

TRANSPORDILIIKIDE KONKURENTSIVÕIME MUUTUSED KAUBAVEOL: DELPHI MEETODIL PÕHINEV TULEVIKU-UURING

Erik Terk,¹ Tõnis Hunt,² Indrek Saar³

Teemast, küsimusepüstitusest ja uuringust

Transpordiliikide domineerimisalad on hakanud nii enam kattuma kui nihkuma, pole selge, kaugele see nihkumine läheb. Transpordi võimalike modaalsusmuutuste (*modal shift*) teemal toimuvad ägedad diskussioonid. Nihete taga on nii transporditehnoloogilised muutused (näiteks kaubakonteinerite laialdane kasutuselevõtt, mis avas tee nn multimodaalseteks lahendusteks), rahvusvaheliste transpordikoridoride areng kui ka nn rohepoliitikaga seotud taotlused, mis esitasid transpordile uusi nõudeid. Lisandunud on infotehnoloogia ja tehisarukasutamisest tulenevad uued võimalused. Kaubavedude modaalsuse osas on keskseks küsimus raudtee osatähtsuse suurendamisest. Pikka aega pole tavaliselt riigile kuulunud raudteefirmad tahtnud väga oma mugavustsoonist, suhteliselt odavate massveoste turusegmentist, väljuda ja oma turuosa on uute veoste arvel laiendanud agressiivsemad ja kiiremalt tegutsevad autovedajad. Nüüd on olukord muutumas, põhipõhjuseks ökoloogiliste kriteeriumide esile tõus. Arvestades, et maantee-kaubavedu emiteerib Euroopa Keskkonnaagentuuri 2021. a andmetel veetava kauba tonnkilomeetri kohta üle viie korra enam kasvuhoonegaase kui raudteevedu, pole ka midagi imestada Euroopa Liidu transpordipoliitika raudteelembuse üle. Lisandub ka maantee ülekoormatus ja uued tehnoloogilised võimalused raudteede toimimise efektiivsuse suurendamiseks. EL on püstitanud eesmärgiks suurendada aastaks 2030 raudteetranspordi osatähtsuse kaubaveos seniselt alla 20% jäävalt 30%ni.

Käesolev artikkel põhineb Eesti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellimisel läbiviidud uuringule, mille eesmärgiks oli luua laiem foon mõistmaks, millisesse konkurentsituatsiooni teiste transpordiviisidega võib sattuda peale käivitumist uus rajatav Rail Baltica rahvusvahelisele raudteele. Uuringut aga ei fokuseeritud kitsalt Rail Balticat puudutavale, vaatluse alla võeti kolme kaubaveo liigi, maanteevedude, raudteevedude ja merevedude arenguperspektiivid ELi geograafilise ja majandusliku ruumi tingimustes, et neid võrrelda ja teha järeldusi kaubaveotranspordi modaalsuse tõenäolise muutumise kohta. Ajahorisondiks võeti aasta 2050.

Keskseteks veoteenuste parameetriteks, mille tulevikudünaamikat püüti ette näha ja mille alusel kujunesid ka järeldused transpordiliikide osatähtsuse tõenäoliste muutuste kohta, olid veo maksumus ja veokiirus 400–1000 km vahele jäävatel distantsidel. Veo maksumuse muutumise prognoosid tehti võrreldavates hindades. Uuringu põhiosa ehk eksperthindamine viidi läbi 2019. aastal, tulemuste interpreteerimise alased arutelud 2020. aastal. Artikli lõpus on kommenteeritud ka mõningaid peale uuringu lõppu toimunud arenguid.

¹ Erik Terk, Tallinna Ülikooli emeritprofessor, Narva mnt 25, Tallinn 10120, erik.terk@tlu.ee

² Tõnis Hunt, Tallinna Tehnikaülikooli Mereakadeemia uurija, Ehitajate tee 5, Tallinn 19086, tonis.hunt@taltech.ee

³ Indrek Saar, Tallinna Ülikooli dotsent, Narva mnt 25, Tallinn 10120, indrek.saar@tlu.ee; Eesti Sisekaitseakadeemia professor, Kase 61, Tallinn 12012, indrek.saar@sisekaitse.ee

Uuringu metoodika

Uuringus oli põhimeetodiks prognostilistes uuringutes küllalt tihti kasutatav Delphi meetod, mida me kohandasime antud uuringu tarbeks ja kombineerisime uuringu lõppstaadiumis vabamas vormis ekspertaruteludega. Delphi meetod põhineb tööle tavaliselt tellijaorganisatsioonist sõltumatute ekspertide paneeliga. Ekspertid vastavad neile esitatud, järkjärguliselt täpsustuvatele küsimustele iseseisvalt, jäädes teiste vastajate suhtes anonüümseteks. Eeldatakse, et protseduuri jooksul toimuv infovahetus ja üksteisele oponentimine viib ekspertide seisukohtade lähenemisele ja lõpuks jõutakse suhteliselt homogeense lõpp-produktini (hinnang, prognoos). Klassikalises Delphi tööprotseduuris püütakse kasutada võimalikult palju kvantitatiivseid hinnanguid, etteantud skaalasid, valikvastuseid jms. See teeb võimalikuks hinnanguid võrrelda ja arvamustes olevad erinevused kiiresti tuvastada, et siis sealt täpsustamisega edasi minna.

Komplekssete ja raskelt operatsionaliseeritavate teemadega töötamisel on klassikalist, tugevalt formaliseeritud Delphi protseduuri kasutada siiski küllalt raske. Selliste ülesannete puhul on tehtud hulganisti katseid seda meetodit modifitseerida. Tavaliselt püüdes muuta tööprotseduuri paindlikumaks, lastes ekspertidel opereerida mitte ainult täiesti ühemõtteliselt selgete, aga ka vähemrangelt formuleeritud kategooriatega, loobudes taotlusest jõuda paneeli töö lõpus võimalikult konsensuslähedasele tulemusele jne. Ekspertiisi lõpptulemuse kõrval on hakatud enam hindama ka erinevate tulemusteni viinud mõtteloogikate selgitamist. Ka meie oma uuringus liikusime taolises suunas.

Antud uuringu tarbeks komplekteerisime 35 inimesest koosneva sõltumatute transpordiekspertide grupi (nn Delphi-ekspertiisi paneel), neist 19 välismaalt ja 16 Eestist. Ekspertid valiti transpordiliigi (maanteevedu, merevedu, raudteevedu) põhisel, nende hulka kuulus nii oma transpordivaldkonna praktikuid, konsultante-eksperthe kui ülikoolilised ja kõrgkoolilised töötavaid uurijaid. Eri transpordisektorite ekspertid tegelesid ekspertiisi jooksul lõviosas oma allsektori tulevikku puudutava probleematikaga, nii et sisuliselt võib rääkida kolme eraldi allpaneeli tööst.

Lähtusime arusaamast, et ülesannet, kus tuleb võrrelda tulevikuseisundeid, kuhu erinevad vaatluse all olevad nähtused (antud juhul transpordiviisid) võivad pikemaajalise arengu järel välja jõuda ning kus see võrdlus ise peab baseeruma mitmete kriteeriumide (konkurentsivõime eri aspektid) sünteetsele, ei ole võimalik lahendada nõ ühe hoobiga. Seetõttu kavandasime uuringu kolme staadiumiga protsessina. Selle esimeses staadiumis tegeldi iga transpordiliigi osas selle tulevikuaengut mõjutavate tegurite pildi selgitamisega (põhiliste positiivset ja negatiivset mõju avaldavate tegurite formuleerimine ja jaotamine gruppideks nende eeldatava mõjutugevuse alusel). Teine staadium seisnes eelviidatud pilti abiks võttes veo kiiruste ja veo maksumuste muutuste prognoosimises. Kolmas staadium seisnes saadud prognooside, aga ka mõnede laiemal foonil muutumist puudutavate kaalutluste alusel järelduste tegemises tõenäoliste põhinihete kohta transpordiliikide võrreldavas konkurentsivõimes (olukord aastatel 2040–2050 võrreldes praegusega, sh raudteetranspordile turu laienemisel avanevad võimalused). Kolmas staadium viidi läbi antud uuringu autorite koostöös Eesti avalikku sektorit ja transpordiga seotud ettevõtjaskonda esindavate töörühmadega. Nn Delphi ekspertide töö lõppes sisuliselt teise staadiumi lõpuga, peale mida nende poolt koostatud töö kokkuvõtted (mitte ainult all paneelide prognoosid, aga ka kommentaarid, mis kirjeldasid nende tulemusteni jõudmist) anti üle kolmanda staadiumi töörühmadele. Delphi ekspertidelt

paluti hiljem vaid vastuseid mõnele konkurentsivõime võrdluse jaoks vajalikele täp-
sustavale küsimusele.

Allpaneelide tulemused

Maanteekaubaveo osas domineerisid ekspertide poolt koostatud põhiliste mõjutegurite pildil pigem selle veoliigi tulevast arengut piiravad tegurid. Kõige kriitilisemaks neist loeti maanteekasutuse maksustamise tõusu veoautodele. Eeldati, et väliskulude veo-
hinna kandmise ideoloogial põhineva poliitika jätkumine, millele lisandub ka konkreetse
transpordivahendi saastesurvest tulenev maksustamine, tõstab oluliselt maanteeveo
maksumust. Kallinemisele viib ka loobumine traditsioonilisest diislikütusest, eriti kui
peame silmas üleminekut mitte looduslikule gaasile vaid taastuvatele kütustele nagu ve-
sinik, biogaas, või (roheline) elekter. Uute kütustega seotud teenindustaristu (sh tanklad)
väljaehitamine vajab investeringuid, pole võimalik, et nende tegemine kütuste hinda ei
tõsta. Oluliseks negatiivseks mõjuriks loeti liiklustiheduse kasvu maanteedel, mis viib,
vaatamata uute maanteeühenduste ja ümbersõitude rajamisele ning liikluskorralduse pa-
randamisele, veokiirused alla ja suurendab sellega veo maksumust.

Maanteevedude tulevikku positiivses suunas mõjutada võivad tegurid nagu operaatorite
koostöö veomahtude konsolideerimisel, võimaluste kasutamine liiklusvoo ja vedude
elektroonilisel optimeerimisel, mootorite muutmine ökonoomsemaks, veokite veovõime
tõstmine jt ei suuda nende negatiivsete tegurite mõju täiel määral tasakaalustada. Auto-
noomsete, st ilma juhita autode kasutuselevõttu lähiaastakümnetel „mängumuutvaks“
teguriks ei peetud. Selleks vajalik veokipargi väljavahetamine ja vajaliku infrastruktuuri
loomine (sh seadusandlus) võtab aega. Kardeti ka, et kui see, näiteks peale 2040. aastat,
massilisemal kujul teoks saaks, võivat sellega kaasnevad kulud tehnoloogiale „süüa ära“
juhtide arvu kahanemisega seotud kokkuhoiu palgakuludelt. Usuti küll, et varem hakka-
vad konkurentsituatsiooni mõjutama elektroonilise lukustusega autorongid, kus juht
on ainult ühes autos. Just õõbimistega kaugsõitude puhul võib mitme juhi asemel ühe
juhiga töötamine anda olulise ökonoomia. Eelnevalt tulenevalt arvasid eksperdid küllalt
üksmeelselt, et autokaubaveo kulud t/km kohta võrreldavates hindades (st üldist inflat-
siooni arvestamata) suurenevad aastaks 2050 praegusega võrreldes ligikaudu 20% võrra.

Kaubaautode liikumise kiiruse tõusu osas erinesid ekspertide arvamused omavahel
enam, kuid eriti optimistlikud polnud ka need. Ekspertide hinnangud veoauto liikumise
kiirusele (arvestades kogu distantsi läbimise alusel) tulevikus varieerusid 65–80 km/t
vahel. Teatud üldistusega: kas see jääb enam-vähem samaks kui praegu või pigem na-
tuke aeglustub.

Merekaubaveo tuleviku osas mängivad mõjuteguritest ekspertide arvates kõige suure-
mat rolli kütusega seotud tegurid. Kütusekasutuse muutmist tingivad eelkõige ökolo-
gilised piirangud (heitnormide karmistamine, meretranspordi dekarboniseerimine). Tu-
levikus peavad laevade masinad oma tööks vajaliku energia ammutama millestki muust
kui naftal põhinevast kütusest, üleminek uutele energiakandjatele, esialgu tõenäoliselt
kõige enam LNGle, hiljem aga täielikult heitmevabadele kütustele, võtab palju aega.
Takisab ka see, et pole ühtset arusaama, mis saab tulevikus domineerivaks heitmeva-
baks laevakütuseks, kas vesinik, elekter, ammoniak vms. Ekspertide domineeriv hoiak
oli, et ehkki 2050. a-ks on taristu taoliste kütuste kasutamiseks olemas ja suurem osa
laevastikust asendatud alternatiivsete kütuste kasutamisele kohandatud laevadega,

jäävad peaaegu vaadeldava perioodi lõpuni domineerima ikkagi veel naftapõhised kütused. Või siis on nende väljatõrjujaks LNG. Muutused kütusekasutuses teevad mereveo keskkonnasõbralikumaks, aga kallimaks.

Olulise negatiivse tegurina toodi välja sadamate ummistumine ja laevade teenindamise aeglustumine, eriti just Põhjamereäärsetes transkontinentaalsetes sadamates. Seda probleemi ei saa aga pidada fataalseks, sadamate töö efektiivistamisel on võimalik kasutada erinevaid tehnoloogilisi ja organisatsioonilisi abinõusid, arvatakse ka, et tulevikus tasa-kaalustuvad mõnevõrra paremini veomahud Euroopa ja Aasia vahel, mis leevendab tagasikoormatuse probleemi. Üldiselt tõsteti mereveo puhul optimismi sisendavaid momente esile enam kui maanteekaubavedude puhul. Kütusekasutuses nähti olulist potentsiaali ökonoomsemate masinate kasutuselevõttu, sõidurežiimi optimeerimises, ka tehnilistes täiustustes, sh laevade disainis. Euroopasisestel vedudel nähti võimalusi uute logistiliste skeemide kasutuselevõttu. Autonoomsete ehk meeskonnata laevade kasutuselevõttu eksperdid esialgu esmajärguliste meretranspordi efektiivsust mõjutavate tegurite hulka ei lugenud, ehkki arvasid, et alates 2040. aastatest, Euroopa-sisestel vedudel vast isegi varem, neid kasutama hakatakse.

Küllalt üksmeelselt ennustati ookeanivedude maksumuse suurenemist, enamik prognoosis seal kulude suurenemist võrreldavates hindades 10–20% võrra. Ookeanivedudel on kütusekomponendi osatähtsus tulenevalt läbitava vahemaa pikkusest ülekuludes väga suur, lähimerevedudel on võimalik kütuse hinna tõusust tulenevat kallinemist enam kompenseerida teiste komponentide arvel. Veokulud ja veohinnad on siin läbitava vahemaa ühiku kohta olulisemalt kõrgemad kui ookeanivedudel, reservi nende langetamiseks, sh logistika parema korralduse kaudu tundub olema enam. Kokkuvõttes pidas enamik eksperte siiski ka lähimerevedudel tõenäoseks veokulude ja hindade suurenemist (võrreldavates hindades), aga seda väiksemal määral kui ookeanivedudel. Kiiruse osas eeldati ookeanivedudel, vaatamata laevade disaini paranemisele pigem väikest aeglustumist⁴, sest juba mõnesõlmelise kiiruse tõusu puhul kütusekulu suureneb ja emissioonid suurenevad. Euroopa-siseste vedude puhul prognoosis osa eksperte, et kiirus jääb enam-vähem samaks, teine osa, et natuke suureneb. Oluline pole muidugi ainult liikumise kiirus merel, vaid ka see, kui kiiresti suudetakse sadamas korraldada laadimist-lossimist ja kauba edasisaatmist.

Raudteekaubaveo osas püstitasime probleemi ekspertide ette natuke teisiti kui teiste veoliikide puhul. Nimelt olid nende vedude puhul efektiivsuse näitajad eri riikides ja eri liinidel väga erinevad, mistõttu ei saa rääkida üldist normaalsust esindavast algtasemest, millest prognooside tegemise puhul nõ lahti tõukuda. Rahvusvaheliste vedude puhul muutub real juhtudel raudteetranspordi kasutamine mõttekaks ka alles peale seda, kui on saavutatud edu raudteesüsteemide riikidevahelisest harmoniseerimisel, raudteelase killustatuse likvideerimisel ELi majandusruumis. ELi raudteetranspordi eelistamise poliitika toel oli sellega alustatud, kuid meie ekspertiisi korraldamise momendil asuti alles selle harmoniseerimisprotsessi algfaasis. Palju sõltub ka konkreetse raudteeliini tehnilistest näitajatest ja koormatusest. Seetõttu palusime ekspertidel kujutada ette

⁴ Antud juhul peetakse silmas veokiiruste muutusi majanduslike, ökoloogiliste ja tehnoloogiliste tegurite mõju tõttu. Geopoliitiliste ja julgeoleku tagamisega seotud nihete mõju prognoosimine kirjeldatava Delphi-ekspertiisi eesmärgiks ei olnud.

kaasaegselt väljaehitatud rahvusvahelist raudteeliini⁵, mille puhul on ELi poolt propageeritav harmoneerimine vähemalt oma esimesed tulemused saavutanud, st teiste riikide vedajate ligipääsu raudteeliini läbilaskevõime kasutamisele ei diskrimineerita, kaubarongid ei pea riigipiiridel erinevatel põhjustel seistes aega kulutama ja riigipiiridel ei nõuta veduri vahetamist. Tahtsime teada, kas ja millised võiksid olla taolistel raudteeliinid võimalused kaubaveoteenuse osutamiseks vajalike kulude (infrastruktuuri kasutamise tasu vedajale pluss tema poolt veo korraldamisega seotud kulud) vähendamiseks järgmistel aastakümnetel, st aastaks 2050.

Raudteekaubavedude eksperdid tõid selle valdkonna tulevikku positiivselt mõjutavate oluliste teguritena välja võimalused tarneahela täiustamiseks IT lahenduste abil (tegur, mida peeti kõige olulisemaks), protsesside täiendavaks automatiseerimiseks, et saavutada inimitöö kokkuhoidu, samuti ka energiakasutuse tõhususe tõstmise võimalused. Eriti Eesti eksperdid pidasid olulisteks hästi läbimõeldud ja paindlikus tariifipoliitikas peituvaid võimalusi, et haarata juurde uusi kliente ja neid endaga siduda. Mitte oluliseks pidada polnud võimalik raudteesüsteemi ja selle toimimise riikidevahelise harmoneerimise jätkumist, sest vähemalt tehnoloogia ühtlustamine ja integreerumine võtab aega aastakümneid). Neile järgnesid oluliselt organisatsioonilised abinõusid tarneahela ümberkujundamisel, raudtee koostalitlusvõime tõstmine sidusraudteekoridoridega ning digitaliseerimises ja uutes andmetöötlusviisides peituvad võimalused. Üldistusena saab öelda, et oluliste mõjutegurite hulgas on, erinevalt teistest transpordiliikidest, otseselt vedajaga seotud tegurid tagaplaanil, domineerivad eelkõige need tegurid, mis aitavad sidustada taristukasutust veoga ühtseks integreeritud toimumisprotsessiks.

Raudteeveole on ka iseloomulik, et talle negatiivselt mõju avaldavate tegurite esireas peaaegu et puuduvad sisendtegurite kallinemisega seotud tegurid. Suhteliselt tõsisemalt võtsid eksperdid vaid elektri kallinemise perspektiive. Elektrifitseeritud raudtee puhul on elektri hind loomulikult oluline, selle hinna kallinemise võib ju kaasa tuua ka nn roheline elektri kasutamise nõue. Kommenteeriti, et kõik raudteevedude toimimise sisendid nagu veerem ja tööjõud kindlasti kallinevad, kuid tõenäoliselt polevat alust eeldada, et need kallineksid enam kui konkureerivate transpordiliikide puhul. Tegurite hulka, mis võivad hakata mõjutama raudtee konkurentsivõimet, pakuti pigem võimalikke hüppelisi muutusi konkureerivate transpordiviiside tehnoloogiates, kas autonoomseid (juhita) kaubaautosid või mingeid muid innovatsioone. Täielikult ei välistatud ka seda, et ökoloogilistest kaalutlustest tulenev pressing raudtee eelisarendamiseks kaubavedudel võiks aja jooksul nõrgeneda. Enamik raudtee allpaneeli liikmeid seda siiski ei uskunud. Ohuks loeti ka võimalikke muutusi edasitoimetamist vajavate kaupade struktuuris, st et kaubavoog võib muutuda vähem „raudteesõbralikuks“, vähem vastavaks neile veoteenuse parameetrite kombinatsioonile, mis sobib raudteele paremini kui teistele veoliikidele.

Peaaegu kõik hindajad arvasid, et lisaks vabanemisele raudtee riikidevahelisest killustatusest tulenevatest takistavatest mõjudest on raudteel veel hulganisti muid olulisi võimalusi oma tegevuse efektiivsuse edasiseks tõstmiseks ning et kaubaveo teenindamiseks seotud kulude tõus suudetakse hoida ka peale sellest esmasest takistusest vabanemist jätkuvalt madalamana kui sisendhindade tõus. Pakuti, et kulude summa (ja sellega

⁵ Ekspertidele anti nn lähtepildi ühtlustamiseks ette ka taolise hindamise objektiks võetava raudtee olulisemad tehnilised parameetrid.

tihedalt seotud veohind kliendile) ühe tonn/km või TEU/km kohta võrreldavates hindades aastaks 2050, langeb, nii arvas enamik, või halvemal juhul jääb samaks. Loodeti tugevalt IT rakendustesse, mis saavad raudtee kui suure tehnilise süsteemi puhul aidata saavutada ökonoomiat praktiliselt kõigis veoprotsessi korraldamise ning veeremi ja taristu kontrollimise ja hooldusega seotud küsimustes. Neil, kes prognoosisid maksumuse langust, varieerus see mõnest %st kuni 20%ni. Välismaa eksperdid olid selle osas mõneti optimistlikumad kui Eesti eksperdid.

Veokiiruste kohta küsiti ekspertidelt, kas ekspertiisi korraldajate poolt väljapakutud hüpoteetiline kaubarongi liikumise kiirus 95 km/t arvestatuna kogu distantsi läbimise aja alusel koos peatustega, võiks olla ka pikemal perioodil raudteekaubaveo edasiseks edukaks konkureerimiseks teiste transpordiliikidega piisav või tuleks seda märgatavalt tõsta. Pooled välismaa raudtee-eksperdist pidasid vajalikuks veel suurema kiiruse saavutamist, enamik, sh ka enamik Eesti eksperte arvas, et 95 km/t on konkureerimiseks piisav ka kaugemas tulevikus.

Kaubatranspordi liikide konkurentsivõime muutumine ja konkurents logistiliste ahelate vahel

Ekspertpaneelide töös käsitleti eri kaubaveo liikide arengut valdavalt kui omaette nähtusi, üksteisest isoleerituna. Järeldusteni nende konkurentsivõime kohta üksteise suhtes oli võimalik jõuda alles peale seda, kui ekspertpaneelidest laekunud prognostilised hinnangud oli omavahel suhestatud ja paigutatud laiemasse konteksti. Keskendume järgnevalt konkurentsivõime muutustele esiteks raudteeveo ja maanteeveo vahel ning teiseks raudteeveo ja (lähi)mereveo vahel. Mereveo ja maanteeveo vahel tuleb konkurentsiti ette vähem. Maanteevedu on selleks liiga kallis, veoahelas püüab ta olla mereveole pigem koöperatsioonipartneriks püüdes haarata enda kätte kauba sadamatest edasiveo või sadamatesse etteveo, konkureerides selles raudteetranspordiga.

Toetudes ekspertiisi tulemustele saab väita, et kui raudteeveol suudetakse mingilgi määral ületada riikidevahelise raudteesüsteemi killustatusega seotud probleemid, on ta šansid endale maanteevedudelt tulevikus täiendavat veomahtu haarata väga head. Maanteetranspordi iseloomustab suurem paindlikkus ja kauba viimine otse kliendile või sellele väga lähedale, kuid pole põhjust eeldada, et pikemal veotrasil peaks tulevikus maanteetransport tagama kauba kiirema edasitoimetamise kui raudteevedu. Pealegi suudab raudteetransport tagada suurema tarnetäpsuse. Maanteetransport on juba praegu, meie poolt vaadeldud vedodistantside puhul, teistest oluliselt kallim. Järgmistel aastakümnetel, eriti just ökoloogilise surve tõttu muutub ta pigem kallimaks, samal ajal kui raudteel on võimalik uute tehnoloogiate baasil saavutada olulist kulude kokkuhoidu. Kas autonoomsete, st juhita veovahendite kasutuselevõtt annab autovedudel lähematel aastakümnetel olulist ökonoomiat, on seni veel küsitav.

Raudteekaubavedude konkurentsieelise realiseerimiseks on vaja, et kaubarongide liikumine oleks regulaarne ja graafik oleks piisavalt tihe. Rongide koormatuse tagamine tiheda graafiku puhul eeldab aga, et lähikonnas on piisavalt palju kaupa, mida raudteeveoks konsolideerida. Kui sellega on probleeme, on arvestatavaks täiendressursiks transiitkaubamahtude kaasamine. Võitlus transiitkaubamahtude teenindamise pärast ägeneb, sealjuures multimodaalsete kaubaveoahelate tasandil.

Raudteekaubaveo efektiivsuse tõusu korral on tal võimalused haarata ka kaupa, mis praegu liigub meritsi. Pakkudes näiteks Saksamaa ja Soome vahel liikuvale kaubale meritsi liikumise asemel suurema osa marsruudi osas vedu raudteel (kas üle Rootsi või siis mööda Rail Balticat). Kuna taoliste alternatiivsete marsruutide puhul tuleb mõnede lühemate lõikude, näiteks Tallinna ja Helsingi vahelise marsruudiosa läbimisel kasutada ikkagi ka meretransporti, siis võib seda teha, kasutades raudteepraami⁶. Raudteekesksetel marsruutidel on selge eelis kiiruses, kuid mereveokeskse marsruudi kasutamine jääb tõenäoliselt odavamaks. Ühe kilomeetri läbimine on odavam ja meie konkreetse näite puhul on meremarsruut ka mõnevõrra lühem. (Viimane ei pruugi kehtida paljude teiste raudtee ja meretranspordi konkureerimise kaasuste puhul, kus meretransporti sisaldav marsruut on tavaliselt pikem.) Võimalused konkureerimiseks on raudteekesksetel alternatiivmarsruutidel paremad sel juhul, kui kauba liikumise algpunkt või lõpp-punkt on merest kaugemal, näiteks mitte Läänemere ranniku lähedasel Põhja-Saksamaal, vaid Lõuna-Saksamaal. Sealt algava kaubarongiliini kasutamine kauba Soome saatmisel, kui kaupa ei tule vahepeal teisele transpordile ümber laadida, saab olla pikka mereteed kasutatava marsruudiga võrreldes palju kiirem ja ühtlasi ka hinnalt võistlusvõimeline. See eeldab aga kaubarongide regulaarset ja piisavalt tihedat liikumist raudteekoridoris, loomulikult ka seda, et riigipiiride ületamine ei tekita täiendavat ajakulu.

Küllalt suur potentsiaal peaks raudteevedudele avanema sel juhul, kui nad suudavad tulevikus haakuda uute ookeaniveo marsruutidega nagu Aasia kauba vedu Euroopasse mitte Põhjamere äärsete sadamate, vaid Aadria mere või Põhja-Jäämere kaudu, ja pakuda neile kauba Euroopasse sisenemise sadamatest Euroopa-sisest edasiveoteenust. Seda teenust saavad pakuda ka lähimereveo feederlaevad või autovedajad, kuid kuna suur osa kaupa on vaja vedada edasi merest kaugele jäävatesse sihtpunktidesse ja edasiveo vahemaad on keskmiselt küllalt pikad, on raudtee konkurentsipositsioon taoliste vedude haaramiseks hea.

Üle kontinentide piiride ulatuv rahvusvaheline kaubavahetus on viimastel aastatel kokku tõmbunud, on räägitud isegi majanduse taas lokaliseerumise trendist. Kui varasemad pikad multimodaalsed logistilised ahelad lühenevad, vähendab see raudtee šansse haarata endale sobivaid vedusid. Koopereerumis- ja kaubavahetuspartnerite otsimine lähiregioonidest on soodus autovedajatele. Samas pole põhjust eeldada, et moderniseeruva ja efektiivselt tegutseva raudteevõrgu roll ELi majandusruumi paremaks sisemiseks sidumiseks, sh tuumik-Euroopa ja ELi idapoolsete liikmesriikide paremaks integreerimiseks, jääks tulevikus väikeseks. Pingelisemaks muutuv rahvusvahelises olukorras muutub see roll tõenäoliselt veelgi tähtsamaks, näiteks kasvõi militaarveod ja tulevane Ukraina ülesehitamine. ELi majandusruum on territoriaalselt piisavalt suur, et pikemadistantsilistest vedudest huvitatud raudteetransport suudaks seal leida enda jaoks ekspansioonivõimalusi.

⁶ Tunnelite või sildade rajamisega on pikemas perspektiivis võimalik neil marsruutidel meretranspordi kasutamise vajadus ka elimineerida.