

Polska zainicjowała budowę Bursztynowego Korytarza Transportowego

Autor tekstu: **Mariusz Agnosiewicz**

Są pierwsze efekty kilkudniowej wizyty prezydenta na Węgrzech. Kilka dni później PKP PLK zainicjowało powstanie europejskiego korytarza transportowego RFC11 (Rail Freight Corridors), który nazywany ma być Bursztynowym Korytarzem Towarowym — w nawiązaniu do starożytnego szlaku handlowego łączącego Baltyk z Morzem Śródziemnym. W ramach rekonstrukcji Bursztynowego Szlaku wdraża się obecnie projekty budowy wspólnej infrastruktury drogowej (m.in. Via Carpatia, E75), wodnej (drogi E30, E40, E70), gazowej (projekt środkowoeuropejskiego korytarza gazowego Północ-Południe: LNG Świnoujście-Krk-Konstancja). „Bursztynowa” kolej jest elementem tego projektu.

Proces tworzenia Korytarza Bursztynowego rozpoczął się od [listu intencyjnego](http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1796962-p_6.htm) (http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1796962-p_6.htm) wiceministra infrastruktury i budownictwa Piotra Stompy przedłożonego Słowenii. 23 marca przedstawiciele Polski, Słowacji, Słowenii i Węgier (ranga ministrów infrastruktury) podpisali się pod listem do Komisji Europejskiej, w którym wnioskuje o utworzenie europejskiego korytarza transportowego nr 11. Byłby to trzeci korytarz, który przebiegałby przez Polskę. Jeżeli Bruksela wyrazi zgodę, to europejski korytarz transportowy nr 11 rozpocznie funkcjonowanie pod koniec 2018 roku.

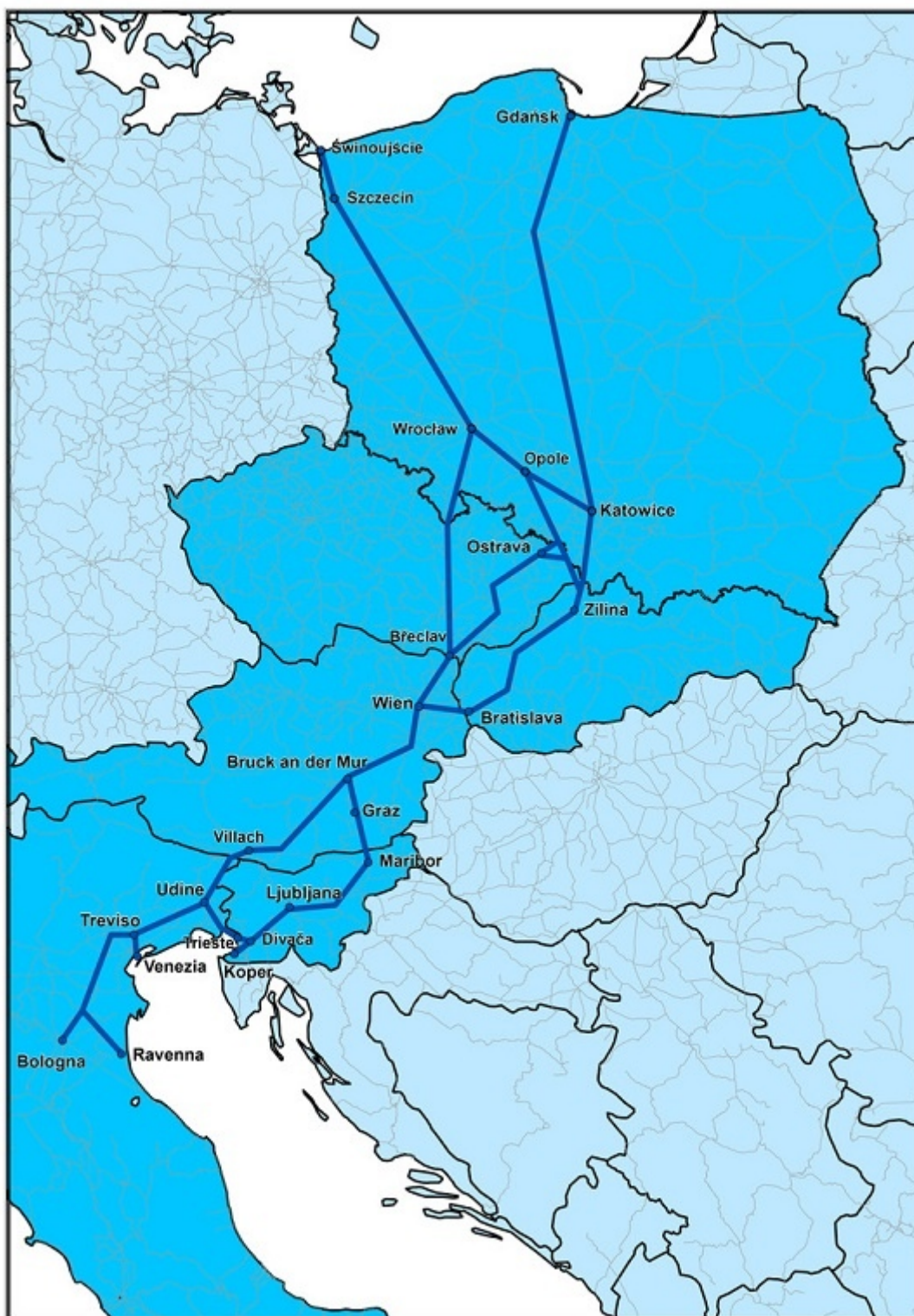
Korytarz Bursztynowy jest uzupełnieniem dwóch już istniejących:

1. [RFC8 Morze Północne-Baltyk](http://rfc8.eu) (<http://rfc8.eu>) — utworzony w 2010, przebiega on przez ważniejsze miasta Belgii, Holandii, Niemiec (Hamburg i Berlin), przez Polskę przebiega on przez Poznań i Warszawę do białoruskiego przejścia granicznego w Terespolu oraz przez Suwałki kierunku Kaunas na Litwie.



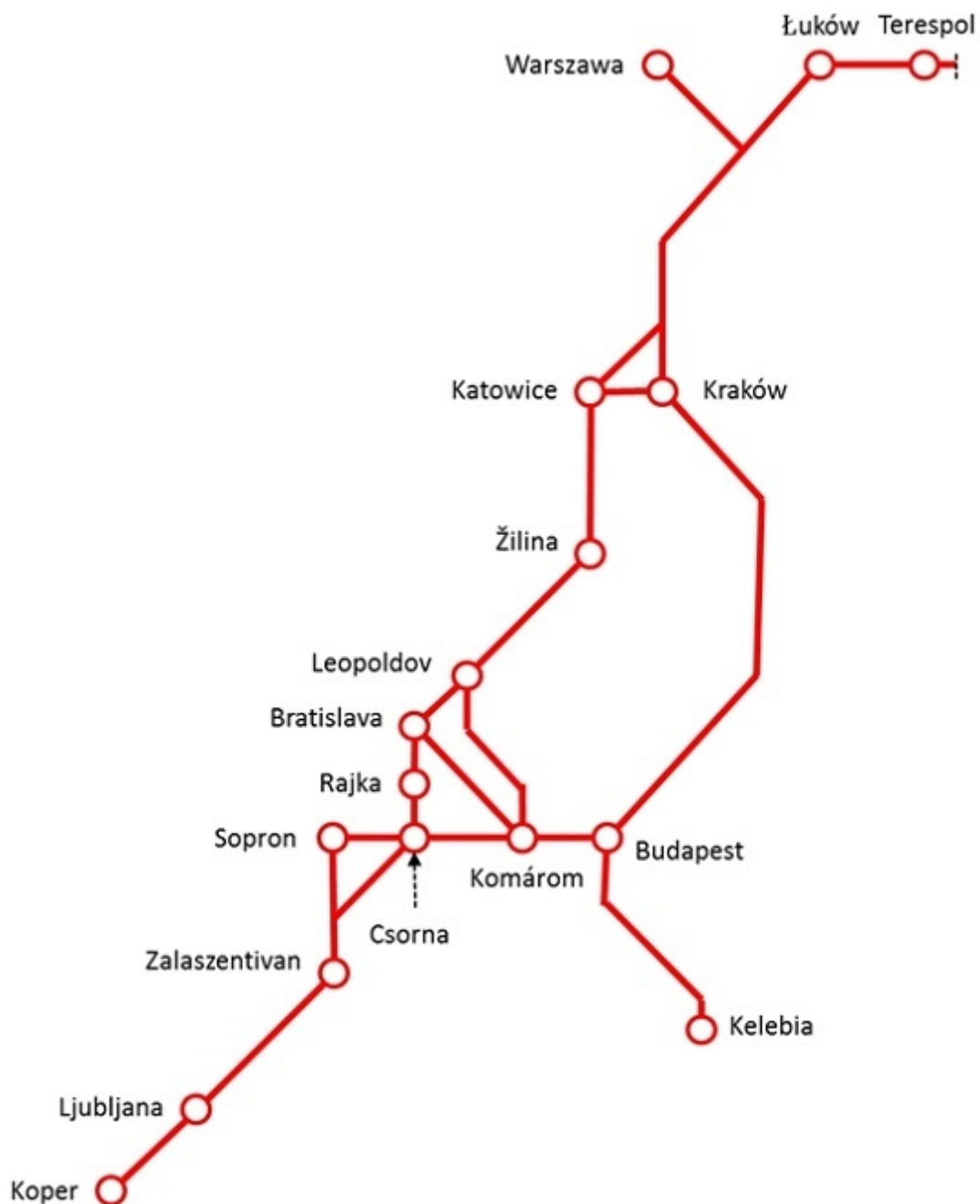
RFC8

2. [RFC5 Bałtyk-Adriatyk](http://rfc5.eu) (<http://rfc5.eu>) — uruchomiony w listopadzie 2015, łączy on polskie wybrzeże ze stolicą Austrii Wiedniem, Słowenii Bratysławą i włoskimi miastami nad Morzem Adriatyckim — Wenecją i Ravną. Obsługę korytarza RFC5 zapewnia włoski zarządca infrastruktury RFI.



RFC5

Planowany Korytarz Bursztynowy łączyłby Warszawę z granicą białoruską w Terespolu, obejmowałby również miasta stołeczne: Budapeszt, Bratysławę i Ljubljana. Na Węgrzech biegnie do granicy serbskiej w Kelebii, która prowadzi do autonomicznej Wojwodiny. Dzięki jego powstaniu wspólnymi korytarzami kolejowymi połączone zostaną wszystkie kraje wyszehradzkie, także pominięte wcześniej Węgry. A w dalszej perspektywie także Białoruś i Serbia.



Postulowany RFC11

RFC5 spotyka się z RFC8 w Boryslawicach (łódzkie), zaś RFC11 spotykałby się z RFC5 w Katowicach.

PKP Cargo może obecnie samodzielnie prowadzić pociągi w dziewięciu krajach UE: w Polsce, Niemczech, Holandii, Belgii, Czechach, na Słowacji, na Węgrzech, w Austrii i na Litwie. Poprzez przejście w 2015 drugiego przewoźnika czeskiego, AWT (Advanced World Transport), zasięg polskiego przewoźnika pośrednio rozszerzył się także na Słowenię, Rumunię, Bułgarię i Chorwację.



W 2015 PKP Cargo podpisało [strategiczny alians z chorwackim przewoźnikiem narodowym, HŽ Cargo](http://croatia.trade.gov.pl/pl/aktualnosci/130216,strate_giczny-alians-ppk-cargo-z-hz-ca_rgo.html) (http://croatia.trade.gov.pl/pl/aktualnosci/130216,strate_giczny-alians-ppk-cargo-z-hz-ca_rgo.html). Współpraca daje PKP CARGO dostęp do intensywnie modernizowanych portów w Rijece i Ploce, terminali HZ Cargo i relatywnie gęstej sieci kolejowej. Ogromne inwestycje prowadzone obecnie w chorwackich portach oznaczają możliwość zwiększenia skali działalności intermodalnej (która niestety [w 2015 spadła w porównaniu do 2014](http://portallogistyczny.com/bz-wbk-mozliwy-4-proc-wzros_t-przeladunkow-w-polskich-porta_ch-pomoga-dynamicznie-rosnacy-e_ksport-i-import) (http://portallogistyczny.com/bz-wbk-mozliwy-4-proc-wzros_t-przeladunkow-w-polskich-porta_ch-pomoga-dynamicznie-rosnacy-e_ksport-i-import)) i pozyskania ciekawych zleceń w tym najszybciej rozwijającym się segmencie rynku. Przewoźnicy uzgodnili, że w przypadkach zleceń, których nie są w stanie obsłużyć samodzielnie, będą w pierwszej kolejności zwracać się o pomoc do partnera. Dla PKP Cargo oznacza to także możliwość bardziej efektywnego wykorzystania taboru, którego ma dużo, a dla HŽ Cargo, które taboru ma za mało, to szansa na rozszerzenie oferty usług logistycznych, w tym wydłużenie obsługiwanych łańcuchów logistycznych z wykorzystaniem dostępu do trzech mórz (Północne, Bałtyckie, Adriatyckie) i kilku głównych portów na kontynencie europejskim.

PKP Cargo zaczęło też obsługiwać połączenia [kolejowe z Chin aż do Hamburga](http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artyku_l/ppk-cargo-ma-tajemniczy-chins_ki-projekt-,130,0,1785474.html) (http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artyku_l/ppk-cargo-ma-tajemniczy-chins_ki-projekt-,130,0,1785474.html) i szykuje się do startu kolejnego dużego projektu związanego z dostarczaniem towarów z i do Państwa Środka.

PKP Cargo jest obecnie drugim towarowym przewoźnikiem kolejowym w Europie, po DB Schenker.

Na podst. portalkujawski.pl/popierambydgoszcz.pl

Tymczasem we Lwowie o partnerstwie bałtycko-czarnomorskim między Polską, Rumunią i Ukrainą

31 marca we Lwowie odbyła się dyskusja pt. „Bałtycko-czarnomorska przestrzeń bezpieczeństwa. Partnerstwo Polski, Rumunii i Ukrainy: wspólne zagrożenia i perspektywy”, zorganizowana przez regionalną filię Narodowego Instytutu Studiów Strategicznych we Lwowie oraz Centrum Badań Problemów Współpracy Regionalnej i Międzynarodowej „Alians Pro-Bukowina”.

Spotkanie zgromadziło ekspertów z Ukrainy (reprezentujących poza organizatorami także m.in. Centrum Badań nad Armią, Konwersją i Rozbrojeniem w Kijowie i Instytut Międzynarodowych Badań Ekonomicznych), Polski i Rumunii, jak również przedstawicieli środowisk naukowych i mediów z wymienionych wyżej państw.

Założeniem dyskusji była ocena aktualnych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa dla Polski, Ukrainy i Rumunii oraz pozostałych krajów obszaru bałtycko-czarnomorskiego w związku z pojawiającymi się nowymi zagrożeniami w regionie, jak również wskazanie potencjalnych sfer współpracy i poszukiwania skutecznych możliwości reagowania na zagrożenia. Wynikają one w pierwszej kolejności z polityki, jaką prowadzi Federacja Rosyjska wobec Ukrainy: aneksja Krymu oraz konflikt zbrojny na Donbasie wysoce negatywnie wpłynęły na stan i poczucie bezpieczeństwa praktycznie wszystkich krajów regionu Europy Środkowej i Wschodniej. Z wystąpieniem różnych form agresji militarnej i paramilitarnej w postaci tzw. konfliktu poniżej progu wojny czy „wojny

hybrydowej" muszą obecnie liczyć się faktycznie wszystkie państwa obszaru położonego pomiędzy Bałtykiem i Morzem Czarnym, choć poziom tego zagrożenia różni się skalą oraz charakterem w zależności od konkretnego przypadku.

Znaczną część rozmów w czasie spotkania zajęła tematyka tzw. wojny informacyjnej, jaka przez cały czas toczy się w przestrzeni medialnej, zwłaszcza w mediach i na forach internetowych. Forma i intensywność działań tzw. trolli internetowych, występujących jako zwolennicy polityki prowadzonej przez Rosję w wielu wypadkach praktycznie uniemożliwia prowadzenie rzeczowych rozmów na wybrane tematy. Innym, choć nie mniej poważnym problemem są działania o charakterze typowo propagandowym, przedstawiające nieprawdziwe informacje, które znaczna część opinii publicznej, nieposiadającej wiedzy eksperckiej, jest w stanie przyjąć za prawdziwy opis rzeczywistości. Zarówno w jednym, jak i w drugim wypadku swoją rolę w przeciwdziałaniu tym zjawiskom mogą odegrać media i organizacje pozarządowe, posiadające odpowiednie mechanizmy pracy oraz możliwość reagowania na ataki propagandowe poprzez sprawne uzyskiwanie i publikowanie informacji z wiarygodnych źródeł, zaprzeczających i/lub sprostowujących materiały o charakterze typowo propagandowym.

Warto odnotować, że media, zwłaszcza internetowe, mają rolę trudną do przecenienia, jeśli chodzi o budowanie możliwości współpracy pomiędzy państwami obszaru bałtycko-czarnomorskiego. Wspólnota interesów i potencjalne możliwości współpracy nie ograniczają się bowiem tylko i wyłącznie do kwestii bezpieczeństwa. Koniecznym warunkiem „wstępnym” dla budowania współpracy politycznej, gospodarczej czy jakiegokolwiek innej jest posiadanie choćby podstawowych informacji na temat pozostałych krajów tego obszaru przez opinię publiczną w poszczególnych państwach — a w tym obszarze pozostaje jeszcze wiele do zrobienia.

Źródło: kuriergalicyjski.com (<http://kuriergalicyjski.com>)

Mariusz Agnosiewicz

Redaktor naczelny Racjonalisty, założyciel PSR, prezes Fundacji Wolnej Myśli. Autor książek [Kościół a faszyzm](#) (2009), [Heretyckie dziedzictwo Europy](#) (2011), trylogii *Kryminalne dzieje papieżstwa*: [Tom I](#) (2011), [Tom II](#) (2012), [Zapomniane dzieje Polski](#) (2014).

[Strona www autora](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)



(Publikacja: 03-04-2016)

[Oryginał.](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9990) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9990>)

Contents Copyright © 2000-2015 Mariusz Agnosiewicz

Programming Copyright © 2001-2015 Michał Przech

Właścicielem portalu Racjonalista.pl jest Fundacja Wolnej Myśli.

Autorem portalu jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie elementy tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną

własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki prezentuje.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl