



SISÄASIOIDEN PÄÄOSASTO
POLITIIKKAYKSIKKÖ B: RAKENNE- JA KOHEESIOPOLITIIKKA

LIIKENNE JA MATKAILU

**ERI LIIKENNEMUOTOJEN OSUUS EU:N
SATAMISTA LÄHTEVÄSTÄ JA NIIHIN
TULEVASTA TAVARALIIKENTEESTÄ**

YHTEENVETO

Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa selvitetään EU:n satamaliikenteen liikennemuotojakaumaa. Siinä kootaan yhteen tietoja satamaliikenteestä ja sen ominaispiirteistä ja analysoidaan eri liikennemuotoja, joita käytetään satamien ja tavaroiden lopullisten määräpaikkojen välisiin yhteyksiin, kuten jälleenlaivausta, lähimerenkulkua ja sisävesisatamia.

Tutkimus tukee maantieliikenteestä vaihtoehtoihin liikennemuotoihin toteutettavaa siirtymää koskevien poliittisten tavoitteiden saavuttamisessa tapahtuneen edistymisen arviointia.

Tämä asiakirja on laadittu Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan pyynnöstä.

LAATIJAT

Enrico Pastori, Italia

VASTAAVA HALLINTOVIRKAMIES

Piero Soave
Politiikkayksikkö rakenne- ja koheesiopolitiikka
Euroopan parlamentti
B-1047 Bryssel
Sähköposti: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

TOIMITUSSIHTEERI

Adrienn Borka

KIELIVERSIOT

Alkuperäinen: EN.

TIETOJA JULKAISIJASTA

Yhteydenotot politiikkayksikköön tai sen kuukausitiedotteen tilaukset:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Käsikirjoitus valmistui maaliskuussa 2015.
© Euroopan unioni, 2015.

Tämä asiakirja on saatavilla internetissä osoitteessa:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

VASTUUVAPAUSLAUSEKE

Laatija on yksin vastuussa tässä asiakirjassa ilmaistuista kannoista, jotka eivät välttämättä vastaa Euroopan parlamentin virallista kantaa.

Kopiointi ja kääntäminen muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin on sallittua, kun lähde mainitaan ja julkaisijalle toimitetaan etukäteen kopio julkaisusta.

YHTEENVETO

Yleiskatsauksessa käsitellään nimenomaisesti kunkin käytetyn liikennemuodon, eli EU:n satamiin saapuvan ja niistä lähtevän rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen sekä lähimerenkulun, erityiskysymyksiä. Tutkimus sisältää analyysin meri- ja sisävesisatamien sekä rautatie- ja maantieliikenteen intermodaaliterminalien liikenteestä, ja siinä hahmotellaan eräitä jäsenvaltioiden/alueiden välisiä eroja. Lopuksi siinä annetaan hyödyllistä tietoa EU:n satamien tämänhetkisistä haasteista, jotka liittyvät liikenteen kasvuun, ruuhkautumiseen ja saavutettavuuteen.

Satamien ja ne sisämaahan yhdistävän infrastruktuurin ominaispiirteet, käsiteltävien tavaroiden tyyppi ja satamien vaikutusalueiden laajuus ovat kaikki tekijöitä, jotka vaikuttavat merkittävästi liikennemuodon valintaan ja liikennemuotosiirtymän toteuttamismahdollisuuksiin.

EU on sekä muun maailman kanssa että sen sisämarkkinoilla käytävän kaupan osalta hyvin riippuvainen merisatamista: 74 prosenttia muun maailman kanssa käytävästä kaupasta (tuonti ja vienti) ja noin 37 EU:n jäsenvaltioiden välisestä kaupasta kulkee merisatamien kautta. Satamat takaavat EU:n alueellisen jatkuvuuden palvelemalla alueellista ja paikallista meriliikennettä, joilla luodaan yhteydet syrjäisille ja saarialueille. Ne ovat solmukohtia, joista käsin Euroopan laajuisen verkon multimodaaliset logistiikkavirrat voidaan järjestää käyttäen lähimerenkulku-, rautatie- ja sisävesiyhteyksiä teiden ruuhkautumisen ja energiankulutuksen minimoimiseksi.

EU:n satamien käsittelemän meriliikenteen määrä on yli 3 miljardia tonnia vuodessa.

Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa vuodelta 2011 todetaan, että tarvitaan lisää ja tehokkaita saapumispaikkoja EU:n markkinoille, jolloin vältettäisiin tarpeeton liikenne Euroopan halki. Satamilla on tärkeä rooli logistiikkakeskuksina, ja ne edellyttävät tehokkaita sisämaayhteyksiä. Niiden kehittäminen on erittäin tärkeää tavaraliikenteen kasvaneiden määrien hoitamiseksi sekä EU:n sisällä harjoitettavan lähimerenkulun että muualle maailmaan suunnattavien merikuljetusten avulla. Sisävesiväylien tarjoamia mahdollisuuksia ei ole vielä kokonaisuudessaan hyödynnetty, joten niille on annettava suurempi rooli erityisesti tavaroiden siirtämisessä sisämaahan ja Euroopan merien yhdistämisessä toisiinsa. Euroopan merisatamajärjestelmän rahtivirtojen osalta voidaan erottaa viidet pääasialliset markkinat: konttiliikennemarkkinat, ro-ro-alusten markkinat, perinteisen kappaletavararahdin markkinat, nestemäisen irtolastin markkinat ja kuivan irtolastin markkinat. Kaikilla markkinoilla on oma dynamiikkansa: erityyppisen merirahdin reitittämistä Euroopan satamien kautta sisämaahan ohjaavat hyvin monien tekijöiden ja toimijoiden väliset vuorovaikutukset. Kaikilla satamilla ja kaupan lajeilla on kuitenkin kaksi yhteistä taustatekijää, jotka vaikuttavat sisämaahan valittavaan reittiin: sataman liikenneyhteydet sisämaahan sekä itse sataman suorituskyky.

Satamaliikennettä koskevien tietojen luettavuutta hankaloittaa kaksi kiinteästi toisiinsa liittyvää tekijää: jälleenlaivaus ja lähimerenkulku.

"Lähimerenkululla" tarkoitetaan lastin ja matkustajien kuljettamista meriteitse maantieteellisessä Euroopassa sijaitsevien satamien välillä tai näiden satamien ja sellaisissa Euroopan ulkopuolisissa maissa sijaitsevien satamien välillä, joilla on rantaviivaa Eurooppaan rajautuvissa sisämerissä. Lähimerenkulun käsite ulottuu myös unionin

jäsenvaltioiden ja Norjan, Islannin ja Itämeren, Mustanmeren ja Välimeren valtioiden väliseen meriliikenteeseen. (Euroopan komissio, 1999)

Lähimerenkulun osuus konttiliikenteestä on merkittävä seuraavista syistä:

- Lähimerenkulun (joka muodostaa noin 60 prosenttia EU:n satamien liikenteestä) määräpaikka (tai lähtöpaikka) on sataman välittömässä läheisyydessä sisämaassa. Tästä syystä satamilla on oltava valmiudet käsitellä vastaava niiden kautta kulkeva liikennemäärä ja toimittaa kontit edelleen niiden lopullisiin määräpaikkoihin. Tämä kiintiö sisältää kauppavirrat lähellä sijaitsevien määräpaikkojen kanssa lähimerenkulkua koskevan EU:n määritelmän mukaisesti sekä jälleenlaivauksesta peräisin olevat virrat.
- Syvänmeren kiintiötä on analysoitu tarkemmin, koska se voidaan jakaa i) satamaan jälleenlaivausta varten tulevaan liikenteeseen ja ii) sisämaassa sijaitsevaan lopulliseen määräpaikkaan toimittamista varten satamaan tulevaan liikenteeseen. Tästä syystä jälleenlaivauksen osuuden huomioon ottaminen on avaintekijä.

Ro-ro-liikenne on sitä vastoin pääasiallisesti komodaalista liikennettä, johon sisältyy maanteitse suoritettava sisämaaosuus sekä merikuljetus, jonka pituus on – eräin poikkeuksin – lyhyt (ja joka tästä syystä luetaan lähimerenkuluksi).

Se, missä määrin EU:n eri jäsenvaltiot käyttävät rautatie- ja vesiliikennettä tavarakuljetuksiin, vaihtelee suuresti. Syyt tähän ovat muun muassa

i) maantieteellisiä (saarivaltiot käyttävät rautateitä yleensä vähemmän; Keski-Euroopan sisämaa-valtiot, joita käytetään kauttakulkumain suuriin satamiin, käyttävät rautateitä enemmän)

ii) taloudellisia/poliittisia (maat, joiden kehityksessä raskas teollisuus on ollut tärkeää, käyttävät yleensä rautateitä enemmän; Baltian ja Skandinavian maissa rautatieliikenteen osuus on suurempi)

iii) ympäristöön liittyviä (maat, joilla on pitkän aikavälin ympäristöpolitiikka, käyttävät yleensä rautateitä muita enemmän). Vaikka liikennesiirtymää rautatieliikenteeseen pidetään kestävyysyistä hyödyllisenä, eräissä maissa on itse asiassa havaittu mahdollisesti taloudellisista ja poliittisista syistä (edellä oleva ii kohta) johtuvia huomattavia tavaraliikenteen siirtymiä rautateiltä maanteille. Vuosien 2000 ja 2010 välisenä aikana rautateiden osuus liikennejakaumasta on kasvanut kahdeksassa EU:n jäsenvaltiossa. Monissa muissa jäsenvaltioissa on kuitenkin tapahtunut huomattavaa siirtymistä maantieliikenteeseen.

Yksittäisten satamien suorituskykyä koskevissa tiedoissa korostuvat seuraavat seikat:

- Maantieliikenne on laajimmin käytetty liikennemuoto EU:n satamien ja sisämaassa sijaitsevien määräpaikkojen yhdistämiseksi. Lähimerenkulun sisämaassa oleva vaikutusalue on yleensä pienempi, ja tästä syystä lähimerenkulun suuri osuus voi osaltaan olla selitys tähän, mutta maantieliikenne valitaan yleensä sen suuremman joustavuuden ja luotettavuuden vuoksi sekä siksi, että sen avulla on helpompi saavuttaa kaikki sisämaan määräpaikat.
- Satamat käyttävät laajasti sisävesiliikennettä, mikäli suurien tavaramäärien kuljettamiseen soveltuvaa infrastruktuuria on käytettävissä ja se on tasoltaan sopivaa. Näin on asianlaita Reinin ja Scheldtin suistossa sijaitsevien satamien (Antwerpen, Rotterdam ja Amsterdam) kohdalla, joissa sisävesiliikenteen osuus

liikennejakaumasta on jatkuvasti yli 30 prosenttia. Muita esimerkkejä ovat muun muassa Constantan satama Romaniassa, ranskalaiset Le Havren ja Marseillen satamat ja vähemmässä määrin Bremenin ja Hampurin satamat Saksassa.

- Monissa satamissa rautatieliikenteen osuus on jo nyt suuri. Rautatieliikenteen osuus liikennejakaumasta on erityisen suuri Baltiassa Tallinnan ja Riian satamissa (tosin niiden kautta kulkevan liikenteen kokonaismäärä on pieni), joille on tunnusomaista, että suurin osa liikenteestä on irtotavararahdin kauttakulkuvirtoja. Tarkasteltaessa satamia, jotka käsittelevät suurempia liikenteen kokonaismääriä, myönteisimmät tapaukset löytyvät Saksasta (Bremen ja Hampuri käsittelevät jopa 250 junaa päivittäin), Reinin ja Scheldtin suistosta (Rotterdam, Antwerpen ja Zeebrugge) sekä muista satamista, jotka käsittelevät huomattavasti vähemmän junia (Koper Sloveniassa, Gdansk ja Gdynia Puolassa, Trieste ja La Spezia Italiassa sekä Felixstowe ja Southampton Yhdistyneessä kuningaskunnassa).

Yhteenvetona voidaan todeta, että tässä tutkimuksessa tarkastelluissa satamissa rautatieliikenteen ja sisävesiliikenteen osuus liikennemuotojakaumasta on monissa tapauksissa tyydyttävä.