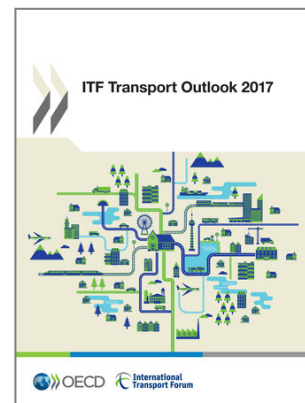


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Estonian



Lugege tervet raamatut: 10.1787/9789282108000-en

ITFi transpordiprognosis 2017

Eestikeelne kokkuvõte

Taust

ITFi transpordiprognosis annab ülevaate ülemaailmse transpordisektori viimastest suundumustest ja lähiaja väljavaadetest. See esitab ka 2050. aastani ulatuvad erinevate poliitikastsenaariumidega seotud pikaajalised kauba- (mere-, õhu ja maatranspordi) ja reisijatranspordi (auto-, rongi- ja õhutranspordi) ning nende CO₂-heitte prognoosid.

Täpsemalt vaatab see, kuidas peamised poliitika, majanduse ja tehnoloogia muutused alates 2015. aastast koos teiste rahvusvaheliste arengutega, nagu ÜRO säästva arengu eesmärgid, kujundavad tuleviku liikuvust. Eriline tähelepanu linnadesisesele ligipääsetavusele rõhutab poliitikate rolli säästvate ja võrdset ligipääsu pakkuvatele transpordilahenduste loomisel.

Järeldused

Transpordist pärinevad CO₂-heitmed võivad aastaks 2050 suureneeda 60% võrra isegi olenemata märgatavast tehnoloogilisest arengust, mida prognoosi võrdlusstsenaariumis arvesse võetakse. Kui kasutusele ei võeta lisameetmeid, võivad ülemaailmse kaubaveo CO₂-heitmed suureneeda 160% võrra, kuna rahvusvahelise kaubaveo mahud kasvavad OECD kaubandusprognooside põhjal kolm korda. Selle peamiseks põhjuseks on maanteetranspordi suurenemine just lühikeste vahemaade puhul ja piirkondades nagu Kagu-Aasia, kus raudteeühendused puuduvad. Marsruutide optimeerimine või ettevõtetevaheline veokite ja ladude jagamine võimaldaks ära kasutada suuremat veomahtu ja vähendada tühisõite. Sellisel moel efektiivsuse tõstmine aitaks vähendada veokite CO₂-heidet kuni kolmandiku võrra.

Oluliselt suureneb lennureisijate arv, kuna lennuühendus maailma linnadega muutub aina paremaks. Järgmise 15 aasta jooksul võib reisijate lennutransport kasvada igal aastal 3 kuni 6% ning kasv on ligi 10 protsendiga kõige kiirem Aasia-sisestel lendudel. Rahvusvahelise lennunduse CO₂-heitmed võivad 2015. ja 2030. aasta vahel kasvada umbes 56% protsenti, kuigi kütusetõhusus paraneb. Lennunduse liberaalsed teenuselepingud ja rohkem soodsa hinnaga siselene võimaldavad võrgustikul laieneda ja hindadel langeda, soodustades nii kasvu. Üle maailma paraneb linnadele ligipääsetavus, kuna lüheneb reisidele kuluv aeg. Suured erinevused õhutranspordiga ligipääsetavuse osas siiski jäävad, kuid neid aitavad vähendada investeringud piirkondlikesse lennujaamadesse ja paremad maatranspordiühendused lennujaamade ja linnade vahel.

Prognoosi võrdlusstsenaariumi kohaselt motoriseeritud transport linnades 2015. ja 2050. aasta vahel kahekordistub, tõustes 2030. aastaks 41% ja 2050. aastaks 94%. Jätkub isiklike sõiduautode arvu kiire kasv arengupiirkondades ja kerge vähenemine arenenud majandusega riikides. Alternatiivsete poliitikastsenaariumide puhul, kus soodustatakse ühistransporti, ulatuvad motoriseeritud transpordiga läbitud kilomeetrid reisija kohta samale tasemele, kuid bussid ja ühistransport katavad kogunõudlusest enam kui 50%.

Poliitikatõdemused

2016. aasta Pariisi kliimalepe tuleb muuta transpordisektoris konkreetseteks meetmeteks.

Rakendada on vaja suurt hulka poliitikaid ja meetmeid, et säilitada transpordi CO₂-heitmete 2015. aasta taset. Vaja on kasutada kõiki poliitikaohasid: vältida tarbetut transpordinõudlust, liikuda säästlike transpordilahenduste poole ja parandada tõhusust. Vajalikud on ka turupõhised mehhanismid nagu Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni vastuvõetud rahvusvahelise lennunduse tasakaalustamiskava. Selliste meetmetega on Rahvusvahelise Energiaagentuuri stsenaariumide kohaselt jätkuvalt võimalik hoida üleilmse temperatuuri tõusu 2 °C piires võrreldes tööstusrevolutsioonieelse ajaga, kuid mitte Pariisi leppes eesmärgiks seatud 1,5 kraadi juures.

Poliitika peab transpordivaldkonna murranguliste uuenduste reguleerimisel olema paindlikum.

Tehnoloogilised uuendused nagu elektriline liikuvus, autonoomsed sõidukid ja uued jagatud liikuvuse lahendused muudavad arvatavasti eriti linnades liikuvuse mustreid radikaalselt. Mõned nendest uuendustest pakuvad võimalusi oluliselt vähendada transpordi süsinikujalajälge ning parandada kaasavat ja võrdsustavat ligipääsu. Transpordisektoris võivad autonoomsed veokid nihutada oluliselt konkurentsieelseid erinevate maanteetranspordiviiside vahel. Nende muutustega peavad kaasnema poliitikad ja planeerimine, et vältida peagi aeguvate kulukate infrastruktuuride väljaehitamist või süsinikumahukatesse või ebavõrdsetesse arengusuundadesse kinnijäämist.

Linnaliikluse süsinikuheitmete vähendamine nõuab enam kui parem sõiduki- ja kütusetehnoloogia.

Ainuüksi tehnoloogia arenguga ei ole võimalik linnades CO₂-heidet vähendada. Vajalikud on käitumist muutvad poliitikad nagu kütusemaksud, madalad ühistranspordihinnad või valglinnastumist piiravad maakasutuspoliitikad, mis aitavad saavutada täiendava süsinikuheitmete vähendamise. Madalamad linnaliikluse CO₂-heidmed on ka paljude linnade jaoks üheks olulisemaks probleemiks olevate kohaliku õhusaastet ja liiklusummikuid vähendavate poliitikate positiivne kõrvalmõju.

Sihtotstarbelised maakasutuspoliitikad võivad aidata vähendada transporditaristu ulatust, mis on linnades vajalik võrdse ligipääsu tagamiseks.

Võrdse ligipääsu andmine töökohtadele ja teenustele on üks ÜRO säästva arengu eesmäärke. Paljudes linnades näitab isiklike sõiduautode eelistamine seda, et need pakuvad paremat ligipääsu (mõõdetuna teatava ajavahemiku jooksul kättesaadavate võimaluste arvuna) kui ühistransport isegi siis, kui arvesse võtta liiklusummikuid. Siiski on ühistransport suuteline pakkuma kaasavat ligipääsu võimalustele, kui see on ise kättesaadav kõigile sõitjatele ning selle katvus on sobivalt planeeritud. Kuna tihedalt asustatud linnades on ühistransport tõhusam, siis ligipääsu võivad aidata parandada sihtotstarbelised maakasutuspoliitikad.

Linnadel on vaja välja töötada planeerimismeetmed, mis võimaldavad kohanduda muutuvate tarbimis-, tootmis- ja jaotusmuutustega kaasneva ebakindlusega.

Paindlike planeerimissüsteemide aluseks on pikaajaline strateegiline visioon, mis aitab kohaneda muutuva ülemaailmse nõudluse, tootmise ja transpordimarsruutidega seotud ebakindlusega. Infrastruktuuri hea planeerimise seisukohast on üliolulised nii ajastus kui ka mahtude järkjärguline lisamine, et infrastruktuuri investeeringute vajadust ühtlustada, näiteks sadamate puhul. Sellised kavad peaksid määrama tulevikuarengu suuna, prioriseerima investeeringuid ja tuvastama võimalikud tuleviku kitsaskohad. Need saavad olla ka aluseks maatükkide eraldamisele tulevaste sadamate ja koridori jaoks.

© OECD

Käesolev kokkuvõte ei ole OECD ametlik tõlge.

Käesoleva kokkuvõtte kasutamine on lubatud OECD autoriõiguse ja originaalse väljaande pealkirja mainimisel.

Erinevates keeltes kokkuvõtted on väljavõtted OECD esialgsest inglise- ja prantsuskeelsest väljaandest.



Lugege inglisekeelset täisversiooni OECD iLibrary's!!

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

doi: 10.1787/9789282108000-en