



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

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

البند رقم ٤ من جدول الأعمال: تمويل الطاقة النظيفة

الحاجة إلى اتخاذ تدابير إضافية لتعبئة رأس المال الخاص والتخلص من المخاطر التي يتعرض لها  
لتسهيل الحصول على تمويل الطاقة النظيفة في مجال الطيران

(ورقة مقدّمة من كينيا)

### الموجز

تسلّط ورقة العمل هذه الضوء على الحاجة إلى اتخاذ تدابير إضافية لتعبئة رأس المال الخاص والتخلص من المخاطر التي يتعرض لها لتسهيل الحصول على تمويل الطاقة النظيفة في مجال الطيران.

ولا يزال الحصول على التمويل عاملاً رئيسياً في الجهود المبذولة لزيادة الاستثمارات في وقود الطيران المُستدام والطاقة النظيفة للطيران لتحقيق الهدف العالمي المتمثل في الصافي الصفري في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠٥٠. وبالإضافة إلى ذلك، فإن حجم التمويل المطلوب لإطلاق العنان لنمو صناعة وقود الطيران المُستدام يتجاوز قدرة العديد من الدول على التمويل والاقتراض، ولا سيما البلدان الناشئة والنامية. وعلى الرغم من التوقع من الحوار الأخير مع المؤسسات المالية أنه ستتوفّر الأموال الكافية المخصّصة للاستثمار في مجال الطاقة النظيفة للطيران، إلا أن رأس المال الخاص لم يحقّق بعد التوازن الصحيح بين المخاطر والعائد في هذه الصناعة الناشئة مما يؤدي إلى الوضع الحالي حيث يتجاوز الطلب العرض على وقود الطيران المُستدام.

وترد الإجراءات المعروضة على المؤتمر في الفقرة ٤.

## ١- المقدمة

١-١ يشير تقرير الإيكاو<sup>١</sup> عن تمويل تغيير المناخ إلى أن الطيران المدني الدولي ليس لديه حالياً آلية مالية مخصصة تتعلق بتغير المناخ ووقود الطيران المُستدام. والطيران المدني الدولي غير مشمول ببروتوكول كيوتو، ولا يمكنه الاستفادة من أي من أدوات كيوتو للتمويل المرن مثل صناديق الاستثمار في مجال المناخ (CIF) أو آلية التنمية النظيفة (CDM) ومن ثم تأتي الحاجة إلى قيام الإيكاو والشركاء في الصناعة باستكشاف خيارات التمويل للدول النامية من بين الإجراءات الأخرى اللازمة لبناء القدرات وتنفيذ الطاقة النظيفة.

٢-١ وقَّيم تقرير لجنة حماية البيئة عن الهدف الطموح الطويل الأجل للتكاليف والاستثمارات المرتبطة بمختلف السيناريوهات لتحقيق هذا الهدف من خلال استثمارات الدول (أي الحكومات) فيما يتعلق بتشكيل الطائرات و/أو البحوث والتطوير في المحركات بقيمة تقدّر بنحو ١٥ إلى ١٨٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٥٠، والتكاليف والاستثمارات لمقدمي نظم الملاحة الجوية (ANSPs) للعمليات الرامية إلى تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل بقيمة تقدر من ١١ إلى ٢٠ مليار دولار بحلول عام ٢٠٥٠، والتكاليف والاستثمارات في المطارات والتدابير التشغيلية بقيمة تتراوح بين ٢ إلى ٦ مليار دولار في سيناريوهات الهدف الطموح الطويل الأجل من بين الاستثمارات الأخرى التي يقوم بها مصنّعو الطائرات والمشغلون الجويون (شركات الطيران).

٣-١ ومع ملاحظة أن نمو قطاع الطيران المدني الأفريقي الذي تتوقعه الإيكاو وعدم حصول الدول الأفريقية على التمويل والتكنولوجيا وبناء القدرات لتغطية تكلفة تنفيذ أي إطار عالمي منفق عليه للإيكاو بشأن وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من الطاقات النظيفة للطيران يشكل مسألة، في حال بقائها دون حل، قد تشكل خطراً على النمو المتوقع، وتعيق نمو قطاع الطيران المدني الأفريقي وتعيق كذلك تحقيق الغاية البيئية العالمية للطيران المتمثلة في صافي انبعاثات صفري بحلول عام ٢٠٥٠.

٤-١ ويؤدي النقل الجوي دوراً هاماً في تمكين النمو الاقتصادي والتنمية، نظراً لموقعه الفريد في تيسير تكامل الاقتصاد العالمي وتوفير الربط على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي. وتمشياً مع مبادرة الإيكاو «عدم ترك أي بلد وراء الركب»، هناك حاجة إلى مواصلة الجهود الهادفة لبناء القدرات وتدريب المؤسسات والموظفين، فضلاً عن المساعدة في توفير التمويل وإمكانية الحصول عليه للدول النامية.

## ٢- المناقشات

١-٢ إن إمكانات وقود الطيران المُستدام في كينيا تبشر بالخير ولن تعيد فقط تشكيل تأثير صناعة الطيران على البيئة ولكنها تظهر بالفعل كأحد العناصر المساهمة الرئيسية في اقتصاد البلد الذي يأتي ومعه مجموعة من التحديات والفرص الخاصة به. وتشكّل التكلفة العالية للإنتاج، التي تعزى إلى حد كبير إلى تكاليف المواد الخام والعمليات المستهلكة للطاقة بكثافة، كعقبة مباشرة. ويُعد عدم وجود بنية تحتية مناسبة لإنتاج وقود الطيران المُستدام واستيعابه في قطاع الطيران في كينيا عقبة أخرى تتطلب حلاً استراتيجياً.

٢-٢ وتدعم كينيا بنفس القدر سياسة الأجواء المفتوحة في أفريقيا لمواجهة التحديات فيما يخص الربط في مجال النقل الجوي الحالية ومعالجة ارتفاع تكلفة السفر الجوي وإنشاء شركة طيران لعموم البلدان الأفريقية، مع الاستفادة من سوق النقل

<sup>١</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

الجوي الأفريقي الموحد التابع للاتحاد الأفريقي (SAATM). وعلاوة على ذلك، التزمت كينيا بالعمل مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني في إطار المبادرة الرامية إلى التعجيل بتطوير وإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة في أفريقيا كدولة رائدة، وذلك من خلال تبادل الخبرات والمساهمة في الجهود القارية للإسهام في الصافي الصفري في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠٥٠.

٣-٢ وعلى غرار العديد من القطاعات الناشئة الأخرى في البلدان النامية، فإن حجم التمويل المطلوب لإطلاق الإمكانيات العالية للطاقة النظيفة يتجاوز القدرة على الاقتراض في الميزانية العمومية الوطنية مع مراعاة المخاطر التي يتعرض لها رأس المال الخاص. وتواجه صناعة وقود الطيران المُستدام في البلدان النامية العديد من التحديات التي تشمل:

(أ) فرق الأسعار الكبير بين وقود الطيران المُستدام ووقود الطائرات من النوع Jet A؛

(ب) القدرة على الحصول على التمويل والحوافز الاقتصادية؛

(ج) الافتقار إلى منظومة تمويل متكاملة لمرافق الإنتاج؛

(د) عدم كفاية البحوث والتطوير في مجال الدراية الفنية لوقود الطائرات المُستدام والهياكل الأساسية الملائمة؛

(هـ) الافتقار إلى السياسات العامة واعتبارات الاستدامة المتعلقة بوقود الطيران المُستدام.

٤-٢ وتدعم كينيا الإجراءات الطموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بمعدل يتفق مع الجهود المبذولة التي ستحدّ من متوسط زيادة درجة الحرارة العالمية إلى ١.٥ درجة مئوية.

٥-٢ وتدعم كينيا تسريع إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام في البلدان النامية في جميع الأقاليم، مع التسليم بأن الدول المختلفة ستتخذ مسارات مختلفة ولها أولويات مختلفة.

٦-٢ وقد شاركت كينيا في المناقشات المفتوحة في الاجتماع الذي نظّمته الإيكاو يومي ٢٥ و٢٦/٩/٢٠٢٣ للمشاورات بشأن النتائج قبل مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل، حيث قدمت لجنة المناخ والبيئة التابعة للإيكاو (CEC) مسودة الإطار العالمي لوقود الطيران المُستدام ولأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من طاقات الطيران النظيفة، وهي ترحب بالعمل الذي بدأته أمانة الإيكاو بشأن مبادرة «Finvest Hub» لتيسير الحصول على التمويل اللازم لتحقيق نتيجة طموحة وتطلب أن يشمل هذا العمل تدابير لتعبئة رأس المال الخاص والتخلص من المخاطر التي يتعرض لها لتيسير أنشطة تمويل الطاقة النظيفة للطيران.

### ٣- الاستنتاج

١-٣ إن الطريق نحو نشر وقود الطيران المُستدام في كينيا هو بلا شك مسعى طويل الأجل ومن المرتقب أن يشكّل مساهمة كبيرة في خفض انبعاثات غازات الدفيئة في قطاع الطيران بل وأن يكون أحد الاستثمارات المناخية الإيجابية التي ستحقّق مسار النمو كجزء من الاقتصاد الأخضر.

٢-٣ وينبغي أن يعتمد العمل الإضافي الذي تقوم به الإيكاو للاستجابة للطلب الذي تضمّنه قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ بشأن تمويل المشاريع التي تسهم في إزالة الكربون من الطيران الدولي نهجاً متعدد الأوجه يغطي التجارة

والحصول على التمويل وأي استراتيجيات أخرى تعالج إخفاقات السوق والمخاطر التي تؤدي إلى عدم نشر رأس المال الخاص على نطاق واسع. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي للإيكاو أن تواصل تقديم إرشادات واضحة إلى الدول بشأن دورها في توفير الظروف المالية اللازمة لاجتذاب وتسريع الاستثمارات في أنواع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من طاقات الطيران النظيفة.

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

١-٤ المؤتمر مدعو إلى القيام ما يلي:

أ) النظر في ضرورة اتخاذ تدابير إضافية لتعبئة رأس المال الخاص والتخلص من المخاطر لتيسير الحصول على التمويل بغرض تسريع الاستثمارات في الطاقة النظيفة؛

ب) دعم العمل الجاري الذي تقوم به الإيكاو للاستجابة لطلب قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ المتعلق بتمويل المشاريع التي تسهم في إزالة الكربون من الطيران الدولي؛

ج) دعم الإيكاو على النحو الوارد في ورقة العمل CAAF/3-WP/8 بشأن العناصر المالية من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، ومبادرة «Finvest Hub»، تنفيذاً لأحكام الفقرة ١٨ من القرار ٢١ الصادر عن الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين؛

د) استخدام المعلومات الواردة في هذه الورقة للنظر في النتائج المنبثقة عن مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل.

— انتهى —