



مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة

مدينة مكسيكو، المكسيك، من ١١ إلى ١٣/١٠/٢٠١٧

البند ٣ من جدول الأعمال: التحديات ووضع السياسات

آراء إندونيسيا بشأن السياسات الداعمة لتطوير أنواع وقود الطيران المستدام

(ورقة مقدّمة من إندونيسيا)

الموجز

تبدي إندونيسيا في ورقة العمل هذه دعماً للأعمال التي أنجزتها الإيكاو حتى الآن بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة وتعرض آراءها بخصوص الترويج للسياسات الكفيلة بدعم تطوير أنواع وقود الطيران المستدام. ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ منذ انعقاد مؤتمر الإيكاو الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة في عام ٢٠٠٩، تعكف الإيكاو على تشجيع الدول الأعضاء والصناعة على تعزيز وتنسيق المبادرات الداعية إلى تطوير أنواع وقود الطيران المستدام (SAF).

٢-١ وقد طلبت الجمعية العمومية في قرارها ٣٩-٢ الصادر في دورتها التاسعة والثلاثين، من الدول الأعضاء أن تضع نهجاً منسقاً بين الإدارات الوطنية لكي يتسنى لها اعتماد إجراءات السياسة العامة والاستثمارات اللازمة للتعبيل بتطوير ونشر واستخدام مصادر الطاقة النظيفة المتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، وفقاً لظروفها الوطنية.

٣-١ وتدعم إندونيسيا بشدة الأعمال التي تقوم بها الإيكاو في مجال الطيران وأنواع الوقود البديل، بما في ذلك الأعمال الفنية التي تضطلع بها حالياً فرقة عمل أنواع الوقود البديل (AFTF) التابعة للجنة الإيكاو لحماية البيئة في مجال الطيران.

٤-١ وقد تبنت إندونيسيا العديد من السياسات والنهج لتطوير الطاقة الأحيائية على المستوى الوطني. وعلى الرغم من أن هذه السياسات استهدفت بشكل رئيسي النقل البري لكنها تضمنت هدفاً خاصاً باستخدام الوقود الأحيائي لأغراض الطيران عملاً بتوصيات الإيكاو.

٥-١ ومن هذا المنطلق أدرجت إندونيسيا استخدام الطاقة المتجددة في خطة عملها الوطنية لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي، وأعدت خريطة طريق لاستخدام الوقود الأحيائي في النقل الجوي على أن

يبلغ مستوى استخدامه نسبة ٢ في المائة في عام ٢٠١٨ و ٥ في المائة في عام ٢٠٢٥. وكلفت شركة النفط الوطنية (Pertamina) باستثمار ما يلزم لتطوير قدرة إنتاجية كافية.

٢- تحديات السياسة العامة

١-٢ رغم الشوط الكبير الذي قطعته الإيكاو في الترويج لأنواع وقود الطيران المستدام، فإن السياسات المعتمدة حالياً على الصعيد العالمي لا تعدّ كافية لتشجيع استخدام هذا النوع من الوقود على نطاق واسع.

٢-٢ وحتى في بلدان مثل إندونيسيا، حيث اعتمدت الحكومة سياسة خاصة في هذا المجال، فإن القطاع متلكئ جداً في تطبيقها بسبب انعدام سياسات مماثلة في البلدان المجاورة أو على الصعيد العالمي، مما قد يتسبب في فقدان الجهات المعنية الوطنية ميزتها التنافسية.

٣-٢ ولذلك فإن وضع إطار طويل الأمد للسياسات العامة ذات الصلة، يستند إلى جداول أعمال عالمية (كذلك التي تعتمد على الإيكاو أو اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ) من شأنه أن يشكل حافزاً لقطاع النقل الجوي الوطني وقطاعات الطاقة فيشجعها على تطبيق السياسات الخاصة بأنواع الوقود الطيران المستدام، لا سيما إذا أصبحت هذه السياسات جزءاً من جهود متسقة عالمياً وإقليمياً لمعالجة انبعاثات الطيران الدولي.

٤-٢ ولا يخفى أن الجهود التي تبذلها فرادى الدول بشأن السياسات التي تؤثر على الطيران الدولي تكون أقل فعالية من الخيارات المنسقة عالمياً، وهو ما تجلّى بوضوح في سياق تنفيذ الآلية العالمية القائمة على تدابير السوق في مجال الطيران، متمثلةً في خطة كورسيا.

٥-٢ وهناك عائق أساسي يتعلق بالسياسة العامة مرده أن النمو الحالي لأنواع الوقود البديلة عالمياً يتمحور كليةً حول سياسات تركز على النقل البري. وترى إندونيسيا أنه ما لم تُخصص حوافز قوية مماثلة في مجال السياسة العامة تركز تحديداً على قطاع الطيران، فلن يتسنى تحقيق أهداف الإيكاو في مجال تغير المناخ في الأجلين المتوسط والطويل.

٣- خيارات السياسة العامة لتعزيز تطوير أنواع وقود الطيران المستدام

١-٣ كما ورد في ورقة العمل CAAF/2-WP/11، صُنّقت فرقة عمل أنواع الوقود البديل التابعة للجنة حماية البيئة خيارات السياسة العامة في أربع فئات للدعم على النحو التالي: الدعم المرتبط بالحجم، والإعانات، والمساعدة في مجال إنشاء خطوط الإنتاج، والمساعدة في مجال البحث والتطوير.

٢-٣ ومن بين تلك الخيارات، أثرت إندونيسيا تحديد أهداف ترتبط بالحجم، من حيث تحديد نسبة الوقود الأحيائي من خليط الوقود ضمن مهل زمنية محددة. وينبثق هذا الخيار من الرغبة في تطبيق نهج مماثل على وسائط النقل الجوي والبري معاً. وفي حالة استخدام وقود الديزل الأحيائي للنقل البري، اقترن نهج الدعم المرتبط بالحجم بنهج الإعانات لسد الثغرات في التكلفة من خلال فرض ضريبة على تصدير زيت النخيل الخام الإندونيسي (CPO).

٣-٣ وفي حين ركزت خيارات السياسات العامة المعتمدة عالمياً على وضع توجيهات وأهداف تتعلق بنسب خلط الوقود الأحيائي لحفز صناعة الوقود البديل للنقل البري، فإن تلك الخيارات لم تكن متاحة بالمثل لقطاع النقل الجوي. ونتيجة لذلك، فإن الإنتاج الصناعي لأنواع الوقود المستدام لا يحظى بنفس فرص النمو التي يحظى بها الوقود البديل لقطاع صناعة السيارات.

٤-٣ وانطلاقاً مما أنجزته مجموعة خبراء السياسات التابعة لفرقة عمل أنواع الوقود البديل، عكف الخبراء الإندونيسيون على تحليل الإطار العام للطاقة الإحيائية في إندونيسيا باستخدام مجموعة من المقاييس النوعية المقترحة لتكون "قائمة مرجعية" تساعد الدول التي تعتمد استعراض أو تنفيذ إجراءات السياسة العامة المرتبطة بوقود الطيران المستدام (الوثيقة CAAF/2-WP/11، المرفق (ب)).

٣-٥ وجاءت استنتاجات التحليل كالتالي:

٣-٥-١ في حين أن تكلفت سياسات تطوير وقود الديزل الأحيائي للنقل البري بالنجاح، فإن مثل هذه السياسات لم تتمكن حتى الآن من دعم تطوير وقود الطيران المستدام بصورة فعالة.

٣-٥-٢ على الرغم من إدراج وقود الطيران المستدام في سياسة إندونيسيا للوقود الاحيائي، فإن التحدي الرئيسي الذي يحول دون جعل تلك السياسة فعالة يكمن في الافتقار الى إطار دولي واضح للسياسة العامة لوقود الطيران المستدام، مما يجعل التقدم في هذه الصناعة متعثراً ويفتقر إلى الاستثمارات اللازمة. ومن شأن اعتماد سياسة أقوى تبلورها أسرة الطيران الدولي من خلال الإيكاو، أن يؤسس الإطار اللازم لسياسة مستقرة طويلة الأمد تشجع الصناعة على بذل الاستثمارات اللازمة.

٤- التوصيات

٤-١ ترى إندونيسيا أن من الضروري أن تبذل الإيكاو جهوداً أكبر بكثير للترويج لاستخدام إجراءات السياسات العامة، مثلما فعلت في الترويج للآلية القائمة على تدابير السوق المتمثلة في خطة كورسيا.

٤-٢ ويلزم كذلك الدعوة إلى اعتماد لوائح تنظيمية تحقق لوقود الطيران المستدام نفس الفرص المتاحة لقطاع النقل البري. وفي الحد الأدنى ينبغي أن يحظى إنتاج وقود الطيران المستدام بنفس الحوافز المتاحة لإنتاج الوقود البديل المستخدم في قطاع النقل البري، وهو موقف يتوافق مع تطلعات جهات معنية هامة في قطاع الطيران¹.

٤-٣ وفي حين تسلّم إندونيسيا بأن لكل دولة أن تختار السياسة التي تناسبها وفقاً لظروفها الوطنية، فإنها تقترح أن يُدرج اعتماد توجيهات وأهداف نوعية تتعلق بخليط وقود الطيران المستدام ضمن خيارات السياسة العامة الجديدة بدراستها والترويج لها.

٥- الإجراء المعروض على المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديلة

٥-١ يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

(أ) الموافقة على ضرورة الترويج للسياسات واللوائح التي تضع وقود الطيران المستدام على قدم المساواة مع قطاع النقل البري؛

(ب) الموافقة على أنه رغم التسليم بأن لكل دولة أن تختار السياسة العامة الأنسب لظروفها الوطنية، فإن اعتماد توجيهات وأهداف نوعية تتعلق بخليط وقود الطيران المستدام يشكل أحد خيارات السياسة العامة التي ينبغي النظر فيها والترويج لها.

- انتهى -

¹ خريطة طريق وقود الطيران المستدام الصادرة عن الأياتا وهي متاحة على الرابط الإلكتروني:
<https://www.iata.org/whatwedo/environment/Documents/safr-1-2015.pdf>