

Ungaria, nou concurent al României pentru transportul cerealelor ucrainene

21 Iunie 2022



Ungaria și-a oferit teritoriul ca posibilă rută pentru exporturile de cereale ucrainene din cauza perturbării rutelor obișnuite prin Marea Neagră, cauzată de invazia Rusiei. Ruta ar putea deveni o concurentă puternică a rutei feroviare din nordul României spre portul Constanța.

Mai multe idei au fost exprimat luni de către ministrul de externe ungar Peter Szijjarto. Ucraina este de obicei un important producător mondial de cereale și semințe oleaginoase, dar exporturile sale au scăzut brusc de la invazia Rusiei din 24 februarie. Din cauza blocadei ruse a portului Ucrainei la Marea Neagră, Kievul încearcă să exporte pe cale rutieră, fluvială și feroviară.

Scăderea producției și a exporturilor a stârnit temeri cu privire la o criză alimentară globală, iar războiul, împreună cu sancțiunile occidentale împotriva Rusiei, a dus la creșterea prețului cerealelor, uleiului de gătit, îngrășămintelor și energiei. „Ne-am oferit

să trecem pe teritoriul Ungariei, în plus, pentru a facilita trecerea oricăror transporturi de alimente destinate diverselor părți ale lumii din Ucraina, în principal către Africa de Nord sau Orientul Mijlociu”, a spus Szijjarto.

Oficialul maghiar a făcut propunerea la o întâlnire a miniștrilor de externe ai UE și nu a detaliat cantitatea de cereale pe care Ucraina ar putea-o exporta prin Ungaria. El a adăugat însă că două centre logistice la granița sa de est ar putea fi desfășurate pentru a reduce excesul. „Deci, în cazul în care orice tip de cereale sau alte produse ar fi exportate din Ucraina în Orientul Mijlociu sau Africa de Nord prin Ungaria, asta s-ar putea întâmpla rapid”, a spus Szijjarto. „Accesul feroviar la porturile din sud-estul Europei este rapid din Ungaria.” Szijjarto a spus că Ungaria a oferit și capacități de transport pentru cerealele ucrainene.

Ungaria, proiecte ambițioase feroviare. Conexiuni spre porturile de la Adriatică

Spre deosebire de România, țară cu o suprafață mai mare, trasee dificile de traversare a munților și ritm lent al lucrărilor feroviare, în Ungaria lucrurile par a se mișca mai rapid. Există proiecte importante intermodale și țara vecină este conștientă de rolul pe care îl poate juca, de nod feroviar pe rutele nord – sud și est – vest.

În toamna anului trecut, în Ungaria au fost puse primele baze pentru un nou terminal Metrans (operator transport intermodal) în orașul maghiar Zalaegerszeg. În septembrie a început oficial construcția noului hub. Terminalul este situat pe axa de transport către porturile Adriatice Trieste, Koper și Rijeka. Metrans investește în proiect în jur de 40 de milioane de euro, susținut de finanțare de la guvernul maghiar. „Acesta va fi un hub pentru serviciile de transport de-a lungul Coridorului Adriatic și către sudul și sud-estul Europei”, spuneau reprezentanții proiectului.

Compania a pus ochii pe Ungaria de ceva vreme. Primele trenuri urmează să fie manipulate în instalație în 2023. „Vedem potențial strategic în locația Zalaegerszeg pentru extinderea serviciilor de transport către Marea Adriatică și spre sudul și sud-estul Europei. Noul terminal hub va asigura că Ungaria își poate consolida poziția ca hub logistic în inima Europei. Colaborarea remarcabilă cu diferite autorități maghiare a fost un exemplu de colaborare paneuropeană de succes”, a afirmat la acel moment Angela Titzrath, președintele Comitetului executiv al HHLA.



„Nu va exista doar un terminal hub Metrans în Zalaegerszeg, ci va fi și un punct central pentru întregul transport feroviar de marfă european. Investiția noastră arată cât de importantă este Ungaria pentru dezvoltarea în continuare a rețelei intermodale Metrans.”, afirma și Peter Kiss, președintele comitetului executiv Metrans.

Spre deosebire de Ungaria, România se ocupă de probleme mărunte. Vagoanele scoase din portul Constanța și liniile abătute desființate în stațiile de pe sectoare „modernizate” de cale ferată îngreunează circulația trenurilor de marfă. Distanțele din nordul României spre Portul Constanța sunt mai mici un pic decât cele din vestul Ucrainei spre Adriatică, dar vitezele de circulație mai mari pot compensa plusul de lungime.

Cealaltă rută de transport a cerealelor ucrainene, cu excepția României, este prin Polonia.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>