

خطة تونسية لبناء اقتصاد معدوم الكربون رغم تحدي التمويل

بلورة استراتيجية التحول إلى الاقتصاد الأخضر عالقّة في مضيق الإصلاحات الهيكلية الملحة



الطريق طويل إلى المستقبل

الشامل والمتوازن مع دعم سوق العمل.

وبعد إنعاش سوق العمل من أهم التحديات التي تواجه تونس، حيث أظهرت بيانات معهد الإحصاء شبه استقرار في نسبة البطالة في الربع الثاني للعام الحالي عند مستوى 17.9 في المئة مقارنة مع 17.8 في المئة في الربع الأول من إجمالي تعداد سكان يبلغ نحو 11.7 مليون نسمة.

ورغم غياب أرقام واضحة تقيم نسبة تنفيذ الأهداف المرسومة سابقا ورغم صعوبة الوضع الاقتصادي، فإن البلاد تبدو ماضية قدما في وضع استراتيجيةاتها وفي "دبلوماسية المناخية" وفي تعزيز شراكاتها الإقليمية والدولية للاستفادة من كل الإجراءات، على الصعيد الدولي، التي تهم ظاهرة الاحتباس الحراري.

أنشطة جديدة صديقة للبيئة في مجالات تتقدمها الزراعة البيولوجية والسياحة والبناءات الخضراء والنقل المستدام والبنية الأساسية المستدامة والاتجاه نحو اعتماد الطاقات البديلة لإنتاج الكهرباء وغيرها.

20 مليار دولار احتياجات تونس لتقليص انبعاثات الغازات الدفيئة بنسبة 41 في المئة

وترتكز كل تلك الأنشطة أساسا على الخيارات القائمة على التحولات التكنولوجية بما يقلص من نسب التلوث والتبعية الطاقية والغذائية ويحمي البيئة ويسهم في النمو الاقتصادي

مؤتمر غلاسكو، لقاء جانبيا حول مسألة الحياد الكربوني.

ويعني الحياد الكربوني الحصول على بصمة "صفر كربون" في العديد من القطاعات الاقتصادية عبر الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المرتبط مثلا بالنقل وإنتاج الطاقة والعمليات الصناعية، وأيضا من خلال إنتاج الوقود الخالي من الكربون.

وشرعت تونس في 2014 في إعداد استراتيجية لالاقتصاد الأخضر وتم تحديد الأنشطة التي من شأنها التأسيس للتحول إلى هذا النموذج الاقتصادي

الجديد بصفة تدريجية، إلى جانب بلورة التوجهات الاستراتيجية وإعداد مخطط العمل المزمع انتهجه للانتقال نحو الاقتصاد الأخضر.

وتهدف الاستراتيجية إلى تطوير القطاعات الاقتصادية الراهنة وتركيز

كثافة الكربون بالبلاد بنسبة 46 في المئة بحلول العام 2030.

ويرى خبراء أن قمة المناخ المرتقبة والذي تنظمها بريطانيا بالشراكة مع إيطاليا في مدينة غلاسكو الأسكتلندية في الفترة الفاصلة بين الحادي والثلاثين من أكتوبر وإلى غاية الثاني عشر من نوفمبر المقبلين فرصة لتفعيل الدبلوماسية المناخية وللقاء المانحين وتسويق مشاريع محلية لتحقيق أهداف البلاد الطموحة.

ونسبت وكالة الأنباء التونسية الرسمية إلى الزملي المكلف بملف المناخ بوزارة البيئة، قوله إن تونس "قادرة على الوصول إلى أهدافها بشأن تخفيض الكثافة الكربونية وأن العمل على ذلك يجري بوتيرة متسارعة"، وأشار إلى أن البعثة التونسية ستعظم على هامش

استقبال خبراء محاولات تونس بناء اقتصاد معدوم الكربون ضمن استراتيجية موسعة تمتد حتى العام 2030 بكثير من التشكيك في ظل انسداد آفاق التمويل على الأقل في الوقت الراهن، والذي يقف عائقا رئيسيا قبل بلورة مساعيها المتعلقة بتحريك كافة مفاصل الاقتصاد المتعثرة وتعزيز مساهمة القطاعات في الناتج المحلي الإجمالي على أسس مستدامة.

وتونس - تسعى تونس من خلال استراتيجية طموحة إلى الالتحاق بركب من سبقها من دول العالم، وخاصة في المنطقة العربية مثل المغرب والسعودية والإمارات صوب بناء اقتصاد معدوم الكربون، رغم صعوبات التمويل التي تعترضها في ظل الوضع الاقتصادي المتعثر.

وتعي السلطات تماما أنه لم يعد هناك متسع من الوقت لتأجيل الإصلاحات الهيكلية في اقتصاد البلاد المنهك وإعطاء نفس جديد لكافة القطاعات لتسريع دوران عجلة النمو التي تسير ببطء شديد.

ومن المتوقع أن تعلن السلطات الخميس المقبل عن تفاصيل خططها للحد من آثار التغيرات المناخية، ضمن مساهمتها التي ستقدمها إلى المنصة الأممية للاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ، حيث يشكل تحويل القطاعات الإنتاجية إلى اقتصاد أخضر الركن الأساسي فيها.

وتريد السلطات تنفيذ مخططاتها الذي يستهدف كافة القطاعات الاستراتيجية دون استثناء، والذي يأتي في مقدمتها، الطاقة والصناعات المعملية والزراعة وكذلك في مجال تدوير النفايات وقطاعات أخرى.

وقال محمد الزملي، الذي يمثل نقطة اتصال تونس بالاتفاقية الأممية الإطارية بشأن تغير المناخ في لقاء نظمته مؤخرا سفارة بريطانيا بتونس إن "الخطة تشمل التركيز على مجالات جديدة مثل الاقتصاد الدائري والأمن الغذائي والأمن المائي والتنمية الاجتماعية لخلق الثروة وتوفير فرص العمل".

وبحسب مساهمة تونس، ستركز جهود التخفيض على قطاع الطاقة الذي يمثل وحده 75 في المئة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المساهمة في كثافة الكربون.

وتشير التقديرات إلى أن الخطة التي تستهدف قطاع الطاقة تحديدا ستقلل من

وتونس - تسعى تونس من خلال استراتيجية طموحة إلى الالتحاق بركب من سبقها من دول العالم، وخاصة في المنطقة العربية مثل المغرب والسعودية والإمارات صوب بناء اقتصاد معدوم الكربون، رغم صعوبات التمويل التي تعترضها في ظل الوضع الاقتصادي المتعثر.

وتعي السلطات تماما أنه لم يعد هناك متسع من الوقت لتأجيل الإصلاحات الهيكلية في اقتصاد البلاد المنهك وإعطاء نفس جديد لكافة القطاعات لتسريع دوران عجلة النمو التي تسير ببطء شديد.

ومن المتوقع أن تعلن السلطات الخميس المقبل عن تفاصيل خططها للحد من آثار التغيرات المناخية، ضمن مساهمتها التي ستقدمها إلى المنصة الأممية للاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ، حيث يشكل تحويل القطاعات الإنتاجية إلى اقتصاد أخضر الركن الأساسي فيها.



محمد الزملي
تونس قادرة على بلوغ أهدافها والعمل بجري بوتيرة سريعة

وحتى الآن لا تزال تونس متأخرة في مجال الاقتصاد الأخضر بالمنطقة المغاربية قياسا بالمغرب، على سبيل المثال، على الرغم من محاولاتها المستميتة للدخول في هذا المسار منذ عدة سنوات.

وتقترح تونس في مساهمتها، التخفيض من الكثافة الكربونية بنسبة 45 في المئة بنهاية العشرية الحالية بدل 41 في المئة التي كانت قد حددتها سابقا. ولدى العديد من المحللين والأوساط الاقتصادية المحلية قناعة بأن تنفيذ الخطة أمر معقد لكنه ليس مستحيلا، حيث سيكون رهينا بتوسيع الشراكات مع القطاع الخاص والحصول على تمويلات من المانحين الدوليين.

شل تعتزم التحول إلى الإنتاج التجاري لوقود حيوي مبتكر للطائرات بحلول 2025

المغرب يعقد اتفاقا مع إثيوبيا لإقامة مصنع لإنتاج الأسمدة

وستتطلب المشروع استثمارا مبدئيا يقدر بحوالي 2.4 مليار دولار خلال المرحلة الأولى لتطوير وحدة إنتاج أسمدة بطاقة إنتاج تبلغ 2.5 مليون طن تجمع بين اليوريا والنيتروجين والفوسفور والبوتاسيوم.

ومن المتوقع أن تصل الطاقة الإنتاجية للمصنع الجديد إلى قرابة 3.8 مليون طن سنويا في المرحلة الثانية.

ويقول خبراء إن هذا المشروع يعد لبنة في كيان الصناعة المغربية والتي تحاول الاستفادة من الفرص الاستثمارية الهائلة التي تزخر بها أفريقيا.

3.7 مليار دولار قيمة المشروع الذي سيتم إنجازه على مرحلتين لإنتاج 3.8 مليون طن من الأسمدة سنويا

وسيساهم المشروع بشكل كبير في تلبية طلب إثيوبيا المتزايد على الأسمدة، علما أنه اعتبارا من سنة 2022 ستمثل واردات البلد من الأسمدة مليار دولار، ويمكن أن تصل إلى ملياري دولار بحلول العام 2030.

وبحسب الوكالة الزراعية الإثيوبية تشكل الزراعة أحد أهم قطاعات الاقتصاد الإثيوبي وتسجل ارتفاعا بنسبة 7 في المئة سنويا منذ عشر سنوات وتمثل قرابة 42 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي.

أديس أبابا - وضع المغرب قدما أخرى باتجاه تعزيز استثماراته الخارجية في قارة أفريقيا حينما أبرم صفقة مع إثيوبيا سيتم بمقتضاها تشييد مصنع ضخم للأسمدة.

وأعلنت وزارة المالية الإثيوبية أن الحكومة المركزية وقعت اتفاقا مع مجموعة المكتب الشريف للفوسفات المغربي يهدف إلى تنفيذ مشروع يتعلق بإنتاج الأسمدة في مدينة دير داوا.

وقالت الوزارة في بيان نشرته وكالة الأنباء المغربية الرسمية إنه تم توقيع الاتفاق خلال زيارة وفد إثيوبي رفيع المستوى قياده وزير المالية أحمد شيد إلى الرباط مرفوقا بمسؤولين من الشركة

الإثيوبية للصناعات الكيمائية، والشركة الإثيوبية للأعمال الفلاحية، وشركة المعادن والبترول والوقود الحيوي الإثيوبية.

وتكرت الوزارة على حسابها بموقع تويتر أنه بموجب الاتفاق البالغ حجم استثماراته التقديرية نحو 3.7 مليار دولار، فإنه سيتم بناء وتشييد مجمع للأسمدة بمنطقة دير داوا باستخدام الموارد المحلية من خلال الغاز الإثيوبي وكذلك الحمض

الفوسفوري المغربي.

وهذا المشروع يأتي تنويعا للشراكات الاستراتيجية بين البلدين والتي تمت خلال زيارة العاهل المغربي الملك محمد السادس إلى إثيوبيا في نوفمبر 2016 فقط تم التوقيع على مذكرة تفاهم بهذا الخصوص.

وذكرت الولايات المتحدة الأسبوع الماضي أنها تريد خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من الطائرات بنسبة 20 في المئة بنهاية العقد من خلال تعزيز استخدام وقود الطيران المستدام بشكل كبير.



آنا ماسكولو
نأمل في أن نضيف شركات أخرى لمصانع الإنتاج الخاصة بها

وشغلت شركات طيران عدة خلال السنوات الأخيرة رحلات تجارية مستخدمة هذا المصدر وخاصة في المنطقة العربية، ففي يناير 2019 حققت أبحاث النظام المتكامل للطاقة والزراعة بمياه البحر في أبوظبي نقلة نوعية كبيرة، بإطلاق أول رحلة للطيران بالوقود المهدرج بين العاصمة الإماراتية وأمستردام.

ورغم هذه الجهود، يتهم المدافعون عن البيئة قطاع الطيران بالتحرك ببطء شديد رغم بروز أدلة متزايدة على تأثير التغير المناخي المدمر، وهو ما يعني أن القطاع مطالب بالإسراع في خطط التحول إلى استخدام كل ما يمكن أن يبذل هواجس تلويث المناخ.

وتبقى أسعار الوقود الحيوي أعلى من الوقود العادي وهي تشكل جزءا صغيرا فقط من كمية الوقود التي تستخدمها الطائرات النفاثة على الصعيد العالمي.

الحيوانية يمكن أن يخفض ما يصل إلى 80 في المئة من انبعاثات حركة الطيران".

كما أكدت أنها تريد أن يمثل وقود الطائرات الأخضر عشرة في المئة من مبيعاتها العالمية لوقود الطائرات بحلول عام 2030.

ويمكن مزج الوقود الحيوي مباشرة بوقود الطائرات العادي ولا يتطلب إجراء أي تعديلات على الطائرة أو المحركات أو أنظمة التزويد بالوقود في المطارات.

وتتعرض سمعة الطيران لانتقادات كثيرة في حقبة يختار فيها الناشطون البيئيون ممارسة الضغوط من أجل تبديد الهواجس المتعلقة بالاحتباس الحراري من خلال تقديم استجابات جديدة ومبتكرة من الشركات المصنعة.

وقال بنك جيفريز للاستثمار إن "وقود الطيران المستدام لا يمثل سوى أقل من واحد في المئة من الطلب العالمي على وقود الطائرات اليوم والذي بلغ نحو 330 مليون طن في عام 2019".

ويواجه نمو السوق العديد من العقبات، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى تكلفة وقود الطيران المستدام والتي تزيد حاليا ثمانين مرات عن تكلفة وقود الطائرات العادي ومحدودية توافر المواد الأولية.

ويبدو شل آمال كبيرة في أن تحذو حذوها الشركات المنافسة الأخرى. ونسبت وكالة رويترز إلى آنا ماسكولو رئيسة شل للطيران قولها "نتوقع أيضا أن تضيف شركات أخرى لمصانع الإنتاج الخاصة بها".

البديلة للمحركات التي تعمل بالوقود النفاث.

وقالت شل، وهي من بين أكبر شركات تجارة النفط في العالم إنها "تهدف إلى إنتاج مليوني طن مما يعرف باسم وقود الطيران المستدام بحلول عام 2025 بزيادة عشرة أضعاف عن إجمالي الإنتاج العالمي اليوم".

وتشكل عملية تطوير وقود حيوي مستدام عنصرا أساسيا ضمن استراتيجية قطاع الطيران المتمثلة بالحد من انبعاثات الكربون بنسبة تصل إلى نحو 80 في المئة.

وأضافت الشركة في بيان أن "وقود الطيران المستدام الذي يتم إنتاجه من نفايات زيوت الطهي والنباتات والدهون

لندن - دخل عملاق صناعة النفط رويال داتش شل في بداية مسار طويل ومهم من أجل تحقيق هدف تقليص البصمة الكربونية في قطاع الطيران والذي ينسجم مع الخطط العالمية لخفض الانبعاثات الضارة الملوثة للبيئة.

وأعلنت شركة شل الإثنين أنها تعتزم بدء إنتاج وقود طائرات منخفض الكربون على نطاق واسع بحلول العام 2025 وذلك في محاولة لتشجيع شركات الطيران في العالم على تقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.

ويعتبر مجال الطيران الذي يسهم بنحو ثلاثة في المئة من انبعاثات الكربون في العالم أحد أصعب القطاعات التي يجب معالجتها بسبب نقص التقنيات



بداية رحلة منسجمة مع البيئة