



МІЖ КОРДОНОМ І ЄДИНИМ РИНКОМ

***Інтеграція України до ЄС
і майбутнє польського транспорту***

ВАРШАВСЬКИЙ ІНСТИТУТ ПІДПРИЄМНИЦТВА
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА
ПОЛІТИЧНИХ КОНСУЛЬТАЦІЙ

МІЖ КОРДОНОМ І ЄДИНИМ РИНКОМ

**Інтеграція України до ЄС і майбутнє
польського транспорту**

Автори звіту:

Сандра Баняк-Стаховяк, Ірина Коссе, Анастасія Кропова,
Анастасія Миропольська, Лукаш Войдига, Станіслав Юхименко

Ця публікація була підготовлена за підтримки Фондів Відкритого Суспільства та Міжнародного Фонду Відродження. Зміст цієї публікації є виключною відповідальністю авторів і не обов'язково відображає погляди донорів.

ВАРШАВА, Травень 2026

Зміст

Резюме	4
Розділ I. Сполученість Польща-Україна в контексті євроінтеграції: що змінилось і чому це важливо	6
Інтеграційний шлях: правила, контроль, фінансування, доступ	7
Розділ II. Карта суперечностей: учасники, інтереси та точки тиску	9
Розділ III. Прикордонна система: управління й цифрові інструменти	15
Пропускна здатність і передбачуваність: чому виникають втрати	15
Цифрові черги, спільний контроль та сумісність даних	15
Спільні KPI: практична рамка моніторингу	18
Розділ IV. Автомобільні вантажні перевезення	20
Ситуація на ринку автомобільних перевезень	20
Інфраструктурні потреби	23
Розділ V. Залізниця та інтермодальні перевезення	24
Зростання інтермодальних перевезень та обмеження терміналів	24
Послідовність інвестицій і ризик невідповідності	28
Вплив і спільні дії (Польща/Україна)	30
Розділ VI. Порти і морський доступ: роль польських портів для української торгівлі	31
Розділ VII. Аеропорти і доступ до повітряного простору: роль українських авіакомпаній у світовому туризмі та повітряному транспорті	34
Розділ VIII. Стратегії для польських транспортно-логістичних компаній	37
Розділ IX. Перспектива 2026–2030: сценарії, ризики та карта можливостей ..	40
Набір сценаріїв і ключові припущення	40
Реєстр ризиків та карта можливостей за сценаріями	42
Розділ X. Рекомендації	43
Рекомендації для уряду Польщі	43
Рекомендації для уряду України	44
Рекомендації для Європейського Союзу та міжнародних донорів	44
Рекомендації для бізнесу	45

РЕЗЮМЕ

Інтеграція України до Європейського Союзу перетворює транспортну сполученість Польщі та України з системи антикризового управління воєнного часу на модель, ґрунтовану на правилах, інвестиціях і стандартах ЄС. «Шляхи солідарності» стали критично важливим економічним каналом підтримки. Станом на лютий 2026 року цими маршрутами було перевезено близько 210 млн тонн вантажів, що становить приблизно 60% імпорту України та 60% її неаграрного експорту. У результаті Польща закріпила свою роль центрального транзитного й логістичного хабу, залишаючись найбільшим експортним партнером України та другим за величиною джерелом імпорту. Водночас ця швидка, зумовлена кризою, інтеграція спричинила значне політичне й комерційне напруження, викликане структурними асиметріями ринку, гострою конкуренцією в аграрному транзиті та глибокими змінами у правилах доступу до ринку.

Сектор автомобільних вантажних перевезень пережив значну волатильність після укладення Угоди між ЄС та Україною про автомобільні перевезення, яка тимчасово лібералізувала двосторонні перевезення і була продовжена до березня 2027 року. Ця лібералізація призвела до різкої зміни ринку: частка українських перевізників у двосторонніх транспортних операціях зросла з 62% у 2021 році до 92% у жовтні 2023 року. Попри те, що ця домовленість сприяла зростанню польського автомобільного експорту до України на 85%, структурний тиск і конкурентні дисбаланси спричинили масштабні блокади кордону польськими перевізниками, що, за оцінками, призвело до падіння обсягу автомобільної торгівлі через польський кордон на 40% у листопаді 2023 року. Для управління заторами на кордоні Україна запровадила цифрову систему «єЧерга», яка успішно скоротила середній час очікування вантажівок на 24–70% на різних пунктах пропуску, заощаджуючи приблизно 60 млн євро потенційних витрат від простоїв щомісяця. Однак одностороння цифровізація виявилася недостатньою. З української точки зору, без синхронізованого «дзеркального» механізму та спільних ключових показників ефективності (KPI) з польською стороною цифрові слоти часто перетворюються на відкладені фізичні черги перед шлагбаумом.

Залізничні та інтермодальні перевезення швидко перетворилися на стратегічні артерії: загальні обсяги транскордонних залізничних перевезень зросли приблизно на 20% у 2024 році. Прикордонні переходи фактично трансформувалися у критично важливі «сухі порти» для забезпечення переходу між українською широкою колією 1520 мм та європейською стандартною колією 1435 мм. Наприклад, інтермодальний хаб «Мостиська-2» за перші два роки роботи обробив понад 97 000 TEU та 472 000 тонн вантажів. Інтеграція українських ланок до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) мобілізувала значне європейське фінансування, зокрема грант у розмірі 73,5 млн євро у межах інструменту Connecting Europe Facility (CEF) Transport на проєкт будівництва стандартної колії «Мостиська–Скнилів» загальною вартістю 190 млн євро з продовженням до Львова. Водночас існує ризик неузгодженості інфраструктурних інвестицій, якщо їх не поєднати з розвитком термінальних потужностей «останньої милі» та інституційними реформами, зокрема структурним розділенням «Укрзалізниці» (УЗ) до 2027 року для забезпечення недискримінаційного доступу до ринку.

Доступ до морських перевезень продовжує значною мірою залежати від безпекової ситуації у Чорному морі, що тимчасово підвищило значення польських морських портів. Польські порти обробили близько 3 млн тонн українського зерна з липня 2022 року по червень 2023 року, а також майже 940 000 тонн залізної руди та сталі. Після того, як Україна наприкінці 2023 року успішно відновила морський коридор із портів Великої Одеси, обсяги перевезень насипних вантажів залізницею до Польщі суттєво зменшилися. У 2025 році кількість зернових вагонів, доставлених до Польщі, скоротилася на 77%. Попри це, польський Baltic Hub у Гданську залишається структурно критичним для українського контейнерного

імпорту, обробляючи від 200 000 до 300 000 TEU щорічно, що становить до 40% усього українського контейнерного ринку.

У перспективі 2026–2030 років траєкторія сполученості Польщі та України значною мірою залежатиме від темпів вступу до ЄС.

Натомість український авіаційний сектор зазнав глибокого колапсу внаслідок закриття повітряного простору. Обсяги пасажирських перевезень обвалилися з 16,2 млн пасажирів у 2021 році до лише 480 000 у 2024 році, а прямі інфраструктурні втрати оцінюються у 2 млрд дол. США. Галузь фундаментально трансформувалася з моделі масових пасажирських перевезень до експортної моделі авіаційних послуг. Українські

перевізники виживають завдяки релокації операцій за кордон та виконанню міжнародних чартерних і мокрих лізингових контрактів (wet-leasing). Повоєнне відновлення цього сектору значною мірою залежатиме не лише від фізичної відбудови, а й від створення економічних стимулів для того, щоб релоковані підприємства повернули свої операційні бази до вітчизняної екосистеми після відновлення безпеки повітряного простору.

У перспективі 2026–2030 років траєкторія сполученості Польщі та України значною мірою залежатиме від темпів вступу до ЄС, тривалості війни та системного узгодження нормативних рамок. У звіті рекомендується, щоб уряди обох країн і Європейський Союз приділили пріоритетну увагу встановленню рівних умов шляхом гармонізації правил автомобільних перевезень, прискорення лібералізації залізничного ринку та боротьби з інституційною корупцією. Для приватного сектору очікуваний перехід від автомобільних до інтермодальних перевезень відкриває стратегічну можливість «win-win» для спільних інвестицій у транскордонні логістичні хаби та термінальну інфраструктуру — за умови забезпечення регуляторної передбачуваності і управління кордоном на основі даних.



РОЗДІЛ I

Сполученість Польща–Україна в контексті євроінтеграції: що змінилось і чому це важливо

Євроінтеграція України — це не лише політичний процес, а й практична трансформація того, як щодня працюють транскордонні перевезення. Для сполученості Польщі та України інтеграційний порядок денний має значення, тому що поступово зсуває систему від управління винятками воєнного часу до моделі, яка більше орієнтована на правила, керується інвестиціями, стандартами ЄС, фінансовими інструментами ЄС та управлінням коридорами.

Три процеси роблять цей перехід економічно значущим для обох країн.

По-перше, змінюються правила доступу до ринку та конкуренції. Тимчасові воєнні домовленості (особливо в автомобільних вантажних перевезеннях) вже змінили конкурентні позиції та очікування. Угода між ЄС і Україною про автомобільні перевезення, спершу запроваджена після повномасштабного вторгнення Росії, неодноразово продовжувалася; станом на вересень 2025 року ЄС та Україна продовжили її до 31 березня 2027 року.¹ Незалежно від політичних дебатів навколо неї, ключовим для сполученості є те, що політичні рішення можуть швидко розширювати або стискати пропускну спроможність на коридорі Польща–Україна, тож компанії та планувальники інфраструктури стикатимуться з нестабільним середовищем, якщо інтеграційні кроки не стануть передбачуваними.

По-друге, євроінтеграція змінює інвестиційну карту. Україну й Молдову було включено до рамки транспортної сполученості ЄС через оновлення Транс'європейської транспортної мережі. У грудні 2023 року Європейська Комісія підписала домовленості високого рівня з Україною й Молдовою щодо перегляду індикативних карт TEN-T на їхніх територіях, узгодивши пріоритети з новими реаліями воєнного часу та посилюючи зв'язки з ЄС.² Включення до TEN-T є основою для пріоритизації та доступу до фінансових інструментів ЄС для ключових ланок і вузлів.

По-третє, фокус політики зміщується від обсягів до системної ефективності, зокрема, передбачуваності. За логікою єдиного ринку ЄС, зміна часу очікування на кордонах та у мультимодальних вузлах є платою за конкурентоспроможність. Саме тому цифрова сумісність, гармонізовані практики перевірок (узгоджені з вимогами ЄС) та спільні показники ефективності стають не менш важливими, ніж фізична інфраструктура.

Для Польщі економічні ставки високі. У міру того, як Україна наближається до правил ЄС та відповідного інфраструктурного планування, Польща може закріпитися як логістичний і сервісний хаб, якщо пропускну спроможність управлятиметься з обох боків і якщо інвестиції будуть будуватися так, щоб нові залізничні та термінальні потужності в Польщі та Україні перетворювалися в

¹ ЄС та Україна продовжили угоду про автомобільний транспорт до 31 березня 2027 року, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-and-ukraine-extend-road-transport-agreement-until-31-march-2027-2025-09-25_en.

² Комісія, Україна та Молдова підписали Високорівневі домовленості щодо покращення транспортного сполучення: https://enlargement.ec.europa.eu/news/commission-ukraine-and-moldova-sign-high-level-understandings-improve-transport-connectivity-2023-12-22_en.

надійний сервіс. Для України ставки також високі. Євроінтеграція — це, зрештою, про стабільний і масштабований доступ до ринку ЄС. У транспортному вимірі це означає додаткову пропускну спроможність, сумісні правила, передбачувані процедури та інвестиційні проєкти, що відповідають реальним вузьким місцям.

Інтеграційний шлях: правила, контроль, фінансування, доступ

Інтеграційний шлях України можна розуміти як послідовність взаємопов'язаних змін, що безпосередньо впливають на сполученість Польщі та України.

Транспортна інтеграція вимагає поступового узгодження з правилами ЄС щодо безпеки, сумісності, управління ринком і технічних стандартів. Ще до формального вступу конвергенційний тиск проявляється через двосторонні домовленості, висування умов з боку ЄС і вимог до фінансування. На практиці «правила» перетворюються на операційне проєктування прикордонного контролю, вимоги до документації, технічну сумісність і модель управління інвестиціями в коридори. Для транскордонного бізнесу найціннішим результатом є зменшення невизначеності: менше *ad hoc* винятків, чіткіший контроль і стабільніші очікування для операторів.

Одне й те саме правило може призвести до дуже різних результатів залежно від інтенсивності та координації дії. У транспортному сполученні Польща–Україна тертя часто виникає через різницю у практиках перевірок, дискреційні рішення та відсутність спільного моніторингу. Усі такі заходи, однак, мають залишатися повністю узгодженими з правовою рамкою ЄС. У міру поглиблення інтеграції виконання стає інструментом політики. Воно може пришвидшувати потоки через скоординований контроль і перевірки на основі оцінки ризиків або сповільнювати через раптове посилення вимог без координації. Саме тому показники управління кордоном і ефективності стають основними економічними змінними.

Євроінтеграція розширює доступ до фінансування ЄС для поліпшення сполученості. Європейська Комісія прямо пов'язує включення України до TEN-T із доступом до фінансування ЄС для пріоритетних сполучень.³ Порядком денний «Шляхів солідарності» також передбачає масштабну підтримку. За даними Комісії, на покращення «Шляхів солідарності» було мобілізовано понад 2,3 млрд євро, зокрема 1,55 млрд євро у вигляді безповоротної грантової підтримки CEF.

Ключовим наслідком для сполученості між Польщею та Україною є те, що інвестиційні рішення дедалі більше відображають логіку коридорів ЄС, і проєкти оцінюються не як окремі активи, а як пов'язані ланки ланцюга (прикордонний вузол — термінальне обслуговування — доступ «останньої милі» — пропускну спроможність мережі). Одним із недавніх прикладів, актуальних для польсько-українського залізничного сполучення, є грантова підтримка ЄС у межах CEF для розвитку стандартної колії (1435 мм), що з'єднує польський кордон із Львовом. Грантова угода на суму 73,5 млн євро була укладена для проєкту залізниці стандартної колії до Львова і стала першим виділенням коштів на розвиток цього коридору.⁴

Зміни у доступі до ринку можуть мати негайний вплив на ситуацію. Найяскравішою ілюстрацією є угода про лібералізацію автомобільних перевезень. Її продовження

³ Фінансування ЄС для кращого транспортного сполучення: https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes/eu-funding-better-transport-connections_en.

⁴ Виділені перші 73,5 млн євро на європейську залізницю до Львова: підписана грантова угода угода: <https://mindev.gov.ua/en/news/rozbudova-ievrokolii-do-lvova-vidbulos-vruchennia-hrantovoi-uhody-dlia-realizatsii-proiektu>.

до 31 березня 2027 року свідчить про подальшу часткову лібералізацію та триваючі політичні дебати щодо умов і запобіжників.

Для планування сполученості урок ширший: поки кроки інтеграції не будуть закладені у стабільні правила і не буде налагоджена співпраця у сфері правозастосування, умови доступу можуть змінюватися швидше, ніж інфраструктура встигає адаптуватися. Це створює стратегічну вимогу і для урядів, і для бізнесу — закладати гнучкість у плануванні пропускнуї спроможності та водночас надавати пріоритет інвестиціям та реформам управління, які зменшують відхилення (непередбачувані затримки), а не лише нарощують номінальну пропускну здатність.

У сукупності ці чотири елементи визначають шлях інтеграції у тій його частині, що впливає на транспортне сполучення Польщі та України. Правила створюють рамку, їх застосування визначає реальні розбіжності, фінансування формує те, що і коли будується, а доступ до ринку визначає, хто користується коридором і в якому масштабі.

У наступних розділах звіту простежено, як ці динаміки породжують суперечності, де розташовані вузькі місця (особливо на кордонах, залізничних та термінальних вузлах), а також які ризики та можливості виникають для польських та українських стейкхолдерів у міру того, як Україна все глибше просувається інтеграційним шляхом ЄС.



РОЗДІЛ II

Карта суперечностей: учасники, інтереси та точки політичного тиску

Повномасштабне російське вторгнення в Україну запустило низку трансформацій у транспортній політиці країни. До 2022 року торгівля України значною мірою залежала від портів так званої Великої Одеси (порти Південний, Одеса, Чорноморськ). Крім того, до вторгнення Росія та Білорусь були серед ключових торговельних партнерів України.⁵ Як наслідок, попри давні плани, будівництво залізничних ліній стандартної колії (тобто європейського стандарту 1435 мм) не було пріоритетом для України. Залізничне та автомобільне сполучення у напрямку Європейського Союзу суттєво не розвивалося, не розширювалася й транскордонна інфраструктура з державами-членами ЄС. Аналогічно, сусідні країни не надавали пріоритету розвитку наземних транспортних коридорів — як автомобільних, так і залізничних — у напрямку України. Прагнення України до членства в ЄС у поєднанні з тимчасовою блокадою портів Великої Одеси та втратою інших економічно важливих портів, зокрема Маріуполя, який залишається під російською окупацією, спонукали Київ розпочати широку інтеграцію з транспортною системою Європейського Союзу.

Засновані у травні 2022 року ЄС, Україною і Молдовою «Шляхи солідарності» забезпечили перевезення українського експорту, імпорту та гуманітарної допомоги територіями Польщі, Румунії й Молдови, а також, меншою мірою, Словаччини й Угорщини. Попри те, що з початку повномасштабного вторгнення минуло чотири роки, «Шляхи солідарності» і досі відіграють важливу роль в економіці України. Станом на лютий 2026 року цими маршрутами було перевезено близько 210 млн тонн вантажів, що становить приблизно 60% імпорту України, 60% її неаграрного експорту та 15% експорту зерна, олійних культур і суміжної продукції.⁶ Решта перевозиться через українські порти на Чорному морі. З часом ці пропорції поступово знижувалися (ще донедавна Європейська Комісія зазначала, що на ці маршрути припадало 80% українського імпорту), однак вони залишаються критично важливими для підтримки торговельних потоків, воєнних поставок і гуманітарної допомоги країні. Водночас це підкреслює важливість диверсифікації транспортних коридорів для національної безпеки, зокрема економічної.

Поточна інтеграція України до транспортної системи Європейського Союзу формує нову мережу ланцюгів постачання у Центрально-Східній Європі. Польща відіграє ключову роль у цьому процесі як головна транзитна країна між Україною та іншими державами-членами ЄС. Оскільки торгівля України з ЄС продовжує зростати (враховуючи, що ЄС є найбільшим торговельним партнером Києва як в експорті, так і в імпорті), значення Польщі зростатиме й надалі. Польща залишається найбільшим експортним партнером України та другим за величиною джерелом імпорту, тоді як Німеччина посідає третє місце в обох категоріях.⁷ Зростання торговельного обміну між Україною та ЄС разом із релокацією багатьох промислових потужностей до західної частини країни ще більше посилить і без

⁵ S. Matuszak, *A year of war in Ukraine's foreign trade*, OSW Commentary, 08.02.2023, osw.waw.pl/en.

⁶ *EU-Ukraine Solidarity Lanes*, European Commission, transport.ec.europa.eu [access: March 1, 2026].

⁷ S. Matuszak, *Względna stabilizacja. Ukraińska gospodarka u progu piątego roku wojny*, Komentarz OSW, 06.03.2026, osw.waw.pl.



того зростаючий попит на логістичні послуги, розширить можливості для інтермодальних перевезень, перевалочних послуг як на польському, так і на українському боці, а також послуг експедиторів, митних брокерів, логістичних і складських центрів. Масштаб цієї тенденції додатково посилить відбудова України, яка вже триває. Це відкриває можливості для обох сторін, хоча й посилює конкуренцію та певне стратегічне суперництво за те, хто отримає більшу вигоду.

Польща розглядає транспортну співпрацю з Україною як засіб зміцнення власної транспортної інфраструктури й розвитку логістичного потенціалу.

Ці зміни породжують напруження між різними гравцями як у Польщі, так і в Україні — від урядів та інституцій до економічних секторів і груп інтересів. Польща розглядає транспортну співпрацю з Україною як засіб зміцнення власної

транспортної інфраструктури й розвитку логістичного потенціалу. Останніми роками Варшава також активізувала зусилля щодо розширення інфраструктури подвійного призначення, спираючись, зокрема, на фінансування з CEF Transport. Польща підтримує розвиток транспортних коридорів з Україною через ініціативи, такі як TEN-T та «Шляхи солідарності». Водночас, у внутрішній політиці виникло напруження через тиск транспортного й аграрного секторів, які сприймають вступ України до ЄС як потенційну загрозу.

Для України системна зміна транспортної політики є символічним узгодженням з Європейським Союзом, а також ключовим елементом стратегії післявоєнної відбудови та західної економічної орієнтації. Центральним пріоритетом є будівництво залізничних ліній стандартної колії по всій країні, відповідно до системи, що використовується в більшості держав-членів ЄС (за винятком країн Балтії, Фінляндії, Іспанії та Португалії). Співпраця з Польщею має стратегічне значення, оскільки вона є головними воротами до ринку ЄС і забезпечує доступ до балтійських портів, зокрема Гданська та Baltic Hub (найбільшого контейнерного терміналу на Балтійському морі), а також Клайпеди і, меншою мірою, портів Північного моря, таких як Роттердам і Гамбург.

Спільний інтерес обох країн у транспортному секторі включає, зокрема, розширення і модернізацію наявної автомобільної та залізничної інфраструктури у прикордонних регіонах, а також пунктів пропуску (як автомобільних, так і залізничних), і будівництво нових та розширення наявних перевалочних терміналів з обох боків, особливо у прикордонних районах. Наразі ключовою

перешкодою у цьому напрямку є недостатнє фінансування та відсутність послідовної політичної згоди між сторонами щодо розвитку пунктів пропуску.

Основними точками напруження залишаються лібералізація ринків автомобільних і залізничних перевезень, пропускна спроможність прикордонної інфраструктури, питання про те, де мають відбуватися перевалочні операції (на польському чи українському боці), а також конкуренція в аграрному секторі.

Що стосується лібералізації ринку автомобільних перевезень, угода між ЄС та Україною була продовжена до кінця березня 2027 року.⁸ Важливо, що ця домовленість скасувала для українських компаній обов'язок отримувати дозволи на двосторонні транспортні операції, однак не дозволила їм здійснювати каботаж (тобто внутрішні перевезення в іншій країні іноземним оператором) або перехресну торгівлю у межах ЄС (перевезення між двома іноземними країнами).⁹ Доступ до цих видів послуг і надалі розподіляється через багатосторонні квоти, узгоджені в рамках Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) під егідою Міжнародного транспортного форуму. Відповідно, автомобільні перевізники з держав-членів ЄС рішуче виступили проти цієї угоди, побоюючись втратити частку ринку в межах Союзу. Конкурентна перевага українських водіїв полягає у нижчих витратах на оплату праці, а також у відсутності певних регуляторних обмежень, які застосовуються до водіїв, що працюють у межах ЄС. Майбутнє угоди між Брюсселем і Києвом залишається невизначеним через обмежену підтримку з боку сусідніх країн і триваючі суперечки навколо необмеженого застосування каботажу та перехресної торгівлі, що може спотворити функціонування єдиного ринку.

Інше питання стосується лібералізації українського ринку залізничних перевезень, що особливо важливо для вантажних залізничних операторів, які базуються в Польщі. Україна неодноразово наголошувала на намірі провести такі реформи. У «Плані України на 2024–2027 роки», технічному документі, прийнятому українською владою, та передумові для отримання фінансування в рамках інструменту Ukraine Facility, ця реформа визначена як один з ключових пріоритетів у транспортному секторі.¹⁰

У рамках зусиль із вступу до ЄС Україні також доведеться провести так званий анбандлінг (розділення) «Укрзалізниці» (УЗ), державного залізничного оператора. Наразі УЗ поєднує кілька функцій: керує залізничною інфраструктурою (наглядає за технічним обслуговуванням, ремонтом, будівництвом і модернізацією), адмініструє залізничні майнові активи і здійснює як пасажирські, так і вантажні перевезення. У країнах ЄС ці функції зазвичай розділені. Згідно з «Національною транспортною стратегією України до 2030 року», прийнятою наприкінці грудня 2024 року, поділ компанії на окремі суб'єкти, що охоплюють управління інфраструктурою та майном, пасажирські і вантажні операції, очікується до 2027 року. Утім, цей графік виглядає дуже амбітним. Для київської влади реструктуризація такого великого підприємства стане значним викликом. УЗ — це величезна організація, що генерує значні бюджетні надходження і вже давно становить близько 2,5–3% ВВП країни.¹¹ Вона також стикається зі структурними проблемами, зокрема роздутим штатом, що сприяє низьким зарплатам і стійкій корупції. Хоча чисельність персоналу в останні роки скоротилася (з приблизно

⁸ 'ЄС та Україна продовжили угоду про автомобільний транспорт до 31 березня 2027 року', Європейська комісія, 25.09.2025, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-and-ukraine-extend-road-transport-agreement-until-31-march-2027-2025-09-25_en.

⁹ K. Popławski, *Unequal competition. The consequences of the liberalisation of EU-Ukraine road carriage for Central Europe*, OSW Commentary, 4 квітня 2024, osw.waw.pl/en.

¹⁰ S. Baniak, *Transformation of Ukrainian transport system and its perspectives for the EU integration*, Europeum, березень 2025, europeum.org.

¹¹ W. Konończuk, *Keystone of the system. Old and new oligarchs in Ukraine*, OSW Point of View, 18 серпня 2016, osw.waw.pl.

235 000 працівників на початку вторгнення), вона залишається великою і нині становить близько 187 000.¹² Для порівняння, весь залізничний сектор Польщі, включно з приватними операторами, у 2022 році налічував близько 90 500 працівників.¹³

На практиці інші залізничні оператори в Україні не можуть працювати самостійно без тісної співпраці з УЗ, що фактично створює монополію. Хоча зрозуміло, що умови воєнного часу відрізняються від мирного, зокрема через необхідність забезпечення військової логістики та постачання на передову, ця ситуація ускладнюється давньою недобросовісною практикою УЗ щодо іноземних перевізників, які в'їжджають в Україну стандартною колією з держав-членів ЄС. Критичною проблемою для польських залізничних перевізників є довгий час очікування (до близько одного року) на укладення угоди з УЗ, яка дозволяє їм в'їжджати на територію України. Це обмежує їхню здатність виконувати транспортні операції та змушує покладатися на сторонніх суб'єктів. Для перевізника, який мусить користуватися послугами прикордонного обслуговування, тобто передавати їх на аутсорс іншому оператору, це стає не вигідним. УЗ пропонує такі послуги (які дорогі і платяться у швейцарських франках), однак не має достатньої кількості локомотивів для їх надання. Обговорення з польськими залізничними перевізниками свідчить, що УЗ прагне обслуговувати всі транскордонні транспортні операції самостійно, тим самим обмежуючи доступ для інших перевізників.

Ще одним проблемним питанням є пропускна спроможність прикордонної інфраструктури. Протягом багатьох років вона суттєво не модернізувалася з жодного боку. Існує також очевидна потреба створити нові пункти пропуску — як залізничні, так і автомобільні — щоб розвантажити наявні. Внаслідок цього польсько-українська прикордонна інфраструктура не була готова обробляти такий великий обсяг руху, включно з біженцями, вантажами, військовою технікою та гуманітарною допомогою. Попри це, вона виконала свої найважливіші функції завдяки зусиллям національних інфраструктурних менеджерів PKP PLK і УЗ, а також польського пасажирського оператора PKP Intercity і регіональних та вантажних перевізників (таких як PKP LHS — Ширококоліїної металургійної залізничної лінії), які відіграли ключову роль у евакуації цивільного населення вглиб Польщі. Від початку вторгнення до лютого 2023 року польсько-український кордон перетнули близько 10 мільйонів українців.¹⁴ Пункти пропуску також дозволили збільшити транзит української сільськогосподарської продукції через Польщу більш ніж у 27 разів порівняно з 2021 роком. Крім того, існує кадровий дефіцит серед працівників прикордонних станцій на українському боці, що частково сприяє затримкам у транспортних операціях.

Українська влада планує й надалі розвивати прикордонну інфраструктуру із сусідніми країнами. Майже половина коштів, виділених у рамках Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з державами-членами ЄС та Молдовою до 2030 року (46,6 млрд грн), буде спрямована на проєкти вздовж кордону з Польщею.¹⁵ Очікується, що ці інвестиції включатимуть модернізацію й розширення п'яти автомобільних пунктів пропуску (Ягодин, Устилуг, Рава-Руська, Нижанковичі, Шегині) і двох залізничних (Ягодин і Мостиська). У попередні роки політична напруга посилювалася, зокрема, скасуванням Україною контракту на розширення автомобільного пункту пропуску Медика–Шегині на українському боці кордону.¹⁷ У 2015 році польський уряд підписав з Україною угоду про надання

¹² UZ, *General information*, https://uz.gov.ua/en/about/general_information, [access: March 1, 2026].

¹³ UTK, *Zatrudnieni w sektorze kolejowym w 2022 r.*, https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/20305_Zatrudnieni-w-sektorze-kolejowym-w-2022-r.html, 4 серпня 2023, utk.gov.pl.

¹⁴ *Transportowe korytarze solidarnościowe między UE a Ukrainą*, Ministerstwo Infrastruktury, 23.02.2023, gov.pl/web/infrastruktura.

¹⁵ Міністерство економіки: завершено ще два етапи Плану Ukraine Facility, Урядовий портал, 12.02.2024, kmu.gov.ua/en.

¹⁷ *Spór o rozbudowę kluczowego przejścia z Ukrainą. Polska grozi wstrzymaniem finansowania*, 330gospodarka, 21.07.2023, 330gospodarka.pl.

кредиту на суму до 100 млн євро на ремонт і розширення прикордонної інфраструктури за умови, що контракти будуть передані польським підрядникам.¹⁸ У 2023 році через п'ять років після перемоги польської компанії Uniber українська сторона розірвала контракт. Хоча через рік компанія знову виграла тендер, цей епізод залишив певну недовіру. Попри це, щоб йти в ногу зі зростанням торговельного обміну між Україною та ЄС, потрібно збільшувати пропускну спроможність наявних пунктів пропуску й створювати нові, збільшувати кількість митників й інспекційного персоналу (зокрема ветеринарних і санітарних служб), оснащувати прикордонні служби додатковим скануючим обладнанням та будувати додаткові роз'їзди, щоб запобігти затримкам поїздів, які вже мають усі документи для в'їзду в ЄС.

Ще одним викликом є поточне зміщення перевалочних операцій углиб України — тенденція, яка, ймовірно, посилюватиметься в міру розширення інфраструктури стандартної колії всередині країни. Мета України — перенести перевантажувальні операції від прикордонних терміналів на польському та українському боці до логістичних хабів поблизу Львова. До 2027 року очікується завершення ділянки стандартної колії між Мостиськами та Скниловом (поблизу Львова) довжиною приблизно 73 км.¹⁹ У вересні 2025 року було відкрито ділянку Ужгород–Чоп, що веде до кордонів зі Словаччиною та Угорщиною. Однак, маючи лише 22 км, вона

Щоб йти в ногу зі зростанням торговельного обміну між Україною та ЄС, потрібно збільшувати пропускну спроможність наявних пунктів пропуску й створювати нові.

значно коротша і відіграватиме обмежену роль у торговельних потоках.²⁰ Україна також просуває розбудову нових терміналів на заході країни. Це зумовлено більш конкурентними цінами, які пропонують ці об'єкти, монопольними практиками, пов'язаними з УЗ, і стрімким

зростанням українського контейнерного ринку, який дедалі активніше обслуговують великі глобальні судноплавні лінії, такі як MSC, Maersk і CMA CGM.²¹ Протягом останніх років на заході України, особливо у прикордонних регіонах, з'явилася велика кількість нових перевалочних терміналів — настільки, що доступність землі для подальших інвестицій стає обмеженням. Хоча поступове перенесення перевалочної діяльності углиб країни можна розглядати як природний розвиток (оскільки межа між мережами стандартної та широкої колії зміщується на схід), воно водночас призводить до втрати потенційних доходів польських операторів терміналів, залізничних і автомобільних перевізників, а також створює ризики для операцій PKP LHS.

З точки зору Польщі, значним викликом у цей період було управління сплеском транзиту української сільськогосподарської продукції через її територію та ввезенням на внутрішній ринок. Після рішення ЄС у червні 2022 року тимчасово скасувати мита на українські товари — свідомого заходу для підтримки виснаженої війною економіки України та глобальних ланцюгів продовольчого постачання — імпорт українських зернових, зафіксований польськими статистичними органами, різко зріс із майже нульового довоєнного рівня. За даними Найвищої контрольної

¹⁸ Польща надасть Україні 100 мільйонів євро на будівництво прикордонної інфраструктури та контрольно-пропускних пунктів на українсько-польському кордоні, 09.09.2015, kmu.gov.ua/en.

¹⁹ Перші €73,5 мільйона виділені на європейську залізницю до Львова: грантова угода, Ministerstwo Rozwoju Wspólnot i Terytoriów Ukrainy, 06.11.2025, mindev.gov.ua/en.

²⁰ Ukraine opens its first railway line with European track width standard, boosting the country's integration with the European Union, 06.09.2025, enlargement.ec.europa.eu.

²¹ S. Baniak-Stachowiak, Global shipping operator MSC is building bridgeheads in western Ukraine, OSW, 22.10.2025, osw.waw.pl/en.

палати Польщі (NIK), імпорту пшениці з України у 2022 році зріс майже на 17 000%, а імпорту кукурудзи — майже на 30 000%.²²

Втім, ці вражаючі відсотки відображають ефект низької бази: до 2022 року Польща практично не імпортувала українського зерна, і подібні різкі стрибки були зафіксовані у всіх сусідів України по ЄС — Румунія повідомила про зростання приблизно у 800 разів, Угорщина — майже вдесятеро.²³

Мета України — перенести перевантажувальні операції від прикордонних терміналів на польському та українському боці до логістичних хабів поблизу Львова.

У період з січня 2022 року по квітень 2023 року 541 суб'єкт імпортував загалом 4,3 млн тонн зернових та олійних культур на суму 6,2 млрд злотих. Хоча частина цього зерна формально перебувала у транзиті до інших ринків ЄС, посередники-трейдери в окремих випадках перенаправляли транзитні партії на внутрішній ринок Польщі,

посилюючи тиск з боку пропозиції.²⁴ Свою роль відіграла й динаміка польського ринку: стрибок світових цін на зерно в середині 2022 року спонукав багатьох польських фермерів тимчасово притримати власні запаси, створивши внутрішній дефіцит, який польські компанії заповнили українським зерном. Це рішення згодом поглибило проблему надлишку пропозиції, коли світові ціни впали.

Відповідне падіння цін виробника в польських господарствах спричинило масштабні фермерські протести, які також відбувалися, хоча й у меншому масштабі, в інших країнах ЄС, що межують з Україною. Водночас власна оцінка Європейської Комісії показала, що приплив українського зерна допоміг компенсувати дефіцит виробництва в межах ЄС і стабілізувати споживчі ціни на продовольство. ЄК попереджала, що обмеження українського транзиту несе ризик нового глобального стрибка цін.²⁵ У відповідь на протести Польща дозволила лише транзит українського зерна через свою територію. Однак через логістичні обмеження цей транзит поступово скорочувався і згодом зупинився, що негативно позначилося на обсягах перевалки в польських портах і спричинило збитки для компаній у секторі TSL (транспорт-експедирування-логістика), включно із залізничними та автомобільними перевізниками, експедиторами та операторами терміналів.

Аграрний сектор, безсумнівно, залишатиметься однією з ключових сфер напруження у процесі вступу України до ЄС, оскільки держави-члени, ймовірно, надаватимуть пріоритет захисту своїх внутрішніх аграрних ринків та збереженню стабільності своїх фермерських секторів, — тоді як Україна прагнути зберегти доступ до ринку, який став фіскальною опорою для її економіки воєнного часу.

²² Import oraz obrót zbożem i rzepakiem z Ukrainy – skuteczność działań organów państwa, NIK, 2024, [nik.gov.pl](https://www.nik.gov.pl).

²³ The EU increases its agri-food imports from Ukraine: causes and reactions from Central European states, OSW, 11.04.2023, osw.waw.pl/en.

²⁴ <https://www.ips-journal.eu/topics/economy-and-ecology/seeds-of-strife-7361/>

²⁵ <https://epthinktank.eu/2023/04/19/ukrainian-grain-import-bans-explained>.

РОЗДІЛ III

Прикордонна система: ефективність, управління й цифрові інструменти

Пропускна здатність і передбачуваність: чому виникають економічні втрати

Економічна ефективність кордону вимірюється не лише обсягом зібраних митних платежів, а насамперед швидкістю і передбачуваністю руху вантажів. Для сучасного бізнесу, що працює у глобальних ланцюгах створення вартості, час є найважливішим ресурсом. Будь-яка затримка на кордоні запускає ланцюгову реакцію фінансових втрат, що зачіпає не лише перевізників, а й виробників, дистриб'юторів і кінцевих споживачів. Проблема пропускної спроможності на українському кордоні має глибоке коріння і поєднує спадок застарілої інфраструктури з викликами, спричиненими різким зростанням потоків на пунктах пропуску після початку війни.

Основним джерелом фінансових втрат є простій транспортних засобів. Вантажівка, що очікує в черзі, — це актив, який генерує збитки. Витрати включають заробітну плату водія за час очікування, амортизацію техніки, яка не виконує жодної корисної роботи, а також витрати палива на підтримання температурного режиму у рефрижераторних установках або живлення систем життєзабезпечення кабіни. Однак найболючішим наслідком для бізнесу є зрив договірних графіків постачання. Пропуск слотів розвантаження на європейських складах часто призводить до штрафів, які можуть знищити весь прибуток від торговельної операції.

Основні вузькі місця на кордоні:

- **фізичні обмеження:** смуги руху, майданчики для огляду, ваги і сканери, паркувальні та сервісні зони;
- **кадрові й організаційні обмеження:** кількість змін, графіки роботи різних служб, години пік та координація з іншими видами контролю;
- **процедурні обмеження:** послідовність і дублювання процедур (дві зупинки замість однієї, повторні перевірки);
- **інформаційні обмеження:** відсутність або несумісність даних, різні формати та довідкові системи, ручне введення та повторне введення інформації.

Для великих міжнародних компаній (особливо тих, що працюють за моделлю just-in-time) передбачуваність часу перетину кордону важливіша за абсолютну тривалість перетину.

Цифрові черги, спільний контроль та сумісність даних

Центральною віссю реформи управління кордоном в Україні стала цифрова екосистема, що об'єднала інтереси держави та бізнесу. Перехід від фізичних черг на дорогах до віртуальних слотів у базах даних трансформував не лише логістику, а й соціальний клімат довкола пунктів пропуску. Система «єЧерга» вирішує специфічний клас проблем: хаотичне прибуття транспортних засобів до сервісної системи з обмеженою пропускною спроможністю. Механізми впливу «єЧерги»

включають електронне бронювання, усунення фізичних черг, цілодобове планування прибуття та зменшення ручного втручання.

Важливою особливістю української моделі є її адаптивність до умов воєнного часу. Зокрема, реалізовано глибоку інтеграцію з системою «Шлях», яка регулює перетин кордону водіями-чоловіками призовного віку (18–60 років). Раніше цей процес вимагав окремих перевірок на кожному етапі, що створювало затримки та можливості для корупції. Тепер алгоритм синхронізований: реєстрація в «єЧерзі» автоматично підтягує дані про дозвіл на виїзд, спрощуючи процедуру для водіїв і процес верифікації для прикордонників.²⁶

Однак система черги не здатна створити пропускну спроможність. Якщо зони очікування, під'їзні дороги, кількість смуг та ліній огляду не масштабуються відповідно, виникає відкладена черга. Черга просто зміщується в інше місце або набуває іншої форми затримки (наприклад, транспортні засоби очікують у сервісній зоні без належних умов). Попри ці успіхи, наскрізна інтеграція з інформаційними системами Державної митної служби України (ДМС) та системою «еДокумент» — тимчасовою цифровою посвідкою, що містить інформацію про водія українською та англійською мовами і релевантність якої можна перевірити онлайн за QR-кодом, — залишається невирішеною. Через відсутність повного обміну митними даними в Україні автоматизація пріоритетного оформлення для термінових, швидкопсувних або гуманітарних вантажів працює недосконало. Ідентифікація таких вантажів за кодами УКТ ЗЕД²⁷ часто здійснюється напівавтоматично, а міжвідомчий обмін даними в Україні ведеться через списки та ручні підтвердження.

Суттєвий прогрес у сумісності даних в Україні стався 10 вересня 2025 року, коли «єЧерга» почала працювати як «єдине вікно».²⁸ У результаті дані тепер автоматично перевіряються між системою «єЧерга», Державною прикордонною службою України та Єдиним комплексом інформаційних систем (ЄКІС) «Укртрансбезпеки».²⁹ Це усунуло потребу в окремих заявках і верифікації іноземних водіїв через модуль «Шлях».

Найбільшим досягненням України в міжнародному обміні даними є приєднання країни до Конвенції про процедуру спільного транзиту. 22 квітня 2024 року Україна успішно перейшла на використання європейської IT-системи NCTS Phase 5. Ця система з'єднує митні служби 36 країн (ЄС та інших країн-партнерів). Вона дає змогу українським митним органам і бізнесу обмінюватися митною інформацією в режимі реального часу з використанням єдиного транзитного документа на весь маршрут.

За даними дослідження Інституту економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕД),³⁰ середнє скорочення часу очікування після впровадження системи «єЧерга» оцінюється в межах від 24% до 70%. На окремих пунктах пропуску результати такі: Ягодин — з 60 до 32 годин (–46,7%), Рава-Руська — з 55 до 31,5 години (–42,7%), Порубне на румунському кордоні — з 69 до 21 години (–69,6%). Водночас

²⁶ <https://mindev.gov.ua/news/do-uvahy-mizhnarodnykh-pereviznykiv-ta-vodiiv-onovlennia-shchodo-peretynu-kordonu-vodiiamy>.

²⁷ Українська класифікація товарів для зовнішньоекономічної діяльності
<https://business.dii.gov.ua/service/uktzed>.

²⁸ <https://echerha.gov.ua/news/471>

²⁹ Державна служба України з безпеки на транспорті.

³⁰

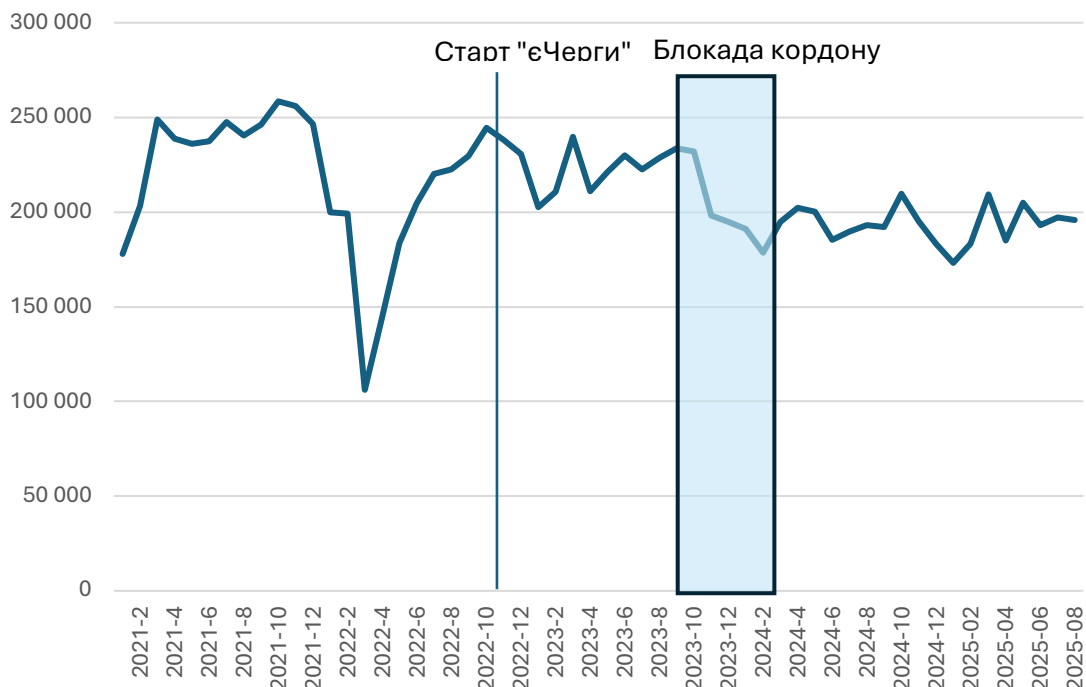
http://www.ier.com.ua/files/Projects/2025/News/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2_%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B8_%D1%94%D0%A7%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B0_%D0%B%D0%B0_%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D1%83_%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D1%83.pdf.



ефект був нерівномірним: у Краківці та Ужгороді час очікування навіть дещо зріс, що свідчить про те, що система не однаково усуває вузькі місця в різних локаціях. Якщо вартість простою вантажівки оцінити в 300 євро на добу, то скорочення часу очікування на одну добу за 200 000 перетинів на місяць дає приблизно 60 млн євро потенційної економії щомісяця.

Що стосується загальних вантажних потоків, важливо зазначити, що «єЧерга» не зменшила фактичну кількість вантажівок, оформлених в Україні. У середньому український кордон щомісяця перетинає близько 200 000 вантажівок. Зниження потоку було пов'язане не з самою системою, а з блокадою кордону з Польщею: у період блокади на межі 2023 і 2024 років потік скоротився на 13,4%, а після її завершення стабілізувався на нижчому рівні — приблизно 193 000 транспортних засобів на місяць порівняно із середнім показником у 223 245 до блокади. Іншими словами, «єЧерга» зробила потік більш керованим і передбачуваним, а не збільшила пропускну спроможність.

Рис 1. Динаміка загального потоку вантажівок в Україні, 2021–2025, одиниць.



Джерело: Аналітичний звіт «Вплив системи „єЧерга" на прикордонну логістику, громади та державну політику», ІЕД (2025).

Наразі українська «єЧерга» працює виключно в односторонньому режимі, тобто фактичний час, необхідний для перетину кордону, критично залежить від пропускної спроможності та готовності суміжних служб сусідніх країн (Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії) приймати потік транспортних засобів. Одностороння цифровізація дає лише частковий результат: за відсутності «дзеркальної» домовленості з боку ЄС електронна реєстрація часто призводить до

Наразі українська «єЧерга» працює виключно в односторонньому режимі, тобто фактичний час, необхідний для перетину кордону, критично залежить від пропускної спроможності та готовності суміжних служб сусідніх країн.

тривалого фізичного очікування перед шлагбаумом після проходження українського контролю. За інформацією, отриманою від представників регіональної адміністрації в Любліні та сектору автомобільних перевезень, Польща планує запустити подібну пілотну електронну систему для автомобільних перевізників на прикордонному переході Дорохуськ–Ягодин. Очікується, що пілотний проєкт розпочнеться в

середині травня 2026 року, а повне впровадження системи заплановане на 2027 рік, хоча цей графік може змінитися.³¹ Якщо його успішно впровадити та синхронізувати з українською системою eQueue, це рішення може стати першим практичним кроком до «дзеркального» управління трафіком по обидва боки кордону.

Реалізація концепції «розумного кордону» та інтеграція з європейською транспортною мережею TEN-T вимагають синхронізації «єЧерги» з IT-системами сусідніх держав. Це потребує запровадження токенованої позиції в черзі — єдиного цифрового ідентифікатора, який можуть зчитувати адміністрації обох країн, — а також наскрізного обміну митними та прикордонними даними в режимі, близькому до реального часу. Процес додатково ускладнюється політичним та економічним тиском. Польські перевізники та медіа, наприклад, гостро критикували українську «єЧергу», називаючи її «політичним інструментом», який нібито ставить польські компанії у не вигідне становище, відсуваючи їх далі в черзі.³²

Спільні KPI: практична рамка моніторингу

Ефективність управління кордоном і митницею вимагає переходу від тотального фізичного контролю до рішень, що ґрунтуються на даних. Система «єЧерга» надає українському уряду великий обсяг даних, які слід використовувати для встановлення деталізованих KPI. Детальні дані по кожному окремому пункту пропуску дають змогу визначити, наприклад, середній час оформлення, частку прибуттів поза чергою, рівень використання пропускної спроможності пункту пропуску та кількість скарг користувачів по кожному пункту. Водночас сильна система KPI не може зводитися до єдиного показника на кшталт «середнього часу в черзі». **Для змістовного моніторингу кордону необхідно розрізняти принаймні кілька часових сегментів: час очікування до в'їзду, фактичний час перебування на пункті пропуску, загальний час перетину кордону та відхилення від прогнозу.**

Саме тут українська «єЧерга» особливо цінна, оскільки дозволяє розробникам політики працювати не з приблизними оцінками, а з оперативними даними в реальному часі. На основі цих даних рішення можуть ухвалюватися на трьох рівнях:

³¹ Непублічна інформація, отримана під час експертних інтерв'ю з представниками регіональної адміністрації та транспортного сектору, квітень 2026 року.

³² <https://biz.liga.net/ua/all/transport/novosti/polski-pereviznyky-hotuiut-protest-na-kordoni-z-ukrainoiu-skarzhatsia-na-konkurentsiiu>.

- **на операційному рівні** – щоденний перерозподіл транспортних потоків між пунктами пропуску, адаптація до динаміки реєстрації в черзі та оперативне реагування на інциденти;
- **на тактичному рівні** – планування ресурсів, персоналу та обладнання;
- **на стратегічному рівні** – визначення того, куди спрямовувати інвестиції та які правила потрібно переглянути.

Не менш важливо, щоб ці КРІ були спільними, а не суто українськими. Пропускна спроможність кордону є спільною функцією обох сторін і визначається найповільнішою ланкою в ланцюгу. Тому одностороння цифровізація дає лише частковий ефект: якщо черга цифровізована на українському боці, але процес не синхронізовано з польським, вузькі місця виникатимуть саме на етапі фактичного перетину.



РОЗДІЛ IV

Автомобільні вантажні перевезення: ринкова динаміка, вимоги та обмеження пропускної спроможності

Ситуація на ринку автомобільних перевезень

Угода між ЄС та Україною про часткову лібералізацію автомобільних перевезень, запроваджена 30 червня 2022 року, була задумана як надзвичайний захід воєнного часу. В умовах блокади чорноморських портів України та пріоритизації її залізничних потужностей для військової логістики автомобільний транспорт став головним каналом українського експорту до ЄС та імпорту палива, гуманітарних вантажів і товарів для відбудови. Офіційна аргументація ЄС полягала в тому, що чинна система двосторонніх дозволів та багатосторонніх квот ЄКМТ не забезпечує достатньої гнучкості, щоб українські оператори могли планувати і нарощувати свої операції в умовах воєнного часу, і ця угода є вкрай необхідною для підтримання «Шляхів солідарності». ³³ **З точки зору України, лібералізація була не торговельною поступкою, а економічним каналом виживання — заміником морського коридору, який зруйнувала Росія.**

Від початку повномасштабного вторгнення автомобільні перевезення між Польщею та Україною почали відігравати ще більшу роль для обох економік, особливо для польського експорту: на них припадає близько 80% вартості товарів, що експортуються до України.

Однак з точки зору польських і центральноєвропейських автомобільних перевізників ця угода спричинила конкурентний шок, який наклався на низку інших супутніх тисків. Від початку повномасштабного вторгнення польські транспортні компанії з східних регіонів країни фактично втратили доступ до своїх традиційних ринків у Росії й Білорусі внаслідок взаємної заборони на в'їзд польських вантажівок на ці території після власних обмежень Польщі, що набули чинності з червня 2023 року. Ця втрата доступу до східних ринків була основним драйвером фінансового тиску на сегмент польських перевізників, який спеціалізувався на торгівлі у східному напрямку; її зв'язок з українською конкуренцією був опосередкованим, хоча обидві проблеми зішлись у публічному дискурсі та у прикордонних протестах, що відбулися згодом.

До набрання чинності угодою вантажні перевезення між Польщею та Україною суворо регулювалися щорічною квотною системою дозволів. Наприклад, у 2021 році ліміт становив 160 000 дозволів на країну для компаній. Утім, у їх використанні була помітна асиметрія: українські оператори вибирали майже всі доступні дозволи, тоді як польські компанії використовували лише близько 35–40%. Ці дозволи не охоплювали каботаж — тобто внутрішні перевезення в іншій країні іноземним перевізником — а також перехресну торгівлю, тобто перевезення між двома іноземними країнами. Такі права розподіляються через багатосторонні квоти, узгоджені в рамках Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) під егідою Міжнародного транспортного форуму. На 2024 рік Україна отримала за цією системою приблизно 5 500 річних дозволів.

Унаслідок часткової лібералізації ринку автомобільних перевезень українські перевізники майже повністю перебрали на себе обслуговування двосторонніх торговельних потоків автотранспортом з такими країнами, як Польща, Словаччина

³³ K. Popławski, *Unequal competition. The consequences of the liberalisation of EU–Ukraine road carriage for Central Europe*, OSW Commentary, 04.04.42024, osw.waw.pl/en.

та Угорщина, водночас дедалі активніше конкуруючи й на інших ринках ЄС, виконуючи каботажні операції³⁴ та перехресну торгівлю.³⁵ Найпоширеніші заперечення з боку польських перевізників стосуються порушення заборони на каботаж і перехресну торгівлю, а також застосування низьких — і, на думку польських перевізників та експедиторів, демпінгових — тарифів.³⁶ Перевірки, проведені у Словаччині в листопаді 2023 року, показали, що близько двох третин українських перевізників працювали з порушенням чинних правил.³⁷

За оцінками, наразі близько 80% українських вантажівок в'їжджають до Польщі порожніми і забирають вантаж на південному сході Польщі.³⁸ За даними польського Міністерства інфраструктури, наприкінці жовтня 2023 року польські перевізники забезпечували лише близько 8% транспортних операцій у двосторонній торгівлі з Україною, тоді як частка українських перевізників сягала 92%.³⁹ Це є суттєвим зрушенням порівняно з 2021 роком, коли польські фірми забезпечували приблизно 38% таких транспортних операцій, а українські перевізники — 62%.⁴⁰ Це зрушення відображало низку чинників: українські перевізники мали цінову перевагу, що впливала з нижчих витрат на оплату праці та, як правило, старішого парку транспортних засобів, тоді як польські перевізники переважно покладаються на лізингові вантажівки, що генерує для них суттєві додаткові витрати.⁴¹ Водночас українські перевізники також стрімко нарощували свій парк, реагуючи на різке зростання попиту після закриття портів. Крім того, багато польських транспортних компаній не могли працювати на українському ринку через міркування безпеки та труднощі з отриманням страхування транспортних засобів і вантажів. **Критично важливо, що українські перевізники поки що не підпадають під вимоги Пакета мобільності ЄС, який запроваджує такі обов'язки, як обмеження часу водіння, детальний облік робочого часу водіїв, обов'язкове повернення водіїв і транспортних засобів у визначені терміни, правила відрядження працівників, оплата відповідно до законодавства країни, де надаються послуги, та обмеження каботажних операцій.**

Однак характеризувати конкурентну позицію українських перевізників виключно як перевагу слід обережно. У 2022–2023 роках багато українських перевізників стрімко і дещо хаотично нарощували свої автопарки у відповідь на раптовий стрибок попиту, що призвело до надлишку транспортних засобів у 2023–2024 роках і чинило тиск на фрахтові ставки на усьому ринку.⁴² Крім того, сам ЄС визнавав, що війна підірвала здатність багатьох українських водіїв виконувати звичайні адміністративні процедури, зокрема поновлення документів, через обставини, що не залежали від них.⁴³

Польський сектор автомобільних вантажних перевезень уже й до цього зазнавав структурного тиску одразу з кількох напрямів: високих операційних витрат, падіння фрахтових ставок у ЄС та втрати доступу до східних ринків. Польські автомобільні перевізники залишаються найбільшими в ЄС — на них досі припадає

³⁴ Каботаж — це виконання транспортних операцій у межах країни ЄС перевізниками з іншої країни ЄС.

³⁵ Перехресна торгівля — це вид вантажних перевезень між двома країнами, у якому транспортна компанія не є офіційно зареєстрованою в жодній з них.

³⁶ *Ukraińska droga do Unii Europejskiej. Polskie Doświadczenia. Sektor Transportowy*, WEI, 31.07.2024, wei.org.pl.

³⁷ *Polska-Ukraina: sektor transportu. Konkurencja i współpraca*, BGK, lipiec 2024, bgk.pl.

³⁸ R. Przybylski, *Polscy przewoźnicy: Ukraina nas blokuje*, Rzeczpospolita, 04.11.2025, rp.pl.

³⁹ *Further actions of the Ministry of Infrastructure aimed at ending the crisis on the Polish-Ukrainian border*, Poland in Estonia, 29.11.2023, gov.pl/web/estonia-en.

⁴⁰ R. Przybylski, *Polscy przewoźnicy: Ukraina nas blokuje*, Rzeczpospolita, 04.11.2025, rp.pl.

⁴¹ *Transport wraca do inwestycji. 19,7 mld zł finansowania i ostrożny optymizm na 2026 r.*, Trans.info, 13.02.2026, trans.info.

⁴² «Блокада автопереходів коштуватиме українській економіці щонайменше \$1 млрд», ГМК Центр, грудень 2023. <https://gmk.center/ua/posts/blokada-avtoperekhodiv-koshtuvatyme-ukrainskij-ekonomitsi-shchonajmenshe-1-mlrd/>

⁴³ European Commission, Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council on the conclusion of the Agreement between the European Union and Ukraine on the carriage of freight by road, COM/2022/308 final, EUR-Lex, 2022.

близько 20% усього обсягу транспортної роботи в межах Союзу.⁴⁴ Водночас власна оцінка ЄС полягала в тому, що угода про автомобільні перевезення приносить взаємну вигоду: на момент її продовження у 2025 році Європейська Комісія зазначала, що польський експорт до України автомобільним транспортом зріс на 85% порівняно з 2021 роком, що підтверджує, що лібералізація підтримала не лише український експорт, а й польські комерційні інтереси на українському ринку.⁴⁵

На цьому тлі у листопаді 2023 року коаліція польських асоціацій перевізників організувала блокаду трьох головних автомобільних пунктів пропуску з Україною — Корчова–Краковець, Гребенне–Рава-Руська та Дорогуськ–Ягодин. Блокада тривала до середини січня 2024 року. У грудні 2023 року словацькі автомобільні перевізники долучилися до польських далекобійників, заблокувавши головний пункт пропуску на словацько-українському кордоні Вишне–Немецьке–Ужгород, вимагаючи обмежень для українських конкурентів і протестуючи проти, на їхню думку, недобросовісної конкуренції. Угорські та румунські перевізники також тимчасово блокували пункти пропуску з Україною, хоча у значно меншому масштабі.

Ці блокади мали серйозні економічні наслідки для української сторони та її сусідів. За даними ГМК Центру, український автомобільний експорт з України до Польщі впав у листопаді 2023 року на 26,7% порівняно з попереднім місяцем, а імпорту автотранспортом скоротився на 23,5%. Загалом обсяг автомобільної торгівлі через польський кордон того місяця знизився приблизно на 40%.⁴⁶ Федерація роботодавців України оцінила збитки українського бізнесу до кінця листопада у 400 млн євро;⁴⁷ Reuters оцінював, що блокада, у разі її продовження, може коштувати Україні приблизно 1% зростання ВВП.⁴⁸ Критично важливо, що блокада також зривала транзит палива, військових поставок і гуманітарної допомоги до України. Європейська Комісія попередила Польщу, що у разі невідновлення прикордонних потоків може бути ініційоване штрафне провадження.⁴⁹ Частина вимог польських перевізників була врахована або частково задоволена за результатами переговорів з урядом та інституціями ЄС.

Зрештою, блокаду було розв'язано шляхом переговорів, які призвели до змін у правилах управління слотами в «єЧерзі» та інших процедурних коригувань. У паралельній суперечці навколо системи електронної черги «єЧерга» польські перевізники повідомляли, що так зване «накопичення» слотів — резервування без подальшого прибуття — подовжувало час їхнього очікування на українських пунктах пропуску, інколи до восьми днів.⁵⁰ Вони також стверджували, що система ставить їх у невідгдане становище. Українське Міністерство розвитку громад і територій визнало, що лише у жовтні 2025 року було скасовано близько 25 000 резервувань слотів. Після численних скарг, у тому числі з боку польських перевізників, Україна наприкінці листопада 2025 року внесла зміни до системи, зокрема обмежила можливість перенесення часу прибуття до одного разу на 60 днів та запровадила 14-денне відсторонення від системи за недотримання її правил.⁵¹ Обмеження системи є реальними й визнавалися українською владою,

⁴⁴ M. Pakulniewicz, *Polska nadal europejską potęgą. Ale zaczynamy tracić zlecenia*, Polski Instytut Transportu Drogowego, 16.07.2025, pitd.org.pl.

⁴⁵ *EU and Ukraine extend road transport agreement until 31 March 2027*, Komisja Europejska, 25.09.2025, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-and-ukraine-extend-road-transport-agreement-until-31-march-2027-2025-09-25_en.

⁴⁶ *Блокада автопереходів коштуватиме українській економіці щонайменше \$1 млрд*, ГМК Центр, грудень 2023, <https://gmk.center/ua/posts/blokada-avtoperekhodiv-koshtuvatyme-ukrainskij-ekonomitsi-shchonajmenshe-1-mlrd/>

⁴⁷ <https://fru.ua/ua/media-center/news/fru/blokuvannya-kordoniv-ekonomika-krajini-vtratit-milyardi-evro-fru-zvertaetsya-do-prezidenta-ukrajini-ta-prezidentki-es>

⁴⁸ <https://www.reuters.com/world/europe/economic-losses-pile-up-ukraine-polish-truckers-protest-2023-11-30>.

⁴⁹ *Polish carriers still blocking critical goods shipments at Ukraine border, infrastructure ministry*, The New Voice of Ukraine, 20.11.2023, <https://english.nv.ua/nation/polish-carriers-still-blocking-critical-goods-shipments-at-ukraine-border-infrastructure-ministry-50369711.html>.

⁵⁰ R. Przybylski, *Przewoźnicy: Ukraina blokuje granicę polskim ciężarówkom*, Rzeczpospolita, 06.2025, rp.pl.

⁵¹ *Нові правила використання системи «єЧерга» для вантажівок з 24 листопада*, «Межа», 20.11.2025, meza.net.

проте масштаб прикордонних заторів значною мірою визначався обмеженнями пропускної спроможності, що існували ще до запровадження «єЧерги», і поглибилися через зростання потоків після 2022 року — проблема, яка торкається всіх перевізників.

Інфраструктурні потреби

В умовах сталого зростання обсягів автомобільних перевезень між ЄС та Україною з 2022 року обидві сторони активізували зусилля з модернізації пунктів пропуску та доріг, що до них ведуть. Серед автомобільних пунктів пропуску найбільший обсяг вантажного потоку між Польщею та Україною обслуговують Дорогуськ–Ягодин, Корчова–Краковець, Гребенне–Рава-Руська, Медика–Шегині, Долгобичув–Угринів та Зосін–Устилуг. Відповідно до своєї стратегії розбудови прикордонної інфраструктури, Україна планує модернізувати більшість цих пунктів на своєму боці (зокрема Ягодин, Устилуг, Раву-Руську, Нижанковичі та Шегині) за фінансової підтримки фондів ЄС.

Крім того, Київ забезпечив фінансування будівництва паркувальних майданчиків поблизу пунктів пропуску Дорогуськ–Ягодин, Гребенне–Рава-Руська та Краковець–Корчова. Україна також використала ресурси ЄС для модернізації автодороги М-07, що сполучає Київ із Ягодином через Ковель. На польському боці співфінансування ЄС наразі підтримує, серед інших проєктів, будівництво транскордонної ділянки швидкісної траси S12 між Пясками та Дорогуськом, яку в майбутньому планується з'єднати з автомагістраллю A1, що пролягає з півночі Польщі до чеського кордону.

У межах програми Interreg NEXT Польща–Україна, результати якої були оголошені восени 2025 року, ЄС виділив понад 57,6 млн євро на транскордонні проєкти з обох боків, включно з модернізацією пунктів пропуску та під'їзних доріг.⁵² Важливою віхою стало відкриття наприкінці 2024 року нового автомобільного пункту пропуску Мальховіце–Нижанковичі. Перші обговорення цього проєкту датуються 1990-ми роками, а загальна вартість інвестиції становила приблизно 150 млн злотих.⁵³ Пункт пропуску призначений для легкових автомобілів та автобусів; він не здійснює санітарного, ветеринарного чи фітосанітарного контролю, проте допомагає розвантажити інші пункти пропуску, які переважно обслуговують вантажні перевезення.

Ще одним, навіть більш амбітним проєктом, є реконструкція пункту пропуску Корчова на сучасний термінал митного оформлення вантажів, орієнтовною вартістю 1,2 млрд злотих. Одним із найзначніших викликів для обох сторін залишається цифровізація прикордонних процедур.

⁵² *Ponad 57,6 mln euro na infrastrukturę i współpracę na polsko-ukraińskim pograniczu*, Interreg NEXT Polska–Ukraina, 08.10.2025, pl-ua.eu/pl.

⁵³ *Ruszyły odprawy na nowym przejściu granicznym Malhowice-Niżankowice*, Ministerstwo Finansów, 12.2024, gov.pl.

РОЗДІЛ V

Залізниця та інтермодальні перевезення: термінали, інтерфейс колії та TEN-T

Зростання інтермодальних перевезень та обмеження терміналів

Після початку повномасштабної війни у 2022 році залізничний маршрут Польща–Україна став одним із головних транспортних каналів між Україною та Європейським Союзом. Через різке скорочення морського експорту наземна логістика, передусім залізниця, почала виконувати роль головного шляху для перевезення зерна, металів, палива та гуманітарних вантажів. Унаслідок цього прикордонні переходи фактично перетворилися на центральні вузли зовнішньої торгівлі, а не на периферійні елементи інфраструктури. Цей процес було інституційно закріплено через включення української транспортної мережі до розширеної мережі TEN-T та створення «Шляхів солідарності»,⁵⁴ що забезпечило доступ до фінансування через Connecting Europe Facility і визначило польсько-українські залізничні переходи як пріоритетні транспортні сполучення ЄС.⁵⁵

Утім, інтеграція мереж не усунула ключової структурної проблеми — різниці у ширині колії: 1435 мм у ЄС і 1520 мм в Україні. Кожен вантажний потяг на кордоні потребує або перевантаження вантажу, або заміни візків, що створює системні затримки незалежно від пропускної спроможності магістральних ліній. У транспортній практиці це означає, що швидкість доставки визначається не довжиною маршруту, а часом, проведеним у прикордонному вузлі. За оцінками, прикордонне оформлення, включно з контролем, часто перевищує тривалість самої транспортної операції, що робить прикордонні станції головними «вузькими місцями» коридору.⁵⁶

Інституційні процедури додатково посилюють інфраструктурний бар'єр. Митні, ветеринарні та фітосанітарні перевірки здебільшого проводяться послідовно, що збільшує час обробки потяга і створює нестабільність у транзитних термінах. У результаті реальна ефективність перевезень визначається не номінальною пропускною спроможністю, а передбачуваністю перетину кордону. Це особливо критично для аграрного експорту, де торговельні контракти укладаються з гарантованими термінами постачання, а будь-які збої збільшують логістичні витрати і знижують конкурентоспроможність української продукції на ринку ЄС.⁵⁷

Чотири діючі залізничні переходи відіграють ключову роль у вантажному сполученні між Україною та Польщею — Ягодин–Дорогуськ, Ізов–Грубешув, Мостиська-2–Медика та Рава-Руська–Верхрата. Після 2022 року вони перестали бути просто прикордонними пунктами пропуску й перетворилися на «сухі порти», де відбувається перевалка, формування потягів та зміна виду транспорту. Тому їхня

⁵⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/878620/Factsheet_EU-UA_Solidarity_Lanes_EN.pdf.pdf.

⁵⁵ <https://mindev.gov.ua/news/34941-ukrayina-stala-povnocinnoi-ucasniceiu-programi-jes-mexanizm-spolucennia-jevropi>.

⁵⁶ <https://gmk.center/en/posts/how-the-russia-ukraine-war-has-impacted-on-logistics-routes-and-supply-chains>.

⁵⁷ <https://haski.ua/blog/zaliznychni-vorota-u-svit-v-yakomu-stani-perebuvayut-vantazhniperevezennya-mizh-ukrayinoyu-ta-polshheyu>.



функція визначається не довжиною під'їздів чи швидкістю потягів, а спроможністю терміналів швидко приймати, обробляти та відправляти вантажі.⁵⁸

Найбільш розвиненим інтермодальним вузлом є Мостиська-2–Медика. Тут сформовано контейнерний хаб, орієнтований на перевезення контейнерів, аграрної продукції у великих мішках, палива та генеральних вантажів.⁵⁹ Контейнерний термінал «Мостиська» став ключовим інтермодальним вузлом на коридорі Україна–Польща і фактично функціонує як «сухий порт» на кордоні. За перші два роки роботи тут оброблено понад 97 тисяч TEU контейнерів і перевалено 472 тисячі тонн зернових, насипних і генеральних вантажів, що відображає перехід від традиційної вагонної моделі до універсальної мультимодальної логістики. Термінал розширив номенклатуру оброблюваних вантажів, освоїв роботу з контрейлерами, мінеральними добривами, рейками та чавуном, а також створив спеціалізовану інфраструктуру, зокрема зерновий комплекс, насосні станції для рослинних олій та обладнання для роботи з добривами у великих мішках і на палетах. У результаті об'єкт перетворився на логістично-розподільчий центр, де вантажі не лише перетинають кордон, а й змінюють вид транспорту та інтегруються у європейські ланцюги постачання.⁶⁰

Загалом склад терміналу може одночасно зберігати до 4 000 TEU, а його проєктна потужність становить до 100 000 TEU на рік. Усі вантажі підлягають ваговому й митному контролю завдяки окремому митному посту безпосередньо на терміналі.⁶¹

Ягодин–Дорогуськ виконує функцію транзитного інтермодального коридору. Завдяки наявності суміщеної колії 1435/1520 мм на ділянці Ковель–Хелм цей перехід забезпечує швидкий пропуск потягів до логістичних центрів у Польщі та далі — до балтійських портів. Тут формується ланцюг «залізниця–залізниця–порт», тобто інтермодальна схема з мінімальним перевантаженням. Головне обмеження полягає не у самому переході, а у спроможності терміналів приймати потоки далі за маршрутом, тож вузол відіграє роль точки синхронізації між українською та європейською мережами.⁶²

⁵⁸ <https://uga.ua/meanings/chi-dostatno-ukrayini-zaliznichnih-perehodiv-z-krayinami-yevropi>.

⁵⁹ <https://www.railinsider.com.ua/kontejnernyj-terminal-mostyska-maye-try-lokomotyvy>.

⁶⁰ <https://www.railinsider.com.ua/kontejnernyj-terminal-mostyska-obrobyv-ponad-97-tys-teu-za-dva-roky>.

⁶¹ https://ukrtsa.org.ua/wp-content/uploads/2024/07/Tr_tech.pdf.

⁶² <https://www.railinsider.com.ua/z-pochatku-vijny-z-rf-mizh-ukrayinoyu-ta-lytvoyu-pryamuvaly-ponad-280-poyizdiv>.

Перехід Ізов–Грубешув також виконує інтермодальну функцію. Завдяки продовженню колії 1520 мм до Славкова вантажі можуть доставлятися безпосередньо до польських логістичних центрів, де вони вже розподіляються на автомобільний або європейський залізничний транспорт. Фактично перевалка зміщується з кордону до внутрішнього хабу ЄС. Це робить перехід ключовим для перевезення насипних і напівконтейнеризованих вантажів, де важливим є не лише сам перетин кордону, а й подальша інтеграція до європейських логістичних мереж.⁶³

Найменш завантаженим, але функціонально важливим є перехід Рава-Руська–Верхрата. Він використовується як допоміжний інтермодальний маршрут на південь Польщі та до Центральної Європи. Його значення полягає не у великих обсягах, а в диверсифікації маршрутів. Він може обслуговувати регіональні вантажі та альтернативні логістичні ланцюги у разі перевантаження основних переходів (у середньому кожен перехід здатен обробляти до 6 вагонів на добу).⁶⁴

У 2024 році залізничні перевезення між Україною та Польщею продемонстрували суттєве зростання — загальний обсяг збільшився приблизно на 20% порівняно з 2023 роком, що підтверджує тенденцію переорієнтації вантажних потоків із автомобільного транспорту на залізничний. Окремі оператори, зокрема PKP LHS, повідомляють про ще вищі темпи зростання — до 65%, що свідчить про активізацію транзитної складової. За даними «Укрзалізниці», через основні пункти пропуску зафіксовано таку динаміку: Ізов — з 8,45 млн тонн у 2023 році до 8,96 млн тонн у 2024 році; Мостиська — з 3,17 млн тонн до 3,18 млн тонн; Ягодин — з 1,68 млн тонн до 2,13 млн тонн, що демонструє особливо інтенсивне зростання у цьому напрямку. Паралельно посилюється інфраструктура польських портів; зокрема, у Гданську будується новий зерновий термінал для більш ефективної обробки українських вантажів. Водночас зростання обсягів перевезень супроводжується більшим навантаженням на прикордонну інфраструктуру, що підкреслює потребу в оптимізації митних процедур, зокрема через раннє оформлення декларацій Т1.⁶⁵

У 2025 році через українсько-польський залізничний кордон проходили переважно зернові культури (кукурудза, пшениця, ріпак), олійні культури та продукти їх переробки, контейнери з промисловими і споживчими товарами, металопродукція (чавун, прокат, рейки), мінеральні добрива, насипні вантажі (зокрема паливо і хімічна продукція), а також генеральні вантажі. Значна частка припадає на транзитні перевезення до польських портів (насамперед для подальшого експорту морем), а також на імпорتنі потоки енергоносіїв, сировини та обладнання до України. Структура вантажів після 2022 року стала більш диверсифікованою, із помітним зростанням ролі контейнерних та аграрних перевезень. **Станом на 2025 рік на українсько-польському кордоні діє приблизно 15–20 залізничних перевалочних терміналів і логістичних хабів (як безпосередньо на прикордонних станціях, так і у прикордонній зоні),** що забезпечують перевалку контейнерних, зернових, насипних і генеральних вантажів між коліями різної ширини. Точна кількість постійно змінюється через активне будівництво та розширення потужностей після 2022 року, але загалом сформовано розгалужену мережу інтермодальних і зернових терміналів, яка стала ключовою для експорту та імпорту через польський маршрут.

Лише на польському боці поблизу кордону розташовано 13 логістичних хабів, тоді як в Україні діє 16 зернових перевалочних терміналів із сумарною пропускною спроможністю 1186 зернових вагонів на добу.⁶⁶ Польська мережа відіграє ключову

⁶³ <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-zakinchyla-elektryfikacziyu-dilnyczi-kovel-izov-derzhkordon>.

⁶⁴ <https://www.railinsider.com.ua/u-polshhi-vidnovlyat-vantazhnu-stancziyu-bilya-kordonu-z-ukrayinoyu>.

⁶⁵ https://cfts.org.ua/news/2025/01/16/u_2024_rotsi_ukrzaliznitsya_perevezla_175 mln_tonn_vantazhiv_81685.

⁶⁶ <https://elevatorist.com/spetsproekt/214-terminali-na-zahidnomu-kordoni-buduyut-vsyudi-de-ye-mojlivist-rinok-pro-suhoputni-shlyahi-eksportu-agroproduktu>.

роль на маршрутах від Ягодина та Мостиськ у напрямку Польщі та далі — до Німеччини й Нідерландів.

Термінали суттєво відрізняються за функціями і масштабом: одні є повноцінними логістичними хабами зі зберіганням зерна, сушінням/переробкою, лабораторіями, митними зонами та залізничною інфраструктурою, тоді як інші переважно є перевалочними майданчиками, що переміщують вантажі між вагонами широкої та вузької колії або між автомобілями і залізницею. Прикладами є термінал «Чорнотисів» з проектною зерновою потужністю 80 000 тонн і «Алебор», який уже завершив другу чергу, досягнувши 70 000 тонн, і розглядає третю. Водночас термінали поблизу Мостиськ дедалі активніше адаптуються до аграрних вантажів, у яких зерно становить значну частку перевалки.

На українському ринку контейнерних перевезень сформувався сегмент приватних операторів, у якому ключову роль відіграють Levada-Cargo, польська Laude та N'UNIT. Вони обслуговують значну частку контейнерного трафіку і формують приватну термінальну інфраструктуру, особливо в великих промислових центрах та на прикордонних переходах. З початком повномасштабної війни їхня активність різко скоротилася через зміну логістичних маршрутів і перевантаження західних переходів, але вже наступного року обсяги перевезень відновилися, а активність повернулася до довоєнних рівнів. Окремі оператори навіть продемонстрували кратне зростання порівняно з найважчим періодом.⁶⁷ Загалом за останні три роки

Польська мережа відіграє ключову роль на маршрутах від Ягодина та Мостиськ у напрямку Польщі та далі — до Німеччини й Нідерландів.

близько 30 компаній отримали дозволи на створення залізничної інфраструктури для перевалочних терміналів поблизу кордону.⁶⁸

У цьому контексті доречно також розглянути роль «Укрзалізниці», яка є монополістом на внутрішньому

ринку і виступає базовим інфраструктурним перевізником та координатором інтермодальних потоків. Вона забезпечує доступ до колій, прикордонні операції та формування контейнерних потягів, тоді як приватні компанії зосереджуються на термінальній логістиці, сервісі та організації міжнародних маршрутів. Водночас компанія ставить стратегічну мету стати лідером у сегменті контейнерних перевезень і термінальних послуг. У 2023 році було оптимізовано роботу філії «Ліски ЦТС», побудовано 500 нових фітінгових платформ (загальний парк — 4 439 одиниць), розширено мережу терміналів і впроваджено цифрові сервіси, зокрема «єдине вікно» для клієнтів. Регулярні інтермодальні маршрути забезпечують сполучення з портами Констанца, Гданськ та Ізмаїл, а контейнерні потяги до Гданська було запущено спільно з UZ Cargo Poland. Ще одним прикладом гнучкості стала організація контрейлерного потяга під час блокади кордону. Таким чином, «Укрзалізниця» виконує не лише функцію інфраструктурного оператора, а й активно розвиває власний термінальний і контейнерний сегмент як елемент стратегічної інтеграції у європейські логістичні ланцюги.⁶⁹

⁶⁷ https://ukrtsa.org.ua/wp-content/uploads/2024/07/Tr_tech.pdf.

⁶⁸ <https://surl.it/iavssz>

⁶⁹ https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/624194.



Отже, на ринку склалася взаємодоповнююча модель: державний перевізник забезпечує транспортну базу, а приватні оператори пропонують гнучкість, швидкість обробки та розвиток сервісу. Попри розширення термінальної мережі, обмеження залишаються вузловими. Пропускна спроможність визначається часом прикордонної обробки і здатністю оперативно приймати та відправляти потяги. Після активного будівництва нових терміналів виник другий рівень обмежень — «остання миля»: короткі під'їзні колії, обмежена пропускна спроможність станцій, дефіцит маневрового персоналу та логістичні затримки після перевалки.

Коридор поступово переходить від моделі масових перевезень до інтермодальної, де визначальними стають швидкість обороту вантажів та синхронізація залізничних, автомобільних і адміністративних процесів. У цих умовах прикордонні вузли функціонують як «сухі порти», а ефективність залежить від злагодженості операцій, а не лише від фізичного розширення інфраструктури.⁷⁰

Таким чином, після 2022 року польсько-український залізничний коридор трансформувалася з периферійного прикордонного сполучення на стратегічну артерію зовнішньої торгівлі України та ключовий елемент інтеграції в логістичну систему ЄС. Попри інституційну консолідацію в межах TEN-T і розвиток інтермодальної інфраструктури, системні обмеження залишаються вузловими: різна ширина колії, послідовні процедури контролю та інфраструктурні «вузькі місця» на прикордонних станціях і на «останній милі». Зростання обсягів перевезень і диверсифікація вантажів підтверджують стійку переорієнтацію потоків на залізницю, але подальше розширення пропускної спроможності залежить менше від збільшення кількості потягів, ніж від оптимізації прикордонних процедур, синхронізації інтермодальних операцій та модернізації вузлової інфраструктури.

Послідовність інвестицій і ризик невідповідності

Інтеграція України до транспортної системи ЄС у межах оновленої політики TEN-T стосується не лише масштабних інвестицій. Не менш важливою є послідовність, у якій вони здійснюються. У логіці коридору пропускна спроможність визначає не найкраща ділянка, а найслабша ланка. Якщо інфраструктура, термінали й процедури розвиваються нерівномірно, система працює повільніше, ніж могла б. Оновлений регламент ЄС про розвиток Транс'європейської транспортної мережі

⁷⁰ <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-dala-porady-dlya-zmenshennya-chasu-prostoyu-vagoniv-na-kordoni>.

(TEN-T) (Регламент (ЄС) 2024/1679) закріплює коридорний підхід, за яким оцінюється не окремий об'єкт, а весь ланцюг — підходи до вузла, сам вузол, транскордонна ділянка, термінали, цифрові та митні процедури.

Існує кілька ризиків неузгодженості. Перший тип ризику виникає, коли інвестиції концентруються на одному вузлі, наприклад, на прикордонній станції, але підходи до нього або операційні процеси не змінюються. У такому разі відбувається «переміщення вузького місця»: затримки просто зміщуються на сусідню ділянку, а загальний час проходження коридору суттєво не скорочується. Європейський інвестиційний банк у своїй стратегії інтеграції залізничних систем України та Молдови наголошує, що пріоритет слід надавати проектам, які створюють мережеві ефекти і покращують функціонування всієї системи, а не окремого об'єкта.⁷¹

У січні 2025 року за підтримки Європейської служби зовнішніх справ (ЄСЗС / ЄС) на станції Мостиська II було відкрито модернізований пункт огляду потягів. Проєкт реалізовано за паралельного фінансування з CEF та Європейського інвестиційного банку. Публічно заявлялося, що перенесення та модернізація дозволять подвоїти пропускну спроможність і довести огляд до 30 потягів на добу (з 15). Для цього польсько-українського залізничного стику мережевий ефект особливо важливий через різну ширину колії (1520 мм / 1435 мм), обмежену продуктивність терміналів, час, витрачений на митні й прикордонні процедури, та відсутність повної цифрової інтеграції обміну даними. Без паралельного вирішення цих питань модернізація окремого елемента не дасть стабільного приросту пропускну здатності.

Другий ризик — запуск масштабного інфраструктурного проєкту без чіткого розуміння того, як він вписується в операційну модель. Документи ЄІБ та Європейської Комісії (2023) розглядають продовження колії 1435 мм в Україні в напрямку Львова як елемент TEN-T, але наголошують саме на операційній моделі. Йдеться про будівництво 80 км колії на ділянці Мостиська II — Скнилів загальною вартістю близько 190 млн євро (CEF покриває 73,5 млн євро). Однак сама наявність колії не гарантує економічного ефекту. Щоб інвестиція спрацювала, потрібні достатня термінальна інфраструктура, скоординований розподіл потужностей, цифрова сумісність, гармонізовані прикордонні процедури та чітка комерційна модель сервісу.

Світовий банк у Швидкій оцінці завданих збитків і потреб (RDNA) також підкреслює, що інвестиції в інфраструктуру мають супроводжуватися інституційними та операційними реформами, інакше відновлювальний ефект буде обмеженим.⁷² Якщо термінали, «остання миля» та процедури не готуються паралельно, виникає ризик, що нова інфраструктура буде недозавантаженою або працюватиме нижче своєї спроможності.

Третій ризик — тривалі інвестиційні цикли залізничних проєктів без швидких результатів. Регламент TEN-T передбачає поетапний підхід: спочатку усунення вузьких місць, потім структурне розширення, а готова основна мережа — до 2030 року. Якщо паралельно не реалізовувати короткострокові рішення («Шляхи солідарності») — спрощення процедур, цифровізацію документів, оптимізацію розкладів і впровадження спільного контролю — ефект буде відкладено на роки, як показує зростання транспортних потреб на 24% у RDNA (2026). Наприклад, українські плани реконструкції та електрифікації ділянки Ковель–Ягодин–державний кордон оцінюються у 12,37 млрд грн, із початком фінансування у

⁷¹ *Strategia integracji systemów kolejowych Ukrainy i Mołdawii z UE*. 2023 r. <https://jaspers.eib.org/files/library/2023/strategy-for-the-eu-integration-of-the-ukrainian-and-moldovan-rail-systems.pdf>.

⁷² Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released. 2026. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/02/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>

2026 році та багаторічним графіком витрат. Це означає, що «великий ефект» може бути відкладено.

У межах «Шляхів солідарності» Європейська Комісія зосередилася на швидких операційних рішеннях для підтримки експорту ще до завершення великих інфраструктурних проєктів. Послідовність інвестицій є практичним управлінським інструментом: від правильного порядку рішень залежить, чи матимуть вони реальний ефект.

Окремим ризиком є конкуренція між пасажирськими та вантажними перевезеннями на ділянках із обмеженою пропускною спроможністю. TEN-T визнає необхідність координації розподілу потужностей на транскордонних ділянках. У європейській практиці пасажирським потягам часто надається пріоритет у графіку. Якщо пропускна спроможність вузла або прикордонної ділянки обмежена, це може скоротити доступні «вікна» для вантажів. Тому інвестиції мають супроводжуватися прозорими правилами розподілу слотів, прогнозуванням попиту для обох видів перевезень і спільними KPI щодо часу транзиту та надійності. Без цього може виникнути конфлікт інтересів — не лише економічний, а й політичний.

TEN-T та інструмент CEF забезпечують фінансування транскордонних проєктів. Для Польщі інтеграція українських потоків — це економічна можливість (у термінальних і логістичних послугах), але водночас ризик перевантаження інфраструктури. Натомість для України це питання стабільного доступу до ринку ЄС. Комерційно виграє той, хто поєднає інвестиції в інфраструктуру з підвищенням якості сервісу — швидкістю обробки, передбачуваністю та надійністю.

Вплив і спільні дії (Польща / Україна)

Для Польщі залізнично-інтермодальний напрямок — це водночас економічна можливість і політичний ризик. Можливість полягає в тому, що за великих обсягів (20,8 млн тонн у 2024 році) польські компанії можуть заробляти не лише на «пропуску вантажів», а й на послугах: перевалці, складуванні, експедируванні, контейнерному сервісі та інтеграції в ланцюги постачання ЄС.⁷³ Ризик у тому, що якщо станції на стику різних колій працюють нерівномірно, якщо не здійснюються інвестиції в залізничну інфраструктуру і пункти пропуску з обох боків, якщо не посилюються прикордонні служби, то економічна ситуація легко політизується (черги, звинувачення, вимоги обмежень). Це б'є і по польському бізнесу, і по українському експорту.

Для України основним наслідком є надійний і передбачуваний доступ до ринку ЄС. Транспортна лібералізація означає, що перевізники й вантажовласники можуть будувати графіки доставки без постійного страхування від хаосу на кордоні.

Три правила зниження ризику неузгодженості:

- 1. паритет рішень щодо вузлів (якщо одна сторона підсилює інфраструктуру і процедури, інша має синхронізуватися, інакше черга просто переміщується);**
- 2. пріоритет надійності та сталості показників, а не лише номінальної пропускної спроможності;**
- 3. інвестиції в термінали і стандартну колію мають йти пліч-о-пліч із рішеннями щодо «останньої милі» та процедур. Тоді проєкти на кшталт Мостиська II-Скнилів справді стають драйвером бізнесу, а не інфраструктурною декларацією.**

⁷³ Monthly overview of Integrated Border Management in Ukraine. 2025.
https://english.europeweb.org.ua/wp-content/uploads/2025/02/Overview_2025_01.pdf

РОЗДІЛ VI

Порти і морський доступ: роль польських портів для української торгівлі

Повномасштабне вторгнення Росії в Україну призвело у перші місяці війни до блокади всіх її морських портів на Чорному морі. Ці порти мали критичне значення для економіки країни. До 2022 року на них припадало приблизно дві третини всього експорту товарів України. Блокаду тимчасово знято з серпня 2022 року по липень 2023 року, протягом якого діяла «Чорноморська зернова ініціатива», узгоджена за посередництва ООН і Туреччини.⁷⁴ Вона дозволила експорт аграрної продукції з портів так званої Великої Одеси (портів Чорноморська, Одеси і Південного). Однак Росія вийшла з угоди, що спонукало Київ у вересні 2023 року створити новий морський коридор, який охопив ті самі три порти.⁷⁵ Уже до грудня 2023 року цей маршрут обробляв більші обсяги аграрного експорту, ніж у пікові місяці «зернової угоди». Більше того, він дозволив не лише експорт продовольства, а й імпорт та перевезення інших товарів. Подальша робота коридору, як і українських портів загалом, значною мірою залежить від безпекової ситуації на Чорному морі та ефективності українських військово-морських спроможностей. Водночас порти Великої Одеси й надалі залишаються частою мішенню російських атак.

До анексії Криму Росією у 2014 році Україна мала 18 морських портів. Унаслідок війни вона втратила контроль над кількома з них, зокрема Маріуполем, Бердянськом і Скадовськом, причому Маріуполь мав найбільше стратегічне значення. Хоча ще три порти (Херсон, Миколаїв та Ольвія) залишаються під контролем України, вони не працюють через близькість до лінії фронту. До війни Миколаїв був другим за обсягом вантажообігу портом України та відігравав важливу роль в експортній системі країни.

Навесні 2024 року відновився контейнерний рух до портів Великої Одеси, хоча обсяги залишаються обмеженими.⁷⁶ Ще до війни обробка контейнерів становила лише незначну частку загального вантажообігу порівняно з насипними вантажами. Загалом українські порти обробляли близько 1 млн TEU на рік, причому майже дві третини цього обсягу припадали на Одесу. У перші два роки війни головну експортну категорію України — аграрну продукцію — було перенаправлено до альтернативних портів, серед яких румунська Констанца, польські порти, такі як Гданськ, Гдиня (найбільший зерновий порт країни), Щецин, Свиноуйсьце, а також менший насипний порт у Колобжезі, та порти Роттердама, Гамбурга, Дуйсбурга і Росток. Це зрушення підкреслило критичну важливість залізничної пропускної здатності та інфраструктури пунктів пропуску, а також високий попит на зернові вагони, необхідні для підтримки цих експортних потоків.

Серед іноземних портів найбільше обсягів українського зерна обробляли румунські порти — Констанца, Галац і Бреїла. У період з березня 2022 року по червень 2023 року ці порти обробили близько 20 млн тонн зерна.⁷⁷ Що стосується польських морських портів (чотирьох найбільших — Гданська, Гдині та комплексу Щецин–Свиноуйсьце), точної статистики бракує, проте оцінки свідчать, що з липня 2022 року по червень 2023 року там було оброблено приблизно 3 млн тонн зерна.

⁷⁴ *Black Sea Grain Initiative* United Nations, un.org/en.

⁷⁵ S. Matuszak, *Ukraine: the new Black Sea corridor is a success*, OSW, 22.12.2023, osw.waw.pl/en.

⁷⁶ *Ukraine to resume Ro-Ro and container shipping*, World Cargo News, 26.03.2024, worldcargonews.com.

⁷⁷ *Five European countries will extend ban on Ukraine's grain*, PBS News, 19.07.2023, pbs.org.

За даними порту Гданськ, до кінця 2022 року через порт експортовано понад 1,1 млн тонн українських товарів, у тому числі 800 000 тонн металопродукції та 300 000 тонн зерна, переважно кукурудзи, призначених для скандинавських ринків.⁷⁸

Великі обсяги насипних вантажів з України в польських портах транслиювалися у суттєві доходи операторів терміналів, залізничних перевізників та експедиторських компаній.

У порту Колобжег, наприклад, вантажі (зокрема з України) вперше за багато років знову доставлялися до причалів залізницею. У 2023 році вантажообіг порту зріс на 55% у річному вимірі, що значною мірою було зумовлено обробкою української кукурудзи та ячменю. Великі обсяги насипних вантажів з України в польських портах транслиювалися у суттєві доходи

операторів терміналів, залізничних перевізників та експедиторських компаній. Однак поступове зниження перевалки українського зерна через польські порти почалося у 2023 році після рішення польського уряду дозволити лише транзит таких товарів через країну, а також через зростання частки експорту, який обслуговується портами Великої Одеси. За даними УЗ, у 2025 році до Польщі було доставлено загалом 5 322 вагони з українським зерном (еквівалент 322 000 тонн), що становить різке скорочення на 77% порівняно з 2024 роком.⁷⁹ Наразі найбільші обсяги українського зерна, що перевозяться залізницею, проходять через пункти пропуску з Угорщиною (567 000 тонн у 2025 році) та Словаччиною (457 000 тонн), а найменші — через переходи з Румунією (близько 100 000 тонн).

Хоча спочатку спостерігався сильний інтерес українських компаній до інвестицій у польські зернові термінали, він зменшився, коли обсяги перевалки повернулися до українських портів. Попри це, польські порти, зберігаючи достатню потужність для обробки зерна, продовжують готуватися до подальшого розвитку цього вантажного сегмента. Наприклад, у порту Гданськ зараз будується Gdańsk Agro Terminal. Окрім широко обговорюваних поставок зерна, польські порти обробляють також українську залізну руду, сталь і вугілля. За даними «Метінвесту», у 2023 році через польські порти було перевезено приблизно 940 000 тонн таких вантажів.

На відміну від насипних вантажів, Гданськ відіграє особливо важливу роль для України у контейнерному імпорті. За даними Baltic Hub у Гданську (найбільшому контейнерному терміналі на Балтійському морі), він щорічно обробляє від 200 000 до 300 000 TEU для українського ринку, що становить до 40% цього ринку.⁸⁰ Позиція Гданська зумовлена його стрімким зростанням, розгалуженою мережею судноплавних сервісів і добре розвиненими інтермодальними сполученнями у напрямку України. Деякі судноплавні лінії повернулися до портів Великої Одеси з окремими сервісами — серед них найбільші світові оператори MSC, Maersk і CMA CGM, а також турецькі перевізники, що спеціалізуються на short-sea-перевезеннях. Хоча контейнерний оборот українських портів динамічно зростає — з близько 130 000 TEU у 2024 році до 216 000 TEU у 2025 році — він залишається майже у п'ять разів нижчим, ніж до вторгнення.⁸¹ Варто також зазначити, що MSC володіє 49,9% акцій німецької логістичної компанії HHLA, яка управляє, серед іншого, Контейнерним терміналом Одеса (CTO).

Однак протока Босфор накладає певні обмеження, не пропускаючи найбільші контейнеровози, тоді як такі судна можуть заходити до Baltic Hub. Крім того, Гданськ розташований приблизно за 800 км від Львова, до якого релокувалася значна

⁷⁸ Port Gdańsk: Awansowaliśmy na drugie miejsce na Bałtyku, Rynek Infrastruktury, 07.02.2023, rynekinfrastruktury.pl.

⁷⁹ W ubiegłym roku do Polski wjechało ponad 5300 wagonów ze zbożem z Ukrainy, Ceny Rolnicze, 14.01.2026, cenyrolnicze.pl.

⁸⁰ S. Baniak-Stachowiak, Global shipping operator MSC is building bridgeheads in western Ukraine, OSW, 22.10.2025, osw.waw.pl/en.

⁸¹ Ukrainian seaports nearly achieved planned cargo turnover in 2025', APK Inform, 15.01.2026, apk-inform.com.

частина української ділової активності, а це відстань, порівнянна з відстанню між Львовом та Одесою. Це робить польські порти потенційно ефективнішим варіантом для вантажів, призначених для західної України.

Зростання контейнерного трафіку, що обслуговує український ринок, стало можливим завдяки прямим і регулярним інтермодальним сервісам (насамперед залізничним сполученням) від Baltic Hub до терміналів у Мостиськах (оператор MSPED), Медиці (Freightliner), Дембіці (Medlog, дочірня компанія MSC), Славкові (обслуговують Maersk і Fortis), розташованим на стику широкої колії (1520 мм) та стандартної, а також у Грубешуві (ZIK Sandomierz) і Щебжешині (CTL).⁸² Інтермодальні сервіси від Baltic Hub також розвивають PCC, Laude Smart Intermodal і Loconi Intermodal, причому два останні співпрацюють з українським оператором і РКР LHS у межах сервісів Maersk.⁸³ Контейнерні перевезення набувають дедалі більшого значення для РКР LHS, який традиційно орієнтований на насипні вантажі, оскільки використовує свою інфраструктуру широкої колії та термінали у Волі Баранівській, Замості-Бортатичах і Щебжешині. Орієнтовний час транзиту від Baltic Hub до кінцевих пунктів призначення в Україні становить близько п'яти днів, що значною мірою зумовлено процедурами прикордонного контролю та часом очікування потягів у черзі.



⁸² Kalendarz pociągów, Baltic Hub, baltichub.com [Доступ: 1 квітня, 2026].

⁸³ Ruszyło połączenie intermodalne z Baltic Hub na Ukrainę, Rynek Infrastruktury, 4.12.2025, rynekinfrastruktury.pl.

РОЗДІЛ VII

Аеропорти і доступ до повітряного простору: роль українських авіакомпаній та повітряного простору у світовому туризмі та повітряному транспорті

До початку повномасштабного вторгнення авіаційний сектор України відігравав важливу роль у транспортній, експортній та сервісній інфраструктурі країни. У 2021 році українські аеропорти обслужили понад 16,2 млн пасажирів, а вітчизняні авіакомпанії перевезли 9,3 млн пасажирів і 81,8 тис. тонн вантажів та пошти. У галузі працювали 28 авіакомпаній і 19 аеропортів та аеродромів із загальною кількістю співробітників близько 16 000. Експорт послуг авіаційного транспорту сягнув 1,7 млрд дол. США, а загалом сектор забезпечував приблизно 1% ВВП країни. Українські перевізники виконували регулярні рейси до 42 країн світу, що свідчить про високий рівень інтеграції національного авіаційного ринку до міжнародних перевезень.⁸⁴

Після закриття повітряного простору в лютому 2022 року авіаційний ринок зазнав різкого колапсу. У 2021 році українські аеропорти обслужили понад 16 млн пасажирів, тоді як у 2022 році було перевезено лише близько 2 млн пасажирів — усі вони припали на січень і частину лютого до початку активних бойових дій. Подальша діяльність авіакомпаній відбувалася переважно поза межами України. У 2022 році українські перевізники перевезли 980 тис. пасажирів і 64,1 тис. тонн вантажів; у 2023 році — 422,1 тис. пасажирів і 42,7 тис. тонн; у 2024 році — 480 тис. пасажирів і 31,4 тис. тонн.⁸⁵ Таким чином, обсяги пасажирських перевезень скоротилися більш ніж у тридцять разів порівняно з довоєнним рівнем.

Фінансові результати авіаперевізників відобразили структурну кризу галузі. У 2022 році найбільших збитків зазнали авіакомпанії Wind Rose — 1,6 млрд грн (приблизно 49,5 млн дол. США), SkyUp — 596,7 млн грн (приблизно 18,4 млн дол. США) і Skyline Express — 464,7 млн грн (приблизно 14,4 млн дол. США). Деякі компанії адаптувалися, переорієнтувавшись на міжнародні операції, мокрий лізинг або вантажні перевезення. Зокрема, SkyUp у 2023 році отримав прибуток у 305 млн грн (близько 8,0 млн дол. США), Skyline Express — 171 млн грн у 2024 році (близько 4,5 млн дол. США), а Авіалінії Антонова — майже 3 млрд грн у 2023 році (приблизно 79,2 млн дол. США). Фактично галузь перейшла від пасажирської моделі до експортної моделі авіаційних послуг.⁸⁶

⁸⁴ <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2023/03/%D0%9F%D1%96%D0%B4%D1%81%D1%83%D0%BC%D0%BA%D0%B8-%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B8-2021.docx?muK2QPJGsDoj=gVeXr29D2Gx>.

⁸⁵ https://cfts.org.ua/articles/dlya_vidnovlennya_roboti_aeroportiv_znadobitsya_minimum_tri_misyatsi_intervyu_z_golovoyu_derzhaviasluzhbi_2177.

⁸⁶ https://www.slovoidilo.ua/2025/02/20/infografika/biznes/doxody-ta-zbytky-ukrayinskyx-aviakom-panij-povnomasshtabnoyi-vijny#google_vignette.

Інфраструктурні втрати стали одними з найбільших серед транспортних секторів. Станом на листопад 2024 року прямі збитки оцінюються приблизно у 2 млрд дол. США. Пошкоджено 19 з 35 аеродромів, у тому числі 12 цивільних.⁸⁷

Фактичне припинення внутрішніх і міжнародних рейсів з території України означало трансформацію авіаційної функції з елемента транспортного ринку на компонент оборонної та гуманітарної логістики. Українські повітряні судна працюють за контрактами з ООН і Всесвітньою продовольчою програмою, а авіакомпанія «Антонов» навіть після втрати літака «Мрія» виконала понад 260 міжнародних рейсів із перевезенням критично важливих вантажів.⁸⁸

Паралельно триває процес виконання євроінтеграційних зобов'язань у межах Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС. Угода передбачає гармонізацію законодавства, відкриття ринку перевезень, визнання сертифікатів, інтеграцію до системи Єдиного європейського неба та впровадження стандартів безпеки, конкуренції й охорони довкілля. Триває також процес гармонізації регуляторної бази з авіаційним законодавством Європейського Союзу, однак оновлений перелік актів для імплементації Угоди про спільний авіаційний простір між ЄС та Україною ще не затверджено. Україна вже досягла часткового наближення до положень ЄС щодо надання авіаційних послуг і страхування, водночас у сфері аеропортового аспис потрібно забезпечити подальшу гармонізацію правил, зокрема щодо розподілу слотів (включно зі створенням незалежного координатора), встановлення аеропортових зборів і організації наземного обслуговування.⁸⁹

Попри обмеження, Україна частково відповідає аспис. Країна залишається членом Eurocontrol, здійснює сертифікацію і нагляд за операторами навіть під час їхньої роботи за кордоном і впровадила окремі положення Регламенту ЄС 2018/1139.⁹⁰ Водночас вимоги щодо Єдиного європейського неба, аеронавігаційних технологій і частини регуляторної інфраструктури ще не виконано.⁹¹

Важливою особливістю авіаційного сектору є те, що, на відміну від залізничної чи автомобільної інфраструктури, він значною мірою залежить не від довжини мережі, а від наявності сертифікованих операторів, обладнання та регуляторної сумісності з міжнародними стандартами. Значна частина українського парку повітряних суден, персоналу та сертифікацій продовжує функціонувати поза межами країни, а нагляд і сертифікацію забезпечують державні органи навіть в умовах закриття повітряного простору. Це означає, що після відкриття неба відновлення перевезень залежатиме насамперед від умов безпеки та стану аеропортів, а не від відновлення всієї логістичної системи з нуля, як це є у випадку інших видів транспорту.⁹² Таким чином, **авіація має потенціал стати одним із перших секторів економіки, що відновить міжнародну мобільність і ділову активність після завершення війни.**

Однак частина українського авіаційного бізнесу під час війни структурно інтегрувалася в іноземні юрисдикції. Кілька авіакомпаній перенесли операції за кордон, отримали іноземні сертифікати оператора та побудували бізнес-моделі на основі ACMI-лізингу й чартерних послуг для міжнародних партнерів. Наприклад, SkyUp отримав мальтійський сертифікат оператора і тепер виконує більшість рейсів для європейських перевізників, тоді як Wind Rose експлуатує літаки за контрактами мокрого лізингу з Молдови, а Skyline Express запустив операції в

⁸⁷ https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf.

⁸⁸ https://cfts.org.ua/news/2025/06/11/antonov_airlines_nagorodili_za_vnesok_u_rozvitok_svitovogo_rinku_nadvazhkih_ta_velikogabaritnih_perevezhen 83195.

⁸⁹ https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/17115494-8122-4d10-8a06-2cf275eecd7_en?filename=ukraine-report-2025.pdf.

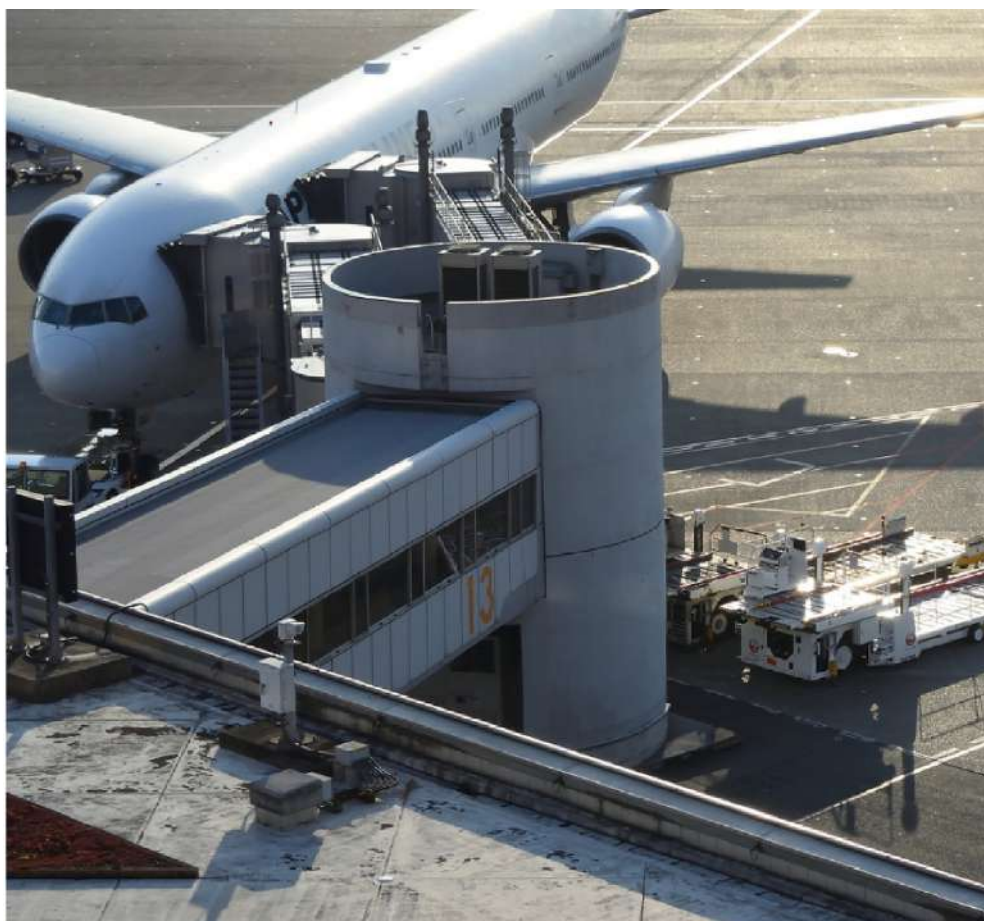
⁹⁰ https://cfts.org.ua/articles/dlya_vidnovlennya_roboti_aeroportiv_znadobitsya_minimum_tri_misyatsi_intervyu_z_golovoyu_derzhaviasluzhbi_2177.

⁹¹ https://cfts.org.ua/articles/maybutne_neba_ukrani_ta_svitu_infrastruktura_rozmova_z_gen_direktorami_aviakompaniy_ta_ekspertami_galuzi_2145.

⁹² <https://nv.ua/ukr/project/ukrajinska-aviaciya-stan-riziki-ta-potencial-rozvitku-u-voyenniy-chas-50534869.html>.

Польщі. У деяких випадках нові авіакомпанії навіть створювалися за кордоном — як, наприклад, Bees Airline у Румунії після втрати українського сертифіката. Це створює ризик того, що частина авіаційного ринку може залишитися із зовнішньою базою, навіть після повторного відкриття українського повітряного простору, потенційно сповільнюючи повне відновлення внутрішньої авіаційної транспортної діяльності.⁹³

Таким чином, **війна не призвела до зникнення авіаційного сектору, а радше до його глибокої трансформації. Довоєнна модель масових пасажирських перевезень фактично припинила існування, тоді як виникла модель, заснована на експорті авіаційних послуг та спеціалізованих міжнародних операціях. Сектор зберіг людський капітал, інженерні компетенції і контрактну присутність на світових ринках, створюючи передумови для відносно швидкого операційного відновлення після повторного відкриття повітряного простору.** Однак через релокацію частини авіаційного бізнесу за кордон відновлення трафіку автоматично не означає відновлення національного авіаційного ринку у його попередній структурі. Тому повоєнна політика має зосереджуватися не лише на відбудові аеропортової інфраструктури та імплементації авіаційного аспису ЄС, а й на створенні економічних і регуляторних стимулів для повернення авіакомпаніями операційних баз до України. Повна інтеграція з європейським авіаційним ринком залежатиме як від фізичної відбудови, так і від успішної реінтеграції операторів до вітчизняної авіаційної екосистеми.



⁹³ <https://thepage.ua/ua/news/yaki-ukrayinski-aviakompaniyi-pracyuyut-za-kordonom-v-2024-roci>.

РОЗДІЛ VIII

Стратегії для польських транспортно-логістичних компаній

Між польськими та українськими компаніями у секторі TSL є значний потенціал для співпраці, але вона має ґрунтуватися на справедливих і збалансованих умовах конкуренції.

Польські залізничні перевізники повідомляють про відсутність передбачуваності щодо розподілу слотів «Укрзалізниці» на в'їзд і виїзд з України, а також про обмежену прозорість в управлінні транскордонним залізничним рухом. «Укрзаліниця» наразі утримує домінуючу позицію на українському ринку і відіграє вирішальну роль у формуванні мережі сполучень та розкладів, надаючи пріоритет власним операціям на транскордонних маршрутах.

Відповідно до вимог ЄС компанія має пройти розділення (подібно до реформ, реалізованих в інших країнах-кандидатах) і бути поділеною на окремі суб'єкти, відповідальні за управління інфраструктурою, майновими активами та пасажирськими й вантажними перевезеннями. Хоча це складне завдання в умовах війни, український уряд офіційно зобов'язався провести ці реформи в межах «Плану України на 2024–2027 роки» з цільовим терміном завершення у 2027 році. Відкриття залізничного ринку зрештою принесло б користь українській економіці. У Польщі близько 150 компаній мають ліцензії залізничних операторів — один з найвищих показників у ЄС після Німеччини.⁹⁴ З 2024 року UZ Cargo Poland також отримала ліцензію на роботу на польському ринку.⁹⁵ Хоча наразі її частка ринку залишається обмеженою, вона розширила свою діяльність на такі країни, як Литва, Румунія, Словаччина та Угорщина. Компанія також зосередилася на перевезеннях палива до України — прибутковому сегменті, який польські перевізники досі не змогли розвинути.

Іншим питанням, що негативно впливає на співпрацю, є необхідність розв'язання інституційних ризиків, зокрема прозорості та корупції в Україні, які були ідентифіковані як структурні виклики для таких суб'єктів, як УЗ і митна адміністрація. Ці питання часто пов'язані з системними чинниками, такими як надмірна зайнятість і низькі заробітні плати у секторі. Зміцнення цих інституцій і боротьба з корупцією є серед ключових вимог, поставлених ЄС у процесі вступу України. У відповідь УЗ запровадила окрему антикорупційну програму.⁹⁶ Ці зусилля також є частиною ширшої реформи митного кодексу України, спрямованої на його гармонізацію зі стандартами ЄС.

З огляду на заплановане будівництво залізничної лінії стандартної колії на ділянці Мостиська–Скнилів (поблизу Львова), яке очікується завершити до 2027 року, важливо забезпечити безперебійне функціонування PKP LHS. У минулому це не завжди належно гарантувалося владою в Києві.⁹⁷ Лінія LHS відіграє вирішальну роль як для польської, так і для української економіки, перевозячи приблизно 9–

⁹⁴ Liczba licencjonowanych przewoźników wzrosła do blisko 150, Kolejowy Portal, 16.01.2026, kolejowyportal.pl.

⁹⁵ Ukrainian Railways Cargo Poland otrzymały licencję na przewozy kolejowe w Polsce, Intermodal News, 28.06.2024, intermodalnews.pl.

⁹⁶ Anti-corruption office, UZ, uz.gov.ua/en.

⁹⁷ See: S. Matuszak, K. Popławski, *Running on European tracks. Modernising the rail network in western Ukraine during wartime*, OSW Commentary, 26.02.2024, os.waw.pl/en.



10 млн тонн вантажів щорічно, переважно імпорт з України (насамперед залізну руду), на який наразі припадає близько 75–80% загального обсягу. Прикордонний перехід Грубешув–Ізов, яким керує PKP LHS, обробляє найбільші обсяги вантажів; за ним ідуть переходи стандартної колії, такі як Медика–Мостиська, Дорогуськ–Ягодин та Верхрата–Рава-Руська.

Оскільки нові перевалочні термінали продовжують з'являтися на заході України на стику мереж стандартної та широкої колії, польським транспортно-логістичним компаніям також варто розглянути інвестиції у такі об'єкти на українській території. Наприклад, польський інтермодальний оператор Laude вже реалізує такі плани через свою українську дочірню компанію, яка у 2024 році перевезла понад 100 000 TEU.⁹⁸ Низка міжнародних компаній також інвестує в термінальну інфраструктуру на заході України. Серед них судноплавна лінія MSC, яка через свою дочірню компанію Medlog у 2025 році придбала 50% акцій N'UNIT (оператора інтермодальних терміналів у Харкові, Дніпрі, Львівській області та Вишневому під Києвом), а також 25% акцій у Контейнерному терміналі Мостиська (СТМ), розташованому поблизу польського кордону.⁹⁹

Крім того, NHLA — оператор контейнерних терміналів у портах Гамбурга, Одеси, Таллінна і Трієста, у якій MSC володіє 49,9% акцій — у 2025 році завершила придбання 60% акцій інтермодального терміналу Eurobridge Batiovo, який тепер працює як NHLA Eurobridge Batiovo у спільному підприємстві з українською інвестиційною компанією Fortior Capital, поблизу кордонів з Угорщиною та Словаччиною. Сильний інтерес іноземних інвесторів до України відображає зростаючий попит на транскордонні вантажні перевезення та ширшу тенденцію, яка, ймовірно, посилюватиметься у майбутньому: зміщення з автомобільного транспорту на залізничний. Це зумовлено екологічними вимогами ЄС, вищою ефективністю залізничного транспорту та зростаючим дефіцитом водіїв вантажівок у Польщі та інших країнах ЄС, який також зачіпає українські компанії.

Конкуренція з боку українських автомобільних перевізників, а також зростаючий і повсюдний дефіцит професійних водіїв чітко показують, що модель автомобільних перевезень має поступово еволюціонувати, відходячи від далекомагістральних маршрутів у бік так званої доставки «останньої милі» та співпраці з інтермодальними перевізниками. У принципі, «остання миля» має здійснюватися у межах відстані приблизно 300 км від певного інтермодального терміналу до кінцевого пункту призначення. Галузеві організації в Польщі, що об'єднують автомобільних перевізників, мають поступово починати впроваджувати цю модель. Успішним прикладом такої трансформації є польська компанія Miratrans, яка протягом років спеціалізувалася на міжнародних автомобільних перевезеннях, але тепер також розвиває інтермодальні перевезення та керує

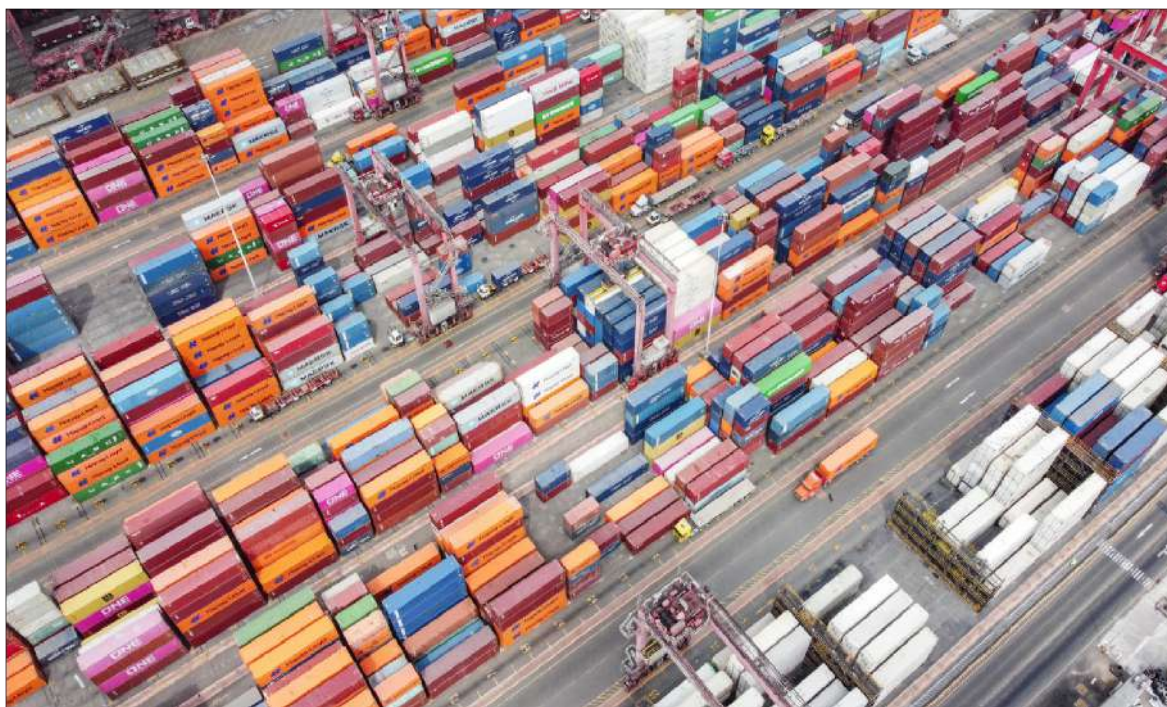
⁹⁸ *Wzrost przewozów intermodalnych Laude w Ukrainie*, Rynek Infrastruktury, 28.01.2025, rynekinfrastruktury.pl.

⁹⁹ S. Baniak-Stachowiak, *Global shipping operator MSC is building bridgeheads in western Ukraine*, OSW, 22.10.2025, osw.waw.pl/en.

власним терміналом у Кшеві поблизу Лодзі. Автомобільний транспорт є дуже чутливим до ринкових змін і, наприклад, у періоди високих цін на паливо стає менш економічно вигідним, ніж залізничний.

Ці події мають заохочувати польські фірми інвестувати у термінальну інфраструктуру також і на сході Польщі. Одним із прикладів є розширення Євротерміналу у Славкові, оголошене польським урядом у 2025 році, розташованого на стику ліній широкої (LHS) та стандартної колій, орієнтовною вартістю 200 млн злотих.¹⁰⁰ Проєкт включає будівництво нового терміналу, додаткових колій і складських приміщень. Нещодавно також були оголошені додаткові інвестиції в інтермодальні термінали в Польщі, спрямовані на обробку вантажів до та з України. Одним із таких проєктів є термінал CLIP Group у Забже, який співфінансується польським Національним планом відновлення (КРО) і отримав інвестиції від Польського фонду розвитку (PFR).¹⁰¹ Очікується, що пропускна спроможність терміналу сягне 312 000 TEU на рік. Інвестиція має бути завершена у другій половині 2026 року. Іншим прикладом є інвестиція оператора PCC Intermodal у термінал у Ропчицях, поблизу Жешува. Він буде розташований безпосередньо вздовж залізничної лінії Краків-Жешув-Львів і автомагістралі A4. Проєкт співфінансується фондами ЄС і має розпочати роботу до 2029 року.¹⁰²

Водночас польські компанії, які стикаються з бар'єрами при розширенні своїх операцій в Україні, мають повідомляти про ці виклики Міністерству інфраструктури. Питання, пов'язані із забезпеченням рівних умов конкуренції та боротьбою з корупцією, також мають порушуватися під час переговорів про вступ до ЄС. Однак успішні переговори вимагатимуть спільної рамки моніторингу ефективності, оскільки пропускна спроможність кордону є спільною функцією обох сторін, а односторонні покращення дають лише частковий ефект.



¹⁰⁰ Euroterminal Sławków strategiczną inwestycją wzmacniającą krajową i europejską infrastrukturę transportową, Gospodarka Morska, 26.05.2025, gospodarkamorska.pl.

¹⁰¹ PFR współfinansuje budowę terminala intermodalnego dla CLIP Group w Zabrze, PFR, 10.04.2026, pfr.pl.

¹⁰² PCC Intermodal zbuduje nowy terminal w Ropczycach, Intermodal News, 30.03.2026, intermodalnews.pl.

РОЗДІЛ IX

Перспектива 2026–2030: сценарії, ризики та карта можливостей

Набір сценаріїв і ключові припущення

У перспективі 2026–2030 років транспортні відносини між Польщею та Україною формуватимуться під впливом факторів, пов'язаних із війною, темпами інтеграції України з ЄС, доступністю фінансування інфраструктурних інвестицій, а також пропускнуою спроможністю та модернізацією прикордонної інфраструктури. Перший із цих факторів залишається базовим. Потенційне завершення війни відкриє шлях до вступу України до ЄС та масштабної відбудови. І навпаки, затяжна війна сповільнить обидва процеси.

На цій основі можна окреслити такі сценарії:

Сценарій 1: Структурована інтеграція з ЄС, інтенсивні інвестиції в інфраструктуру та регуляторне узгодження

Здійснення необхідних реформ і поступове ухвалення законодавства ЄС дозволять Україні просунутися в процесі вступу. За умови, що не виникнуть серйозні несприятливі обставини (як-от економічний спад у ЄС або відсутність політичної підтримки з боку деяких держав-членів), цей процес супроводжуватиметься продовженням фінансової підтримки з боку ЄС та таких інституцій, як Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) та Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), для інфраструктурних проєктів. Розвиток інфраструктури підтримуватиме розширення торгівлі між Україною та ЄС і зростання інтермодальних перевезень, у тому числі будівництво додаткових перевалочних терміналів на заході України, подальший розвиток ліній стандартної колії (поза ділянками Мостиська–Скнилів та Ужгород–Чоп), а також триваюче зростання вантажних операцій. Ці процеси приносятимуть користь насамперед українським TSL-компаніям та «Укрзалізниці».

Цей сценарій створює більш передбачуване середовище для транскордонних перевезень між Польщею та Україною, яке ґрунтується на правилах. Для польського транспортного сектору це означатиме не лише вищі обсяги торгівлі та сильніший попит на логістичні, термінальні, складські, експедиторські і портові послуги, а й поступове зменшення регуляторної невизначеності, яка досі спотворювала конкуренцію, особливо в автомобільних перевезеннях. Хоча конкурентний тиск з боку українських операторів залишатиметься істотним, глибша інтеграція пропонуватиме чіткішу рамку для контролю, доступу до ринку та планування інфраструктури. У цьому сенсі прискорена інтеграція зменшить залежність від ad hoc політичних рішень і надзвичайних домовленостей воєнного часу, замінивши їх більш стабільними і прозорими правилами.

Для польських автомобільних перевізників цей сценарій може поліпшити бізнес-середовище у середньостроковій перспективі, зменшуючи регуляторну невизначеність і поступово обмежуючи конкурентні дисбаланси та структурні асиметрії, які формували ринок з 2022 року. Для польських залізничних та інтермодальних операторів сильніша інтеграція створить кращі умови для довгострокових інвестицій, дозволивши їм скористатися перевагами зростаючих обсягів вантажів та стабільнішої ролі у транскордонних ланцюгах постачання.



Сценарій 2: Затяжна війна і повільніша інтеграція

Якщо війна триватиме, інтеграція відбуватиметься поступово, хоча окремі ключові інфраструктурні проєкти (наприклад, ділянки стандартної колії) все ж будуть реалізовані. Політичні суперечки з державами-членами ЄС можуть ускладнити співпрацю, наприклад, у модернізації великих пунктів пропуску (як автомобільних, так і залізничних). З одного боку, ризик затримок у впровадженні реформ, що їх вимагає ЄС у межах інструменту Ukraine Facility, а також можливий перерозподіл коштів ЄС на інші пріоритети, може обмежити доступне фінансування для України та призвести до суворішої пріоритизації проєктів. З другого боку, повільніший прогрес у інтеграції та проведенні реформ може спричинити нерегулярні потоки фінансування з джерел ЄС. Триваючі ризики, пов'язані з російськими атаками на українські морські порти, можуть додатково навантажувати наземну та прикордонну інфраструктуру з країнами ЄС, особливо якщо темпи модернізації не встигатимуть.

За цим сценарієм Польща, ймовірно, збереже важливу роль логістичних воріт для України, проте загальне середовище залишатиметься значно менш стабільним і передбачуваним. Повільніша інтеграція означатиме подальшу відсутність повністю гармонізованих правил, тривалі регуляторні асиметрії та сильнішу залежність транспортних потоків від поточної політичної напруги, прикордонних збоїв і непередбачуваних обставин воєнного часу. Для польських автомобільних перевізників та залізничних операторів це продовжить невизначеність у плануванні інвестицій і збереже багато напружень, уже видимих у двосторонніх транспортних відносинах. На практиці обмеження або затримка інтеграційного процесу не заморозить наявну модель у нейтральний спосіб, а радше підтримуватиме систему, сформовану тимчасовими домовленостями, нерівномірним правозастосуванням і триваючою вразливістю до короткострокових шоків.

Для польських компаній автомобільних перевезень цей сценарій, ймовірно, продовжить комерційний тиск, оскільки вони й надалі працюватимуть у середовищі, що характеризується нестабільними правилами, нерівномірним контролем та обмеженою передбачуваністю ринкових умов. Для польських залізничних компаній та операторів терміналів збереження волатильності воєнного часу може підтримувати короткостроковий попит, проте послаблюватиме стимули для довгострокових інвестицій і зробить їхню майбутню

позицію більш залежною від тимчасових збоїв, ніж від стійких конкурентних переваг.

Реєстр ризиків та карта можливостей за сценаріями

До ключових ризиків, пов'язаних з інфраструктурою, належать недостатня пропускна здатність пунктів пропуску з країнами-членами ЄС (особливо з Польщею) та затримки у реалізації великих інфраструктурних проєктів. З регуляторної точки зору ризики охоплюють потенційні затримки в ухваленні транспортного законодавства ЄС, нездатність завершити необхідне розділення «Укрзалізниці» та лібералізацію залізничного ринку, а також триваюче недотримання правил, що регулюють автомобільні перевезення в ЄС (включно з обмеженнями на перехресну торгівлю та каботаж). Іншим викликом у майбутньому стане необхідність впровадження нового Митного кодексу ЄС (тоді як Україна ще перебуває у процесі узгодження з чинною рамковою базою, яка, як очікується, буде замінена новим кодексом до 2038 року).

Додатковими викликами для України є відносно низький рівень цифровізації логістичних процесів та дефіцит водіїв — проблема, яка також зачіпає держави-члени ЄС. Значущими залишаються й фінансові ризики, у тому числі потенційне скорочення зовнішнього фінансування (як, наприклад, у випадку припинення підтримки з боку USAID, яка сприяла таким проєктам, як розбудова колії стандартної ширини), зростання інвестиційних витрат через інфляцію чи недооцінку, а також волатильність обмінного курсу.

Від початку повномасштабного вторгнення Польща посилила свою роль логістичного хабу для України. Очікується, що після майбутнього вступу України до ЄС співпраця у цій сфері продовжуватиме розширюватися. У сценарії прискореної інтеграції особливо важливими стають інвестиції в інтермодальну інфраструктуру з обох боків кордону та розвиток логістичних хабів на заході України, що підтримуються поточною цифровізацією логістичних і прикордонних процесів. У сценарії більш поступової конвергенції акцент зміщується у бік модернізації ключових транспортних коридорів, таких як лінія Мостиська–Скнилів поблизу Львова, де споруджується великий перевалочний хаб.

У більш невизначених сценаріях акцент переноситься на посилену безпеку та буферне зберігання на території Польщі. Водночас, у разі перенаправлення основних транспортних коридорів, Польща могла б слугувати воротами для торговельних потоків між Україною та ЄС, зі зростаючою роллю морських портів і нових приватних інвестицій.

В усіх проаналізованих сценаріях постають кілька спільних висновків: пропускна здатність польсько-українського кордону залишається ключовим системним обмеженням, інтермодальні перевезення, як очікується, зростатимуть швидше, ніж суто автомобільні відправлення, а цифровізація митних процесів і моніторинг ланцюгів постачання компаніями з обох боків стане необхідною умовою для подальшого зростання.



РОЗДІЛ X

Рекомендації

Рекомендації для уряду Польщі

З польської точки зору ключовим питанням залишається забезпечення на етапі переговорів про вступ того, щоб Україна гарантувала рівні умови конкуренції, що передбачає узгодження її регулювання із стандартами ЄС (особливо в транспортному секторі), сприяння її інтеграції до ЄС та забезпечення справедливої конкуренції, насамперед у контексті доступу до ринку ЄС. Важливо, щоб український сектор TSL дотримувався правил, що вимагаються від компаній держав-членів ЄС. Це непросто, з чим у минулому стикалися й польські компанії з різних секторів, конкуруючи з фірмами зі «старої» ЄС-15, проте це є умовою економічного зростання та справедливої конкуренції, що принесе користь і самому бізнесу.

Крім того, з польської точки зору, у контексті євроінтеграційних прагнень України необхідно вимагати лібералізації ринку залізничних перевезень і забезпечення можливості польським перевізникам надавати послуги в Україні на рівних умовах та з однаковим ставленням (траплялися випадки невиправданих фінансових штрафів).

Для Польщі також важливо продовжувати посилювати сполучення у напрямку «північ–південь», у тому числі ті, що ведуть від польських портів до України — це впливатиме на розвиток локального контейнерного ринку та надаватиме альтернативу для перевезення різних товарів через польсько-українські пункти пропуску. Ці переходи мають вирішальне значення для подальшого розвитку інтермодальних перевезень та термінальної інфраструктури в Україні. Відповідно, з української точки зору, польське рішення модернізувати пункти пропуску матиме суттєве значення. Перевезення вантажів залізницею у напрямку Угорщини та Словаччини залишається складним, попри відкриття лінії Ужгород–Чоп у вересні 2025 року, оскільки обидві країни відстають у реалізації проєктів залізничної інфраструктури, що створює менш сприятливі умови для розвитку інтермодальних перевезень.

Необхідно оптимізувати оформлення вантажних перевезень з обох, польського і українського, боків кордону, як на залізничних, так і на автомобільних переходах. Слід збільшити кадрову спроможність митних служб та інших інспекційних органів (зокрема ветеринарних, санітарних, фітосанітарних та органів контролю якості сільськогосподарської і харчової продукції). Крім того, пункти пропуску мають бути модернізовані для покращення їхньої пропускнуої спроможності. Необхідні також подальші інвестиції в сучасні RTG-сканери для огляду вантажів, що перевозяться потягами, вантажівками, автобусами і легковими автомобілями, а також у персональні сканери для посилення процедур контролю.

Варто розглянути інвестиції польських суб'єктів, зокрема великих державних підприємств, в Україні, насамперед у розвиток інтермодальних терміналів, а також термінальної інфраструктури в українських портах. Із розбудовою залізничних ліній стандартної колії в Україні тенденція до зростання обсягів перевалки на тому боці кордону триватиме. Тому польському уряду важливо підтримувати вітчизняні компанії у їхніх планах інвестувати в термінали на заході України, поблизу польського кордону.

З огляду на часті черги на кордоні, значну роль автомобільного транспорту в польсько-українській торгівлі та необхідність забезпечення доставки гуманітарної допомоги й військової техніки до України, варто розглянути створення скоординованої системи для оптимізації автотранспортних операцій.

Запланований пілотний проєкт електронної системи управління прикордонним рухом слід розглядати як перший етап у створенні постійного рішення, яке в кінцевому підсумку буде сумісним із українською системою «Черга». Однак ключовим питанням буде не сам запуск системи, а її інтеграція з загальними показниками ефективності, обмін даними в реальному часі та скоординоване управління рухом транспортних засобів по обидва боки кордону.

Рекомендації для уряду України

Щоб забезпечити стабільний і передбачуваний шлях до транспортної інтеграції з ЄС і максимізувати економічні вигоди коридору Польща–Україна, уряд України має пріоритизувати кілька ключових політичних та інфраструктурних кроків. Центальною вимогою є неухильне дотримання графіка розділення «Укрзалізниці» з метою відокремити управління інфраструктурою від транспортних операцій до 2027 року і забезпечити недискримінаційний доступ до ринку. Це має супроводжуватися подальшою реалізацією окремої антикорупційної програми УЗ і подальшим узгодженням національного митного кодексу зі стандартами ЄС для зменшення інституційних ризиків.

Щодо управління кордоном, систему «Черга» слід еволюціонувати з одностороннього інструменту до синхронізованої «дзеркальної» домовленості, повністю сумісної з IT-системами Польщі та інших сусідніх держав ЄС. Щоб перейти до управління, заснованого на даних, обидва уряди мають ухвалити спільні KPI для моніторингу часу очікування та ефективності оформлення на конкретних прикордонних ділянках. Перехід від приблизних оцінок до оперативних даних у реальному часі дозволить краще перерозподіляти транспортні потоки в пікові періоди.

В інфраструктурній площині розбудова колії стандартної ширини у напрямку Львова має супроводжуватися інвестиціями в «останню милю» — у маневрові потужності та доступ до терміналів, щоб запобігти виникненню нових вузьких місць на залізничних вузлах. Крім того, уряд має забезпечити контрактну стабільність для міжнародних інфраструктурних проєктів, уникаючи односторонніх розривів, які могли б підірвати довіру партнерів. Збереження стабільного правового середовища є життєво важливим для забезпечення подальшого фінансування з інструменту Connecting Europe Facility (CEF) та інших інструментів ЄС.

Зрештою, уряд має продовжувати поступову гармонізацію регулювання автомобільних перевезень із стандартами ЄС, зокрема щодо безпеки та умов праці. Усунення цих структурних асиметрій є критично важливим для зменшення політичного напруження й забезпечення довгострокової стабільності угод про лібералізацію автомобільних перевезень.

Рекомендації для Європейського Союзу та міжнародних донорів

Щоб підтримати стійку інтеграцію України до європейської транспортної системи і мінімізувати тертя на коридорі Польща–Україна, Європейський Союз та міжнародні донори мають надавати пріоритет фінансуванню проєктів, які розв'язують системні вузькі місця, а не окремі об'єкти. Фінансові інструменти, насамперед Connecting Europe Facility (CEF), мають забезпечувати, щоб фізична модернізація пунктів пропуску супроводжувалася цифровою та процедурною синхронізацією. Донори також мають гарантувати, що проєкти колії стандартної ширини включають умовну підтримку інфраструктури «останньої милі» і сумісності терміналів, щоб запобігти зміщенню вузьких місць далі вглиб країни і забезпечити повноцінне функціонування нової інфраструктури в межах ширшої мережі TEN-T.

Європейська Комісія має взяти на себе провідну роль у подоланні цифрового розриву між українськими та європейськими прикордонними системами. Підтримку слід спрямувати на еволюцію системи «Черга» від одностороннього інструменту до синхронізованої «дзеркальної» домовленості, повністю сумісної з

польськими та іншими сусідніми ІТ-системами ЄС. Сприяння обміну митними даними у режимі, наближеному до реального часу, через NCTS Phase 5 є вкрай необхідним для створення єдиного цифрового ідентифікатора транзиту, що значно зменшить адміністративне навантаження на перевізників і покращить передбачуваність ланцюгів постачання.

Донори також мають підтримати створення незалежної двосторонньої моніторингової рамки на основі спільних KPI. Фінансуючи автоматизований збір даних на пунктах пропуску, ЄС може допомогти змістити управління кордоном від окремих скарг до управління на основі доказів. Ця рамка має спеціально відстежувати час очікування та фактичну тривалість оформлення, щоб забезпечити нейтральну точку відліку для розв'язання політичних та комерційних суперечок. Такі дані є критично важливими для обґрунтування довгострокових інвестицій і для збереження політичної підтримки інтеграційного процесу в усіх державах-членах.

Нарешті, технічна допомога ЄС має зосередитися на пом'якшенні структурних асиметрій на транспортному ринку через прискорення узгодження України з Пакетом мобільності ЄС. Пріоритет у фінансуванні слід надавати розбудові регуляторної спроможності, щоб допомогти українським перевізникам відповідати стандартам ЄС у сфері безпеки, умов праці та кваліфікації водіїв. Крім того, умови ЄС мають залишатися пов'язаними зі структурним розділенням «Укрзалізниці» та імплементацією її антикорупційних програм. Надання технічної експертизи, необхідної для управління процесом відокремлення інфраструктури від комерційних операцій, буде вкрай важливим для залучення приватних інвестицій, потрібних для модернізації коридору.

Рекомендації для бізнесу (польських та українських транспортних та логістичних компаній)

У ділових відносинах між польськими та українськими компаніями потрібен оновлений підхід. Безумовно, можна досягти ситуації win-win шляхом взаємного обміну досвідом і, зрештою, побудови стабільних ланцюгів постачання. В інтересах обох сторін — встановлення стабільних транспортних коридорів від України до Західної Європи через Польщу, а також від України до польських портів (як альтернатива українським портам, насамперед у контексті контейнерних перевезень з Baltic Hub). Необхідно також надалі збільшувати залучення бізнесу до розвитку логістичних хабів на сході Польщі, які могли б обслуговувати вантажні потоки до та з України.

Із розбудовою мережі стандартної колії та термінальної інфраструктури в Україні, а також зростанням контейнерної обробки з Baltic Hub і (у довгостроковій перспективі) у зв'язку з планами ЄС обмежити автомобільні перевезення з екологічних міркувань, очікується зростання інтермодальних перевезень (насамперед залізничних). Це має заохочувати компанії інвестувати з обох боків кордону (наприклад, через спільні підприємства) не лише в лінії стандартної колії, а й у широку колію інфраструктури PKP LHS на польському боці, яка має найбільшу пропускну спроможність, оскільки використовується виключно для вантажних перевезень.

Залізничні перевізники мають прагнути розвивати інтермодальні сполучення від польських портів до України, а також ті, що пов'язують Західну Європу з Україною. Для цього необхідно забезпечити рівні умови конкуренції в Україні, оскільки польські залізничні перевізники стикаються з труднощами у виконанні транспортних операцій на українському боці кордону.

З огляду на сильну конкуренцію з боку українських транспортних операторів, польські автомобільні перевізники мають укласти партнерства з інтермодальними операторами, щоб зосередитися на доставках «останньої милі», що дозволить їм виконувати більше транспортних операцій у межах відносно

короткої відстані від місця базування. Цю саму модель слід впроваджувати й в Україні.

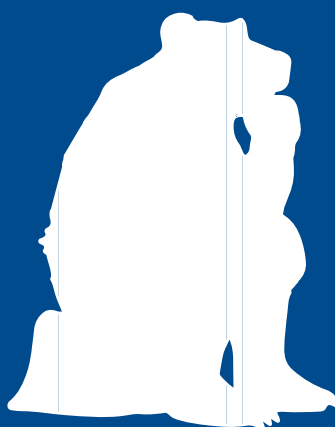
Замість того, щоб конкурувати на одних і тих самих маршрутах (наприклад, далекомагістральних коридорах Польща–ЄС–Україна), компанії мають у межах транскордонної співпраці об'єднувати зусилля, розподіляти замовлення залежно від того, з якого боку кордону вони працюють і будувати спільні ланцюги постачання на основі моделі «від дверей до дверей».

Компанії з обох країн також мають прагнути цифровізації логістичних і вантажних перевезень.



Редагування:
Anna Sleszyńska

Зображення: Canva.com, ChatGPT



Warsaw Enterprise Institute
Al. Jerozolimskie 30/7
00-024 Warszawa