



مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)

دبي، الإمارات العربية المتحدة، من ٢٠ إلى ٢٤/١١/٢٠٢٣

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: السياسات الداعمة من أجل إنتاج ونشر الطاقة النظيفة في مجال الطيران

مبادرات سلطنة عمان الرامية إلى تحقيق انبعاثات كربونية صافية صفرية من الطيران الدولي
وتمويل الطاقة النظيفة

(ورقة مقدّمة من سلطنة عُمان)

الموجز

توضّح هذه الورقة مبادرات سلطنة عُمان لتسهيل استخدام أنواع الوقود البديل مثل وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة والطاقة النظيفة، لضمان تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) الذي وضعته الإيكاو المتمثّل في استراتيجية خفض الكربون بحلول عام ٢٠٥٠، والوفاء بالالتزامات البيئية الدولية الأخرى التي تساهم بدورها في تحقيق رؤية عمان لعام ٢٠٤٠.

ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥

١- المقدمة

١-١ في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠١٦، أعادت الجمعية العمومية للإيكاو التأكيد على هدفها العالمي الطموح للنمو المحايد من حيث الكربون من ٢٠٢٠، واعترفت بالعمل على استكشاف هدف عالمي طموح طويل الأجل للقطاع في ضوء غايتي اتفاقية باريس المتمثلتين في ارتفاع درجات الحرارة لدرجتين مؤبّتين و ١.٥ درجة مئوية.

٢-١ وفي حين اتفقت الجمعية العمومية للإيكاو في قرارها الذي صدر خلال الدورة الحادية والأربعين في أكتوبر ٢٠٢٢ على هدف جماعي عالمي طموح طويل الأجل (LTAG) وهو خفض صافي انبعاثات الكربون من الطيران إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، فإن التوقّعات من مختلف السيناريوهات المتعلقة بهذا الهدف تشير إلى أن استخدام وقود الطيران المُستدام

السهل الإحلال سوف يؤدي دوراً رئيسياً في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران باستخدام الأسطول العالمي الحالي بنسبة تصل إلى ٥٥٪ من السيناريو المحدد، في حين تضمن عناصر التصميم والتكنولوجيا والعمليات والتدابير القائمة على آليات السوق (CORSIA) تحقيق القيمة المتبقية.

٣-١ وبناء على ذلك، وسعيًا وراء مستقبل مُستدام، وضعت سلطنة عمان، في ظل التوجيهات الحكيمة لصاحب السمو السلطان، أهدافاً طموحة موضحة في رؤية ٢٠٤٠. فتشمل خارطة الطريق الاستراتيجية اقتصاداً متنوعاً وقائماً على المعرفة ومجتمعاً مزدهراً وبيئة مُستدامة. وتتمثل إحدى الركائز الرئيسية التي تحرك هذه الرؤية في استكشاف حلول الطاقة المتجددة التي تقلل من الاعتماد على الوقود الأحفوري التقليدي.

٤-١ وعلاوة على ذلك، تتمثل المهمة الرئيسية لهيئة الطيران المدني العمانية في العمل على تطوير صناعة الطيران المدني بطريقة مُستدامة ومراعية للبيئة. لذلك، تؤدي صناعة الطيران المدني في سلطنة عمان دوراً مهماً، وتشهد نمواً متسارعاً في شبكة النقل الوطني. وبالتالي، تدعم سلطنة عمان بالكامل دور الإيكاو لتحقيق الهدف العالمي الطموح المتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون من الطيران إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠.

٢- مبادرة خطة عمل الدولة في عمان

١-٢ تحدد خطة عمل سلطنة عمان لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، والتي تم تقديمها في يوليو ٢٠٢٣، رؤية لصافي انبعاثات صفري للغازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي لضمان تحقيق أهداف الإيكاو الطموحة طويلة الأجل (LTAG) الواردة ضمن استراتيجية إزالة الكربون بحلول عام ٢٠٥٠ وللتخطيط للتدابير الرئيسية والخطوات الأساسية لتحقيق التنمية المُستدامة لقطاع الطيران في سلطنة عمان بأركانها الثلاثة: الاقتصاد والبيئة والمجتمع.

٢-٢ ومع ذلك، فإننا نقر بأن الوفاء بالتزاماتنا بخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ سيتطلب جهوداً مستمرة، وأن خطة العمل الأخيرة التي قدمناها تمثل خطوة حاسمة في العمل على الوفاء بالتزامات سلطنة عمان بوضع منهج حكومي شامل لإزالة الكربون من الطيران على المدى الطويل، ولا سيما من خلال التدابير الرئيسية الثلاثة للتخفيف من حدة الإشكالية، وهي تصميم التكنولوجيا، وتحسين العمليات، ووقود الطائرات المُستدام، وأخيراً، التدابير القائمة على آليات السوق مثل خطة كورسيا.

٣-٢ وبالإضافة إلى ذلك، ولضمان الوفاء بالتزاماتنا على المدى المتوسط إلى الطويل، ستخضع خطة عمل سلطنة عمان لعمليات مراجعة دورية متعددة ومقررة مسبقاً. وستشمل هذه العمليات الشاملة إعادة تقييم التوقعات طويلة الأجل، ورفع مستوى الالتزامات على المدى القريب، ووضع أهداف مؤقتة، وضمان المواءمة المستمرة مع التزامات عمان المناخية، والاستدامة الاستراتيجية، وهدف عمان لخفض صافي انبعاثات الكربون من الطيران إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠.

٣- مبادرة سلطنة عُمان لدراسة الجدوى (SAF)

١-٣ كشف التحليل الكمي لخطة عمل سلطنة عمان المقّمة أن تدابير التخفيف ستعتمد بنسبة ٨٨ في المائة أساساً على شراء طائرات جديدة لاستبدال طائراتها، وسيساهم إجراء عمليات أكثر كفاءة مثل التاكسي ذي المحرك الواحد والتقليل من تأخير حركة القلابات أثناء الهبوط والإقلاع، والعمليات الأخرى بنسبة ٩ في المائة، بينما يضمن التحسن في إدارة الحركة الجوية وخطة كورسيا تحقيق النسبة المتبقية.

٢-٣ ومن هذا المنطلق، كشف تحليل الثغرات أن الاستخدامات الحالية لوقود الطائرات البديل ليست جاهزة بعد لإدراجها في خطة العمل، في حين أن الإجراء الموصى به في هذا الصدد أدى بهيئة الطيران المدني العمانية (CAA) إلى التوقيع على مذكرة تعاون في ١١/١٠/٢٠٢٣ مع OQ Alternative Energy وهي شركة ذات مسؤولية محدودة تأسست في عمان ومع SKYNRG B.V وهي شركة منظمة وموجودة حسب الأصول في هولندا لدراسة إمكانية استكشاف إمكانية إنتاج وقود الطيران المُستدام في عمان. ومع ذلك، جاءت مذكرة التفاهم على هامش المنتدى الوطني الأول للابتكار في وقود الطيران البديل الذي انعقد في عمان في ١٠ و١١/١٠/٢٠٢٣ كواحدة من أهم نتائج المنتدى.

٣-٣ وبموجب مذكرة التفاهم هذه، تقرّ الأطراف الثلاثة بضرورة إنشاء وحدة في مجال إنتاج وقود الطائرات المُستدام وبناء القدرات والبحوث في مجال التكنولوجيات المستخدمة في إنتاج وقود الطائرات الأخضر والمُستدام. وبالتالي، فإن هذا التعاون الاستراتيجي يعكس الرؤية المشتركة لوضع سلطنة عمان في دور حيوي في اختراع واستخدام الطاقة الخضراء خلال تنفيذ حملات مشتركة تهدف إلى خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠.

٤- مبادرة سلطنة عُمان للهيدروجين الأخضر

١-٤ ويستلزم تصاعد الطلب العالمي على الطاقة والشواغل البيئية، المدفوعة أساساً بالاحترار العالمي، تحولاً من الوقود الأحفوري إلى مصادر الطاقة المُستدامة والمتجددة. وقد حظي الهيدروجين، الذي أُشيد به باعتباره خياراً تحويلياً للطاقة النظيفة، باهتمام كبير.

٢-٤ وفي ١/٦/٢٠٢٣، وقّعت وزارة الطاقة والمعادن (MEM) في سلطنة عمان عقوداً بقيمة ٢٠ مليار دولار مع شركاء، بما في ذلك BP وShell وHydrogen Oman (Hydrom) التي تم تشكيلها حديثاً، لإنتاج ٥٠٠ ٠٠٠ طن من الهيدروجين الأخضر كل عام. وتخصّص سلطنة عمان مساحة ٥٠ ٠٠٠ كيلومتر مربع لمشاريع الطاقة الشمسية لإنتاج الهيدروجين الأخضر، وهو غاز ينتج بالكامل من مصادر متجددة.

٣-٤ وبالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن تصبح سلطنة عمان من بين أكبر ١٠ مصدري الهيدروجين الأخضر (H2) بحلول عام ٢٠٣٠، وفقاً لوكالة الطاقة الدولية (IEA). وبالتالي، تهدف عمان إلى إنتاج ما لا يقل عن مليون طن من الهيدروجين المتجدد سنوياً بحلول عام ٢٠٣٠ قبل زيادة طاقتها إلى ٣.٧٥ مليون طن بحلول عام ٢٠٤٠ و٨.٥ مليون طن بحلول عام ٢٠٥٠، مما يجعل عمان واحدة من مراكز الهيدروجين الأخضر الرائدة في العالم. وقد يمهد هذا الطريق للفرص التجارية المحتملة في السنوات العشر المقبلة وقد يعجّل بإنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة والطاقة النظيفة للطيران المُستدام.

٤-٤ وعلاوة على ذلك، ستواصل سلطنة عمان العمل بنشاط جنباً إلى جنب مع الإيكاو لتحديث خطة عملها الوطنية بشكل دوري وتأييد مفهوم الإطار العالمي للاستدامة بالنسبة لوقود الطائرات المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وتنفيذ خطة كورسيا.

٥- الإجراءات المعروضة على مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل

١-٥ المؤتمر مدعو إلى القيام ما يلي:

أ) أن يُشجع على ضرورة إقامة التعاون الوثيق من خلال جميع الجهات المعنية والهيئات الوطنية لإجراء دراسات الجدوى والبحوث الفعالة لاستكشاف إمكانيات إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وبناء الزخم في هذا الاتجاه، بالإضافة إلى الأنشطة المتعلقة بتنظيمها واستدامتها الاقتصادية؛

ب) أن يحيط علماً بالجهود التي تبذلها سلطنة عمان لاعتماد ونشر إنتاج الهيدروجين الأخضر؛

ج) أن يوصي المزيد من الدول بإعداد وتحديث خطط عملها الوطنية المحددة كمياً وتقديمها إلى الإيكاو، بما في ذلك تحليل الثغرات الذي يمكن استخدامه كجزء من المعلومات لرصد مدى بلوغ الهدف الطموح الطويل الأجل، وتصميم التدابير المناسبة لبناء القدرات ودعم التنفيذ وتيسير الحصول على التمويل لدى قطاع الطاقة والشركات المستثمرة؛

د) أن يتفق على العمل بشكل تعاوني لتحقيق رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ فيما يخص الهدف الطموح الطويل الأجل؛

هـ) أن يستخدم المعلومات الواردة في هذه الورقة للنظر في النتائج المنبثقة عن مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل.

— انتهى —