

Kaubaveod RB-I

EL-i määratluses on RB suurema osa kaupade puhul tegemist
“road+rail+road” tüüpi kombineeritud transpordiga (CT-ga)

EL direktiivid “combined transport (CT)” kohta

EY ütleb tasuvusuuringus selgesti, et Rail Baltic konkureerib lühimaamerevedudega Läänemerel. See on vastuolus EL Valge raamatuga 2011. aastast:

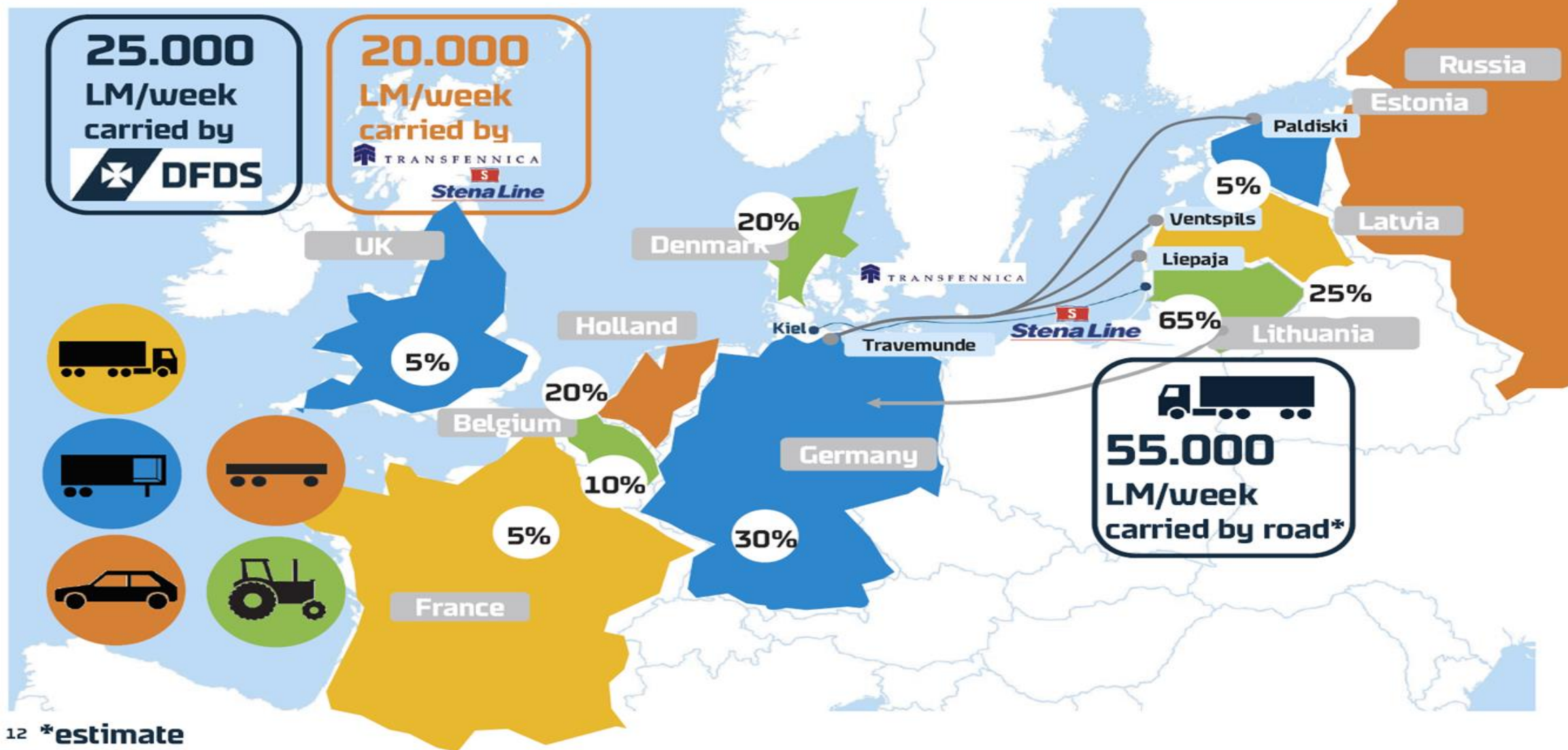
Väljavõtted Euroopa Valgest raamatust:

"On the coasts, more and efficient entry points into European markets are needed, **avoiding unnecessary traffic crossing Europe**. Seaports"

"The target is to shift 30% of road freight of more than 300 km to by 2030, and more than 50% by 2050 **to waterborne** and rail transport"

Praeguseks on tulemus 15-20%. Reaalsus on see, et eemärk jääb täitmata, sest kaubaveoturg kasvab kiiremini kui mere- ja autotransport.

BALTIKUM-SAKSAMAA KAUBAVOOGUDE SIHTKOHAD JA KORIDORI RO/RO MAHUD



CT mahud Euroopas võrreldes RB mahtudega

CT kasutajad Euroopas on kontinentidevahelised laevaliinid, suurtootjad. CT konkureerib autovedajatega, kes teostavad täis- ja osakoormate vedusid.

Nn väikesaadetiste operaatoridega (DHL, DSV, Schenker, Dachser (ACE)), kes toimivad terminal-terminal-terminal printsiibil, CT Euroopas konkureerida ei suuda.

Allikas:<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>

Järgmisel slaidil toodud kolm esimest transpordikoridori moodustavad ligikaudu 50% EL-sisesest CT (raudtee+maanteetransport) mahtudest. See iseloomustab ülealpilise liikluse tähtsust CT transpordis Euroopas.

Soovmõtlemine: RB-st saab Euroopa üks suuremaid transpordikoridore, sest RB-le prognoositakse 1,7-1,8 milj. TEU-d aastas.

Tegelikkuses saab CT liiklus olla raudtee äriplaanile ainult toeks. EL-s annab see alla kolmandiku raudtee kogumahtudest.

Põhimahud raudteele peavad tulema klassikalisest raudteekaubast.

Table 3: Total Intra-EU CT in the EU, top 30 corridors, 2011

Intra-EU corridor		Transport volume (TEU)	Tonnes lifted (gross tonnes)	Tonnes moved ^{a)} (m tonne-km)
Germany - Italy via AT		1.197.960	16.643.230	11.533
Germany - Italy via CH		775.820	9.852.700	8.375
Belgium - Italy via CH		460.970	5.830.000	5.539
Netherlands - Germany		370.000	2.522.000	876
France - Italy		214.090	2.644.000	2.115
Netherlands - Italy via CH		203.110	2.352.000	2.822
Sweden - Germany		191.340	2.560.000	3.072
Germany - Austria		190.500	2.073.000	1.866
Belgium - Germany		143.010	798.000	396
Germany - Spain		112.690	1.290.000	1.806
Luxemburg - France		109.710	1.104.000	994
Germany - Czech Republic		108.350	953.000	667
Belgium - France		101.840	940.000	461
Austria - Slovenia		98.650	1.243.350	373
Sweden - Belgium		49.000	666.000	799
Netherlands - Belgium		47.630	106.000	16
Austria - Hungary		44.200	530.620	239
Hungary - Slovenia		43.630	346.000	156
Slovakia - Slovenia		43.010	275.000	138
Germany - France		39.230	379.000	322
Denmark - Italy via AT		37.340	1.010.000	1.414
Belgium - Italy via AT		36.550	427.000	448
Germany - Poland		35.560	344.000	344
United Kingdom - Spain		35.020	389.000	778
Germany - Hungary		34.990	388.000	466
Sweden - Netherlands		33.750	330.000	363
Netherlands - Italy via AT		32.890	413.000	475
France - Spain		29.000	294.000	382
Sweden - Italy via CH		25.650	327.000	589
Germany - Slovenia		25.400	271.080	271
Subtotal Top 30 corridors		4.870.890	57.300.980	48.093
<i>Other corridors ^b</i>		<i>3.816.280</i>	<i>28.897.000</i>	<i>17.784</i>
Total		8.687.170	86.197.980	65.877

^a Estimates relating to distances of rail, inland waterway and short sea journeys

^b Including other CT rail/road corridors, total intra-EU CT short sea/road and CT short sea/ inland waterway volumes that could not be allocated to individual corridors

EY raudteevedude kulude arvestus ja konkurentsivõime hindamine tekitab küsimusi. Suur osa arvutuskäike on puudu, kuid teiste allikate põhjal saab teha järeldused, et:

1. konteiner blokk-rongide tegelikud kulud on Euroopas 30-50% kõrgemad
2. EY ei ole raudteetranspordi puhul arvestanud kohalike kuludega vähemalt 500 eurot TEU kohta. Konteinerite tee ei lõpe raudteejaamas, vaid kliendi juures ja niisugune vedu maksab.

Baltic States

	Finland	Baltics	Poland	Germany	BeNeLux	Adriatic	CIS	China
	€/ km day	€/ km day	€/ km day	€/ km day	€/ km day	€/ km day	€/ km day	€/ km day
RB		0,75 1 d.						
Existing rail**	- *	- *	0,97 5 d.	0,70 6 d.	0,73 6 d.	0,9 6 d.	0,91 3 d.	0,44 15 d.
Road	1,07 1 d.	0,72 1 d.	0,80 1 d.	1,08 2 d.	0,94 3 d.	1,05 3 d.	0,82 3 d.	0,42 15 d.
Sea	0,47 2 d.	- *	0,50 2 d.	0,50 2 d.	0,50 3 d.	0,39 5 d.	- *	0,18 30 d.
Air	140 1 d.	117 1 d.	48 1 d.	- *	140 1 d.	20 1 d.	107 1 d.	6,78 1 d.

* Denotes that the connection with this destination has either been considered as a non-competitive alternative, or direction connections are not possible based on the presented assumptions.

** Existing rail has been calculated based from the perspective of cargo transportation with Finland.

RB klientriikide struktuur

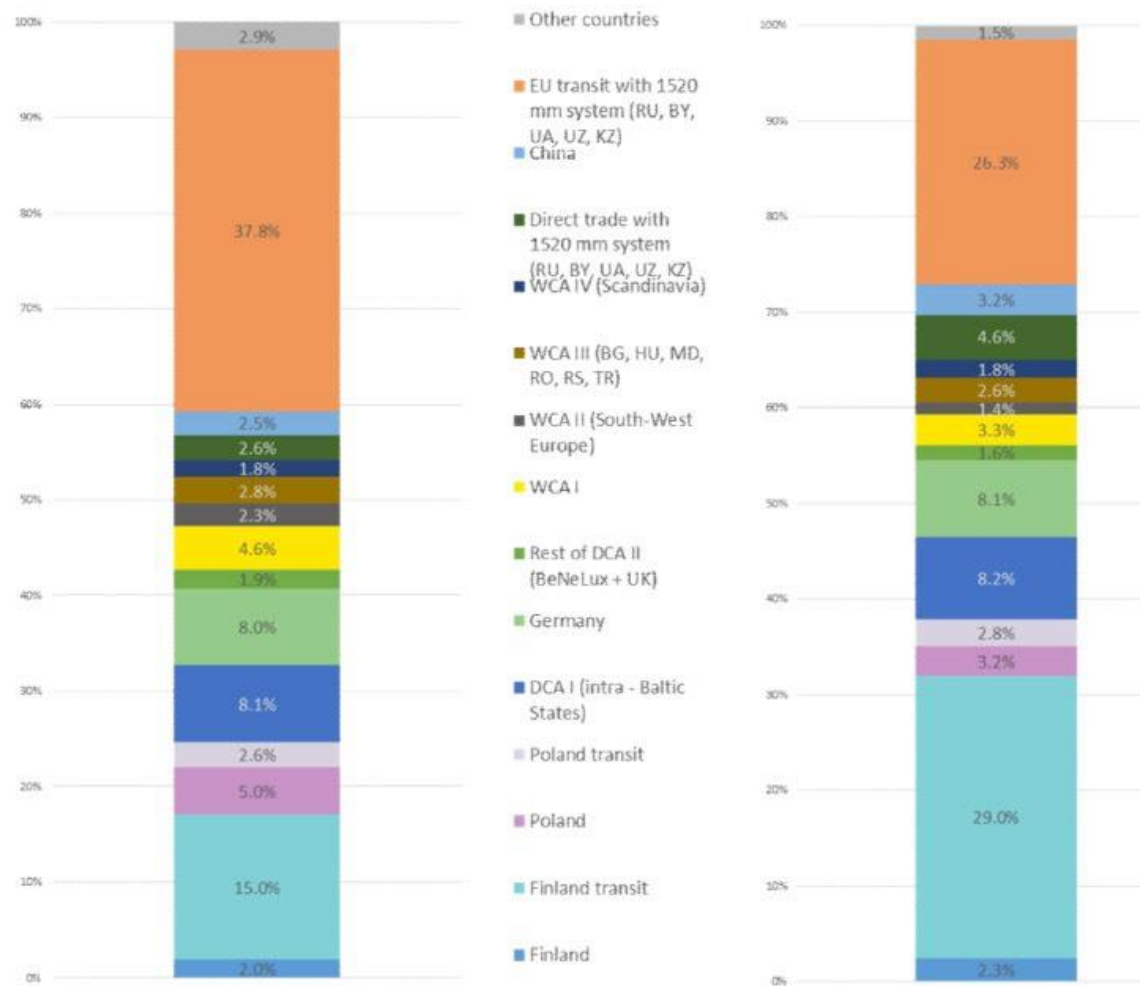


Figure 73 Split of freight origin/destination within Rail Baltica sections (left: tonnes, right: ton-km)

Mida siis Rail Baltic kaubevedude seisukohast tegelikult tähendab?

1. Lootust, et maantee- ja meretransport liigub raudteele. See lootus on mahtude osas kaugelt ebarealistlik.
2. Lootust, et Vene konteinerkaubamahud Balti riikides kasvavad sisuliselt nullist 0.6 miljoni TEU-ni aastas. Kui enne oli üleminek 1520 raudteesüsteemilt 1435 süsteemile planeeritud Kaunases, siis nüüd neljas erinevas punktis.

RB ei likvideeri 1520/1435 ülemineku vajadust, nagu meile seda ideed serveeritakse. 37.8% RB mahtudest jääb seda jätkuvalt vajama.

Miks ei ole Rail Baltic majanduslikult ega sotsiaalmajanduslikult tasuv?

- 1. Liiga vähe reisijaid
- 2. 55% kaubamahtudest liigub vaid Kaunasest allpool, st paarisajakilomeetrise lõigul
- 3. Maanteetransport on viimasel 20 aastal muutunud oluliselt keskkonnasõbralikumaks. Puhta õhu sääst on raudteetranspordil täna ja tulevikus oluliselt väiksem kui veel 20 aastat tagasi.