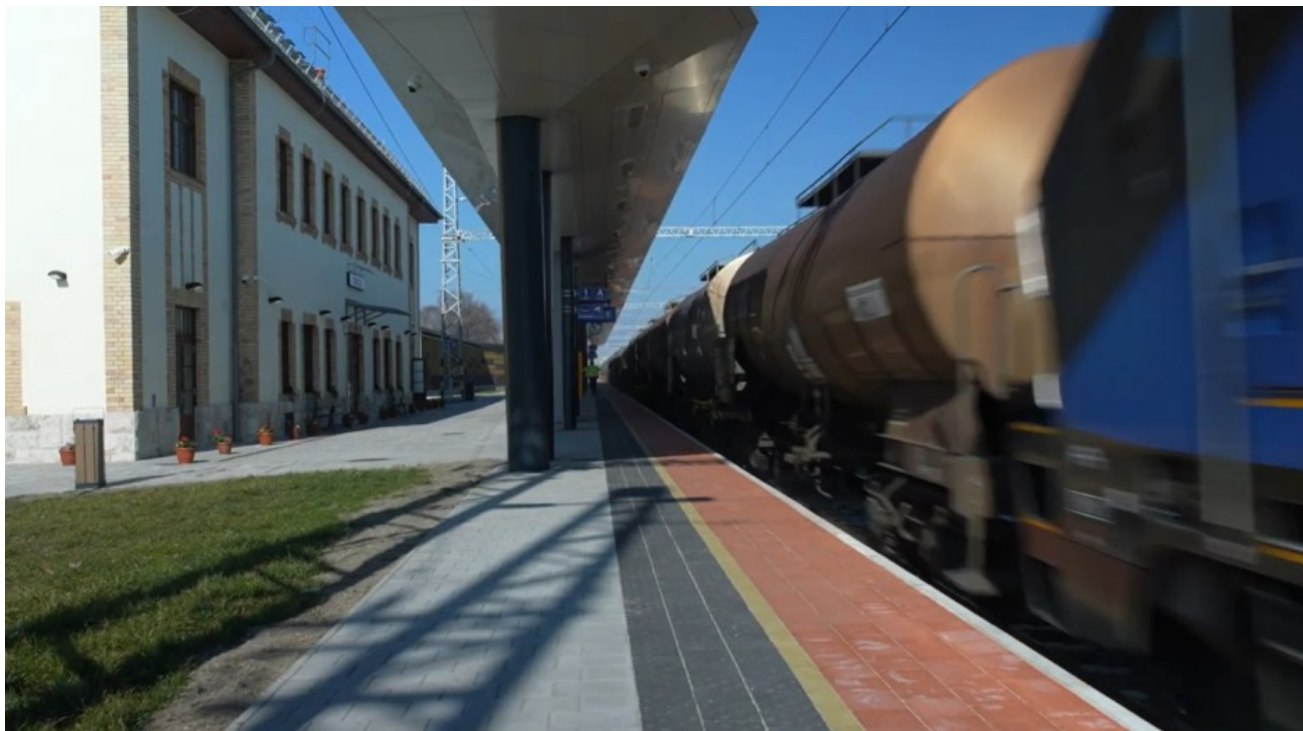




Verseny a nemzetközi áruszállítási folyosókért

Egyre nő a nemzetközi áruszállítás jelentősége, és ez felértékeli a vasúti folyosók szerepét is. A kötöttpályás teherszállítás versenyképességének megerősítése hozzájárul a közlekedészöldítési erőfeszítések sikeréhez és az Európai Unió által elvárt és 2050-re kitűzött klímasemlegességi cél eléréséhez. Ez hatalmas hasznot tud hozni azoknak az országoknak, amelyek időben lépnek, és stratégiai szemlélettel fejlesztik vasútvonalait.

A világgazdaság és világkereskedelem fejlődésének köszönhetően a nemzetközi áruszállítás volumene évtizedek óta növekvő tendenciát mutat. Miután mind a nyersanyagforrások, mind a termelőkapacitások jelentős része a Távol-Keleten van, felértékelődtek azok a nemzetközi szállítmányozási útvonalak, amelyek az ázsiai nyersanyaglelőhelyeket és termelőkapacitásokat összekötik az európai piacokkal. Mind az alapanyag-ellátásban, mind a késztermékek gyártásában döntő szerep jut Kínának, így stratégiai jelentőséget nyertek azok a tengelyek, amelyek a kínai alapanyagok és termékek forgalmát lebonyolítják.



A COSCO és a pireuszi kikötő

A világ ötödik legnagyobb hajózási vállalata, a COSCO néhány éve többségi részesedést szerzett a görög pireuszi kikötők tulajdonában. A kikötők modernizálásával, bővítésével az utóbbi években tízszeresére növelte a kikötőn áthaladó konténerek mennyiségét, összekötve a Délkelet-Ázsián áthaladó és Afrika partjai mentén húzódó útvonalait Európa nagyvárosaival. A bővítés folyamatos, a cél, hogy a kikötő évi 10 millió konténert tudjon fogadni.

A kínai termékeket a környezetkímélő, gyors és költséghatékony vasúton tervezik Nyugat-Európa felé továbbítani, ezért még további jelentős növekedés várható a Pireuszból Európa különböző országaiba vezető tranzitútvonalon a konténervonatok számában.

Magyarország a görög kikötővárosból az Európa különböző területeire irányuló tranzithálózat mentén fekszik, és az egyik legrövidebb útvonal része a Budapestet Belgráddal összekötő vasútvonal.

A Pireuszba érkező áru Görögországon, Macedónián és Szerbián keresztülhaladva érheti el hazánkat, majd folytathatja útját a cseh, lengyel és délnémet területek felé. Természetesen a folyosó a másik irányban is aktív, a konténerek egy része áruval megrakottan, más része üresen, de vasúton kerül vissza Pireuszba.

Az európai vasúti útvonalak terén azonban versenyhelyzet van, mert az európai célállomású konténerek vasúti útvonala Belgrádtól északra ágazik el Szlovénia, Ausztria, illetve Magyarország irányába. Amennyiben Magyarország nem tud megfelelő vasúti útvonalat és így kapacitást biztosítani nagy mennyiségű áru szállításához, akkor más ország vasútvonalait fogják a teherszállításban érdekelt vállalatok választani. Az áru fuvarozási útvonalak tekintetében folyamatos verseny van, a szállítmányozási piac folyamatosan változik, a költség, az eljutási idő, a kiszámíthatóság, a biztonság hatással van a cégek üzleti döntéseire.

A piaci környezetben, versenyhelyzetben elengedhetetlen a meglévő vasútvonalak, így a Ferencváros-Kelebia vonal korszerűsítése és bővítése is. Magyarországnak geopolitikai szempontból nemzetstratégiai érdeke, hogy hazánkon keresztül haladjon egy észak-déli irányú korszerű, kétvágányú, az európai előírásoknak minden tekintetben megfelelő vasúti korridor.

Ezzel hazánk megerősítheti pozícióját az észak-déli közlekedési tengelyen, növelve a vasúti teherszállítás

versenyképességét, csökkentve a menetidőt, a környezetterhelést és a baleseti kockázatokat.

Egy ilyen stratégiai jelentőségű vasútvonal már önmagában felértékeli Magyarország nemzetközi szerepét, és gazdasági fejlődésre, további munkahelyek teremtésére is lehetőséget ad. A Budapest-Belgrád fejlesztés és az előkészületben lévő V0 teherforgalmi vasútvonal egymást erősítve tehetik megkerülhetetlen szereplővé Magyarországot a kontinensek közötti vasúti áru fuvarozásban.



Amber-korridor: az új Borostyán út

Az Európai Unió létrehozta a transzeurópai közlekedési hálózatot (TEN-T hálózat) olyan akadálymentes kapcsolatokat kialakítása érdekében, amelyek hatékony és magas színvonalú közlekedést, személy- és áruszállítást tesznek lehetővé. A TEN-T hálózat szakaszaira vonatkozóan speciális uniós előírások érvényesülnek, hogy a nemzetközi átjárhatóságot biztosítsák: a korszerűsítésük során az Európai Unióban és Magyarországon hatályos műszaki előírásoknak kell érvényesülniük, az alkalmazott gépeknek, a beépítésre kerülő anyagoknak tanúsítvánnyal kell rendelkezniük a megfelelőségről.

Magyarország, Lengyelország, Szlovákia és Szlovénia kezdeményezésére új áru fuvarozási folyosóként jött létre az Amber (Borostyán) korridor, amellyel hazánk megerősítheti pozícióját az észak-déli közlekedési tengelyen, növelve a vasúti teherszállítás versenyképességét.

A Budapest–Kelebia vasútvonal az RFC 11-es Amber (Borostyán) áru fuvarozási folyosó része, így a vonalnak kiemelt szerepe lesz abban, hogy Magyarország Közép-Európa teherfuvarozási, logisztikai és elosztó központjává váljon.

Egy ilyen áruszállítási korridor fokozatosan aktívabbá teszi az érintett országot, és további gazdasági, munkahely-teremtési lehetőségeket is jelent a logisztika, továbbá az ipart fejlesztő és az ipart bevonzó hatása révén. Az egyik legforgalmasabb kereskedelmi potenciált is jelentheti, mert vannak arra utaló jelek, hogy a konténerforgalom a jövőben áttelelődik Rotterdam és Hamburg irányából Koper Pireusz irányába.



Photo by [Nathan Cima](#) [1] on [Unsplash](#) [2]

Kínai szerepvállalás a vasútfejlesztésben

Ahogy az az eddigiekből is látszik, a kínai termékek célba juttatásában fontos szerepe lehet a Budapest-Belgrád vasútvonalnak. A távolkeleti szereplők is felismerték, hogy ennek az előregedett, egyvágányos vasútvonalnak a fejlesztése és bővítése gyorsabb és nagyobb kapacitású áruszállítást tesz lehetővé, ezáltal közelebb hozza egymáshoz Kínát és az Európai Uniót. A várható kölcsönös előnyök alapozták meg azt az együttműködést, amely végül a Kínai Népköztársaság és Magyarország között 2016-ban megszületett államközi egyezményhez vezetett. Erre épülve azóta több területen is zajlik a közös munka:

- A Magyar Állam és a kínai EXIM Bank megkötötte a fejlesztés finanszírozását szolgáló hitelszerződést. A megállapodás szerint a beruházás 85%-át hitelből, a fennmaradó 15%-ot saját forrásból, önrész biztosításával finanszírozza a Magyar Állam.
- Létrejött a beruházás előkészítését és projektmenedzsmentjét végző Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt., melynek tulajdonosai a China Railway International Corporation, a China Railway International Group, valamint a Magyar Államvasutak Zrt.
- A beszerzési eljárás eredményeként kiválasztásra került a Soroksártól – Kelebiáig húzódó 152,5 km-es szakasz tervezését és kivitelezését végző vállalkozó. A munkát a kínai és magyar vasútépitési szereplőket is sorai között tudó CRE konzorcium nyerte el, amely 2020-ban kezdett hozzá a tervezéshez, 2022-ben pedig már a kivitelezés is megindulhatott.



Forrás:<https://www.mavcsoport.hu/bube/verseny-nemzetkozi-aruszallitasi-folyosokert>

Hivatkozások

[1] https://unsplash.com/@nathan_cima?utm_source=unsplash&utm_medium=referral&utm_content=creditCopyText [2] https://unsplash.com/photos/2JNNpg4nGls?utm_source=unsplash&utm_medium=referral&utm_content=creditCopyText