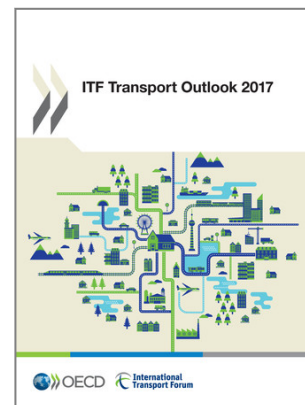


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Slovenian



Preberite celotno knjigo na: 10.1787/9789282108000-en

Pregled transporta ITF 2017

Povzetek v slovenščini

Ozadje

Pregled transporta ITF prikazuje zadnje trende in možnosti v bližnji prihodnosti za prevozni sektor na globalni ravni. Predstavi tudi dolgoročne projekcije povpraševanja po prevozu do leta 2050 za tovorni (pomorski, zračni in kopenski) in potniški promet (avtomobilski, železniški in zračni) ter s tem povezane emisije ogljikovega dioksida po različnih scenarijih politik.

Podrobneje ugotavlja, kako glavne politike ter gospodarske in tehnološke spremembe od leta 2015 skupaj z drugimi mednarodnimi dejavniki, kot je sprejetje ciljev trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov, oblikujejo prihodnost mobilnosti. Posebno pozornost namenja dostopnosti v mestih in tako poudarja vlogo politik pri ustvarjanju trajnostnih prevoznih sistemov, ki omogočajo enak dostop za vse.

Ugotovitve

Emisije ogljikovega dioksida iz prometa bi se do leta 2050 utegnile povečati za 60 % kljub znatnemu tehnološkemu napredku, ki ga predvideva osnovni scenarij pregleda. Če ne bodo sprejeti nobeni dodatni ukrepi, bi se emisije ogljikovega dioksida iz svetovnega tovornega prometa utegnile povečati za 160 %, saj se bo količina mednarodnega tovora po osnovnem scenariju, ki temelji na OECD-jevih projekcijah trgovanja, povečala za trikrat. To bo večinoma posledica povečane rabe cestnega prevoza, zlasti na kratkih razdaljah in v regijah, kot je Jugovzhodna Azija, v katerih primanjkuje železniških povezav. Optimizacija poti ali deljenje tovornih vozil in skladišč med podjetji bi omogočalo višje faktorje obremenitve in manj praznih potovanj. Tako povečana učinkovitost bi lahko zmanjšala emisije ogljikovega dioksida tovornjakov za največ eno tretjino.

Število letalskih potnikov bo še naprej močno naraščalo, saj bodo mesta po svetu vedno bolj dostopna prek letalskih povezav. V naslednjih 15 letih bi se letalski potniški promet utegnil povečati za od 3 % do 6 % na leto, pri čemer bodo povezave znotraj Azije naraščale najhitreje s skoraj 10-odstotno rastjo. Emisije ogljikovega dioksida iz mednarodnega zračnega prometa se utegnejo med letoma 2015 in 2030 povečati za približno 56 %, tudi ob znatno izboljšani učinkovitosti porabe goriva. Liberalni sporazumi o zračnem prevozu in več nizkocenovnih znotrajregionalnih letov bodo omogočali širjenje omrežja in padec cen ter tako poganjali rast. Mesta po svetu bodo postala bolj dostopna, ker se bo čas potovanja zmanjšal. Med regijami ostajajo velike razlike v dostopnosti prek letalskih povezav, a jih je z investicijami v regionalna letališča ter boljšimi povezavami med letališči in mesti po kopnem mogoče zmanjšati.

Motorizirana mobilnost v mestih se bo med letoma 2015 in 2050 predvidoma podvojila ter po osnovnem scenariju pregleda do leta 2030 povečala za 41 % in do leta 2050 za 94 %. Delež zasebnih avtomobilov se bo še naprej močno povečeval v regijah v razvoju in le rahlo upadel v razvitih gospodarstvih. Po alternativnih scenarijih politik, v katerih se spodbuja javni prevoz, motorizirani potniški

kilometri dosežejo podobne ravni, vendar avtobusi in množični prevoz v tem primeru pokrijejo več kot 50 % celotnega povpraševanja.

Vpogledi v politike

Pariški podnebni sporazum iz leta 2016 je treba v prevoznem sektorju prenesti v konkretne dejavnosti.

Za ohranjanje emisij ogljikovega dioksida na ravni iz leta 2015 bo treba uveljaviti širok nabor politik in ukrepov. Treba bo uporabiti vse vzvode politik: izogibanje nepotrebnemu povpraševanju po prevozu, premik k trajnostnim prevoznim možnostim in izboljšanje učinkovitosti. Prav tako bodo potrebni tržni mehanizmi, kot je izravnalna shema za mednarodno letalstvo, ki jo je sprejela Mednarodna organizacija civilnega letalstva. S takimi ukrepi je po scenarijih Mednarodne agencije za energijo še vedno mogoče omejiti globalno segrevanje na dve stopinji Celzija nad predindustrijskimi ravnmi, ne pa na 1,5 stopinje, za kar si prizadeva Pariški sporazum.

Pri upravljanju disruptivnih inovacij v transportu bodo potrebne spretne politike.

Tehnološke inovacije, kot so električna mobilnost, avtonomna vozila ali nove rešitve deljene mobilnosti, bodo najverjetneje temeljito spremenile vzorce mobilnosti, zlasti v mestih. Nekatere od teh inovacij omogočajo znatno zmanjšanje ogljičnega odtisa prevoza in izboljšujejo vključujoč in pravičen dostop. V tovornem sektorju bi avtonomna tovorna vozila lahko močno prevesila konkurenčno prednost med različnimi oblikami prevoza v korist cestnega tovornega prometa. Politike in načrtovanje morajo upoštevati te spremembe, da se izognejo gradnji drage infrastrukture, ki bo kmalu postala zastarela, ali zapiranju v ogljično intenzivne ali neenakopravne razvojne poti.

Za zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida iz urbane mobilnosti je potrebno več kot le boljša tehnologija vozil in goriva.

Tehnološki napredek sam ne bo dosegel zmanjšanja emisij ogljikovega dioksida v mestih. Da bi ustvarili zahtevano dodatno blažitev emisij, so potrebne prakse, ki spreminjajo vedenje, kot so davki na gorivo, nizke cene javnega prevoza ali politike rabe zemljišč, ki omejujejo širjenje urbanih območij. Manjše emisije ogljikovega dioksida urbane mobilnosti so lahko tudi pozitivni stranski učinek politik, ki ciljajo lokalne onesnaževalce zraka in zastoje – glavna izziva prevoza v mnogih mestih.

Politike ciljno usmerjene rabe zemljišč lahko zmanjšajo potrebno prometno infrastrukturo za zagotavljanje bolj uravnoveženega dostopa v mestih.

Zagotavljanje enakega dostopa do delovnih mest in storitev je ena od konkretnih točk ciljev trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov. V mnogih mestih prilagodljivost, ki jo nudijo zasebni avtomobili, pomeni, da nudijo boljšo dostopnost (merjeno kot število možnosti, dosegljivih v določenem časovnem obdobju) kot javni prevoz, tudi ob upoštevanju zastojev. Kljub temu lahko javni prevoz zagotavlja vključujoč dostop do priložnosti, če je dostopen vsem potnikom in je njegovo pokrivanje ustrezno načrtovano. Gosto poseljena mesta želijo narediti sisteme javnega prevoza bolj učinkovite, pri čemer politike ciljno usmerjene rabe zemljišč lahko prispevajo k izboljššanemu dostopu.

Vlade morajo razviti orodja za načrtovanje, da se bodo lahko prilagodile negotovostim, ki jih ustvarjajo spreminjajoči se vzorci potrošnje, proizvodnje in razdeljevanja.

Hitri postopki načrtovanja, ki temeljijo na dolgoročni in strateški viziji, pomagajo pri prilagajanju negotovostim v povezavi s spreminjajočimi se vzorci svetovnega povpraševanja, proizvodnje in poti dostave. Za dobro infrastrukturno načrtovanje in postopno uvajanje zmogljivosti za blaženje nihanj infrastrukturnih investicij, na primer v pristaniščih, je ključna izbira časa. Taki načrti bi morali določiti usmeritev prihodnjega razvoja, določiti prednostne investicije in opredeliti potencialna ozka grla v prihodnosti. Lahko so tudi podlaga za rezervacijo zemljišč, na primer za prihodnja pristanišča in razvoj koridorjev.

© OECD

Ta povzetek ni uradni prevod OECD.

Reproduciranje tega povzetka je dovoljeno pod pogojem, da so navedene avtorske pravice OECD in naslov originalne publikacije.

Večjezični povzetki so prevedeni izvlečki publikacij OECD, ki so v izvirniku izdane v angleškem in francoskem jeziku.



[Preberite celotno angleško različico na OECD iLibrary!!](#)

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en