



أخبار

الرقم: 46

صناعة الطيران تؤكد التزامها تجاه تخفيض الانبعاثات الكربونية

- يتعين على أوروبا التخلي عن الخطط غير الحكيمة لتبادل الانبعاثات -

[27 سبتمبر/ أيلول 2011 (هونغ كونغ)] - أكد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) على التزام صناعة النقل الجوي إزاء أجدته الطموحة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، كما حث الاتحاد الأوروبي على التخلي عن خطته المضللة الرامية إلى إدراج صناعة الطيران في برامج تبادل الانبعاثات ابتداءً من العام المقبل 2012. ودعا الاتحاد الحكومات إلى الانضمام كشركاء لهذه الصناعة في إطار نهج عالمي لخفض انبعاثات الكربون في صناعة الطيران، والذي يمكن أن يشمل أيضاً البرامج العالمية لتبادل الانبعاثات أو أي إجراءات تعويضية أخرى.

وقال توني تايلر المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) في كلمة ألقاها خلال مشاركته في مؤتمر عقد في هونغ كونغ تحت عنوان "أجواء أكثر اخضراراً": "إن سلسلة القيمة في هذه الصناعة منكاتفة حول أهداف طموحة إلى جانب استراتيجية واضحة للحد من انبعاثات الكربون. ولتحقيق التدابير الاقتصادية الإيجابية والتحسينات التكنولوجية والبنية التحتية الأكثر كفاءة والعمليات الأفضل اللازمة لتلبية أهدافنا، يتعين على الحكومات أن تكون أطراف مشاركة لاتخاذ الإجراءات الاستباقية، وأن تعمل معنا كشركاء حقيقيين".

وتبدي شركات الطيران والمطارات وشركات تقديم خدمات الملاحة الجوية والشركات المصنعة للطائرات والمحركات درجة عالية من الالتزام من أجل تحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة 1.5 في المئة سنوياً حتى العام 2020، للوصول بصافي انبعاثات الكربون اعتباراً من العام 2020 إلى نمو محايد، فضلاً عن خفض الانبعاثات الصافية إلى النصف بحلول العام 2050، مقارنة مع العام 2005.

وأضاف تايلر: "تعتبر هذه الأهداف صعبة، وتستحوذ شركات الطيران على ما نسبته 2 في المئة من الانبعاثات العالمية لثاني أكسيد الكربون التي تأتي من النشاطات البشرية. وفي هذه السنة، تشير التقديرات إلى تسجيل ما يقرب من 650 مليون طن من ثاني أكسيد الكربون نجمت عن نقل 2.8 مليار راكب و 46 مليون طن من البضائع. وفي العام 2050، تطمح هذه الصناعة إلى نقل 16

مليار راكب و 400 مليون طن من البضائع، لكنها ستخلف 320 مليون طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون فقط".

وكانت هذه الصناعة قد وافقت على أربع ركائز استراتيجية لتحقيق خفض انبعاثاتها، حيث تم اعتمادها أيضاً من قبل الحكومات من خلال منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو). والركائز الأربعة هي: (1) الاستثمارات في التكنولوجيا، (2) زيادة كفاءة البنية التحتية، (3) زيادة كفاءة العمليات و (4) اتخاذ التدابير الاقتصادية الإيجابية.

برامج الاتحاد الأوروبي لتبادل الانبعاثات

قال تايلر في هذا الصدد: "لا يبدي الاتحاد الدولي للنقل الجوي أي اعتراض على تجارة الانبعاثات، بل إننا نؤيد هذا المفهوم باعتباره آلية ممكنة للركيزة الرابعة لاستراتيجيتنا البيئية. بيد أننا نرى في النهج أحادي الجانب والإقليمي في الاتحاد الأوروبي وقد ابتعد تماماً عن التعامل مع المسألة بحكمة، ويبدو وكأنه يستند إلى معلومات مضللة، حيث إنه يؤدي إلى تشتيت الحكومات بدلاً من التركيز على التوصل إلى حل حقيقي، أي اتباع نهج عالمي من خلال المنظمة الدولية للطيران المدني "إيكاو".

وأشار تايلر إلى أن خطط الاتحاد الأوروبي تتحدى السيادة الوطنية. وأضاف: "تتعارض خطط أوروبا مع القانون الدولي خاصة في الجانب المتعلق بفرض الضرائب خارج الإقليم. فأني حق تمتلكه أوروبا لفرض الضرائب على شركة طيران أسترالية على سبيل المثال للانبعاثات التي نجمت عنها في الصين؟ إن ذلك يعتبر نوعاً من الاعتداء على السيادة ولا ينبغي أن يتم القبول به من جانب الحكومات. وتعتبر الصين والهند والولايات المتحدة الأمريكية من بين الدول التي تعرب عن معارضتها الرسمية للخطط التي يعتمز الاتحاد الأوروبي تنفيذها، كما تقوم الولايات المتحدة بالإعداد لمشروع قانون يحظر على شركات الطيران الأمريكية المشاركة في تلك البرامج. وفي حين أن الاتحاد الأوروبي يرى في تلك الإجراءات أنها تدعم الأجندة البيئية الإيجابية، إلا أن بقية دول العالم تعتبره اعتداءً على سيادتها".

وتشتمل خطة الاتحاد الأوروبي على عيوب عديدة أخرى، ومنها ما يلي:

- **الأسواق المشوهة.** سيكون لنقاط الربط عبر المحطات القريبة من أوروبا ميزة تنافسية. وقال تايلر: "لو فكرنا بهذا الأمر من وجهة نظر هونغ كونغ على سبيل المثال، نجد أن الرحلة المباشرة إلى أوروبا ستتم محاسبتها على الانبعاثات الناجمة عن رحلتها بالكامل، لكن رحلة ربط عبر منطقة الشرق الأوسط أو غيرها من المراكز القريبة ستتم محاسبتها على المرحلة الأخيرة من الرحلة. ويعتبر هذا تشويهاً غير مقبول في السوق".
- **سوف تؤدي هذه الخطة إلى وجود طبقات من الضرائب.** إن الفشل في التنسيق لأي نظام عالمي سيؤدي إلى طبقات من الضرائب، وربما يقع ركاب الطائرات تحت طائلة

مواجهة أعباء التعويض عن انبعاثات الكربون عدة مرات. وأضاف: "إننا نرى ذلك بالفعل على أرض الواقع في أوروبا، مثل قيام المملكة المتحدة بفرض ضريبة السفر الجوي على الركاب وضرائب المغادرة في ألمانيا والنمسا. واستخدم المشرعون البيئة ذريعة ومبرراً لفرض هذه الضرائب، وليس هناك ما يضمن أنه سيتم شطب أي من هذه الضرائب عندما تدخل خطة الاتحاد الأوروبي إلى حيز التطبيق".

• **تخصيص الأموال.** قال تايلر: "لا يوجد هناك أي ضمان أنه سيتم استخدام أي من هذه الأموال التي سيتم جمعها في المبادرات البيئية، بل إنها ستبقى مجرد ضريبة عقابية".

وقال تايلر أيضاً: "تشكل إدارة الانبعاثات الكربونية مشكلة عالمية. ويعتبر قطاع الطيران صناعة عالمية، لذا فإننا بحاجة إلى حل عالمي، وأرى شخصياً أن كل الطرق تؤدي إلى المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو). وحن الوقت أمام أوروبا لإعادة التركيز على خطة بديلة تركز من خلالها على حقيقة أن الحل العالمي يأتي من خلال هذه المنظمة (الإيكاو)".

وأجاب تايلر أيضاً على التعليق الصادر عن كوني هيدجارد مفوض إجراءات المناخ في الاتحاد الأوروبي والذي قال فيه إن الاتحاد الأوروبي سيقوم بتخصيص مبلغ يصل حجمه إلى 20 مليار يورو، وذلك لمصلحة صناعة الطيران لاستثماره في التقنيات النظيفة خلال الفترة من الآن وحتى العام 2020. ورداً على ذلك، قال تايلر: "إذا كان ذلك حقيقة، فلن تصدر عنا أي شكوى! لكن الأمر لن يكون كذلك، لأن الحقيقة المعروفة تماماً هي أن شركات الطيران ستكون جهات الشراء الصافية لتصاريف انبعاثات الكربون في المستقبل المنظور. وستكون التكلفة عند البداية 1.2 مليار دولار في العام 2012. ولوضع هذه المسألة في المنظور الصحيح، تبلغ الأرباح المتوقعة لهذه الصناعة في العام المقبل 2012 ما يقرب من 4.9 مليار دولار، ولا يمكن لقطاع الطيران تحمل أخطاء إقليمية مكلفة، لذا فإن جميع الأطراف في حاجة ماسة إلى الجلوس مجدداً حول الطاولة للاتفاق على نهج عالمي تحت قيادة المنظمة الدولية للطيران المدني".

يجب على الحكومات أن تشارك في خفض الانبعاثات

قال تايلر: "مع أننا نعرب عن تأييدنا لبرامج تبادل الانبعاثات كخيار محتمل على المدى المتوسط، توجد لدينا رؤية طويلة الأجل للحد من الانبعاثات، ألا وهو عدم الدفع للحصول على التصاريح. وتعتبر التدابير الاقتصادية إحدى الأدوات المناسبة على المدى المتوسط إلى أن يتم تطوير حلول التكنولوجيا والعمليات والبنية التحتية بالكامل. وحتى نتوصل إلى ذلك، فإننا بحاجة إلى الدعم من جانب الحكومات والاستثمار بطريقة استراتيجية في البنية التحتية بشكل أكثر كفاءة، وفي تقنيات خفض الكربون".

إدارة الحركة الجوية

يعمل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) مع الشركاء في الصناعة والحكومات لتحقيق خفض في الانبعاثات من خلال عمليات تكون أكثر كفاءة. وأسفر آخرها، وهي مبادرة "أي فليكس" iFlex عن

إضفاء طابع رسمي أكثر كفاءة على إدارة الحركة الجوية على رحلة من جوهانسبيرغ إلى أتلانتا، وأمكن تحقيق وفورات في الرحلة الواحدة بمعدل 2.9 طن من ثاني أكسيد الكربون و 8 دقائق من مدة الرحلة. وهناك العديد من المشاريع في منطقة آسيا والمحيط الهادئ التي تتطلع إلى تحقيق أهداف مماثلة. وعلى سبيل المثال، يعمل الاتحاد الدولي للنقل الجوي على إدخال طرق أكثر مرونة فوق المحيط الهادي، والتي من شأنها أن تؤدي إلى خفض مدة الرحلة بمعدل 10 دقائق، وتوفير 750 ألف طن من ثاني أكسيد الكربون.

وأضاف أيضاً: "إن الأفكار التي نحن في صدها الآن أكبر من ذلك بكثير. وإلى جانب المشروعات الكبيرة لإدارة الحركة الجوية من الجيل القادم في الولايات المتحدة، والمبادرة الأوروبية للأجواء الموحدة مع ما تعد به لتحقيق خفض في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بواقع 16 مليون طن، فقد حان الوقت أمام آسيا أن تبدأ بالتفكير لتطبيق مفهوم الأجواء الآسيوية غير المجزأة. إن هذه المنطقة تشهد نمواً سريعاً. لذا فإن بذل الجهود المنسقة في الوقت الراهن من جانب هذه الصناعة والحكومة سيضمن تفادي الوقوع في الفوضى المستقبلية التي ستكون مكلفة عند محاولة إصلاحها".

الوقود الحيوي

يتطور الوقود الحيوي المستدام لقطاع الطيران بسرعة هائلة، وقام ما لا يقل عن ست شركات طيران بتسيير رحلات جوية تجارية للركاب مستخدمة الوقود الحيوي. وخلال دورة حياة أنواع الوقود، يمكن للوقود الحيوي المستدام أن يحد من انبعاثات الكربون في الصناعة بنسبة تصل إلى 80 في المئة.

وقال تايلور معلقاً على هذه المسألة: "يمكن أن يسهم الوقود الحيوي في تغيير قواعد اللعبة، لكن على الرغم من التقدم السريع الذي تحقق حتى الآن، إلا أن بعض العقبات الرئيسية لا تزال قائمة، مثل توفير كميات كبيرة من هذا الوقود، والحصول على إطار السياسة للحوافز الضريبية والقانونية لتشجيع تسويق هذه الأنواع، الأمر الذي يبرز الحاجة إلى التدابير الاقتصادية الإيجابية التي تنجم عن القرارات الاستراتيجية من جانب الحكومة لدعم نمو الاقتصادات الخضراء، بما في ذلك صناعة الطيران".

كما تحدث تايلر عن آسيا، وأشار إلى الآفاق المحتملة للوقود الحيوي في المنطقة. وقال: "إن علاقة الشراكة القائمة بين كل من الخطوط الجوية الصينية وشركة النفط الصينية "بترو تشاينا" و "بوينغ" في برنامج الوقود الحيوي، تعتبر على قدر كبير من الأهمية، لاسيما وأن الموارد المجمعلة لهذه الشركات تجعل من هذه الخطوة مهمة إلى الأمام. وينبغي على الحكومات في المنطقة اغتنام الفرصة لتطوير صناعات الوقود الحيوي المستدام، خاصة وأنه قادر على توليد فرص اقتصادية جديدة في المنطقة. كما حان الوقت أمام الحكومات لاغتنام هذه الفرصة الرائعة لتحفيز النمو في الاقتصادات الخضراء".

*** النهاية ***

الاتحاد الدولي للنقل الجوي
للحصول على المزيد من المعلومات، يرجى الاتصال مع الجهة التالية:
أنتوني كونسيل
مدير الاتصال المؤسسي
هاتف: +41 22 770 2967
البريد الإلكتروني: corpcomms@iata.org

ملاحظات للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) ما يقرب من 230 شركة طيران تشكل 93 في المئة من حركة الملاحة الجوية الدولية المنتظمة.
- يمكنك متابعتنا من خلال الربط الإلكتروني: <http://twitter.com/iata2press> للحصول على الأخبار التي سيتم إعدادها خصيصاً لوسائل الإعلام.

###