



■ 李琴

净零框架修正案草案是决定航运业未来至少**10年**技术投资方向的全球性法规,正因如此,其通过与否牵动着各大利益体的神经,甚至招致美国不惜以五大制裁措施阻挠该框架通过。不过,绿色转型已成为航运业共识,这一进程难以阻挡。

国际海事组织(IMO)净零框架是航运业深度脱碳的制度性起点,将重塑未来全球航运业的监管格局。该框架通过后将**在16个月**后强制实施,所有成员国均需遵守。为使船舶合规,航运企业必须通过使用替代燃料、加装后处理装置等措施进行减碳,如果不能达标则需缴纳不菲的费用投入净零基金,而相关的研发投入在未来**10年**更将超过**5000亿美元**。其中涉及的投资、“罚金”均为真金白银,而且数额巨大——这也是关于净零框架的博弈如此激烈的重要原因之一。反对者质疑其成本与法律基础,甚至祭出制裁大招;赞成者着力联合最多的力量进行舆论造势,并承诺框架通过后取消地区性碳税方案。这场围绕全球航运碳达峰价机制的博弈,已远远超越环境政策的范畴,而成为一场涉及地缘政治、经济竞争与全球治理理念的角力。

美国此次高调反对净零框架,并非孤立行为。从退出《巴黎协定》到在多边场合屡次弱化气候承诺,美国在气候议题上的战略收缩已形成惯性。而此次美国“联合声明”中提及的港口限制、签证制裁、商业惩罚等措施,更是将气候问题“武器化”,以经济和安全手段胁迫他国,试图扭转国际规则制定的方向。这种做法,不仅削弱了全球气候合作的信任基础,也在事实上将气候议题推向“阵营化”边缘。

全球航运业的碳排放具有典型的“跨境性”,若IMO净零框架未能通过,欧盟很可能强化其区域性碳交易体系(ETS)与海运燃料法规,其他国家也可能纷纷推出各自的碳税政策。届时,全球航运将面临规则碎片化、监管重叠、成本攀升的混乱局面,反而对包括美国企业在内的全球航运经营者不利。

在这场博弈中,不少航运巨头的表态也颇具深意。他们并非反对减排本身,而是质疑现有框架的“公平性”与“可操作性”。这说明,业界担忧的并非“是否减排”,而是“如何减排”。好的环保政策不仅需要政治雄心,也需要技术可行性与经济合理性。这也提醒相关方,在激励机制有力、转型路径明晰、资金使用透明等方面进行更多优化,提供更多保障,构建一个既能体现减排雄心,又能兼顾各国发展阶段与产业现实,公平而有效的全球治理机制。

全球航运业已走到绿色转型的十字路口,如果没有全球统一的规则框架,行业将陷入标准混乱、投资迟疑、技术路线不明的困境,最终损害的是整个产业的竞争力与可持续性。任何国家试图以单边主义阻挠国际合作,都难以真正如愿。希望各方在分歧中寻找共识,在对抗中选择共建,让净零框架真正成为推动行业绿色转型的强大“引擎”,使航运业在应对全球气候问题中成为负责任的中坚力量。

美国反对，净零框架能否通过成悬案？

反对的声音似乎不少,但赞成的力量可能更大

■ 记者 李琴

AI生成

10月14~17日,国际海事组织(IMO)召开海洋环境保护委员会(MEPC)特别会议,内容包括对净零框架修正案草案进行投票,决定其是否通过。

10月10日,美国国务卿鲁比奥、能源部长赖特和交通部长达菲发表联合声明称,将采取阻止某些国家船舶进入美国港口、签证限制、商业处罚、征收港口费、对相关官员进行制裁等措施,保护美国免受联合国首个全球碳税IMO净零框架的影响。

10月12日,欧盟交通运输总司发表声明称,欧盟将净零框架视为一个重要的里程碑,并呼吁IMO通过该框架。

针锋相对的声明,表明净零框架反对力量与赞成力量间激烈的博弈。相关人士透露,净零框架需要IMO《防污公约》(MARPOL)缔约国三分之二赞成才能通过。此前投票原则上均不计弃权票,只算“赞成”或“反对”,但此次美国正游说将弃权票计入“分母”。客观来讲,除了此前已旗帜鲜明对净零框架持反对立场的产油国,还有不少与该草案利益相关不大的国家,也可能投弃权或反对票,“卖美国一个人情”。这些因素给净零框架的通过增添变数。

不过,净零框架的赞成力量更不容小觑。IMO秘书长阿塞尼奥·多明格斯已多次表示,相信该协议将获得通过。他说:“我做出这一表态是基于该组织的过往记录、我们之间的合作,以及对我们仍然面临一些挑战和一些需要特别解决的问题的理解。”

美国反对，甚至打出制裁牌

美国日前发布的联合声明称,正在考虑对支持向美国消费者征收全球碳税的国家采取以下行动:进行调查并考虑制定潜在法规,以打击某些船旗国家的反竞争行为,并可能阻止在这些国家注册的船舶进入美国港口;实施签证限制,包括增加费用和处理程序、强制重新面试要求和/或修改C-1/D海员签证配额;对来自支持该框架国家的船舶、液化天然气项目或基础设施合同实施商业惩罚;对支持该框架的国家拥有、运营或悬挂其旗帜的船舶征收额外的港口费;考虑对支持激进气候政策的官员实施制裁。美国将采取行动,对那些支持欧洲主导的这种新殖民主义全球气候法规输出的国家采取制裁措施。

早在今年4月,在IMO MEPC第83次会议批准净零框架之前,美国就公然表示反对并退出谈判。美国称该草案为“公然不公的措施”,并威胁将对支持该协议的国家进行报复,还将采取对等措施,以抵消美国船舶可能被征收的费用。

最终,净零框架在MEPC 83上得以获批,其中,63个国家投赞成票、16个国家投反对票,24个国家弃权。

9月,美国国务院发言人表示,美国“正在积极探索并准备采取补救措施,包括关税、签证限制和/或港口征税”。该发言人表示,该部门将与“我们的合作伙伴和盟友”接触,建议他们采取类似措施。

据路透社报道,荷兰基础设施和水资源管理部发言人表示,荷兰政府收到了美国政府代表的口头警告,美国政府表示,如果荷兰支持采用该框架,荷兰可能面临关税或其他报复措施。

业内人士透露,美国最近几个月一直在做工作,试图改变投票计算方式,并说服其盟友至少投出弃权票。原先IMO的惯例是不计算弃权票,但此次美国的策略是说服相关国家弃权,然后要求IMO按照所有有效票数的三分之二来计算,即把弃权票计入“分母”,这样算下来大大增加了净零框架修正案草案不能通过的概率。因为有一些“无关痛痒”的国家可能会为了迎合美国弃权或是投反对票。

不只美国，“反对声音”五花八门

临近表决之际,更多的航运企业及机构表态反对或要求修改净零框架。

据路透社报道,9月18日,由挪威大亨John Fredriksen旗下Frontline、希腊船王George E-conomou的TMS集团、Marinakis的Capital Mar-itime、Angelicooussis集团以及沙特Bahri领衔,一批掌握全球油船与散货船运输市场话语权的船东公开发表联合声明警告IMO:该方案若不修改,将给行业与消费者带来过重负担。随后,希腊Dynacom、Dynagas、Cen-trofin、GasLog,以及韩国韩华海运、加拿大Seapeak和Stolt Tankers等公司也陆续加入其中。这些船东合计掌控超过1200艘船舶、1.5亿载重吨运力。他们在公开信中指出,目前框架缺乏激励机制,既无法保证减排目标的落实,也无法为行业转型提供公平竞争环境。这些船东表示:“就目前而言,我们不相信IMO的净零框架能有效支持海运业的脱碳进程,也无法确保其预期的公平竞争环境。”他们呼吁在框架通过前进行“关键性修正”。

希腊海运部长瓦西里斯·基基利亚斯在9月底举办的伦敦国际航运周上也呼应了这些担忧,他表示,修改是至关重要的。

船级社中的美国船级社(ABS)则呼吁IMO“按下暂停键”,提出应在确保过渡路径清晰、资金治理透明的前提下再推进。

石油公司则强烈抨击新规,称其“不公平、无效、缺乏确定性”,不足以让各国采纳。

巴林、伊朗、伊拉克、科威特、沙特阿拉伯、阿联酋、委内瑞拉和也门等产油国更是“意料之中”地呼吁暂缓通过IMO净零框架——4月投票批准净零框架修正案草案时,投反对票的正是这些产油国。沙特对该框架的成本与法律基础提出了质疑,该国表示,航运碳税将推高食品和大宗商品价格,发展中国家将首当其冲,且无法真正推动船舶燃料转换。同时,净零基金筹资、支出以及惩罚不合规的权限超出了MARPOL的法律范围。

此外,环保组织也发出“反对”的声音,但理由完全不同。他们认为,现有框架中的分级碳价机制筹集的资金远远不够推动绿色燃料转型,更无法补偿贫穷国家,需要进一步增加。

业内人士表示,反对声音的背后是维护自身利益的诉求,在临近表决之前,这些声音会很多,因为他们会加强舆论造势以影响表决结果。

反对归反对，“通过的力量”依然强大

在反对声外,更有坚定支持净零排放框架通过的强大力量。

10月12日,欧盟交通运输总司发表声明称,支持IMO层面采取雄心勃勃的全球措施,旨在实现航运业脱碳,并确保全球公平的竞争环境。欧盟将净零排放框架视为一个重要的里程碑,并呼吁IMO通过该框架。该法案通过后,欧盟委员会将审查现有的相关欧盟减碳法规。

此外,就在上周,丹麦航运协会、日本船东协会、比利时皇家船东协会、荷兰皇家船东协会、新加坡船东协会、英国航运商会、挪威船东协会等全球七大航运协会负责人共同呼吁IMO在即将召开的MEPC特别会议上采纳“净零排放框架”。其联合声明指出,航运业因其全球性特质,迫切需要一项全球性法规以应对气候变化。全球性法规是实现既定温室气体减排战略目标必要条件。它有助于减少排放,为航运业创造统一且可预测的框架环境,并向投资者与生产商发出最强烈的信号,促使其扩大替代燃料生产规模,以满足航运业迈向零排放的需求。该声明呼吁IMO成员国团结一致,为全球气候措施投下赞成票,并警告若此举失败,将严重阻碍绿色转型,并可能导致航运业陷入复杂且碎片化的区域性气候法规困局。

此前,由包括世界最知名船东在内的180多家公司组成的“零碳联盟”发表声明,呼吁通过净零排放框架。他们警告,若10月无法通过净零排放框架,将导致各地区出台零散的自定措施,实现IMO的净零目标将变得不可能。一些航运界高管警告,净零框架失败或许会让一

些船东暗自庆幸,但几乎可以肯定的是,欧盟将扩大碳排放交易系统(ETS)与欧盟海运燃料法案(FuelEU)的适用范围,与此同时,其他国家或将以“联合国体系失效”为由,自行推出碳税。

而IMO秘书长阿塞尼奥·多明格斯更是坚定表示,净零排放框架将于10月获得通过。“我做出这一决定是基于该组织的过往记录、我们之间的合作,以及对我们仍然面临一些挑战和一些需要特别解决的问题的理解。”他在其首次对巴拿马进行的正式访问中表示,为降低航运排放而由IMO达成的经济措施并非“税”,而是一项旨在防止各国或各地区出台单边监管举措的全球性机制。“在10月举行的会议上,我们将听取各方意见,回应关切,并有助于实现目标的方式推进相关措施。”“我们需要全球性措施,以便海上运输能够继续高效运行,从而避免更消极且不均衡的实施。”他表示,与欧盟的对话已形成共识:一旦全球性措施生效,欧盟将取消其方案。

《劳氏日报》分析认为,在IMO的投票体系中,船东由国际航运公会和波罗的海国际航运公会等行业组织代为发声,但真正拥有投票权的是各个国家,尤其是大型船旗国。作为航运大国的希腊和塞浦路斯已在4月投下赞成票,此次它们也必定与欧盟27国保持一致,船东最新的表态很难改变结果。小岛国在4月投票时因抗议而弃权,如今却呼吁加快基金建设,到了关键时刻,他们很可能会选择投赞成票。最可能的方式是修修补补现有机制,而非推倒重来。