

Transport wodny śródlądowy w Grupie Wyszehradzkiej. Zbliżenie na Węgry

1 lipca 2020 r. Polska rozpoczęła przewodnictwo w Grupie Wyszehradzkiej (V4). Państwa członkowskie V4 (Czechy, Polska, Słowacja, Węgry) ściśle współpracują w ramach integracji regionu Europy środkowej. Jednym z elementów współpracy jest rozwój żeglugi śródlądowej oraz stworzenie spójnej sieci dróg wodnych umożliwiających transgraniczny przewóz ładunków i pasażerów. W związku z tym prezentowany artykuł przybliży najważniejsze informacje i dane na temat żeglugi śródlądowej na Węgrzech.

Sieć śródlądowych dróg wodnych

Węgry leżą na skrzyżowaniu czterech transkontynentalnych połączeń transportowych przechodzących przez Europę. Dla transportu wodnego najważniejsze jest połączenie Ren-Men-Dunaj. Węgierski odcinek drogi wodnej Dunaju jest kluczowym ogniwem dla funkcjonowania żeglugi śródlądowej i rynku usług transportowych.

Całkowita długość śródlądowych dróg wodnych wynosi **1864 km**. Liczba kilometrów dróg wodnych utrzymuje się na niezmiennym poziomie od 2010 r.

Ze względu na swoje położenie geograficzne, nad drogą wodną Dunaju, żegluga śródlądowa stanowi istotny element w sektorze transportu. Rynek żeglugi śródlądowej – przewóz ładunków i pasażerów jest jednym z kół zamachowych węgierskiej gospodarki.

Rys. 1. Śródlądowe drogi wodne oraz porty na Węgrzech



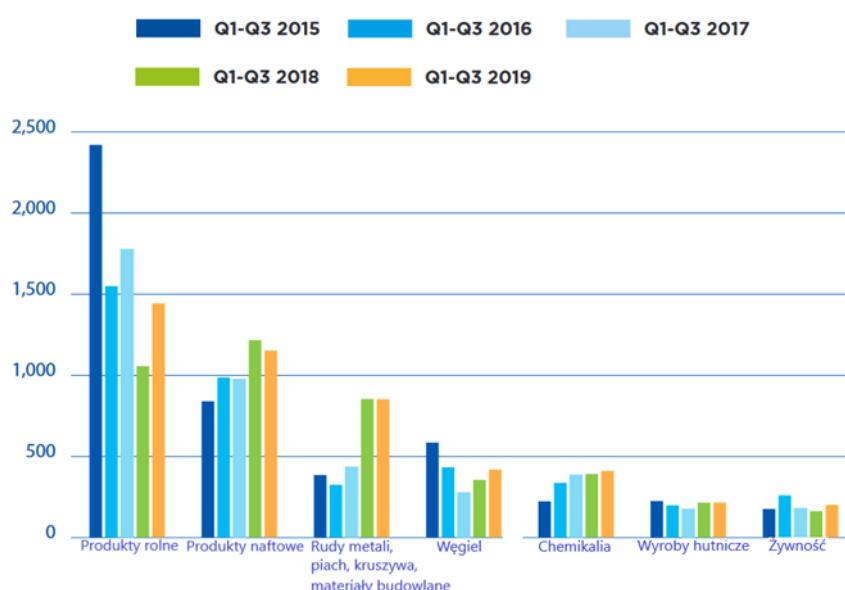
Popyt na transport wodny oraz główne rodzaje ładunków

W 2019 roku po węgierskich śródlądowych drogach wodnych przetransportowano **6.926 mln ton** ładunków, osiągając przy tym pracę przewozową o wartości **1.608 mln. tkm** (tonokilometry).

Najważniejsze grupy ładunków:

- kopaliny, głównie rudy metali, kruszywa i piach - 407 mln tkm
- produkty rolne - 366 mln tkm;
- wyroby hutnicze - 268 mln tkm.

Wykres 1. Ilość ładunków (w tonach) na węgierskim odcinku drogi wodnej Dunaj w latach 2015-2019.



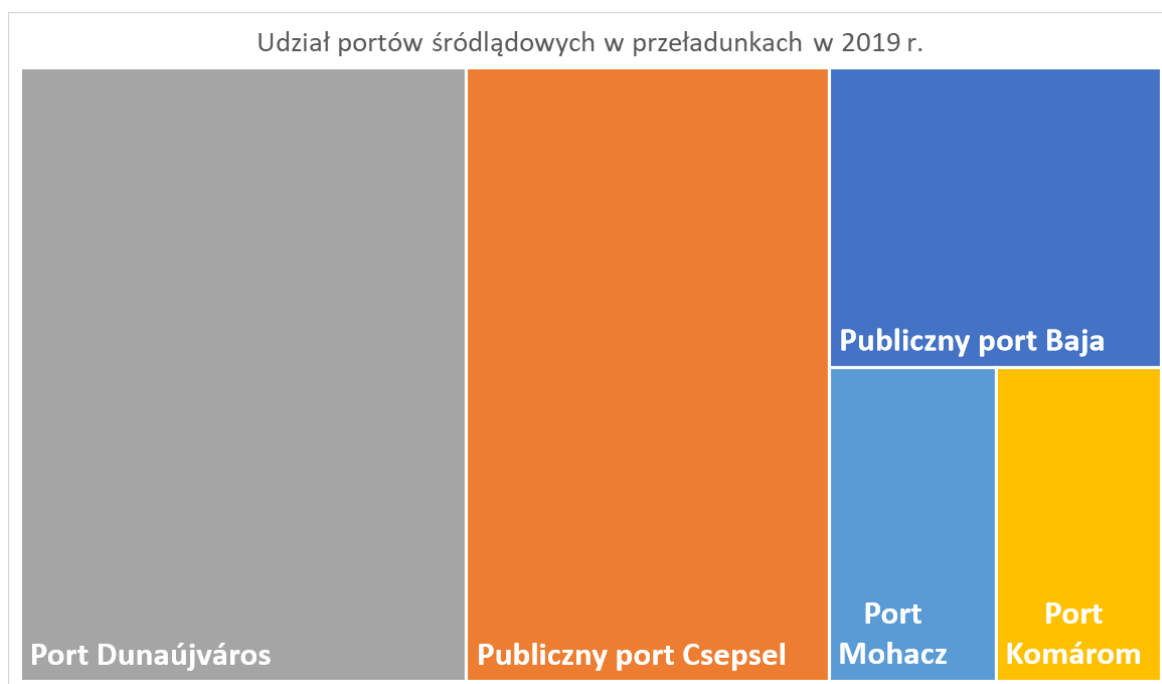
Źródło: <https://inland-navigation-market.org/chapitre/3-focus-on-hungary/?lang=en>

Zalety korzystania z transportu wodnego doceniają największe węgierskie przedsiębiorstwa. Huta stali w Dunaújváros, w pobliżu Budapesztu, wykorzystuje żeglugę do przewozu swoich produktów. Główna węgierska rafineria, która także znajduje się w pobliżu Budapesztu, transportuje produkty rafineryjne za pomocą barek i transportu modalnego, zaopatrując składy i klientów w regionie Dunaju.

Działalność portów śródlądowych

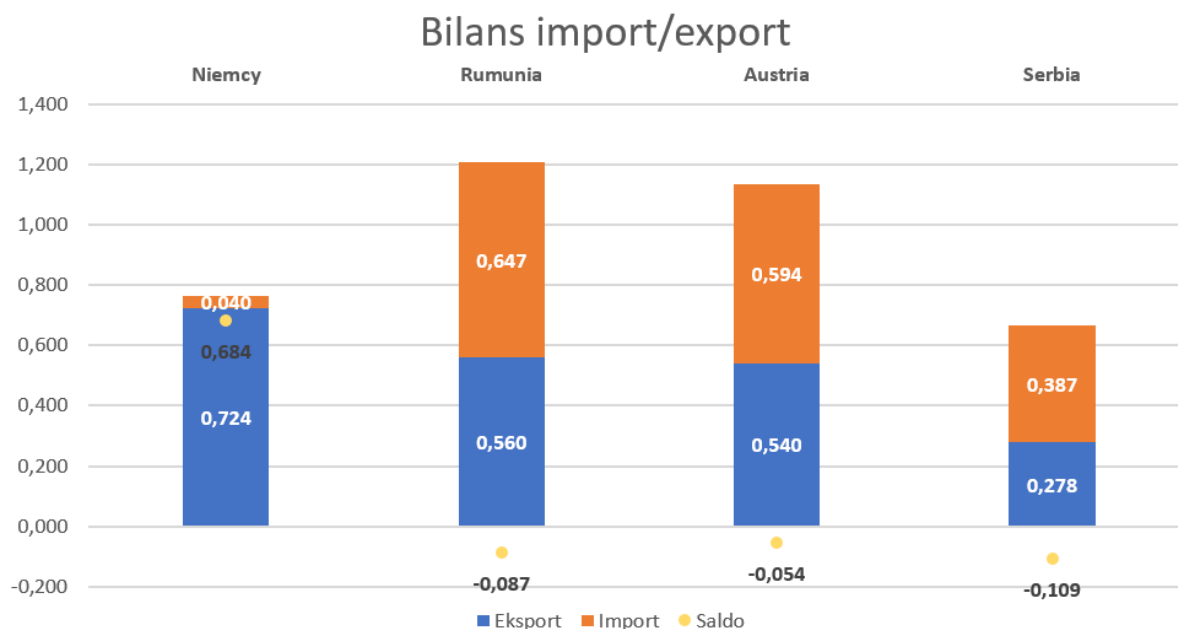
Największe śródlądowe porty przeładunkowe usytuowane są nad rzeką Dunaj. Łączna waga wszystkich przeładowanych towarów węgierskich portach śródlądowych wyniosła 6,06 mln ton w 2019 r., co stanowi wzrost o 16,6% w porównaniu do 2018 r.

Wykres 2. Udział portów śródlądowych przeładunkach w 2019 r.



Najważniejsze kierunki przewozu ładunków.

Wykres 3. Bilans import/export



Dane dotyczące ruchu transgranicznego dla Węgier pokazują, że eksport do Niemiec i import z Rumunii to dwa najważniejsze przepływy eksportowo-importowe w węgierskiej żegludze śródlądowej. Blisko połowa wszystkich towarów załadowanych na Węgrzech i wysłanych do Niemiec trafia na niemiecki

odcinek Dunaju, pozostała ilość ładunków transportowana jest dalej na zachód, kanałem Ren-Men-Dunaj, do rzeki Men.

Otoczenie rynkowe – dane za rok 2019.

1. Łączne obroty w rynku śródlądowego transportu wodnego wyniosły łącznie 74,5 mln euro, z czego dla transportu ładunków było to 54,9 mln euro, zaś dla transportu pasażerskiego 19,6 mln euro.
2. W żegludze śródlądowej zatrudnionych było 772 osoby, z czego kadre żeglugi towarowej stanowiło 109 osób, natomiast w pasażerskiej 663.
3. Na Węgrzech zarejestrowanych było 310 barek do przewożenia materiałów suchych, oraz 58 pchaczy i holowników.
4. Aktywnie działały 104 firmy zajmujące się transportem wdanym śródlądowym, z czego 29 dla przewozu ładunków oraz 75 w transporcie pasażerskim.
5. Łączny tonaż barek przewożących ładunki suche wynosił 380 tys ton, co stanowiło 2.8% udziału we flocie EU.

Materiał opracowany przez Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej – Wydział Strategii Rozwoju na podstawie *Market Insight INLAND NAVIGATION IN EUROPE*, kwiecień 2020 r., Centralna Komisja Żeglugi na Renie, Komisja Europejska