



Перспективы развития транспорта МТФ 2017

Резюме на русском языке

Общая картина

"Перспективы развития транспорта МТФ" предлагают вашему вниманию обзор последних тенденций и ближайших перспектив транспортной отрасли в мире. Кроме того, здесь приводятся и долгосрочные прогнозы развития спроса на транспортные услуги до 2050 г. как по грузовым (морским, воздушным и сухопутным), так и по пассажирским перевозкам (автомобильным, железнодорожным и авиатранспортом), и связанные с ними выбросы CO₂, в зависимости от различных сценариев политики.

Приводится анализ того, как основные политические, экономические и технологические изменения с 2015 года наряду с другими международными преобразованиями, такими как принятие целей устойчивого развития ООН, формируют будущее мобильности. Особое внимание уделяется доступности транспорта в городах и той роли, которую политические меры играют в создании устойчивых транспортных систем, предоставляющих равный доступ для всех.

Результаты анализа

Выбросы CO₂ от транспортных перевозок могут вырасти на 60% к 2050 г., несмотря на весь тот научно-технический прогресс, который заложен в базовом сценарии Перспектив. В отсутствии дополнительных мер выбросы CO₂ от глобальных грузоперевозок могут вырасти на 160%, так как базовый сценарий, опирающийся на прогнозы ОЭСР по торговле, предусматривает трехкратное увеличение объемов международных грузоперевозок. Во многом это связано с ростом использования автомобильного транспорта, особенно на малые расстояния и в регионах, где не хватает железных дорог, как, например, в Юго-Восточной Азии. Оптимизация маршрутов или совместное использование грузовиков и складов разными предприятиями могло бы улучшить коэффициент загрузки и уменьшить число порожних поездок. Такое повышение эффективности могло бы сократить выбросы CO₂, осуществляемые грузовым транспортом, почти на одну треть.

Рост числа авиапассажиров в мире продолжится, благодаря развитию авиасообщения со все большим числом городов. В ближайшие 15 лет рост пассажиропотока в авиaperевозках должен составить от 3% до 6% в год, при этом, рост на внутриазиатских маршрутах будет идти более высокими темпами - почти 10% в год. Рост выбросов CO₂ от международных авиaperевозок может составить около 56% за период с 2015 г. по 2030 г., даже при существенном улучшении КПД сгорания горючего. Либеральные соглашения о воздушном сообщении и большее количество бюджетных внутрирегиональных полетов приведут к расширению сети и снижению цен, что послужит фактором роста. Добираться в разные города по всему миру станет проще, так как продолжительность поездок сократится. Остаются существенные региональные различия в доступности по воздуху, но инвестиции в региональные аэропорты и лучшее наземное сообщение между аэропортами и городами может помочь решить эту проблему.

Ожидается, что в период с 2015 г. по 2050 г. моторизованная мобильность в городах удвоится, вырастет на 41% к 2030 г. и на 94% к 2050 г., согласно базовому сценарию Перспектив. Доля частных автомобилей будет продолжать расти быстрыми темпами в развивающихся регионах и лишь немного снижаться в развитых экономиках. При альтернативных сценариях политики, поощряющих общественный транспорт, количество моторизованных пассажиро-километров вырастет примерно до такого же уровня, но 50% от общего спроса будет удовлетворяться за счет автобусов и общественной транспортной сети.

Выводы анализа политики

Парижское соглашение о климате 2016 должно быть претворено в конкретные действия для транспортного сектора.

Необходимо будет воплотить в жизнь широкий набор политических мер и действий для сохранения выбросов CO₂ в транспорте на том же уровне, что в 2015 г. Нужно будет задействовать все рычаги политики: избегать ненужного спроса на транспорт, переходить к вариантам устойчивого транспорта и повышать эффективность. Также потребуются рыночные механизмы, такие как компенсационная схема для международной авиации, принятая Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Согласно прогнозным сценариям Международного Энергетического Агенства, все еще представляется возможным сдержать глобальное потепление в пределах двух градусов Цельсия по сравнению с доиндустриальным уровнем, но не в пределах 1,5 градусов Цельсия, к которым стремится Парижское соглашение.

Политике нужно будет умело управлять революционными инновациями в транспорте.

Технологические инновации, такие как электромобили, автономные транспортные средства или новые виды совместного использования транспортных средств, могут радикально изменить схемы мобильности, в частности, в городах. Некоторые из этих инноваций предоставляют возможность существенно сократить углеродный след транспорта и повысить инклюзивность и справедливость доступа. В секторе грузоперевозок автономные грузовые автомобили могли бы радикально изменить сравнительное преимущество, сложившееся между разными видами транспорта, в пользу автомобильных грузоперевозок. Политика и планирование должны брать в расчет такие изменения, чтобы не строились дорогие инфраструктуры, которые в скором времени устарели бы, и не закреплялись углеродоемкие или несбалансированные пути развития.

Для сокращения CO₂ при движении в городах понадобится больше, чем улучшение транспортных средств и технологий горючего.

Один лишь технический прогресс не позволит достичь сокращения выбросов CO₂ в городах. Чтобы не допустить негативных последствий CO₂, понадобятся меры политики, оказывающие влияние на поведение, как, например, налог на горюче-смазочные материалы, низкая плата за проезд или политика землепользования, ограничивающая неконтролируемое разрастание города. К такому благоприятному побочному эффекту, как сокращение выбросов CO₂ в городском движении, может привести политика, направленная на борьбу с местным загрязнением воздуха и заторами, которые представляют собой самые неотложные проблемы в сфере транспорта во многих городах.

Целенаправленная политика землепользования может привести к уменьшению масштабов транспортной инфраструктуры, необходимых для предоставления более равноправного доступа в городах.

Предоставление более равноправного доступа к рабочим местам и услугам - одна из задач целей устойчивого развития ООН. Во многих городах, та гибкость, которую вносят частные автомобили, показывает, что они обеспечивают большую доступность (если измерять по числу возможностей, доступных за определенный отрезок времени), чем общественный транспорт, даже с учетом заторов на дорогах. И все-таки, общественный транспорт может предоставить инклюзивный доступ к возможностям там, где он сам доступен для всех пассажиров и где его охват надлежащим образом распланирован. Так как в компактных городах эффективность сети общественного транспорта выше, целевая политика землепользования может помочь улучшить доступ.

Правительствам необходимо разработать такие инструменты планирования, которые позволят адаптироваться к неопределенности, связанной с изменениями в моделях потребления, производства и распределения.

Умелые процедуры планирования, опирающиеся на долгосрочное стратегическое видение, помогают приспособиться к неопределенности, связанной с переменами в сложившихся моделях глобального спроса, производства и маршрутов поставок. Сейчас как никогда актуально правильное планирование инфраструктуры и поэтапное наращивание потенциала для выравнивания разнородности инфраструктурных инвестиций, например, в портах. Такие планы должны задать направление дальнейшему развитию, приоритизировать инвестиции и выявить потенциальные будущие трудности. Они также могут лечь в основу резервирования земли, например, под будущее развитие порта или транспортного коридора.

© OECD

Данное резюме не является официальным переводом ОЭСР.

Воспроизведение данного резюме разрешается при условии, что при этом будут указаны атрибуты авторского права ОЭСР и заглавие оригинала публикации.

Многоязычные резюме - переведённые отрывки из публикаций ОЭСР, вышедших в оригинале на английском и французском языках.



[Читайте полную версию на английском языке в библиотеке ОЭСР \(OECD iLibrary\)!](#)

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

doi: 10.1787/9789282108000-en