

## أياتا: «الوقود المستدام يفي بـ 0.53% من احتياجات الطيران»



دبي: «الخليج»

أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)، تقديراته بخصوص كميات إنتاج وقود الطيران المستدام. وشهد عام 2023 إنتاج ما يزيد على 600 مليون لتر (0.5 طن متري) من هذا الوقود، بزيادة بمقدار الضعف عن حجم الإنتاج في عام 2022 عند 300 مليون لتر (0.25 طن متري). وبلغت حصة الوقود المستدام 3% من إجمالي إنتاج الوقود المتجدد، بينما شكّلت القطاعات الأخرى 97% من إنتاج أنواع الوقود المتجدد. ومن المتوقع أن يزيد إنتاج هذا الوقود، خلال عام 2024، بمقدار ثلاثة أضعاف، ليصل إلى 1,875 مليار لتر (1.5 طن متري)، ما يُمثل 0.53% من احتياجات قطاع الطيران للوقود، و6% من سعة الوقود المتجدد. ويُعزى تدني نسبة إنتاج وقود الطيران المستدام قياساً بالكميات الإجمالية للوقود المتجدد بشكل رئيسي إلى تخصيص السعة الجديدة المنتجة، خلال عام 2023، إلى أنواع أخرى من الوقود المتجدد. وقال ويلي والش، مدير عام الاتحاد: «نرى في تضاعف إنتاج وقود الطيران المستدام، خلال عام 2023، مؤشراً إيجابياً، كما هو الحال بالنسبة إلى توقعات نمو الإنتاج بمقدار ثلاثة أضعاف خلال العام المقبل. وعلى الرغم من هذا النمو الملحوظ،

سيقتصر نمو الحصة النسبية له من إجمالي إنتاج الوقود المتجدد من 3% خلال العام الجاري إلى 6% في 2024، ولا تزال هذه النسبة غير كافية، ما يحد من إمدادات وقود الطيران المستدام ويُبقي الأسعار مرتفعة. ويحتاج قطاع الطيران من 25 إلى 30% من الطاقة الإنتاجية للوقود المتجدد لوقود الطيران المستدام. وبناءً على هذه المعطيات، من المتوقع أن يحقق قطاع الطيران الحياد المناخي الكامل، بحلول عام 2050. ولن تتمكن من الاستفادة من جميع الفرص المتاحة لتحقيق صافي انبعاثات صفرية من الكربون من قطاع الطيران، قبل الوصول إلى هذه المستويات. ويأتي هنا دور السياسات الحكومية لإحداث الفارق المنشود، وذلك من خلال تركيز الحكومات على وضع سياسات تشجع على زيادة «إنتاج هذا الوقود، وتنويع استخدام المواد الأولية بما فيها تلك المتاحة محلياً».

### • المؤتمر الثالث للطيران

اتفق المشاركون في المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل، الذي تنظمه منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، على إنشاء إطار عالمي لتعزيز إنتاج وقود الطيران المستدام في جميع المناطق، حتى تنخفض الانبعاثات الكربونية لأنواع الوقود المستخدمة في قطاع الطيران العالمي بواقع 5% بحلول عام 2030؛ ما يتطلب إنتاج 17.5 مليار لتر (14 طن متري) من وقود الطيران المستدام للوصول إلى هذا المستوى. وأضاف والش: «تطمح الحكومات إلى تحقيق الحياد المناخي في قطاع الطيران، بحلول عام 2050. وبعد الإعلان عن الهدف المرحلي في إطار مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديل، يجب وضع السياسات واتخاذ التدابير الكفيلة بتحقيق الزيادة الكبيرة المنشودة في إنتاجه».

المشكلة ليست في الطلب، لا سيما وأنه تم شراء واستخدام كامل الكمية المنتجة من وقود الطيران المستدام، وأسهم بـ756 مليون دولار من إجمالي مبيعات الوقود العالمية القياسية في عام 2023. وتعددت ما لا يقل عن 43 شركة طيران باستخدام ما يصل إلى 16.25 مليار لتر (13 طناً مترياً) منه، عام 2030، مع الإعلان عن المزيد من الاتفاقيات بهذا الصدد تباعاً.

ويتمثل التحدي في زيادة العرض بما ينسجم مع مستويات الطلب؛ حيث تشير التوقعات إلى أن إنتاج وقود الطيران المستدام سيتجاوز حاجز الـ78 مليار لتر (63 طناً مترياً)، عام 2029. ويجب على الحكومات أن تضع إطار سياسة عامة، بهدف تشجيع منتجي الوقود المتجدد على تخصيص 25-30% من إنتاجهم لوقود الطيران المستدام، وذلك لتلبية طموحات المؤتمر، بما ينسجم مع السياسات الإقليمية والوطنية الحالية وتعهدات شركات الطيران في هذا الصدد.

### • دعم تحقيق الأهداف

يجب على حوافز الإنتاج الفعالة أن تدعم تحقيق الأهداف التالية: تسريع الاستثمارات في وقود الطيران المستدام من قبل شركات النفط التقليدية، ضمان قدرة حوافز إنتاج الوقود المتجدد على تشجيع إنتاج كميات كافية منه، تركيز الأطراف المعنية على التنويع الإقليمي للمواد الأولية وإنتاج هذا الوقود، تحديد المشاريع الإنتاجية عالية الإمكانيات ومنحها أولوية الحصول على الدعم الاستثماري، إنشاء نظام محاسبي عالمي لوقود الطيران المستدام، تنويع طرق الإنتاج. تعتمد نحو 85% من منشآت وقود الطيران المستدام، على مدى الأعوام الخمسة المقبلة، على إنتاجه من خلال الإسترات المعالجة بالماء والأحماض الدهنية، والتي تقوم على استخدام الدهون الحيوانية غير الصالحة للأكل (الشحم)، وزيت الطهي المستخدم، والشحوم الصناعية كمادة أولية، حيث تفرض محدودية كميات هذه المواد على السياسات: تنويع إنتاج وقود الطيران المستدام من خلال زيادة الإنتاج عبر الوسائل المعتمدة بالفعل، لا سيما تحويل الكحول إلى وقود طيران وتقنية «فيشر تروبش»، التي تستخدم النفايات والمخلفات العضوية أو الزراعية، تعزيز الاستثمارات في طرق إنتاج وقود الطيران المستدام التي لا تزال في مرحلة التطوير وتسريع مسارات اعتمادها، تحديد المزيد من المواد

الأولية التي يُمكن الاستفادة منها في جميع تقنيات هذا الوقود، بهدف توفير التنوع والخيارات على مستوى المنطقة، بما فيها المواد التي تنطوي على فوائد إضافية مثل الإصلاح البيئي.

كشف استبيان صدر عن (إياتا) مؤخراً أنّ وقود الطيران المستدام، يحظى بدعم كبير من جانب المسافرين. إذ أجمع 86% من المسافرين على ضرورة توفير الحكومات للحوافز الإنتاجية لشركات الطيران، ليتسنى لها الحصول عليه، وأعرب 86% من المشاركين أنّه يتوجب على شركات النفط منح الأولوية، لتزويد شركات الطيران بهذا الوقود.

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024