

HAVAYOLLARI NET-SIFIR YOLUNDA YAVAŞ İLERLİYOR *

Küresel havayolu endüstrisi, 2050 yılına kadar karbon emisyonlarını 2005 yılına göre sadece %50'ye düşürme sözü verdi. Ve sadece United Airlines liderliğindeki birkaçı, 2050 tarihine kadar tüm karbon emisyonlarını ortadan kaldırmaya çalışıyor. Ancak, 2050'ye hala 29 yıl kalmasına rağmen, zaman hızla tükeniyor. Havayolları uçaklarda, kullandıkları motorlarda ve / veya yaktıkları yakıtlarda gerekli önemli değişiklikleri önümüzdeki birkaç yıl içinde yapmazlarsa, karbon emisyonlarını azaltma hedeflerine yaklaşma konusunda gerçekçi bir şansları bile yok.

Dahası, 2050 yılına kadar bu iddialı hedeflere ulaşma yetenekleri, bir dereceye kadar, Başkan Biden'in tartışmalı ve oldukça pahalı altyapı harcama teklifinin bir versiyonuna bağlı olabilir.

Geçen hafta bir Temsilciler Meclisi üç üyesi, bağımsız bir yasa tasarısı olarak veya daha büyük olasılıkla büyük Biden altyapı planının bir parçası olarak, "sürdürülebilir havacılık yakıtları" veya SAF üreticilerine büyük bir vergi indirimi öngören "Sürdürülebilir Havacılık Yakıtları Yasa Tasarısı"nı tanıttı. Tasarıda üretilen her bir galon SAF için 1,50 ila 2 dolar arasında değişen vergi indirimi söz konusu. Bu, üreticileri şu anda üretimi yüksek hacimli üretimlerde bile geleneksel jet yakıtından daha maliyetli olan SAF yapmak için gerekli teknoloji ve ekipmana yatırım yapmaya teşvik edecektir.

Yakın tarihli bir haberde, Özgürlükçü Akıl Vakfı'ndan ulaşım politikası uzmanı Robert Poole, SAF geliştirmeyi "havacılıkta sıfır emisyona giden yolların en iyisi" olarak nitelendirdi.

Poole, "Hidrojen yakıt hücreleri ve radikal olarak farklı uçak konfigürasyonları için nihai potansiyel varken, bu tahrik ve uçak konfigürasyonlarını geliştirmek ve test etmek için gereken süre, mevcut ve kısa vadeli uçak ve motor filosunu değiştirmek için çok az zaman bırakıyor," diye yazdı. "SAF, giderek daha büyük ölçekte geliştirilebilirse ve uçak motorları ve yakıt sistemleri SAF'yi kullanmaya uyarlanabilirse hem ABD hem de Avrupalı havacılık paydaşları tarafından benimsenen 2050 hedefine ulaşmak için makul bir şans vardır." dedi.

Şu anda dünyadaki karbon emisyonlarının yaklaşık %2,5'i ticari havacılıktan kaynaklanmaktadır. Ancak tahminler, havayollarının hiçbir şey yapmaması ve talepte beklenen büyümeyi karşılamak için filolarına uçak eklemeye devam etmesi durumunda,

* "Airlines Are Already Falling Behind In Their Drive To Cut Carbon Emissions To Net-Zero By Mid-Century", [Forbes](#)

ticari havacılıktan kaynaklanan küresel karbon emisyonlarının 2050 yılına kadar %5 ile %10 arasında artacağı yönünde.

Teknolojik zorlukların ötesinde, çok önemli bir zorluk daha var: SAF için karmaşık ve küresel tedarik zincirini neredeyse sıfırdan oluşturmak.

SAF yapımında kullanılan çeşitli yenmeyen mahsullerin ve tarımsal atıkların (hasattan kalan tahıl sapları, hayvansal yağlar ve insanlar tarafından tüketilmeyen parçalar) kaynaklarının geliştirilmesi ve hızla büyümeye teşvik edilmesi gerekecektir. SAF'ye dönüştürmek için evsel atıkların (kullanılmış yemeklik yağlar, kâğıt ürünler, yiyecek artıkları ve daha fazlası) toplanmasına yönelik dev yeni sistemler, tüm dünyada ve etkin bir şekilde aynı anda oluşturulmalıdır. Gelecekte ihtiyaç duyulacak tüm SAF'yi işlemek için ihtiyaç duyulan devasa, bol ve küresel tesislerin de nispeten kısa bir sürede inşa edilmesi gerekecektir.

Tabii ki, çevreye odaklanmış liderler ve hükümetler dünya karbon emisyonlarını ve diğer sera gazlarını olabildiğince çabuk azaltılması için baskı yapmasaydı, bu zorlukların hiçbiri bu kadar önemli olmazdı. Dünyanın dört bir yanındaki havacılık sektörünün, özellikle de Kuzey Amerika ve Avrupa'da bulunanların, çok daha yeşil bir havacılık endüstrisi yaratma yolunda öncülük etmeleri bekleniyor.

* "Airlines Are Already Falling Behind In Their Drive To Cut Carbon Emissions To Net-Zero By Mid-Century", [Forbes](#)