

Prof. JEFFREY D. SACHS

Küresel problem çözücüler nerede?

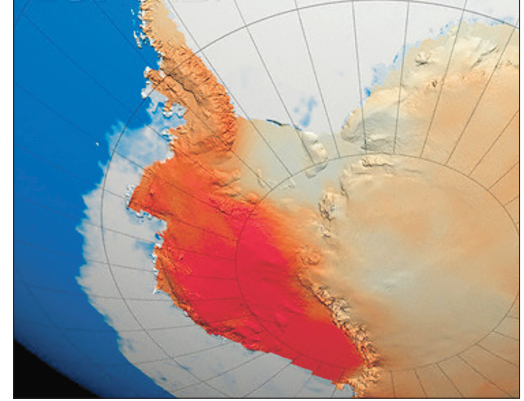
İklim değişikliği hakkındaki küresel pazarlıklar, tamamen farklı bir dizi soru üzerinde odaklanmaktadır. Pazarlıklar genel olarak hangi ülkelerin, ne kadar, ne hızda ve hangi taban yıla göre emisyonlarını kesmeleri gerektiği çerçevesinde dönüyor. Ülkelere, kesintilere nasıl ulaşılacağı konusunda ciddi bir tartışma yapmaksızın, 2020 itibariyle emisyonlarını belli yüzdelerde kesmeleri konusunda baskı yapılıyor.

Jeffrey D. Sachs, Columbia Üniversitesi'nde Ekonomi Profesörü ve Yeryüzü Enstitüsü Direktörü'dür.

Günümüzde küresel politikanın garip ve rahatsız edici bir tarafı, pazarlık ile problem çözmeyi birbirine karıştırması. Aralık 2007'de Kopenhag'da mutabık kalınan bir zaman çizelgesine göre, iklim değişikliği üzerinde küresel bir anlaşmaya varmak için altı ayımız var. Hükümetler büyük pazarlıklara giriştiler ancak problemi çözmek için büyük bir çaba içine girmiş değiller. Bütün ülkeler kendilerine, "Asgari maliyet ve azami fayda ile ortak amaçlarımıza erişmek için nasıl işbirliği yaparız?" sorusunun yerine, "Diğer ülkeler fazlasını yaparken, biz nasıl en az katkıda bulunuruz?" sorusunu soruyor.

Bunlar kulağa aynı şeymiş gibi gelebilir, ancak değil. İklim değişikliği sorununa eğilmek, fosil yakıtlardan kaynaklanan karbon dioksit emisyonunu azaltmayı gerektirir ki bu da bir kısmı şimdiden var olan, büyük kısmının ise geliştirilmesi gereken teknolojinin seçiminde evrime dönüşür. Örneğin kömür santralleri, enerji karmasında önemli bir pay almayı sürdüreceksin, "karbon yakalama ve saklama" ya da kısaca CCS adı verilen bir proses ile kendi CO2'lerini yakalamaları ve depolamaları gerekir. Ancak bu teknoloji henüz kanıtlanmış değil.

Benzer şekilde, güvenli ve düzenli şekilde denetlenen santraller ile yeni nesil nükleer enerjiye olan halkın güvenini yenilememiz gerekiyor. Büyük ölçekli güneş enerjisi, rüzgâr enerjisi ve jeotermal enerjiyi harekete geçirmek için yeni teknolojilere ihtiyacımız var. Biyoyakıtları kullanmayı deneyebiliriz, ama yalnızca gıda maddeleri ya da değerli çevresel varlıklar ile rekabet etmeyen formlarda olanları. Liste daha da uzar. "Yeşil binalar" ve daha verimli elektrikli aygıtlar kullanılması yoluyla geliştirilmiş enerji verimliliğine ihtiyacımız olacak. İçten yanmalı motorlu otomobillerden, hibritlere, plug-in (elektrik prizinden şarjlı) hibritlere,



akü enerjili ve yakıt pili enerjili araçlara geçmemiz gerekecek.

Elektrikli araçların yeni nesline erişmek üzere, temel teknolojik gelişmeyi (geliştirilmiş aküler gibi) sağlamak, daha sağlam elektrik şebekesi, otomobilleri şarj etmek için yeni altyapı ve çok daha fazlası için on yıl boyunca kamu ve özel sektörün ortaklığına ihtiyaç duyulacak. Benzer şekilde, karbon dioksiti yakalayan kömür santrallerinin kullanışlı olduğunu gösterecek kamu ve özel sektör yatırımları gerekecek.

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ HAKKINDA KÜRESEL PAZARLIKLAR

Yeni teknolojilere geçiş, temelde bir pazarlıktan çok, mühendislik, planlama, finansman ve teşvik meselesidir. Dünya yeni teknolojileri nasıl en verimli şekilde geliştirip sergiler ve ardından yaygınlaştırır? Faydaların özel yatırımcılar tarafından elde edilmesi muhtemel değilken, ilk sergilenecek modellerin milyarlarca dolar büyüklüğe ulaşacak parasını kim karşılamalı? Başarılı olmuş teknolojileri geliştirmekte olan ülkelere devretmeye kendimizi adanmış iken



araştırma ve geliştirmeye olan özel sektör teşviklerini nasıl korumalıyız?

Tüm bunlar, baskı yaratan, yanıtlanmamış sorular. Fakat iklim değişikliği hakkındaki küresel pazarlıklar, tamamen farklı bir dizi soru üzerinde odaklanmaktadır. Pazarlıklar genel olarak hangi ülkelerin, ne kadar, ne hızda ve hangi taban yıla göre emisyonlarını kesmeleri gerektiği çerçevesinde dönüyor. Ülkelere, kesintilere nasıl ulaşılacağı konusunda ciddi bir tartışma yapmaksızın, 2020 itibarıyla emisyonlarını belli yüzdelerde kesmeleri konusunda baskı yapılıyor. Yanıtlar elbette ki bu süre içinde hangi düşük emisyon teknolojilerinin hazır olacağına ve ne kadar hızla uygulanabileceklerine bağlı.

Amerika Birleşik Devletleri'ni düşünün. Emisyonları sert bir şekilde düşürebilmek için, Amerika Birleşik Devletleri'nin önümüzdeki on yıl içinde, giderek daha fazla elektrik enerjisi kullanan yeni bir otomobil filosuna geçmeye ihtiyacı var. ABD'nin ayrıca nükleer enerji santrallerinin yenilenmesi ve yaygınlaştırılmasına ve özellikle güneş enerjisi kullanan yeni yenilenebilir enerji santrallerini üzerinde kurmak için kamu arazilerinin kullanılmasına karar vermesi de gerekecek. Ve nihayet ABD'nin, yenilenebilir enerjiyi, güneş enerjisini kullanacak güneybatı çölleri ve rüzgâr enerjisini kullanacak kuzey ovaları gibi, düşük nüfus yoğunluğuna sahip bölgelerden kıyılardaki yüksek nüfus yoğunluklu bölgelere taşıyacak yeni bir enerji şebekesine ihtiyacı olacak. Ancak bütün bunlar için, emisyon azaltmak için basit bir rakamsal hedefe değil, ulusal bir plana gereksinim var.

Çin de ABD gibi, enerji verimliliğini arttırarak ve yeni bir elektrikli araç filosu yoluyla CO2 emisyonunu azaltabilir. Ancak Çin, bu soruya kömüre bağımlı bir ekonominin bakış açısıyla yaklaşmalı. Çin'in gelecekteki seçimleri, "temiz kömürün" büyük ölçekte gerçekten etkili şekilde işe yarayıp yaramayacağına bağ-



lı. Bu nedenle Çin'in emisyon ile ilgili çizeceği yol, fazlasıyla CCS teknolojilerinin erkenden test edilmesine dayanıyor.

ORTAK KÜRESEL ÇERÇEVE KURULMALIYIZ

Gerçekten küresel bir beyin fırtınası, önce mevcut olan en iyi teknolojik ve ekonomik seçenekleri ve bu seçeneklerin hedeflenmiş araştırma ve geliştirme ve daha iyi ekonomik teşvikler ile nasıl geliştirilebileceğini tartıştırdı. Pazarlıklara, CCS'den güneş, rüzgâr ve nükleer enerjiye, her ülke için mevcut olan seçenekler dâhil olurdu ve piyasadaki rekabet ile kamu finansmanının gerçek hızı belirleyeceği fark edilerek yeni nesil düşük emisyonlu otomobiller için bir zaman çizelgesi çizildi. Bu yapı taşlarına dayanarak, dünya, gelişmeyi hızlandırmanın ve yeni düşük emisyonlu teknolojinin yaygınlaştırılmasının maliyetini dağıtmak üzerinde anlaşılabilir. Bu küresel çerçeve, emisyon kontrolü için ulusal ve küresel hedefler ve teknolojik revizyonun ilerlemesinin izlenmesi için bir temel oluştururdu. Yeni teknolojiler kanıtlandıkça hedefler de daha zorlayıcı hale gelirdi. Elbette, stratejinin bir bölümü de yatırımcıların, fikirleri doğru ise büyük kârlar sağlayacakları düşüncesiyle, kendi fikirlerini yaratmaları için yeni düşük emisyonlu teknolojilere yönelik pazar teşvikleri oluşturmak olurdu.

Belirli emisyon hedeflerinin yanında planlar ve stratejileri tartışma savım, pazarlıkları engelleme riski yaratacak gibi görülebilir. Ancak hedeflerimize eşlik edecek bir stratejimiz olmazsa, hükümetler bu hedeflere en baştan kabul etmeyebilir ya da gerçekte yerine getirme niyetleri olmaksızın küçümseyerek kabul edebilirler.

İş birlikçi bir şekilde, dünyanın gerçek teknolojik seçenekleri hakkında düşünmeli ve ardından, enerji, taşıma, sanayi ve binalar için uygun ve sürdürülebilir teknolojilere dayanan yeni bir çağa girmemizi sağlayacak ortak bir küresel çerçeve kurmaya çalışmalıyız.

Elektrikli araçların yeni nesline erişmek üzere, temel teknolojik gelişmeyi (geliştirilmiş aküler gibi) sağlamak, daha sağlam elektrik şebekesi, otomobilleri şarj etmek için yeni altyapı ve çok daha fazlası için on yıl boyunca kamu ve özel sektörün ortaklığına ihtiyaç duyulacak.

