العرب
الثلاثاء 2021/10/26
السنة 44 العدد 12221

زيادة الرحلات وخفض الكربون معادلة تؤرق صناعة الطيران

القطاع يعوّل على التقدم التكنولوجي وتطوير البنية التحتية لتحقيق صفر انبعاثات بحلول 2050

يواجه قطاع الملاحة الجوية معضلة صعبة في جهوده الرامية إلى مراعاة البيئة، حيث يخوض المحللون والخبراء نقاشات حول ما إذا بإمكان شركات الطيران المواءمة بين تسيير المزيد من الرحلات وخفض انبعاثات الكربون الناتجة عن أساطيلها، للمساهمة في الجهود الدولية لحماية المناخ.

استعدوا للنزول فعهد السفر الجوي النظيف أقرب ممّا نتوقع

باريس – يشكل مسح شركات الطيران بصمتها الكربونية، والذي ينسجم مع الخطط العالمية لخفض الانبعاثات الملوثة للبيئة، التحدي الأبرز رغم أنها لا تزال تعاني من الخسائر القاسية، التي تكبدتها بسبب قيود الإغلاق، ومن المحتمل أن تتخطاها بعد سنوات من الآن.

وبالنسبة إلى المدراء التنفيذيين في القطاع وأيضا عمالقة صناعة الطائرات وفي مقدمتهم أيرباص وبوينغ، يمثل هذا الوضع معركة مصيرية من أجل التحوّل إلى صداقة البيئة عاجلا أم آجلا.

براين موران

الحل الجذري لخفض الانبعاثات يقوم على الوقود المستدام

غييوم فوري

الابتكار لا يكفي فنحن بحاجة إلى الهيئات الناظمة وإلى الطاقة

وتشير الإحصائيات الدولية الرسمية إلى أن طائرات القطاع نقلت في 2019 قرابة 4.5 مليار راكب، مُصدرة 900 مليون طنّ من ثاني أكسيد الكربون، أي نحو اثنين في المئة من إجمالي الانبعاثات العالمية.

ومن المرتقب أن يتضاعف عدد الركاب بحلول 2050، ما سيؤدي إلى تضاعف كمية الانبعاثات إذا استمرّ الأمر على هذا المنوال.

ولطالما سعى القطاع إلى تعزيز فعاليته، لكن الهواجس البيئية راحت تتزايد بفعل حركات تدعو إلى مقاطعة الطيران مثل فلايغسكام ويعني اسمها "الخزي من ركوب الطائرة"، والتي تأسست في السويد سنة 2018.

وتظهر مؤشرات الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) إلى أن شركات الطيران حسنت فعاليتها في مجال الطاقة، خلال الفترة الفاصلة بين 2009 و2019 بنسبة 21.4 في المئة، لكن ذلك لم يحل دون زيادة انبعاثات القطاع.

وفي مطلع أكتوبر الجاري، التزمت إياتا بـ"تصفير صافي انبعاثات" ثاني أكسيد الكربون بحلول 2050، بينما كانت تنوي في السابق تخفيضها إلى النصف، وقد حذت بذلك حذو الشركات الجوية والمطارات والصناعيين في أوروبا.

وعلى صعيد الدول، يعتزم الاتحاد الأوروبي تخفيض انبعاثاته بواقع 55 في المئة بحلول 2030 قياسا بعام 1990، بما في ذلك في القطاع الجوي.

أما الولايات المتحدة، فهي تنوي خفض انبعاثات قطاع الرحلات التجارية بنسبة 20 في المئة بحلول نهاية هذا العقد مقارنة مع الوضع الراهن.

ويأمل الاتحاد الأوروبي أن يساعد التقدّم التكنولوجي والتطوّر في البنى التحتية على تحقيق نصف المكاسب المرجوّة، معوّلا على مواد جديدة ومحرّكات أقلّ استهلاكا للطاقة وإدارة أفضل لحركة الطيران والطائرات العاملة بالهيدروجين وبالكهرباء.

ولكن إياتا لديها رأى متحفظ بشأن هذا الاتجاه، حيث يعتقد خبراؤها أن هذه التحسينات لن تساهم سوى في 14 في المئة فقط من المجهود العالمي.

وترتكز خطط العمل الرامية إلى "تصفير صافي الانبعاثات" على آليات للتعويض عن الكربون، كالتشجير، ما يثير انتقادات منظمات غير حكومية ترى في هذه التدابير تحريفا للمشكلة.

ويعتبر براين موران المكلّف بالتنمية المستدامة لدى بوينغ أن للوقود المستدام دورا محوريا "من دون شك، فإذا كان من حلّ جذري لخفض انبعاثات قطاع الطيران، فهو يقوم على الوقود المستدام".

وتعوّل إياتا بدورها على أنواع الوقود هذه لتحقيق ثلثي المجهود، وهي متأتية من زيت القلي والطحالب ومخلّفات الحطب وغيرها من منتجات "الكتلة الحيوية".

ووسط تأكيد المحللين بأن الوقت قد حان لتسريع وتيرة جعل سوق الطيران مساهما في خفض الاحتباس الحراري، قطعت أيرباص خطوات باتجاه مسح بصمتها الكربونية في التصنيع واستخدام الوقود البيئي لتعزيز جهود التحوّل للنقل الجوي المستدام.

وتنوي المفوّضية الأوروبية إلزام الشركات بتخصيص اثنين في المئة من الوقود المستخدم في الرحلات الجوية لأنواع وقود الطيران المستدام هذه في 2025، و5 في المئة في 2030 وحتّى 63 في المئة في 2050.

وتتوقّع بوينغ وأيرباص أن يصبح في مقدور طائراتهما العمل بالكامل بهذا النوع من الوقود في نهاية هذا العقد.

ويكلّف وقود الطيران المستدام أكثر بأربع مرّات من الكيروسين، والمشكلة الأساسية هي في مدى توفّره. وقد مثّل أقلّ من 0.1 في المئة من الوقود المستخدم في الطيران في 2019 والمقدّر بحوالي 360 مليار لبتر. ولذلك يرى خبراء أنه لا بدّ من إنشاء فرع جديد له لزيادة الكمّيات المتوفّرة وخفض الأسعار.

ويحاول الاتحاد الأوروبي حثّ خطاه عبر فرض ضريبة تدريجية على الكيروسين في الرحلات المسيّرة بين بلدانه، في حين تعرض الولايات المتحدة خصومات ضريبية.

ويرى غييوم فوري الرئيس التنفيذي لأيرباص أن الابتكارات التكنولوجية في مجال الطائرات، لاسيّما الطائرات العاملة بالهيدروجين، ستكون حاضرة "لكن المسألة لا تقتصر على الطائرات، فنحن بحاجة إلى الهيئات الناظمة وإلى قطاع الطاقة".

لكنّ "الكتلة الحيوية" مورد محدود، إذ تشير التقديرات التي ساقتها جو داردين من الاتحاد الأوروبي للنقل والبيئة الذي يضمّ تحت رايته نحو خمسين منظمة غير حكومية، إلى أن "الوقود الحيوي المطوّر من المخلّفات سيسمح بتغطية نحو 11 في المئة من حاجات الطيران بحلول 2050".

ويعوّل القطاع من ثمّ على الوقود الصناعي المصنوع من الهيدروجين المتأتي من الطاقة الكهربائية المتجدّدة ومن ثاني أكسيد الكربون المحتبس من الغلاف الجوي.

غير أن تيمور غول المسؤول في الوكالة الدولية للطاقة يعتقد أن إنتاج هذا النوع من الوقود بما يمثّل 10 في المئة من الاستهلاك الحالي لكيروسين الطائرات يوازي إجمالي إنتاج الكهرباء في فرنسا وإسبانيا معا.

ولفتت داردين إلى أن "التكنولوجيات قيد التطوير لتخفيض انبعاثات قطاع الملاحة الجوية ستتطلّب نسبة كبيرة من الطاقة"، مشدّدة على ضرورة "تغيير النموذج السائد" مع "تخفيض الطلب" على الطيران.

وحددت أيرباص بالفعل الهيدروجين الأخضر باعتباره "أحد الحلول الواعدة" كجزء من هدفها لتقديم طائرات عديمة الانبعاثات بحلول عام 2035.

وكانت قد كشفت عن استراتيجية قبل فترة تضم ثلاثة مفاهيم لطائرتها زيرو، التي ستعمل بمزيج من خلايا الوقود العاملة بالهيدروجين ومحركات الاحتراق التي تحرق غاز الهيدروجين.

اتساع عجز موازنة 2022 يعظم التحديات المالية أمام الجزائر

الجزائر – تواجه محاولات الجزائر لسدّ عجز موازنة 2022 مطبات كثيرة، حيث يعرقل تعاظم حاجيات التمويل لتغطية النفقات الجديدة والمشاريع المرتبطة بالبنية التحتية والاستثمارات ومخصصات الدعم خطط الحكومة التي تعلق آمالا على استمرار ارتفاع أسعار النفط الخام.

ويتوقع مشروع قانون الموازنة العامة للعام المقبل عجزا تاريخيا يفوق أربعة تريليونات دينار (30 مليار دولار) نتيجة ارتفاع النفقات بأكثر من نمو الإيرادات.

وتشير الوثيقة إلى أن الإيرادات الإجمالية للسنة المالية المقبلة ستبلغ 43 مليار دولار، بينما المصروفات الإجمالية تصل إلى قرابة 74 مليار دولار.

وسعت الحكومة إلى شراء السلم الاجتماعي مرة أخرى حينما خصصت في الموازنة الجديدة أكثر من 14.6 مليار دولار لبند الدعم، بينما قدمت حوافز وإعفاءات للمستثمرين الشباب ورواد الأعمال من أجل دعم مشاريعهم الناشئة بهدف خفض مستويات البطالة المرتفعة.

وتطبق الجزائر سياسة الدعم منذ عقود، وتتحمل الدولة الفارق بين سعر تسويق المنتجات واسعة الاستهلاك وقيمتها الحقيقية، إضافة إلى دعم قطاعات السكن والوقود وذوي الاحتياجات الخاصة والأسر محدودة الدخل.

ويعتبر عجز الموازنة العامة للسنة المقبلة الأكبر في تاريخ الجزائر بعد أن كان في حدود 22 مليار دولار في موازنة السنة الجارية نتيجة جائحة كورونا والأزمة النفطية التي رافقتها.

وتتوقع السلطات الجزائرية نحو 37 مليار دولار إيرادات إجمالية للصادرات بالنقد الأجنبي، منها 33 مليار دولار عائدات محروقات (نفط وغاز).

ورغم تفاؤل البعض بما جاءت به الموازنة، إلا أن آخرين يعتقدون أن الحكومة بحاجة إلى خطوات جريئة، حيث مع احتمال عودة هبوط أسعار النفط، قد تواجه الجزائر البالغ تعداد سكانها 44 مليون نسمة عاصفة اقتصادية في أي لحظة.

ونقلت وكالة الأنباء الجزائرية الرسمية الاثنين عن رئيس الوزراء أيمن بن عبدالرحمن قوله إن "إيرادات النفط من المنتظر أن تتجاوز التوقعات لأن الحكومة وضعت الموازنة مستندة إلى سعر نفط 45 دولارا للبرميل في المتوسط، بينما وصلت الأسعار في الوقت الراهن إلى 85 دولارا للبرميل".

وكان رئيس الوزراء يجيب عن أسئلة طرحها عدد من النواب الأحد الماضي خلال جلسة لأن موافقة البرلمان ضرورية لأي إجراء يؤثر على موازنة الدولة.

وكشف بن عبدالرحمن أن الحكومة قررت التخلي عن أرباح مجموعتي سوناطراك وسولنغاز وغيرهما من الشركات الحكومية للسماح لها بالاستثمار في مشاريع توسعية.

ويعاني اقتصاد الجزائر من تبعية مفرطة لإيرادات المحروقات (نفط وغاز)، إذ تشكل مداخيل الطاقة حوالي 94 في المئة من الصادرات، في حين لم تحقق بعد الصناعات التحويلية الصغيرة في البلاد إنتاج بدائل كافية.

وكثفت الجزائر خلال السنوات الأخيرة من تحركاتها دون جدوى بهدف حماية احتياطاتها النقدية الأجنبية من التآكل بعد أن تراجعت بشكل حاد بسبب تراجع أسعار النفط منذ بداية الأزمة في منتصف 2014 والتي أثرت على مداخيلها، فضلا عن الهبوط الكبير في قيمة العملة المحلية أمام اليورو والدولار.

أيمن بن عبدالرحمن

إيرادات النفط من المنتظر أن تتجاوز توقعات الموازنة القادمة

وأجبرت الأزمة الاقتصادية المتفاقمة للجزائر السلطات على الدخول في معركة السيطرة على واردات السلع والخدمات بعد أن تسببت في استنزاف الاحتياطات النقدية نتيجة ارتفاع تكاليفها السنوية، في محاولة من الدولة النفطية لمعالجة الاختلالات المالية المزمنة.

وتخوض الدولة العضو في منظمة أوبك منذ سبع سنوات معركة مفتوحة لكبح فاتورة الواردات غير الأساسية ومواجهة تبعات الأزمة النفطية التي تسببت في تراجع إيرادات البلاد بشكل غير مسبوق.

وبخصوص توقعات نمو الاقتصاد في العام المقبل أشارت الوثيقة إلى أنه سيكون في حدود 3.3 في المئة، وستبلغ نسبة نمو قطاع المحروقات 4 في المئة والزراعة 4.5 في المئة والصناعة 4.1 في المئة.

كما يتوقع مشروع القانون صادرات محروقات عند مستوى 27.9 مليار دولار، بينما ستبلغ الواردات 31.5 مليار دولار بانخفاض قدره 5.4 في المئة مقارنة بمستواها في 2021.

في الأسواق كل شيء طبيعي إلا الأسعار

صعود أسعار النفط إلى أعلى مستوى في ثلاث سنوات

لندن – صعدت أسعار النفط الاثنين إلى أعلى مستوياتها في ثلاث سنوات مع استمرار شح الإمدادات العالمية وفي ظل الطلب القوي على الوقود في الولايات المتحدة وأماكن أخرى من العالم مع انتعاش الاقتصادات من الركود الناجم عن الجائحة.

وارتفعت العقود الآجلة لخام غرب تكساس الوسيط الأميركي بنحو 0.7 في المئة لتبلغ 84.38 دولارا للبرميل الواحد بعد ارتفاعها 1.5 في المئة الجمعة الماضي.

كما ارتفعت العقود الآجلة لخام برنت بواقع 0.7 في المئة لتصل إلى 86.09 دولارا للبرميل بعد مكاسب الجمعة الماضي التي بلغت 1.1 في المئة.

وقال تيتسو إيموري الرئيس التنفيذي لإيموري فاند مانجمنت لرويترز إنه "مع الطلب القوي على الوقود في الولايات المتحدة وسط شح المعروض، ما زال توجه سوق النفط قويا إلى حد ما، مما دفع بعض المضاربين إلى التخلي عن مراكز البيع".

وبعد أكثر من عام من انخفاض الطلب على الوقود، عاد استهلاك البنزين ونواتج التقطير ليتماشى مع متوسط 5 سنوات في الولايات المتحدة، أكبر مستهلك للوقود في العالم.

وفي غضون ذلك قلصت شركات الطاقة الأميركية الأسبوع الماضي عدد حفارات النفط والغاز الطبيعي للمرة الأولى في 7 أسابيع، حتى مع ارتفاع أسعار النفط، بحسب ما قالته شركة خدمات الطاقة بيكر هيوز في تقريرها الذي صدر نهاية الأسبوع الماضي.

وقفزت أسعار النفط إلى أكثر من الضعف على مدار الأشهر الإثني عشر الماضية ما أثار مخاوف من التضخم، إذ انتعش الاقتصاد العالمي من الاضطراب الناجم عن الأزمة الصحية.

وبينما ارتفع الاستهلاك كانت منظمة البلدان المصدرة للبترول وحلفاؤها (أوبك+) مقيدين بتخفيف التخفيضات الصارمة للإمدادات التي فُرضت في 2020 لإنقاذ الأسعار.

وقال وزير الطاقة السعودي الأمير عبدالعزيز بن سلمان إن "تحالف أوبك+ يجب أن يحافظ على نهجه الحذر لإدارة إمدادات الخام العالمية نظراً للتهديد الذي لا يزال يمثله الوباء على الطلب".

ويرى محللون أن أسعار النفط تدعمت أيضا بفعل المخاوف حيال النقص في الفحم والغاز في الصين والهند وأوروبا، مما دفع إلى التحول إلى الديزل وزيت الوقود لتوليد الطاقة.

تيتسو إيموري

مع ارتفاع الطلب لا يزال توجه سوق النفط قويا إلى حد ما

وذكر تقرير لشركة كامكو إنفست أن أسعار الخام شهدت خلال أكتوبر الجاري زخما تصاعديا مدعومة بتزايد الطلب عليه في ظل سير الاقتصاد نحو التعافي من الجائحة.

وأشار التقرير إلى أن ارتفاع أسعار الغاز في عدة مناطق من العالم بشكل قياسي ونقص إمدادات الفحم دفعت شركات توليد الكهرباء إلى التحول إلى بدائل وقود قائمة على النفط الخام لتوليد الكهرباء مما ساهم في تعزيز الطلب عليه كالديزل، وزيت الوقود خاصة في السوق الآسيوية.