

## الطيران.. قطاع حيوي لا يموت

# أفكار

يتوقع قطاع الطيران أن يعاود انطلاقته بعدما شهد أزمة مالية حادة جرّاء وباء «كوفيد-19»، رغم القلق بشأن تأثيره في تغيير المناخ.

وفي دلالة جديدة على الاتجاهات المرتبطة بالقطاع، أكد اتحاد النقل الجوي الدولي «إياتا» أنه لا يتوقع عودة حركة الملاحة الجوية إلى مستويات ما قبل الوباء قبل حلول عام 2023.

لكن من المفترض أن تتضاعف حركة الملاحة الجوية على مدى 20 عاماً من 4.5 مليار راكب في 2019 إلى 8.5 مليار في 2039.

إلا أن هذه الأرقام تمثل تراجعاً بمليار راكب عن توقعات «إياتا» الصادرة ما قبل أزمة «كوفيد».

مع ذلك، تعتبر الأعداد نبأً جيّداً بالنسبة إلى شركات تصنيع الطائرات، التي خفضت إنتاجها خلال الأزمة مع إلغاء شركات الطيران طلباتها لتتمكن من الصمود مالياً في ظل كوفيد.

وأعلنت «إيرباص» بالفعل عن خطط لتسريع وتيرة تصنيع طائراتها الأكثر مبيعاً «إيه 320» ذات الممر الواحد، مع تقرب بلوغ مستوى قياسي في 2023.

وأما «بوينج»، فتتوقع أن تحتاج شركات الطيران إلى 43 ألفاً و110 طائرات جديدة بحلول العام 2039، ما يعني مضاعفة الأسطول العالمي تقريباً. وستساهم آسيا وحدها بنسبة 40 في المئة من هذا الطلب.

وقال نائب رئيس قسم التسويق لدى «بوينج» دارن هالست، العام الماضي، إنه كما كان الحال مع هجمات 11 سبتمبر/أيلول، أو الأزمة المالية العالمية (2007-2009)، «سيثبت القطاع مرة جديدة صموده».

من جهته، لفت مدير الأبحاث لدى «معهد الدراسات العليا في العلوم الاجتماعية» في باريس مارك إيفالدي، إلى أن واحداً في المئة فقط من السكان يسافرون جواً حالياً.

وقال لفرانس برس «بمجرد الزيادة الديموغرافية ومع ازدياد ثراء الناس، سيزداد الطلب على السفر جواً وبالتالي على الطائرات».

وإن كانت أساطيل الطائرات الأكبر حالياً في الولايات المتحدة وأوروبا، فإن الزيادات الأكبر منتظرة في آسيا والشرق الأوسط، بحسب دراسة أعدتها مؤخراً شركة «أوليفر وايمان» للاستشارات.

وسلمت «إيرباص» 19 في المئة من طائراتها التي تم إنتاجها عام 2020 إلى الصين، أي أكثر من تلك التي تم تسليمها إلى الولايات المتحدة، وهو اتجاه يستبعد أن يتغير.

وفي العديد من الاقتصادات الناشئة حيث تتوسع الطبقة الوسطى، بات السفر جواً متاحاً لعدد متزايد من الناس، ولكن من شأن هدف تقليل انبعاثات الكربون أن تقود إلى تقليل السفر. وتعهّد قطاع الطيران خفض انبعاثاته الكربونية إلى النصف بحلول العام 2050، مقارنة مع مستوياتها في 2005.

ولدى شركات الطيران حوافز اقتصادية للقيام بذلك، إذ إن استخدام طائرات مقتصدة في استهلاكها للوقود يساهم في خفض تكاليف التشغيل.

**فرانس برس**