

Edward Mendyk

## Euroazjatyckie kolejowe przewozy kontenerowe i szanse ich wzrostu przez Polskę (cz. 1)

Postanowienia *Umowy europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących* (AGTC)<sup>1</sup> określają główne linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym dla transportu kombinowanego w Europie. Dla przewozów w układzie równoleżnikowym Zachód – Wschód – Zachód umowa ta wskazuje m.in. następujące linie europejskiej sieci kolejowej:

- C-E 10 Oostende (Belgia) – Bruxelles – Aachen – Dortmund – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck – Hanko – Helsinki – Vainikkala – S. Petersburg – Moskwa
- C-E 20 Oostende (Belgia) – Bruxelles – Aachen – Dortmund – Helmstedt – Berlin / Seddin – Poznań – Warszawa / Skierniewice – Łuków – Brest – Minsk – Moskwa
- C-E 30 Dresden (Niemcy) – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka – Lvov – Kiev – Moskwa
- C-E 40 Le Havre (Francja) – Paris – Metz – Forbach – Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt Main – Gemünden – Schirnding – Plzeň – Praha – Ostrava – Žilina – Košice – Čierna n. Tisou – Lvov.

Głównie te magistrale mogą być wykorzystane do przewozów euroazjatyckich. Przy tym należy zauważyć, iż magistrala C-E 10 na odcinku Lübeck (Niemcy) – Hanko (Finlandia) przebiega przez Morze Bałtyckie i przewozy ładunków kontenerowych dokonywane są promami kolejowymi.

Ponadto znaczna ilość towarów w kontenerach jest przewożona między portami Bremerhaven – Kaiserhafen oraz Hamburg – Waltershof i Hamburg Süd statkami kontenerowcami do portów Hamina, Hanko, Helsinki i Turku

(Finlandia), skąd transportem kolejowym są przewożone na magistrali C-E 10 przez stację graniczną Vainikkala do Rosji i dalej magistralą transsyberyjską (TRANSSIB) do portów Dalekiego Wschodu, w tym do portu Wostocznyj oraz w kierunku odwrotnym. Połączenia morskie przez Bałtyk, w tym linii C-E 10 z odcinkiem magistrali C-E 20



Rys. 1. Euroazjatyckie drogi przewozów kontenerowych. Źródło: opracowanie własne na podstawie mapki zamieszczonej na [www.railship.de](http://www.railship.de)

i dalszym ukierunkowaniem potoków ładunków na magistralę transsyberyjską prezentuje załączona mapka schematyczna – rys. 1.

W wyniku niestabilnej sytuacji społeczno-politycznej w Polsce zostało utworzone w październiku 1986 r. nowe kolejowe, szerokotorowe połączenie promowe przez Bałtyk z portu Mukran (b. NRD) do Kłajpeda (b. ZSRR) długości 521 km. Promy obsługujące tę linię zabierają do 103 wagonów szerokotorowych.

Z przedstawionych magistrali kolejowych tylko linie C-E 20 oraz C-E 30 prowadzą przez Polskę, stanowiąc infrastrukтурę II oraz III paneuropejskiego korytarza transportowego, łączących się w Rosji z magistralą transsyberyjską.

### Euroazjatyckie przewozy kontenerowe i zamierzenia globalne

Uwzględniając dogodne położenie geograficzne, Polska może być znaczącym krajem tranzytowym między Europą Zachodnią i Azją. Priorytetowy jest II korytarz wraz z magistralą C -E 20, gdyż stanowią zachodni odcinek magistrali transsyberyjskiej. Korytarz ten powinien mieć duże znaczenie w przewozach Zachód – Wschód – Zachód i stwarzać możliwości zwiększenia przewozów tranzytowych, w tym kontenerowych.

Przewozy jednostek ładunkowych UTI na polskim odcinku II paneuropejskiego korytarza transportowego, tj. (Niemcy –Frankfurt Oder) / *Kunowice – Poznań – Warszawa / Skierniewice– Łuków- Małaszewicze- Terespol* / (Brest- Białoruś) zostały skoncentrowane w połączeniach logistycznych, które utrzymywane są przez dwóch operatorów:

- ICF<sup>2</sup> – połączenie Berlin HuL (Hamburger und Lehrter Bahnhof) – Małaszewicze/ Brest Moskwa pociągiem zwanym „Wschodni Wiatr” oraz w kierunku odwrotnym Małaszewicze – Seddin (k. Berlina) pociągiem „Zachodni Wiatr”, a także pociągiem relacji Rotterdam – Małaszewicze
- POLZUG<sup>3</sup> – przewozy Bremerhafen – Małaszewicze i dalej do różnych stacji krajów Wspólnoty Niepodległych Państw.

Liczbę jednostek UTI oraz wielkość masy towarów przewiezionych tymi pociągami w latach 1999 – 2003 przedstawia tab. 1.

W celu rozwoju przewozów kombinowanych w kierunkach Europa – Azja – Europa z wykorzystaniem magistrali

<sup>1</sup> Dz. U. 2004, Nr 3, poz. 50.

<sup>2</sup> ICF – Intercontainer – Interfrigo –operator międzynarodowych przewozów kombinowanych i chłodniczych.

<sup>3</sup> POLZUG – operator zwartych pociągów kontenerowych.

Tab. 1. Wielkości euroazjatyckich przewozów transportu kombinowanego przez Polskę. Źródło: Opracowanie własne na podstawie – *Бюллетень ОСЖД, 2004, No 1, c. 18.*

Rok	Pociąg „Wschodni Wiatr”		Pociąg „Zachodni Wiatr”		Pociąg Rotterdam- Malaszewicze		Pociąg Bremerhaven-Malaszewicze	
	Ilość UTI	Masa (t)	Ilość UTI	Masa (t)	Ilość UTI	Masa (t)	Ilość UTI	Masa (t)
1999	7 880	106 926	1 348	20 424	6 859	133 760	—	—
2000	906	31 704	2 740	34 935	9 180	122 334	—	—
2001	8 093	127 569	3 080	40 050	4 486	83 300	260	4 146
2002	6 709	102 361	1 741	21 299	4 131	84 356	605	13 403
5 m-cy 2003	2 070	30 731	209	1 888	1 114	17 769	204	4 264

transsyberyjskiej i magistrali transazjatyckiej przez Kazachstan z/do Chin zainteresowane koleje uczestniczą w pracach Międzynarodowej Rady Koordynacyjnej do Spraw Przewozów Transsyberyjskich, a także Komisji Ekonomicznej i Socjalnej dla Regionów Azji i Oceanu Spokojnego (ESKATO), działającej w ramach ONZ. Komisja ta utworzyła *Komitet zarządzający planowanie i realizację przejazdu bezpośrednich, eksperymentalnych pociągów kontenerowych magistralą transazjatycką z Chin przez przejście graniczne Drużba (Kazachstan).*

Dotychczas zostały zrealizowane tymi magistralami następujące przejazdy eksperymentalne pociągów kontenerowych:

- kwiecień 1998 r. – pociąg relacji Nachodka – Brest
- luty 2001 r. – pociąg z Japonii –Yokohama – Niemcy
- grudzień 2001 r. – pociąg z Chin – Urumchi – Seddin (k. Berlina).

Na polskim odcinku tranzytowym pociągi te przejeżdżały w trasie pociągu „Zachodni Wiatr” w czasie 12 godzin, który w aktualnych warunkach techniczno-eksploatacyjnych jest czasem optymalnym.

Na kolejach rosyjskich (RZD) w I półroczu 2003 r. wzrost przewozów tranzytowych kontenerów wielkich z krajów regionu azjatycko-oceanicznego przez port Wostocznyj magistralą TRANSSIB stanowił aż 75,3 %, w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. W wyniku realizacji działań przewidzianych w *Koncepcji polityki rządu Federacji Rosyjskiej wspierania przewozów tranzytowych na magistrali transsyberyjskiej* przez port i stację kolejową Nachodka – Wostocznojaja w okresie sześciu miesięcy

2003 r. załadowano 10875 kontenerów (20400 TEU)<sup>4</sup>.

W celu przyspieszenia dostawy towarów kontenery są przewożone bezpośrednio, firmowymi pociągami relacji Nachodka – Wostocznojaja – Busłowskaja / (Vainikkala- Finlandia), a także do Brestu (- Polska). Zakończenie elektryfikacji magistrali transsyberyjskiej, wprowadzenie systemów informatycznych oraz uproszczonej procedur załatwiania formalności celnych przy przewozie tranzytowym kontenerów wielkich w kierunku przejścia granicznego Busłowskaja pozwoliło uzyskać rekordową średnią prędkość 1019 km na dobę przez pociąg ze stacji Nachodka – Wostocznojaja, w czasie 9 dób 16 godzin 01 minuta. Nadzór nad przewożonymi towarami tranzytowymi jest realizowany przy pomocy automatycznego programu DISKON, umożliwiającego w realnym czasie określić miejsce znajdowania się każdego kontenera wielkiego, a także uzyskać informację o wszystkich operacjach dokonywanych z kontenerem na drodze przewozu.

Dla zwiększenia pojemności pociągów kontenerowych, przyspieszenia formowania i odprawy na stacji Nachodka – Wostocznojaja został uruchomiony trzeci park rozrządowy oraz prowadzona jest modernizacja stacji w celu wydłużenia torów kierunkowych. Ponadto Ministerstwo Komunikacji Rosji (MPS) realizuje program wyposażenia parku wagonowego w nowoczesne, pojemniejsze platformy (fitingowe) do przewozu kontenerów wielkich. Park wagonowy jest uzupełniany również nowymi platformami o długości do 24,3 m. W celu dalszej optymalizacji tych przewozów w strukturze kolei RZD została utworzona specjalna

spółka „TransKontener”, wyposażona w tabor kolejowy, terminale specjalistyczne oraz powstałe na ich podstawie centra logistyczne. W celu pozyskania dalszych towarów do przewozu w kontenerach kolejami Federacji Rosyjskiej został opracowany *Kompleksowy program rozwoju przewozów kontenerowych.*

W efekcie jego realizacji ogólna wielkość przewozów towarów w kontenerach wielkich, w tym w eksporcie i imporcie kolejami rosyjskimi, powinna się zwiększyć do 30 mln ton rocznie.

W 2004 r. przewidziano rozpoczęcie eksperymentalnych przewozów kontenerów wielkich w nowym, globalnym korytarzu przewozów kombinowanych Ameryka Północna – Europa Północna – Rosja – Daleki Wschód. Korytarz ten, nazwany już *Północnym Szlakiem Jedwabnym*, stanowi wygodną alternatywę względem istniejących dróg transportu, szczególnie dla towarów wymagających szybkiej i punktualnej dostawy. Zgodnie z jednym z wariantów tej drogi, opracowanym przez Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) w Paryżu, morska część drogi długości 6663 km połączy porty Boston (USA) oraz Narvik (Norwegia), a kolejowa część drogi długości 6983 km prowadzi z Norwegii przez Finlandię, Rosję i Kazachstan magistralą transazjatycką, dalej do Chin. Istnieje również wariant z wykorzystaniem magistrali TRANSSIB, którą ładunki byłyby przewożone do Władywostoku i następnie we wschodnie rejony Chin, a także do Korei Płn. oraz Korei Płd. i ewentualnie drogą morską do Japonii.

W realizację projektu będzie zaangażowanych wiele krajów. Na drodze przewozu konieczny będzie przeładunek ze statku na wagon w porcie Narvik oraz

<sup>4</sup> Szerzej – *Контейнерные перевозки, Бюллетень, ОСЖД 2004, Nr 1, s. 11 i dalsze.*

zamiana wózków wagonowych – w związku ze zmianą prześwitu torów – na dwóch granicach, pomiędzy Szwecją i Finlandią (Tornio) oraz Rosją / Kazachstanem (Drużba) a kolejami chińskimi i koreańskimi. Projekt ten, konkurencyjny z uwagi na odległość, czas przewozu tranzytowego oraz mniejsze problemy techniczne przy przekraczaniu granic jest interesujący na globalnym rynku usług przewozów kontenerowych, który szybciej wzrasta niż potencjalne możliwości przewozowe statków i przeładunkowe portów morskich. Zamierzenie to posiada istotne zalety ponieważ opiera się na wykorzystaniu mało obciążonych portach morskich i liniach kolejowych. Potencjał tego rynku charakteryzują dane poziomu wymiany towarowej między USA i Chinami: eksport chiński w 2000 r. stanowił równowartość 100,1 mld USD a import – 16,3 mld USD.

W 2002 r. wielkość handlu towarami podatnymi do przewozu kontenerami wynosiła 65 mln ton, a w 2015 r. ilość tych towarów wzrosła do 135 mln ton. Koleje rosyjskie posiadają obecnie znaczący potencjał i możliwości realizacji zwiększonych przewozów wraz z zapewnieniem wysokiego poziomu świadczonych usług. Znaczenie magistrali transsyberyjskiej w euroazjatyckim moście wzrosła wraz z uruchomieniem transkoreańskiej magistrali kolejowej. W rezultacie magistrale te wywrą istotny wpływ również na przekierowanie znacznej części potoku ładunków w kontenerach, dotychczas przewożonych z Japonii, drogą morską na transport kolejowy z pośrednim przeładunkiem, w koreańskim porcie Pusan. Nowe technologiczne możliwości przewozowe magistrali TRANSSIB pozwalają na dalsze zwiększenie przewozów kontenerowych.

## Przewozy na drodze konkurencyjnej przez Bałtyk

Od kilkunastu już lat towarzystwa żeglugowe są również ważnym partnerem w realizacji euroazjatyckich przewozów kolejowych promami przez Morze Bałtyckie. Promy kolejowe z portu niemieckiego Lübeck Konstantinkai przewożą obecnie ładunki kontenerowe do portu

fińskiego Hanko<sup>5</sup>, stanowiąc przedłużenie magistrali kolejowej C-E 10 biegnącej z Belgii, przez Niemcy, dalej Morze Bałtyckie, Finlandię do Rosji. Tą drogą od 1975 r. przewożone są różnorodne ładunki. Szybko wzrastający wolumen euroazjatyckiej wymiany towarowej oraz trudności administracyjne występujące na niektórych przejściach granicznych, obsługujących magistralę C-E 20 i przebiegającą przez obszar Polski, Białorusi do Rosji, przyczyniły się do rozbudowy infrastruktury kolejowej linii C-E 10, w tym stosownego wyposażenia przystani promowej Hanko w Finlandii. Wcześniej były to urządzenia do zmiany osi lub wózków wagonowych, ułatwiające pokonywanie różnic szerokości torów kolejowych (1435 mm / 1524 mm), a obecnie tylko urządzenia do przeładunku kontenerów wielkich i innych pojemników wymiennych. Dzięki tym rozwiązaniom technicznym potoki ładunków nadal są kierowane bezpośrednio z portu Hanko do ich odbiorcy w Rosji, także magistralą TRANSSIB na Daleki Wschód, w tym do portu Wostocznyj.

Dla tych przewozów został wybudowany w 1975 r. pierwszy prom kolejowy M/S RAILSHIP I, który na trasie Lübeck – Hanko przewozi na trzech pokładach do 88 wagonów normalnotorowych przez Morze Bałtyckie. Rosnący międzynarodowy obrót towarowy, w tym popyt na przewozy euroazjatyckie linią transsyberyjską, przyczynił się do budowy w 1984 r. następnego promu RAILSHIP II i w 1990 r. do uruchomienia największego i najnowocześniejszego promu RAILSHIP III. Promy te mogą przewozić różne towary w kontenerach. Towarzystwa żeglugowe oferują po kilka kursów promów w tygodniu z portów niemieckich i fińskich obsługując magistralę kolejową C-E 10. Ponadto między portami niemieckimi Bremerhafen i Hamburg, a portami fińskimi Hamina, Helsinki i Turku kursują statki kontenerowce, przewożące znaczne ilości euroazjatyckich ładunków.

W 2001 r. koleje fińskie (VR) przewiozły różnych towarów, w tym w kontenerach w kierunku: wschodnim 12631 tys. ton, zachodnim 1048 tys. ton i w tranzyście (głównie linią C-E 10) – 4006 tys. ton; łącznie więc 17 685 tys. ton, które

można przyjąć, iż były to ładunki kierunku Zachód – Wschód – Zachód przewożone w relacjach porty morskie Hanko, Hamina, Helsinki i Turku – przejście graniczne Vainikkala / Busłowskaja (-Rosja)<sup>6</sup>. Koleje RZD dla obsługi tych przewozów w relacji Finlandia / Busłowskaja (stacja graniczna RZD) – magistrala transsyberyjska – Nachodka – Wostoczna i w kierunku odwrotnym, przewidziały w rozkładzie jazdy 4 pary tranzytowych pociągów kontenerowych w każdej dobie (w relacji Brest 1 para pociągów), zapewniając bardzo krótki czas przewozu tranzytowego przez Rosję. Sprawniejszej realizacji tych przewozów sprzyja też stosowanie listu przewozowego dwustronnej, bezpośredniej fińsko-rosyjskiej komunikacji i mniejsza liczba kontroli granicznych, w tym rewizji celnych powodujących zatrzymywanie ładunku na drodze przewozu.

Porównując wielkości euroazjatyckich przewozów przez Finlandię z danymi podanymi w tabeli 1 za 2001 r., dotyczącymi tych przewozów przez Polskę w ilości tylko 255100 ton należy zauważyć, iż stanowią one jedynie bardzo niewielką część (1,44%) ogółu przewozów Zachód – Wschód - Zachód wykonywanych przez kolej fińską (VR).

## Przyczyny zaistniałej sytuacji przewozowej w II korytarzu transportowym

Istotnym utrudnieniem w procesie rozwoju euroazjatyckich przewozów towarowych, w tym kontenerowych na tej drodze przewozu, są zbyt długie terminy dokonywania odpraw celnych ładunków tranzytowych na niektórych stacjach granicznych kolei Wspólnoty Niepodległych Państw. Występują dwa rodzaje nieprawidłowości ujawnianych przy załatwianiu formalności administracyjnych, powodujących wstrzymywanie odprawy granicznej, w tym celnej i dalszego przewozu przesyłki, których nie usunięcie stanowi często przyczynę kilkudniowego postoju wagonów i obciążenia ładunku dodatkowymi opłatami. Pierwsza z nich to m.in:

– brak oryginału faktury bądź specyfikacji towarowej lub certyfikatu wete-

<sup>5</sup> Szerzej – RAILSHIP – *auf Schienen über die Ostsee*, DB – Kundenbrief, 1991, nr 3, s. 34-37.

<sup>6</sup> *Fakten über den Eisenbahnverkehr 2002*, VR, Helsinki, s. 14.

rynaryjnego, wymaganych przez ministerstwa, bądź urzędy poszczególnych państw WNP

- dołączona została nieczytelna faktura lub specyfikacja towarowa, w przypadku gdy rzeczywista masa towaru jest inna niż wskazana w liście przewozowym CIM
- do listu przewozowego CIM zostały dołączone dwie faktury z różnymi cenami towarów, niekiedy nawet bez wskazania ich jednostki walutowej.

Druga przyczyna dotyczy konieczności dokonywania korekty błędnie wypełnionych według przepisów WNP dokumentów, nawet tranzytowych, np. różne kody i nazwy towaru w liście CIM i na fakturze, braków kodów nomenklatury towarowej WNP, co powoduje postoje wagonów niekiedy na wiele dób w oczekiwaniu na wyjaśnienie lub nadesłanie właściwych dokumentów.

To niektóre z wielu nieprawidłowości i trudności, na jakie natrafiają eksporterzy na styku dwóch systemów ekonomicznych, dwóch systemów prawa przewozowego CIM / SMGS oraz dwóch szerokości torów 1435 mm / 1520 mm, a także różnych regulacji administracyjnych, w tym celnych. Dużą przeszkodą w rozwoju tranzytowych połączeń między Europą Zachodnią i Dalekim Wschodem poprzez transsyberyjską magistralę kolejową, stanowią utrudnienia celników białoruskich w czasie odpraw kontenerów. Doprowadziło to nawet do zaniechania części kursów pociągu kontenerowego „Ostwind”<sup>7</sup>. Na innych przejściach granicznych WNP, np. na stacji Busłowskaja / (Finlandia) służby graniczne stosują uproszczony tryb załatwiania formalności administracyjnych, w tym celnych, mając na uwadze interes budżetu państwa oraz finansowy kolei RZD.

W ostatnich jednak paru latach także na stacji granicznej Brest nastąpiła poprawa w obsłudze klientów i to dzięki wdrożeniu nowej technologii informatycznej. Obecnie klienci uzyskują dokładne dane o terminie przeładunku i odprawie kontenerów do stacji przeznaczenia WNP, a także o ewentualnych zatrzymaniach przesyłki i ich przyczynach.

Unowocześnienie technologii w jednym miejscu na drodze przewozu nie rozwiązuje jednak wszystkich proble-

mów na całej drodze przewozu ładunku. Występujące wcześniej trudności na stacji Brest, obecnie jakby przeniosły się wzdłuż magistrali C-E 20 i trzeba je teraz rozwiązywać w Smoleńsku, w bardziej złożonej sytuacji eksploatacyjnej tej stacji. Zauważyć należy, iż stacja ta spełnia funkcje stacji granicznej dopiero od kilku lat, po utworzeniu WNP. W przypadku konieczności rewizji celnej towaru (co nie jest rzadkością) zatrzymanie przesyłki w Smoleńsku, zwykle trwa kilka dni. Po rewizji celnej kontenery również oczekują na placu parę dni z powodu ewentualnych trudności taborowych. Wiceprzewodniczący Komitetu Organizacji Współpracy Kolei (OSZD) W. Żukow na konferencji w Soczi krytycznie ocenił długie postoje wagonów na rosyjskich stacjach granicznych<sup>8</sup>. Przy przewozach transkontenerów długość tych postojów w stosunku do czasu przebiegu pociągu wynosi nawet do 70 %. W rezultacie niewspółmiernie jest wykorzystywany istniejący potencjał techniczny magistrali kolejowych, w tym magistrali transsyberyjskiej. Dzięki jednak Ministerstwu MPS Rosji oraz Międzynarodowej Radzie Koordynacyjnej do Spraw Przewozów Transsyberyjskich i grupie spedytorów udało się ustabilizować poziom przewozów na tym ciągu magistralnym, głównie jednak w relacji Nachodka – Wostocznaia – Busłowskaja (-Finlandia) i w kierunku odwrotnym. Na magistrali TRANSSIB zauważa się już znaczący wzrost poziomu przewozów tranzytowych, głównie kontenerowych.

Obecnie staje się konieczne podjęcie dalszych działań organizacyjnych na zachodnim odcinku magistrali transsyberyjskiej, w kierunku przejścia granicznego Brest z uwagi na coraz silniejszą konkurencję przewozową transportu morskiego. Uzgodnione bowiem wcześniej – przez Ministerstwo MPS i organ celny (GTK)<sup>9</sup> Rosji – procedury upraszczające formalności celne niestety nie wszędzie dotarły do celników. Zwiększenie przewozów tranzytowych kontenerów na magistrali C-E 20 w II paneuropejskim korytarzu transportowym jest możliwe pod warunkiem wdrożenia uproszczonych procedur celnych, które rzeczywiście ułatwiałyby przewóz ładunków tranzytowych.

## Aktualne działania sprzyjające rozwojowi przewozów kontenerowych przez Polskę

Szybszemu rozwojowi przewozów w II paneuropejskim korytarzu transportowym sprzyja podjęcie wspólnych działań przez cztery koleje obsługujące przewozy pasażerskie i towarowe na linii C-E 20 w tym korytarzu transportowym. W dniu 4 marca 2003 r. w Berlinie został utworzony *Komitet Sterujący d.s. rozwoju przewozów kolejowych w II paneuropejskim korytarzu transportowym*<sup>10</sup>. Kolejne posiedzenie tegoż Komitetu odbyło się dnia 20 sierpnia 2003 r. w Warszawie przy udziale: ministra komunikacji (MPS) Federacji Rosyjskiej, prezesa zarządu kolei niemieckiej (DB AG), prezesa Zarządu PKP SA i szefa kolei białoruskiej (BC). Na tym posiedzeniu został przyjęty projekt wspólnych przedsięwzięć w celu zwiększenia poziomu przewozów kolejowych a dotyczący m.in.:

- skrócenia czasu przewozu, w szczególności czasu przekraczania granic państwowych, w tym działań sprzyjających skróceniu czasu załatwiania formalności granicznych, głównie celnych poprzez zastosowanie, np. elektronicznego dokumentu przewozowego CIM, SMGS i faktury handlowej wraz z podjęciem stosownej kontroli jakości ich sporządzania, a także przekazywanie – wyprzedzającej nadejście pociągu – informacji o wagonach i przesyłkach w składzie tego pociągu do stacji granicznych Małaszewicze i Brest
- nowej jakości usług świadczonych przez koleje, w tym konieczności kontynuowania prac dla zbliżenia i ujednolicenia przepisów przewozowych CIM i SMGS, aktualizację Międzynarodowej kolejowej taryfy towarowej Niemcy – Białoruś – Rosja (GBRT) w zakresie możliwości jej wykorzystania przy przewozie ładunków do stacji leżących w II paneuropejskim korytarzu transportowym, jak i do innych krajów WNP przez co wyeliminuje się procedurę ponownego nadawania przesyłek w Małaszewiczach, w obu kierunkach przewozowych.

<sup>7</sup> Rekordy na magistrali transsyberyjskiej, Polska Gazeta Transportowa, 2004, nr 6, s. 6.

<sup>8</sup> Z. Wyczęsany, *Konkurencja na szynach*, Polska Gazeta Transportowa, 2004, nr 1-2, s. 6.

<sup>9</sup> GTK – ros. Государственный Таможенный Комитет.

<sup>10</sup> *Встреча Руководящего Комитета коридора Москва – Берлин, Бюллетень ОСЖД*, 2003, Nr 6, s. 26-27.