



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ
البند رقم ١٨: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

وجهات نظر أعضاء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران حول الهدف الطموح الأطول الأجل وخطة كورسيا

(مقدمة من النمسا وكندا وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وإيرلندا وإيطاليا واليابان وكينيا ومالطا والمكسيك وهولندا والنرويج وبولندا وجمهورية كوريا ورواندا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد وسويسرا وتركيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

يُعتبر التعاون الدولي وإجراءات خفض الانبعاثات الصادرة عن الطيران مسألة حرجية الأهمية للحدّ من أثر قطاع الطيران على تغير المناخ، وذلك نظراً للطبيعة العالمية التي يتسم بها القطاع. ويُشيد معدّو هذه الورقة بالتقدّم الذي أحرز في الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (HLM-LTAG) ويرحبون بشدّة أيضاً بنتائج الاجتماع التي أشارت إلى هدف خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول ٢٠٥٠. ويُعتبر ذلك مفيداً في تحديد ذلك الهدف أثناء الجمعية العمومية المقبلة. وفي هذا السياق، يُعتبر توفّر الأموال وإتاحة الوصول إليها وبناء القدرات والتدريب جوانب أساسية لضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب في إطار عملية الحد من الكربون في مجال الطيران على الصعيد العالمي في وقتٍ نسعى فيه إلى الاتفاق على هدف طموح لخفض الانبعاثات في القطاع وتحقيقه. كما يدعو مقدّمو هذه الورقة الجمعية العمومية إلى السعي إلى تحقيق أعلى طموح بيئي في إطار خطة كورسيا مع إقامة التوازن بين الطموح والجوانب العمليّة من أجل تقادي إتقال كاهل قطاع الطيران الذي لا يزال يتعافى من جائحة فيروس كورونا.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الاتفاق على العمل معاً من أجل تحقيق هدف طموح عالمي وجماعي طويل الأجل في مجال الطيران الدولي لخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول ٢٠٥٠ دعماً لهدف درجة الحرارة الوارد في اتفاق باريس؛
- الاتفاق على أهمية بناء القدرات وتسهيل الوصول إلى التمويل من أجل مساعدة كافة دول الإيكاو على تحقيق هدف طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك النظر في الآليات الممكنة لتيسير التوفيق بين المستثمرين والحاجات الاستثمارية؛
- رفع سقف الطموح البيئي في خطة كورسيا إلى أقصى حد وتقادي إدخال تغييرات أكبر على تصميمها، مع دعوة الدول غير المشاركة بعد في خطة كورسيا إلى الانضمام إليها بشكل طوعي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "حماية البيئة".
الآثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	المجلد الرابع - "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)" من الملحق السادس عشر - "حماية البيئة" "تقرير عن الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي" (Doc 10178)

١ - المقدمة

١-١ أطلق مؤتمر الأطراف السادس والعشرون في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (COP26) في غلاسكو العام الماضي التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران (IACAC)، الذي يُعتبر مجموعة مفتوحة تُرحّب بكل دولة عضو في الإيكاو تدعم أهدافه والتزاماته. وقد التزمت الدول الأعضاء في التحالف بالعمل معاً من أجل اتخاذ إجراءات طموحة تهدف إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن قطاع الطيران بوتيرة تضمن الحد من ارتفاع متوسط درجة الحرارة عالمياً إلى ١,٥ درجة مئوية، بما في ذلك: دعم اعتماد هدف عالمي طموح لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي؛ وضمان الفاعلية القصوى لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)؛ وتطوير أنواع وقود الطيران المستدام (SAFs) ونشرها؛ وتطوير تكنولوجيات الطائرات الجديدة ونشرها، بالإضافة إلى عمليات أكثر مراعاةً للبيئة^١.

٢-١ ويُعتبر التعاون الدولي وإجراءات خفض الانبعاثات الصادرة عن الطيران مسألة حرجية الأهمية للحدّ من أثر قطاع الطيران على تغيّر المناخ، نظراً للطبيعة العالمية التي يتسم بها القطاع. ويُعتبر طموح القطاع من حيث المناخ أساسياً من أجل تعزيز قدرة الطيران على النمو بشكل مستدام. ومن شأن الطموح المناخي أن يحمي الدول الأكثر عرضةً للمخاطر الناجمة عن تغيّر المناخ (والتي غالباً ما تعتمد على الطيران بشكل مفرطاً أغراض الربط) وأن يحمي أيضاً البنى الأساسية الهشّة للطيران من آثار تغيّر المناخ. وفي هذا السياق، يُعتبر توفّر الأموال وإتاحة الوصول إليها وبناء القدرات والتدريب مسألة أساسية لضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب في إطار عمليّة الحدّ من الكربون في مجال الطيران في وقتٍ نسعى فيه إلى الاتفاق على هدف طموح لخفض الانبعاثات في القطاع وتحقيقه.

٢ - هدف طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي

١-٢ يُشيد معدّو هذه الورقة بالتقدّم الذي أحرز في الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (HLM-LTAG) وبيرحبون بشدّة أيضاً بنتائج الاجتماع التي أشارت إلى خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول ٢٠٥٠. ويُعتبر ذلك مفيداً في تحديد مثل ذلك الهدف أثناء الدورة الحادية والأربعين المقبلة للجمعية العمومية. كما يُذكر معدّو هذه الورقة بهدف اتفاق باريس طويل الأجل الذي يتمثل في حصر الارتفاع في درجة الحرارة في حدود أقل بكثير من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل العصر الصناعي ومواصلة الجهود

^١ إعلان التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران (<https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-declaration-international-aviation>)
climate-ambition-coalition). يُمكن للدول التي ترغب في الانضمام إلى التحالف الاتصال بالمملكة المتحدة على العنوان الإلكتروني: IACAC@dft.gov.uk.

الرامية إلى حصر ارتفاع درجة الحرارة بما لا يتجاوز ١,٥ درجة مئوية. ومن شأن خفض انبعاثات غازات الدفيئة عالمياً إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ أن يؤدي إلى زيادة فرص الإبقاء على ارتفاع متوسط درجة الحرارة عالمياً دون ١,٥ درجة مئوية.

٢-٢ وبالتالي، من الضروري أن تعمل الإيكو والدول الأعضاء فيها مع المنظمات المعنية لتحسين عناصر سلّة التدابير والسعي إلى تحقيق أكبر قدر ممكن من خفض الانبعاثات داخل القطاع بفضل التكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود. ويُعتبر وقود الطيران المستدام بشكل خاص عاملاً أساسياً كي يتسنى للقطاع الوصول بصافي الانبعاثات إلى الصفر. وسيحتاج تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشره، باعتباره قطاعاً ناشئاً، إلى دعم كبير من خلال التدابير الوطنية والإقليمية والدولية. كما يُرحّب معدّو هذه الورقة بتنظيم المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ لوضع إطار عالمي لأنواع وقود الطيران المستدام. وينبغي على الدول تعزيز تطوير ونشر الوقود المستدام الذي يحد من الانبعاثات خلال دورة حياته، ممّا يُساهم في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. واقترح معدّو الورقة التركيز على أنواع وقود الطيران المستدام التي لا تتنافس مع إنتاج المواد الغذائية على استخدام الأراضي وإمدادات المياه، مع توخي الدقة في تحديد كميات الكربون المحتجز من خارج القطاع وأثره على خفض صافي الانبعاثات.

٣-٢ وستساهم خطة كورسيا في التحفيز لاستخدام أنواع الوقود المستدام، بما أنّها تفتح الباب أمام الطلب على أنواع الوقود وتوفر مجموعة من معايير الاستدامة حرصاً على تحقيق خفض فعلي في الانبعاثات. وبالإضافة إلى ذلك، تُعد عملية الرصد والإبلاغ والتحقق في خطة كورسيا منهجية متسقة على الصعيد العالمي لرصد استخدام أنواع وقود الطيران المستدام. وسيكون من الضروري خفض الانبعاثات من خارج القطاع، حيث لا تعدو خطة كورسيا أن تكون مجرد نهج واحد، كي يتسنى تحقيق هدف الوصول بصافي الانبعاثات إلى الصفر بحلول ٢٠٥٠ بكفاءة وفاعلية.

٣- دعم الدول من خلال تسهيل الوصول إلى التمويل وبناء القدرات والتدريب

١-٣ ستحتاج الدول، لا سيما الدول النامية الجزرية الصغيرة والدول النامية غير الساحلية والبلدان الأقل نمواً، إلى المساعدة والدعم حرصاً على أن يكون باستطاعة كل الدول المشاركة في عملية انتقال قطاع الطيران إلى التخلص تماماً من الانبعاثات. ويُمكن للإيكو المساعدة في تسهيل الوصول إلى التمويل وبناء القدرات والتدريب، وذلك حرصاً على عدم ترك أي بلد وراء الركب في انتقال قطاع الطيران إلى خفض صافي الانبعاثات إلى الصفر. وفي السياق نفسه، يُعتبر بناء القدرات ضرورياً ضماناً لعدم ترك أي بلد وراء الركب، وقد التزم أعضاء التحالف بالفعل بدعم بناء القدرات من أجل تنفيذ خطة كورسيا والتدابير الأخرى التي تتخذها الإيكو لصالح المناخ. وبالتالي، نُرحّب ببرنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الموجود بالفعل، وبإطلاق برنامج الإيكو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) مؤخراً. وبالتالي، فنحن ندعم بشكل عام جهود الإيكو والدول الأعضاء الرامية إلى تعزيز دعم بناء القدرات بشكل أكبر وذلك بهدف تنفيذ سلة التدابير بالكامل.

٢-٣ كما يقتضي تحقيق هدف طموح طويل الأجل حشد الاستثمارات الخاصة في مشاريع وبرامج ومبادرات تهدف إلى الحدّ من الكربون في قطاع الطيران المدني. ويُعتبر هذا التمويل أساسياً من أجل تسريع وتيرة الابتكار وتطوير طائرات أكثر كفاءة وأقل توليماً، ممّا يؤدي في نهاية المطاف إلى إنتاج طائرات لا تولّد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ومن شأن ذلك أن يُحسّن الأداء البيئي لكل رحلة بشكل جذري. كما لا بدّ من تطوير البنى الأساسية الضرورية من أجل تشغيل مثل هذه الطائرات ذات التصميمات المبتكرة وتطوير البنى الأساسية اللازمة لتطوير أنواع وقود الطيران المستدام بشكل فعال ونشرها في الأقاليم كافة. وفي هذا الصدد، يُمكن للإيكو أن تلعب دوراً مهماً في إطلاق ودعم الحوار بين الدول والجهات المانحة والمستثمرين الدوليين وقطاع الطيران، بالإضافة إلى النظر في الآليات الممكنة التي تدعم التوفيق بين المستثمرين المحتملين والحاجات الاستثمارية لدى الدول الأعضاء من أجل زيادة وتيرة الحدّ من الكربون على الصعيد العالمي.

٣-٣ ويتوقّر اليوم عدد كبير من فرص التمويل من خلال عدّة منظمات. ويعرض المرفق بالورقة نتائج أول عملية تجميع للموارد المتوقّرة بالفعل والتي يُمكن لأي مبادرة جديدة من جانب الإيكاو أن تُعَوّل عليها. كما يجب تسليط الضوء على دور صندوق البيئة الطوعي للإيكاو ودعوة الدول إلى المساهمة فيه، مع تخصيص المساهمات للأنشطة المحددة التي تجريها الإيكاو لخفض الانبعاثات. وأخيراً، يجب تنظيم أنشطة أخرى لدعم وبناء القدرات فيما بين الدول في إطار برامج التعاون والمساعدة الفنية والأنشطة الشبيهة.

٤- خطط العمل والرصد

١-٤ لا بد أن تبادر كافة الدول الأعضاء إلى إعداد وتحديث خطط عملها الوطنية بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، بحيث تورد الإجراءات وخرائط الطريق وتحدّد المساعدة الضرورية. وتشكّل خطط العمل الوطنية هذه وسيلة مهمة لرصد التقدم التصاعدي من أجل تحقيق هدف طموح طويل الأجل. وبالإضافة إلى رصد تقدّم الدول من خلال خطط العمل الوطنية، سيكون على الإيكاو أيضاً رصد التقدم العالمي نحو تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل. وتعتمد هذه الجهود بشكل أساسي على جمع البيانات الخاصة بالانبعاثات من خلال عمليّة الرصد والإبلاغ والتحقّق في خطة كورسيا. وعلى الإيكاو أيضاً أن ترصد أبرز طرق قياس النجاح، على غرار التحسينات العامة من حيث الكفاءة والتكنولوجيات الجديدة وأحجام ومواصفات المواد الأولية اللازمة لوقود الطيران المستدام. ستُستخدم طرق رصد مختلفة بما يتلاءم مع المجالات المختلفة (مثلاً يُعتبر تقييم أعمال الإيكاو في مجال البيئة وخطط العمل الوطنية مصادر معلومات مهمّة عن التطوّرات الجديدة). كما من الضروري رصد فاعليّة الأنشطة في إطار مبادرات الإيكاو الداعمة.

٥- خطة كورسيا

١-٥ تُعتبر خطة كورسيا أبرز التدابير العالمية الحالية لمعالجة الانبعاثات الصادرة عن قطاع الطيران الدولي. ولكن، مع تراجع حركة الطيران على الصعيد الدولي بسبب جائحة فيروس كورونا، لم يُطلب بعد من أي مشغل شراء أرصدة كربون أو أنواع وقود مؤهّلة في إطار خطة كورسيا للامتثال للالتزامات المفروضة عليه. وحرصاً على ضمان استمرار مصداقية خطة كورسيا وتعزيز السمعة الإيجابية للإيكاو ولخطتها العالمية البارزة من أجل المناخ، يدعو معدّو هذه الورقة الجمعية العمومية إلى تحقيق أعلى قدر من الطموح البيئي في خطة كورسيا مع إقامة التوازن بين الطموح والجوانب العمليّة لتفادي إثقال كاهل قطاع الطيران الذي لا يزال يتعافى من جائحة فيروس كورونا. كما يُشددون على ضرورة المحافظة على تكامل الخطة وطموحها وتفادي الحاجة إلى إدخال أي تغييرات متواترة في ظل استمرار تغيّر ظروف السوق والتوقّعات مع الوقت، إذ أن هذه التغيّرات قد تزعزع أسواق وقود الطيران المستدام وتعويض عن الكربون الضرورية لنجاح خطة كورسيا.

٢-٥ كما يُرحّب معدّو الورقة بالدول التي تعهدت حالياً بالمشاركة في خطة كورسيا بدءاً من عام ٢٠٢٣ وعددها ١١٥ دولة حول العالم، ويُشجّعون الدول أيضاً على العمل معاً من خلال برنامج (ACT-CORSIA) لتعزيز المشاركة في خطة كورسيا وبناء قدرات التنفيذ. كذلك فإن الدول الأعضاء في الإيكاو مدعوّة إلى العمل من أجل تنفيذ المجلد الرابع من الملحق السادس عشر باتفاقية شيكاغو على المستوى المحلي على أكمل وجه ممكن وفي الوقت المناسب، بما في ذلك تدابير تفادي الاحتساب المزدوج لمقدار التخفيف من الانبعاثات المُبلّغ عنه في خطة كورسيا، لكل من وحدات الانبعاثات وأنواع الوقود المؤهل. وفي بعض الحالات، قد يحتاج ذلك إلى إدخال التعديلات اللازمة على مستويات الانبعاثات المُبلّغ عنها والمشمولة في المساهمات المقرّرة وطنياً (NDCs) ضمن اتفاق باريس، وفق التوجيهات الصادرة عن مؤتمر الأطراف السادس والعشرين (COP26). كما يوجّه أعضاء التحالف الدعوة إلى الدول التي لم تُشارك بعد في خطة كورسيا للانضمام إليها في أسرع وقتٍ ممكن.

٦- الإجراء المطروح على الجمعية العمومية

٦-١ الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) الاتفاق على العمل معاً من أجل تحقيق هدف طموح عالمي وجماعي طويل الأجل في مجال الطيران الدولي لخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول ٢٠٥٠ دعماً لهدف درجة الحرارة الوارد في اتفاق باريس؛

ب) الاتفاق على أهمية بناء القدرات وتسهيل الوصول إلى التمويل من أجل مساعدة كافة دول الإيكاو على تحقيق هدف طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك النظر في الآليات الممكنة لتيسير التوفيق بين المستثمرين والحاجات الاستثمارية؛

ج) رفع سقف الطموح البيئي في خطة كورسيا إلى أقصى حد وتفاذي إدخال تغييرات أكبر على تصميمها، مع دعوة الدول غير المشاركة بعد في خطة كورسيا إلى الانضمام إليها بشكل طوعي.

APPENDIX

DIRECTORY OF PUBLIC FINANCING PROGRAMMES FOR MITIGATING AVIATION EMISSIONS

I. CLEAN TECHNOLOGY FUND (CTF)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of low carbon technologies including renewable energy.

FUNDING TYPES

Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/clean-technology-fund

II. SCALING UP RENEWABLE ENERGY IN LOW INCOME COUNTRIES (SREP)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of renewable energy in developing countries.

FUNDING TYPES

Concessional Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/scaling-renewable-energy-program

III. GLOBAL ENERGY EFFICIENCY AND RENEWABLE ENERGY FUND (GEEREF)

ADMINISTERED BY GEEREF WITH SUPPORT FROM THE EUROPEAN INVESTMENT BANK

GROUP

PURPOSE

Provide attractive, low risk financial investments that will produce economic, environmental, and social benefits.

FUNDING TYPES

Invests public and private risk capital in private equity funds, which provide equity financing for small and medium sized renewable energy and energy efficiency projects in emerging economies.

WEBSITE

geeref.com

IV. THE GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY (GEF)

ADMINISTERED BY THE GEF

PURPOSE

To help developing countries and countries with economies in transition to meet the objectives of international environmental conventions and agreements.

FUNDING TYPES

Multilateral grants, contingent loans, loan to grant, mitigate technology specific risks, microfinancing for residences.

WEBSITE

www.thegef.org

V. GREEN CLIMATE FUND (GCF)

ADMINISTERED BY THE GCF BOARD UNDER THE UNFCCC, WITH SUPPORT FROM THE WORLD BANK

PURPOSE

To advance the goal of keeping the temperature increase on earth below two degrees Celsius by investing into low-emission and climate-resilient development.

FUNDING TYPES

Variety of financial instruments available, including grants, concessional loans, subordinated debt, equity, and guarantees, giving flexibility to match project needs. Risk-bearing capacity, allowing the Fund to support innovation and leverage and crowd in additional financing.

WEBSITE

www.greenclimate.fund

VI. GLOBAL CLIMATE CHANGE ALLIANCE (GCCA)

ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION (EU)

PURPOSE

To help the most vulnerable and least developed countries address climate change through support of their national programmes.

FUNDING TYPES

National budget support with funds sent directly to the country in tranches with supplemental funds delivered on completion of first programme.

WEBSITE

www.gcca.eu

VII. NEIGHBORHOOD, DEVELOPMENT AND INTERNATIONAL COOPERATION INSTRUMENT (NDICI)
ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION

PURPOSE

To support EU Development Policy and "Agenda for Change" including sustainability goals.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://ec.europa.eu/international-partnerships/global-europe>

VIII. PILOT AUCTION FACILITY FOR METHANE AND CLIMATE MITIGATION (PAF)

ADMINISTERED BY THE WORLD BANK WITH FUNDING FROM THE GOVERNMENTS OF GERMANY, SWEDEN, SWITZERLAND, AND THE UNITED STATES

PURPOSE

To support a market for carbon credits.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://www.pilotauctionfacility.org/>

IX. AFRICA CLIMATE CHANGE FUND (ACCF)

ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY VARIOUS CLIMATE FUNDS AND DONOR COUNTRIES

PURPOSE

To support low carbon development and climate resiliency.

FUNDING TYPES

Grants for capacity building, strategic planning, policy development, project implementation.

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/africa-climate-change-fund/

X. SUSTAINABLE ENERGY FUND FOR AFRICA (SEFA)

ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY THE GOVERNMENTS OF DENMARK AND THE UNITED STATES

PURPOSE

To support private sector-led small and medium scale renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Grant funding to target renewable energy development from feasibility to financial close. Grants for technical assistance and project preparation. Equity investments through the Africa Renewable Energy Fund, managed by Berkeley Investments. Grants to fund public activities that enable private investments

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/sustainable-energy-fund-for-africa/

XI. INTERNATIONAL CLIMATE FUND (ICF)

ADMINISTERED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM
PURPOSE

As the United Kingdom's primary source of climate finance, it funds existing multilateral and national programmes focused on supporting private sector innovation and public-private partnerships, including renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Project grants, investments in climate funds. Grants primarily provided for bilateral projects. Concessional loans provided to multilateral programmes.

WEBSITE

www.gov.uk/government/publications/international-climate-fund/international-climate-fund

XII. INTERNATIONAL CLIMATE INITIATIVE (IKI)

ADMINISTERED BY THE GERMAN FEDERAL MINISTRY FOR THE ENVIRONMENT, NATURE CONSERVATION, BUILDING AND NUCLEAR SAFETY

PURPOSE

To mitigate GHG emissions, adapt to climate change, conserve carbon sinks, and conserve biodiversity.

FUNDING TYPES

Grants to support policy advice, capacity building and appropriate training measures, and also technological lighthouse projects and technological cooperation scheme.

WEBSITE

www.international-climate-initiative.com/en/

XIII. NAMA FACILITY

ADMINISTERED BY THE NAMA BOARD AND IMPLEMENTED BY DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT (GIZ) GMBH

PURPOSE

Implement ambitious mitigation projects in developing and emerging economies.

FUNDING TYPES

Funding for transformational changes in sector development driven by in-country planning and implementation.

WEBSITE

www.nama-facility.org

XIV. GLOBAL CLIMATE PARTNERSHIP FUND (GCPF)

ADMINISTERED BY THE INVESTMENT FIRM RESPONSABILITY INVESTMENTS AG, AND FINANCED BY THE GOVERNMENTS OF DENMARK, GERMANY, AND THE UK, THE INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION, THE DEVELOPMENT BANKS OF AUSTRIA AND THE NETHERLANDS, AND PRIVATE INVESTORS

PURPOSE

Use public funding to leverage private capital in order to mitigate climate change and drive sustainable growth in developing and emerging markets.

FUNDING TYPES

Dedicated funding to local institutions in the form of senior or subordinated debt; mid- to long-term financing with flexible schedules; direct financing for projects in the late stage of development through direct funding primarily in the form of senior debt; maturities of up to 10 years; equity or mezzanine debt, provided in smaller amounts where this strengthens the funding package.

WEBSITE

www.gcpf.lu/investing-in-renewable-energy-and-energy-efficiency.html

XV. PRIVATE FINANCE ADVISORY NETWORK (PFAN) ADMINISTERED BY THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE RENEWABLE ENERGY AND ENERGY EFFICIENCY PARTNERSHIP

PURPOSE

Provide free business consulting services to early-stage clean energy development projects in emerging economies.

FUNDING TYPES

Free advisory services, networking to bring entrepreneurs in the developing world together with investors from the developed world.

WEBSITE

<https://pfan.net>

XVI. UAE SOUTH PACIFIC PARTNERSHIP FUND (UAE-PPF)

ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE

**GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES
PURPOSE**

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>

XVII. IRENA / ADFD PROJECT FACILITY

ADMINISTERED THE INTERNATIONAL RENEWABLE ENERGY AGENCY (IRENA) AND FINANCED BY THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT (ADFD)

PURPOSE

To overcome financial barriers to clean energy development.

FUNDING TYPES

IRENA provides technical assistance and capacity building, ADFD provides concessionary loans.

WEBSITE

adfd.irena.org

XVIII. PACIFIC ENVIRONMENT COMMUNITY (PEC) FUND

ADMINISTERED THE PACIFIC ISLAND FORUM SECRETARIAT PURPOSE

To install renewable energy and sea water desalination projects to solve energy and drinking water problems.

FUNDING TYPES

Grants for solar power generation systems and sea water desalination plants or a combination of both.

WEBSITE

www.forumsec.org

XIX. UAE-CARIBBEAN RENEWABLE ENERGY FUND

ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

PURPOSE

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>

XX. ADAPTATION, CLEAN ENERGY, AND SUSTAINABLE LANDSCAPES PROGRAMS

ADMINISTERED BY THE U.S. AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT

Support plans and programmes to mitigate and adapt to climate change in developing countries.

FUNDING TYPES

Various measures from direct technical assistance, training, grant funding, and financial support through implementing partners.

WEBSITE

www.usaid.gov/climate