

# Sajtóközlemény

## **Erősíti Magyarország geopolitikai helyzetének előnyeit a Budapest–Belgrád vasútvonal építése**

*2019. április 29. – Duplájára nőtt a magyarországi konténerforgalom éves mennyisége tíz év alatt. Volumene már eléri az évi 300 ezer TEU-t (egységkonténert). Ez a lendületes fejlődés Magyarország kedvező geopolitikai helyzetével párosítva számos gazdasági előny lehetőségét kínálja. Újabb infrastrukturális fejlesztésekkel hazánk elnyerheti a Kelet-Nyugat és az Észak-Dél viszonylatú áruforgalom fordítókorongjának rangját. Ennek megvalósítását több beruházás támogatja, például a két meglévő budapesti konténerterminál mellett egy újabb terminálfejlesztés is folyamatban van. A gyors kapacitásbővülés megfelel az igényeknek; valamennyi logisztikai központ közel teljes kihasználtsággal működik. A kezdődő új beruházások közül azonban a legjelentősebb a Budapest–Belgrád vasútvonal építése.*

Az Európai Unió azt a célt tűzte ki, hogy 2030-ra a vasúti fuvarozás 30%-kal részesedjen az áruforgalom lebonyolításából. Ezt csak úgy lehet megvalósítani, ha a Balkán irányából (Bulgária, Törökország, Szerbia, Macedónia) érkező jelentős mennyiségű közúti forgalmat sikerül vasútra terelni. Ez kizárólag egy megfelelő minőségű vasúti pályán tud valódi alternatívát biztosítani. A Budapest–Belgrád vasútvonal építése és az itt megvalósuló jövőbeni áruforgalom is ezt a törekvést támogatja.

A forgalomnövekedés biztonságos kiszolgálását a közúti modalitás egyre nehezebben tudja teljesíteni. A sűrű kamionforgalom által okozott dugók és a környezetszennyezés féken tartása érdekében az európai kormányzatok növekvő útdíjakat és korlátozó intézkedéseket vezetnek be. A vasút szerepének növelésében az EU a környezetvédelmi megfontolásokat is érvényesíti: a közúti fuvarozás – egységnyi tömegű árura vetítve – 21-szer több széndioxidot juttat a környezetbe, mint a vasúti áru fuvarozás.

A távol-keleti üzemekben előállított árukkal töltött konténerek Európába szállítása tengeri úton nagy befogadóképességű, akár 18 ezer TEU kapacitású hajókkal gazdaságos. Ezek azonban csak mélytengeri kikötőkbe képesek befutni, például amilyen a görög Pireusz dokkja. Emiatt a Kínából érkező árukat elsősorban az innen, valamint több adriai kikötőből induló vonatokon fuvarozzák Magyarországra – az elmúlt évben több mint 700 konténer vonat érkezett Budapestre ezekből a desztinációkból.

Jelenleg egy-két naponta indulnak vonatok a balkáni országokon és Szerbián keresztül Magyarországra. Mindezek miatt különösen fontos a görög Pireusz kikötője és a budapesti Rail Cargo Terminal - BILK közötti vasúti összeköttetés áteresztőképességének növelése.

A rendkívüli árumennyiség további vasúti útvonal bekapcsolását is indokolja a forgalom gyorsabb lebonyolítása érdekében: az első rendszeres tehervonati járat a több mint 7300 kilométer hosszú „Selyemúton” néhány héttel ezelőtt indult heti egy szerelvénnyel a kínai Hszian városa és a budapesti Rail Cargo Terminal - BILK között. A kizárólag szárazföldi árutovábbítás előnye, hogy – egy 220 konténervonat kapacitásának megfelelő mennyiségű konténert szállító hajó esetében – háromszor gyorsabb a tengeri fuvarozáshoz képest.

A Budapest–Belgrád vasútvonal annak a fuvarozási korridornak az utolsó szakasza, amely Pireuszt és az ugyancsak görög Thessaloniki kikötőjét a legrövidebb úton köti össze a budapesti terminálokkal. A térségben az Európai Unió is több fejlesztési projektet viz: a 12-es számú vasúti fuvarozási folyosó (RFC) tervezett útvonala: Budapest–Szerbia–Macedónia–Görögország (Pireusz). A Budapest–Belgrád szakasz a korridor legfontosabb része Magyarország számára.

**További információ:**

**Rail Cargo Hungaria Zrt.**

Marketing és kommunikáció

E-mail: [press.rch@railcargo.com](mailto:press.rch@railcargo.com)

[rch.railcargo.com](http://rch.railcargo.com)