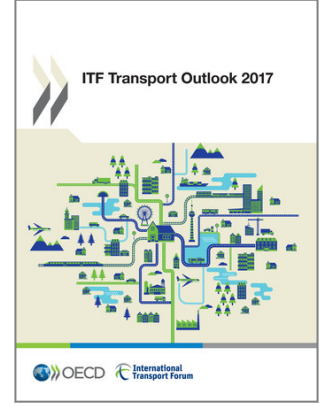


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Turkish



Bu yayının tüm içeriğine erişmek için şu adresi tıklayın: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

ITF 2017 Taşımacılık Görünümü

Türkçe Özet

Geçmişe Dair

"ITF (Uluslararası Taşımacılık Forumu) Taşımacılık Görünümü", küresel düzeyde taşımacılık sektörüne yönelik son eğilimlere ve yakın vadedeki beklentilere dair genel bir görünüm sunmaktadır. Ayrıca farklı politika senaryoları çerçevesinde yük (deniz, hava ve kara) ve yolcu taşımacılığı (kara, demir ve hava) alanındaki taşımacılık talebinin yanısıra CO2 emisyonlarında 2050 yılına kadarki uzun vadeli öngörülerini de ortaya koymaktadır.

BM Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları oluşturulması gibi diğer uluslararası gelişmelerin yanısıra başlıca politika, ekonomi ve teknoloji değişimlerinin mobilitenin geleceğini nasıl şekillendirdiğine özellikle bakmaktadır. Şehirlerdeki erişilebilirliğe özel bir ağırlık verilmesi, herkese eşit erişim sağlayan sürdürülebilir taşımacılık sistemleri oluşturulmasında politikaların rolüne ışık tutmaktadır.

Bulgular

Taşımacılıktan kaynaklanan CO2 emisyonları, Görünüm'ün temel senaryosunda üstlenilen ciddi teknolojik ilerlemeye rağmen 2050 itibarıyla %60 artabilir. Temel senaryoda uluslararası nakliye hacmi üç kat artarak OECD ticaret öngörülerini esasında geliştiğinden dolayı, hiçbir ek tedbir alınmazsa dünya genelindeki nakliyeden kaynaklanan CO2 emisyonları %160 artabilir. Bu da büyük ölçüde karayolu taşımacılığının bilhassa kısa mesafelerde ve Güneydoğu Asya gibi demiryolu bağlantıları eksik olan bölgelerde daha fazla kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Güzergahlarda optimizasyon sağlanması ve şirketler arasında kamyon ve depo paylaşımı yapılması, yüklemelerde daha çok sayıda unsura ve yolculukların daha az sayıda boş geçmesine imkan verecektir. Bu gibi verimlilik kazanımları kamyonların CO2 emisyonlarını üçte bir kadar azaltabilir.

Dünya genelindeki şehirler havayoluyla daha fazla erişilebilir hale geldikçe havayolu yolcu sayıları ciddi ölçüde artmaya devam edecektir. Önümüzdeki 15 yılda, Asya'daki güzergahların yaklaşık %10 ile en hızlı büyümeyi göstermesiyle birlikte havayoluyla yolcu taşımacılığı trafiği yılda %3 ile %6 arasında büyüyebilir. Uluslararası havacılıktan kaynaklanan CO2 emisyonları, 2015 ile 2030 arasında yakıt verimliliği fazla iyileşmese bile %56 civarında artabilir. Serbestliğe dayalı havacılık hizmetleri sözleşmeleri ve bölgeler dahilinde daha çok sayıda uçuşun düşük maliyetli olması, bu ağın genişleyerek fiyatların düşmesini, dolayısıyla büyümenin artmasını mümkün kılacaktır. Seyahat sürelerinin kısalmasıyla birlikte dünya genelindeki şehirler daha fazla erişilebilir hale gelecektir. Havayoluyla erişimdeki bölgesel farklılıklar ciddiyetini korumaya devam ediyor fakat bölgesel havayollarına ve havalimanlarına ile şehirler arasında daha iyi kara bağlantılarına yapılan yatırımlarla bunlar çözümlenebilir.

Şehirlerdeki motorlu araç hareketliliğinin 2015 ile 2050 arasında iki katına çıkarak Görünüm'ün temel senaryosunda 2030 itibarıyla %41, 2050 itibarıyla da %94 artması bekleniyor. Gelişmekte olan bölgelerde özel otomobillerin payı ciddi ölçüde artmaya devam ederken gelişmiş ülkelerde de hafifçe azalacak. Toplu

taşımacılığının teşvik edildiği alternatif politika senaryolarında motorlu taşıt yolcularının kilometresi benzeri seviyelere ulaşıyor fakat otobüsler ve kitle ulaşımı toplam talebin %50'den fazlasını kapsıyor.

Politikada içe bakışlar

2016 Paris iklim sözleşmesinin taşımacılık sektöründe somut eylemlere aktarılması zorunludur.

Taşımacılıktaki CO2 emisyonlarının 2015 seviyelerinde tutulması için çok sayıda politikanın ve tedbirin uygulamaya konulması gerekecektir. Tüm politika kaldıraçlarının yükseltilmesi gerekecektir: taşımacılıktaki gereksiz talepten kaçınılması, sürdürülebilir taşımacılık seçeneklerine kayış ve verimliliğin artırılması. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün kararlaştırdığı şekilde uluslararası havacılığa yönelik dengeleme programı gibi piyasa esaslı mekanizmalara da ihtiyaç duyulacaktır. Uluslararası Enerji Kurumu'nun senaryolarına göre bu gibi tedbirlerle küresel ısınmanın, sanayi öncesi seviyelere göre Paris sözleşmesinin amaçladığı 1.5 Santigrad derece ile değil ama 2 derece ile sınırlı tutulması hala mümkündür.

Taşımacılıktaki rahatsız edici inovasyonu yönetme politikasının atik olması gerekecektir.

Elektrikte mobilite, kendi kendine çalışan arabalar veya mobilite paylaşımında yeni çözümler gibi teknolojik inovasyonların da özellikle şehirlerde mobilite şablonlarını köklü biçimde değiştirmesi muhtemeldir. Bu inovasyonlardan bazıları, taşımacılığın CO2 ayakzini ciddi ölçüde azaltma ve kapsayıcı, eşitlikçi erişimi geliştirme fırsatı sunmaktadır. Nakliye sektöründe kendi kendine çalışan kamyonlar, farklı yöntemler arasındaki rekabet avantajını çarpıcı biçimde karayolu taşımacılığına kaydırabilir. Pahalı altyapı oluşumlarının kısa zamanda değerini yitirmesinden kaçınmak veya karbon yoğunluklu ya da eşitliksiz kalkınma yollarının kapatılması için politika ile planlamanın bu değişikliklere karşılık gelmesi gerekiyor.

Kentsel mobiliteden kaynaklanan CO2'in azaltılması için daha iyi araç ve yakıt teknolojisine ihtiyaç bulunuyor.

Teknolojik ilerleme, şehirlerdeki CO2 emisyonlarında tek başına azalma sağlayamaz. Gerekli ek CO2 azalmasını sağlamak için kentsel yayılımı sınırlı tutan yakıt vergileri, düşük taşımacılık ücretleri veya arazi kullanımı politikalarına ihtiyaç duyuluyor. Kentsel mobiliteden kaynaklanan CO2 emisyonlarının azalması da, birçok şehirdeki en acil taşımacılık güçlüklerini oluşturan yerel hava kirliliği ile trafik sıkışıklığını hedef alan politikaların olumlu yan etkileri olarak ortaya çıkabilir.

Hedefe yönelik arazi kullanımı politikaları, şehirlerde daha eşitlikçi erişim sağlamak için ihtiyaç duyulan taşımacılık altyapısını küçültebilir.

İstihdama ve hizmete eşitlikçi erişim sağlanması, BM Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'nın hedeflerinden biridir. Birçok şehirde kişisel arabaların sağladığı esneklik, trafik sıkışıklığı hesaba katıldığında dahi (belli bir sürede ulaşılabilen fırsatların sayısı ile ölçüldüğü kadarıyla) toplu taşımaya göre daha iyi erişilebilirlik sağlamaları anlamına gelir. Ancak toplu taşıma, kendisini tüm yolcular için ulaşılabilir kılan fırsatlara kapsayıcı erişim sağlama kabiliyetine sahiptir ve kapsama alanı da uygun biçimde planlanmıştır. İşlek şehirler, toplu taşımacılığı daha verimli hale getirdiği için hedefe yönelik arazi kullanımı politikaları, erişimin geliştirilmesine katkı yapabilir.

Hükümetlerin değişen tüketim, üretim ve dağıtım şablonlarının oluşturduğu belirsizliklere uyum sağlamak için planlama araçları geliştirmesi gerekiyor.

Uzun vadeli stratejik vizyonla kök bulan atik planlama prosedürleri küresel talep, üretim ve sevkiyat güzergahlarındaki değişen şablonlarla ilişkili belirsizliklere uyum sağlamaya yardımcı oluyor. Örneğin limanlarda iyi bir altyapı planlanmasında ve altyapı yatırımındaki pürüzleri giderecek kapasite aşamalarının oluşturulmasında zamanlama temel önem taşıyor. Söz konusu planların gelecekteki kalkınmanın doğrultusunu belirlemesi, yatırımları önceliklendirmesi ve gelecekteki potansiyel darboğazları tespit etmesi gerekir. Ayrıca bunlar, örneğin gelecekteki liman ve koridor inşaatlarına arazi tahsisi yapılmasının temelini de oluşturabilir.

© OECD

Bu özet metin, resmi bir OECD çevirisi değildir.

Bu özet metin, OECD telif hakkı ve yayının aslının ismi belirtilmek koşuluyla çoğaltılabilir.

Değişik dillerdeki özet metinler, aslı İngilizce ve Fransızca dillerinde yayınlanan OECD yayınlarının kısaltılmış çevirileridir.



[Yayının İngilizce tercümesini okumak için OECD.iLibrary’i ziyaret edin!!](#)

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

doi: 10.1787/9789282108000-en