Litwa, Łotwa i Estonia ustaliły termin powołania międzynarodowej spółki, która zajmie się koordynacją budowy normalnotorowej linii z Kowna do Tallina w ramach projektu Rail Baltica. Powołany w najbliższych dniach podmiot będzie mógł aplikować o unijne środki na realizację projektu w ramach instrumentu „Łącząc Europę" – poinformował Rynek Kolejowy. Jak będzie miała znaczenie Rail Baltica dla gospodarek krajów uczestniczących w tym projekcie?

– Jeśli chodzi o polski odcinek Rail Baltica duże znaczenie ma obecny i przewidywany ruch pasażerski. Modernizacja powinna doprowadzić do stworzenia linii dwutorowej, na której pociągi rozwijałyby maksymalna szybkość do 160 km./godz. – przekonuje w rozmowie z naszym portalem dr Michał Beim, ekspert Instytutu Sobieskiego, adiunkt na Wydz. Melioracji i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.

W jego opinii z punktu widzenia geopolityki jest to linia stosunkowo ważna. Chodzi bowiem o połączenie atrakcyjnym szlakiem kolejowym krajów bałtyckich z resztą Europy. Dla polskiej gospodarki też może nieść liczne korzyści.

– Niemniej warto pamiętać o tym, że największym ograniczeniem tej linii jest geograficzny układ powiązań gospodarczych. Dzisiaj powiązania gospodarcze między krajami na naszym kontynencie, istnieją bardziej na osi Wschód – Zachód niż Północ – Południe – uważa dr Michał Beim. – To znaczy Polska – Niemcy, Polska – Rosja, Niemcy – Rosja, (także Białoruś czy Ukraina). W przypadku Litwy czy Estonii także silniejszy jest układ Wschód – Zachód. To właśnie z tego punktu widzenia istnieje główne zagrożenie dla tego projektu.

[mc4wp_form id="84″]

Zdaniem dr Michała Beima z punktu widzenia poszczególnych krajów, przez które przebiegać będzie Rail Baltica, będą dominować korzyści lokalne. W Polsce przyniosą je połączenie Suwalszczyzny czy Białostocczyzny z Warszawą. Dotyczy to także połączeń wewnątrz Litwy, a także Łotwy czy Estonii niż połączeń, które zapewni ta linia w skali międzynarodowej.

– Mimo wszystko nie zmienia to faktu, że sama ta inwestycja jest ważna – uważa ekspert Instytutu Sobieskiego. – Wystarczy przeanalizować rozwój kolejnictwa nad Bałtykiem. Istnieje już obecnie istotne domknięcie od strony zachodniej tego akwenu. Most Oresund miedzy Kopenhagą, a Malmoe – bardzo ważne połączenie zarówno pasażerskie i towarowe. Ponadto Dania pragnie połączyć się pod Bałtykiem

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

tunelem w stron Rugii. Powstałaby wówczas linia Kopenhaga – Rugia – Berlin, bowiem istnieje duże zapotrzebowanie gospodarcze na domknięcie w stronę stolicy Niemiec.

Zdaniem dr Michała Beima, jak dotąd brakuje domknięcia krajów bałtyckich (Litwa, Łotwa i Estonia). Kolej jest słabo zorganizowana w tym rejonie. Dotyczy to także Finlandii.

– Docelowo linia Rail Baltica będzie miało połączenie podmorskie między Estonią i Finlandią – twierdzi ekspert. – Wówczas Finlandia miałaby kolejowy dostęp do rynków Europy środkowowschodniej. Dzisiaj bowiem transport z tego kraju do naszego rejonu Europy odbywa się statkami, bądź – jeśli koleją, to objeżdżając Bałtyk przez Szwecję i Danię.

Według Michała Beima Rail Baltica to inwestycja ważna, tylko nieco odkładana na bok. Bowiem kraje, przez które ma przebiegać, mają jednocześnie inne, nieco pilniejsze, potrzeby wewnętrzne – tak, jak Polska. A równocześnie powiązania gospodarcze dominują na osi Wschód – Zachód niż Północ – Południe – podsumowuje na zakończenie ekspert.

Link do raportu, którego współautorem był dr Michał Beim, nt. Rail Baltica:

http://www.academia.edu/7763927/Rail_Baltica_Growth_Corridor_-_Final_Raport_-_Travel_and_Logistics_Service_Development_and_Demand

Źródło: Biznes Alert. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].