



طوفان در IMO درهم شکستن امواج اجماع جهانی؛ عقب نشینی IMO از مالیات کربن و نقش احتمالی ایران در موج بعدی

تعویق تصمیم گیری برای تصویب «چارچوب جهانی مالیات/قیمت گذاری کربن (Net-Zero Framework)» در حمل و نقل دریایی (MEPC/ES (IMO) — : در نشست فوق العاده کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC/ES.2) وابسته به سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در لندن، تصویب نهایی چارچوب «Net-Zero Framework» که شامل مکانیسم قیمت گذاری/مالیات بر انتشار گازهای گلخانه ای در بخش حمل و نقل دریایی بود، با تصویب پیشنهاد تعویق برای یک سال به تأخیر افتاد. جدول آراء نشان می دهد ۵۷ کشور به تعویق رأی دادند، ۴۹ مخالف و ۲۱ ممتنع بودند. این تصمیم پیامدهای بزرگی در عرصه سیاست گذاری زیست محیطی، اقتصاد حمل و نقل، و مناسبات بین المللی دارد ([Reuters][1]).

۱. روش مرور ادبیات

برای تهیه این گزارش، گزارش کمیته دانشجویی انجمن مهندسی دریایی ایران که به ابتکار سازمان بنادر و دریانوردی و موسسه رده بندی ایرانیان در این اجلاس حضور داشته است و همچنین اخبار و بیانیه های رسمی منتشر شده در روزهای مربوط به نشست (۱۴-۱۷ اکتبر ۲۰۲۵) و تحلیل های پس نشست از منابع معتبر بین المللی، سازمان های غیرانتفاعی محیط زیستی و رسانه های تخصصی دریایی بررسی شد. منابع کلیدی شامل گزارش های خبری (رویترز، AP، گاردین)، اطلاعیه های رسمی IMO و تحلیلی - حرفه ای (Ship & Bunker، EDF، Seatrade، Global Maritime Forum) بودند. ([Reuters][1])

۲. شواهد حقیقی و مستند (خلاصه یافته ها)

- تصمیم نهایی به تعویق افتاد: مجمع MEPC/ES رأی به تعویق یک ساله تصویب چارچوب Net-Zero داد. آمار آراء گزارش شده: ۵۷ موافق، ۴۹ مخالف، ۲۱ ممتنع ([Ship & Bunker][2]).
- دلایل عمده تعویق: فشار سیاسی و تهدیدات تجاری/دیپلماتیک از سوی ایالات متحده (دونالد ترامپ و دولت فعلی)، حمایت برخی کشورهای صاحب منافع سوخت های فسیلی (عربستان سعودی و متحدان) و اختلافات رویه ای و آیین نامه ای در نحوه فرایند رأی گیری؛ همچنین توازن ژئوپلیتیک بین بلوک های طرفدار و مخالف چارچوب ([AP News][3]).
- ماهیت چارچوب Net-Zero Framework: که قبلاً در اجلاس MEPC 83 (آوریل ۲۰۲۵) به صورت متن پایه پذیرفته شده بود، شامل استاندارد سوخت، اهداف همگرایی کاهش انتشار و یک مکانیسم قیمت گذاری/مالیات یا «carbon levy» برای ایجاد انگیزه اقتصادی به سمت سوخت ها و فناوری های کم کربن است ([IMO][4]).



۳. بررسی موضوعی — تحلیل ابعاد کلیدی

۳.۱. بُعد سیاسی و ژئوپلیتیک

تصمیم نشان دهنده تأثیر گذاری مستقیم سیاست گذاری داخلی بزرگترین قدرت های اقتصادی بر فرآیندهای چند جانبه است. استفاده از تهدیدهای تجاری، تعرفه ای و محدودیت های ویزا از سوی بازیگرانی مانند ایالات متحده و حمایت کشورهایی با اقتصاد مبتنی بر انرژی فسیلی، ابزارهای فشار خارج از چارچوب فنی را وارد معادله بین المللی کرده اند. این موضوع به ویژه در آستانه اجلاس های بزرگ اقلیمی (مثلاً COP30 اهمیت دارد ([1][Reuters]).

۳.۲. بُعد حقوقی و رویه ای

اختلافات بر سر ترتیب پیشنهادها، تفسیر قواعد داخلی آیین نامه Rule 30/31 و نحوه اولویت رأی گیری (و شکاف میان تصمیم گیری فنی و سیاسی منجر به انسداد رویه ای شد. موفقیت مقررات بین المللی وابسته است نه تنها به اجماع فنی بلکه به سازوکارهای رویه ای شفاف و متفق الفعل در مؤسسه ها. ([2][Ship & Bunker])

۳.۳. بُعد اقتصادی و بازار

تعویق به معنای عدم قطعیت برای سرمایه گذاری در سوخت ها، آلترناتیوهای پاک، و فناوری های کاهش انتشار است. شرکت ها و سرمایه گذاران که انتظار تعیین چارچوب قیمت گذاری را داشتند، اکنون با یک بازه زمانی نامعلوم مواجه اند که می تواند سرمایه گذاری در هاب های سوخت جایگزین، سازگارسازی ناوگان و توسعه زیرساخت ها را به تأخیر اندازد ([5][Reuters]).

۳.۴. بُعد اقلیمی و فنی

به تعویق افتادن چارچوب، مسیر زمانی کاهش انتشار را کند می کند و احتمال دارد انتشار بخش کشتیرانی در میان مدت افزایشی باقی بماند — در حالی که هدف Net-Zero تا میانه قرن نیازمند نهایی شدن و اجرای سریع سیاست هاست ([6][EDF]).

۴. بازتاب ها و موقعیت بازیگران اصلی

- ایالات متحده: موضع ضد-مالیات/قیمت گذاری و تهدید به اقدامات تلافی جویانه؛ فشار سیاسی قابل توجه که عامل تعیین کننده در رأی تعویق گزارش شده است ([1][Reuters]).
- عربستان سعودی و برخی کشورهای تولیدکننده سوخت: از تعویق حمایت کردند یا در مخالفت با سازوکارهای مالیاتی فعال بودند ([AP News][3]).
- اتحادیه اروپا و کشورهای سبز: پیش تر از چارچوب حمایت کرده و حالا ناامید اما مصمم به ادامه مذاکرات فنی اعلام شده اند ([7][Seatrade]).
- کشورهای آسیب پذیر اقلیمی و جزایر کوچک: تعویق را ضربه ای جدی و عقب نشینی از عدالت اقلیمی تلقی می کنند ([3][AP News]).

۵. پیامدها و سناریوهای محتمل

- سناریوی بدبینانه: تأخیرهای پی در پی و تشدید تضادهای ژئوپلیتیک، که موجب شود چارچوب تا پس از ۲۰۲۶ یا دیرتر نهایی نشود؛ بازارها و سرمایه گذاری ها وارد دوره طولانی مدت عدم قطعیت شوند ([8][Global Maritime Forum]).



۲. سناریوی میانه: استفاده از دوره یک ساله برای مذاکره فنی و تعدیل متن، با احتمال بازگشت به میز در ۲۰۲۶ با متن تعدیل شده که برخی دغدغه‌های تجاری را تخفیف دهد ([IMO][4]).
۳. سناریوی خوشبینانه: دولت‌ها، سطوح فراملی و صنعت با فشار افکار عمومی و بازار، به توافق فنی/اقتصادی قابل عمل‌تر برسند و چارچوب نهایی در ۲۰۲۶-۲۰۲۷ اجرا شود؛ اما نیازمند سازوکارهای حمایتی برای کشورهای آسیب‌پذیر است ([EDF][6]).

۶. پیامدها و توصیه‌های راهبردی برای ایران

- الف) وضعیت کوتاه‌مدت: تعویق یک ساله فرصتی برای ایران فراهم می‌آورد تا موقعیت فنی، اقتصادی و حقوقی خود را مستحکم کند ([Reuters][1]).
- ب) اقدام‌های پیشنهادی:
۱. تحکیم موضع فنی: داده‌های ملی درباره انتشار بخش دریایی، مدل‌های اثر اقتصادی مالیات/قیمت‌گذاری بر تجارت و بنادر، سنجش توان تطبیق ناوگان.
 ۲. مطالعه سناریوهای مالی: شبیه‌سازی اثر مالیات/قیمت‌گذاری بر کرایه‌ها و تعرفه‌های بندری.
 ۳. دیپلماسی چندجانبه هوشمند: ایجاد ائتلاف منطقه‌ای و استفاده از ظرفیت‌های فنی-حقوقی برای پیشنهاد مکانیزم‌های جبران.
 ۴. تقویت ظرفیت‌سازی داخلی: سرمایه‌گذاری در سوخت‌های جایگزین، بنادر سبز و زیرساخت‌های LNG/هیدروژن.
 ۵. نقش جامعه مدنی و صنعت: حضور فعال انجمن مهندسی دریایی ایران و شرکت‌های کشتیرانی در کارگروه‌های فنی IMO.

۶. پیامدها و توصیه‌های راهبردی برای ایران (به‌روز شده)

- الف) وضعیت کوتاه‌مدت: تعویق یک ساله فرصتی برای ایران فراهم می‌آورد تا موقعیت فنی، اقتصادی و حقوقی خود را مستحکم کند ([Reuters][1]).
- ب) اقدام‌های پیشنهادی:
۱. تحکیم موضع فنی: تدوین و ارائه داده‌های دقیق ملی درباره انتشار بخش دریایی، مدل‌های اثر اقتصادی مالیات/قیمت‌گذاری بر تجارت و بنادر، و سنجش توان تطبیق ناوگان. (همکاری میان وزارت راه، سازمان بنادر، مؤسسه رده‌بندی، دانشگاه‌ها)
 ۲. مطالعه سناریوهای مالی: شبیه‌سازی چند سناریو (بدبینانه/میانه/خوشبینانه) اثر مالیات/قیمت‌گذاری بر کسری حمل‌ونقل، کرایه‌ها، و تعرفه‌های بندری؛ تهیه بسته‌های سیاستی جبرانی برای صنایع و تجارت.
 ۳. دیپلماسی چندجانبه هوشمند: ایجاد ائتلاف منطقه‌ای (کشورهای ساحلی منطقه، کشورهای با منافع مشابه) برای حضور مؤثر در مذاکرات ۲۰۲۶؛ استفاده از ظرفیت‌های فنی-حقوقی برای پیشنهاد مکانیزم‌های جبران (e.g., معافیت زمان‌دار، صندوق انتقال فناوری).
 ۴. تقویت ظرفیت‌سازی داخلی: حمایت از پروژه‌های سرمایه‌گذاری در سوخت‌های جایگزین، بنادر سبز، و توسعه زیرساخت‌های LNG/آمونیاک کم‌کربن/هیدروژن که می‌توانند در متن نهایی امتیازآور باشند.
 ۵. نقش جامعه مدنی و صنعت: تقویت صدای شرکت‌های کشتیرانی، اپراتورهای بندری و انجمن‌های تخصصی در تحصیل داده، تدوین موضع و حضور در کارگروه‌های فنی IMO.

ج) نقش انجمن ها و نهادهای داخلی:

انجمن مهندسی دریایی ایران و موسسه رده بندی ایرانیان فرصت را غنیمت می شمارند تا ضمن ابراز خوشحالی از نتیجه بخش شدن تلاش های یکساله اخیر خود و جامعه دریایی کشور، به ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، اعلام آمادگی مجدانه خود را برای نقش آفرینی اساسی تر در زمینه های فنی، اقتصادی و سیاست گذاری زیست محیطی اعلام نمایند. خوشحالی ما بیشتر از آن است که کمیته دانشجویی انجمن مهندسی دریایی ایران نیز با تلاش و امید فراوان نقش آفرینی مؤثری در این مسیر داشته است.

۷. نتیجه گیری

تعویق رأی گیری IMO درباره چارچوب Net-Zero یک نقطه عطف در سیاست گذاری دریایی و زیست محیطی بین المللی است. برای ایران، این تعویق هم تهدید و هم فرصت است. بهره گیری هوشمند از این یک سال، نیازمند برنامه ریزی میان دستگاہی، تحلیل های اقتصادی دقیق و دیپلماسی فعال خواهد بود ([1][Reuters]).

۸. منابع کلیدی

۱. [Reuters — UN shipping agency delays decision on carbon price under US pressure, 17 Oct 2025](#)
۲. [Ship & Bunker — IMO's MEPC Meeting Votes to Delay Adoption of Net-Zero Framework, 17 Oct 2025](#)
۳. [AP News — US blocks a global fee on shipping emissions, 17 Oct 2025](#)
۴. [IMO — Press briefing: Net-Zero shipping talks to resume in 2026](#)
۵. [Reuters — UN shipping emissions deal to pit US against EU-led bloc](#)
۶. [EDF — IMO Postpones Adoption of Net Zero Framework](#)
۷. [Seatrade Maritime News — IMO delays adoption of Net Zero Framework by a year](#)
۸. [Global Maritime Forum — Negotiations at IMO adjourn without a decision on NZF](#)