توقعات بزيادة إنتاج وقود الطيران المستدام ثلاثة أضعاف في العام 2024 مع الحاجة إلى زيادة فرص التنويع

2 يونيو 2024 (دبي)– كشف الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن توقعاته بزيادة إنتاج وقود الطيران المستدام بواقع ثلاثة أضعاف الكمية التي يتم إنتاجها في عام 2024 ليصل إلى 1.9 مليار لتر (1.5 مليون طن)، وهو ما يمثل 0.53% من احتياجات وقود الطيران خلال هذا العام. وتتوفر أمام الحكومات فرصة اتخاذ العديد من الإجراءات السياسية للتشجيع على استخدام وقود الطيران المستدام.

وتعليقاً على هذا الموضوع، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): "يحد استخدام وقود الطيران المستدام من انبعاثات الكربون بنسبة تصل إلى 65% من المستويات اللازمة لتحقيق صافي انبعاثات كربونية صفرية بحلول عام 2050، مما يجعل زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام خلال عام 2024 بواقع ثلاثة أضعاف عما كان عليه في العام السابق مؤشراً إيجابياً. ورغم أن الطريق أمامنا لا يزال طويلاً، فإن التركيز بدأ ينصب على الزيادة المتسارعة في الإنتاج".

إنتاج الوقود المتجدد ووقود الطيران المستدام

تتشارك عدد من الصناعات في إنتاج الوقود المتجدد، حيث يعتبر وقود الطيران المستدام جزءاً من عملية الإنتاج هذه، وزيادة مشاريع إنتاج الوقود المتجدد تساهم في زيادة إمكانات إنتاج وقود الطيران المستدام.

حيث أعلن عن 140 مشروعاً للوقود المتجدد، والتي يمكن ان تساهم في إنتاج وقود الطيران المستدام وتدخل حيز الإنتاج بحلول العام 2030، ومن المقدر أن يصل إجمالي إنتاج الوقود المتجدد إلى 51 طن بحلول عام 2030 في حال دخلت كل هذه المشاريع حيز الإنتاج، في أمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط وأفريقيا.

ويمكن أن تتجاوز إمكانات إنتاج الوقود المتجدد هذا التقدير مع تزايد اهتمام المستثمرين بوقود الطيران المستدام، والأخذ بعين الاعتبار وجود فارق زمني نموذجي يتراوح بين ثلاث إلى خمس سنوات من التخطيط إلى الإنتاج، وبالتالي فإن الإعلان عن استثمارات حتى عام 2027 يمكن أن يصل إلى مرحلة الإنتاج بحلول عام 2030، لكن يجب مراعاة أن بعض المشاريع لا تصل إلى مرحلة قرارات الاستثمار النهائية.

ويتطلب تحقيق الهدف الذي وضعته منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)، والمتمثل بخفض الانبعاثات بواقع 5% باستخدام وقود الطيران المستدام، زيادة إنتاج هذا الوقود من نسبة 3% من إجمالي إنتاج الوقود المتجدد حالياً إلى حوالي 27% في عام 2030.

وأضاف والش: "إن الاهتمام بوقود الطيران المستدام يتزايد وهناك الكثير من الإمكانات، إلا أن الخطط التي شهدناها حتى الآن ليست كافية على الإطلاق. لقد وضعت الحكومات توقعات واضحة للطيران لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 5% من خلال استخدام وقود الطيران المستدام بحلول عام 2030، والوصول إلى صافي انبعاثات كربونية صفرية بحلول عام 2050. والآن تحتاج إلى تنفيذ سياسات لضمان قدرة شركات الطيران على شراء وقود الطيران المستدام فعليا بالكميات المطلوبة".

الإجراءات السياسية الممكنة لتعزيز إنتاج وقود الطيران المستدام

تتوفر العديد من الحلول الممكنة لتسريع عملية حصول قطاع الطيران على وقود الطيران المستدام على نطاق واسع:

- **تنويع المواد الأولية:** تشير التوقعات إلى أن 80% من إجمالي وقود الطيران المستدام المتوقع إنتاجه على مدى الأعوام الخمسة المقبلة يأتي من الأحماض الدهنية المهدرجة، بما فيها زيوت الطهي المستعملة والدهون الحيوانية وغيرها، ومن شأن تسريع اعتماد أساليب الإنتاج والمواد الأولية الأخرى (بما في ذلك المخلفات الزراعية والحراجية ومخلفات البلديات) أن يعزز إلى حد كبير من إمكانات إنتاج وقود الطيران المستدام.

- **المعالجة المشتركة:** يمكن استخدام معامل التكرير الحالية في المعالجة المشتركة للمواد الأولية المتجددة المعتمدة بنسبة 5% إلى جانب تدفقات النفط الخام. ويُمكن لهذا الحل أن يوسّع نطاق إنتاج وقود الطيران المستدام بسرعة، مع مراعاة ضرورة وضع سياسات تضمن تكافؤ الفرص وإجراء تقييمات دورة الحياة.

- **حوافز لتعزيز التوازن في إنتاج مرافق الوقود المتجدد:** تم تصميم مرافق الوقود المتجدد الحالية لزيادة إنتاج الديزل والمدعومة بحوافز مغرية، بالإضافة إلى الطلب طويل الأمد من النقل البري، مع تحول قطاع النقل البري إلى الطاقة الكهربائية، ويجب وضع سياسات لتحويل الإنتاج نحو الحاجة المستقبلية لوقود الطيران المستدام، ويمكن للحوافز أن تساعد في تسهيل التحول من الديزل المتجدد إلى وقود الطيران المستدام، الأمر الذي يتطلب تعديلات بسيطة في مرافق الوقود المتجدد الموجودة.

- **حوافز لتعزيز الاستثمارات في إنتاج الوقود المتجدد:** ينبغي تعزيز مؤشرات الطلب باستخدام السياسات التحفيزية، مثل مبادرة التحدي الكبير في الولايات المتحدة، بالإضافة إلى ثلاثة مليارات دولار أمريكي على شكل استثمارات من خلال المبادرة، وتساهم الحوافز الضريبية في زيادة القدرة الإنتاجية لوقود الطيران المستدام في كل من المرافق القائمة والجديدة.

وقال والش: "إن الحوافز لبناء المزيد من مرافق الطاقة المتجددة، وتعزيز سلسلة توريد المواد الأولية، وتخصيص جزء أكبر من إنتاج الوقود المتجدد للطيران من شأنها أن تساعد في التقليل من الانبعاثات الكربونية في قطاع الطيران. ويمكن للحكومات أن تسهل الحلول التقنية من خلال الموافقات السريعة على المواد الأولية المتنوعة، ومنهجيات الإنتاج، بالإضافة إلى السماح بالمعالجة المشتركة للمواد الأولية المتجددة في مصانع النفط الخام. ولن تتمكن سياسة أو استراتيجية واحدة من الوصول وحدها إلى المستويات المطلوبة، ولكن باستخدام مجموعة من جميع التدابير السياسية المحتملة، فإن إنتاج كميات كافية من وقود الطيران المستدام أمر يمكن تحقيقه".

دعم المسافرين

كشف استبيان صدر عن إياتا مؤخراً بأن وقود الطيران المستدام يحظى بدعم كبير من جانب المسافرين، إذ أجمع 86% منهم على ضرورة عمل الحكومات على توفير الحوافز لشركات الطيران ليتسنى لها استخدام وقود الطيران المستدام. كما أشار غالبية المسافرين (86%) إلى ضرورة التزام شركات النفط الرائدة بإعطاء الأولوية لوقود الطيران المستدام.

-انتهى-

ملاحظات للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) حوالي 330 شركة طيران تشكل أكثر من 80% من الحركة الجوية العالمية.
- يمكنك متابعتنا على **twitter.com/iata** للحصول على آخر الأخبار والمعلومات المهمة في صناعة الطيران.
- لتحقيق صافي انبعاثات كربونية صفرية بحلول عام 2050
- في ديسمبر 2023، قال الاتحاد الدولي للنقل الجوي أنه من المتوقع توفير حوالي 69 مليون طن من الوقود المتجدد بحلول عام 2028. وآخر التقديرات هو توفير 51 مليون طن من الوقود المتجدد في عام 2030، وذلك بناء على المشاريع التي تم الإعلان عنها حالياً. وقد أدت عوامل عدة إلى هذا التقدير المنخفض. وكان الأمر الأكثر أهمية هو تقييم المشاريع وفقاً لمعايير أكثر صرامة للنجاح، وإمكانية تلبية معايير الاستدامة الصارمة. لقد تقدمت بعض المشاريع بوتيرة أبطأ نحو الإنتاج التجاري، إلا أنه مع وجود الحوافز المناسبة، تظل إمكانية وصول الطيران الدولي إلى خفض انبعاثات الكربون بنسبة 5٪ بحلول عام 2030 من خلال الوقود المتجدد، بشرط وجود سياسات تدعم زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام.
- أجرى الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) استطلاعاً على 6,500 مسافر (في آخر 12 شهر) بين 29 مارس و14 أبريل في أستراليا وكندا وتشيلي والصين وفرنسا وألمانيا والهند وإندونيسيا واليابان وسنغافورة وإسبانيا وهولندا، والإمارات العربية المتحدة، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية. أعد الاستبيان **Dynata** وتحليل البيانات **Savanta**.