



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ : حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

وجهات نظر مصر حول الهدف العالمي الطموح الطويل

الأجل - التحديات وفرص التنفيذ

(ورقة مُقدّمة من مصر)

الموجز التنفيذي

تسلط ورقة العمل هذه الضوء على بعض التحديات التي تواجهها مصر للبدء في زيادة سعة إنتاج وقود الطيران المستدام وتوسيع نطاق استخدامه تحقيقاً للهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، وهي تلخص الكيفية التي تحوّل بها مصر التحديات إلى فرص للتنفيذ الناجح لهذا الهدف.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمعلومات والتحديات المعروضة في ورقة العمل هذه، على غرار معظم الدول النامية، التي تسعى جاهدة إلى إنتاج واستخدام أنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة و/أو وقود الطيران المستدام؛
- ب) دعوة المجلس، بلجانه المعنية، إلى مواصلة دوره الهام والحيوي في تنسيق عمليات الرصد والإبلاغ فيما يتعلق بتحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل؛
- ج) دعوة المجلس إلى ضمان عدم تركّز التوسع في إنتاج واستخدام أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من أنواع الطاقة المتجددة في بعض الدول والمناطق الجغرافية، وإنما إتاحة ذلك التوسع لجميع الدول في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" بغرض تمكينها جميعاً من تسريع وتيرة إنتاج هذه الأنواع من وقود الطيران ، وذلك من خلال تطوير سياساتها وآلياتها الوطنية، ووفقاً للظروف والقدرات الخاصة بكل دولة؛
- د) التسليم بأن النجاح في تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل يتطلب مسارات متباينة تستند إلى الظروف الوطنية لكل دولة، وينبغي أن يشمل رصد الإيكاو لتحقيق ذلك الهدف والإبلاغ عنه رصدًا أيضاً لحجم تدفق الاستثمارات الدولية الموجهة لهذا الغرض، مع مراعاة التزام الإيكاو بالإنصاف في إطار الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة؛
- هـ) حث الدول وقطاع الصناعة على مواصلة دعم برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، وزيادة حلقات العمل الإقليمية التي تركز على الحلول المحتملة التي يمكن للدول

تنفيذها، بما في ذلك فهم التكاليف المحتملة والمساعدة على رصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي من أجل تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي — "الطيران المستدام بيئياً".
الآثار المالية:	من المتوقع إدراج التكلفة المرتبطة بهذا العمل في خطة ميزانية الفترة الثلاثية الحالية.
المراجع:	الوثيقة Doc 7300، "اتفاقية الطيران المدني الدولي" الوثيقة Doc 10184، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٢٢/١٠/٧)" الوثيقة Doc 10178، "تقرير عن الاجتماع رفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني (HLM-LTAG)، مونتريال، ١٩-٢٢/٧/٢٠٢٢" الوثيقة Doc 10201، "التقرير الصادر عن مؤتمر الإيكاو بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)، دبي، ٢٠-٢٤/١١/٢٠٢٣" "تقرير الإيكاو عن الجدوى من وضع هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي" منشور الإيكاو عن "تطور التدابير القائمة على آليات السوق ورحلة الإيكاو إلى خطة كورسيا"^١

١- المقدمة

١-١ خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو^٢، التي عُقدت في عام ٢٠٢٢، اعتمدت الدول الأعضاء هدفاً طموحاً عالمياً جماعياً طويلاً الأجل يتمثل في الوصول بصافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، بالإضافة إلى النمو المحايد الكربوني المتفق عليه سابقاً اعتباراً من عام ٢٠٢٠ (هدف الكربون المحايد). واتفقت الدول والمنظمات المعنية على العمل من خلال الإيكاو من أجل السعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لخفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، مع احترام الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة.

٢-١ وبعد اعتماد ذلك الهدف الطموح الطويل الأجل، اعتمدت الإيكاو أيضاً في عام ٢٠٢٣ "إطار الإيكاو العالمي لأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران"^٣، الذي يتضمن رؤية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٣٠ باستخدام أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران. وأقر الإطار بالحاجة إلى أنشطة شاملة لبناء القدرات ودعم التنفيذ والتمويل لمساعدة البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، في إحراز تقدم أوسع نطاقاً في جهود التخلص من الانبعاثات الكربونية في مجال الطيران.

^١ تطور التدابير القائمة على آليات السوق ورحلة الإيكاو إلى خطة كورسيا: [https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20\(Levies\)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf#search=Evolution%20of%20Market%20DBased%20Measures%20and%20ICAO%E2%80%99s%20Journey%20to%20CORSIA](https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20(Levies)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf#search=Evolution%20of%20Market%20DBased%20Measures%20and%20ICAO%E2%80%99s%20Journey%20to%20CORSIA)

^٢ وثيقة الإيكاو Doc 10184، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٢٢/١٠/٧)"، القرار ٤١-٢١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"

^٣ وثيقة الإيكاو Doc 10210، "التقرير الصادر عن مؤتمر الإيكاو بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)"

٣-١ وأظهر "تقرير الإيكاو عن الجدوى من وضع هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي" والتحليل الفني المرتبط به أن هناك حاجة إلى توفير موارد مالية كبيرة بحلول عام ٢٠٥٠ لقطاع الطيران كي يتسنى تحقيق ذلك الهدف من خلال تدابير تُتخذ داخل القطاع تتكون من إدخال تحسينات على تكنولوجيا الطائرات وتحسينات تشغيلية واستخدام أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من أنواع الطاقة المتجددة. ويبين التقرير بشكل واضح أنه من المتوقع حدوث أبرز التباينات الإقليمية في إنتاج أنواع الوقود الجديدة والإقبال على استخدامها. وفي حين أن فرقة العمل المعنية بالهدف الطموح طويل الأجل لم تضع سوى عدداً محدوداً من السيناريوهات استجابة للتطلعات المتزايدة في قطاعات التكنولوجيا، والعمليات والوقود (تدابير تُتخذ داخل القطاع)، هناك مسارات متعددة قد تؤدي إلى مستويات مماثلة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وتعتمد التكاليف والاستثمارات المرتبطة بالسيناريوهات الثلاثة إلى حد كبير على الوقود (مثل وقود الطيران المستدام) مع الاعتراف بأن التكاليف الإضافية للوقود (أي السعر الأدنى لبيع وقود الطيران المستدام مقارنة بوقود الطائرات التقليدية) يحفز بشكل أكبر على تحسين كفاءة الوقود (الطاقة) من تكنولوجيا الطائرات والعمليات. وسيطلب ذلك أيضاً بعض الاستثمارات من الحكومات والصناعة. وخلاصة القول، فإن الوصول إلى الموارد المالية يُعد أمراً بالغ الأهمية لإنتاج ونشر ودعم أنواع وقود الطيران المستدام وغيرها من أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران، حيث سيتطلب توسيع نطاق هذه الأنواع من الوقود لدعم تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل ما يقدر بنحو ٣,٢ تريليونات دولار أمريكي من الاستثمارات الكلية بحلول عام ٢٠٥٠.

٢- مناقشات حول "التحديات وفرص التنفيذ المرتبطة بتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل"

١-٢ يتمثل التحدي الكبير في مصر والعديد من الدول النامية في البدء في زيادة سعة إنتاج وقود الطيران المستدام وتوسيع نطاق استخدامه، إذ تتطلب الحاجة إلى إنشاء مصانع لإنتاج أنواع الوقود الجديدة العديد من الاستثمارات التي تتطلب على حد كبير ويمكن أن تمتد إلى ما هو أبعد من قطاع الطيران المدني، مثل الاستثمارات من الحكومة وموردي الوقود، وتكاليف واستثمارات يتكدها مقدمو خدمات الملاحة الجوية، وتكاليف واستثمارات تتكدها المطارات "من أجل تنفيذ تدابير تشغيلية.

٢-٢ وقد استضافت مصر مؤتمر الأمم المتحدة السابع والعشرين للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ (COP27) في عام ٢٠٢٢ في إطار رؤية الرئاسة "لانتقال من المفاوضات إلى التنفيذ". ولمواءمة جهودنا العالمية للوفاء بتعهداتنا والتزاماتنا، يجب تحويل الأقوال إلى أفعال. وقد ساهم هذا الحدث في إنكاء الوعي بالتوسع في إنتاج وقود الطيران المستدام في إطار استراتيجية مصر، مثل تطوير أنواع الطاقة المتجددة وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة والمساهمة في تحقيق الاستدامة وإعادة تدوير النفايات المختلفة، لتحقيق النمو الاقتصادي، وذلك على النحو التالي:

٣-٢ وقعت الشركة المصرية لإعادة تدوير النفايات الصلبة وشركة القلعة القابضة وشركة أكسينز الفرنسية في ٢٠٢٣/٧/١٧ بروتوكول تعاون، لإجراء دراسات فنية واقتصادية لمشروع إنتاج الجيل الثاني من الوقود الحيوي (الإيثانول الحيوي المتقدم) ووقود الطيران المستدام. وسيجري تنفيذ المشروع على مرحلتين، حيث ستُخصص المرحلة الأولى لإنتاج الإيثانول الأحيائي المتقدم، والمرحلة الثانية هي إنتاج وقود الطيران المستدام. وتتماشى دراسات المشروع مع استراتيجية مصر لتعزيز استخدام أنواع النفايات المختلفة والمساهمة في الاستدامة وإعادة تدوير النفايات، وبالتالي تعزيز الاقتصاد.

٤-٢ تدرس شركة هانيويل الأمريكية بناء منشأة لإنتاج وقود الطيران المستدام في مدينة الإسكندرية^٥ بموجب شراكة بين القطاعين العام والخاص مع الشركة المصرية القابضة للبتركيماويات التي تديرها الدولة وشركات خاصة محلية، وفقاً لبيان وزارة البترول في أكتوبر ٢٠٢٣، ومن المتوقع إنتاج ١٢٠ ألف طن من الوقود سنوياً باستخدام زيوت الطعام كمادة أولية. ويجري

^٤ تقرير الهدف الطموح طويل الأجل: <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGReport.aspx>

^٥ <https://www.icao.int/environmental-protection/SAF/Pages/Production-Facilities.aspx>

إجراء دراسات جدوى للمنشأة المقترحة.

٥-٢ الخلوصل إلى الأهمية البالغة لتمكين جميع الدول من تسريع وتيرة إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام و/أو وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، وذلك من خلال وضع سياساتها وآلياتها الوطنية، ووفقاً للظروف والقدرات الخاصة بكل دولة. وفي الوقت ذاته، ينبغي أن تظل رؤية الإيكاو "جماعية" ومتماشية مع أبرز إنجازات الإيكاو مؤخراً. وتحقيقاً لهذه الغاية، أعلنت المفوضية الأوروبية^٦ دعم إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام. وسيجري توجيه التمويل إلى زيادة سعة إنتاج وقود الطيران المستدام وإجراء دراسات الجدوى والمساعدة من أجل ترخيص هذه الأنواع من الوقود. ويشمل المشروع، الذي تنفذه الإيكاو ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي، ١٢ دولة شريكة، بما في ذلك مصر.

٣- الخلاصة

١-٣ تؤيد مصر اتفاقات الإيكاو التاريخية، وترحب بنجاح اعتمادها، بما في ذلك الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، الذي يعزز قيادة الإيكاو في القضايا المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ. وتعترف مصر بأن الإيكاو تواصل قيادة القضايا البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة، باعتبارها المنتدى المناسب الوحيد، وذلك استناداً إلى التزام الإيكاو بالإنصاف مع مراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة.

٢-٣ وتتمثل مصر كل الجهود التي تبذلها حكومات الدول المانحة والمنظمات غير الحكومية والدولية ومعاهد البحوث والمؤسسات المالية ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي واللجنة الأفريقية للطيران المدني والمنظمة العربية للطيران المدني والجهود الدؤوبة التي تبذلها الإيكاو والدول الأعضاء فيها بلا كلل، وعلى وجه الخصوص برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام. وتؤكد مصر على ضرورة الاعتماد على المبادئ التوجيهية في دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" فيما يتعلق بتطوير وإنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ضمن إطار الإيكاو العالمي لأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران، وذلك لضمان إتاحتها في جميع الأقاليم، وبخاصة في الدول النامية، بما يتسق مع الهدف الجماعي الطموح ويتناسب مع الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، ودون فرض أي التزامات علىفرادى الدول. وشددت مصر على ضرورة ضمان عدم وجود أي آثار سلبية على قطاع الطيران، وبخاصة في الدول النامية. وينبغي تحقيق ذلك من خلال تعزيز مؤسسي قوي موجه نحو ثلاثة محاور رئيسية: (١) الحصول على التمويل الملائم، (٢) نقل العلوم والتكنولوجيا، (٣) المساعدة وبناء القدرات.

٣-٣ اعتبار أن هذه المحاور الثلاثة الرئيسية تكتسي أهمية حاسمة، وأنها تُعد متطلباً أساسياً يتناسب مع مستوى الطموح المطلوب لتحقيق الحياد الكربوني وفقاً للظروف والقدرات الخاصة بكل دولة. وستكون هناك أيضاً احتياجات محتملة لتسريع الدور المالي المحوري لمركز الإيكاو للاستثمار المالي (FINVEST) كمحفز لإحراز تقدم في جميع جوانب جدول أعمال المناخ العالمي للعديد من الدول التي أظهرت الإرادة السياسية للوفاء بالالتزامات بوصفها حجر الزاوية لتنفيذ الإجراءات المناخية وزيادة الطموح. ومعالجة العديد من جوانب منظومة تمويل المناخ، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، مواثيق وأدوات وسياسات التمويل والدعم المالي، سواء المبتكرة والمختلطة، التي لديها القدرة على تعزيز الوصول وتوسيع نطاق التمويل والمساهمة في إحداث الانتقال المتوخى، بما في ذلك تلك المتعلقة بمبادلة الدين مقابل أنشطة الحفاظ على البيئة.

— انتهى —

^٦ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Decarbonizing-aviation-European-Commission-to-support-development-of-sustainable-aviation-fuels-around-the-world.aspx>