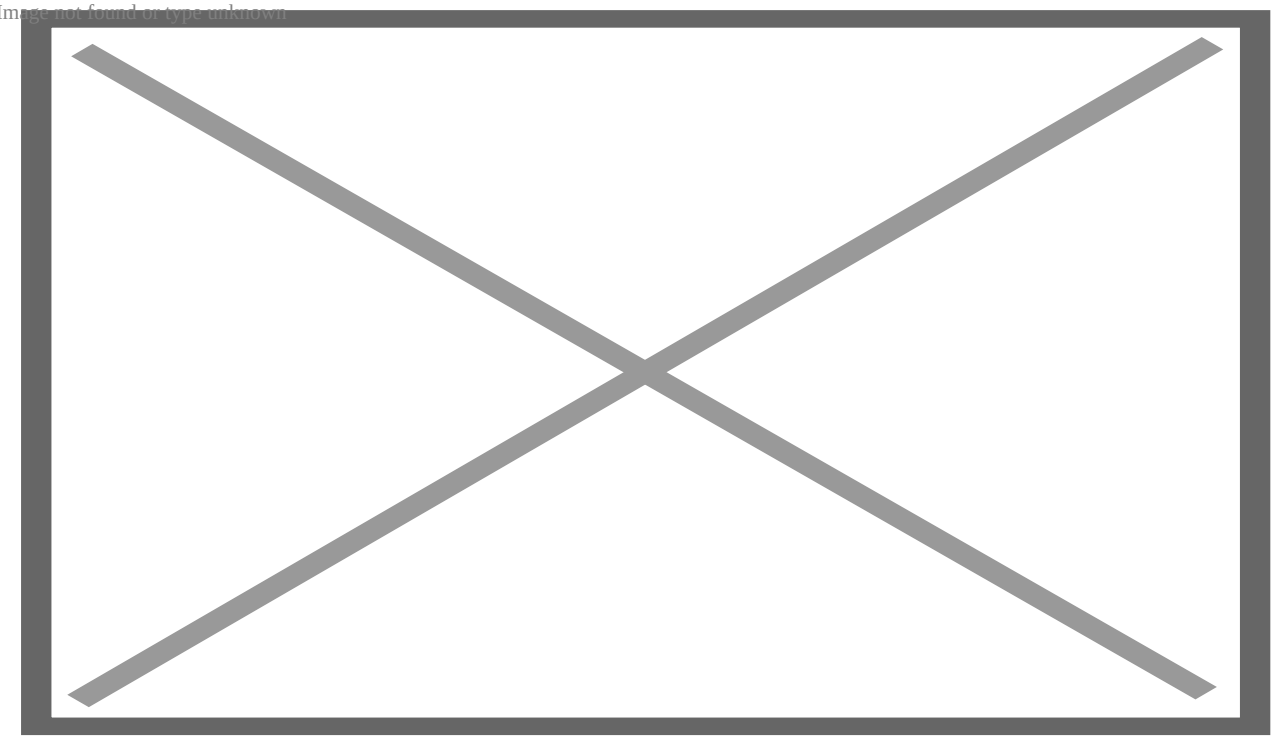
Οι προοπτικές στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές σε στεριά, θάλασσα και αέρα από το ITF

2017/02/16 10:43 στην κατηγορία LOGISTICS

Στην παρούσα έκθεση «Προοπτικές μεταφορών» του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών (ITF) συνοψίζονται οι πρόσφατες εξελίξεις και οι βραχυπρόθεσμες προοπτικές του τομέα μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επίσης, παρουσιάζονται οι μακροπρόθεσμες προβλέψεις για τη ζήτηση στον τομέα των μεταφορών έως το 2050, και συγκεκριμένα για τις εμπορευματικές (θαλάσσιες, αεροπορικές και επίγειες) και τις επιβατικές μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές), καθώς και οι προβλέψεις για τις σχετικές εκπομπές CO2 υπό διαφορετικά σενάρια πολιτικής.

Image not found or type unknown



Ειδικότερα, εξετάζεται ο τρόπος με τον οποίο οι κύριες οικονομικές και τεχνολογικές αλλαγές και οι κύριες αλλαγές πολιτικής από το 2015 και έπειτα, σε συνδυασμό με άλλες διεθνείς εξελίξεις, όπως η θέσπιση των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, διαμορφώνουν το μέλλον της κινητικότητας.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην προσβασιμότητα στις πόλεις και υπογραμμίζεται η σημασία των πολιτικών για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων μεταφοράς που

παρέχουν ίση πρόσβαση σε όλους.

Συμπεράσματα

Οι εκπομπές CO2 από τις μεταφορές ενδεχομένως **να σημειώσουν αύξηση 60% έως το 2050, παρά τη σημαντική τεχνολογική πρόοδο** που εικάζεται στο σενάριο βάσης της παρούσας έκθεσης «Προοπτικών».

Εάν δε ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα, οι εκπομπές CO2 από τις παγκόσμιες μεταφορές εμπορευμάτων ενδεχομένως να αυξηθούν κατά 160%, καθώς ο διεθνής όγκος εμπορευμάτων τριπλασιάζεται σύμφωνα με το σενάριο βάσης που στηρίζεται σε εμπορικές προβλέψεις του ΟΟΣΑ.

Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στην αύξηση των οδικών μεταφορών, ιδιαίτερα όσον αφορά τις μικρές αποστάσεις και τις περιφέρειες που δε διαθέτουν σιδηροδρομικές συνδέσεις, όπως η Νοτιοανατολική Ασία.

Η βελτιστοποίηση των δρομολογίων ή η κοινή χρήση των φορτηγών οχημάτων και των αποθηκευτικών χώρων από τις επιχειρήσεις θα επέτρεπε υψηλότερους συντελεστές φόρτωσης και λιγότερα ταξίδια χωρίς φορτίο.

Η αύξηση της αποτελεσματικότητας που θα προκύψει ενδεχομένως να μειώσει τις εκπομπές CO2 **από τα φορτηγά οχήματα κατά έως το ένα τρίτο.**

Ο αριθμός των **αεροπορικών επιβατών** θα συνεχίσει να αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό, καθώς οι πόλεις σε όλον τον κόσμο καθίστανται πιο προσιτοί αεροπορικοί προορισμοί.

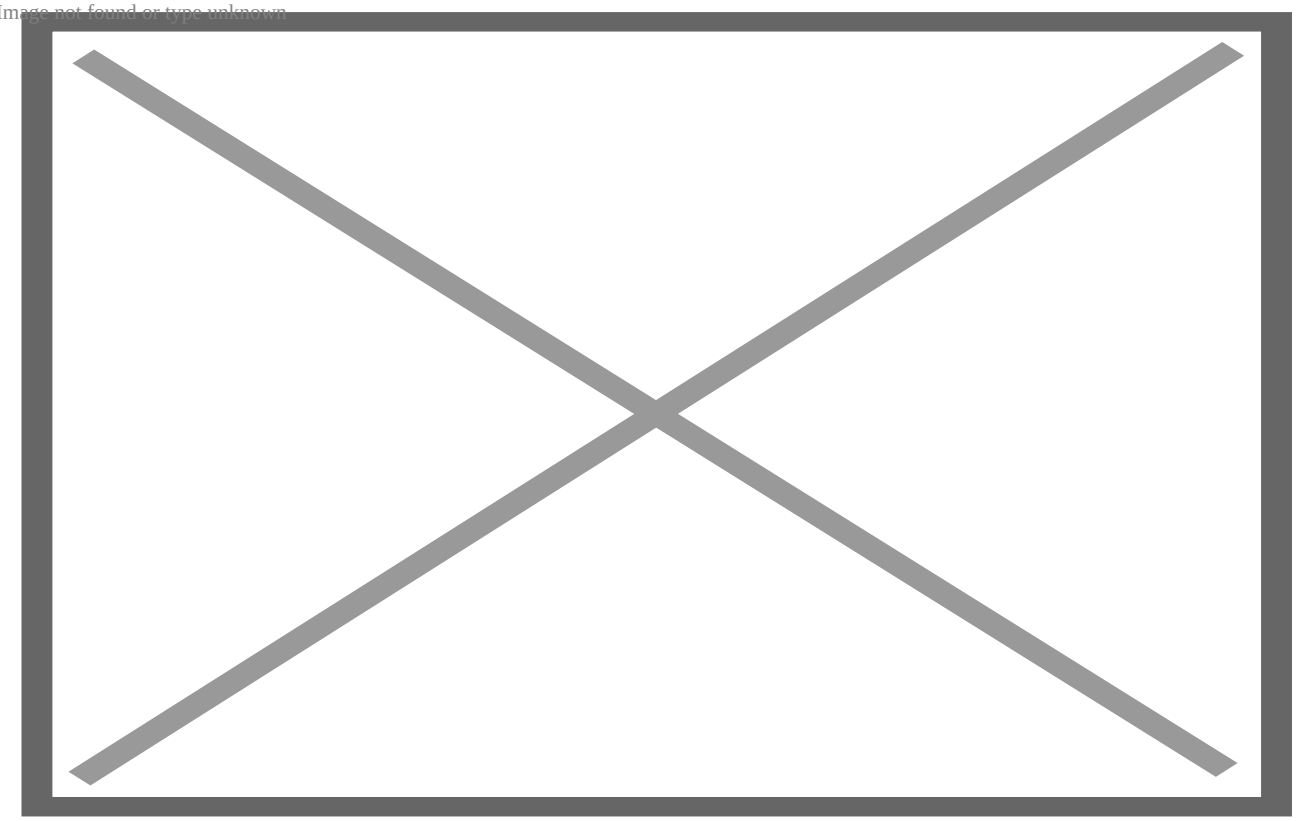
> Κατά τα επόμενα 15 έτη η επιβατική αεροπορική κίνηση ενδεχομένως να αυξηθεί κατά 3-6% ετησίως, με τα ενδοασιατικά δρομολόγια να αυξάνονται με τον ταχύτερο ρυθμό, σχεδόν κατά 10%.

Οι εκπομπές CO2 από τις διεθνείς αερομεταφορές δύνανται να σημειώσουν αύξηση 56% μεταξύ του 2015 και του 2030, ακόμα και με πολύ καλύτερη απόδοση καυσίμων.

Οι φιλελεύθερες συμφωνίες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών και η αύξηση των πτήσεων χαμηλού κόστους μεταξύ περιφερειών θα επιτρέψουν την επέκταση του δικτύου και τη μείωση των τιμών, συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση.

Οι πόλεις σε όλον τον κόσμο θα καταστούν πιο προσιτοί προορισμοί, καθώς μειώνονται οι χρόνοι ταξιδιού.

Image not found or type unknown



Οι μεγάλες περιφερειακές διαφορές όσον αφορά τις δυνατότητες αεροπορικής πρόσβασης παραμένουν, όμως οι επενδύσεις σε περιφερειακά αεροδρόμια και καλύτερες επίγειες συνδέσεις μεταξύ αεροδρομίων και πόλεων μπορούν να επιφέρουν λύσεις σε αυτό το πρόβλημα.

Η **μηχανοκίνητη μετακίνηση στις πόλεις** αναμένεται ότι θα διπλασιαστεί μεταξύ του 2015 και του 2050, ανερχόμενη στο 41% έως το 2030 και στο 94% έως το 2050 σύμφωνα με το σενάριο βάσης της παρούσας έκθεσης «Προοπτικών».

Το ποσοστό των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης θα συνεχίσει να αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό στις αναπτυσσόμενες περιφέρειες και θα σημειώσει ελάχιστη μόνο μείωση στις αναπτυγμένες οικονομίες.

Στα εναλλακτικά σενάρια πολιτικής όπου δίνονται κίνητρα για τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, τα χιλιόμετρα ανά επιβάτη που διανύονται με μηχανοκίνητο όχημα ανέρχονται σε παρόμοια επίπεδα, με τη διαφορά ότι τα λεωφορεία και τα μέσα μαζικής μεταφοράς καλύπτουν περισσότερο από το 50% της συνολικής ζήτησης.

Ζητήματα πολιτικής

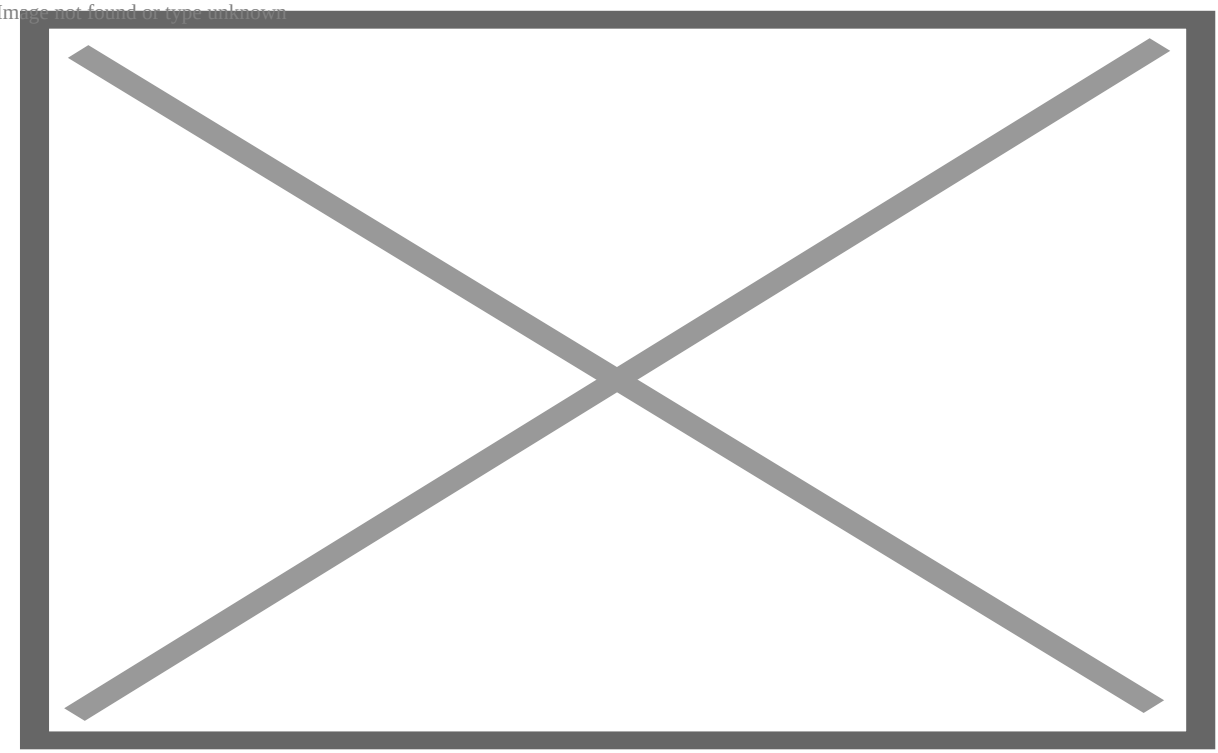
Η Συμφωνία του Παρισιού για το κλίμα που τέθηκε σε ισχύ το 2016 πρέπει να μετουσιωθεί σε συγκεκριμένες δράσεις για τον τομέα των μεταφορών.

Θα χρειαστεί να εφαρμοστεί ένα ευρύ φάσμα πολιτικών και μέτρων, προκειμένου να διατηρηθούν ο**ι οφειλόμενες στις μεταφορές εκπομπές CO2 στα επίπεδα του 2015.**

Θα χρειαστεί να χρησιμοποιηθούν όλα τα μέσα πολιτικής: αποφυγή της περιττής μεταφορικής ζήτησης, στροφή προς βιώσιμες επιλογές μεταφορών και βελτίωση της απόδοσης.

Θα χρειαστούν επίσης μηχανισμοί που βασίζονται στην αγορά, όπως το αντισταθμιστικό σύστημα για τις διεθνείς αερομεταφορές που αποφασίστηκε από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Image not found or type unknown



Σύμφωνα με τα σενάρια του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας, χάρη σε αυτά τα μέτρα είναι ακόμα δυνατό να περιοριστεί η άνοδος της θερμοκρασίας του πλανήτη στους 2ºC πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα, όμως όχι στους 1,5ºC που επιδιώκει η συμφωνία του Παρισιού.

Οι πολιτικές θα χρειαστεί να είναι ευέλικτες για τη διαχείριση της «ανατρεπτικής» καινοτομίας στις μεταφορές.

Οι τεχνολογικές καινοτομίες όπως η ηλεκτρική κινητικότητα, τα αυτόνομα οχήματαή οι νέες λύσεις κοινής μετακίνησης ενδεχομένως να μεταβάλουν ριζικά τα πρότυπα κινητικότητας, ιδιαίτερα στις πόλεις.

Μερικές από αυτές τις καινοτομίες παρέχουν δυνατότητες για τη σημαντική μείωση του αποτυπώματος CO2 του τομέα μεταφορών, καθώς και για τη βελτίωση της ισότιμης και χωρίς αποκλεισμούς πρόσβασης.

Στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών, **τα αυτόνομα φορτηγά οχήματα ενδεχομένως να μετατοπίσουν το συγκριτικό πλεονέκτημα** των διαφορετικών τρόπων μετακίνησης προς τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Οι αλλαγές αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη χάραξη πολιτικών και το σχεδιασμό, προκειμένου να αποφευχθεί η κατασκευή δαπανηρών υποδομών οι οποίες σύντομα θα καταστούν απαρχαιωμένες ή προκειμένου να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός σε επιλογές ανάπτυξης που είτε δεν είναι δίκαιες είτε εκλύουν μεγάλες ποσότητες άνθρακα.

Για τη μείωση των εκπομπών CO2 που οφείλονται στην αστική κινητικότητα δεν επαρκεί μόνο η βελτίωση της τεχνολογίας οχημάτων και καυσίμων.

> Η τεχνολογική πρόοδος από μόνη της δεν επαρκεί για τη μείωση των εκπομπών CO2 στις πόλεις.

Χρειάζεται να ληφθούν μέτρα που προωθούν την αλλαγή της συμπεριφοράς όπως οι φόροι καυσίμων, τα χαμηλά ναύλα μεταφοράς ή οι πολιτικές για τη χρήση της γης που περιορίζουν την άτακτη αστική επέκταση, προκειμένου να επιτευχθεί ο επιπρόσθετος περιορισμός των εκπομπών CO2.

Μείωση των εκπομπών CO2 από την αστική κινητικότητα μπορεί επίσης να επέλθει ως δευτερογενής συνέπεια των πολιτικών που στοχεύουν την τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, οι οποίες συνιστούν τις πιο επείγουσες προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών σε πολλές πόλεις.

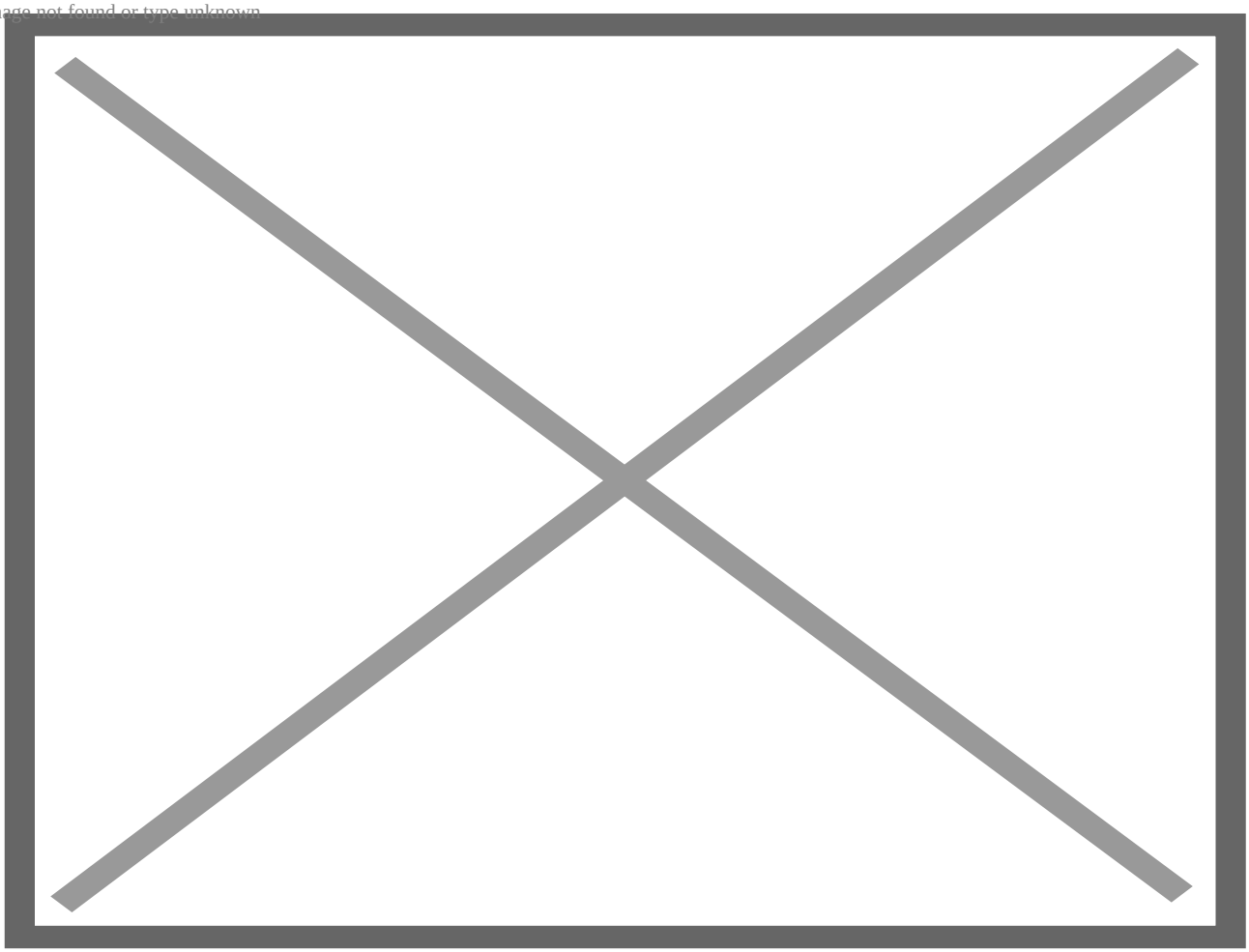
Οι στοχευμένες πολιτικές για τη χρήση της γης μπορούν να περιορίσουν το εύρος των μεταφορικών υποδομών που χρειάζονται για την πιο ισότιμη πρόσβαση στις πόλεις.

Η παροχή ισότιμης πρόσβασης σε θέσεις εργασίας και υπηρεσίες είναι ένας από τους

Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών.

Σε πολλές πόλεις η ευελιξία που παρέχουν **τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης** σημαίνει ότι προσφέρουν καλύτερη προσβασιμότητα (όπως μετριέται από τον αριθμό των προσιτών σε δεδομένο χρονικό διάστημα ευκαιριών) σε σύγκριση με τις δημόσιες συγκοινωνίες, ακόμα και όταν λαμβάνεται υπόψη η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Image not found or type unknown



Εντούτοις, οι δημόσιες συγκοινωνίες παρέχουν πρόσβαση χωρίς αποκλεισμούς σε ευκαιρίες όταν είναι προσιτές σε όλους τους επιβάτες και όταν η συγκοινωνιακή κάλυψη είναι ορθά σχεδιασμένη.

Καθώς οι πυκνοκατοικημένες πόλεις αυξάνουν την αποτελεσματικότητα των δημόσιων συγκοινωνιακών συστημάτων, η χάραξη στοχευμένων πολιτικών για τη χρήση της γης μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της πρόσβασης.

Οι εθνικές αρχές πρέπει να αναπτύξουν εργαλεία σχεδιασμού για την προσαρμογή στις αβεβαιότητες που δημιουργούνται από τα μεταβαλλόμενα πρότυπα κατανάλωσης, παραγωγής και διανομής.

Οι ευέλικτες διαδικασίες σχεδιασμού που θεμελιώνονται σε μακροπρόθεσμο στρατηγικό όραμα ενισχύουν τη δυνατότητα προσαρμογής στις αβεβαιότητες που σχετίζονται με τις μεταβολές της παγκόσμιας ζήτησης, παραγωγής και μεταφορικών

οδών.

Το χρονικό πλαίσιο είναι καίριας σημασίας όσον αφορά τον ορθό σχεδιασμό των υποδομών και τη σταδιακή δημιουργία χωρητικότητας για την ομαλοποίηση του ακανόνιστου χαρακτήρα των επενδύσεων σε υποδομές, όπως οι λιμένες.

Ανάλογα σχέδια θα πρέπει να ορίζουν την κατεύθυνση για τη μελλοντική ανάπτυξη, **να ιεραρχούν τις επενδύσεις και να εντοπίζουν πιθανούς μελλοντικούς ανασχετικούς παράγοντες.**

Μπορούν επίσης να αποτελέσουν τη βάση για τη δέσμευση γης, για παράδειγμα για τη μελλοντική ανάπτυξη λιμένων και διαδρόμων.

Αναλυτικά, για την μελέτη, πατήστε εδώ.