

# Elengedhetetlen, hogy visszakerüljünk a vasúti térképre

## [raktárpiac hír](#) - [vasút teherszállítás tárgyalás](#)

Megjelenés: 2012. október 15.

**A költségvetési kiadásokat is csökkentené, ezzel együtt a vasúti árufuvarozást és pályafenntartást is fellendítené, ha Magyarország visszakerülne a kelet-nyugati vasúti térképre. Ezt egyelőre tárgyalásokkal lehet előrelendíteni, fejlesztések már történtek.**



"Magyarország 2010-ben nem volt az Európa és Ázsia közötti vasúti forgalom esetében a térképen. Bizony a nemzetközi konferenciákon azzal kellett szembesülni, hogy a fuvarozásban érdekelt országok és szállítványozók nem számoltak a magyarországi vasúti pályákkal, az útvonaltérképeken legfeljebb leágazásként szerepelt az ország" - közölte a minap egy közlekedési konferencián Schváb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium helyettes államtitkára. Ezen a helyzeten kellett és kell változtatni - tette hozzá. Azt, hogy ez mennyire így van, a forgalmi adatok pontosan tükrözik. A kelet-nyugati tranzit vagy export-import vasúti áruforgalom szinte csak a záhonyi átrakóközveten bonyolódik, mivel a széles nyomtávú vagonokból vagy vagonokba - 1520 milliméter helyett 1435 milliméter - ott rakják át az árut. Záhony forgalma viszont a rendszerváltás után a töredékére esett vissza, ami azóta is szinte változatlan. Míg Záhonyban az egykori Szovjetunió felbomlása előtt évi 16 millió tonnás forgalom is bonyolódott, tavaly 3,6 millió tonna áru átrakása történt, ezen belül a MÁV leányvállalataként működő ZÁHONY-PORT -nál 2,6 millió tonna. Miközben a feltörekvő ázsiai országokból az Európába érkező és az innen induló teherforgalom nem csökkent, még ha az áru döntő része jelenleg is hajón érkezik. A tranzitforgalom viszont nagyrészt elkerüli az országot. A FÁK-országok felől érkező szállítmányok leginkább Lengyelországon keresztül jutnak el Európába, de ami nekünk sem mindegy, hogy a magyar-szlovák határ túloldalán fekvő Ágcsernyőn - amely a magyar átrakóközvetől néhány kilométerre található - nagyobb forgalom bonyolódik, mint Záhonyban. Arról nem is beszélve, hogy a szlovákoknál már elkészültek a tervek a széles nyomtávú vasútvonal megépítésére Kassa és Bécs között, de erről még sem politikai, sem pedig gazdasági döntés nincs. Ami kissé a mi malmunkra hajtja a vizet, hogy a jelenlegi gazdasági helyzet nem kedvez az ilyen megaberuházásnak, aminek meglehetősen hosszú a megtérülési ideje, másrészt európai uniós (EU) forrásokat a szlovák széles nyomtávú vonal építésére nem lehet költeni.

Záhonyban viszont az EU ISPA és kohéziós alapjaiból jelentős fejlesztések zajlottak. Olyannyira, hogy a széles nyomtávú hálózat - mintegy 150 kilométer hosszú vágány - átépült. Erre az EU 85 százalékos támogatásával csaknem 19 milliárd forintot költött az ország. Emellett új logisztikai park épült, és megújult a rendező pályaudvarokat, raktárakat, logisztikai parkokat összekötő úthálózat egy része is. Az infrastruktúra tehát korszerű lett, a forgalom viszont ehhez mérten alig emelkedett.

A magyarországi vasúti áruforgalom fellendítésére, legalábbis a kapcsolatok javítására azonban történnek lépések. A MÁV-nak és az országnak is érdeke lenne, hogy az Ázsiából

Európába érkező áruk fuvarozása a magyar vasúti hálózaton keresztül történjen, hiszen a pályahasználati díjak jelentős bevételeket hoznának hazánknak. A Transzszibériai Árufuvarozási Koordináló Tanács a múlt hónap végén tartotta ülését - amelyen 24 ország 113 vállalatának képviselője jelent meg - Helsinkiben, ahol Dávid Ilona, a MÁV elnöke-vezérigazgatója Vlagyimir Jakunyinnal, az Orosz Vasutak elnökével is tárgyalt. Abban állapodtak meg, hogy a magyarországi szállítás fellendítése érdekében intézkedéseket tesznek. Emellett abban is megegyeztek, hogy a tanács a következő ülését Magyarországon tartja.

Jelenleg évi negyvenmillió tonna áru fuvarozása történik a magyar vasúthálózaton, ami messze nem elegendő a pályahálózat fenntartásának finanszírozására. Olyannyira, hogy a pályavasút költségeinek 84 százalékát a központi költségvetés finanszírozza. Ezt viszont csak úgy lehet csökkenteni, ha nő a vasúti áruforgalom Magyarországon, azaz ki tudjuk használni kedvező földrajzi adottságainkat.

- **Megjelenés:** 2012. október 15.
- **Rovat:** raktárpiac
- **forrás:** Magyar Hírlap