



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند ١٧: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

تمويل وتنفيذ هدف طموح طويل الأجل ودعم بناء القدرات

ورقة مقدّمة من جانب تشيكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي^١ ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL)

الموجز التنفيذي

سيطلب تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي (LTAG) وسائل تنفيذ متنوعة، بما في ذلك الاستثمارات لتمويل التغييرات التشغيلية الضرورية، والتحسينات التكنولوجية، وزيادة إنتاج واستيعاب أنواع وقود الطيران المستدامة اللازمة للحد من الكربون في النقل الجوي. ومن الممكن أن يستفيد عدد من الدول، وخاصة تلك التي لديها نظام طيران أقل نضجاً، سيما في الدول النامية، من الدعم لتطوير الخبرة التقنية والحصول على التمويل والاستثمار. وهذا الأمر ضروري لضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب في التحوّل البيئي للطيران. وتسرد هذه الورقة السبل الممكنة لدعم جميع الدول بوسائل تنفيذ فعالة لأهداف طموحة طويلة الأجل وتقدّم إجراءات لضمان تحقيق ذلك.

وهي تشمل على وجه الخصوص مقترحات لتعزيز بناء القدرات فضلاً عن اقتراح لإعداد مبادرة تمويل للمناخ تقودها الإيكاو للجمع بين الدول وقطاع الطيران والمؤسسات المالية وأوساط الاستثمار بهدف توفير القيادة وتيسير الحصول على الاستثمارات في مشاريع تطوير البنية الأساسية ودعمها الفني من أجل المساعدة في الحد من الكربون في قطاع الطيران بحلول عام ٢٠٥٠، بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB).

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى الموافقة على الإجراءات المشار إليها أدناه (في الفقرة ٥ أيضاً):

- (أ) الاتفاق على أهمية وسائل التنفيذ وجهود بناء القدرات في مساعدة جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على تحقيق هدف طموح طويل الأجل (LTAG) للطيران الدولي؛
- (ب) ودعوة الدول وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية إلى توفير بناء القدرات لدعم تلك الدول التي تحتاج إلى مساعدة بغية تحقيق هدف طموح طويل الأجل (LTAG)، بما في ذلك تقديم التبرعات إلى الإيكاو ودعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

^١ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وكرواتيا، وقبرص، وتشيكيا، والدنمارك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهنغاريا، وإيرلندا، وإيطاليا، ولاتفيا، وليتوانيا، ولكسمبورج، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد.

^٢ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وإيسلندا، وجمهورية مولدوفا، وموناكو، والجبل الأسود، ومقدونيا الشمالية، والنرويج، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، وتركيا، وأوكرانيا، والمملكة المتحدة.

<p>(ج) والتصديق على الاقتراح الخاص بمبادرة تمويل المناخ الشاملة من أجل دعم جميع الدول، سيما أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، للحصول على تمويل من القطاعين الخاص والعام بغية دعم جهودها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والحد من الكربون في الطيران بحلول عام ٢٠٥٠؛</p> <p>(د) وتطلب من الإيكاو إتخاذ الإجراءات الضرورية لتيسير وصول الدول المتعاقدة معها إلى مصادر التمويل وتزويد الدول بالمساعدة المخصصة؛</p> <p>(هـ) وأن تطلب من الإيكاو التشاور مع الدول والمؤسسات المالية والمستثمرين من القطاعين العام والخاص لتحديد الاستثمارات المتاحة، وتسهيل، في الوقت المناسب، الحصول على الاستثمارات بواسطة "مطابقة" المستثمرين مع مشاريع تطوير البنية الأساسية، سيما تلك المكثفة لوقود الطيران المستدام (SAF)، والمبادرات الأخرى ذات الصلة؛</p> <p>(و) وتطلب من الإيكاو أن تشرع في العمل على وضع وتنفيذ خطة استراتيجية لفترة الثلاث سنوات القادمة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ للأغراض المبينة أعلاه.</p>	
<p>الأهداف الاستراتيجية:</p>	<p>ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتصل بحماية البيئة.</p>
<p>الآثار المالية:</p>	
<p>المراجع:</p>	

١- المقدمة

١-١ إن الحد من الكربون في قطاع الطيران، دعماً لأهداف الإيكاو البيئية العالمية الطموحة، يخلق فرصاً سياسية واجتماعية واقتصادية كبيرة لدول الإيكاو.

٢-١ وتسلط دراسة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو (CAEP) بشأن جدوى الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) الضوء على إمكانية إجراء تخفيضات كبيرة في ثاني أكسيد الكربون من خلال استخدام تدابير من داخل قطاع الطيران بما في ذلك أنواع الوقود والعمليات والتقنيات المبتكرة.

٣-١ ويمكن لوسائل التنفيذ أن تدعم الدول في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG). وتتمتع بعض الدول حالياً بإمكانيات أفضل في هذا المضمار، بينما ينبغي دعم جهود دول أخرى أقل تجهيزاً، بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB). وينبغي النظر في احتياجات الدول من الدعم للتمكن من الحصول على التمويل بهدف المساعدة في تلبية احتياجات الاستثمار والتكاليف الأخرى، مع منع مخاطر تثبيط نمو قطاع الطيران وتقاسم الفوائد والنمو الذي يسمح به الحد من الكربون في قطاع الطيران.

٤-١ وسيكون وقود الطيران المستدام (SAF) هو المساهم الرئيسي في جهود الحد من الكربون في قطاع الطيران. وخلصت دراسة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إلى أن أكبر تخفيضات ثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠٥٠ ستأتي من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة، بنسبة تصل إلى ٥٥ في المائة. ومن المتوقع أن يخلق وقود الطيران المستدام أو يحافظ على ما يصل إلى ١٣,٧ مليون وظيفة وسيطلب استثمارات إجمالية قدرها ١,١-٤,١ تريليون دولار أمريكي. وسيلزم توفير ما بين ٥٠٠٠ إلى ٧٠٠٠ منشأة إنتاج صغيرة الحجم لإنتاج الحجم اللازم من وقود الطيران المستدام (SAF)، وتحسين أمن الطاقة والقدرة على الصمود للكثير من الدول.

٥-١ وفي حين أن ثمة تغلغلاً منخفضاً للغاية في الوقت الحالي لتكنولوجيا وتصنيع وقود الطيران المستدام (SAF) في بعض الدول، فإن الكثير من الدول لديها موارد جيدة ولكن غير مستغلة من الكتلة الحيوية والنفايات والمواد الخام والظروف الطبيعية المتعلقة بإنتاج الطاقة المتجددة. وتقوم بعض الدول حالياً بتصدير هذه المواد الخام إلى دول أخرى تستثمر في مصادر الطاقة المتجددة في نفس الوقت الذي تستورد فيه الكيروسين. ويمكن أن يؤدي تحسين قدرات الدول على توليد وقود الطيران المستدام من الموارد الحالية إلى تحسين أمن الطاقة والاقتصاد.

٦-١ ويمثل رفع مستوى وقود الطيران المستدام (SAF) بشكل فعال وسريع إجراءً رئيسياً قصيراً إلى متوسط المدى مطلوباً لتلبية طموحنا البيئي الجماعي. والإيكاو في وضع جيد لدعم الدول على تحقيق الفرص التي يوفرها وقود الطيران المستدام (SAF) بما يتفق مع أهدافنا البيئية الأوسع نطاقاً.

٢- الحصول على التمويل العام للتخفيف من تغير المناخ

١-٢ كما هو مبين على موقع الإيكاو على شبكة الإنترنت، ثمة العديد من مصادر الدعم المالي لخفض انبعاثات طيران متاحة للدول للمساهمة في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG). وتحتوي الإرشادات المتعلقة بتمويل خفض انبعاثات الطيران - التي أصدرتها الإيكاو ومشروع المساعدة التابع لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) (٢٠١٥-٢٠١٩) على مورد قيم للدول التي تبحث عن دعم مالي، حيث توفر دليلاً لبرامج التمويل العام من أجل التخفيف من انبعاثات الطيران.

٢-٢ ويُبين تحليل الأموال المتاحة أنه يجري توجيه قدر كبير من الموارد المالية نحو البرامج المرتبطة بالتخفيف من آثار تغير المناخ، وأن هذه البرامج مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالتمويل العام للمناخ من خلال الأمم المتحدة، ومصارف التنمية متعددة الجنسيات، والمنظمات غير الحكومية، والعديد من الشركاء والجهات المعنية من القطاع الخاص. ويفحص الدليل المنح والقروض والسندات والضمانات والتأمين فضلاً عن الاستثمار المباشر في رأس المال. وهي تتناول صناديق المناخ المتعددة الأطراف، والتمويل الثنائي، وبنوك التنمية المتعددة الأطراف والإقليمية، والصناديق الإقليمية والوطنية. ويقدم المساعدة بشأن كيفية تحديد التمويل والحصول عليه ويغطي الطاقة المتجددة وكفاءة الطاقة والكهربة ووقود الطيران المستدام (SAF).

٣- مبادرة التمويل بشأن المناخ من أجل مساعدة الدول في جهودها للحد من الكربون في قطاع الطيران

١-٣ في نفس الوقت الذي توافق فيه الإيكاو على الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG)، يجب أن تساعد الدول التي تحتاج إلى معظم الدعم للحصول على التمويل والاستثمارات اللازمة لتطوير بنية أساسية جديدة هامة. وبالنظر إلى حجم الاستثمار اللازم - الذي يحتمل أن يتجاوز مبلغ تريليون دولار أمريكي - سيلزم توفير إمكانية الحصول على تمويل من القطاعين العام والخاص. وإن التمويل العام والخاص الكافي لمشروعات الحد من الكربون في قطاع الطيران موجود بالفعل - ومع ذلك، ثمة إجراءات يجب اتخاذها لضمان تدفق هذا التمويل إلى القطاع، سيما التدفقات بطريقة تضمن استعادة جميع دول الإيكاو بما في ذلك الدول النامية من هذه التدفقات.

٢-٣ وسمعت الإيكاو من القطاع المالي أن الموارد الضرورية موجودة بالفعل في التمويل الخاص والمؤسسي من قبل الصناديق التي تبحث بشكل متزايد عن مشاريع مفيدة بيئياً للاستثمار فيها. وعلاوة على ذلك، صرح قطاع الطيران مراراً وتكراراً أن الإجراء الوحيد الأكثر أهمية الذي يمكن أن تتخذه الإيكاو لتعزيز تمويل وقود الطيران المستدام (SAF) وجهود الحد من الكربون الأخرى هو الاتفاق على هدف طموح طويل الأجل. وهذا من شأنه أن يوفر إشارة السوق الضرورية من خلال المضي في زيادة الطلب على وقود الطيران المستدام ومشاريع الحد من الكربون الأخرى على المدى الطويل. وينبغي السعي إلى إقامة شراكات حقيقية بين القطاعين العام والخاص - التمويل المختلط - حيث يجتمع رأس المال والموارد العامة والمؤسسية والخاصة والاستراتيجية والخيرية في منصات ابتكارية، بغية تشجيع تعبئة رأس المال في جميع الدول. وعلاوة على ذلك، ثمة عدد من صناديق القطاع العام الحالية المؤهلة لمشاريع الحد من الكربون في قطاع الطيران في البلدان النامية.

٣-٣ وعلاوة على ذلك، ثمة حاجة إلى تحسين الربط بين الدول والمستثمرين وإذكاء الوعي لدى الجانبين بشأن الفرص الكبيرة لمشاريع الحد من الكربون في قطاع الطيران، سيما في الدول النامية. ويمكن النظر في أفكار مثل تعيين مبعوث خاص بشأن تمويل المناخ. كما ستستفيد دول كثيرة من الدعم لتهيئة بيئة أعمال إيجابية من أجل تشجيع الاستثمار في المشاريع.

٤-٣ وعلى الرغم من الدور الأساسي للدول وقطاع الطيران في مشاريع الحد من الكربون في قطاع الطيران، إلا أنه ثمة حاجة واضحة لأن تقوم الإيكاو، في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB)، بمساعدة أقل البلدان نمواً (LDCs) والبلدان النامية غير الساحلية (LLDCs) والدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS) سيما من خلال تبادل مقترحات مخططات المشاريع، وشبكات الاستثمار وتحسين الإطار التنظيمي والسياسي الوطني الضروري لتشجيع أعمال التكنولوجيا منخفضة الكربون، وهو أمر بالغ الأهمية بغية تحفيز نشاط السوق في القطاع الخاص وجذب الاستثمارات.

٥-٣ وتتبوأ الإيكاو وضعاً جيداً يؤهلها للاضطلاع بدور رئيسي في تعزيز الشراكات بين الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران (بما في ذلك منتجو المواد الخام ومنتجو وقود الطيران المستدام والمصنّعون والمطارات وشركات الطيران) والجهات المانحة والمؤسسات المالية وأوساط الاستثمار. وستوفّر قيادتها العالمية في مجال الطيران المدني الثقة للدول والقطاع الخاص على حد سواء للاستثمار في مرافق إنتاج وقود الطيران المستدام التي تشتد الحاجة إليها في جميع الدول. وعلى وجه التحديد، تتمتع الإيكاو بخبرة تزيد عن ٧٠ عاماً في تزويد الدول بالمساعدة الفنية والمساعدة في إدارة البنية الأساسية للمشاريع، بما يضمن الحياد الصارم والموضوعية والشفافية، والخالية من أي مصلحة تجارية أو وطنية، والتي يمكن تطبيقها على مشاريع البنية الأساسية البيئية.

٦-٣ ووفقاً لذلك، ينبغي أن تنشئ الإيكاو "مبادرة تمويل المناخ"، لتعمل كميسر موثوق به لتعزيز التعاون بين الجهات المعنية من القطاعين العام والخاص، بما في ذلك:

(أ) العمل كجسر أو "وسيط" لربط المستثمرين من القطاع الخاص والمؤسسات المالية وقطاع الطيران والدول دعماً لجهودهم من أجل العثور على الشريك المناسب (شركاء) من الاستثمار العام أو الخاص بغية إعداد وتنفيذ المشاريع؛ وتيسير الحوار بين المؤسسات المالية والحكومات وقطاع الطيران من أجل تحقيق القدر الأمثل من القيمة وتقليل المخاطر من الاستثمارات في مشاريع الحد من الكربون في نفس الوقت مع إذكاء الوعي بين الدول بشأن الفوائد الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة للاستثمار في مشاريع الحد من الكربون؛

(ب) ومساعدة الدول في إعداد مشاريع على أحدث طراز، وفي إذكاء الوعي وتسهيل الوصول إلى مصادر التمويل والمستثمرين الملائمين لتلبية متطلباتها؛

(ج) ومساعدة أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية في تهيئة بيئة أعمال إيجابية تشجّع القطاع الخاص على تمويل مشاريع الحد من الكربون في قطاع الطيران في دولها وتقليل تعرّض هؤلاء المستثمرين للمخاطر؛

(د) والعمل كميسر موثوق، في تلك الدول عند الاقتضاء، بين الدول والمؤسسات المالية والمستثمرين وشركاء قطاع الطيران المشاركين في إعداد وتنفيذ هذه المشاريع. وبالمثل، يمكن أن تساعد الإيكاو في إذكاء الوعي بهذه المسائل وبوقود الطيران المستدام على نطاق أوسع في الدول من خلال إستحداث مجموعات أدوات تنفيذ مناسبة.

٧-٣ ويلزم اتخاذ إجراءات عاجلة بغية تأمين الاستثمار الكافي في وقود الطيران المستدام (SAF) ومشاريع الحد من الكربون الأخرى لتلبية أهدافنا البيئية ودعم الدول في القيام بذلك. وإذ يشارك المزيد من الدول وقطاع الطيران في هذا الشأن، من المنتظر أن تخلق هذه المبادرة تأثيرات إيجابية مضاعفة على مستوى العالم، وأن تساعد على إتاحة المزيد من الفرص. وستستفيد أيضاً من الإجراءات التي اتخذتها الإيكاو بالفعل بشأن تغير المناخ، مثل الاستفادة من نجاحاتها في سنّ معايير عالمية لاستدامة وقود الطيران.

٤- التبرعات وبناء القدرات

١-٤ بالإضافة إلى ذلك، ثمة حاجة أيضاً إلى بناء القدرات والتبرعات لدعم الانتقال الضروري إلى النقل الجوي الخالي من الكربون. وفي يونيو ٢٠٢٢، شرعت الإيكاو في تنفيذ "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)". ويعتزم هذا البرنامج تزويد الدول بإطار دعم لتطوير إمكاناتها الكاملة في تطوير وإعمال وقود الطيران المستدام (SAF)، بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)، ورؤية الإيكاو فيما يخص وقود الطيران المستدام لعام ٢٠٥٠، والركائز الأساسية الثلاثة للتنمية المستدامة المعترف بها من قبل الأمم المتحدة. ويتعيّن على الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران المساهمة جميعها في هذا البرنامج.

٢-٤ وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تزداد مشاركة صندوق البيئة الطوعي للإيكاو في هذا المجال، ويتعيّن تشجيع الدول على المساهمة فيه، مع تخصيص مساهمات لأنشطة محددة تابعة للإيكاو بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG).

٣-٤ وختاماً، يمكن الاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والدعم الأخرى على أساس ثنائي في إطار برامج التعاون والمساعدة الفنية والأنشطة المماثلة.

٤-٤ وينبغي أن تمكّن هذه الأنشطة على وجه الخصوص من تعزيز مهارات وقدرات الخبراء في الدول من أجل ضمان الوفاء الفعال بمسؤولياتهم. ويمكن أن يشمل ذلك أيضاً حلقات عمل بشأن الحلول التي يمكن أن تنفذها الدول لتحقيق الأهداف، بما في ذلك فهم التكاليف المرجحة، والمساعدة في رصد وقياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي، فضلاً عن حلقات عمل لتبادل الخبرات.

٥-٤ ودعم الإقليم الأوروبي العديد من أنشطة بناء القدرات في مجال تغيير المناخ على مدى السنوات الماضية، مثل مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي في إطار برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) وبرنامج بناء القدرات التابع للجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) بشأن البيئة، وهو ملتزم بمواصلة القيام بذلك.

٥- الإجراءات

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) الاتفاق على أهمية وسائل التنفيذ وجهود بناء القدرات في مساعدة جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على تحقيق هدف طموح طويل الأجل (LTAG) للطيران الدولي؛

(ب) ودعوة الدول وقطاع الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية إلى توفير بناء القدرات لدعم تلك الدول التي تحتاج إلى مساعدة بغية تحقيق هدف طموح طويل الأجل (LTAG)، بما في ذلك تقديم التبرعات إلى الإيكاو ودعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

- (ج) والتصديق على الاقتراح الخاص بمبادرة تمويل المناخ الشاملة من أجل دعم جميع الدول، سيما أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، للحصول على تمويل من القطاعين الخاص والعام بغية دعم جهودها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والحد من الكربون في الطيران بحلول عام ٢٠٥٠؛
- (د) وتطلب من الإيكاو إتخاذ الإجراءات الضرورية لتيسير وصول الدول المتعاقدة معها إلى مصادر التمويل وتزويد الدول بالمساعدة المخصصة؛
- (هـ) وأن تطلب من الإيكاو التشاور مع الدول والمؤسسات المالية والمستثمرين من القطاعين العام والخاص لتحديد الاستثمارات المتاحة، وتسهيل، في الوقت المناسب، الحصول على الاستثمارات بواسطة "مطابقة" المستثمرين مع مشاريع تطوير البنية الأساسية، سيما تلك المكرسة لوقود الطيران المستدام (SAF)، والمبادرات الأخرى ذات الصلة؛
- (و) وتطلب من الإيكاو أن تشرع في العمل على وضع وتنفيذ خطة استراتيجية لفترة الثلاث سنوات القادمة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ للأغراض المبينة أعلاه.

- انتهى -