



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة التنفيذية

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة والتوحيد ودعم التنفيذ

### تعليقات بشأن تأثير تكلفة آلية تعويض الكربون العالمية

(مقدمة من الإياتا)

#### الموجز التنفيذي

في السنوات الأخيرة، كانت هناك زيادة ملحوظة في عدد أدوات تسعير الكربون المطبقة في جميع أنحاء العالم. ومن شأن انتشار مماثل لأدوات تسعير الكربون على الطيران أن يسفر عن خليط غير مستدام من التدابير للمشغلين والحكومات. وفي المقابل، تعتقد الإياتا أنه إذا كانت الخطة العالمية للتعويض عن الكربون لدعم النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ هي التدبير الوحيد العالمي لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي، فإن تكاليف هذه الصناعة، في حين تكون عالية، ستكون أكثر قابلية للإدارة.

الجمعية العمومية مدعوة إلى الأخذ في الاعتبار وجهات النظر والتحليلات المقدمة في ورقة العمل هذه.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي ه - حماية البيئة
الآثار المالية:	لم يتم طلب أي موارد إضافية.
المراجع:	

<sup>1</sup> تُوفّر الإياتا ورقة العمل هذه باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية

## ١- المقدمة

١-١ في عام ٢٠٠٩، وضعت صناعة الطيران ثلاثة أهداف عالمية لمعالجة أثر المناخ: هدف قصير الأمد لتحسين الكفاءة بنسبة ١,٥٪ سنوياً، وهدف متوسط المدى لتحقيق الاستقرار في انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الصافية على مستوى عام ٢٠٢٠ من خلال النمو الخالي من الكربون، وهدف طويل المدى لتقليل انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأاتي من الطيران إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة مع مستويات عام ٢٠٠٥.

٢-١ تلعب خطة تعويض عالمية دوراً أساسياً بالنسبة للهدف الثاني من هذه الأهداف.

٣-١ وتهدف الخطة العالمية لتعويض الكربون للطيران الدولي لسد فجوة الانبعاثات بشكل تكميلي ومؤقت بالإضافة إلى مجموعة من التدابير المتاحة لهذا القطاع. وليس المقصود منها أن تحل محل الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة الوقود من خلال التكنولوجيا الجديدة والتدابير التنفيذية وتدابير البنية التحتية المحسنة. ولن تجعل الخطة كفاءة الوقود أقل من أولوية يومية للمشغلين.

٤-١ هنالك، لأسباب مفهومة، أسئلة حول تأثير تكلفة اقتراح السياسة الحالي للاقتصاد ككل والتأثير المحتمل الذي قد يكون لهذا على الربط الجوي. وقد أظهر تحليلاً دقيقاً قامت به لجنة حماية البيئة والصناعة أن خطة واحدة وعالمية للتعويض عن الكربون وفقاً لمعايير التصميم قيد النظر من شأنها أن توفر خياراً فعالاً من حيث التكلفة للتدبير القائم على السوق لدعم النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ للقطاع مع تأثير قليل على الاقتصاد ككل.

٥-١ ومن ناحية أخرى، فإن غياب مثل هذه الآلية المتفق عليها عالمياً سيؤدي إلى خليط مكلف ومعقد من التدابير السياسية الوطنية والإقليمية. وهذا من شأنه أن يكون له تأثير أكبر بكثير على التنمية الاقتصادية من تأثير آلية تعويض عالمية عن طريق الحد من الاتصال والتجارة والسياحة.

## ٢- مخاطر الخليط

١-٢ يعتمد السير الآمن والمنظم والفعال لنظام النقل الجوي اليوم على درجة عالية من التوحيد في الأنظمة والمعايير والإجراءات. كما أن استخدام تدابير من جانب واحد، ولا سيما التدابير الاقتصادية، يقوض هذا الأساس. وينبغي إيلاء الانتباه لتجنب الازدواجية مع التدابير القائمة أو لوجود طبقات من التدابير داخل الدولة أو مجموعة من الدول.

٢-٢ وفي السنوات الأخيرة، كانت هناك زيادة ملحوظة في عدد أدوات تسعير الكربون، مثل الضرائب على ثاني أكسيد الكربون، أو خطط الاتجار بالانبعاثات، المطبقة في جميع أنحاء العالم. ومن شأن انتشار مماثل لأدوات تسعير الكربون على الطيران أن يسفر عن خليط غير مستدام من التدابير للمشغلين والحكومات. ففي الواقع، هنالك مؤشرات قوية على أن عدداً من الدول حول العالم قد درس اتخاذ تدابير اقتصادية في هذا المجال وطلب صندوق النقد الدولي على وجه التحديد فرض ضريبة على ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران والنقل البحري.

٣-٢ برأينا، هنالك خطر كبير من أن واضعي السياسات سيستغلون عدم وجود اتفاق في الإيكاو كتبرير لإدخال تدابير أحادية الجانب. وبالمثل، يمكن لمخطط بمقتضى الإيكاو والذي يُنفذ على أساس طوعي وليس على أساس إلزامي أن يكون له النتيجة نفسها.

٤-٢ على هذا الأساس تدعم الإياناتا مقترح تنفيذ خطة تعويض عالمية كتدبير وحيد وإلزامي مستند إلى السوق لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران. وسيغني هذا عن الحاجة إلى تدابير اقتصادية قائمة وجديدة ليتم تطبيقها على انبعاثات الطيران الدولي على أساس إقليمي أو وطني.

٥-٢ ونعتقد أنه إذا كانت خطة عالمية لتعويض النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ هي المقياس الوحيد والعالمي لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي، فإن التكاليف بالنسبة للصناعة، في حين أنها عالية، ستكون أكثر قابلية للإدارة.

### ٣- تقييم التكلفة

١-٣ على مستوى الصناعة، ووفقاً لتحليل لجنة حماية البيئة<sup>٢</sup>، فإن خطة تعويض عالمية وإلزامية لدعم النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ستكلف ما مجموعه بين ٢,٢ مليار دولار أمريكي و ٦,٢ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠٢٥. وهذا من شأنه أن يرتفع إلى ما بين ٨,٩ مليار و ٢٣,٩ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠٣٥. وبناء على الافتراضات والسنة المرجعية، يعني ذلك أن المشغلين سيتمكنون من تحقيق هدف النمو الخالي من الكربون عام ٢٠٢٠ عن طريق دفع وسطياً بين ٢,٦٦ دولار أمريكي و ١٨,٨٢ دولاراً أمريكياً للطن الواحد من غاز ثاني أكسيد الكربون المنبعث.

الجدول ١: التكاليف التقديرية على مستوى الصناعة<sup>٣</sup>

٢٠٣٥		٢٠٣٠		٢٠٢٥		إجمالي تكاليف الصناعة المتوقع
التقدير المرتفع	التقدير المنخفض	التقدير المرتفع	التقدير المنخفض	التقدير المرتفع	التقدير المنخفض	
١٢٧٠ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	١١٠١ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	١٠٤٨ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	٩٤٥ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	٨٧٩ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	٨٢٨ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي
٥٩٦ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	٤٤٣ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	٣٧٦ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	٢٨٨ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	١٧٤ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	١٤٢ مليون طن غاز ثاني أكسيد الكربون	غاز ثاني أكسيد الكربون الذي يجب تعويضه
٢٣,٩ مليار دولار أمريكي	٨,٩ مليار دولار أمريكي	١٢,٤ مليار دولار أمريكي	٤,٣ مليار دولار أمريكي	٦,٢ مليار دولار أمريكي	٢,٢ مليار دولار أمريكي	التكلفة الإجمالية للتعويض

<sup>٢</sup> الرجاء الإطلاع على EAG/15، ٢٠-٢١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ - تقديم نتائج التحليل الفني من قبل لجنة حماية البيئة، الصفحات ٣-٥.

<sup>٣</sup> يستند التقدير المنخفض على سيناريو لجنة حماية البيئة "المتفائل" وتوقعات أسعار منخفضة للكربون لووكالة الطاقة الدولية. ويستند التقدير المرتفع على سيناريو لجنة حماية البيئة "الأقل تفاؤلاً" وتوقعات أسعار مرتفعة للكربون لووكالة الطاقة الدولية.

٢-٣ في حين أن الزيادة في التكاليف ليست ضئيلة، من شأن نظام عالمي منسق أن يكون أكثر فعالية من حيث التكلفة لكي تتسجم معه صناعة الطيران بالمقارنة مع الزيادات في التكاليف المطبقة من خلال خطط وطنية أو إقليمية، والتي من شأنها أن تخلق متطلبات مختلفة للتوافق وخطر تشوهات السوق. ومرة أخرى، يؤكد ذلك الحاجة إلى وجود خطة تعويض عالمية بدلاً من تدابير وطنية أو إقليمية.

٣-٣ من أجل توضيح حجم تأثير آلية التعويض العالمية المقترحة على المستوى الفردي للرحلة، أدرجنا أدناه أمثلة للتكلفة المقدرة في عام ٢٠٣٠ للرحلة على عدد من الطرق التوضيحية. ولأغراض المقارنة، يشار إلى تكلفة الوقود، جنباً إلى جنب زيادة سعر الوقود بنسبة ١٠ دولارات أمريكية للبرميل على الطرق نفسها. وتوفر الأمثلة لأغراض التوضيح فقط، وسيكون المشغل الفردي بالطبع حراً في تقرير ما إذا كان يرغب في تمرير هذه التكاليف لركابه أو زبائن الشحن لديه أم لا. كما لا تأخذ التقديرات أيضاً بعين الاعتبار أي تنفيذ محتمل على مراحل للخطة.

الجدول ٢: التكاليف التقديرية للرحلات الجوية التوضيحية

زيادة أسعار الوقود بنسبة ١٠ دولارات للبرميل	تكلفة الوقود (٤٧٣ دولاراً للطن)	١٠٠% قطاعية تقدير مرتفع	١٠٠% قطاعية تقدير منخفض	تكلفة التدابير العالمية المرتكزة على السوق لكل رحلة عام ٢٠٣٠
278 دولاراً	1,656 دولاراً	131 دولاراً	51 دولاراً	الدارالبيضاء - مدريد بوينج ٧٣٧-٨٠٠ ٤٦٩ ميلاً بحرياً، ٣,٥ طن وقود
3,172 دولاراً	18,920 دولاراً	1,497 دولاراً	578 دولاراً	فرانكفورت - أديس أبابا بوينج ٧٨٧-٨٠٠ ٢٨٨٣ ميلاً بحرياً، ٤٠ طن وقود
4,996 دولاراً	29,799 دولاراً	2,357 دولاراً	910 دولارات	مكسيكو - بوينس آيريس إيرباص ألف ٣٥٠-٩٠٠ ٣٩٨٤ ميلاً بحرياً، ٦٣ طن وقود
13,957 دولاراً	83,248 دولاراً	6,585 دولاراً	2,542 دولاراً	دبي - سيدني إيرباص ألف ٣٨٠-٨٠٠ ٦٥٠٠ ميل بحري، ١٧٦ طن وقود

#### ٤ الخلاصة

١-٤ الجمعية العمومية مدعوة إلى دراسة وجهات النظر والتحليلات المقدمة في هذه الورقة.

- انتهى -