



الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي

مونتريال، ١٩ إلى ٢٢/٧/٢٠٢٢

البند ٢ من جدول الأعمال: وسائل التنفيذ بالنسبة للهدف العالمي الطموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي

تمويل تنفيذ سيناريوهات الأهداف الطموحة طويلة الأجل في القارة الأفريقية

(ورقة مقدّمة من الدول ٥٤ الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC))^١

الموجز

تبيّن هذه الورقة التكاليف المرتبطة بسيناريوهات الهدف الطموح طويل الأجل والحاجة إلى عرض خيارات مالية على الدول، ولاسيما البلدان الأفريقية لضمان عدم عرقلة نمو قطاع الطيران في إفريقيا جراء تنفيذ أي أهداف طموحة متفق عليها.

تتوقع سيناريوهات التنبؤات لما بعد جائحة كوفيد-١٩، باستخدام توقعات سيناريو الانتعاش المتدني، أن القارة ستحقق نمواً بنسبة ٤ في المائة (٢٠١٨-٢٠٥٠). ويعني ذلك أنه سيتعين على أفريقيا أن تستثمر في زيادة قدراتها لدعم هذا النمو بالموازاة مع الاستثمار في مشاريع خفض الكربون، في إطار أي هدف طموح يتم الاتفاق بشأنه.

ويشير تقرير الإيكاو^٢ عن التمويل الخاص بتغير المناخ أنه ليس لدى قطاع الطيران الدولي حالياً أي آلية مالية مخصّصة تتصل بتغير المناخ، وبالتالي هناك حاجة إلى قيام الإيكاو وشركائها في القطاع باستكشاف خيارات مالية للدول الأفريقية لتنفيذ ما يتم الاتفاق عليه من أهداف طموحة طويلة الأجل.

تردّ الإجراءات المعروضة على الاجتماع رفيع المستوى في الفقرة ٢.

^١ قدّمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) هذه الورقة باللغتين الإنجليزية والفرنسية.

^٢ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

^٣ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

١- المقدمة

١-١ خلال الادورة الأربعين للجمعية العمومية، طلبت الدول الاعضاء في الإيكاو إلى المجلس مواصلة استكشاف جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل للطيران الدولي، من خلال إجراء دراسات تفصيلية لتقييم مدى إمكانية تحقيق أي أهداف مقترحة وأثارها، بما في ذلك الأثر على النمو والتكاليف بالنسبة لجميع البلدان، ولاسيما البلدان النامية وذلك بغرض الدفع قدماً بالعمل الذي سيُعرض على الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين. ويتضمن تقرير لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بشأن الهدف الطموح طويل الأجل ثلاثة سيناريوهات متكاملة تأخذ في الحسبان "الجاهزية والقدرة على تحقيق الهدف والطموح".

٢-١ كما عمدت لجنة حماية البيئة (CAEP) إلى تقدير التكاليف والاستثمارات المقترنة بتلك السيناريوهات، حيث قَدَّرت الاستثمارات من الدول (أي الحكومات) في البحث والتطوير في إعادة تصميم الطائرات و/أو نظم الطاقة بمبلغ ١٥ إلى ١٨٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٥٠، والتكاليف والاستثمارات التي سيتحملها مقدِّمو خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) عن التدابير التشغيلية المتعلقة تحديداً بالهدف الطموح طويل الأجل بمبلغ ١١ إلى ٢٠ مليار دولار حتى ٢٠٥٠، والتكاليف والاستثمارات المتعلقة بالمطارات والتدابير التشغيلية بمبلغ ٢ إلى ٦ مليار دولار، بالنسبة لكل سيناريوهات الهدف الطموح، هذا إلى جانب استثمارات أخرى يقوم بها مصنِّعو الطائرات والمشغِّلون الجويون (شركات الطيران).

٣-١ ويشير تقرير الإيكاو عن التمويل الخاص بتغيير المناخ إلى أنه ليس لدى قطاع الطيران الدولي حالياً أي آلية مالية في هذا المجال. وحيث إن "كيوتو" بروتوكول لا يشمل هذا القطاع فليست لديه فرصة الاستفادة من الأدوات المالية المرنة لكيوتو مثل صندوق الاستثمارات المناخية (CIF) أو صندوق التنمية النظيفة (CDM). بيد أن عدم وجود آلية مهيكلية لا يعني انعدام مبادرات أو أمثلة حية عن الإسهامات المالية لدعم الإجراءات الخاصة بتغيير المناخ، في مجال الطيران. وتجدر الإشارة أن بعض الدول في أفريقيا استفادت في الماضي من مبادرات تمويلية مثل مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، أفضت إلى تخفيضات في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بفضل المشاريع التي جرى تنفيذها.

٤-١ تتوقع سيناريوهات التنبؤات لما بعد جائحة كوفيد-١٩، باستخدام سيناريو الانتعاش المتدني، أن القارة ستحقق نمواً بنسبة ٤ في المائة (٢٠١٨-٢٠٥٠). وعلى أساس هذه النسبة، من المهم إتاحة الاستثمار في المنشآت الكبرى لتنفيذ مشاريع خفض الكربون من قطاع الطيران في أفريقيا تماشياً مع القرار ٤٠-١٨ الصادر عن الجمعية العمومية في دورتها الأربعين ولاسيما "إجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية تحقيق أي أهداف مقترحة وأثارها، بما في ذلك أثرها على النمو، فضلاً عن تكلفتها في جميع البلدان ولاسيما البلدان النامية".

٥-١ إن عدم وصول الدول الأفريقية إلى مصادر التمويل من أجل تغطية تكاليف سيناريوهات الهدف الطموح طويل الأجل، تغطية كاملة، مع دعم النمو المتوقع لقطاع الطيران في أفريقيا، قد يهدد ذلك النمو ويعرقله إذا لم تتم معالجة مشكلة التمويل.

٢- الإجراءات المعروضة على الاجتماع

١-٢ يُرجى من الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي القيام بما يلي:

- (أ) أن يحيط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
- (ب) أن يحيط علماً بإمكانية عرقلة نمو قطاع الطيران في أفريقيا بسبب تكلفة تنفيذ أي هدف طموح متفق عليه قد يعرقل نمو قطاع الطيران في أفريقيا؛
- (ج) أن يوصي الإيكاو بضمان عدم عرقلة نمو قطاع الطيران في أفريقيا جراء تنفيذ أي هدف طموح متفق عليه؛
- (د) أن يوافق على طلب ضمان عدم عرقلة نمو قطاع الطيران في أفريقيا جراء تنفيذ أي هدف طموح متفق عليه؛
- (هـ) أن يشجع الإيكاو والدول الأعضاء والشركاء على استكشاف فرص الوصول إلى التمويل/الدعم بما يتيح للدول الأفريقية الوفاء بالتزاماتها المالية المقترنة بأي هدف طموح متفق عليه؛
- (و) أن يناقش وينظر في استحداث آلية تمويل لجميع البلدان النامية، ولاسيما الدول الأفريقية لمساعدتها على الاستعداد لبلوغ الهدف الطموح طويل الأجل؛
- (ز) أن يوصي الإيكاو بالعمل مستقبلاً من أجل استحداث آلية تمويل تابعة للإيكاو بغرض تحقيق أي هدف طموح متفق عليه؛
- (ح) أن يشجع الدول الأعضاء والإيكاو والهيئات الإقليمية الأخرى على دعم الدول الأفريقية في إجراء الدراسات التحليلية لأغراضها الخاصة من أجل تحديد الاحتياجات من التمويل وبناء القدرات والتكنولوجيا بغرض تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل.

— انتهى —