



Read the full book on: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

ITF transporta apskats 2017

Pamatinformācija

“ITF transporta apskats” sniedz pārskatu par transporta nozares jaunākajām tendencēm un tuvākajām perspektīvām pasaules līmenī. Tas iepazīstina arī ar ilgtermiņa prognozēm līdz 2050. gadam attiecībā uz transporta pieprasījumu kravu (pa jūru, gaisu un sauszemi) un pasažieru pārvadāšanai (ar autotransportu, pa dzelzceļu un pa gaisu), kā arī saistītajām CO₂ emisijām, atbilstīgi dažādiem politikas scenārijiem.

Apskatā ir pievērsta īpaša uzmanība tam, kā galvenās pārmaiņas politikā, ekonomikā un tehnoloģijās kopš 2015. gada veido nākotnes mobilitāti līdztekus tādām citām starptautiskajām norisēm kā ANO ilgtspējīgas attīstības mērķu noteikšana. Īpašā uzmanība pieejamībai lielajās pilsētās norāda, cik svarīga loma ir politikai, lai izveidotu ilgtspējīgas transporta sistēmas, kas visiem nodrošinātu vienlīdzīgas piekļuves iespējas.

Konstatējumi

Neraugoties uz apskata bāzes līnijas scenārijā iepiņlānoto tehnoloģiju straujo attīstību, CO₂ emisiju apjoms transporta nozarē līdz 2050. gadam varētu palielināties par 60 %. Ja netiks veikti nekādi papildu pasākumi, globālais kravu pārvadāšanas radītais CO₂ emisiju apjoms varētu palielināties par 160 %, jo atbilstoši bāzes scenārijam, kas sagatavots saskaņā ar ESAO tirdzniecības prognozēm, starptautisko kravas pārvadājumu apjoms pieaugs trīskārt. Tas lielā mērā ir saistīts ar arvien biežāku autotransporta izmantošanu, jo īpaši nelielos attālumos un reģionos, kuros trūkst dzelzceļa savienojumu, piemēram, Dienvidaustrumu Āzijā. Maršrutu optimizācija vai uzņēmumu veikta kravas automašīnu un noliktavu koplietošana ļautu pārvadāt lielākus kravu apjomus un samazināt braucienus tukšgaitā. Ar šādiem efektivitātes ietaupījumiem varētu līdz pat vienai trešdaļai samazināt kravas automašīnu radīto CO₂ emisiju apjomu.

Strauji turpinaās pieaugt gaisa pasažieru skaits, jo pilsētas visā pasaulē kļūst pieejamākas gaisa satiksmei. Nākamajos 15 gados pasažieru gaisa satiksmes apjomi varētu pieaugt par 3-6 % gadā, visstraujāk — par gandrīz 10 % — pieaugot Āzijas iekšējo maršrutu apjomam. Laikposmā no 2015. gada līdz 2030. gadam starptautiskās aviācijas radīto CO₂ emisiju apjoms pat lielā mērā uzlabotas degvielas izmantošanas efektivitātes gadījumā varētu palielināties par apmēram 56 %. Liberāli gaisa satiksmes nolīgumi un vairāk zemo izmaksu lidojumi reģionu ietvaros ļaus paplašināt maršrutu tīklu un samazināt biļešu cenas, tādējādi veicinot izaugsmi. Pilsētas visā pasaulē kļūs pieejamākas, jo saīsināsies ceļā pavadāmais laiks. Saglabāsies lielas atšķirības starp reģioniem gaisa satiksmes pieejamības ziņā, bet šo problēmu var risināt, veicot investīcijas reģionālajās lidostās un labāk savienojot lidostas un pilsētas pa sauszemi.

Apskata bāzes scenārijā norādīts, ka laikposmā no 2015. gada līdz 2050. gadam motorizēto transportlīdzekļu daudzums pilsētās dubultosies, pieaugot par 41 % līdz 2030. gadam un par 94 % līdz 2050. gadam. Privāto automašīnu skaits jaunattīstības reģionos turpinās strauji pieaugt un attīstītajās valstīs saruks tikai nedaudz. Alternatīvas politikas scenārijos, kuros tiek veicināta sabiedriskā transporta

attīstība, ar motorizētajiem transportlīdzekļiem nobrauktie pasažierkilometri ir līdzīgā līmenī, bet vairāk nekā 50 % no kopējā pieprasījuma tiek apmierināti ar autobusu un citu sabiedrisko transportlīdzekļu palīdzību.

Ieskats politikā

2016. gada Parīzes klimata nolīgums ir jāiedzīvina konkrētās darbībās transporta nozarē.

Lai saglabātu transporta nozares radīto CO₂ emisiju apjomu 2015. gada līmenī, būs jāīsteno plašs politikas pasākumu klāsts. Būs jāizmanto visas politikas sviras: jānovērš nevajadzīgs transporta pieprasījums, jāpārslēdzas uz ilgtspējīga transporta iespējām un jāuzlabo efektivitāte. Būs vajadzīgi arī tādi tirgū balstīti mehānismi kā Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas noteiktā kompensāciju shēma starptautiskajai aviācijai. Saskaņā ar Starptautiskās Enerģētikas aģentūras scenārijiem ar šiem pasākumiem vēl ir iespējams ierobežot globālo sasilšanu līdz 2 grādiem pēc Celsija zem pirmsindustriālā līmeņa, bet ne līdz 1,5 grādiem, ko cenšas sasniegt Parīzes nolīgums.

Būs nepieciešama elastīga politika, lai pārvaldītu progresīvus jauninājumus transporta nozarē

Ar tādām tehnoloģiskajām inovācijām kā elektromobilitāte, autonomi transportlīdzekļi vai jauni koplietošanas mobilitātes risinājumi, iespējams radikāli mainīt mobilitātes modeļus, jo īpaši lielajās pilsētās. Dažas no šīm inovācijām dod iespēju ievērojami samazināt transporta radīto CO₂ pēdas nospiedumu un uzlabot ietverošu un vienlīdzīgu pieejamību. Kravu pārvadājumu jomā, autonomas automašīnas varētu krasi novirzīt konkurences priekšrocības starp dažādiem transporta veidiem autopārvadājumu virzienā. Politikā un plānošanā ir jāņem vērā šīs pārmaiņas, lai izvairītos no dārgas infrastruktūras izbūves, kas drīz būtu jau novecojusi, vai pieturoties pie oglekļa ietilpīgiem vai nevienlīdzīgam attīstības modeļiem.

Pilsētu mobilitātes radīto CO₂ emisiju apjoma samazināšanai ir vajadzīgs kas vairāk nekā tikai labāka transportlīdzekļu un degvielas tehnoloģija.

CO₂ emisiju samazinājums lielajās pilsētās nebūs sasniedzams tikai tehnoloģiju progresa rezultātā. Lai panāktu papildu CO₂ emisiju apjoma samazinājumu, ir vajadzīgi tādi izturēšanos mainoši politikas pasākumi kā nodokļi degvielai, zemi tranzīta tarifi vai tāda zemes izmantošanas politika, kas ierobežotu pilsētu izplešanos. Zemāki pilsētu transporta radīto CO₂ emisiju apjomi var būt kā pozitīvs blakusefekts tādiem politikas pasākumiem, kuru mērķis ir mazināt vietējos gaisa piesārņojuma avotus un sastrēgumus, kas ir vislielākās ar transportu saistītās problēmas daudzās pilsētās.

Mērķtiecīga zemes izmantošanas politika var samazināt transporta infrastruktūras apjomu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi pilsētās.

Vienlīdzīgas pieejamības nodrošināšana darbavietām un pakalpojumiem ir viens no ANO ilgtspējīgas attīstības mērķiem. Daudzās pilsētās privāto automašīnu piedāvātais elastīgums nozīmē to, ka tās nodrošina labāku pieejamību (ko mēra ar sasniedzamo galamērķu skaitu noteiktā laika posmā) nekā sabiedriskais transports, pat ņemot vērā sastrēgumus. Tomēr sabiedriskais transports spēj nodrošināt iekļaujošu pieejamību galamērķiem, pašam par sevi esot pieejamam visiem ceļotājiem, un tā nodrošinājums tiek atbilstīgi saplānots. Tā kā blīvi apdzīvotās pilsētās sabiedriskā transporta sistēmas ir efektīvākas, mērķtiecīga zemes izmantošanas politika var veicināt pieejamības uzlabošanu.

Valdībām ir jāizstrādā plānošanas rīki, lai pielāgotos mainīgajai situācijai, ko rada mainīgie patēriņa, ražošanas un izplatīšanas modeļi.

Elastīgas plānošanas procedūras, kas balstītas ilgtermiņa stratēģiskā redzējumā, palīdz pielāgoties mainīgajai situācijai, kas saistīta ar mainīgajiem modeļiem pasaules pieprasījuma, ražošanas un piegādes maršrutu jomā. Pareiza laika saplānošana ir būtiski svarīga labai infrastruktūras plānošanai un pakāpeniskai jaudas attīstīšanai, lai mazinātu infrastruktūrā, piemēram, ostās, ieguldīto investīciju neviendabīgumu. Šādos plānos būtu jāparedz turpmākās attīstības virziens, tas, kādām investīcijām dodama priekšroka, un nākotnē iespējamās problēmas. Tie var arī būt par pamatu zemes rezervēšanai, piemēram, ostu un koridoru attīstībai nākotnē.

© OECD

This summary is not an official OECD translation.

Reproduction of this summary is allowed provided the OECD copyright and the title of the original publication are mentioned.

Multilingual summaries are translated excerpts of OECD publications originally published in English and in French.



[Read the complete English version on OECD iLibrary!](#)

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

doi: 10.1787/9789282108000-en