



SISEPOLIITIKA PEADIREKTORAAT
POLIITIKAOSAKOND B: STRUKTUURI- JA
ÜHTEKUULUVUSPOLIITIKA

TRANSPORT JA TURISM

ELI SADAMATESSE SAABUVA JA NEIST
VÄLJUVA KAUBAVEO OSAKAAL

KOKKUVÕTE

Lühikokkuvõte

Käesolevas uuringus käsitletakse sadamaliikluse osakaalu ELis. Selles koondatakse teave sadamaliikluse ja selle eripärade kohta ning analüüsitakse mitmesuguseid transpordiliike, mida kasutatakse sadamate ühendamiseks kaupade lõppsihtkohtadega, sealhulgas ümberlaadimist, lähimerevedu ja sisesadamaid.

Uuringuga toetatakse hinnangut edusammude kohta, mida on tehtud maanteeveolt alternatiivsetele transpordiliikidele üleminekuga seotud poliitikaeesmärkide saavutamisel.

Käesoleva dokumendi koostamist taotles Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon.

AUTORID

Enrico Pastori, Itaalia

VASTUTAV ADMINISTRAATOR

Piero Soave
Poliitikaosakond: struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika
Euroopa Parlament
B-1047 Brüssel
E-post: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

TOIMETUSASSISTENT

Adrienn Borka

KEELEVERSIOONID

Originaal: EN.

TEAVE VÄLJAANDJA KOHTA

Poliitikaosakonnaga saab ühendust võtta ning selle igakuist teabelehte on võimalik tellida aadressil: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Käsikiri valmis 2015. aasta märtsis.
© Euroopa Liit, 2015.

Dokument on internetis kättesaadav aadressil:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Käesolevas dokumendis väljendatud arvamuste eest vastutab ainuisikuliselt autor ning need ei väljenda tingimata Euroopa Parlamendi ametlikku seisukohta.

Teksti reprodutseerimine ja tõlkimine on lubatud mitteärilistel eesmärkidel, kui viidatakse allikale ja teavitatakse sellest eelnevalt väljaandjat ning saadetakse talle koopia.

KOKKUVÕTE

Ülevaates käsitletakse eeskätt konkreetseid probleeme, mis on seotud kasutatud transpordiliikidega: ELi sadamatesse saabuva ja neist väljuva raudtee-, maantee-, siseveeteede- ja lähimereveoga. Uuring hõlmab meresadamate, sisesadamate ning maantee-/raudteeterminalide analüüsi ning selles kirjeldatakse mõningaid liikmesriikide/piirkondade vahelisi erinevusi. Uuringus esitatakse kasulikku teavet probleemide kohta, millega peavad praegu ELi sadamad toime tulema seoses liikluse kasvuga, ülekoormuse ja juurdepääsetavusega.

Sadamate ja sadamaid sisemaaga ühendavate taristute eripärad, käideldavate kaupade liik ja sadamate teeninduspiirkondade suurus on kõik tegurid, mis mõjutavad oluliselt transpordiliigi valikut ja muudele transpordiliikidele ülemineku võimalust.

ELi kaubandus muu maailmaga ja siseturul sõltub suuresti meresadamatest: 74% kaubavahetusest (import ja eksport) muu maailmaga ja ligikaudu 37% ELi liikmesriikide vahelisest kaubavahetusest toimub meresadamate kaudu. Sadamad tagavad ELi territoriaalse järjepidevuse, teenindades piirkondlikku ja kohalikku mereliiklust, et ühendada äärealad ja saarepiirkonnad. Need on sõlmed, kust on võimalik korraldada üle-euroopalise võrgustiku mitmeliigilisi logistikavooge, kasutades lähimerevedu, raudtee- ja siseveeteede ühendusi, et minimeerida maanteede ülekoormatust ja energiatarbimist.

ELi sadamate meretranspordi arvele langeb üle 3 miljardi tonni aastas.

2011. aasta valges raamatus transpordi kohta märgitakse, et on vaja rohkem ja tõhusamaid punkte, mille kaudu siseneda Euroopa turgudele ja tänu millele vältida tarbetut sõitu üle mandri. Meresadamatel on oluline roll logistikakeskustena ja neil peavad olema tõhusalt toimivad ühendusvõimalused sisemaaga. Selliste ühendusvõimaluste väljatöötamine on äärmiselt tähtis selleks, et vedada üha suuremaid kaubamahtusid lähimerevedudel nii ELi piires kui ka kogu ülejäänud maailmaga kaubeldes. Siseveeteedel on veel kasutamata võimalusi ning nende osatähtsus eelkõige seoses kaubavedudega sisemaale ja Euroopa merede ühendamisega peab suurenema. Kaubavoogude lõikes võib Euroopa sadamasüsteemis eristada viit peamist turgu: konteinervedude turg, ro-ro transpordi turg, tavapärase üldlasti turg, vedellastkaubaveo ja puistlastkaubaveo turg. Iga turule on iseloomulik oma dünaamika: läbi Euroopa sadamate sisemaale suunatud mereveo eri liikide marsruudi puhul juhitud arvukate tegurite ja osalejate keerukast vastastikmõjust. Kõikidele sadamatele ja kaubavahetusliikidele on omased aga kaks ühist põhitegurit, mis mõjutavad sisemaale suunatud marsruute: sadama ja sisemaa ühenduvus ning sadama enda tulemusnäitajad.

Sadamaliikluse andmete loetavuse muudavad keerukaks kaks olemuselt seotud aspekti: ümberlaadimine ja lähimerevedu.

„Lähimerevedu“ – lasti ja reisijate meritsi vedu geograafilises Euroopas asuvate sadamate vahel või nimetatud sadamate ja sadamate vahel, mis asuvad Euroopaga külgnevate sisemerete äärsetes Euroopa-välistes riikides. Lähimereveo mõiste laieneb ka liidu liikmesriikide ja Norra ja Islandi ja muude Läänemere, Musta mere ja Vahemere riikide vahelisele meretranspordile. (Euroopa Komisjon, 1999)

Konteinerite puhul on lähimereveo osa oluline, sest

- lähimerevedu (mis moodustab ligikaudu 60% ELi sadamate liiklusest) on ette nähtud vahetult sadama lähedusse jääva sisemaa jaoks või tuleneb sellest ning seepärast peavad sadamatel olema võimalused tulla toime vastava koormusega ja saata

konteinerid nende lõppsihtkohtadesse. See kvoot hõlmab ELi lähimereveo määratluse kohaselt ümberkaudsete sihtkohtadega vahetatud kaubavooge ja ümberlaadimistoimingutest tingitud vooge;

- süvamerekvooti tuleb täiendavalt analüüsida, sest see võib jaguneda järgmiselt: i) sadamas toimuv liiklus, mis nõuab ümber laadimist, ja ii) sadamas toimuv liiklus, mis nõuab suunamist sisemaale oma lõppsihtkohta. Seepärast on ülioluline võtta arvesse ümberlaadimise osakaalu.

Seevastu ro-ro transport on põhiliselt eri transpordiliike ühendav transport, mis hõlmab sisemaa-ala maantee- ja meretranspordi kaudu, mis mõne erandiga toimub lühidistantsidel (ja mis seepärast pannakse lähimereveo arvele).

Kui suures ulatuses kasutatakse ELi riikides raudteid ja veeteid vedudeks, on väga erinev. Muu hulgas tuleneb see järgmistest põhjustest:

i) geograafilised (saareriikides kasutatakse raudteed üldiselt vähemal määral; Euroopa keskel asuvates sisemaapiirkondades, mida kasutatakse suurematesse sadamariikidesse viivate transiidiriikidena, kasutatakse raudteed suuremal määral);

ii) majanduslikud/poliitilised (riikides, mille areng on hõlmanud rasketööstust, kasutatakse raudteed üldiselt suuremal määral); Baltimaades ja Skandinaavia riikides on raudteetranspordi osakaal suurem);

iii) keskkonnavalased (pikaajalise keskkonnapoliitikaga riikides kasutatakse raudteed üldiselt suuremal määral). Kuigi säästvuse huvides peetakse üleminekut raudteetranspordile kasulikuks, on mõnes riigis tõenäoliselt majanduslikel ja poliitilistel põhjustel (punkt ii) toimunud veovaldkonnas märkimisväärne raudteetranspordist loobumine ja üleminek maanteetranspordile. Ajavahemikul 2000–2010 on raudteetranspordi osakaal 8 liikmesriigis suurenenud. Mitmes teises liikmesriigis on toimunud aga oluline üleminek maanteetranspordile.

Üksikute sadamate tulemusnäitajatest nähtub, et

- maantee on kõige laiaulatuslikumalt kasutatud transpordiliik ELi sadamate ja sisemaal asuvate sihtkohtade ühendamiseks. Seda võib osaliselt põhjendada üldiselt väikest sisemaaosa hõlmavate lähimerevedude suure osakaaluga, kuid maanteetransport valitakse peamiselt suurema paindlikkuse ja usaldusväarsuse tõttu, millele lisandub lihtsam juurdepääs kõikidele sisemaal asuvatele sihtkohtadele;
- siseveeteed on sadamates laialdaselt kasutusel, kui taristu on olemas ja see sobib suuremahuliseks kaubaveoks. Nii tehakse Reini-Schelde deltas asuvates sadamates (Antwerpen, Rotterdam ja Amsterdam), kus siseveeteede osakaal ületab püsivalt 30%. Muud näited on Constanta sadam Rumeenias, Prantsusmaa Le Havre'i ja Marseille' sadamad ning väiksemal määral Saksamaa Bremeni ja Hamburgi sadamad;
- mitmes sadamas on raudtee osakaal juba väga suur. Eriti suur on osakaal Baltimaade sadamates Tallinnas ja Riias (kus absoluutne koormus on küll madal), mida läbivad enamjaolt puistlasti transiidivood. Suuremaid absoluutseid vooge haldavate sadamate puhul võib parimaid näiteid leida Saksamaal (Bremen ja Hamburg, mis võtavad vastu kuni 250 rongi päevas), Reini-Schelde deltas (Rotterdam, Antwerpen ja Zeebrugge) ning muudes sadamates, mis haldavad üldiselt oluliselt väiksemal arvul ronge (Koper Sloveenias, Gdansk ja Gdynia Poolas, Trieste ja La Spezia Itaalias, Felixstowe ja Southampton Ühendkuningriigis).

Kokkuvõttes on käesolevas uuringus käsitletud sadamates paljudel juhtudel raudtee- ja siseveeteede osakaal rahuldaval tasemel.