



# 當航海王開始脫碳

◎楊晴雯／中華經濟研究院第三（臺灣經濟）研究所 助研究員

◎留浩洋／中華經濟研究院第三（臺灣經濟）研究所 計畫輔佐研究員

歐洲議會、理事會及委員會在2022年11月達成協議，將航運納入歐盟排放交易體系。國際倡議則希望航運業必須在2030年讓國際航運燃料的5%轉換為零排放燃料，到2045年則要達到100%。事實上，航運業要進行脫碳還有其他政策工具可以選擇，本文由歐盟排放交易系統的影響、零排放燃料的發展以及綠色走廊的概念，說明當航海王開始脫碳，全球的海上版圖將如何移動。

**關鍵詞：**淨零航運、歐盟排放交易系統、零排放燃料、綠色走廊

**Keywords:** Net-zero Shipping, EU ETS, Zero Emission Fuels, Green Corridors

## 歐盟的第一槍

**國**際航運業每年排放近3%的全球溫室氣體，世界經濟論壇（World Economic Forum, WEF）提到，如果航運業是一個國家，那麼它將是世界第六大溫室氣體排放國。但它卻也是世界貨物運輸的核心，全球超過九成的貨物貿易都仰賴船舶來進行，包括支持其他產業進行低碳轉型的物資，如風力渦輪機葉片或電動汽車的鋰電池。

2022年11月30日，歐洲議會、理事會及委員會達成協議，將航運納入歐盟排放

交易系統（EU Emissions Trading System, EU ETS）的法規關鍵要素向前邁進一大步。這次的協議除了二氧化碳外，將甲烷及氮氧化物排放也同步納入監管，同時還擴大監管範圍，將總重超過5,000噸停靠歐盟港口的近海船舶納入。擴大範圍後，預計可納管2,000萬噸以上的二氧化碳，並將為推動脫碳的相關研發籌集額外的資金來源。

在歐盟的設計中，該協議將自2024年開始三年內分階段實施監管。在2024年先將核實排放量的40%納入管制，2025年為70%，2026年為100%。用來計算核實排放量的航