

Edward Mendyk

Kolejowe procedury graniczne czynnikiem sprawności przepływu ładunków w przewozach euroazjatyckich

Transgraniczny przepływ międzynarodowego obrotu towarowego

Transgraniczny przepływ ładunków międzynarodowego obrotu towarowego na kolejach europejskich i azjatyckich jest realizowany na podstawie postanowień międzynarodowego, kolejowego prawa przewozowego, tj.:

- **Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami – COTIF, Załącznik B – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami – CIM, lub**
- **Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej – SMGS** za dokumentami przewozowymi – listami CIM bądź listami przewozowymi SMGS wraz z dołączanymi dokumentami obrotu towarowego w celu załatwienia na drodze przewozu formalności kontrolnych, w tym procedur granicznych. Załadowanie towaru będącego przedmiotem tegoż obrotu – zwykle przez nadawcę – powinno być wykonane także z zachowaniem przepisów CIM i SMGS o sposobie załadunku oraz spełniać warunki bezpieczeństwa na całej drodze przewozu, przy czym należy przestrzegać określonej wielkości granicy obciążenia wagonu stosowanej w komunikacji CIM lub jego nośności w przewozach SMGS.

Sprawność transgranicznego przepływu ładunków międzynarodowego obrotu towarowego transportem kolejowym zależy głównie od sprawności przeprowadzania wszystkich granicznych procedur kontrolnych, w tym czynności przekazywania przesyłek towarowych sąsiedniej kolei.

Procedury państwowych organów granicznych obejmują operacje kontroli granicznej oraz odprawy celnej, warunkowane ewentualną kontrolą fitosanitarną i weterynaryjną wraz z badaniem dokumentów międzynarodowego obrotu towarowego. Przewóz niektórych towa-

rów rolno-spożywczych podlega również państwowemu nadzorowi standaryzacyjnemu. Procedury organów granicznych związane z przepływem ładunków międzynarodowych przez granice państwowe są wykonywane na podstawie rozporządzeń rządowych, postanowień ustaw sejmowych oraz konwencji i umów międzynarodowych. Podobnie też unormowana jest kwestia miejsca realizacji procedur kontrolnych. Powszechność i obligatoryjność czynności granicznych organów państwowych wynika z dyrektywnych sformułowań przepisów ustaw regulujących ich działalność, w trosce o zapewnienie odpowiedniej ochrony obszaru kraju, jak i rynku towarowego. Transgraniczny przepływ towarów jest także poddany zdawczo-odbiorczym procedurom granicznym poszczególnych kolei uczestniczących w przewozie.

Wszystkie graniczne operacje kontrolne dokonywane są zwykle na znajdującej się w pobliżu granicy państwowej kolejowej stacji granicznej, odpowiednio przystosowanej do wymogów kontrolnych organów państwowych, jak i kolejowych służb granicznych. Czynności te na stacji granicznej powinny być wykonywane na wydzielonych torach stacyjnych, które nie posiadają sieci elektrotrakcyjnej oraz w zależności od struktury towarowej i stosowanej technologii przewozu na specjalnych rampach kontrolnych, ułatwiających sprawdzenie towarów przewożonych w obrocie międzynarodowym. Także procedury zdawczo-odbiorcze służb kolejowych są wykonywane na tej samej wydzielonej grupie torów stacji granicznej lub niekiedy na oddzielnej stacji zdawczo-odbiorczej, wspólnej dla sąsiadujących kolei.

Sprawne załatwienie procedur kontrolnych w transgranicznym przepływie ładunków międzynarodowych zależne jest

przede wszystkim od należytego sporządzenia dokumentacji przewozowej i przygotowania ładunku do międzynarodowego przewozu przez nadawcę przesyłki¹, bądź jego spedytora międzynarodowego oraz dołączenia wymaganych dokumentów obrotu towarowego niezbędnych dla załatwienia formalności administracyjnych.

Dodać należy, że wszystkie graniczne procedury, także organów państwowych przy transgranicznym przepływie ładunków obrotu międzynarodowego transportem kolejowym, są dokonywane w czasie rozkładowego postoju międzynarodowych pociągów towarowych na stacji granicznej, co stwarza szansę dostarczenia tych ładunków ich odbiorcy w systemie just in time. Sprzyja to obniżeniu ogólnych kosztów logistycznych dostawy towarów.

Kolejowe zdawczo-odbiorcze procedury graniczne i warunki ich sprawności

Czynności zdawczo-odbiorcze służb granicznych poszczególnych kolei uczestniczących w przewozie na podstawie przepisów konwencji COTIF/CIM lub umowy SMGS są unormowane w międzynarodowych kolejowych przepisach wewnętrznych (służbowych), opartych o postanowienia przepisów międzynarodowego, kolejowego prawa przewozowego. Procedury przekazywania przesyłek towarowych są realizowane przez koleje w celu zapewnienia wysokiej sprawności i bezpieczeństwa ich przewozu aż do stacji przeznaczenia. Przy eksporcie lub tranzyście towarów, tj. przy ich wywozie z Polski transportem kolejowym, czynności przekazania przesyłki sąsiedniej kolei są wykonywane – z przyczyn technologicznych – dopiero po przeprowadzeniu procedur kontrolnych

¹ Przesyłka towarowa – to towary przyjęte do przewozu od jednego nadawcy na jednej stacji nadania odprawione za jednym listem przewozowym dla jednego odbiorcy na jednej stacji przeznaczenia (art. 8 1 SMGS).

przez państwowe organa graniczne. Natomiast w imporcie lub w tranzycie, tj. przy wwozie towarów na polski obszar celny kolejną czynnością odbiorczą od kolei sąsiedniej są dokonywane w pierwszej kolejności przed procedurami granicznymi organów państwowych.

Podstawowym dokumentem przekazywania przesyłek między kolejami jest wykaz zdawczy, sporządzany przez kolej zdającą przesyłki. Do wykazu powinny być wpisane, na podstawie danych z listów przewozowych CIM lub SMGS, wszystkie przesyłki przekazywane danym pociągiem. Kolej zdająca przesyłki przekazuje kolei przyjmującej wykaz zdawczy wraz z listami przewozowymi i dołączonymi dokumentami niezbędnymi dla załatwienia formalności administracyjnych na drodze przewozu.

Procedury przekazywania przesyłek pomiędzy kolejami uczestniczącymi w międzynarodowym przewozie obejmują:

- I. Czynności kontrolne prawidłowości spo-

ządzenia dokumentów przewozowych oraz dołączonych dokumentów obrotu towarowego, niezbędnych dla załatwienia formalności celnych i innych, administracyjnych organów państwowych

- II. Kontrolę sposobu załadowania przekazywanego ładunku i jego zabezpieczenia.

Czynności kontrolne w zakresie przekazywanych dokumentów przewozowych i ich prawidłowości dotyczą m. in.:

- a) **przedłożenia właściwych części międzynarodowego listu przewozowego CIM lub SMGS wraz z załącznikami wpisanymi do odpowiednich rubryk tych listów.**

Zdarzają się również zagubienia dokumentów przewozowych, a także niedokładne ich sporządzenie, np. nie zamieszczenie nazwy i adresu odbiorcy przesyłki lub zamieszczenie ich w sposób nader skrótowy, nie precyzujący odbiorcy przesyłki; wpisywanie nazwy stacji przeznaczenia umożliwiające różnorodną jej interpretację szczególnie na

dużych węzłach kolejowych obsługujących aglomeracje, czy też błędne oświadczenie nadawcy o opłacaniu należności taryfowych, których prawidłową taksacją utrudnia niekiedy brak w liście przewozowym numeru pozycji taryfowej NHM przewożonego towaru.

Występuje również nie dołączanie faktury, rachunku z określeniem wartości ładunku lub brak innych dokumentów wymaganych przez państwowe organy graniczne, np. świadectw dla kontroli fitosanitarnej bądź weterynaryjnej, czy stosownych zezwoleń polskiego organu ochrony środowiska naturalnego.

Nieprawidłowości te mogą utrudnić sprawny transgraniczny przepływ ładunków międzynarodowych, a szybkie ich usunięcie jest niezbędne dla dalszego przewozu.

- b) **zamieszczenia w dokumencie przewozowym CIM lub SMGS wskazówek nadawcy umożliwiających zmianę listu przewozowego przez kolej tranzytową.**

W liście przewozowym CIM dla przewozu w kierunku Zachód – Wschód nadawca powinien wpisać jako stację przeznaczenia wyjściową stację graniczną ostatniej kolei podlegającej konwencji COTIF/CIM, na której mają zastosowanie oba systemy prawne, a jako odbiorcę towaru – naczelnika tej stacji granicznej. Ponadto nadawca w rubryce oświadczenia tegoż listu powinien zamieścić informację o dalszym przewozie do ostatecznej stacji przeznaczenia wraz z nazwą i adresem pocztowym właściwego odbiorcy. Analogicznie postępuje się przy przewozie w kierunku Wschód – Zachód z tym, że do listu przewozowego SMGS wpisuje się nazwę wejściowej stacji granicznej, pierwszej kolei podległej przepisom CIM, uczestniczącej też w umowie SMGS oraz naczelnika tej stacji, jako odbiorcę przesyłki.

Na tych stacjach granicznych następuje więc zmiana listu przewozowego przez kolej tranzytową, uczestniczącą w przewozie, na której mają zastosowanie oba systemy kolejowego prawa międzynarodowego COTIF/ CIM i SMGS. Zmiana dokumentu przewozowego następuje według wskazówek nadawcy i odpowiednio za nowym listem przewozowym SMGS lub CIM ładunek jest przesyłany do ostatecznej stacji przeznaczenia i właściwego odbiorcy, co stwarza cechy bezpośredniego przewozu międzynarodowego kolejami CIM i SMGS. Czynności dalszego przesłania przesyłki na ogólnych warunkach międzynarodowego prawa przewozowego mogą też zostać dokonane przez spedytora na tych stacjach granicznych, poprzez ponowne nadanie ładunku za nowym listem przewozowym SMGS lub CIM. Stosowne unormowania szczegółowe są zawarte w zbiorze specjalnych regulacji RSM² oraz w taryfie tranzytowej MTT³.

Przy przesyłkach przewożonych w tranzycie kolejami Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruś i Ukrainy, nadawca powinien również wskazać w liście przewozowym CIM lub SMGS nazwę spedytora, jego kod i numer umowy, na podstawie której zostaną uiszczony należności przewozowe za określoną kolej tranzytową.

c) ujawnienia ładunku wyłączony od międzynarodowego przewozu kolejami.

Przepisy art. 4 konwencji COTIF/CIM i umowy SMGS określają przedmioty wyłączone od przewozu kolejami, m. in. przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, ciężaru lub właściwości nie nadają się do przewozu, ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko na jednej z kolei biorących udział w przewozie, a także materiały niebezpieczne, w tym radioaktywne. Ujawnienie ładunku wyłączony od przewozu powoduje natychmiastowe wstrzymanie dalszego jego przewozu kolejami.

d) przewozu ładunku czasowo wyłączonego z przewozu kolejami lub dopuszczenia tylko na pewnych warunkach.

W czasie przekazywania dokumentów przewozowych ich kontrola pozwala ujawnić przewóz ładunku, który czasowo na podstawie decyzji organów rządowych lub zarządów kolejowych został czasowo wyłączony od przewozu kolejami, np. na zarządzenie władz fitosanitarnych, weterynaryjnych lub organów bezpieczeństwa publicznego. Przewóz ładunku może też być dopuszczalny tylko na pewnych warunkach, np. przyjęcia płatności przewozowych za koleje tranzytowe SMGS za pośrednictwem upoważnionego spedytora międzynarodowego m. in. polskiego PSM C. Hartwig, PS Trade Trans, czy też spedytorów rosyjskich i ukraińskich na podstawie zawartych umów rozliczeniowych z zainteresowanymi kolejami, np. z kolejami białoruskimi, rosyjskimi i ukraińskimi. Nieprawidłowości te mogą utrudnić sprawny transgraniczny przewóz i wymagają szybkiego wyjaśnienia w celu kontynuowania przewozu międzynarodowego.

e) skierowania przesyłki przez inne stacje graniczne niż wskazane w liście przewozowym.

Czynności kontrolne przy przekazywaniu listów przewozowych CIM lub SMGS pozwalają również ujawnić, na podstawie zapisów o granicznych stacjach przejścia na drodze międzynarodowego przewozu zamieszczanych przez nadawcę w dokumentach przewozowych, ewentualną nieprawidłowość eksploatacyjno-przewozową kolei, która może utrudnić bądź nawet uniemożliwić dalszy przewóz przesyłki z uwagi na złożenie wymaganych dokumentów dla za-

łatwienia formalności administracyjnych w placówkach organów państwowych tylko na stacjach granicznych wskazanych w liście przewozowym. Dalszy sprawny przewóz wymaga szybkiego skierowania przez kolej przesyłki na właściwe przejście graniczne.

Przepisy o sposobie załadunku towarów będących przedmiotem międzynarodowego obrotu towarowego i ich zabezpieczeniu na czas przewozu są zawarte dla komunikacji:

- CIM – w **Przepisach o ładowaniu wagonów towarowych**, stanowiących załącznik II do umowy RIV⁴;
- SMGS – przy przewozie w wagonach krytych, chłodniczych i cysternach – według wewnętrznych przepisów kolei nadania, a przy przewozie w wagonach niekrytych – w **Przepisach o ładowaniu i umocowywaniu ładunków na wagonach niekrytych**, stanowiących załącznik 14 do umowy SMGS.

Wspólną cechą tych przepisów jest określenie warunków bezpiecznego, międzynarodowego przewozu towarów kolejami. Nader istotnym czynnikiem bezpieczeństwa przewożonego ładunku jest właściwe jego rozmieszczenie i umocowanie na wagonie, z uwzględnieniem skrajni ładunkowych⁵ występujących na drodze przewozu. Ogólną zasadą jest aby ładowany towar był rozmieszczony równo na całej powierzchni podłogi wagonu i jego wysokości, tak by wszystkie koła wagonu były równomiernie obciążone. Wagony powinny być użytkowane z uwzględnieniem warunków technicznych, występujących na całej drodze międzynarodowego przewozu. W przewozach CIM wagony mogą być ładowane tylko do określonej na wagonie wielkości granicy jego obciążenia, a w komunikacji SMGS do nośności wagonu (art. 20 CIM, art. 9 SMGS).

Przestrzeganie przepisów i zasad ładowania wagonów towarowych przez nadawcę przesyłki umożliwia sprawny transgraniczny przepływ transportem kolejowym ładunków międzynarodowego obrotu towarowego.

Operacje kontrolne sposobu załadunku i jego zabezpieczenia dotyczą m. in.:

a) przeciążenia wagonu jednostronnym

2 Zbiór regulacji specjalnych dla międzynarodowego przewozu towarów (RSM), Komitet CIT, Bern, listopad 1995.

3 Międzynarodowa kolejowa taryfa tranzytowa (MTT), Taryfa 8100, PKP, Warszawa, 01.01.1997.

4 RIV – Umowa o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej, obowiązująca w państwach, których koleje podlegają konwencji COTIF/CIM.

5 Skrajnia ładunkowa, to linia zamknięta, tworząca figurę prostopadłą do toru kolejowego, której oś symetrii przecina się z osią toru. Poza tę linię na wysokość lub szerokość wagonu nie może wystawać żadna część ładunku rozmieszczonego na wagonie otwartym na całej drodze międzynarodowego przewozu. Szczegółowe wymiary tej skrajni są podane w przepisach załącznika II do umowy RIV oraz w załączniku 5 do umowy SMGS.

załadunkiem towaru.

Czynności przekazywania ładunku mogą ujawnić jednostronne, ponad dopuszczalne wielkości, przeciążenie wagonu załadowanym towarem, np. przy jednej ścianie czołowej lub wzdłuż ściany bocznej załadowanego wagonu. Sytuacja ta może zaistnieć szczególnie przy ładunkach przewożonych luzem, w tym: węgla kamiennego i jego miazgi, żwiru, piasku, kamieni różnych, a także i innych ładunków, np. pojedynczych sztuk przedmiotów ciężkich, niewłaściwie rozmieszczonych i umocowanych na wagonie. Ewentualne przeciążenie jednostronne wagonu jest skutkiem nieprawidłowego załadunku towaru przez nadawcę przesyłki, często spowodowane uszkodzeniem urządzeń załadunkowych. Dalszy przewóz tego wagonu wymaga usunięcia stwierdzonej nieprawidłowości przewozowej.

b) przekroczenia skrajni ładunkowej.

W wyniku nieodpowiedniego umoco-

wania ładunku, np. klinami lub wiązadłami z drutu na wagonie otwartym, może w czasie przewozu nastąpić jego przesunięcie na wysokość bądź szerokość względem użytego wagonu. Sytuacja ta stwarza wówczas bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, personelu kolejowego, jak i bezpieczeństwa przewożonego ładunku. Dalszy przewóz będzie możliwy dopiero po usunięciu ujawnionej nieprawidłowości przewozowej i wymaga wyłączenia wagonu z pociągu międzynarodowego.

c) niewłaściwego zabezpieczenia przewożonego ładunku.

Towar, którego właściwości wymagają opakowania, powinien być opakowany przez nadawcę w sposób zabezpieczający przed częściowym lub całkowitym zaginięciem bądź uszkodzeniem podczas przewozu oraz w sposób zapobiegający wyrządzeniu szkody osobom, innym ładunkom lub kolejowym środkom przewozowym. Niewłaściwe zabez-

pieczenie przewożonego towaru, to także jego przewóz w kontenerze lub w wagonie uszkodzonym, co umożliwia dostęp do ładunku bez naruszenia zamknięć założonych przez nadawcę lub stację nadania (plomby, klódki). Nieprawidłowość w zabezpieczeniu ładunku stanowią również nieczytelne znaki na założonych zamknięciach, a także nie wpisanie ich w odpowiedniej rubryce międzynarodowego listu przewozowego, co jest istotne dla zapewnienia tożsamości przewożonego towaru. Szybkie usunięcie tych nieprawidłowości przewozowych jest bezpośrednim czynnikiem sprawności przepływu transgranicznego ładunków międzynarodowych. Istotną w tym rolę może również spełniać spedytor międzynarodowy, bądź operator świadczący usługi poprawy wadliwego zabezpieczenia ładunku.

Przedstawione warunki sprawności kolejowych procedur przekazywania przesyłek są więc nader istotne dla sprawności

transgranicznego przepływu ładunków międzynarodowego obrotu towarowego, gdyż dotyczą prawidłowości sporządzonej dokumentacji przewozowej i innej, niezbędnej dla załatwienia formalności administracyjnych, granicznych, jak i sposobu załadowania ładunku oraz jakości jego zabezpieczenia na czas międzynarodowego przewozu transportem kolejowym.

Realizacja idei – koleje bez granic

Koleje bez granic, to istotna szansa usprawnienia transgranicznego przepływu ładunków międzynarodowych. Szeroka realizacja tegoż postulatu wymaga jednak podjęcia dalszych przedsięwzięć w celu uproszczenia różnorodnych procedur granicznych.

W Polsce oraz w Czechach, Słowacji i na Węgrzech zasadniczemu uproszczeniu w przewozach kolejowych procedury celne uległy z dniem 1 lipca 1996 r. Z tą bowiem datą kraje te przystąpiły do dwóch konwencji celnych, a mianowicie:

- **Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej** oraz
- **Konwencji o uproszczeniu formalności w obrocie towarowym (SAD)**, sporządzonych w Interlagen (Szwajcaria), w dniu 20 maja 1987 r. W efekcie nastąpiło uproszczenie procedur celnych w przewozach eksportowych, importowych i tranzytowych przez Polskę, realizowanych na podstawie kolejowych, międzynarodowych dokumentów przewozowych CIM, co spowodowało znaczne przyśpieszenie, a tym samym usprawnienie transgranicznego przepływu międzynarodowego obrotu towarowego. W Polsce także dokument przewozowy SMGS został decyzją prezesa Głównego Urzędu Celnym z dnia 24 czerwca 1996 r. uznany za dokument celny, co oczywiście ułatwia procedury graniczne i dalszy przewóz przesyłki do stacji przeznaczenia.

PKP zostały też zwolnione z tytułu wykonywanych przewozów międzynarodowych z obowiązku składania zabezpieczenia majątkowego. Nowe polskie procedury celne uwzględniają również specyfikę euroazjatyckich kolejowych przewozów tranzytowych, przy których nadal występuje zmiana listów przewozowych CIM na SMGS i odwrotnie. Dalsze usprawnienie granicznych procedur celnych w innych krajach stosujących międzynarodowe listy przewozowe SMGS, w tym w krajach WNP, będzie możliwe po ratyfikacji – opracowywanej przez Komitet OSŻD w War-

szawie – stosownej konwencji ONZ.

Problematyka poszerzenia dotychczasowych uprawnień prawnoprzewozowych CIM – SMGS jest od wielu lat przedmiotem dyskusji i rozważań środowisk prawniczych i gremiów kierowniczych Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w Bernie i Komitetu Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD) w Warszawie. Przedmiotem wspólnych debat niejednokrotnie były m. in. sprawy wzoru listu przewozowego, języka w którym listy te byłyby drukowane, jak i wypełniane, sposób określenia drogi przewozu towaru, czasu przewozu, sposobu opłacania należności przewozowych czy też kwestie rozliczeń między kolejami. Dotychczas jednak bez konkretnych rezultatów w zakresie istotnego zbliżenia dwóch wielkich systemów prawa przewozowego COTIF/CIM i SMGS. W tej sytuacji podejmowane są działania regionalne między kolejami podległymi konwencji COTIF/CIM i kolejami uczestniczącymi w umowie SMGS. Przykładem może być **Umowa o bezpośredniej kolejowej towarowej komunikacji między kolejami ZSRR i kolejami Austrii (SAT) w tranzyście** przez koleje polskie / słowackie i czeskie bądź porozumienie prawne dla przewozów z Niemiec do Rosji zawarte w **Międzynarodowej kolejowej taryfie towarowej Niemcy – Białoruś – Rosja (GBRT)**. Taryfa ta umożliwiła odprawę ładunków za nowym wzorem listu przewozowego CIM/GBRT, opartym na wzorze listu przewozowego CIM, wydrukowanym w języku niemieckim i rosyjskim, co stwarza warunki prawnoprzewozowe do bezpośredniej odprawy przesyłek z Niemiec do Rosji i w kierunku odwrotnym bez potrzeby ponownego nadania przesyłek na granicy systemów prawa przewozowego CIM i SMGS.

Granica tych systemów prawnych jest dotychczas również punktem zmiany szerokości torów kolejowych z 1435 mm na 1520 mm lub odwrotnie. Stwarza to utrudnienie w sprawnym transgranicznym przepływie ładunków międzynarodowego obrotu towarowego, szczególnie między krajami Europy Zachodniej i Środkowej a krajami Europy Wschodniej i Azji, co spowodowane jest koniecznością przeładunku towarów lub przestawiania wagonów na osie wagonowe drugiej szerokości torów. W celu eliminacji tych utrudnień, podjęte przed kilku laty prace badawczo-konstrukcyjne m. in. dra inż. R.

Suwalskiego z Poznania (Polska), zakończyły się sukcesem i automatyczna zmiana rozstawu kół na osi taboru znalazła w 2000 r. praktyczne zastosowanie pod nazwą „SUW 2000” na polsko-litewskim przejściu granicznym w Mockawie i polsko-ukraińskim LHS w Zamościu Bortatyczach. Szybsze wprowadzenie tej technologii na dwóch głównych wschodnich przejściach granicznych, tj. Małaszewicze-Terespol / Brest w kierunku Mińska Białoruskiego i Moskwy oraz Medyka / Mostiska w kierunku Lwowa i Kijowa oraz na północnym przejściu granicznym Braniewo / Mamonowo do Kaliningradu usprawni znacząco transgraniczny przepływ międzynarodowego obrotu towarowego. Wymaga to jednak ogromnych nakładów finansowych, nie tylko związanych z budową przestawczego stanowiska torowego, ale również z technicznym przystosowaniem określonej liczby taboru przewozowego różnych kolei Europy i Azji, co jest niestety nader złożone.

Idea – **koleje bez granic**, nader trafna zwłaszcza w okresie wzmożonej konkurencji transportu samochodowego wymaga jeszcze dość dużo czasu dla wdrożenia dalszych uproszczeń procedur granicznych, w tym celnych, szczególnie w euroazjatyckim przepływie transgranicznym ładunków międzynarodowych, dalszego poszerzenia porozumień prawnoprzewozowych CIM – SMGS oraz szerszego wprowadzenia nowych technologii zmiany automatycznego rozstawu kół taboru przewozowego na styku różnych szerokości torów (1435 mm/ 1520 mm). Wdrożenie tej idei sprzyja również optymalizacji międzynarodowych usług transportowych i realizacji dostaw towarowych w systemie just in time.

Wszystkie sprawy prawnoprzewozowe występujące w trakcie granicznych kolejowych procedur przekazywania przesyłek towarowych sąsiedniej kolei są więc istotnym czynnikiem sprawności transgranicznego przepływu ładunków międzynarodowych. Idea – **koleje bez granic**, realizowana już w szerokim zakresie europejskich dostaw logistycznych, szczególnie w konkurencji z transportem samochodowym, wymaga jednak jeszcze wiele przedsięwzięć i nakładów finansowych w przewozach euroazjatyckich. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej nie może spowodować pogorszenia warunków przewozu ładunków międzynarodowego obrotu towarowego w komunikacji Wschód-Zachód-Wschód.