới mức, đặc biệt là trong sản xuất kim loại. Đầu tư vào các dự án mới cho lithium, niken và đồng là dưới 25 tỷ đô la vào năm 2019, chỉ bằng khoảng 5% số tiền đầu tư vào dầu khí thượng nguồn. Và các mỏ đòi hỏi nỗ lực bền bỉ, cần hơn một thập kỷ để khai thác và vận hành. Các dự án khoáng sản quan trọng mới có thể có thời gian thực hiện dài và hơn nữa, còn có những lo ngại về thay đổi sử dụng đất, cạnh tranh nguồn nước khan hiếm, lạm dụng tài nguyên công, tử vong và thương tích cho công nhân, và vi phạm nhân quyền, bao gồm cả việc sử dụng lao động trẻ em.

31 Một hạn chế tiềm tàng khác có thể là không thể đặt bất kỳ nơi nào có thể bố trí các vùng đất phù hợp để lắp đặt năng lượng xanh như các trang trại năng lượng mặt trời và gió. Chúng cần được đặt ở những vị trí thích hợp, nơi có gió mạnh và thường xuyên, những khu vực có nhiều ánh nắng mặt trời và đủ gần với đường dây điện để tiết kiệm. Người ta ước tính rằng một nhà máy chuyển đổi năng lượng mặt trời 500MW sẽ có diện tích từ 65 đến 130 km<sup>2</sup>.

32 Việc xây dựng cơ sở hạ tầng để cung cấp năng lượng xanh từ các tấm pin mặt trời và trang trại gió đến những nơi cần thiết cũng gặp phải một số thách thức tương tự. Lưới điện lớn hơn và thông minh hơn hiện nay là cần thiết để sử dụng các nguồn tái tạo không liên tục ở quy mô được dự kiến để khử cacbon cho nền kinh tế thế giới. IEA ước tính rằng chi tiêu hàng năm cho lưới điện sẽ tăng hơn gấp ba lần vào năm 2030. Tuy nhiên, các rào cản đối với đầu tư lưới điện vẫn còn cao ở nhiều nơi trên thế giới vì nhiều lý do. Kết quả là những dự án như vậy phải mất nhiều năm mới hoàn thành.

33 Do đó, các nhà đồng tài trợ đề trình rằng trong khi phát triển chiến lược giảm khí nhà kính cho ngành vận tải biển, MEPC cần tính đến những thách thức tồn tại trong việc đảm bảo sẵn có đầy đủ nhiên liệu ít carbon và không carbon cho nền kinh tế thế giới nói chung và quốc tế. sử dụng của ngành công nghiệp vận chuyển nói riêng.

Nhu cầu tài chính và đầu tư

34 Mặc dù ngày càng quan tâm đến đầu tư xanh, hạn chế lớn nhất mà các Quốc gia Thành viên phải đối mặt, đặc biệt là ở các nước đang phát triển, là vốn. Do đó, bất kỳ nỗ lực nghiêm túc nào để đáp ứng các mục tiêu của Hiệp định Paris sẽ đòi hỏi phải tăng thêm nguồn tài chính cho năng lượng xanh và điện khí hóa.

35 Hiệp định Paris tái khẳng định rằng các nước phát triển nên đi đầu trong việc cung cấp hỗ trợ tài chính cho các nước ít được ưu đãi hơn và dễ bị tổn thương hơn, đồng thời lần đầu tiên cũng khuyến khích các Bên khác đóng góp tự nguyện.

36 Tài chính khí hậu là cần thiết để giảm thiểu, bởi vì cần có các khoản đầu tư quy mô lớn để giảm đáng kể lượng khí thải. Tài chính khí hậu cũng quan trọng không kém đối với hoạt động thích ứng, vì cần có các nguồn tài chính đáng kể để thích ứng với các tác động bất lợi và giảm tác động của biến đổi khí hậu.

37 Theo Đánh giá về Vận tải Hàng hải năm 2021 của UNCTAD "việc ứng phó với thách thức biến đổi khí hậu sẽ cần đầu tư đáng kể. Việc mở rộng đội tàu để đáp ứng tăng trưởng thương

mai trong ba thập kỷ tới có thể tiêu tốn khoảng 0,2 nghìn tỷ USD, trong khi trang bị thêm hoặc thay thế đội tàu hiện có trong 30 năm tới có thể tiêu tốn thêm 2,19 nghìn tỷ đô la\*."

38 Do không thể đổi mới toàn bộ đội tàu vào năm 2050 nên đổi mới và công nghệ mới cũng sẽ cần được áp dụng cho các tàu hiện có. Vốn chủ sở hữu nợ cho tài chính xanh rất dồi dào, nhưng nó ngày càng khan hiếm và đắt đỏ đối với đội tàu hiện có, trị giá khoảng 1,8 nghìn tỷ đô la.

39 Tài chính khí hậu đến từ nhiều nguồn, công cụ và kênh khác nhau, đồng thời đòi hỏi vai trò quan trọng của quỹ công, thông qua nhiều hành động, bao gồm hỗ trợ các chiến lược do quốc gia định hướng và có tính đến nhu cầu và ưu tiên của các Bên quốc gia đang phát triển. Việc huy động tài chính khí hậu như vậy sẽ thể hiện một sự tiến bộ vượt ra ngoài những nỗ lực trước đó.

40 Quỹ GHG TC-Trust Fund của IMO hoàn toàn không đủ và không phù hợp để phục vụ nhu cầu tài trợ của các nước đang phát triển, SIDS và LDC để khử cacbon cho ngành vận tải biển và cơ sở hạ tầng bờ của họ và Chiến lược IMO sửa đổi phải bao gồm một khuôn khổ phù hợp cho các nhu cầu tài trợ có thể bao gồm toàn cầu sáng kiến của các tổ chức quốc tế như IMF và Ngân hàng Thế giới.

41 Mục tiêu cốt lõi của Chiến lược KNK ban đầu của IMO là đạt được các mục tiêu của Hiệp định Paris, không chỉ bao gồm các mục tiêu về tăng nhiệt độ mà còn cả mục tiêu thích ứng và mục tiêu dòng tài chính. Mục tiêu 'dòng tài chính' nhằm làm cho dòng tài chính phù hợp với lộ trình hướng tới phát thải khí nhà kính thấp và phát triển thích ứng với biến đổi khí hậu.

42 Các nhà đồng tài trợ tin rằng Chiến lược IMO sửa đổi về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu phải đề cập đến cơ chế đáp ứng nhu cầu tài chính của các Quốc gia Thành viên đang phát triển, SIDS và LDC đối với nhiên liệu carbon thấp và bằng không, cơ sở hạ tầng bờ biển và tàu, như được mô tả ở trên và liên kết nó với quỹ đạo khử cacbon nếu có thể được quyết định. Cơ chế này có thể được đưa vào dưới dạng "các biện pháp hỗ trợ" trong Chiến lược sửa đổi.

Tầm quan trọng của phát triển và chuyển giao công nghệ

43 Xác định tầm quan trọng của công nghệ đối với việc thực hiện các hành động giảm thiểu và thích ứng phù hợp với Hiệp định Paris, điều rất quan trọng là các nỗ lực triển khai và phổ biến công nghệ phải là một phần của Chiến lược IMO và sẽ tăng cường hành động hợp tác về phát triển và chuyển giao công nghệ.

44 Cần lưu ý rằng khía cạnh hỗ trợ này, bao gồm cả tài chính, sẽ được cung cấp cho các nước đang phát triển bao gồm SIDS và LDC để thực hiện và tăng cường hành động hợp tác về phát triển và chuyển giao công nghệ ở các giai đoạn khác nhau của chu trình công nghệ, nhằm đạt được cân bằng giữa hỗ trợ giảm nhẹ và thích ứng.

Giải quyết nhu cầu nâng cao năng lực

45 Nhu cầu xây dựng năng lực được đề cập trong Chiến lược giảm thiểu khí nhà kính ban đầu của IMO phải phù hợp với khuôn khổ được xác định trong Hiệp định Paris tạo thành một trong những yếu tố hướng dẫn chính cho bất kỳ chiến lược giảm thiểu khí nhà kính nào.

46 Trong phiên họp trước của Nhóm công tác này, nhiều đại biểu đã chỉ ra sự cần thiết phải có một định nghĩa mở rộng về xây dựng năng lực trong Chiến lược sửa đổi, đồng thời thừa

---

\* Những dự báo này không bao gồm các khoản đầu tư liên quan đến quá trình chuyển đổi nhiên liệu, chẳng hạn như lưu trữ và vận chuyển nhiên liệu thay thế.

nhận rằng nhu cầu xây dựng năng lực của các quốc gia đang phát triển có thể khác nhau tùy theo hoàn cảnh quốc gia của họ.

47 Xây dựng năng lực theo Hiệp định Paris sẽ nâng cao năng lực và khả năng của các Bên là quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các quốc gia có ít năng lực nhất, chẳng hạn như LDC, và những quốc gia đặc biệt dễ bị tổn thương trước tác động bất lợi của biến đổi khí hậu, chẳng hạn như SIDS, để thực hiện hành động biến đổi khí hậu hiệu quả, bao gồm, ngoài những điều khác, thực hiện các hành động thích ứng và giảm nhẹ.

48 Trong bối cảnh này, các nhà đồng tài trợ thu hút sự chú ý của Nhóm đến Điều 11 của Hiệp định Paris liên quan đến xây dựng năng lực, đã đề cập đến tất cả các khía cạnh xây dựng năng lực ở trên, bao gồm các nhu cầu khác nhau của các nước đang phát triển bằng cách tuyên bố rằng "xây dựng năng lực bao gồm các hành động như hỗ trợ phát triển, phổ biến và triển khai công nghệ, tiếp cận tài chính khí hậu, các khía cạnh liên quan của giáo dục, đào tạo và nhận thức cộng đồng, và truyền thông thông tin minh bạch, kịp thời và chính xác như một phần của xây dựng năng lực".

49 Xây dựng năng lực bao gồm tất cả các hành động đã thảo luận ở trên, chẳng hạn như tạo thuận lợi cho phát triển, phổ biến và triển khai công nghệ, tiếp cận tài chính khí hậu, các khía cạnh liên quan của giáo dục, đào tạo và nhận thức cộng đồng, và truyền thông thông tin minh bạch, kịp thời và chính xác như một phần của xây dựng năng lực.

50 Các nhà đồng tài trợ tin rằng Chiến lược IMO sửa đổi về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu phải đề cập đến việc xây dựng năng lực như một đoạn riêng biệt và bao gồm các yếu tố xây dựng năng lực nêu trên như được nêu trong Điều 11 của Hiệp định Paris. Trong khi thừa nhận sự khác biệt trong hoàn cảnh quốc gia giữa các quốc gia về nhu cầu năng lực, các nhà đồng tài trợ đề xuất thêm việc đưa một số biện pháp xây dựng năng lực vào Chiến lược sửa đổi, chẳng hạn như:

- .1 đầu tư vào sản xuất và tiếp nhận nhiên liệu thay thế;
- .2 đầu tư sản xuất theo công nghệ phát thải thấp;
- .3 đóng tàu các-bon thấp ở các nước đang phát triển; Và
- .4 tài trợ chi phí thấp cho các công ty vận chuyển để chuyển sang vận chuyển các-bon thấp.

51 Các nhà đồng tài trợ đề xuất rằng Chiến lược sửa đổi có thể bao gồm các yếu tố xây dựng năng lực sau đây, phù hợp với Hiệp định Paris:

.1 các hành động cần thực hiện để xây dựng năng lực và bao gồm các hành động, chẳng hạn như tạo thuận lợi cho phát triển công nghệ, phổ biến và triển khai các công nghệ mới, tiếp cận tài chính khí hậu, các khía cạnh liên quan của giáo dục, đào tạo và nhận thức cộng đồng, và minh bạch, kịp thời và truyền đạt thông tin chính xác như là một phần của xây dựng năng lực; Và

.2 thừa nhận sự khác biệt giữa các quốc gia trong khi giải quyết việc xây dựng năng lực và bao gồm các biện pháp xây dựng năng lực nhất định để đầu tư vào sản xuất và tiếp nhận nhiên liệu thay thế, đầu tư vào sản xuất công nghệ phát thải thấp và đóng tàu các-bon thấp ở các nước đang phát triển.

52 Lưu ý đến tất cả những điều trên, các nhà đồng tài trợ đề xuất rằng việc sửa đổi Chiến lược được duy trì 5 năm một lần và liên kết dòng tài chính phù hợp với mục tiêu 5 năm đã đặt ra và

tiếp tục nâng cao mục tiêu 5 năm phù hợp với Tầm nhìn của IMO tại mỗi lần sửa đổi Chiến lược và chịu sự đánh giá về việc đạt được các mục tiêu và dòng tài chính trước đó.

Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

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