

Ferrocarril Viking: ¿corredor o interfaz?

Limitaciones técnicas de ambiciones estratégicas

por PABLO MARTÍN
Teniente Coronel de Ingenieros



RESUMEN

El final de la Guerra Fría en 1991, propició el desarrollo de mercados internacionales a una escala nunca vista hasta entonces. En lo que respecta al espacio ex soviético, dado que era básicamente de entidad continental, se debía llegar a los mercados, principalmente por medio de comunicaciones terrestres. En las grandes extensiones del continente eurasiático las antiguas rutas comerciales fueron revitalizadas gracias a la capacidad de transporte y la competitividad del transporte ferroviario. El tren Viking, que une los puertos de Klaipeda, en Lituania, y Odesa (Illychevsk) en Ucrania, a través de territorio bielorruso, fue una de las empresas pensadas para aprovechar nuevos mercados a través de las rutas comerciales antiguas. El proyecto compitió para establecerse como una de las principales vías destinadas a aglutinar productos occidentales hacia mercados orientales y viceversa, reabriendo el antiguo eje que unía a Escandinavia y el Báltico con el Imperio bizantino. Sin embargo, diez años después de su puesta en marcha, parece evidente que los países asociados al proyecto Viking, víctimas de las limitaciones tecnológicas y geográficas, no supieron aprovechar la ocasión de consolidarlo y fortalecerse ante futuros competidores.

Palabras clave: Transporte ferroviario, tren Viking, ferrocarril Viking, Corredor Viking, Países Bálticos, Bielorrusia, Ucrania, Escandinavia, región del Báltico-Mar Negro

RESUM

El final de la Guerra Freda el 1991, va propiciar el desenvolupament de mercats internacionals a una escala mai vista fins llavors. Pel que fa a l'espai ex soviètic, atès que era bàsicament de entitat continental, s'havia arribar als mercats, principalment per mitjà de comunicacions terrestres. A les grans extensions del continent eurasiàtic les antigues rutes comercials van ser revitalitzades gràcies a la capacitat de transport i la competitivitat del transport ferroviari. El tren Viking, que uneix els ports de Klaipeda, a Lituània, i Odesa (

Ilyichevsk) a Ucraïna , a través de territori bielorús, va ser una de les empreses pensades per aprofitar nous mercats a través de les rutes comercials antigues. El projecte va competir per establir-se com una de les principals vies destinades a aglutinar productes occidentals cap a mercats orientals i viceversa , reobrint l'antic eix que unia a Escandinàvia i el Bàltic amb l'Imperi bizantí . No obstant això , deu anys després de la seva posada en marxa, sembla evident que els països associats al projecte Viking , víctimes de les limitacions tecnològiques i geogràfiques , no van saber aprofitar l'ocasió de consolidar-lo i enfortir-se davant futurs competidors .

Paraules clau: Transport ferroviari, tren Viking , ferrocarril Viking , Corredor Viking , Països Bàltics , Bielorússia , Ucraïna , Escandinàvia , regió del Bàltic - Mar Negre

ABSTRACT

Cold War's endgame in 1991 widened the scope of world markets in an unseen scale, but being the soviet space a continental entity, it was mainly through land routes how markets could be reached. In the huge expanses on the Eurasian continent, old trade routes were revitalized thanks to the transport capacity and competitiveness of the railway transport. The Viking Railway, linking the ports of Kaipeda in Lithuania and Odessa (Ilyichevsk) in Ukraine, through Byelorussian territory, was one of the entrepreneurships launched to take advantage of new markets through old trade routes. By reopening the old axis that linked Scandinavia and the Baltic to the Byzantine Empire, the project vied to establish itself as one of the main routes syphoning western products to eastern markets and vice versa. However, ten years after the start up, it seems clear that countries associated with the Viking project, victims of technological and geographical constraints, failed to seize the opportunity to consolidate and strengthen future competitors

Keywords: Railway transport, Viking Corridor, Viking Train, Viking Railroad, Lithuania, Ukraine, Belarus, Scandinavia, Baltic-Black Sea Región, BBSR

Con el final de la Guerra Fría, en 1991, no sólo cayó el Muro de Berlín, sino también los bloques estratégicos, abriendo la posibilidad de contacto directo entre países hasta entonces separados por la confrontación bipolar. Ello lanzó el mercado internacional de capitales, el comercio global y los grandes movimientos de mano de obra a una escala y una velocidad sin precedentes en la historia de la humanidad.

La gran masa continental euroasiática no sólo abría sus entrañas al comercio mundial, sino que rutas terrestres, largo tiempo cerradas al tráfico mundial, volvían a ofrecer su potencialidad para conectar mercados. Aunque a mediados de los años noventa, el tráfico aéreo y el marítimo estaban muy desarrollados, las nuevas posibilidades necesitaban de otros modos de transporte para materializarse en beneficios. En un escenario de grandes distancias terrestres, defi-

ciente red de carreteras y eclosión de fronteras, se abrieron posibilidades para la expansión del tráfico ferroviario.

Si las limitaciones geográficas de la gran masa continental de Eurasia desbancaban al transporte marítimo, el aéreo no podía competir con la mayor capacidad de transporte y los precios del ferroviario. Por otra parte, el tren era un medio de transporte más seguro y regular que el tráfico rodado por carreta en climas con inviernos tan rigurosos como los de Asia Central.

Las oportunidades comerciales fueron prontamente captadas por el ámbito político y empresarial, que se plasmaron en grandiosos proyectos para tender conexiones ferroviarias intercontinentales, como el Trans-Asian Railway (TAR) proyecto para crear una red integrada de ferrocarriles de carga a través de Europa y Asia, impulsado por la Comisión económica y social para Asia y el Pacífico de las Naciones Unidas (UNESCAP). En torno a estas propuestas surgieron otras, a veces complementarias y en ocasiones visionarias, como, por ejemplo, cuando en 2010, las autoridades chinas, desvelaron que existía un proyecto para unir Beijing con Londres en base a un tren de viajeros de alta velocidad, capaz de desplazarse a 320 km/h; esa línea se prolongaría después hasta Singapur, esto es, 10.800 kilómetros más, a recorrer en tres días.

3

De otra parte, la intervención de las fuerzas militares estadounidenses y de la OTAN en Afganistán, a partir de 2001, generó una pesadilla logística que no podía solventarse indefinidamente por medio de un costoso puente aéreo. Esta situación pronto dio inicio a una búsqueda de alternativas en forma de vías de comunicación terrestres, o su alternancia con otras marítimas, que permitieran el sostenimiento del esfuerzo militar en el tiempo; esta búsqueda cobró mayor importancia cuando se constató que la presencia militar en dicho país obligaría a un más prolongado y costoso esfuerzo que el inicialmente previsto. Las soluciones proyectadas no se limitaron a satisfacer exclusivamente las necesidades de la logística militar; sino, como tantas veces antes, las necesidades militares fueron el embrión de las necesidades de un futuro escenario ya estabilizado y las vías de suministro se fueron desarrollando como un proyecto que debería ir más allá y reintegrar al aislado Afganistán en las rutas tradicionales del comercio y la comunicación en Asia Central. A ese proyecto se le denominó New Silk Road, y en él se implicó muy directamente el gobierno estadounidense¹

¹ "U.S. Support for the New Silk Road", *US Department of State / Diplomacy in Action*. Consultable en: <http://www.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/>

Nuevas y viejas ideas

Ese era, en parte, el contexto internacional en el que se puso en marcha el Ferrocarril Viking, que en febrero de 2003 comenzó a circular como un servicio de transporte de mercancías en el corredor ferroviario que une los puertos de Odessa (Ilyichevsk), en la costa ucraniana del Mar Negro, y Klaipeda, en el litoral báltico de Lituania; cruzando, para ello, el territorio de Bielorrusia. El proyecto, concebido apenas un año antes, nació del deseo de incrementar el rendimiento de unas redes ferroviarias constreñidas por su situación periférica en el ámbito ferroviario del ancho de vía ruso (1.520 mm frente al internacional de 1.435 mm) abriendo el tráfico al mayor número de clientes externos.

El ferrocarril Viking proponía una alternativa a la ruta principal que desde el Mar Báltico pasa por Estonia, Letonia y Lituania, para después discurrir por Bielorrusia y adentrarse a continuación en territorio ruso en dirección a Kazajistán y Turkmenistán. De otro lado, el Ferrocarril Viking comunicaría con la otra gran ruta, más al sur, que procedente del Mediterráneo y el Egeo, atraviesa el Mar Negro, recalca en Rumania y Turquía, y se dirige hacia el Cáucaso, meridional y septentrional, conectando finalmente con Turkmenistán, también hacia Afganistán².

De esta manera, el proyecto Viking buscaba reactivar un eje de comunicaciones Norte-Sur tradicional que había quedado obstruido u olvidado durante décadas: el eje Mar Báltico-Mar Negro, que en la Edad Media había puesto en comunicación a los países escandinavos con Constantinopla y en el cual el río Dnieper había tenido un importante protagonismo, hasta el punto de explicar la fundación de Kiev, en el siglo IX, a orillas de esa vía fluvial, y del primer estado protorruso, con su perfil cultural poderosamente ligado a Bizancio.

Resultaba bien evidente que la desintegración de la Unión Soviética había dado un fuerte impulso a la reconstrucción de ese eje norte-sur, de nuevo enfocado como “cinturón aislante” frente al poderío ruso, al estilo del organizado, en los años veinte del siglo anterior, por las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial ante la amenaza de la revolución bolchevique. Las similitudes llegaban hasta el punto de vertebrarlo, ahora como entonces, a partir de las ambiciones geopolíticas de Varsovia, que si en 1918 ó 1919 debería liderar una barrera antirrusa compuesta por los países bálticos, Ucrania, Rumania, Yugoslavia y Checoslovaquia –proyecto denominado Intermarium porque unía los mares Negro,

² “Analysis: The US-Pakistan relationship and the critical factor of supply” by C.J. Radin, en: *The Long War Journal*, December 4, 2011, consultable en internet

Báltico y Adriático- a comienzos del siglo XXI lo haría nuevamente con los países bálticos y Ucrania, más Georgia, en el Cáucaso.

A partir de 2001, la Organización GUAM para la Democracia y el Desarrollo Económico contribuyó a su vez a conformar políticamente el tramo meridional del corredor-barrera, al agrupar a Georgia, Azerbaiyán y Ucrania como miembros centrales, con Letonia y Turquía como observadores. La conexión con Asia Central vino dada por la membresía de Uzbekistán, que se dio de baja en 2005. Muy significativamente, la capital de GUAM residía en Kiev y la organización estaba activamente respaldada por los Estados Unidos³.

Un proyecto de éxito

Todo confluía para que el proyecto Viking fuera un éxito en todos los sentidos. Y, en efecto, el tráfico ferroviario en la línea aumentó considerablemente en los primeros años de servicio, alcanzando los 40.000 TEU/año en 2007⁴, cifra en la que se ha estabilizado desde entonces. La clave del éxito comercial del proyecto residía en ofrecer un paquete cerrado de puerto a puerto, pensado para mercancías normalizadas en formato contenedor ISO o semirremolques (con o sin cabeza tractora); así el expedidor dispone de unas tarifas, horarios y tiempos de tránsito preestablecidos, gracias a los acuerdos entre las naciones miembro.

5

El proyecto contó, desde un primer momento, con el respaldo de la Unión Europea, que llegó a convertirse en su primer inversor⁵, siendo significativo que el máximo rendimiento del ferrocarril se alcanzase en 2007, con el programa Eastern Partnership de la UE, coincidente en el tiempo con la fase más álgida del despliegue de la OTAN en Afganistán. El boom de las nuevas redes ferroviarias en Eurasia, llegaba de la mano de las medidas para mitigar el esfuerzo logístico de sostenimiento, de la fuerza militar que Europa, como parte de la OTAN, tenía desplegada en Afganistán.

Los beneficios de Viking no sólo atrajeron el interés de otros países a incorporarse al proyecto, sino que fomentaron la puesta en marcha de otros con enfoque similar. Entre las nuevas adhesiones se encontraban Georgia y Moldavia, en

³ Vid.: *Charter of Organization for democracy and economic development – GUAM*, en: <http://guam-organization.org/en/node/450>

⁴ Es significativo que el ferrocarril Viking alcanza su máximo rendimiento coincidiendo con el programa *Eastern Partnership* de la UE, si bien previamente la UE ya era el principal inversor en el proyecto con el 83% en 2006. 1 TEU (Unidad Equivalente de Transporte), que corresponde con un contenedor ISO de 20”).

⁵ Con un máximo del 83% de las inversiones en 2006.

marzo de 2011; luego fue Bulgaria, en diciembre del año siguiente; y la más reciente de Rumanía, en mayo de 2014. Por el camino, despertó el interés de Azerbaijón, Kazajistán, Turquía y el enclave ruso de Kaliningrado. En el ámbito de los proyectos similares, se consideraba que son sucesores directos de Viking: Cargo10, que englobaba el espacio de la antigua Yugoslavia con vistas a enlazar Italia con Bulgaria, Grecia y Turquía; y el similarmente denominado Viking Rail, pilotado por la Volvo Logistics Corporation, para la distribución de sus productos a través del Báltico en Europa Central.

La otra cara de la moneda

Sin embargo, y a pesar de los logros de Viking y de su posición central en el ámbito del proyecto geoestratégico Báltico-Mar Negro, su alcance quedó lejos de su potencial como gran corredor ferroviario capaz de conectar grandes mercados, con su punto de mira, en particular, de alcanzar el mercado chino⁶. Y precisamente, la salida del Báltico al Mar Negro constituía un éxito a medias, toda vez que no se pudiera garantizar una extensión del corredor, en las mismas condiciones competitivas, hacia Asia Central u Oriente Medio; la posibilidad de extrapolar los acuerdos entre las naciones fundadoras más allá de las orillas del Mar Negro se complicó por el carácter endémico de la corrupción política y administrativa en esas regiones.

6

Un segundo factor técnico que amenazaba el desarrollo de Viking era el desequilibrio que afectaba al tráfico, con un flujo de mercancías marcadamente superior en dirección al Mar Negro; mientras Lituania expedía un tren diario, Ucrania apenas podía garantizar dos convoyes semanales. En teoría, inicialmente, se preveía una compensación de tráfico conforme se fuera avanzando en la extensión del corredor hasta el mercado chino. Pero, se quejaban los lituanos, Ucrania no tomaba las medidas adecuadas para fomentar la competitividad de sus puertos al mantener unos procedimientos aduaneros inflexibles y elevadas tarifas en sus navieras. Por lo tanto, no era un problema de déficit de oferta Sur-Norte. Como resultado de la menor frecuencia de circulaciones desde Odessa en dirección al Báltico, muchos transportistas seguían prefiriendo las expediciones por carretera frente al ferrocarril: a pesar de su mayor coste, los camiones permitían organizar expediciones más flexibles.

Sin embargo, la verdadera espada de Damocles de Viking estaba en el propio factor que lo vio nacer: una red ferroviaria limitada en sus posibilidades por el ancho de vía ruso que lo separaba de uno de los polos económicos que pretendía

⁶ El denominado corredor TRACECA.

conectar⁷. El ancho de vía ruso no se extendió más allá de las fronteras de la Unión Soviética; las repúblicas democráticas de Europa Oriental, aunque formaron parte del mismo espacio económico, mantuvieron el ancho ferroviario internacional e, incluso, Polonia reconvirtió sus líneas de ancho ruso al internacional, tras lograr su independencia en 1920. Ninguna república ex soviética ha reconvertido el ancho de su sistema ferroviario a pesar de haber existido propuestas concretas de la UE al efecto, estando en consideración únicamente convertir un tramo entre Vilnius (Lituania) y la frontera polaca, para tránsito de viajeros dentro del proyecto Rail Báltica que uniría Tallin (Estonia) con Varsovia.

Así pues, aunque el impulso económico de la puesta en marcha de Viking había permitido modernizar muchas infraestructuras⁸, el futuro del proyecto pasaría por lograr el consenso y la financiación para poder llevar a cabo la integración de las redes ferroviarias de los países afectados en el ámbito ferroviario europeo de ancho internacional. Si esta meta no se lograba antes de que el corredor fuera factible en su enlace con el mercado chino, sería muy probable que otros países de la ribera del mar Negro, ya integrados en red europea, y no obstante de haber sido atraídos al proyecto Viking, como Bulgaria o Rumanía, dejaran obsoleta la alternativa ucraniana, redirigiendo el tráfico por sus territorios.

Herencias familiares

Aunque Lituania, Bielorrusia y Ucrania hubieran alcanzado un acuerdo provechoso para todas las partes, al haber puesto en marcha un proyecto común a partir de la infraestructura ferroviaria heredada de la antigua URSS, se percibían diferentes actitudes en la forma de gestionar el futuro del proyecto, que invitaban a presagiar un futuro en el cual el tránsito de mercancías Este-Oeste evolucionaría hacia otros corredores.

Lituania demostró ser la más proactiva de las partes; suya fue la iniciativa para atraer a Ucrania al proyecto en 1999, llevando a cabo un gran esfuerzo en la modernización de sus infraestructuras, así como en la flota de material tractor y remolcado. Además, Lituania, con la participación de Bielorrusia por su carácter de puente de tránsito obligado, exploró otras alternativas de corredores ferroviarios para extenderse por el espacio ex soviético y más allá⁹. Estos proyectos que

⁷ El intercambio de ejes al transitar de un ancho de vía a otro supone un sobrecoste aproximado de 1000€/eje (un tren tipo tiene entre 70 – 90 ejes, con un máximo de 100).

⁸ Especialmente en lo que se refiere a sistemas de control de tráfico y comunicaciones.

⁹ Los proyectos *Mercury* Kaliningrado/Klaipeda – Moscú y *Saule* (sol) Klaipeda – Almaty (Kazajistán).

inicialmente se consideraban complementarios a Viking, eran susceptibles de devenir en verdaderas alternativas en sí mismos, lo que podía dejar a Ucrania al margen de futuros desarrollos u oportunidades. La empobrecida Bielorrusia contaba con la ventaja geográfica para garantizar su presencia en los proyectos lituanos, a pesar de que su esfuerzo para renovar las infraestructuras y parque rodante no estuviera a la altura del desarrollado por su vecino del norte. Siendo puente no sólo para el tráfico hacia Odessa, sino también hacia Moscú y allende los Urales, Bielorrusia era un socio obligado de Lituania para todas sus iniciativas logísticas.

Pero el futuro de Ucrania como integrante de corredores logísticos resultaba mucho más incierto, sobre todo a partir de la crisis de 2014, que arruinó al país y añadió una notable inseguridad a los negocios en su territorio. Si Kiev ya no supo aprovechar el lapso desde que en 2007 Viking demostrara sus posibilidades para extender el corredor a la orilla meridional del Mar Negro, la incertidumbre política y geoestratégica que siete años más tarde supuso la pérdida de Crimea, la situación en el Donbass y la inestabilidad política general –que llegó a afectar a la misma Odessa, pieza clave para el ferrocarril Viking– invitaba a que otros actores intentaran suplantarla como eslabón de la cadena de transporte. Resulta significativo considerar que a pesar de que Bulgaria y Rumanía se sumaran al proyecto después de Georgia, estos países ya tenían en 2014 un calendario definido para iniciar el tránsito ferroviario hasta Turquía en ese mismo año, mientras que el país caucásico todavía estaba manteniendo reuniones preliminares para definir su papel en el proyecto.

Conclusión: la colosal barrera de 8 centímetros y medio

En 2014, el futuro del proyecto ferroviario Viking era de una certeza matemática: lo marcaba la diferencia entre 1.520 y 1.435 milímetros, donde el papel de minuendo o sustraendo eran indistintos; desde el momento en que la diferencia interrumpía la continuidad del tráfico ferroviario, el lastre que arrastraba el proyecto era inmenso. En cierta manera, parecía cumplirse aquí la célebre canción popular inglesa sobre el destino de Ricardo III en la batalla de Bosworth, en 1485: “Por un clavo, una herradura; por una herradura, un caballo; por un caballo una batalla; y por una batalla, un reino”.

En el caso del Ferrocarril Viking, sin embargo, la inadecuación de anchos de vía era más un síntoma que un desencadenante en sí mismo. Si bien es cierto que falló el clavo de la herradura, lo cierto es que se descuidaron o no se supieron solventar otros factores estructurales.

Así, se desperdiciaron siete años para dar continuidad a un proyecto ferroviario vinculado a los puertos de Klaipeda y Odessa, al fallar estrepitosamente Ucrania en extender sus conexiones marítimas debido a su inflexibilidad aduanera y elevadas tarifas marítimas. Que Lituania hiciera sus deberes correctamente no la salvó de la pérdida de competitividad, pues cuando empezó a manifestarse que Bulgaria y Rumanía podían suplantar a Ucrania como puertos de entrada a Europa, la lógica matemática llevaba a que el tráfico se mantuviera dentro de la red de ancho internacional, en vez de retornar al ancho ruso: el tráfico desde el Mar Negro era susceptible de pasar al Báltico por Polonia o Alemania con costes mucho más competitivos que los que podía ofrecer Lituania.

Por su parte, esta república, apenas ganaba nada con reconvertir su infraestructura ferroviaria al ancho internacional: siempre iba a permanecer en la periferia rusa o en la europea. En el primer caso con la posibilidad de continuar como salida de las economías euroasiáticas al Báltico; en el segundo, y a pesar de Klaipeda, en competencia desventajosa con multitud de otros puertos europeos más próximos a los centros de producción. Si Bielorrusia estaba vinculada a Lituania en sus iniciativas, no es menos cierto que ésta lo estaba a su vecina del Este por los 1.520mm del ancho ferroviario que compartían y por los que podía esperar recibir productos competitivos para su reexportación a Europa.

Por lo tanto, si bien es cierto que los tres países asociados a Viking lograron inicialmente constituir un corredor comercial exitoso, con el tiempo no supieron aprovechar la ocasión de consolidarlo y fortalecerse ante futuros competidores. Los socios de los primeros tiempos, como ha sucedido en muchos negocios y empresas a lo largo de la historia, al final se fueron manifestando como los verdugos del proyecto. Las revueltas de 2014 en Ucrania, la pérdida de Crimea y la guerra que siguió, en el Donbass, no hicieron sino acelerar tendencias ya latentes casi desde el principio, como se ha explicado aquí. En realidad es una historia de intereses no confluyentes, víctimas del determinismo histórico y también geográfico que fue convirtiendo el ámbito Báltico-Mar Negro en una interfaz entre el ámbito europeo y el euroasiático, sirviendo más a los intereses rusos que los europeos.

Referencias

La información para la redacción del presente artículo procede mayoritariamente de los estudios realizados sobre el ferrocarril Viking, publicados en internet, de las páginas web de las empresas ferroviarias implicadas en el proyecto, así como de agencias estatales de los mismos, vinculadas al sector transporte:

Sobre el corredor Viking y el ámbito Báltico-Mar Negro:

Viking Train: <http://www.vikingtrain.com>

Aumund, Hans-Joachim, "VIKING Long Distance Corridor Feasibility Study", VIKING – TEMPO –Programme MIP03:
http://www.durbit.se/Archives/ExternalPDF/MIP2004/Domain3/Deliverables/049_3.0S_VIKING_Y2004_3.0S_LongDistanceCorridor_AbstrEng.pdf

Fedorenko, Vladimir, *The New Silk Road initiatives in Central Asia* (2013), Washington, Rethink Institute

Fenenko, Alexei (2014), "Geopolitics of Intermarium: Kiev's Conduct Escalates Tensions in the Baltic-Black Sea Region", Valdai Discussion Club, May 22
<http://valdaiclub.com/europe/69020.html>

"`Intermodal Award´ for Best Practices" (2009), European Intermodal Association: <http://www.eia-ngo.com/wp-content/uploads/2009/10/JSC-Lithuanian-Railways-Application.pdf>

Kaminskas, Antanas Zenonas (2008), "Shuttle Train Viking – Success History of Intermodality", Lietuvos Geležinkeliai:
<http://www.hollandintermodal.com/resources/userfiles/File/CIPROC-VIKING.pdf>

Kusch, Thomas; Prause, Gunnar; Hunke, Kristina (2011), "The East-West Transport Corridor and the shuttletrain 'VIKING'", Hochschule Wismar, Wismar Discussion Papers, Econstor:
<http://econstor.eu/bitstream/10419/48566/1/66468520X.pdf>

Makarychev, Andrey S. (2005), "The Baltic-Black Sea Connection. A Region on the Making or a Political Project?", PONARS Policy Memo, nr. 390
http://www.ponarseurasia.org/sites/default/files/policy-memos-pdf/pm_0390.pdf

Matulaitis, Marius (2013), "10 years experience of freight transportation by container trains "Viking" and new challengers. Viking Train / Lietuvos Geležinkeliai: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp5/wp5-eatl/WP5_GE2_10th_session_Mr_Matulaitis_Lithuanian_Railways.pdf

Nordling, Nicklas (2011), "Viking Railroad Connects Scandinavia with South Caucasus, Central Asia and China", Central Asia-Caucasus Institute: <http://old.cacianalyst.org/?q=node/5656>

(Existe traducción al español de este artículo en Eurasian Hub, 22 de enero de 2012: <http://eurasianhub.com/2012/01/22/el-ferrocarril-viking/>)

Ponomariovas, Andrejus (2012), "Interland Transportation – Shuttle Trains: Viking, Saule, Merkurijus". Lietuvos Geležinkeliai: [file:///C:/Users/Paco/Downloads/Andrejus%20Ponomariovas%20-%20Hinterland%20Transportation%20-%20Shuttle%20Trains%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Paco/Downloads/Andrejus%20Ponomariovas%20-%20Hinterland%20Transportation%20-%20Shuttle%20Trains%20(2).pdf)

"Project "East West Transport Corridor II" (EWTC II) WP 4 – Business Opportunities in Railway Transports Task 4B – Railway shuttles Klaipeda/Kaliningrad Eastwards" (2011), East-West Transport Corridor / Lietuvos Geležinkeliai: <http://www.ewtc2.eu/media/7357/S%20-%20SWOT%20report%20on%20selected%20railway%20shuttles%20-%20Sub-report%20task%204B.pdf>

Simpfendorfer, Ben (2009), *The New Silk Road*, London & New York, Palgrave, Macmillan

Smok, Vadzim (2014), "Poland, Belarus And Ukraine To Revive The Baltic - Black Sea Water Route", Bela (2014), *Belarus Digest*, November, 12 <http://www.worldaffairsjournal.org/content/poland-belarus-and-ukraine-revive-baltic-black-sea-water-route>

Stefansson, Gunnar and Hagen, Andreas, Chalmers (2009): "Rail Concept - Viking Rail" BestLog Good Practice Cases. Volvo Logistics European. Published by BestLog Project: http://kneg.org/wp-content/uploads/Viking-Rail_rapport.pdf

Sobre compañías ferroviarias implicadas en el proyecto:

Lituania

Lietuvos geležinkeliai: www.litrail.lt

Transportas: www.zurnalastransportas.lt

The Baltic Course: www.baltic-course.com

Ucrania

Центр Транспортных Стратегий: cfts.org.ua/

Bielorrusia

Белорусская железная дорога: www.rw.by

Genéricos

Viking Train: www.vikingtrain.com/

Cetral Asia – Caucasus Institute / Analyst: old.cacianalyst.org

Railway Pro: www.railwaypro.com