

Debata „Nowe szlaki Europy. Polska i Ukraina między logistyką a polityką”. 29 stycznia 2026 r.

Debata, zorganizowana wspólnie przez Warsaw Enterprise Institute (Polska) i Institute of Economic Research and Policy Consulting (Ukraina), jest częścią cyklu wydarzeń w ramach projektu „*Wspólna przyszłość. Polska i Ukraina na jednolitym rynku europejskim*”. Dyskusja dotyczyła funkcjonowania transportu i logistyki między Polską a Ukrainą w warunkach wojny oraz postępującej integracji Ukrainy z jednolitym rynkiem Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem kolei, transportu intermodalnego, tranzytu i barier regulacyjnych. Uczestnicy analizowali, w jakim stopniu obecne rozwiązania infrastrukturalne i prawne wspierają konkurencyjność regionu oraz jakie zmiany są konieczne, aby Polska mogła utrzymać rolę głównego hubu logistycznego Ukrainy w UE.

W debacie wzięli udział spotkaniu wzięli udział przedstawiciele biznesu, instytucji finansowych, organizacji wspierających biznes oraz administracji publicznej z Polski i Ukrainy:

- Aleksandra Adamska-Ziętek, Członek Zarządu ds. Handlu i Eksploatacji, PKP LHS;
- Jacek Rutkowski, Dyrektor ds. Rozwoju i Zarządzania Spółek Intermodalnych, CLIP Group;
- Sandra Baniak-Stachowiak, analityk rynku transportowego, Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW);
- Walerij Tkaczew, Zastępca Dyrektora Departamentu Technologii Transportowych i Handlu, Ukrzaliznytsia;
- Serhij Vovk, Dyrektor Centrum Strategii Transportowych;
- Oleksandr Tkachuk, Dyrektor ds. rozwoju sieci terminali, Levada Cargo;

Moderatorem spotkania była Iryna Kosse, starszy analityk w Institute of Economic Research and Policy Consulting.

1. Rok 2025: od logistyki kryzysowej do nowej architektury szlaków transportowych.

Dyskusję otworzył Sebastian Stodolak, wiceprezes Warsaw Enterprise Institute (WEI), podkreślając, że dzisiejsza debata dotyczy bardzo praktycznych konsekwencji przyszłego członkostwa Ukrainy w Unii Europejskiej oraz tego, w jaki sposób Polska przeszła już wcześniej przez podobne konflikty między gospodarką a regulacjami. Jako przykład wskazał tzw. *Pakiet Mobilności* i to, jak restrykcyjne wymogi potrafią radykalnie zmienić warunki funkcjonowania firm transportowych. Istnieje ryzyko powtórzenia starego scenariusza: Polska niegdyś protestowała przeciwko ograniczeniom narzucanym przez Zachód, dlatego błędem byłoby dziś odtwarzanie podobnych barier wobec Ukrainy. WEI opowiada się za wolnym rynkiem oraz maksymalnie otwartymi granicami dla towarów, usług i mobilności osób, jednocześnie dostrzegając punktowe napięcia w relacjach polsko-ukraińskich, które wymagają spokojnej i merytorycznej dyskusji. Regulacje unijne mogą być potężnym narzędziem modernizacji, lecz jeśli nie uwzględniają realiów rynkowych oraz struktury kosztów przewoźników, stają się źródłem konfliktów i zakłóceń. Z tej logiki wynikał dalszy tok debaty: „integracja to nie tylko infrastruktura, ale także reguły gry”. Sandra Baniak-Stachowiak (OSW) podkreśliła, że w 2025 roku dokonały się ciche, lecz fundamentalne zmiany nie tylko na granicy, ale również w zapleczu infrastrukturalnym: liczba terminali i punktów przeładunkowych szybko wzrosła, co było odpowiedzią na przebudowę tras po wybuchu pełnoskalowej wojny oraz rozwój tzw. *Korytarzy Solidarności*. Zwróciła także uwagę na

rosnące zainteresowanie Ukrainą ze strony dużych międzynarodowych graczy (w szczególności wskazując na MSC/Medlog i ich pierwsze kroki inwestycyjne), co stanowi istotny sygnał długofalowej integracji Ukrainy z europejskimi łańcuchami dostaw. Wyodrębniła również segment kontenerowy jako osobny temat, wskazując na rosnącą rolę bałtyckiego hubu w porcie w Gdańsku oraz jego znaczenie dla ukraińskiego rynku kontenerowego. Podkreśliła także trend wzrostu rozwiązań intermodalnych w połączeniach kolejowych oraz fakt, że Ukrzaliznytsia zaczęła coraz aktywniej wchodzić na rynek polski jako kluczowy kierunek zewnętrzny.

2. Perspektywa kolejowa: wolumeny, struktura potoków ładunkowych i efektywność obsługi na węzłach granicznych.

Valerii Tkachov (Ukrzaliznytsia) przedstawił bazowe dane dotyczące przewozów przez polsko-ukraińską granicę kolejową w 2025 roku. Zwrócił uwagę, że całkowite wolumeny uległy zmniejszeniu, co bezpośrednio powiązał z odbudową funkcjonowania portów Wielkiej Odessy, oznacza to, że znacząca część strumieni eksportowych powróciła na kierunek morski, podczas gdy zachodnie przejścia graniczne tracą udział w przewozach zbóż oraz części pozostałych grup towarowych. Na tym tle wskazał jednak kilka pozytywnych zmian. Po pierwsze, uruchomienie i działalność spółki UZ Cargo Poland jako warszawskiej spółki zależnej Ukrzaliznytsii, stała się narzędziem zbliżenia do rynku UE oraz rozszerzenia oferty usług logistycznych. Po drugie, odnotowano gwałtowny wzrost importu produktów ropopochodnych przez Polskę, który stał się krytycznie ważnym kanałem zaopatrzenia Ukrainy w paliwa. W tym kontekście Valerii Tkachov szczególnie podkreślił rolę dwóch węzłów kolejowych – Jagodzin i Mościska. Po trzecie, rozpoczęto projekty infrastrukturalne realizowane przy udziale instrumentu CEF (Connecting Europe Facility), obejmujące m.in. modernizację i elektryfikację odcinków wzmacniających kluczowe korytarze transportowe. Wśród negatywnych czynników Valerii Tkachov wskazał dwa „chroniczne” problemy o charakterze polityczno-ekonomicznym: napięcia wokół handlu produktami rolnymi (stanowisko polskich rolników) oraz konkurencję na rynku transportu drogowego. Jako przykład krótkoterminowego szoku o charakterze bezpieczeństwa przywołał wprowadzenie restrykcyjnego reżimu (po incydentach na polskiej kolei), który tymczasowo wpłynął na przewozy towarów niebezpiecznych, lecz został następnie zneutralizowany dzięki koordynacji ze stroną polską.

3. Transport i terminale intermodalne: gdzie jest wzrost, a gdzie problemy.

Jacek Rutkowski (CLIP Group) szczegółowo omówił transport intermodalny z perspektywy inwestycji i przepustowości terminali. Podkreślił, że popyt oraz potencjał rozwoju istnieją, jednak „wąskie gardło” nie dotyczy wyłącznie infrastruktury liniowej czy taboru, lecz przede wszystkim terminali, integracji procesów oraz przewidywalności tranzytu. Odnosząc się do własnych planów inwestycyjnych Grupy CLIP, zaznaczył, że rozwój toru o europejskim rozstawie (1435 mm) na Ukrainie jest ważnym sygnałem, ale przyniesie realne efekty jedynie wtedy, gdy będzie oparty na stabilnej bazie ładunkowej, przejrzystych zasadach oraz technologicznie skoordynowanych łańcuchach logistycznych – od punktów nadania na Ukrainie po europejskie huby. Oleksandr Tkachuk (Levada Cargo) zaakcentował znaczenie tranzytu jako modelu gospodarczego: przepływy tranzytowe generują wyższe marże i powinny stać się strategicznym celem dla obu państw. Jego teza sprowadzała się do stwierdzenia, że Polska i Ukraina już stały się partnerami w budowie nowych szlaków logistycznych, jednak rzeczywisty przełom zależy od ram regulacyjnych, procedur oraz zdolności do ograniczenia opóźnień na granicach i w operacjach towarzyszących.

4. Polska perspektywa kolejowa: tranzyt, kontrole i wsparcie doradcze.

Aleksandra Adamska-Ziętek (PKP LHS) zwróciła uwagę na wzrost przewozów intermodalnych z Ukrainy przez Polskę, jednocześnie stawiając praktyczne pytanie o jakość tego wzrostu: które przewozy mają

charakter docelowy, a które są czystym tranzytem, oraz na jakich etapach faktycznie dochodzi do opóźnień. Wskazała również na zmiany w strukturze ładunków (w szczególności import węgla koksowego na Ukrainę) jako odzwierciedlenie realiów gospodarki wojennej. Za kluczową barierę uznała brak możliwości swobodnego rozwijania tranzytu ze względu na szeroko zakrojone kontrole graniczne i procedury inspekcyjne. Jednocześnie zaproponowała pragmatyczny model współpracy: Polska – jako kraj, który przeszedł już ścieżkę integracji – może oferować Ukrainie wsparcie doradcze we wdrażaniu unijnych zasad i procedur, jednak powinno ono być ściśle powiązane z konkretnymi „wąskimi gardłami”, a nie ograniczać się do ogólnych deklaracji.

5. Strategia długofalowa: utrzymanie na Ukrainie systemu rozstawu torów 1520 mm oraz rozwój korytarzy tranzytowych omijających Rosję i Białoruś

Serhii Vovk (Centre for Transport Strategies) podkreślił, że dla Ukrainy strategiczną decyzją jest jak najszybsze otwarcie „zachodnich bram” systemu transportowego, ponieważ trasy i ryzyka zmieniają się bardzo szybko. Zaznaczył, że integracja europejska nie powinna oznaczać konieczności porzucenia istniejącego szerokiego toru 1520 mm, przeciwnie zasadne jest równoległe utrzymanie tej infrastruktury przy jednoczesnym rozwoju toru europejskiego, aby nie utracić przepustowości i elastyczności systemu. Wskazał również na wymiar geopolityczny logistyki, dotychczasowe główne szlaki regionu historycznie przebiegały przez Rosję i Białoruś, co w długiej perspektywie stanowi toksyczną zależność. W związku z tym konieczne jest budowanie alternatywnych korytarzy tranzytowych, w których Polska i Ukraina mogłyby stać się rdzeniem nowego układu połączeń „wschód–zachód” oraz „północ–południe”. Warunkiem powodzenia są jednak skoordynowane zasady, decyzje inwestycyjne oraz wspólne standardy szybkości i przewidywalności (okna czasowe w portach i hubach, synchronizacja danych).

6. Integracja z UE: infrastruktura, prawo i nowe ryzyka (bezpieczeństwo, CBAM).

Valerii Tkachov (Ukrzaliznytsia) rozszerzył perspektywę debaty z kwestii operacyjnych na „mapę drogową” integracji. Ukraina została oficjalnie włączona do zaktualizowanej sieci TEN-T i funkcjonuje już w logice korytarzowej, co otwiera dostęp do instrumentów finansowania (w tym Connecting Europe Facility) oraz wymaga systemowego planowania, z horyzontami do 2030, 2040 i 2050 roku, obejmującymi m.in. szeroko zakrojony rozwój sieci o rozstawie 1435 mm. Wskazał przy tym na dwa główne bloki ryzyk. Pierwszy ma charakter bezpieczeństwa: ataki na infrastrukturę, a nawet na tabor kolejowy, które sprawiają, że logistyka staje się kwestią odporności systemu, a nie wyłącznie efektywności. Drugi ma charakter regulacyjno-ekonomiczny: wdrażanie przez UE mechanizmów takich jak CBAM, które mogą uderzyć w strukturę eksportu Ukrainy, wciąż zdominowaną przez surowce. Wnioskiem była konieczność równoległego dostosowania ram regulacyjnych (m.in. poprzez przepisy dotyczące interoperacyjności) oraz przemyslenia modelu gospodarczego, w przeciwnym razie logistyka będzie funkcjonować według starego schematu, stając się coraz droższa i mniej konkurencyjna.

7. Kluczowe wnioski i rekomendacje.

Dyskusja pokazała, że logistyka polsko-ukraińska jest już częścią europejskiego systemu, poprzez przepływy paliw, zbóż, rud, kontenerów, łańcuchy intermodalne oraz inwestycje w terminale. Jednocześnie głównymi wyzwaniem lat 2026–2030 nie będzie wcale liczba nowych przejść granicznych, lecz:

1. Przewidywalność i szybkość procesów na styku systemów transportowych (cyfryzacja, kontrole, zasady tranzytu);

2. Koordynacja inwestycyjna i techniczna infrastruktury (TEN-T/CEF, rozwój sieci 1435 mm oraz inteligentne utrzymanie sieci 1520 mm);
3. Depolityzacja i zarządzanie ryzykiem (rolnictwo i transport drogowy, bezpieczeństwo, nowe regulacje UE – w tym CBAM).

Uczestnicy zgodzili się, że Polska i Ukraina stoją przed wyborem, albo uczyć się na konfliktach (protesty, blokady, wzajemne restrykcje), albo zbudować wspólny pakiet rozwiązań technologicznych i proceduralnych, który przyniesie mierzalne efekty w ciągu roku i stanie się fundamentem długofalowej ścieżki inwestycyjnej.

1. Wdrożyć „szybki pakiet graniczny”: cyfrową synchronizację i przewidywalność procesów

Dyskusja wielokrotnie wracała do jednej tezy: **szybkość to dane i procedury**. Konieczne są skoordynowane rozwiązania cyfrowe (wspólne standardy danych, wcześniejsze przekazywanie informacji o ładunkach, uzgodnione scenariusze kontroli) oraz przejrzyste zasady tranzytu, które pozwolą planować łańcuch intermodalny od punktu nadania na Ukrainie aż po europejski hub.

2. Oddzielić tranzyt od konfliktów politycznych i wprowadzić zasadę „tranzytu nieupolitycznionego”

W debacie wyraźnie wybrzmiała teza, że tranzyt nie powinien stawać się zakładnikiem sporów wewnętrznych (rolniczych czy przewoźniczych). Rozwiązaniem mógłby być wspólny protokół, określający minimalny, gwarantowany reżim dla ładunków tranzytowych (oraz jasno zdefiniowanych kategorii towarów), obowiązujący nawet w okresach protestów lub kryzysów.

3. Rozwijać transport intermodalny poprzez terminale i huby

Rozwój transportu intermodalnego napotyka dziś bariery związane z przepustowością terminali, technologią obsługi oraz koordynacją operacyjną. Inwestycje w terminale powinny być powiązane z realną bazą ładunkową oraz zintegrowanymi procesami technologicznymi w całym łańcuchu Ukraina–Polska–porty i huby logistyczne.

4. Utrzymać strategię dwutorową: 1435 mm jako integracja, 1520 mm jako odporność i przepustowość

Kluczowy konsensus był jednoznaczny: rozstaw europejski jest niezbędny, lecz rezygnacja z sieci 1520 mm wiązałaby się z istotnym ryzykiem. Optymalną strategią na okres przejściowy jest **równoległy rozwój obu systemów**, tak aby nie utracić przepustowości, elastyczności oraz możliwości tranzytowych i eksportowych w czasie wojny i odbudowy.

5. Zbudować wspólny polsko-ukraiński portfel projektów inwestycyjnych w logice TEN-T/CEF

Mimo, że takie projekty istnieją, to brakuje ich koordynacji, nie określono również priorytetów. W pierwszej kolejności powinny powstawać inwestycje zwiększające przepustowość szlaków komunikacyjnych, dodatkowo należy unikać sytuacji, w której inwestycje po jednej stronie granicy trafiają na „wąskie gardło” po drugiej. Potrzebna jest wspólna lista priorytetów wraz z harmonogramem i mierzalnymi wskaźnikami realizacji.

6. Włączyć do polityki transportowej kluczowych ryzyk, jakimi są: bezpieczeństwo oraz unijne regulacje środowiskowe

Odporność logistyki na ataki oraz wpływ przyszłych regulacji (w szczególności CBAM) już dziś stają się czynnikami konkurencyjności. Niezbędne są scenariusze funkcjonowania korytarzy transportowych, zabezpieczenie infrastruktury krytycznej oraz skoordynowane działania na rzecz dostosowania się do nowych zasad UE.

Projekt realizowany jest przy wsparciu International Renaissance Foundation.