آسيا تكافح للتخلص من الفحم رغم حالة الطوارئ المناخية

يقف الخبراء والمنظمات الدولية المعنية بالمناخ على مدى الصعوبات التي تواجهها دول آسيوية متهمة باستهلاك أكثر من 70 في المئة من الفحم على مستوى العالم، وهي تواصل برامجها لتوسيع مشاريعها لإنتاج الطاقة في منطقة تشكل واحدة من أبرز معاقل هذه المواد الملوثة للبيئة في العالم.

سيلغون (إندونيسيا) – يهدد استمرار دول في استخدام الفحم كمادة أولية لتشغيل محطات الكهرباء رغم وعودها بالتخلص منه تدريجيا بتوجيه ضربة لجهود تقليص استخدام المواد المضرة بالمناخ مع تحول العالم إلى مصادر الطاقة المتجددة.

وتعد محطة الطاقة الكبيرة التي تعمل بالفحم في سورالايا في إندونيسيا والأبخرة السامة الكثيفة المتصاعدة منها مثالا على الصعوبات التي تواجه بلدان آسيا التي ما تزال اقتصاداتها تعتمد بشكل كبير على الوقود الأحفوري لتحقيق التحول إلى مصادر نظيفة للطاقة الضروري لإنقاذ البيئة.

وتستهلك منطقة آسيا والمحيط الهادئ ثلاثة أرباع الفحم المنتج عالميا، فيما تتعرض المنطقة بشكل خاص لتأثير تغير المناخ مع مستويات من التلوث تسبب وفيات في الهند أو موجات قيظ شديدة وحرائق غابات في أستراليا.

ويرى الخبراء أن الوعود التي قطعتها الصين ودول أخرى بتحقيق حياد الكربون تثير الآمال في مستقبل أنظف، لكن المنطقة شرعت في انتقال بطيء جدًا نحو مصادر الطاقة المتجددة.

تاتا موستاسيا

نحن نتحرك أبطأ بكثير من تأثير تغير المناخ والوقت ينفد

ويقول تاتا موستاسيا من منظمة السلام الأخضر الإندونيسية لوكالة الصحافة الفرنسية "نحن نتحرك أبطأ بكثير من تأثير تغير المناخ. الوقت ينفد".

ويبدو أن إحداث تغيير أمر شاق بشكل خاص في المنطقة وهي واحدة من آخر معاقل استخدام الفحم، مصدر الطاقة الأكثر تلويثا.

ويفيد تقرير نشرته مبادرة تعقب الكربون أن 5 دول آسيوية هي الصين والهند واليابان وإندونيسيا وفيتنام تنفذ 80 في المئة من مشاريع محطات الطاقة الجديدة التي تعمل بالفحم في جميع أنحاء العالم.

ولا يبدو أن الوعود الأخيرة بوقف إنشاء وتمويل محطات جديدة ستؤثر على العديد من المشاريع الجاري تنفيذها.

وتشكل محطة الطاقة العملاقة التي تعمل بالفحم في سورالايا في جزيرة جاوة الإندونيسية، وهي واحدة من أكبر محطات الطاقة في جنوب شرق آسيا، مثالاً واضحًا على هذا التحدي.

وتستهدف إندونيسيا تحقيق الحياد الكربوني في 2060 وتريد التوقف عن بناء محطات طاقة جديدة تعمل بالفحم اعتبارا من 2023، لكن مشروع توسعة محطة الطاقة هذه الذي تبلغ قيمته 3.5 مليار دولار قائم.

ويساهم الفحم بنسبة كبيرة في انبعاثات الكربون في العالم ما يجعله تهديدًا كبيرًا لجهود الحد من ارتفاع درجة الحرارة بنحو 1.5 درجة، وهو الهدف الذي حددته اتفاقيات باريس عام 2015.

ويتهم سويرو وهو صياد من المنطقة هذه المحطة بالتسبب في انخفاض أعداد ونوعية الأسماك في السنوات الأخيرة. ويقول "كنت أصطاد 100 كيلوغرام من الأسماك في كل مرة أخرج فيها إلى البحر. لكن منذ أن صارت المنطقة ملوثة جدًا، نشعر بالسعادة عندما نصطاد 10 كيلوغرامات".

ووفقا لمنظمة الحلول المناخية غير الحكومية يستفيد مشروع توسعة محطة سورالايا من 1.9 مليار دولار من التمويل العام الكوري الجنوبي والدعم من شركة الكهرباء الكورية الجنوبية العملاقة (كيبكو). وهذا على الرغم من تعهد سيول بوقف تمويل محطات الطاقة التي تعمل بالفحم خارج البلاد.

ويقول متحدث باسم كيبكو لوكالة الصحافة الفرنسية، لم تذكر هويته، إن المشروع المقرر الانتهاء منه في عام 2024 ويُفترض أن يعمل طيلة عقود لم يتأثر بالحظر لأنه بدأ قبل ذلك.

ويؤكد سيجونغ يون من منظمة الحلول المناخية الكورية الجنوبية أن الحكومات "التزمت بعدم تعميق المشكلة، لكن ليس لديها بالفعل خطة تتيح لها الخروج" منها.

وتهدف الصين، أكبر منتج للانبعاثات في العالم، إلى بلوغ الحياد الكربوني في عام 2060، وأعلنت الشهر الماضي أنها ستتوقف عن تمويل محطات الطاقة التي تعمل بالفحم في الخارج، من دون تحديد مصير المشاريع الجارية.

لكن ما يقرب من 60 في المئة من اقتصادها يغذيه الوقود الأحفوري، وطلبت السلطات مؤخرا من المناجم زيادة إنتاجها في مواجهة أزمة الطاقة.

كما وعدت اليابان بتعزيز الضوابط على تمويل محطات الطاقة في الخارج، لكن من دون التخلي التام عنها.

وتطالب البلدان النامية بمزيد من المساعدات لتقليل انبعاثاتها، بينما لم تحافظ الدول الغنية على التزامها بتقديم 100 مليار دولار سنويًا من أجل التحول في مجال الطاقة.

ومع اقتراب قمة المناخ (كوب 26) تطلب الهند، ثاني أكبر مستهلك للفحم في العالم، مزيدًا من التمويل لتطوير الطاقات المتجددة ومعالجة تغير المناخ. وترفض نيودلهي حتى الآن تحديد موعد نهائي لتحقيق حياد الكربون وتريد مواصلة الاستثمار في مناجم الفحم.

ويقول كارلوس فرنانديز ألفارين، كبير المحللين في وكالة الطاقة الدولية، إنه للمضي قدما يجب على الدول المتقدمة تبني نهج بناء مع الدول الفقيرة.

ويضيف أن "المسألة ليست مجرد أن يقال لهذه البلدان أن تغلق محطاتها التي تعمل بالفحم. بل علينا أن نقدم لها الحلول. نحن بحاجة إلى سياسات وتمويل وتقنيات".

وعلى الرغم من الصعوبات هناك بوادر إيجابية مثل إعلان العديد من المؤسسات المالية في آسيا إنهاء الاستثمار في الفحم.

ومن ثم تخطط الصين لزيادة حصة الوقود غير الأحفوري في استهلاكها من 16 في المئة حاليا إلى 20 في المئة بحلول 2025.

وبحسب تقارير وكالة الطاقة الدولية، تعهدت الهند بمضاعفة قدرتها في مجال الطاقة المتجددة أربع مرات بحلول عام 2030.

لكن نشطاء المناخ يطالبون بتحرك أسرع. ويقول موستاسيا إن "الكوارث الطبيعية المتعلقة بالمناخ تحدث منذ الآن في كل مكان في آسيا".

معضلة مزمنة

الضبط المالي أولوية قصوى

الكويت تحتاج إلى إصلاح مالي حقيقي لتفادي مخاطر تقلبات النفط

البنك الدولي يقدر خسائر الاقتصاد الكويتي بنحو 17 مليار دولار في 2021

تخفي إشادة البنك الدولي بمدى قدرة الكويت على إنعاش اقتصادها، بفضل العوائد التي يمكن أن تجنيها بعد ارتفاع أسعار النفط في الأسواق العالمية، في طياتها الكثير من الرسائل التي يتمحور أغلبها حول حاجة الحكومة إلى القيام بإصلاحات حقيقية لتفادي تقلبات أسواق الخام رغم تعافيها المؤقت في الفترة الأخيرة.

الكويت – رجح البنك الدولي أن تساعد زيادة إنتاج النفط وارتفاع أسعاره، إلى جانب الانتشار السريع للقاحات المضادة لفايروس كورونا، في تعافي الاقتصاد الكويتي هذا العام. لكن الحكومة أمامها تحديات هائلة للإصلاح المالي والهيكلي اللذين يعدان حجر زاوية لتعويض مخاطر انخفاض أسعار الخام مستقبلا.

ومرت الكويت بإحدى أسوأ أزماتها الاقتصادية بسبب تأثيرات الأزمة الصحية وانخفاض أسعار النفط قبل أن يعاود الارتفاع، وهو المصدر الرئيسي لأكثر من 90 في المئة من الإيرادات الحكومية، مما وضع فرضيات بشأن احتمال اللجوء إلى تسييل أصول سيادية لسد عجز الموازنة للعام المالي الحالي الذي ينتهي في مارس المقبل.

ويرى محللون أن الحكومة لن تستطيع في فترة قصيرة معالجة العجز المالي إلا من خلال ارتفاع أسعار النفط في الأسواق العالمية وأن تنويع مصادر الدخل من بين أبرز التحديات التي تواجه البلد الخليجي حاليا، علاوة على مسألة مكافحة الفساد.

وأكد المدير الإقليمي للبنك الدولي لدول الخليج العربي عصام أبوسليمان في مقابلة مع وكالة الأنباء الكويتية الرسمية على ضرورة أن تحول الكويت انتباهها سريعا إلى التحديات بعيدة الأمد في ما يتعلق بالاعتماد الكبير للاقتصاد على النفط وتنفيذ "رؤية 2035".

وقال خلال اللقاء بمناسبة صدور تقرير البنك عن منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إن "الإصلاحات الهيكلية الهادفة إلى التنويع من شأنها تمكين الدولة من مواجهة أي أزمات مستقبلية على أسس أقوى".

ويتوقع البنك الدولي أن يتكبد الاقتصاد الكويتي خسائر بقيمة 17 مليار دولار حتى نهاية هذا العام بسبب الجائحة، فيما قدر نمو الناتج المحلي في العام الحالي بنحو 2.2 في المئة على أن يبلغ نحو 5.3 في المئة بنهاية العام المقبل في حال تم اتباع سياسة يمكن من خلالها تحريك العديد من القطاعات المهمة.

وتظهر بيانات إدارة الإحصاء الحكومية أن الاقتصاد الكويتي انكمش بشكل غير مسبوق في 2020 جراء قيود الإغلاق وتراجع أسعار النفط.

وثمة تقديرات تؤكد أن التكلفة التقديرية التراكمية للجائحة من حيث خسائر الناتج المحلي الإجمالي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ستصل بحلول نهاية هذا العام إلى نحو 200 مليار دولار.

أما على مستوى منطقة الخليج فإن الخسائر المتوقعة بنهاية هذا العام ستصل إلى نحو 120 مليار دولار، وهو ما يتوافق مع خسارة في النمو الاقتصادي بنسبة 7.3 في المئة مقارنة بتوقعات عام 2019.

ويعتقد أبوسليمان أن التحول العالمي نحو طاقة أنظف يهدد الاستدامة الاقتصادية والمالية على المدى البعيد، بيد أن الأصول المالية الضخمة تدعم المرونة الاقتصادية في الكويت حيث الإصلاح المالي والهيكلي حجر زاوية لتعويض مخاطر انخفاض أسعار النفط والإنتاج غير المؤكد.

وتشتمل تلك الإصلاحات على تدابير تعبئة الإيرادات غير النفطية فضلا عن تعزيز رأس المال البشري وإصلاح الحوكمة الاقتصادية لتنشيط عملية التنمية التي يقودها القطاع الخاص وتوفير فرص العمل.

وتواجه الكويت الغنيّة بالنفط مخاطر سيولة على المدى القصير، وهو ما يعود أساسا إلى غياب تفويض برلماني للحكومة بالاقتراض من الخارج.

وكانت تقارير محلية قد أشارت في وقت سابق إلى أن الحكومة الكويتية تعكف على إعادة دراسة كل المشاريع الرأسمالية المدرجة ضمن خطط الجهات المختلفة، وإعادة النظر في الكثير منها بهدف تقليل الإنفاق على تلك غير المنتجة.

عصام أبوسليمان

على الكويت تحويل انتباهها سريعا إلى التحديات بعيدة الأمد

ومن شأن هذا الأمر تحقيق وفورات مالية تبلغ حوالي 600 مليون دينار (قرابة ملياري دولار) في غضون ثلاث سنوات، منها 265 مليون دولار خلال العام المقبل.

ورغم وجاهة العوامل المباشرة التي أدت إلى هذه الأزمة يُرجع أغلب المحللين الاقتصاديين أسبابها الحقيقية إلى أخطاء متراكمة وعمليات هدر وسوء تصرّف في الموارد، تواصلت لفترة زمنية طويلة وحرمت البلد من استثمار مبالغ طائلة أتت من عوائد النفط في سنوات الوفرة.

الدوحة تحاول إنقاذ الخطوط القطرية باتفاقية شاملة للنقل الجوي مع أوروبا

بروكسل – توصلت الحكومة القطرية إلى اتفاق شامل للنقل الجوي مع الاتحاد الأوروبي أبرمته الاثنين في بروكسل تهدف من خلاله الدوحة بالدرجة الأولى إلى إنقاذ شركة الطيران الحكومية التي تعاني من أزمة مالية غير مسبوقة.

وبلغت أزمة الخطوط القطرية مفترق طرق خطير مع مراكمة خسائر تاريخية بالنظر إلى شلل حركة السفر العالمية في ظل القيود التي لا تزال مفروضة في أجزاء من العالم جراء الجائحة، مما زاد الأعباء بسبب الاختلال بين النفقات والإيرادات.

وقالت وزارة المواصلات والاتصالات القطرية في بيان نشرته على حسابها في تويتر إن "الاتفاقية الجديدة ستحل محل الاتفاقيات الثنائية الموقعة دون أن تلغي الحقوق السابقة الممنوحة لقطر أو للدول الأعضاء في الاتحاد، كما ستوفر لشركات الطيران سهولة وحرية الدخول إلى الأسواق بقيود أقل".

وتابعت "تحرص الاتفاقية على تطبيق مبادئ منظمة (إيكاو) من خلال إتاحة فرص عادلة ومتكافئة لجميع الأطراف".

وبموجب الاتفاقية ستتمتع الشركات المعنية من جانب جميع الدول بسهولة وحرية الدخول إلى الأسواق بقيود أقل لتعزيز فرصة المنافسة بشكل أكبر.

ولكن اللافت أنها ستتيح أيضا للخطوط القطرية إحدى أبرز شركات النقل الجوي في منطقة الخليج إلى جانب طيران الإمارات المملوكة لحكومة دبي والاتحاد للطيران المملوكة لحكومة أبوظبي، الدخول بسهولة إلى الأسواق الأوروبية دون قيود.

كما تهدف إلى توسيع شبكتها في دول الاتحاد الأوروبي، مع إمكانية ربطها بباقي شبكات الخطوط دون قيود على الحمولات أو عدد الرحلات.

وقال وزير المواصلات القطري جاسم بن سيف السليطي إن "الاتفاقية ستعود بالفائدة على جميع أطرافها، وهي الأولى من نوعها في منطقة الخليج". وأضاف "ستتيح التحرر التدريجي على مراحل خلال أربعة أعوام وستكون بعدها الأسواق محررة تماما".

ومن الواضح أن هذا المسار يؤكد مدى ارتباط الدوحة بمساعدة شركة النقل الجوي الحكومية التي تعيش أزمة غير مسبوقة، ما قد يدفع السلطات إلى منحها دعما جديدا في ظل ضبابية الأفق وتواصل انهيار الطلب العالمي على السفر الذي لن يتعافى قريبا.

وتكافح الخطوط القطرية لإعادة بناء شبكة وجهاتها حيث تسيّر رحلاتها في الوقت الحالي إلى أكثر من 140 وجهة عالمية لتتعافى من تداعيات جائحة كورونا تدريجيا.

وأثبتت النتائج المالية للخطوط القطرية التي تم الإعلان عنها أواخر الشهر الماضي أنها ليست في أحسن حالاتها رغم مكابرة المسؤولين في تصريحاتهم خلال الفترة الماضية بأن الشركة بدأت تأخذ طريقها إلى التعافي بفضل تخفيف قيود الإغلاق حول العالم.

وأعلنت القطرية أن خسائرها السنوية زادت إلى مثليها لتبلغ 4.1 مليار دولار متضررة من انهيار السفر طويل المدى بسبب الأزمة الصحية ومخصصات انخفاض قيمة الطائرات.

وهذا أسوأ رقم بلغته أعمال الشركة منذ المقاطعة الخليجية في العام 2017، حيث بدأت المشكلات المالية في التفاقم منذ ذلك الحين حتى بلغت الخسائر في السنة المالية الماضية المنتهية في مارس 2020 نحو 1.92 مليار دولار. وكانت القطرية قد تلقت دعما بقيمة 1.95 مليار دولار من الحكومة لمواجهة تلك الأزمة.

الاتفاقية ستمكن القطرية من الدخول بسهولة إلى الأسواق الأوروبية دون قيود وتوسيع شبكتها وربطها بباقي شبكات الخطوط الجوية