

Jedwabny szlak przez Kaliningrad z ominięciem Polski

18 lipca 2018

Przyspiesza współpraca na linii Berlin-Moskwa, której efektem będzie eliminacja Polski, jako istotnego państwa transferowego w Europie. Po tym jak niemieckie firmy dogadały się z rosyjskimi w/s budowy gazociągu Nord Stream II, przyszła kolej na ogarnięcie tematu nowego jedwabnego szlaku. Rosyjska spółka kolejowa RŽD Logistics i niemiecka Deutsche Bahn Cargo właśnie dogadały się, aby towary z Chin do UE przewozić do portów w Kaliningradzie i Bałtyjsku, a stamtąd – omijając Polskę – transportować je statkami do portu w Rostoku i dalej do całej UE.

Dyrektor generalny rosyjskiej RŽD Logistics oraz prezes niemieckiej Deutsche Bahn Cargo (DB Cargo) podpisali wczoraj w Moskwie umowę w/s uruchomienia wspólnej, multimodalnej usługi dotyczącej przewozu kontenerów na linii Chiny – Europa. Zgodnie z umową RŽD Logistics będzie odpowiedzialna za organizację pociągów towarowych od punktów granicznych z Chinami do portów znajdujących się w Obwodzie Kaliningradzkim (w praktyce chodzi o port w Kaliningradzie oraz Bałtyjsku). Z kolei DB Cargo zorganizuje transport kontenerów na morskim odcinku pomiędzy portami Obwodu Kaliningradzkiego, a niemieckim portem w Rostoku oraz zapewni dalszą obsługę ładunków kontenerowych na terytorium UE (tj. dostarczanie ładunków do poszczególnych terminali kontenerowych rozlokowanych na terytorium całej Unii).

O przyspieszającej współpracy na linii Berlin-Moskwa świadczy nie tylko umowa między RŽD Logistics a Deutsche Bahn Cargo. Wiele wskazuje na to, że do końca maja Komisja Europejska (pod naporem Berlina) zaproponuje, aby w żaden sposób nie karać

rosyjskiego Gazpromu za nadużycia i wykorzystywanie pozycji dominującej w państwach UE w Europie Środkowo-Wschodniej. Dodatkowo wyszło na jaw, że grupa dziennikarzy niemieckiego „Der Spiegel” prowadzi działania zbieżne z rosyjską propagandą. W swoich artykułach podkreślają oni walory projektu Nord Stream II oraz nawołują rząd RFN do uznania „rosyjskiej strefy wpływów” rozciągającej się na kraje byłego ZSRR.

Historia z niemiecko-rosyjską umową w/s obsługi nowego jedwabnego szlaku pokazuje również, że współczesne relacje polityczno-gospodarcze nie lubią pustki. Przypomnijmy, że pod koniec 2016 roku Antoni Macierewicz (jako minister obrony narodowej) nie wyraził zgody na sprzedaż terenów po byłej jednostce wojskowej pod Łodzią, na których polsko-chińska firma miała zbudować gigantyczny hub przeładunkowo-kolejowy (tzw. „suchy port”, czy jak kto woli – terminal intermodalny) dla pociągów towarowych jeżdżących do i z Chengdu w Chinach.

„Ta koncepcja ekspansji Chin jest częścią całościowej koncepcji porozumienia Europy Zachodniej z Rosją i Chinami, a także wyeliminowania z obszaru eurazjatyckiego wpływów Stanów Zjednoczonych oraz zlikwidowania niepodległego bytu Polski, bo to Polska na styku między wpływami rosyjsko-chińskimi i niemieckimi jest jedynym krajem mogącym zorganizować alternatywę wobec takiej eurazjatyckiej super potęgi” – stwierdził Macierewicz podczas wywiadu udzielonego polonijnemu medium „Goniec TV Toronto”.

No cóż – skoro reprezentuje się interesy USA w Europie, a pomija własne, to trzeba się liczyć z tym, że niewykorzystane okazje (takie jak perspektywa osiągnięcia statusu strategicznego hubu towarowego Europy) będą zagospodarowane przez inne państwa. Wszystko wskazuje na to, że dogadanie się Niemców z Rosjanami w zakresie obsługi nowego jedwabnego szlaku, jest tego klasycznym przykładem.

Na podstawie: Railfreight.com, BiznesAlert.pl, Energetyka24.com, Money.pl

Źródło: Niewygodne.info.pl