



Olvassa el a teljes könyvet az alábbi témában: 10.1787/9789282108000-en

ITF közlekedési kilátások 2017

Összefoglalás magyarul

Háttér

Az „ITF közlekedési kilátások” c. kiadvány a közlekedési szektor jelenlegi trendjeiről és rövidtávú kilátásairól ad globális szintű áttekintést. Hosszú távú előrejelzésekkel szolgál továbbá a teherszállítás (tengeri, légi és szárazföldi), valamint a személyszállítás (gépjármű-, vasúti- és légiközlekedés) terén felmerülő közlekedési igényekről, továbbá az ezekkel összefüggő széndioxid-kibocsátásról a 2050-ig terjedő időszakra vonatkozóan, különféle politikai forgatókönyveket alapul véve.

A kiadvány kiemelten foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy miként formálják a 2015 óta végbement fontosabb politikai, gazdasági és technológiai változások, valamint más nemzetközi fejlemények – például az ENSZ fenntartható fejlődési céljainak megfogalmazása – a mobilitás jövőjét. Kiemelt hangsúlyt kap a hozzáférhetőség kérdése a városokban, rávilágítva a politikák fontos szerepére a mindenki számára egyenlő hozzáférést biztosító fenntartható közlekedési rendszerek kialakításában.

Megállapítások

2050-re a közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás 60%-kal nőhet, dacára annak, hogy a Kilátások c. kiadvány bázisvonal-forgatókönyve jelentős technológiai fejlődést feltételez. További intézkedések hiányában a globális teherszállításból származó széndioxid-kibocsátás 160%-kal is nőhet az OECD kereskedelmi előrejelzéseire építő bázisvonal-forgatókönyvet alapul véve, mely a nemzetközi teherforgalom háromszoros növekedésével számol. Ez a növekedés jórészt a közúti szállítás fokozottabb alkalmazásának tudható be, mely különösen rövid távokon és a vasúti összeköttetéssel nem rendelkező régiókban, például Délkelet-Ázsiában jellemző. Az útvonalak optimalizálásával vagy a kamionok és raktárak cégek közötti megosztásával növelhető lenne az egy járművön szállított árumennyiség, valamint csökkenthető lenne az üres fuvarok száma. Ilyen hatékonyságnöveléssel akár egyharmadával is csökkenthető lenne a kamionok általi széndioxid-kibocsátás.

A légi utasok számának erőteljes növekedése tovább folytatódik, mivel a városok világszerte könnyebben elérhetőek lesznek légi úton is. A következő 15 évben a légi utasforgalom éves szinten 3% és 6% közötti mértékben nőhet; ezen belül az Ázsián belüli útvonalakon várható a legnagyobb mértékű, csaknem 10%-os növekedés. A nemzetközi légiforgalomból származó széndioxid-kibocsátás 2015 és 2030 között mintegy 56%-kal nőhet, még a jelenleginél sokkal jobb üzemanyag-hatékonyság mellett is. A liberális légiszolgáltatási megállapodások és a nagyobb számban indított régió belüli fapados járatok lehetővé teszik a hálózat bővülését és az árak csökkenését, ezáltal elősegítik a növekedést. Az utazási idők lerövidülésével a városok világszerte könnyebben megközelíthetőek lesznek. A légi közlekedéssel való megközelíthetőség terén továbbra is megmaradnak a jelentős regionális különbségek, ám ezek a regionális repülőterek létrehozására, valamint a repülőterek és a városok közötti jobb felszíni összeköttetés megteremtésére irányuló beruházásokkal orvosolhatók.

A Kilátások c. kiadvány bázisvonal-forgatókönyve szerint a motorizált mobilitás a városokban 2015 és 2050 között megduplázódik; 2030-ra 41%-kal, 2050-re pedig 94%-kal nő. A fejlődő régiókban folytatódik a magánautók arányának erőteljes növekedése, és a fejlett gazdaságokban is csak kismértékű csökkenés várható. Azon alternatív politikai forgatókönyvek szerint, amelyekben a tömegközlekedést ösztönzőkkel támogatják, a motorizált utaskilométerek száma hasonló szinteket ér el, ám itt a teljes igény több mint 50%-át buszok és más tömegközlekedési eszközök elégítik ki.

Politikai meglátások

A 2016-os párizsi klímaegyezményben foglaltakat a közlekedési szektort célzó konkrét intézkedésekkel kell alakítani.

Politikák és intézkedések egész sorát kell bevezetni ahhoz, hogy a közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás megmaradjon a 2015. évi szinten. Az összes politikai eszközt be kell vetni: el kell kerülni a felesleges közlekedési igényeket, át kell állni a fenntartható közlekedésre, továbbá javítani kell a hatékonyságot. Ehhez olyan piaci alapú mechanizmusokra is szükség lesz, mint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által elhatározott, a nemzetközi légi közlekedést érintő kibocsátás-kompensációs program. A Nemzetközi Energiaügynökség forgatókönyvei szerint ilyen intézkedések mellett lehetséges lehet a globális felmelegedés mértékének az ipari forradalom előtti állapothoz képest 2 °C-os szinten belül tartása, ám a párizsi klímaegyezményben célul kitűzött 1,5 °C-os szinten belül tartás nem lehetséges.

A politikának agilisan kell kezelnie a közlekedésben megjelenő diszruptív innovációkat.

A technológiai innovációk, mint például az elektromos mobilitás, az autonóm járművek vagy az új megosztott mobilitási megoldások valószínűleg radikálisan megváltoztatják a mobilitási mintákat, különösen a városokban. Ezen megoldások némelyike lehetővé teszi a közlekedés széndioxid-lábnyomának jelentős mértékű csökkentését, valamint az inkluzív és egyenlő hozzáférés javítását. A teherszállítási szektorban az autonóm kamionok megjelenése drámai mértékben eltolhatja a különféle szállítási módok közötti versenyelőnyt a közúti szállítás irányába. A politikának és a tervezésnek figyelembe kell vennie ezeket a változásokat, hogy elkerülhető legyen a hamarosan elavulttá váló drága infrastruktúra kiépítése, illetve a szénintenzív vagy nem egyenlő hozzáférést biztosító fejlesztési irányokban való megrekedés.

A városi mobilitásból származó széndioxid-kibocsátás csökkentéséhez több kell a jobb járműveknél és a hatékonyabb üzemanyag-technológiánál.

A technológiai fejlődés önmagában kevés a széndioxid-kibocsátás csökkentéséhez a városokban. A kellő mértékű további kibocsátás-csökkentés megteremtéséhez a városi területek terjeszkedését korlátozó, magatartás-megváltoztató politikákra – például üzemanyagadókat, alacsony tömegközlekedési viteldíjak vagy földhasználati politikák – is szükség van. A városi mobilitásból származó alacsonyabb széndioxid-kibocsátás a számos városban a legégetőbb közlekedési problémát jelentő helyi légszennyezés és zsúfoltság visszaszorítását célzó politikák pozitív mellékhatásaként is jelentkezhet.

A célzott földhasználati politikák csökkenthetik az egyenlőbb hozzáférés biztosításához szükséges közlekedési infrastruktúra méretét a városokban.

A munkahelyekhez és a szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférés biztosítása az ENSZ fenntartható fejlődési céljaiban megfogalmazott célkitűzések egyike. Számos városban a magánautók által kínált rugalmasság azt jelenti, hogy – még a forgalmi dugókat figyelembe véve is – jobb hozzáférhetőséget biztosítanak a tömegközlekedésnél (egy adott időtartamon belül elérhető lehetőségek száma alapján mérve). A tömegközlekedés azonban mégis képes arra, hogy inkluzív hozzáférést biztosítson a lehetőségekhez ott, ahol a tömegközlekedés maga hozzáférhető az összes utazó számára, és ahol a lefedettsége megfelelően megtervezett. Minthogy a sűrűn lakott városok hatékonyabbá teszik a tömegközlekedési rendszereket, a célzott földhasználati politikák hozzájárulhatnak a hozzáférés javításához.

A kormányoknak fejlesztési eszközöket kell kidolgozniuk a változó fogyasztási, termelési és elosztási minták által keltett bizonytalanságokhoz való alkalmazkodáshoz.

A hosszú távú, stratégiai jövőképre épülő, agilis tervezési eljárások segítik az átalakuló globális keresleti-, termelési- és szállításiútvonal-mintákkal összefüggő bizonytalanságokhoz való alkalmazkodást. Az időzítés kulcsfontosságú a hatékony infrastruktúra-tervezés, valamint az infrastrukturális beruházás egyenetlenségeinek kiegyenlítését célzó kapacitás fokozatos bevezetése tekintetében, például a kikötőkben. Az ilyen terveknek meg kell határozniuk a jövőbeli fejlesztés irányát, rangsorolniuk kell a beruházásokat, és azonosítaniuk kell a lehetséges szűk keresztmetszeteket. Emellett földterület-fenntartás alapjául is szolgálhatnak, például jövőbeli kikötő- és folyosófejlesztés céljára.

© OECD

Ez az összefoglalás nem hivatalos OECD fordítás.

Ez az összefoglalás abban az esetben másolható, ha megemlítsre kerül az OECD szerzői joga és az eredeti kiadvány címe.

A többnyelvű összefoglalások az eredetileg angol ill. francia nyelvű OECD kiadványok kivonatos fordításai.



[Olvassa el a teljes angol nyelvű verziót az OECD online könyvtárában, az OECD iLibrary-n!!](#)

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

doi: 10.1787/9789282108000-en