

Онлайн-обговорення: «Нові маршрути Європи. Польща та Україна між логістикою і політикою» 29 січня 2026 року

Онлайн-обговорення, спільно організоване Варшавським інститутом підприємництва (WEI, Польща) та Інститутом економічних досліджень і політичних консультацій (Україна), є частиною серії заходів у рамках *проєкту «Спільне майбутнє. Польща та Україна на єдиному європейському ринку»*. Обговорення було зосереджене на тому, як змінюються транспортні коридори та правила гри між Україною і ЄС у контексті євроінтеграції: що реально працює в залізничній та мультимодальній логістиці, де «вузькі місця» (інфраструктурні, регуляторні, політичні), і які рішення можуть посилити конкурентоспроможність України та Польщі в європейській логістичній системі.

Дебати зібрали представників аналітичного середовища, залізничного та логістичного бізнесу з Польщі та України:

- **Себастьян Стодолак** – віце-президент Варшавського інституту підприємництва (WEI);
- **Сандра Баняк-Стахов'як** – аналітикиня транспортного сектору Центру східних студій (OSW);
- **Валерій Ткачов** – заступник директора департаменту технології перевезень та комерційної роботи «Укрзалізниці»;
- **Яцек Рутковський** – директор з розвитку та управління інтермодальними компаніями CLIP Group;
- **Олександр Ткачук** – директор з розвитку термінальних мереж компанії «Левада Карго»;
- **Александра Адамська-Зіентек** - членкиня Управлінської ради з торгівлі та операцій PKP LHS;
- **Сергій Вовк** – директор Центру транспортних стратегій.

Обговорення модерувала **Ірина Коссе**, Інститут економічних досліджень і політичних консультацій.

1. 2025 як перехід від «аварійної» логістики до структурного переформатування маршрутів

Обговорення відкрив Себастьян Стодолак, віце-президент Варшавського інституту підприємництва (WEI), зазначивши, що розмова йде про дуже практичні наслідки майбутнього членства України в ЄС і про те, що Польща вже проходила схожі конфлікти між економікою та регуляцією. Як приклад він згадав «пакет мобільності» (Mobility Package) і те, як жорсткі вимоги здатні різко змінювати умови роботи транспортних компаній. Існує ризик повторити старий сценарій: Польща свого часу протестувала проти обмежень із Заходу, тож було б помилкою зараз відтворювати подібні бар'єри щодо України. WEI підтримує вільний ринок й максимально відкриті кордони для товарів, послуг і мобільності людей, але при цьому визнає чинне напруження між Польщею та Україною, яке треба проговорювати спокійно і предметно. Регулювання в ЄС може бути потужним інструментом модернізації, але якщо воно не враховує реальність ринку та структуру витрат перевізників, воно перетворюється на джерело конфліктів і перекосів. Саме від цієї логіки: «інтеграція – це не тільки інфраструктура, а й правила» далі й розгорталася дискусія..

Сандра Баняк-Стахов'як (OSW) наголосила, що у 2025 році тихі, але фундаментальні зміни відбувалися не лише на кордоні, а й у тилівій інфраструктурі: швидко зростала кількість терміналів і пунктів перевантаження, які стали відповіддю на перебудову маршрутів після

початку повномасштабної війни та розвитку «Коридорів солідарності». Вона також відзначила зростання інтересу великих міжнародних гравців до присутності в Україні (зокрема згадувала MSC/Medlog та їхні інвестиційні кроки), що важливо як сигнал довгострокової вбудованості України в європейські ланцюги постачання.

Окремою темою вона виділила контейнерний сегмент: посилення ролі балтійського хабу в порту Гданськ і його значення для українського ринку контейнерів. Також вона підкреслила тренд на зростання інтермодальних рішень у залізничному сполученні та те, що «Укрзалізниця» почала активніше виходити на польський ринок як на ключовий зовнішній напрямок.

2. Залізничний зріз: цифри, структура потоків і швидкі процеси на стику

Валерій Ткачов («Укрзалізниця») дав опорні цифри по перевезеннях через польсько-український залізничний кордон у 2025 році: **загальні обсяги зменшилися**, і він прямо пов'язав це з відновленням роботи портів Великої Одеси – значна частина експортних потоків повернулася в морський напрям, а західні переходи втрачають частку в зерні та частині іншої номенклатури. На цьому тлі він, однак, зафіксував кілька позитивних зрушень.

По-перше, запуск і робота UZ Cargo Poland як «дочки» UZ у Варшаві стало інструментом наближення до ринку ЄС і розширення спектру логістичних послуг. По-друге, відбулось різке зростання імпорту нафтопродуктів через Польщу як критично важливого каналу постачання палива для України. Пан Валерій окремо акцентував роль двох залізничних стиків (Ягодин і Мостиська) в цьому імпорті. По-третє, стартували інфраструктурні проєкти із залученням CEF (Connecting Europe Facility), включно з модернізаційними та електрифікаційними ініціативами на напрямках, що підсилюють коридори.

Серед негативів пан Ткачов назвав дві «хронічні» політико-економічні проблеми: напруження навколо агропродукції (позиція польських аграріїв) та конкуренцію на ринку автоперевезень. Як приклад **короткострокового безпекового шоку** він згадав обмежувальний режим (після інцидентів на польських залізницях), який тимчасово впливав на перевезення небезпечних вантажів, але згодом був нівельований в координації з польською стороною.

3. Інтермодал і термінали: де росте, а де є проблеми

Яцек Рутковський (CLIP Group) говорив про інтермодальні перевезення через призму інвестицій та термінальної спроможності: попит і потенціал є, але «вузьке місце» не лише в колії чи локомотиві, а у терміналах, стикуванні процесів та передбачуваності проходження. Він згадував власні інвестиційні плани та проєкти та наголошував, що розвиток євроколії в Україні (1435) – це важливий сигнал, але він має давати практичний результат лише за наявності вантажної бази, прозорих правил і технологічно узгоджених ланцюжків від української точки відправлення до європейського хабу.

Олександр Ткачук («Левада Карго») підкреслив цінність транзиту як економічної моделі: транзитні потоки дають вищу маржинальність і мають бути стратегічною метою для обох країн. Його теза була в тому, що Польща й Україна вже фактично стали партнерами в нових логістичних маршрутах, але реальний прорив залежить від регуляторної бази, процедур і здатності зменшити затримки на кордоні та в суміжних операціях.

4. Польська залізнична перспектива: транзит, перевірки, консультаційна підтримка

Александра Адамська-Зіентек (PKP LHS) відзначила зростання інтермодальних перевезень з України через Польщу та водночас поставила практичне питання якості цього росту: що є цільовим перевезенням, а що транзитом, і де саме виникає затримка. Вона також згадувала зміни в номенклатурі (зокрема коксівне вугілля в Україну) як відображення воєнної економіки. Ключовим бар'єром вона назвала неможливість вільно розгортати транзит через масштабні прикордонні перевірки та контрольні процедури. Водночас пані Александра запропонувала

прагматичну рамку співпраці: Польща як країна, що вже проходила інтеграційний шлях, може давати Україні консультаційну підтримку щодо впровадження правил і процедур ЄС, але це має бути прив'язано до конкретних вузьких місць, а не загальних декларацій.

5. Стратегічна рамка: не закривати 1520 і думати коридорами, які обходять РФ/Білорус

Сергій Вовк (ЦТС) акцентував стратегічний вимір: Україні критично важливо тримати «західні ворота» транспортної системи максимально відкритими, бо маршрути та ризики змінюються дуже швидко. Він наполягав, що інтеграція не повинна означати відмову від наявної широкої колії 1520; навпаки, доцільно зберігати існуючу інфраструктуру паралельно з розвитком європейської колії, щоб не втратити спроможність і гнучкість.

Також він вивів дискусію на рівень геополітичної логістики: нинішні базові маршрути регіону історично проходили через Росію та Білорусь, і довгостроково це токсична залежність. Відповідно, потрібні альтернативні транзитні коридори, де Польща та Україна можуть бути ядром нового «схід-захід та північ-південь» з'єднання. Але для цього потрібні узгоджені правила, інвестиційні рішення і стандарти швидкості (передбачуваність, вікна в портах та хабах, синхронізація даних).

6. Євроінтеграція як інфраструктура + законодавство + ризики (безпека, СВМ)

У другій частині дискусії Валерій Ткачов (УЗ) розширив фокус від операційних речей до інтеграційної «дорожньої карти»: Україна офіційно включена в оновлену мережу TEN-T і працює в логіці коридорів, що відкриває доступ до інструментів фінансування (CEF) та вимагає системного планування (етапи до 2030, 2040 та 2050 років, включно з масштабним розвитком мережі 1435 мм). Він також проговорив два блоки ризиків.

Перший – безпековий: атаки на інфраструктуру і навіть на рухомий склад, що перетворює логістику на питання стійкості, а не лише ефективності. Другий – регуляторно-економічний: впровадження ЄС механізмів на кшталт СВМ як потенційний удар по експортній структурі України, де домінує сировина. Звідси його висновок: Україні потрібно паралельно адаптувати нормативну базу (в т.ч. через закони на кшталт інтероперабельності) і думати про зміну економічного профілю, інакше логістика буде працювати на стару модель, яка дорожчає і стає менш конкурентною.

7. Ключові висновки та рекомендації

Дискусія показала: польсько-українська логістика вже є частиною європейської системи – через паливо, зерно, руду, контейнери, інтермодальні ланцюги та інвестиції в термінали. Але основна битва 2026–2030 років відбуватиметься не за додаткові прикордонні переходи, а за три речі: (1) передбачуваність і швидкість процесів на стику (цифровізація, контроль, правила транзиту), (2) інвестиційне та технічне узгодження інфраструктури (TEN-T/CEF, мережа 1435 мм та розумне збереження мережі 1520 мм), (3) деполітизація та управління ризиками (агро- та автоперевізники, безпека, нові регуляції ЄС на кшталт СВМ). Учасники фактично зійшлися на тому, що Україна і Польща можуть або вчитися на конфліктах (протести, блокади, взаємні обмеження), або зібрати спільний пакет технологічних і процедурних рішень, який дасть вимірюваний ефект уже протягом року і стане основою для довшої інвестиційної траєкторії.

Рекомендації

1. Запровадити “швидкий пакет” для кордону: цифрова синхронізація та прогнозованість

Обговорення не раз поверталось до однієї ідеї: швидкість – це дані та процедури. Потрібні узгоджені цифрові рішення (спільні стандарти даних, попередня інформація про вантаж, узгоджені контрольні сценарії) і прозорі правила проходження, щоб інтермодальний ланцюг планувався від української точки відправлення до європейського хабу.

2. Відокремити транзит від політичних конфліктів і створити протокол «неполітизованого транзиту»

Теза про те, що транзит не має ставати заручником внутрішніх конфліктів (аграрних чи перевізницьких), прозвучала як практична потреба бізнесу. Рішенням може стати спільний протокол, який визначає мінімально гарантований режим для транзитних вантажів (та визначених категорій), навіть у періоди протестів чи криз.

3. Розвивати інтермодальні перевезення через термінали і хаби

Інтермодальні перевезення впираються в термінальну спроможність, технологію обробки та узгодження операцій. Інвестиції в термінали мають бути прив'язані до чіткої вантажної бази і до інтегрованих технологічних процесів на ланцюгу Україна-Польща-порти/хаби.

4. Тримати двоколіїну стратегію: 1435 мм як інтеграція, 1520 мм як стійкість і місткість

Ключовий консенсус: євроколія потрібна, але відмовитись від мережі 1520 мм буде ризиковано. Оптимальною стратегією на перехідний період є паралельний розвиток, щоб не втратити потужності, гнучкості і можливості для транзиту та експорту під час війни та відбудови.

5. Сформувані спільний інвестиційний портфель проєктів Україна–Польща в логіці TEN-T/CEF

Виступи показали, що проєкти є, але потрібна узгодженість: що робиться першим, що дає найбільший ефект для пропускнуєї спроможності, і як інвестиції на одному боці кордону не впираються в вузьке місце на іншому. Відповідно, потрібний спільний перелік пріоритетів із черговістю та вимірюваними показниками.

6. Вбудувати в транспортну політику два ризики: безпека та «зелена» регуляція ЄС

Стойкість логістики під ударами та вплив майбутніх регуляцій (зокрема CBAM) – це вже актуальні фактори конкурентоспроможності. Потрібні сценарні плани для коридорів, резервування критичної інфраструктури та узгоджені кроки адаптації до нових правил ЄС.

Проєкт реалізується за підтримки Міжнародного фонду «Відродження».