

Polska-Ukraina: sektor transportu. Konkurencja i współpraca



Departament Badań i Analiz
Lipiec 2024 r.



Wstęp

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Transport w Ukrainie – podstawowe zmiany czasu wojny | 8 |
| 2. | Ogólna charakterystyka przewozów importowych z Ukrainy przez granicę ukraińsko-polską | 15 |
| 3. | Ogólna charakterystyka przewozów eksportowych do Ukrainy przez granicę polsko-ukraińską | 23 |
| 4. | Integracja europejska sektora transportu Ukrainy – stan obecny i wyzwania | 32 |
| 5. | Transport samochodowy | 42 |
| 6. | Transport kolejowy | 55 |
| 7. | Transport morski i śródlądowy | 65 |
| 8. | Możliwości inwestycyjne oraz instrumentarium wsparcia ekspansji zagranicznej sektora transportowego | 72 |





Szanowni Państwo,

przedstawiam raport poświęcony konkurencji i współpracy Polski i Ukrainy w sektorze transportu, który obejmuje okres od 2021 r. do 15 marca 2024 r. W opracowaniu skoncentrowano się na zmianach, które miały miejsce od wybuchu pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę w lutym 2022 r. oraz na przyszłych możliwościach i wyzwaniach płynących z integracji ukraińskiego sektora transportu z prawodawstwem UE. W opracowaniu przedstawiamy aktualne tendencje rozwojowe ukraińskiego sektora transportu, ze szczególnym uwzględnieniem implikacji dla Polski.

Obecnie w Ukrainie zachodzą zmiany, ukierunkowane na włączenie jej do struktur UE, które w dużej mierze skupiają się na zwiększeniu możliwości wymiany handlowej. W celu utrzymania tendencji wzrostowej w wymianie handlowej Ukrainy konieczne jest zwiększenie wydolności infrastruktury, która służy do obsługi przepływu towarów, usług i osób.

W opracowaniu przedstawiliśmy proces zmiany szlaków transportowych Ukrainy, zmuszonej do szokowego przekierowania towarów eksportowych w kierunku państw UE. Następnie dokonaliśmy dokładnej charakterystyki przepływów ładunków przez granicę polsko-ukraińską (w przewozach importowych i eksportowych). Pomimo dominującej roli transportu drogowego, wraz z pełnoskalową inwazją znacząco wzrosła rola kolei, która pełni szczególną rolę w eksporcie paliw do ogarniętego wojną kraju.

W kolejnych rozdziałach dokonaliśmy charakterystyki poszczególnych rodzajów transportu w Ukrainie oraz korelacji, jakie zachodzą z polskimi odpowiednikami. Omówione zostały: transport drogowy, kolejowy, morski, rzeczny. W odniesieniu do każdego z rodzajów transportu wskazano zrealizowane od 2022 r. inwestycje oraz dalsze plany, które diametralnie zmieniają *connectivity* naszego regionu.

W ostatnim rozdziale zarysowaliśmy instrumentarium finansowania aktywności polskiego biznesu w Ukrainie. Wśród polskiej branży TSL istnieje szereg obaw związanych z wchodzeniem ukraińskich przewoźników drogowych na rynek UE, nieprzejrzystymi regułami prowadzenia działalności gospodarczej w Ukrainie, czy niepewnym otoczeniem prawnym i gospodarczym. BGK we współpracy z KUKI oferuje szereg rozwiązań wspierających możliwości inwestowania polskiego sektora TSL w Ukrainie. Liczę, że nasze opracowanie pozwoli lepiej zrozumieć procesy rozwoju sektora transportu oraz planowanych inwestycji w infrastrukturę transportową w tym kraju.

Życzę przyjemnej lektury!

Mateusz Walewski

Dyrektor Departamentu, Główny Ekonomista,
Departament Badań i Analiz
Bank Gospodarstwa Krajowego

01 Rozdział 1

Do lutego 2022 r. rozwój transportu pomiędzy Polską a Ukrainą nie był traktowany priorytetowo zarówno przez oba kraje.

Jeszcze w 2021 r. ukraińskie porty morskie obsłużyły 58,8% towarów w relacji eksportowej i importowej według masy (137,62 mln ton), a Rosja oraz Białoruś odpowiadały łącznie za obsługę 17,3% transportu zagranicznego Ukrainy według masy (40,5 mln ton). Przejścia lądowe z UE (w tym z Polską) nie były głównymi szlakami handlowymi kraju.

W wyniku zablokowania, zagrabienia ukraińskich portów morskich oraz ataków z powietrza, powstała konieczność pilnego znalezienia nowych szlaków logistycznych. Wiodą one przez państwa UE, Mołdawię – szlakiem lądowym oraz dunajskim. W 2022 r. większość przedstawicieli sektora logistycznego w Ukrainie nie przywiązywało dużej wagi do możliwości portów naddunajskich, które w 2023 r. odnotowały rekordowe wzrosty przeładunków w porównaniu z 2021 r. (wzrost z 4,9 mln t w 2021 r. do 29,4 mln t w 2023 r.).

W 2023 r. drogą morską Ukraina wywoziła prawie 1 mln t więcej niż w 2022 r., a kierunek eksportu towarów przez Polskę nie jest uznawany jako atrakcyjny, z uwagi na trwające od listopada 2023 r. protesty przewoźników drogowych oraz rolników. Kluczową rolę w obsłudze handlu Ukrainy odgrywają obecnie ukraińskie porty morskie.

02 Rozdział 2

W rozdziale scharakteryzowano przewozy importowe, tj. z Ukrainy przez granicę z Polską w latach 2021-23.

Transport drogowy: w 2021 r. odpowiadał za 52,3% przewozów z Ukrainy przez granicę z Polską (wg wartości). Po lekkim spadku w 2022 r. (51,8%) w 2023 r. jego udział wzrósł do poziomu 58,5%.

Transport kolejowy: w 2021 r. odpowiadał za 43,3% przewozów z Ukrainy przez granicę z Polską (wg wartości). Odnotowuje się tendencję spadkową: w 2022 r. udział kolei w przywozie z Ukrainy spadł do poziomu 42,5%, a w 2023 r.: 40,4%.

W 2022 r. produkty pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego w przewozach importowych z Ukrainy przez polsko-ukraińską granicę wyniosły łącznie 36,2% przewiezionych towarów. W 2023 r. doszło do spadku przewozów w tej grupie, do poziomu 29,9%.

Największy udział w obsłudze relacji importowej posiadało przejście graniczne Hrubieszów – Izów, które obsługuje ruch kolejowy: 30,8% całości importu z Ukrainy. Oddział Celny w Hrubieszowie w latach 2021-23 odpowiadał za obsługę ponad 60% przewozów importowych według masy.

03 Rozdział 3

W rozdziale scharakteryzowano przewozy do Ukrainy przez granicę polsko-ukraińską w latach 2021-23. Dwa najważniejsze z punktu widzenia odpierania rosyjskiej agresji towary:

- paliwa mineralne – przewożono głównie koleją;
- broń i amunicję – przewożono głównie transportem kołowym.

Transport drogowy dominuje w przewozach eksportowych przez polsko-ukraińską granicę. W 2021 r. odpowiadał za 88,7% przewozów (wg wartości), po spadku w 2022 r. (73,5%) w 2023 r. jego udział wzrósł do poziomu 82%, nie powracając do poziomu sprzed lutego 2022 r. i tracąc na rzecz transportu kolejowego. W transporcie drogowym największe wzrosty w udziale w przewozach z Polski na Ukrainę porównując 2023 oraz 2021 r., odnotowano w przypadku: maszyn, urządzeń i sprzętu elektrycznego; pojazdów; produktów przemysłu chemicznego; broni i amunicji.

Transport kolejowy w 2021 r. odpowiadał za jedynie 6,2% przewozów do Ukrainy przez polsko-ukraińską granicę. W 2022 r. przewozy koleją do Ukrainy odpowiadały za 19% przewozów eksportowych.

W 2023 r. odnotowano spadek przewozów z wykorzystaniem kolei o ok. 4 p.p., do poziomu 14,9%. W transporcie kolejowym doszło do znacznego wzrostu przewozu produktów mineralnych (paliwa i olej napędowy). Na koniec 2023 r. odpowiadały one za 62,8% przewozów koleją z Polski do Ukrainy według masy.

04 Rozdział 4

Największe wyzwania w implementacji aktów unijnych do ukraińskiego porządku prawnego dotyczą polityki transportowej (399 aktów prawnych). Wdrażanie obowiązującej Strategii Transportu do 2030 r. zostało przerwane w wyniku inwazji z lutego 2022 r. Strategia ta nie była konsekwentnie realizowana przez rząd. W ramach Instrumentu na Rzecz Ukrainy (*Ukraine Facility*) Gabinet Ministrów zobowiązał się do aktualizacji Strategii do końca 2024 r. Nowy dokument ma wdrażać porządek prawny UE m.in. w obszarze transportu.

Nie należy się spodziewać, że w 2024 r. wdrożone zostaną akty prawne w pełni liberalizujące system transportu w Ukrainie, jednak wraz z postępem realizacji uwalniane będą środki założone w Instrumencie. Rząd Ukrainy zobowiązał się na przeznaczenie z warte go ok. 50 mld EUR *Ukraine Facility* co najmniej 350 mln EUR na rozwój transportu.

Na 2024 r. przewidziano realizację następującego zakresu inwestycji w sektorze transportu ze wsparciem zewnętrznym w wysokości 852 mln USD (zatwierdzonych), przy czym duża część z nich dotyczy transportu publicznego. Część wsparcia zostanie przeznaczona na wzmocnienie przepustowości granic lądowych z UE – w tym z Polską. Zła sytuacja gospodarcza uzależnia realizację inwestycji od finansowego wsparcia zewnętrznego.

05 Rozdział 5

W reakcji na pełnoskalową agresję, w czerwcu 2022 r. Ukraina oraz UE podpisały umowę o transporcie drogowym mającą na celu liberalizację dwustronnego i tranzytowego transportu drogowego między UE a Ukrainą oraz Mołdawią na wstępny okres 1 roku, przedłużony do końca czerwca 2024 r. Wdrożenie założeń umowy, brak kontroli jej wykonywania, a przede wszystkim – wzrost konkurencyjności podmiotów ukraińskich na rynkach państw UE wywołały protesty polskich przewoźników drogowych, trwające od listopada 2023 r. do 16 stycznia 2024 r. Od 9 lutego 2024 r. trwały protesty rolników m.in. na granicy polsko-ukraińskiej.

W ramach negocjacji w sprawie przedłużenia okresu obowiązywania umowy, Strona polska zaproponowała szereg zmian, które mają usprawnić ruch przez granicę oraz poprawić sytuację przewoźników drogowych w regionie.

W 2023 r. w por. z 2022 r. wzrósł o 66,05% przywóz pustych pojazdów ciężarowych do Polski. Według danych MI, na koniec października 2023 r. polscy przewoźnicy drogowi w relacji z Ukrainą wykonywali zaledwie około 8% przewozów (w 2021 r. – 37%), zaś przewoźnicy z Ukrainy – 92 %.

06 Rozdział 6

W ramach *Ukraine Facility*, Ukraina zobowiązała się do końca 2025 r. przyjąć zmianę ustawy o transporcie kolejowym, w ramach której Kolej Ukraińska ma zostać podzielona na przewoźników towarowego, pasażerskiego oraz zarządcę infrastruktury. Zarządca ten miałby udzielać dostępu do infrastruktury na zasadach konkurencyjnych.

Plany integracji sieci kolejowej do standardów UE (tor 1435 mm) zakładają m.in.: budowę linii normalnotorowej (1435 mm) łączącej Polskę (Kraków - Przemyśl) z Mołdawią (Kiszyniów) przez Ukrainę (Lwów) i Rumunię (Jassy). Docelowo umożliwić ma transport kolejowy w standardzie 1435 mm pomiędzy portami polskimi i rumuńskimi od 2028 r.

Koleje Ukraińskie planują inwestycje o mniejszym zakresie, dotyczące ruchu kolejowego z Polską, jak m.in.: - budowa toru 1435 mm do Brzuchowic (płn.-zach. przedmieścia Lwowa); - budowa toru 1435 mm do Skniłowa (płd. – zach. przedmieścia Lwowa). Inwestycje te zgodnie z deklaracjami Kolei Ukraińskich mają zostać zakończone najpóźniej do końca 2024 r.

W ramach partnerstwa USAID oraz Kolei Ukraińskich, zadeklarowano przekazanie 225 mln USD na budowę toru 1435 mm na odcinku: Mościska II (UA) do Skniłowa (przedmieścia Lwowa). Aktualnie możliwości inwestycyjne Kolei Ukraińskich uzależnione są ściśle od zewnętrznego wsparcia finansowego.

07 Rozdział 7

WW ramach Czarnomorskiej Inicjatywy Zbożowej pod auspicjami ONZ z trzech portów Ukrainy: Odessa, Czornomorsk, Pivdennyi od końca lipca 2022 r. do 17 lipca 2023 r. (moment zerwania umowy przez Rosję), z Ukrainy drogą morską wyeksportowano ponad 32,9 mln ton zboża i innych produktów spożywczych, z czego 19 mln t trafiło do krajów rozwijających się. W 2023 przeładunek towarów w portach morskich Ukrainy (aktywnych, na terytoriach pod kontrolą Ukrainy) wyniósł 62 mln ton (w 2022. r.: 51,2 mln t), z czego w relacji eksportowej: 56,3 mln t; importowej: 5,3 mln t; 0,4 mln t: w relacji wewnętrznej i tranzytowej. Nie jest to wynik porównywalny wielkością przeładunków w ukraińskich portach morskich przed wojną: w 2021 r.: 153,3 mln t; w 2020: 159,1 mln t.

W 2023 r. w portach naddunajskich przeładowano ponad 29 mln ton ładunków. Jest to wzrost prawie 6-krotny w porównaniu z 2021 r.

W sytuacji zakończenia wojny wraz z odblokowaniem portów ukraińskich oraz ustabilizowaniem sytuacji na M. Czarnym ukraińskie ładunki będą głównie nadawane przez porty morskie. Jest to uwarunkowane czynnikami ekonomicznymi oraz geograficznymi. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że w takim przypadku zwiększą się obroty ukraińskich spółek logistycznych, co przełoży się na sytuację gospodarczą kraju.

08 Rozdział 8

W latach 2024-27 Unia Europejska przeznaczy do 50 mld EUR w formie grantów i kredytów na odbudowę i transformację gospodarczą Ukrainy w ramach *Ukraine Facility*. Instrument ten ma stworzyć warunki umożliwiające realizację procesu akcesyjnego poprzez szereg reform oraz inwestycji – w tym w obszarze transportu. BGK jako jedyny podmiot w Polsce posiada akredytację ze strony Komisji Europejskiej oraz prowadzi rozmowy w zakresie oferowania instrumentów gwarancyjnych w ramach tego Instrumentu.

Obecnie w Ukrainie BGK może finansować zarówno eksport towarów i usług, jak i inwestycji zagranicznych polskich przedsiębiorstw. Podstawowym instrumentem wsparcia eksportu w Ukrainie jest akredytywa dokumentowa. BGK może także obsłużyć akredytywy importowe dla polskich spółek importujących towary z Ukrainy. Dla dłuższych projektów inwestycyjnych w Ukrainie lub eksportu dóbr kapitałowych, BGK może zaoferować kredyt dla banku nabywcy, wykup wierzytelności eksportowych lub kredyt dla nabywcy.

Dzięki tym rozwiązaniom, ukraiński importer może otrzymać finansowanie dla projektów inwestycyjnych, gdzie polska firma będzie eksportowała polskie towary o charakterze inwestycyjnym lub brała udział w zagranicznej inwestycji jako wykonawca lub główny podwykonawca. Ponadto, BGK może wystawić na zlecenie polskiej spółki gwarancje albo regwarancje, a także udzielić kredytu inwestycyjnego.

1.

**Transport w Ukrainie
– podstawowe zmiany
czasu wojny**



Rosyjska pełnoskalowa agresja doprowadziła do przerwania dotychczasowych szlaków logistycznych Ukrainy

- Największym ciosem dla wymiany towarowej Ukrainy było pozbawienie pełnego dostępu do portów morskich. **W 2022 r. porty morskie pod kontrolą Ukrainy przeładowały jedynie 24,4% masy ładunków w porównaniu z 2021 r.**
- Ukraina utraciła dostęp do portów w Mariupolu oraz Berdiańsku, które są obecnie bezprawnie wykorzystywane przez podmioty rosyjskie. Porty w Mikołajewie i Chersoniu pozostają niedostępne z przyczyn bezpieczeństwa. Porty: Odessa, Pivdennyi, Czornomorsk były wykorzystywane do transportu produkcji rolnej w ramach trwającej od końca lipca 2022 r. do połowy lipca 2023 r. Czarnomorskiej Inicjatywy Zbożowej pod auspicjami ONZ. Obecnie, dzięki zwiększeniu bezpieczeństwa żeglugi przez wojsko ukraińskie (od sierpnia 2023 r.) wykorzystywane są do przeładunku wszelkiego rodzaju ładunków.
- Reorientacja handlu zagranicznego na rynki państw UE spowodowała konieczność niespotykanego dotychczas wykorzystania dostępnych szlaków transportowych prowadzących do Polski, Rumunii, Słowacji, Węgier oraz Mołdawii. Nie były one przygotowane do obsługi tak wzmożonego i specyficznego wolumenu towarów z Ukrainy od strony kontrolnej, przewozowej, przeładunkowej czy magazynowej.
- W wyniku pełnoskalowej inwazji Rosji wspieranej przez Białoruś, doszło do odcięcia Ukrainy od handlu z tymi krajami, które **łącznie w 2021 r. odpowiadały za obsługę 17,3% transportu zagranicznego Ukrainy** (według masy). Odcięcie od tych szlaków oraz ataki na ukraińską infrastrukturę paliwową (przede wszystkim rafinerię w Krzemieńczuku) doprowadził do nagłego zapotrzebowania na paliwa płynne z UE.
- Parlament Europejski oraz Rada Europejska w dniu 23 czerwca 2022 r. przyznały Ukrainie status państwa kandydującego do UE. Ze względu na wyjątkowość sytuacji, ukraińskie produkty zwolniono od ograniczeń kwotowych i taryfowych, a także zliberalizowano dostęp do przewozów drogowych w UE.
- Działania na poziomie UE pozwoliły na utrzymanie możliwości wymiany handlowej kraju, pozbawionego przez większość miesięcy w 2022 r. dostępu do eksportu drogą morską.
- W dniu 14 grudnia 2023 r. Ukraina (wraz z Mołdawią) otrzymała pozytywną decyzję ws. rozpoczęcia negocjacji akcesyjnych. W ramach stopniowego włączania się Ukrainy do UE, kraje te będą otrzymywały środki na rozwój infrastruktury transportowej w ramach sieci TEN-T.
- Wiele państw UE w pierwszych miesiącach pełnoskalowej inwazji zdecydowało o zliberalizowaniu kontroli granicznej i ruchu ukraińskich pojazdów. Przykładowo, na początku maja 2022 r. Polska, niezależnie od działań na poziomie UE wyłączyła z wymogu posiadania zezwoleń na przewozy paliwa transportem kołowym z terytorium Polski.
- Rodzajami towarów, dominującymi w eksporcie z Ukrainy były przede wszystkim produkty rolne: zboża oraz oleje roślinne, a także ruda żelaza. Dodatkowo, obserwowane w pierwszych miesiącach 2022 r. natężenie ruchu na granicy powodowane stałym napływem ludności z Ukrainy do UE, nie pozwalało na pełne wykorzystanie dostępnych możliwości logistycznych.
- Funkcjonujące i niezajęte przez agresora ukraińskie porty morskie i rzeczne były poddawane regularnym atakom z powietrza. W efekcie, z uwagi na powstałe zakłócenia łańcuchów logistycznych i kongestię w portach wzrastały czas i cena transportu. Infrastruktura ukraińskich portów, w głównej mierze dedykowana do ładunków rolnych nie mogła być wykorzystywana w pełnym zakresie. Ukraina została zmuszona do przekierowania ładunków na inne, dostępne i bezpieczniejsze szlaki.

W wyniku pełnoskalowej inwazji Ukraina była zmuszona do zastąpienia portów morskich alternatywnymi szlakami logistycznymi

W opublikowanym w grudniu 2022 r. badaniu ukraińskiego *European Business Association* przedstawionego podczas wydarzenia *Infrastructure Day 2022* ankietowane podmioty logistyczne działające na rynku ukraińskim wskazały **trzy najpilniejsze zadania dla rządu Ukrainy na 2022 r.:**

- wzmocnienie niezależności energetycznej i bezpieczeństwa kraju;
- stabilną realizację umowy zbożowej pod auspicjami ONZ i rozszerzenie jej na inne towary;
- budowę i modernizację kolei w kierunku zachodnich przejść granicznych i portów dunajskich.

W badaniu wskazano alternatywne kanały eksportowe dla eksportu rolnego z Ukrainy – patrz: (Tabela 1).

W 2022 r. większość przedstawicieli sektora logistycznego w Ukrainie nie przywiązywało dużej wagi do możliwości eksportowych portów naddunajskich, które jednak w 2023 r. odnotowały rekordowe wzrosty przeładunków (z 4,9 mln t w 2021 r. do 29,4 mln t w 2023 r.).

Podkreślana wówczas przez ukraiński biznes zasadność budowy nowych terminali przeładunkowych w państwach UE nie była odbierana przez biznes jako inwestycja z pewną stopą zwrotu.

Co prawda, od lutego 2022 r. w Polsce powstał szereg terminali przeładunkowych, lecz w większości nie są dedykowane jedynie do obsługi towarów ukraińskich, z wyjątkami dotyczącymi terminali na Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS).

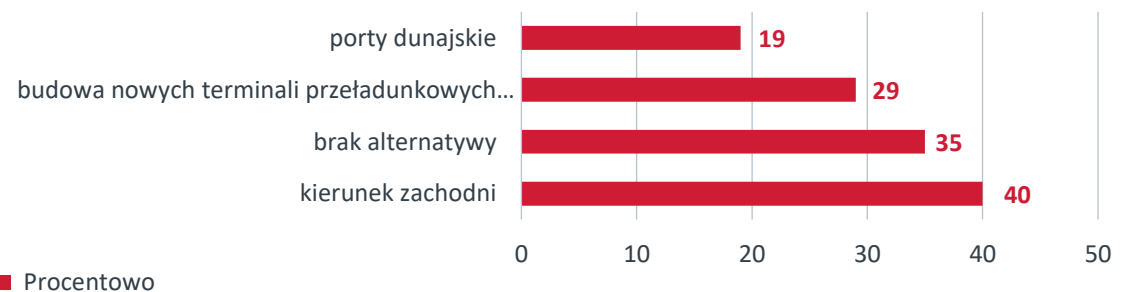
Przedsiębiorstwa logistyczne w UE nie były i nadal nie są gotowe do poniesienia kosztów na infrastrukturę przeładunkową dedykowaną wyłącznie dla rodzajów ładunków z Ukrainy jak: zboża, oleje roślinne, ruda żelaza. Powszechnie wiadomo, że optymalnym „oknem eksportowym” dla tych ładunków są porty ukraińskie.

Szczególnie widoczne jest to po poprawieniu sytuacji bezpieczeństwa na Morzu Czarnym i wzroście przeładunków w ukraińskich portach. W kontekście portów morskich w Polsce wskazuje się, że większość umów zawieranych przez podmioty ukraińskie ma charakter krótkoterminowy, co nie wpływa pozytywnie na planowanie inwestycji dedykowanych dla ładunków rolnych.

W ramach Korytarzy Solidarnościowych UE lub innych instrumentów pomocowych nie skierowano realnych zachęt inwestycyjnych dla biznesu do inwestowania w infrastrukturę logistyczną na skalę odpowiadającą wyzwaniom.

Ponadto, przy planowaniu inwestycji w terminal przeładunkowy, czy magazyn dedykowany do ładunków z Ukrainy, nie bez znaczenia pozostaje aktualna przepustowość przejść granicznych, której poprawienie jest procesem złożonym i wymagającym dodatkowych środków finansowych oraz osobowych.

Tabela 1. Alternatywy transportowe wobec Inicjatywy Zbożowej [%].



Źródło: *European Business Association Ukraine*.

Do podstawowych wyzwań ukraińskiej logistyki w 2023 r. należały rosnące koszty, ograniczenia osobowe i blokada portów morskich

Negatywne trendy z 2022 r. były kontynuowane: ograniczenia możliwości logistyczne, niszczenie infrastruktury ukraińskich przedsiębiorstw w wyniku działań rosyjskich. Jako kolejny problem rząd Ukrainy wymieniał jednostronne ograniczenia dla wwozu ukraińskiego zboża od maja 2023 r. na poziomie między państwowym oraz początek blokady drogowych przejść granicznych przez protestujących polskich przewoźników drogowych.

Eksport towarów masowych przez porty ukraińskie dla większości producentów ukraińskich jest zdecydowanie bardziej opłacalny cenowo i czasowo niż drogą lądową. Potwierdza to wzrost przewozów drogą morską w 2023 r., możliwy dzięki zabezpieczeniu bezpieczeństwa żeglugi przez armię ukraińską.

Zgodnie z danymi rządowymi, w 2023 r. w porównaniu z 2022 r. import Ukrainy wzrósł i wyniósł 62,2 mld USD. Najwięcej importowano do Ukrainy było: paliw (7,8 mld USD), „produktów różnych” (m.in. towary, których wóz do Ukrainy nie był podawany do publicznej wiadomości), wyrobów medycznych (1,7 mld USD) oraz bezzałogowych statków powietrznych (681 mln USD). Kolejne pozycje importowe zajęły: samochody osobowe, nawozy, oraz środki ochrony roślin. Deficyt handlowy kraju w 2023 r. wyniósł: 26,4 mld USD. Rząd ukraiński podaje dwa jego powody:

1. problemy logistyczne;
2. problemy natury bezpieczeństwa.

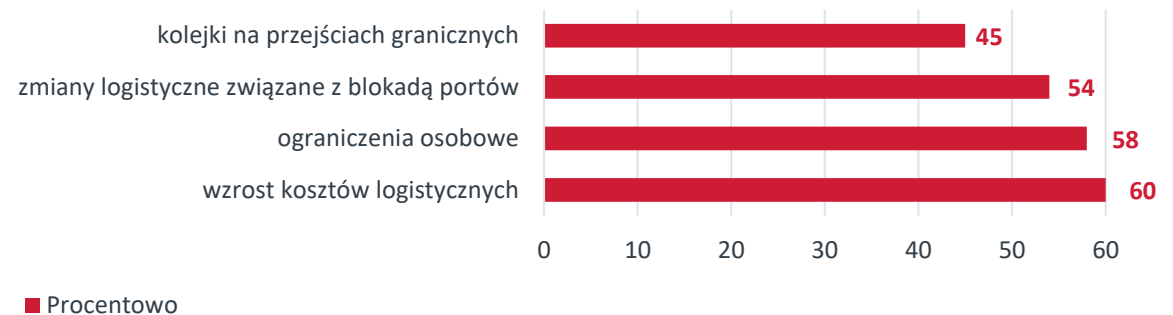
Jako priorytety na 2024 r. rząd Ukrainy wskazuje przede wszystkim kontynuowanie rozwoju możliwości eksportowych, stanowiących podstawowy element gospodarczej transformacji kraju. Dotyczą one w szczególności: zwiększenia przepustowości drogowych, kolejowych przejść granicznych oraz portów, w tym rozwoju infrastruktury portów naddunajskich.

Planuje się także implementację unijnego prawodawstwa w zakresie transportu – co jest obowiązkiem Ukrainy w ramach akcesji do UE oraz wdrażania *Ukraine Facility*.

W opublikowanym w listopadzie 2023 r. badaniu ukraińskiego *European Business Association* pn.: *Infrastructure Index 2023* ankietowane podmioty logistyczne wskazały na główne wyzwania okresu wojny: blokadę portów morskich, niedrożność szlaków lądowych, ograniczenia osobowe, wzrost kosztów. W porównaniu z 2022 r. poprawie uległy możliwości przepustowe portów morskich oraz naddunajskich, lecz sytuacja na granicach lądowych Ukrainy nie uległa znaczącej poprawie.

W *Infrastructure Index 2023* przedsiębiorstwa logistyczne wskazały na zdecydowaną gotowość do wznowienia wykorzystania infrastruktury portów morskich po ich odblokowaniu (84% ankietowanych) – co było ściśle związane z identyfikowanym wyzwaniem dot. wzrostu kosztów (60% badanych).

Tabela 2. Główne wyzwania ukraińskiej logistyki w 2023 r. [%].



Źródło: European Business Association.

W 2023 r. dzięki poprawie warunków bezpieczeństwa, doszło do wzrostu wykorzystania portów morskich oraz naddunajskich

Dzięki zmianie sytuacji bezpieczeństwa w wyniku działań ukraińskiej armii i służb, doszło do wzrostu wykorzystania portów czarnomorskich oraz naddunajskich.

W efekcie, w 2023 r. drogą morską Ukraina wywoziła prawie 1 mln t więcej r/r.

W sierpniu 2023 r. (po ostatecznym wycofaniu się Rosji z Inicjatywy Zbożowej pod auspicjami ONZ), Ukraina uruchomiła korytarz morski, którym obecnie z portów Odessa, Pivdennyi, Czornomorsk eksportuje się zboże, metale i inne towary. Dzięki temu w grudniu 2023 r.

w porównaniu do listopada ub.r. eksport morski wzrósł o 30,7%, czyli o 7 mln 340 tys. ton (w tym metali o ponad 40%). Przez korytarz czarnomorski, w miesiącach: sierpień-grudzień 2023 r. dzięki współpracy wojska i służb Ukrainy **odprawiono 241 statki, które przewiozły prawie 8,6 mln ton ładunków. Z kolei od sierpnia 2023 r. do 10 lutego 2024 r. przez ukraińskie porty morskie eksportowano 22 mln ton ładunków różnego rodzaju towarów z użyciem ponad 700 statków.**

Dla zwiększenia eksportu morzem istotne było wprowadzenie mechanizmu ubezpieczenia statków od ryzyka wojennego, a w praktyce obniżenie kosztów ubezpieczenia transportu zboża o 1-1,25%.

W porównaniu z 2022 r. wolumen przewozów transportem kolejowym w Ukrainie spadł o 52,1% r/r (-163,7 mln t r/r), co związane było ze wzrostem wykorzystania portów morskich i rzecznych, które przejęły część ładunków wywożonych poprzednio koleją.

Eksport transportem kołowym odnotował spadek, czego podstawowym powodem była blokada granicy przez protestujących polskich przewoźników. W grudniu, w porównaniu z listopadem 2023 r. wskaźnik eksportu z użyciem transportu drogowego spadł o 18,3%. Natomiast w skali 2023 r. (w porównaniu z 2022 r.) spadki były nieznaczne - **jedynie o 0,7%.**

W 2023 r. wzrosły przewozy eksportowe z wykorzystaniem kontenerów: +86% transportem kolejowym; +36% transportem drogowym.

Box 1: W warunkach wojennych zmianie uległo wykorzystanie szlaków transportowych, łączących Ukrainę z rynkami zewnętrznymi. Kierunki eksportu i importu Ukrainy w latach 2021-23:

| Europa | | | Porty naddunajskie | | |
|------------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 |
| 22,4% 52,5 mln t | 62% 81,9 mln t | 47,6% 48,4 mln t | 1,5% 4,9 mln t | 12% 14,5 mln t | 29,2% 29,4 mln t |
| Porty morskie | | | Rosja, Białoruś | | |
| 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 |
| 58,8% 137,62 mln t | 26% 33,67 mln t | 23,2% 23,6 mln t | 17,3% 40,5 mln t | × | × |

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy.

W 2023 r. znacząco zwiększono przepustowość portów na Dunaju oraz uruchomiono transport morski przez porty tzw. Wielkiej Odessy (Odessa, Pivdennyi, Czornomorsk). Wzrósł tranzyt ukraińskich towarów przez sąsiednie państwa. W 2024 r. inwestycje w rozwoju zachodnich przejść granicznych oraz infrastruktury portów naddunajskich mają być kontynuowane.

W 2024 r. planuje się podwojenie **eksportu z Ukrainy przez granicę z Rumunią – do poziomu 4 mln ton miesięcznie.**

Do najpilniejszych inwestycji ukraińskiej logistyki w 2023 r. należały rozwój dróg i kolei w kierunku UE oraz budowa uniwersalnych hubów logistycznych

Dla sektora logistycznego w Ukrainie jako najpilniejsze kierunki inwestycyjne **w badaniu European Business Association, w 2023 r. wskazano rozwój dróg i kolei w kierunku UE oraz budowę nowoczesnej infrastruktury terminali przeładunkowych**. Na konieczność rozwoju strategicznych hubów transportowych po zakończeniu wojny i pełnym otwarciu portów ukraińskich na zachodzie Ukrainy wśród ankietowanych przedsiębiorstw wskazywało:

- w 2022 r. 79% badanych przedsiębiorstw;
- w 2023 70% badanych przedsiębiorstw.

Co istotne – w opinii biznesu jak i przedstawicieli rządu wzmocnieniu ma ulec przede wszystkim infrastruktura ukierunkowana na eksport produkcji ukraińskiej, skomunikowanej z państwami UE siecią dróg i kolei w standardzie TEN-T. W celu wspierania tych wysiłków kierowane będą środki zewnętrzne. Jest to jedno z założeń inwestycji w sektorze transportu wdrażanych w ramach *Ukraine Facility*.

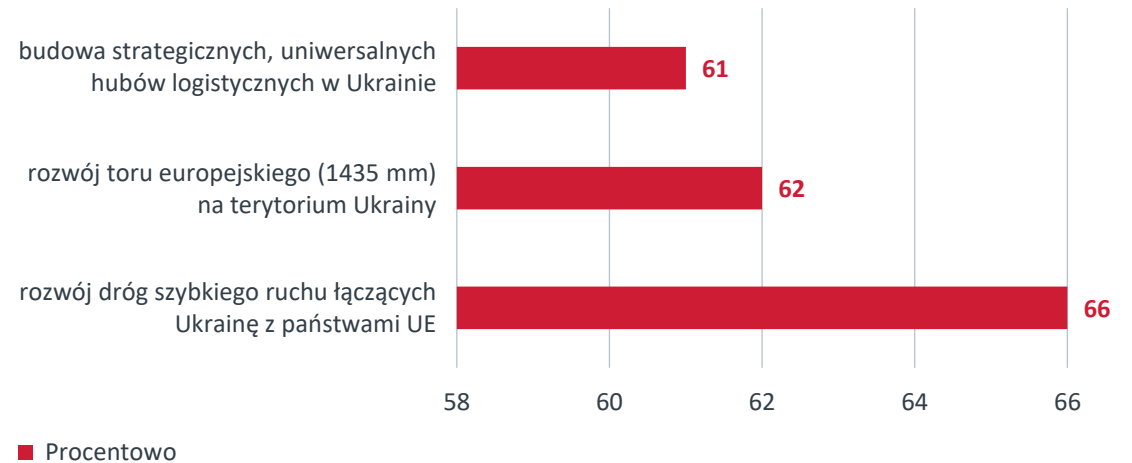
Z drugiej strony, w 2023 r. 26% ankietowanych przedsiębiorstw logistycznych wskazywało, że nie będzie konieczności rozwijania hubów transportowych na zachodzie kraju po pełnym otwarciu ruchu przez ukraińskie porty morskie.

Kwestia otwarcia ruchu przez porty Morza Czarnego oraz rozwój żeglugi dunajskiej są jednym z głównych przyczyn nierealizowania inwestycji przez podmioty logistyczne w państwach UE graniczących z Ukrainą. Brak pewności stopy zwrotu z poniesionych nakładów – po pełnym wznowieniu ruchu przez porty morskie wstrzymuje planowanie inwestycyjne na dużą skalę.

Z drugiej strony w strategii integracji UE i Ukrainy zakłada się transformację gospodarczą kraju. Jednym z jej elementów i warunków powodzenia ma być wzmocnienie infrastruktury transportowej z UE oraz liberalizacja i deoligrachizacja gospodarki.

Rząd ukraiński w negocjacjach ze Stroną unijną deklaruje świadomość i realizację tych celów, jednak w jego ocenie należy uwzględnić ewentualne możliwości przedłużania status quo z uwagi na stan wojny. Przykładowo, Wiceminister Rozwoju Hromad, Terytoriów i Infrastruktury Ukrainy podczas *EBA Infrastructure Day* w listopadzie 2023 r. podkreślał, że kraj nie może pozwolić na zliberalizowanie kolejnictwa w warunkach wojny. Wskazano na możliwość implementacji prawa UE w tym obszarze, jednak z mocą obowiązywania: 1 rok po zakończeniu stanu wojny. Z drugiej strony – w ramach *Ukraine Facility*, **zobowiązano się do częściowego wejścia w życie ustawy w 2025 r., która zakładać ma liberalizację rynku kolejowego**.

Tabela 3. Trzy najważniejsze kierunki inwestycyjne w Ukrainie według badania Infrastructure Transport Index 2023 [%]



Źródło: European Business Association.

Inwestycje w sektorze logistyki w kolejnych latach mają służyć przede wszystkim wzmocnieniu ukraińskiego eksportu

W dniu 16 stycznia 2024 r. zawieszono (trwający od 6 listopada 2023 r.) protest przewoźników drogowych. Zakończenie protestu uzależniono od spełnienia szeregu zobowiązań, uzgodnionych przez obie strony.

Niezależnie od protestu sektora drogowego, od 20 lutego 2024 r. trwały protesty rolników, polegające m.in. na blokowaniu granicy polsko-ukraińskiej. Rolnicy żądali przede wszystkim odejścia od założeń Zielonego Ładu oraz zablokowania napływu towarów rolnych z Ukrainy.

Według Ministerstwa Gospodarki Ukrainy, w 2024 r. eksport towarów i usług **ma wzrosnąć o 9%**.

Zdaniem Ministerstwa pozytywne zmiany w tym kierunku zaczęły następować w ostatnich miesiącach 2023 r. Ułatwiło je otwarcie korytarza morskiego, uruchomienie mechanizmu ubezpieczania statków od ryzyka wojennego i rozwój logistyki rzecznej na Dunaju.

W 2023 r. Ukraina wyeksportowała 99,8 mln ton towarów, (o 112 tys. ton więcej niż w 2022 r.).

Wartość eksportu była o 18,7% mniejsza niż w 2022 r. (35,8 mld USD) i spadła do jednego z najniższych wolumenów w ostatniej dekadzie.

Aktualnie rząd pracuje nad wzmocnieniem ochrony logistyki eksportu za pomocą systemów obrony powietrznej i wypracowaniem nowych szlaków eksportu towarów, których efekty będą najbardziej widoczne w latach 2025-26.

Według Ministerstwa Gospodarki Ukrainy:

Eksport towarów i usług (w porównaniu z poprzednim rokiem):

w 2024 r.
wzrośnie o 9%

w 2025 r.
wzrośnie o 19,4%

w 2026 r.
wzrośnie o 20,6%

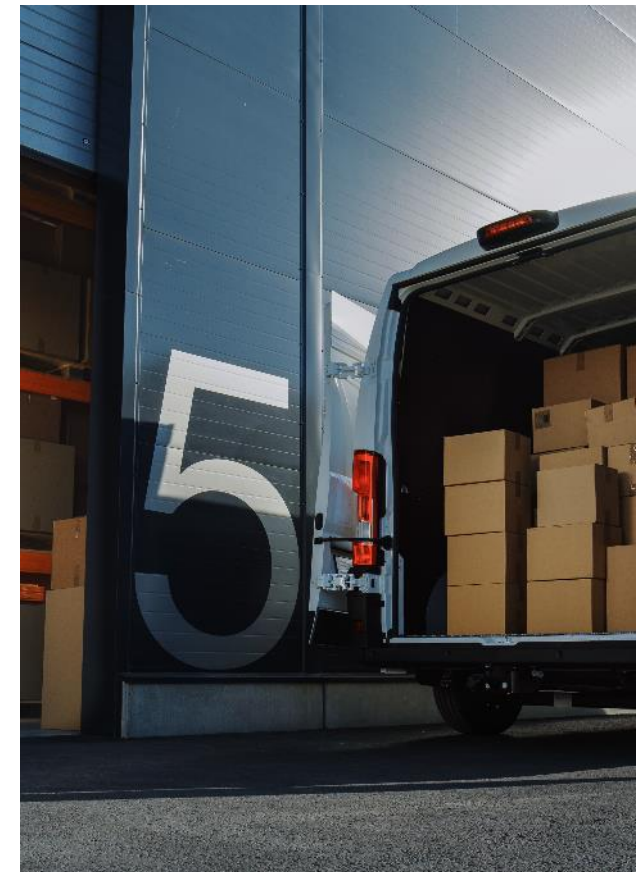
Import towarów i usług (w porównaniu z poprzednim rokiem):

w 2024 r.
wzrośnie o 5,9%

w 2025 r.
spadnie o 2,3%

w 2026 r.
wzrośnie o 13%

- Powyższe projekcje są ściśle powiązane z aktualną sytuacją bezpieczeństwa w Ukrainie oraz mogą ulec zmianie. Nie bez wpływu na szacunki rządowe będą ew. wznowienia protestów na granicy.
- Wyraźnie widoczny jest trend wzmocnienia możliwości eksportowych kraju, które rząd wyznaczył jako jedno z najbardziej istotnych zadań na kolejne lata. Zmniejszana ma być także zależność gospodarki ukraińskiej od importu, a rozbudowywany ma być potencjał logistyki eksportowej.
- W momencie redagowania Raportu rząd ukraiński rekomenduje alternatywne szlaki transportowe przez Dunaj, transporty kolejowe przez Węgry, Słowację. W opinii publicznej Polska przedstawiana jest jako niepewny kierunek.



2.

Ogólna charakterystyka
przewozów importowych
z Ukrainy przez granicę
ukraińsko-polską



Głównymi towarami przewożonymi z Ukrainy w latach 2021-2023 były metale nieszlachetne, produkty pochodzenia roślinnego i produkty mineralne

Tab. 4. Sekcje z największym udziałem w przewozach z Ukrainy przez granicę z Polską [PLN]

| Sekcja nazwa | Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|--------|-------|-------|-------|-----------|
| metale nieszlachetne i artykuły z metali nieszlachetnych | XV | 28,8% | 19,4% | 20,7% | 22,5% |
| produkty pochodzenia roślinnego | II | 4,6% | 18,3% | 9,2% | 11,6% |
| produkty mineralne | V | 14,5% | 10,8% | 9,1% | 11,3% |
| tłuszcze, oleje, woski zwierzęce i roślinne | III | 7,4% | 12,2% | 11,3% | 10,5% |
| maszyny, urządzenia mechaniczne, sprzęt elektryczny | XVI | 8,7% | 6,9% | 8,1% | 7,8% |
| gotowe artykuły spożywcze | IV | 5,3% | 5,7% | 9,4% | 6,7% |
| drewno i artykuły z drewna | IX | 6,6% | 6,3% | 6,4% | 6,4% |
| artykuły przemysłowe różne | XX | 7,4% | 4,7% | 5,8% | 5,8% |
| masa włóknista, papier, tektura | X | 1,4% | 2,7% | 6,3% | 3,4% |
| produkty przemysłu chemicznego lub przemysłów pokrewnych | VI | 3,6% | 2,4% | 1,7% | 2,5% |
| pozostałe | | 11,6% | 10,9% | 12,0% | 11,4% |

W 2022 r. produkty pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego w przewozach importowych z Ukrainy przez polsko-ukraińską granicę stanowił łącznie 36,2% przewiezionych towarów.

W 2023 r. doszło do spadku przewozów w tej grupie przez ukraińsko-polską granicę do poziomu łącznie 29,9% przewiezionych towarów.

W 2023 r. (w porównaniu z 2022 r.) nieznacznie wzrosły przewozy importowe następujących ładunków: metali - o ponad 1%; maszyn, urządzeń mechanicznych [...] - o ponad 1%; art. przemysłowych: o niecały 1%; papieru, tektury o prawie 3,5%.

- **Transportem kolejowym** w 2022-23 r. w imporcie przewożono głównie produkty masowe, w tym ok. 34-37% metali i art. metalowych. W 2023 r. w porównaniu z 2022 r. udział transportu kolejowego wzrastał, lecz nie więcej niż o ok. 5%. **Spadki odnotowano w przewozach produktów poch. roślinnego: prawie o 14%.**
- **Transportem samochodowym** przewożono wszystkie rodzaje ładunków, przy czym nie można określić w przypadku określić grupy jednoznacznie dominującej - jak w transporcie kolejowym. W 2023 r. w por. z 2022 r. udział transportu drogowego w największych sekcjach pozostawał na zbliżonym poziomie poza produktami pochodzenia roślinnego, które odnotowały spadek o 6,5%.

Tab. 5. Top 5 sekcji w rodzajach transportu w przewozach z Ukrainy przez granicę z Polską [PLN]

| Transport drogowy | Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|--------|-------|-------|-------|-----------|
| maszyny, urządzenia mechaniczne, sprzęt elektryczny | XVI | 16,3% | 13,2% | 13,8% | 14,3% |
| drewno i artykuły z drewna | IX | 12,5% | 11,9% | 10,7% | 11,7% |
| artykuły przemysłowe różne | XX | 14,2% | 9,0% | 9,9% | 10,7% |
| metale nieszlachetne i artykuły z metali nieszlachetnych | XV | 11,4% | 8,8% | 9,6% | 9,8% |
| produkty pochodzenia roślinnego | II | 6,5% | 13,7% | 7,2% | 9,6% |
| pozostałe | | 39,1% | 43,5% | 48,8% | 44,0% |
| Transport kolejowy | | | | | |
| metale nieszlachetne i artykuły z metali nieszlachetnych | XV | 52,3% | 34,4% | 37,5% | 40,5% |
| produkty mineralne | V | 25,2% | 17,2% | 19,9% | 20,3% |
| produkty pochodzenia roślinnego | II | 2,8% | 26,2% | 12,3% | 15,3% |
| tłuszcze, oleje, woski zwierzęce i roślinne | III | 8,0% | 13,8% | 17,9% | 13,3% |
| gotowe artykuły spożywcze | IV | 6,9% | 6,6% | 11,8% | 8,2% |
| pozostałe | | 4,9% | 1,8% | 0,7% | 2,4% |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości towarów, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę. W niektórych przypadkach kraj przeznaczenia jest inny niż Polska.

Największy udział w obsłudze celnej towarów przewiezionych w relacji importowej przez granicę ukraińsko-polską odnotował Oddział Celny w Hrubieszowie

Tab. 6. Urzędy Celne z największym udziałem w przewozach z Ukrainy przez granicę z Polską [kg]

| Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|-------|-------|-------|-----------|
| Oddział Celny w Hrubieszowie przejście kolejowe | 62,9% | 59,5% | 61,1% | 61,0% |
| Oddział Celny Medyka-Żurawica przejście kolejowe | 7,5% | 7,8% | 8,7% | 8,0% |
| Oddział Celny w Korczowej przejście drogowe | 6,9% | 7,6% | 6,7% | 7,1% |
| Dorohusk Oddział Celny przejście drogowe | 6,4% | 7,1% | 7,1% | 6,9% |
| Dorohusk Oddział Celny przejście kolejowe | 4,7% | 7,9% | 6,6% | 6,5% |
| Oddział Celny w Hrebennem przejście drogowe | 4,5% | 5,2% | 4,2% | 4,7% |
| Oddział Celny w Medyce przejście drogowe | 2,0% | 2,0% | 2,8% | 2,3% |
| Oddział Celny w Budomierzu przejście drogowe | 2,4% | 1,3% | 1,3% | 1,6% |
| Oddział Celny I w Pruszkowie | 0,7% | 0,2% | 0,2% | 0,3% |
| Oddział Celny VI w Warszawie | 0,8% | 0,0% | 0,0% | 0,2% |
| pozostałe | 1,2% | 1,4% | 1,3% | 1,3% |

- W latach 2021-23 ponad 50% towarów wg wartości wprowadzono do obrotu (malejąco) w 5 największych oddziałach celnych (OC):

OC Hrubieszów (przejście kolejowe), OC Korczowa (przejście drogowe), OC Dorohusk (przejście drogowe), OC Hrebenne (przejście drogowe), OC Medyka (przejście drogowe).

Tab. 7. Urzędy Celne z największym udziałem w przewozach z Ukrainy przez granicę z Polską [PLN]

| Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|-------|-------|-------|-----------|
| Oddział Celny w Hrubieszowie przejście kolejowe | 30,8% | 30,7% | 31,1% | 30,8% |
| Oddział Celny w Korczowej przejście drogowe | 15,3% | 16,5% | 15,1% | 15,8% |
| Oddział Celny Dorohusk przejście drogowe | 13,5% | 13,2% | 12,1% | 13,0% |
| Oddział Celny w Hrebennem przejście drogowe | 12,3% | 9,8% | 8,1% | 10,0% |
| Oddział Celny w Medyce przejście drogowe | 10,3% | 9,1% | 10,4% | 9,8% |
| Oddział Celny Medyka-Żurawica przejście kolejowe | 9,1% | 6,4% | 6,7% | 7,3% |
| Oddział Celny Dorohusk przejście kolejowe | 2,2% | 4,3% | 2,3% | 3,1% |
| Oddział Celny w Budomierzu przejście drogowe | 0,2% | 1,6% | 6,4% | 2,6% |
| Oddział Celny w Zamościu | 1,1% | 2,7% | 0,1% | 1,4% |
| Oddział Celny I w Pruszkowie | 1,9% | 0,8% | 0,8% | 1,1% |
| pozostałe | 3,3% | 4,9% | 6,9% | 5,1% |

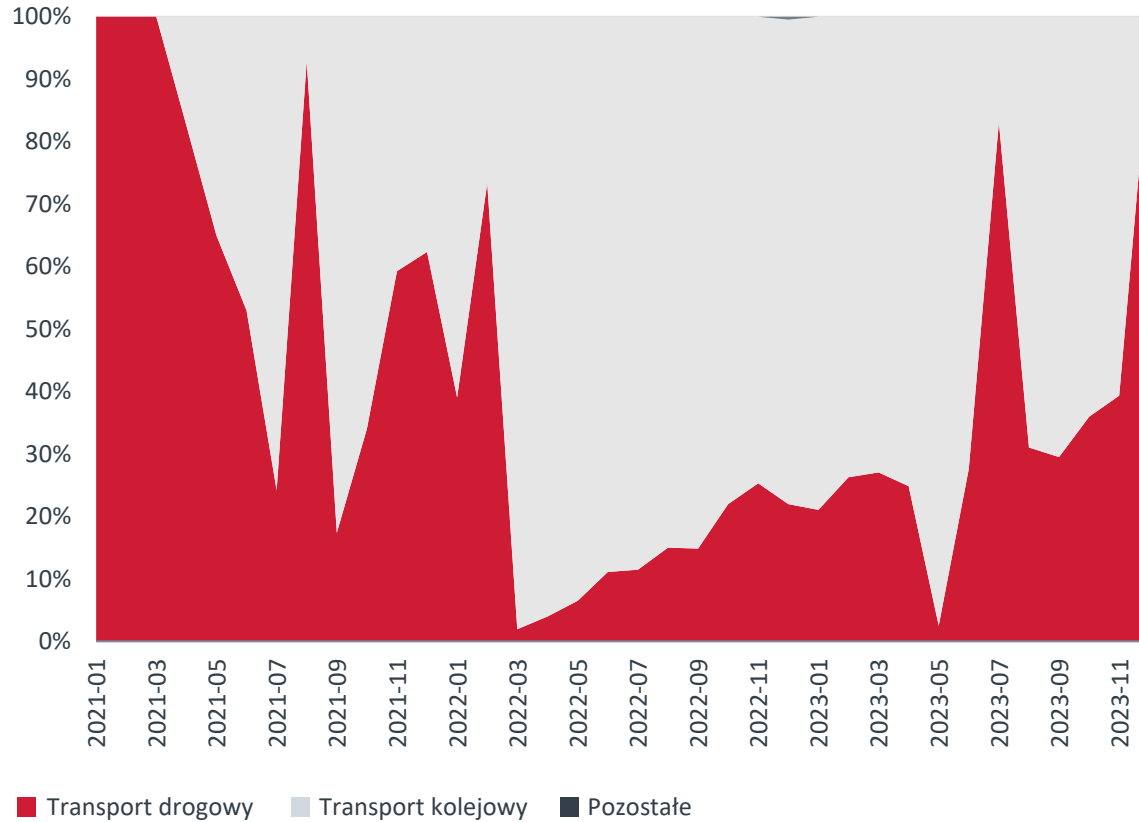
Dodatkowo, OC w Hrubieszowie odpowiadało w latach 2021-23 za obsługę ok. 60% przewozów importowych (kolejowych) według masy, przy różnicach w ww. latach na poziomie ok. 1-2%.

Drugi najwyższy wynik odnotował OC Medyka-Żurawica przejście kolejowe: ok. 8%.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości towarów, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę. W niektórych przypadkach kraj przeznaczenia jest inny niż Polska.

Wraz z pełnoskalową inwazją wzrosło wykorzystanie transportu kolejowego w przewozach z Ukrainy przez ukraińsko-polską granicę

Rys. 1. Przewozy zboża z Ukrainy przez granicę z Polską, struktura ze względu na rodzaj transportu [kg]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości zbóż, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę.

Przed lutym 2022 r. zboże przewożone było z Ukrainy przez granicę z Polską głównie transportem drogowym. **Sytuacja uległa odwróceniu w marcu 2022 r.**, gdzie za prawie za całość przewozów zboża z Ukrainy odpowiadał transport kolejowy.

Ze względu na masowy charakter przewozów, po wybuchu pełnoskalowej wojny transport kolejowy odpowiadał za większą część przewozów zboża z Ukrainy, przy czym transport drogowy stopniowo odbudowywał swoją pozycję od kwietnia 2022 r.

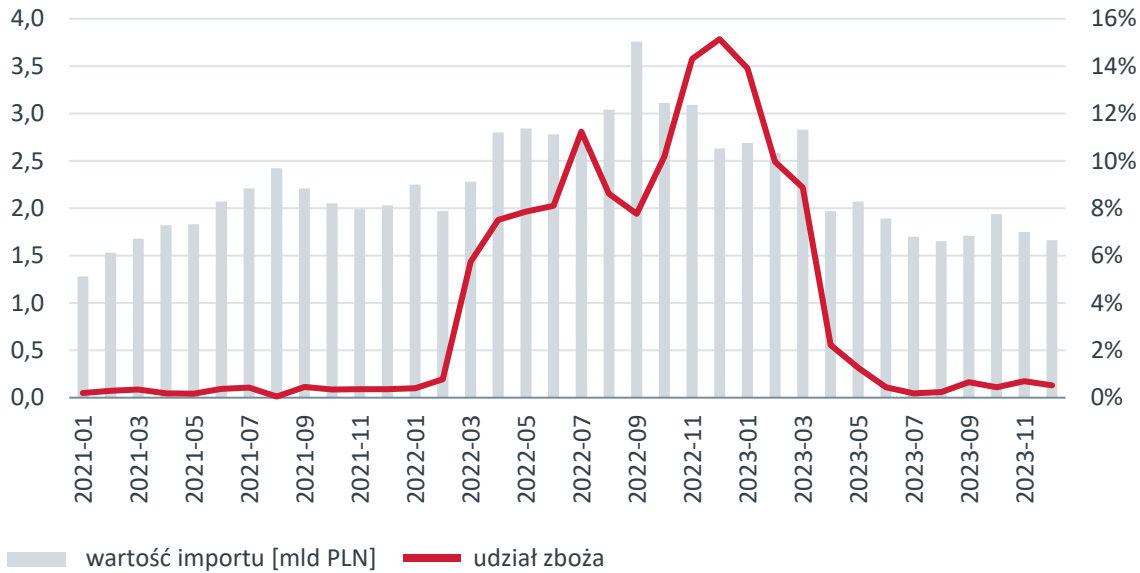
Transport drogowy jedynie w lipcu oraz grudniu 2023 r. odpowiadał za większy udział w przewozach zboża niż kolej.

Podczas największego natężenia przewozów zboża z Ukrainy przez granicę z Polską, nieporównywalnie częściej wykorzystywany był transport kolejowy, umożliwiając przewiezienie jednorazowo większej ilości ładunku. W przypadku transportów zakwalifikowanych jako „pozostałe”, mowa o przewozie zboża z Ukrainy do Polski drogą morską, przy czym jest to udział marginalny.



W 2023 r. przewozy zboża z Ukrainy przez granicę z Polską znacząco spadły

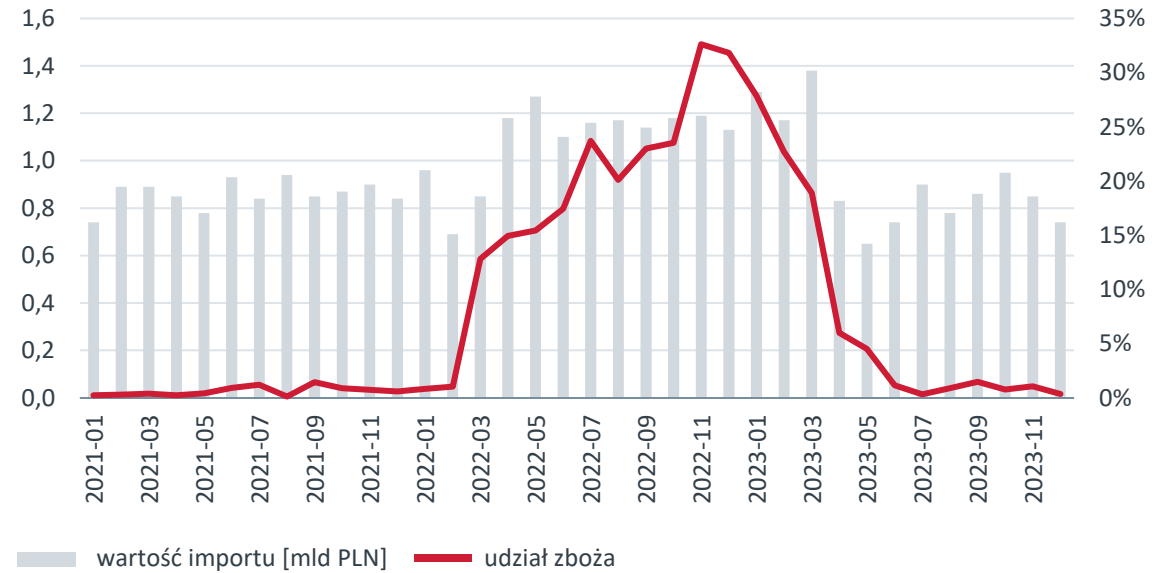
Rys. 2. Wartość towarów przewożonych w relacjach importowych z Ukrainy przez granicę z Polską [mld PLN] i udział zboża w tych przewozach



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości zbóż, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę.

W 2021 r. udział zboża (zarówno wg masy jak i wartości) **stanowił maksymalnie ok. 2% całości przewozów z Ukrainy przez granicę z Polską**. Od marca 2022 r. obserwowano skokowy wzrost udziału zboża w przewozach importowych, spowodowany zablokowaniem portów Ukrainy oraz minimalizowaniem ryzyka związanego z przejęciem/zniszczeniem zboża przez siły rosyjskie. Uzależnienie przewozów zboża przez Polskę od dostępności szlaków morskich szczególnie

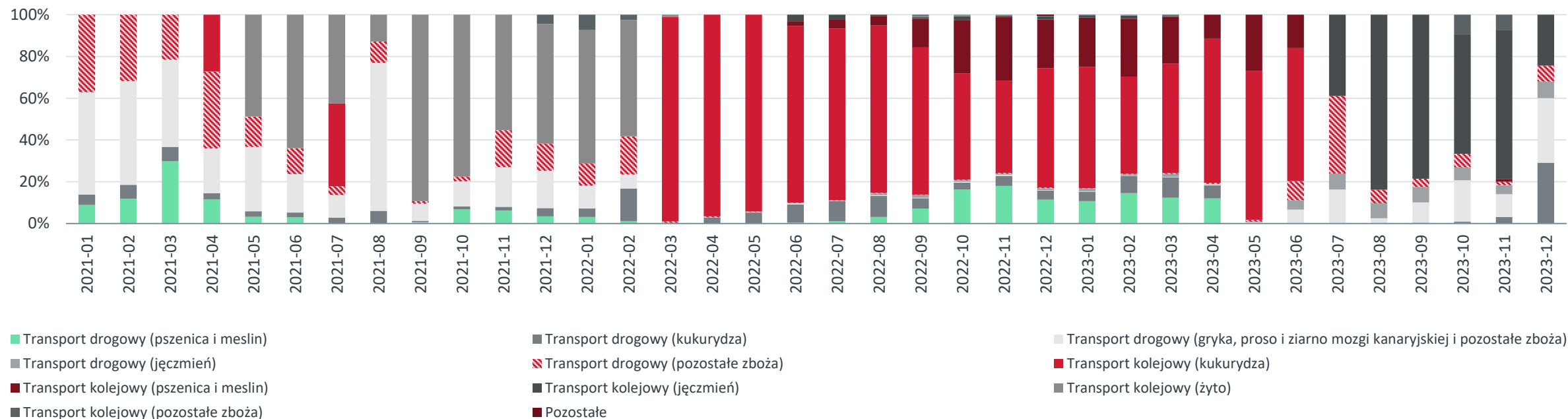
Rys. 3. towarów przewożonych w relacjach importowych z Ukrainy przez granicę z Polską [mld kg] i udział zboża w tych przewozach



widoczne jest w sierpniu 2022 r., gdy uruchomiono pod auspicjami ONZ Inicjatywę Zbożową, umożliwiającą wywóz zboża z portów morskich pod kontrolą Ukrainy, a także we wrześniu 2023 r. gdy wprowadzono zakaz wwozu do Polski (jako import) niektórych rodzajów zbóż. Od utworzenia korytarza czarnomorskiego w sierpniu 2023 r. przewozy zboża przez Polskę utrzymują się na niższym poziomie niż w poprzedzającym okresie.

W strukturze przewozów zboża z Ukrainy w 2022 r. dominowała kukurydza

Rys. 4. Struktura przewozów importowych zboża z Ukrainy przez granicę z Polską ze względu na główny rodzaj nomenklatury scalonej CN4 i rodzaj transportu [kg]



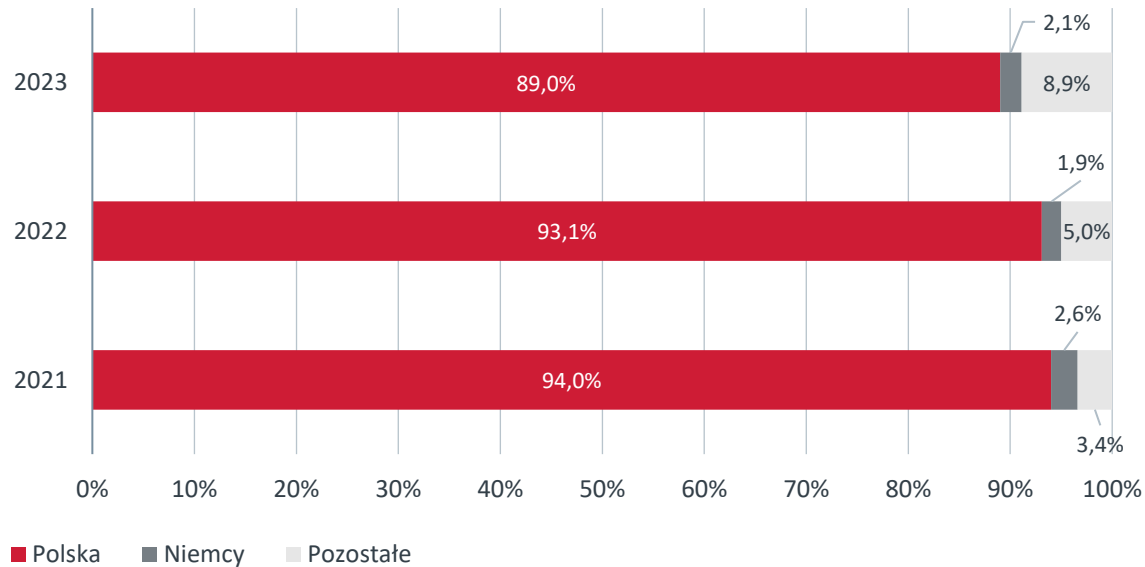
Od wybuchu pełnoskalowej wojny w strukturze przewozów zboża przez granicę z Polską, wywożono głównie **kukurydzę**, przede wszystkim z użyciem kolei. W marcu-maju 2022 r. stanowiły znacząco ponad **90% przewozów** zbóż z kierunku ukraińskiego. Jesienią i zimą obserwowano przewozy pszenicy, głównie koleją, która stanowiła wówczas maks. ok. 30% przewozów zbóż z Ukrainy przez granicę z Polską.

Od lipca 2023 r. doszło do diametralnej zmiany struktury przewozów zbóż – w miejsce kukurydzy zaczęto przewozić głównie jęczmień. Zmiany te wynikają z ograniczeń wwozowych (w imporcie) dla niektórych rodzajów zbóż (szczególnie widoczne jest to na przykładzie kukurydzy). Część ze wskazanych na pow. wykresie zbóż została przewieziona przez granicę z Polską w ruchu tranzytowym.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości zbóż, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę.

Zdecydowana większość towarów przewiezionych z Ukrainy przez granicę z Polską wprowadzana jest do obrotu w Polsce

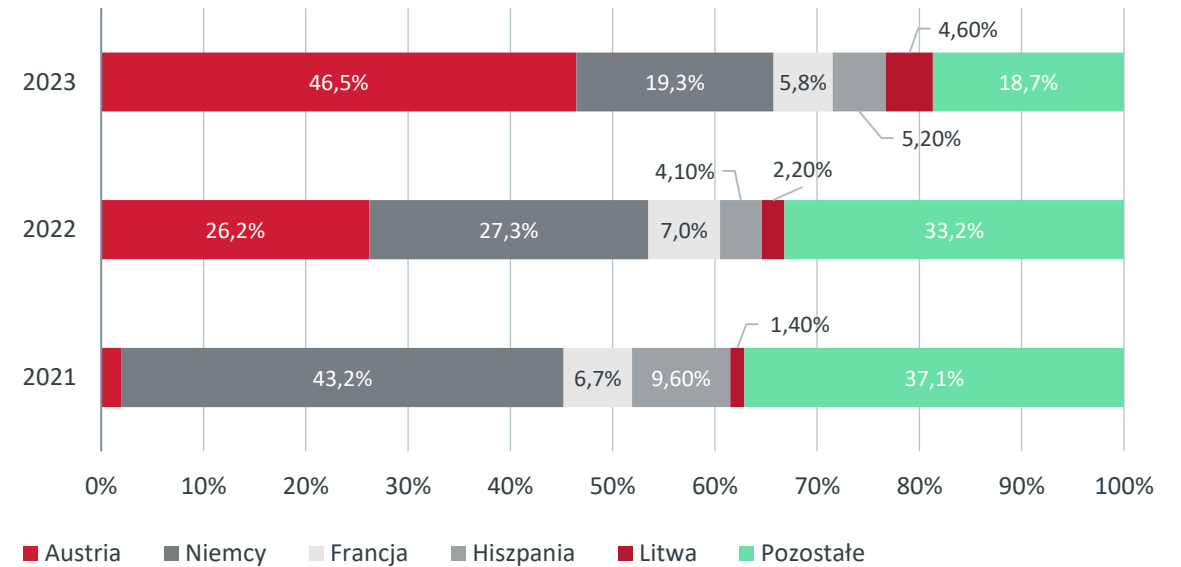
Rys. 5. Struktura przewozów importowych z Ukrainy przez granicę z Polską ze względu na kraj przeznaczenia



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości towarów, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę.

- Zgodnie z deklaracjami celnymi, w przewozach z Ukrainy przez granicę z Polską, najwięcej towarów wprowadzano do obrotu na rynku polskim. W procentowym ujęciu odnotowuje się jednak spadek tej tendencji: -5 p.p., porównując rok 2023 oraz 2021.
- Spośród towarów, które przewieziono z Ukrainy przez granicę z Polską, najwięcej z nich (poza Polską) wprowadzano w latach 2021 oraz 2022 do obrotu w Niemczech. W 2022 r. pozycja

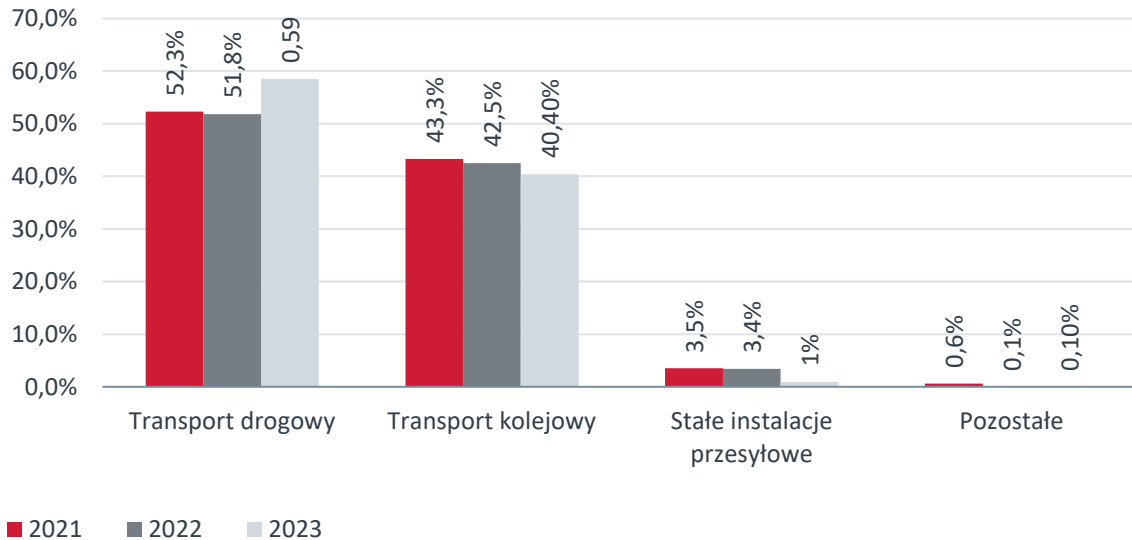
Rys. 6. Struktura przewozów importowych z Ukrainy przez granicę z Polską ze względu na kraj przeznaczenia inny niż Polska



- Niemiec i Austrii uległa znacznemu zbliżeniu. W 2023 r. odnotowano znaczący wzrost udziału Austrii: 46,5% towarów przewiezionych przez granicę ukraińsko-polską, podczas gdy udział Niemiec spadł do poziomu 19,3% (w 2021 r. odpowiadały za 43,2%).
- Od 2022 r. rośnie także udział Litwy w przewozach przez granicę ukraińsko-polską ze względu na kraj przeznaczenia inny niż Polska było to od 1,4% w 2021 r. do 4,6% w 2023 r..

Transport drogowy pozostaje dominujący w przewozach z Ukrainy przez granicę z Polską

Rys. 7. Struktura przewozów z Ukrainy przez granicę z Polską ze względu na rodzaj transportu [PLN]



Transport drogowy: w 2021 r. odpowiadał za 52,3% przewozów (wg wartości), po lekkim spadku w 2022 r. (51,8%) w 2023 r. wzrósł do poziomu **58,5%**.

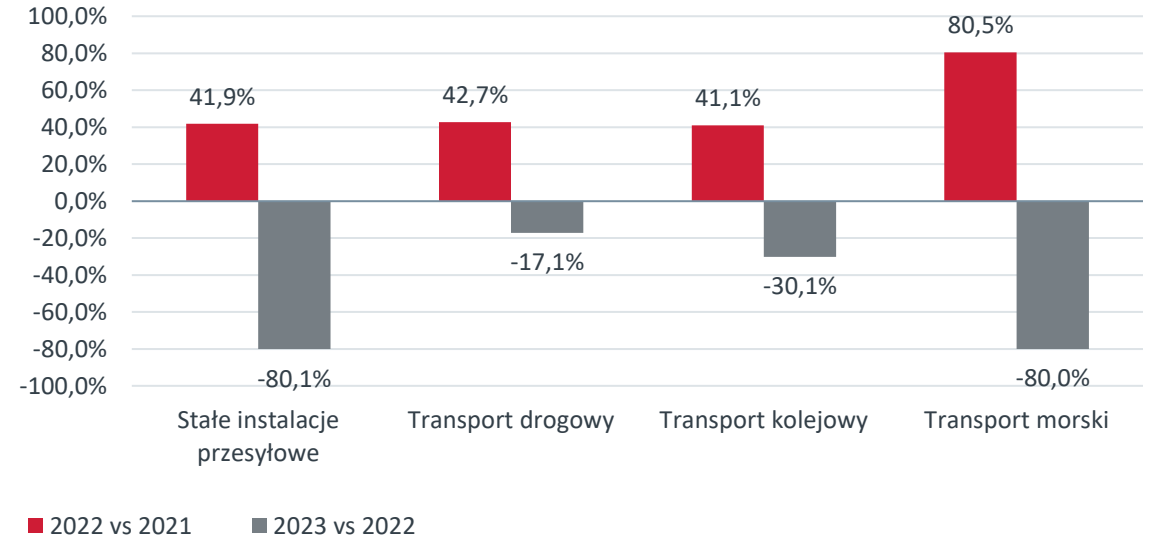


Transport kolejowy: w 2021 r. odpowiadał za 43,3% przewozów (wg wartości). Odnotowuje się tendencję spadkową: w 2022 r. udział kolei spadł do poziomu 42,5%, a w 2023 r.: 40,4%.



Stale instalacje przesyłowe: udział w imporcie z Ukrainy pozostaje na marginalnym poziomie. Największy spadek (ponad 3-krotny) ich wykorzystania odnotowano w 2023 r. (jedynie 0,9%).

Rys. 8. Zmiana wartości przewozów z Ukrainy przez granicę z Polską ze względu na rodzaj transportu (bez uwzględnienia przesyłek pocztowych, transportu lotniczego, własnego napędu) [PLN]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości towarów, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę.

3.

Ogólna charakterystyka
przewozów
eksportowych do
Ukrainy przez granicę
polsko-ukraińską

W 2023 r. w przewozach do Ukrainy przez granicę z Polską najbardziej wzrósł udział paliw, wyrobów chemicznych oraz broni i amunicji

Tab. 8. Sekcje z największym udziałem w przewozach eksportowych na Ukrainę z Polski

| Sekcja nazwa | Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|--------|-------|-------|-------|-----------|
| produkty mineralne | V | 4,3% | 23,8% | 18,2% | 17,1% |
| maszyny, urządzenia mechaniczne, sprzęt elektryczny | XVI | 18,4% | 11,9% | 12,9% | 13,8% |
| pojazdy, statki powietrzne | XVII | 11,6% | 10,5% | 12,0% | 11,4% |
| produkty przemysłu chemicznego lub przemysłów pokrewnych | VI | 12,4% | 8,7% | 10,1% | 10,1% |
| broń i amunicja | XIX | 0,3% | 8,3% | 10,8% | 7,5% |
| tworzywa sztuczne, kauczuk i artykuły z nich | VII | 9,3% | 5,9% | 5,5% | 6,5% |
| materiały i artykuły włókiennicze | XI | 8,4% | 5,4% | 5,4% | 6,1% |
| metale nieszlachetne i artykuły z metali nieszlachetnych | XV | 7,8% | 4,7% | 5,1% | 5,5% |
| gotowe artykuły spożywcze | IV | 6,2% | 4,5% | 5,2% | 5,1% |
| masa włóknista, papier, tektura | X | 2,8% | 1,9% | 2,9% | 2,5% |
| pozostałe | | 18,6% | 14,5% | 11,9% | 14,3% |

Największy udział w przewozach przez granicę polsko-ukraińską do Ukrainy w transporcie drogowym odnotowano w przypadku: maszyn, urządzeń i sprzętu elektrycznego; pojazdów; produktów przemysłu chemicznego; broni i amunicji.

Udział towarów z kategorii „pozostałe” wynosił w latach 2021-23 od ok. 44% do prawie 50%, co wskazuje na duże zróżnicowanie towarów przewożonych transportem kołowym – w odróżnieniu od kolejowego, gdzie kategoria „pozostałe” wynosiła od ok. 3% do ok. 7%.

Tab. 9. Top 5 sekcji w rodzajach transportu dla przewozów eksportowych na Ukrainę z Polski [PLN]

| Transport drogowy | Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|--------|-------|-------|-------|-----------|
| maszyny, urządzenia mechaniczne, sprzęt elektryczny | XVI | 20,1% | 16,1% | 15,6% | 16,9% |
| pojazdy, statki powietrzne | XVII | 8,7% | 9,2% | 10,8% | 9,7% |
| produkty przemysłu chemicznego lub przemysłów pokrewnych | VI | 11,0% | 8,9% | 9,4% | 9,6% |
| broń i amunicja | XIX | 0,3% | 10,7% | 13,3% | 9,2% |
| tworzywa sztuczne, kauczuk i artykuły z nich | VII | 10,5% | 7,9% | 6,7% | 8,1% |
| pozostałe | | 49,5% | 47,3% | 44,2% | 46,5% |
| Transport kolejowy | | | | | |
| produkty mineralne | V | 45,0% | 77,6% | 79,2% | 75,1% |
| produkty przemysłu chemicznego lub przemysłów pokrewnych | VI | 42,0% | 11,3% | 16,6% | 16,5% |
| masa włóknista, papier, tektura | X | 6,9% | 0,7% | 0,6% | 1,3% |
| broń i amunicja | XIX | 0,0% | 2,2% | 0,0% | 1,1% |
| artykuły z kamienia, wyroby ceramiczne, szkło | XIII | 2,6% | 0,9% | 0,6% | 0,9% |
| pozostałe | | 3,5% | 7,3% | 2,9% | 5,1% |

Kluczowe dla wysiłku wojennego Ukrainy dostawy produktów mineralnych realizowane były głównie z wykorzystaniem transportu kolejowego. W 2023 r. stanowiły one 75,1% przewozów koleją z Polski do Ukrainy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości towarów, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę.

W latach 2021-23 największy udział w przewozach przez granicę polsko-ukraińską do Ukrainy posiadały oddziały celne przy drogowych przejściach granicznych

Tab. 10. Urzędy Celne z największym udziałem w eksporcie na Ukrainę z Polski [kg]

| Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|-------|-------|-------|-----------|
| Dorohusk Oddział Celny przejście drogowe | 17,5% | 15,4% | 16,2% | 16,3% |
| Oddział Celny w Korczowej przejście drogowe | 19,2% | 15,1% | 13,9% | 15,7% |
| Oddział Celny w Hrebennem przejście drogowe | 11,2% | 11,0% | 9,2% | 10,4% |
| Oddział Celny w Medyce przejście drogowe | 8,5% | 9,7% | 11,0% | 9,9% |
| Oddział Celny Medyka-Żurawica przejście kolejowe | 2,6% | 10,7% | 14,2% | 9,9% |
| Oddział Celny w Hrubieszowie | 15,6% | 11,3% | 4,3% | 9,8% |
| DOROHUSK Oddział Celny przejście kolejowe | 3,0% | 10,0% | 12,0% | 8,9% |
| Oddział Celny w Tychach | 9,3% | 4,3% | 5,3% | 6,0% |
| Oddział Celny w Rzeszowie | 6,7% | 4,0% | 3,9% | 4,7% |
| Oddział Celny I w Pruszkowie | 0,3% | 2,8% | 0,8% | 1,3% |
| pozostałe | 6,0% | 5,7% | 9,2% | 7,1% |

W latach 2021-23 najwięcej towarów wprowadzono do obrotu (malejąco) w 5 największych oddziałach celnych: OC Korczowa (przejście drogowe), OC Dorohusk (przejście drogowe), OC Medyka (przejście drogowe), OC w Hrebennem (przejście drogowe), OC Medyka-Żurawica (przejście kolejowe).

Tab. 11. Urzędy Celne z największym udziałem w eksporcie na Ukrainę z Polski [wartość PLN]

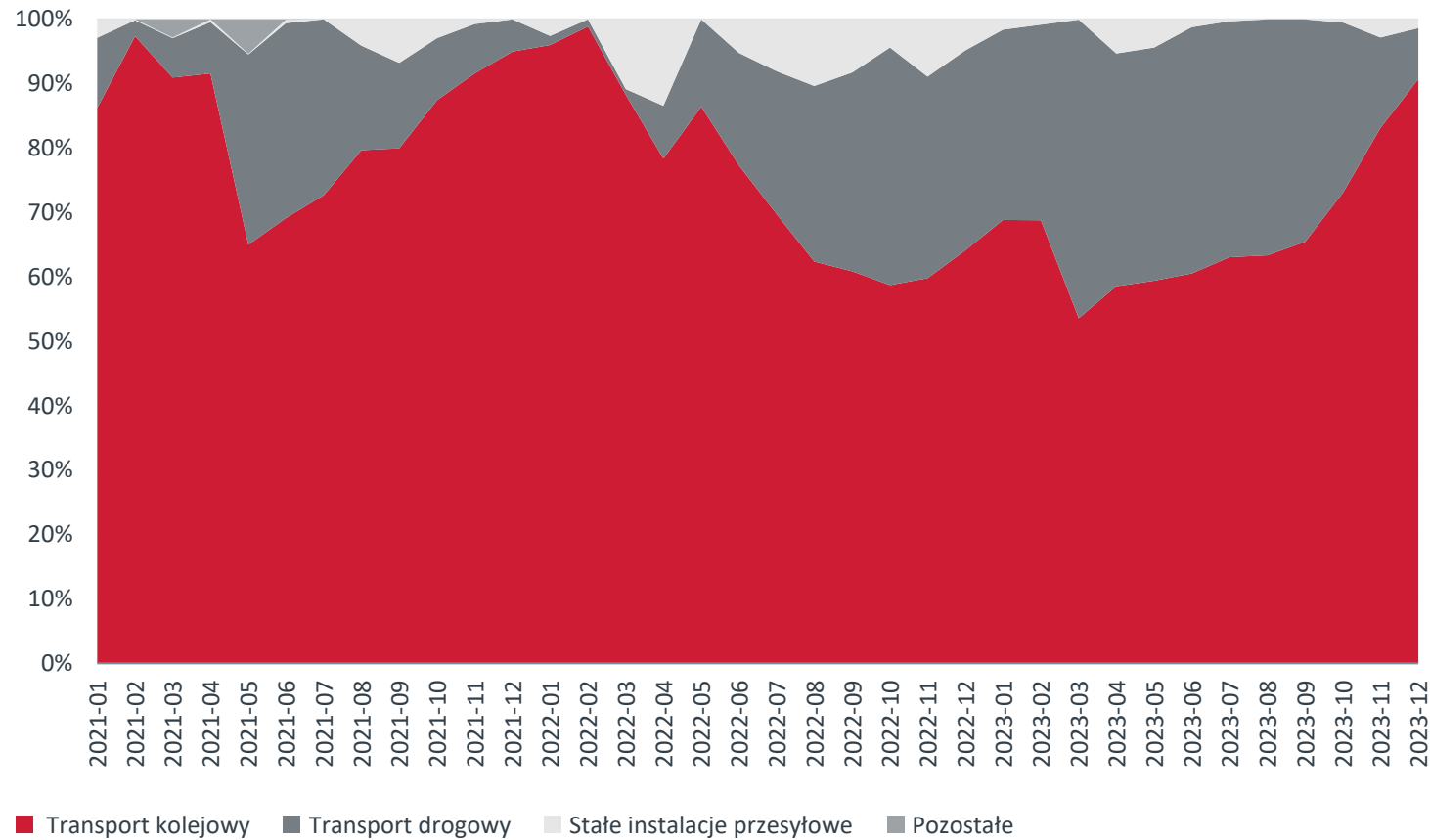
| Sekcja | 2021 | 2022 | 2023 | 2021-2023 |
|--|-------|-------|-------|-----------|
| Oddział Celny w Korczowej przejście drogowe | 20,7% | 22,8% | 25,4% | 23,4% |
| Dorohusk Oddział Celny przejście drogowe | 30,4% | 19,6% | 17,6% | 21,2% |
| Oddział Celny w Medyce przejście drogowe | 15,8% | 12,9% | 12,5% | 13,4% |
| Oddział Celny w Hrebennem przejście drogowe | 15,7% | 12,1% | 10,6% | 12,3% |
| Oddział Celny Medyka-Żurawica przejście kolejowe | 0,5% | 6,8% | 5,6% | 4,9% |
| Dorohusk Oddział Celny przejście kolejowe | 0,9% | 6,3% | 5,6% | 4,8% |
| Oddział Celny w Rzeszowie | 4,2% | 2,6% | 3,3% | 3,3% |
| Oddział Celny I w Pruszkowie | 1,5% | 4,3% | 1,0% | 2,3% |
| Oddział Celny w Budomierzu przejście drogowe | 0,1% | 1,7% | 3,6% | 2,1% |
| Oddział Celny w Zosinie przejście drogowe | 0,0% | 1,8% | 2,8% | 1,8% |
| pozostałe | 10,4% | 9,1% | 12,0% | 10,6% |

Według masy w przewozach do Ukrainy przez przejścia graniczne polsko-ukraińskie, za prawie 50% odpowiadają trzy największe OC w przejściach drogowych: Dorohusk, Korczowa, Hrebenne. W kolejowych przejściach granicznych (wg masy) najwięcej towarów obsłużono w OC: Medyka-Żurawica oraz Dorohusk (łącznie ok. 20% wg masy) – na co złożyły się głównie przewozy paliw.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartości zbóż, które przekroczyły ukraińsko-polską granicę.

Przewozy oleju napędowego i paliwa do Ukrainy przez polsko-ukraińską granicę odbywają się głównie z użyciem transportu kolejowego

Rys. 9. Eksport oleju i paliwa na Ukrainę z Polski, struktura ze względu na rodzaj transportu [kg]

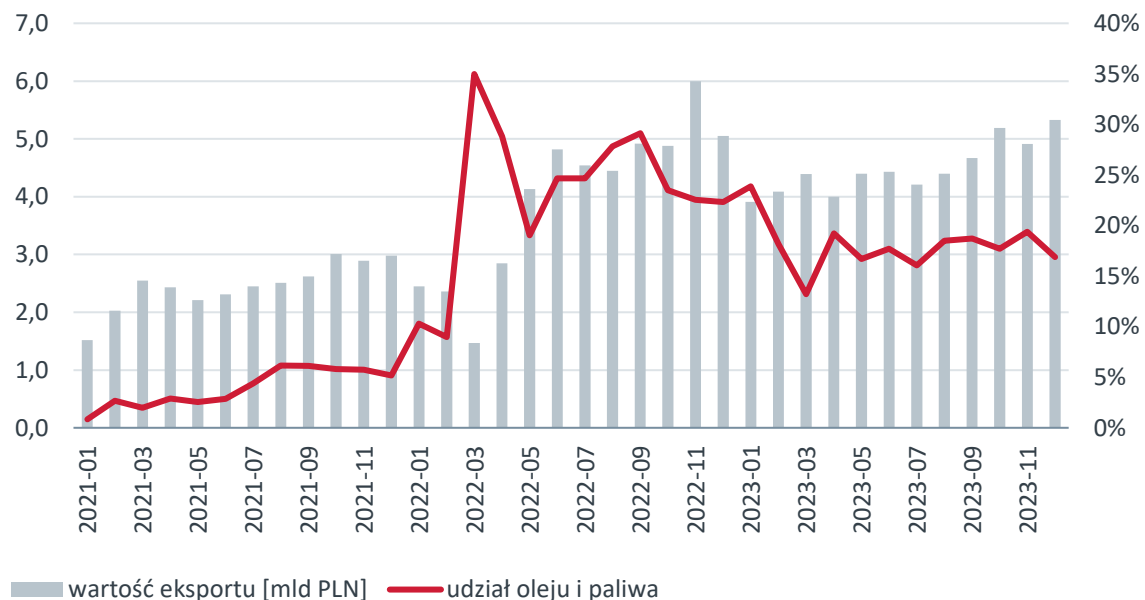


- Przed lutym 2022 r. olej napędowy i paliwa przewożone były z Polski do Ukrainy głównie transportem kolejowym, przy czym w niektórych miesiącach widoczne były wzrosty transportu drogowego – największy w maju 2021 r.
- Rola stałych instalacji przesyłowych w transporcie oleju i paliwa z Polski na Ukrainę pozostawała na stosunkowo niskim poziomie.
- Ze względu na specyfikę przewozów, po wybuchu pełnoskalowej wojny transport kolejowy odpowiada za większą część przewozów paliw na Ukrainę przez granicę z Polską.
- W obecnych warunkach Ukraina, pozbawiona dostaw z Rosji, Białorusi oraz możliwości produkcji i składowania paliw w rafinerii w Krzemieńczuku jest uzależniona od zachodnich dostaw ropy oraz paliw.
- Przy zapotrzebowaniu na paliwa kluczowym aspektem jest cena surowca – jak wskazuje się w opracowaniach ukraińskich, w porównaniu z Polską cenowo i czasowo bardziej opłacalny jest import z Rumunii (port w Konstancy).
- Należy pamiętać, że Ukraina w najbliższych latach będzie zmuszona do dywersyfikacji dostaw, a Polska może okazać się kluczowym kierunkiem przewozów paliw do Ukrainy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartość paliw i olejów, które przekroczyły polsko-ukraińską granicę.

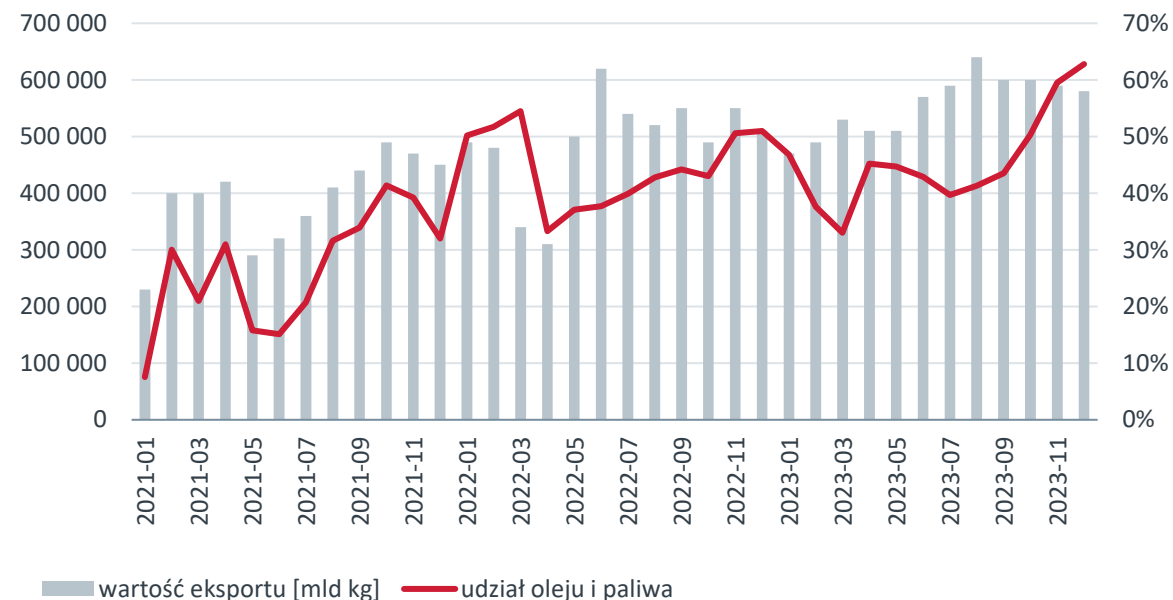
Polska stanowi jeden z kluczowych kierunków dostaw paliw do Ukrainy, co znajduje odzwierciedlenie w przewozach eksportowych

Rys. 10. Wartość eksportu na Ukrainę z Polski [mld PLN] i udział oleju i paliwa w eksporcie



Udział oleju i paliwa w 2021 r. w przewozach do Ukrainy przez granicę polsko-ukraińską odpowiadał za **ok. 5% wartości eksportu (w PLN), ale już do 42% w udziale wg masy**. Rekordowy wzrost przewozów oleju i paliw nastąpił **w marcu 2022 r.**, odpowiadając za ok. 35% (wg PLN) i 55% (według masy) towarów eksportowanych przez polsko-ukraińską granicę.

Rys. 11. Wartość eksportu na Ukrainę z Polski [mld kg] i udział oleju i paliwa w eksporcie

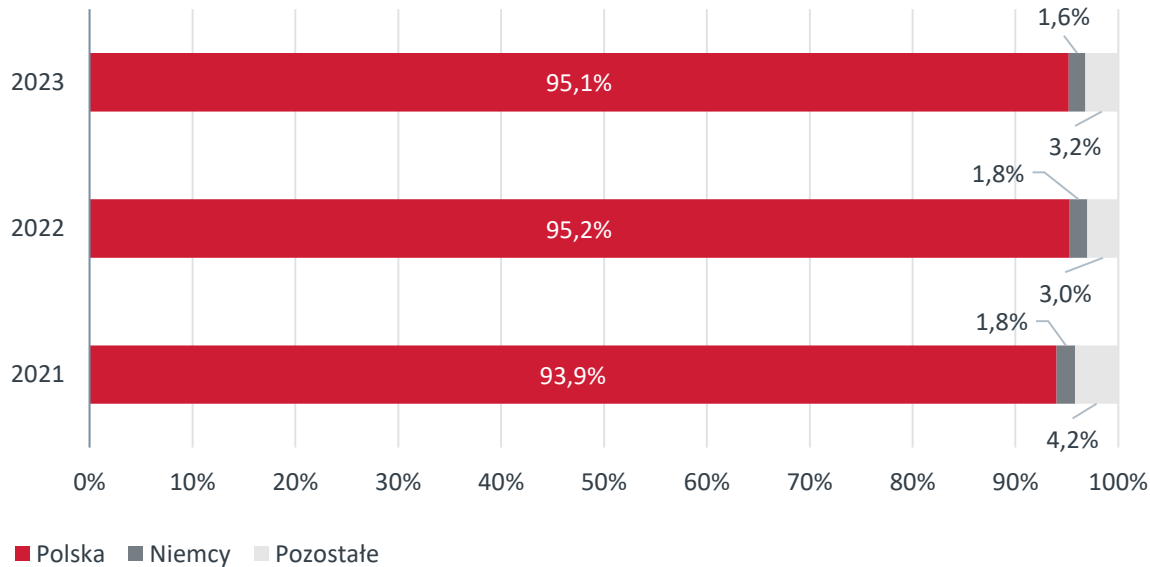


W 2023 r. przewozy eksportowe oleju napędowego i paliw utrzymywały się na poziomie między 33% a 63% wg masy, przy czym od lipca do końca 2023 r. obserwowano stały wzrost. Rekordowy udział tych towarów odnotowano w grudniu 2023 r., kiedy odpowiadały za 62,8% przewozów eksportowych wg masy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartość paliw i olejów, które przekroczyły polsko-ukraińską granicę.

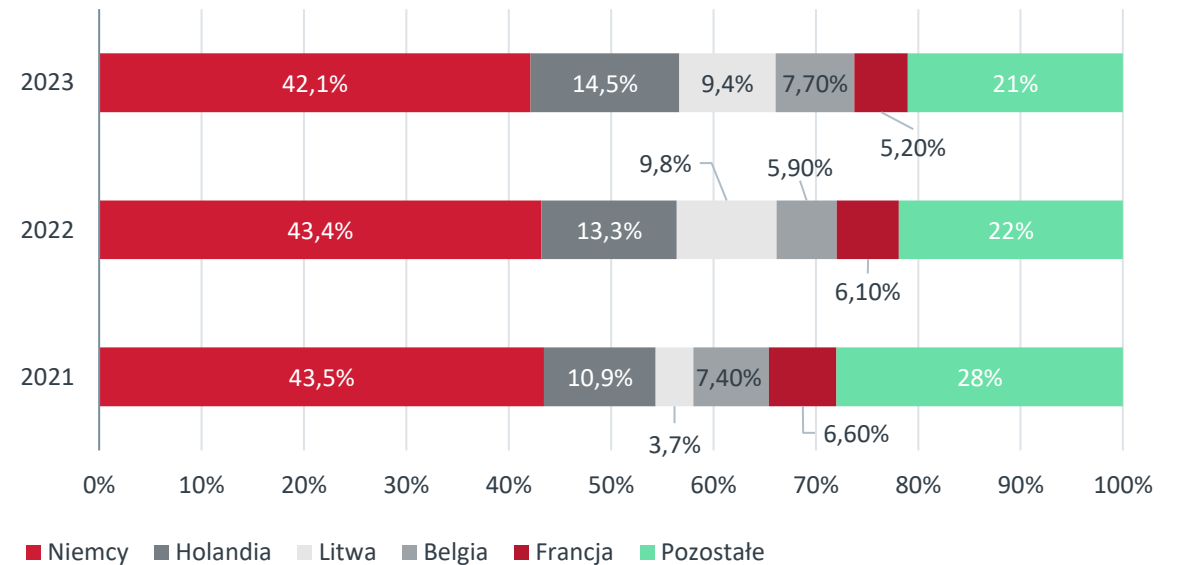
Zdecydowana większość towarów transportowanych przez polsko-ukraińską granicę do Ukrainy, nadawana jest z Polski

Rys. 13. Struktura eksportu na Ukrainę z Polski ze względu na kraj wysyłki



- Zgodnie z deklaracjami celnymi, w przewozach eksportowych do Ukrainy przez polsko-ukraińską granicę dominowały towary wprowadzone do obrotu w Polsce.
- Spośród towarów przewożonych przez polsko-ukraińską granicę do Ukrainy, towary niewprowadzone do obrotu w Polsce stanowiły od 4,9% (w 2023 r.) do 6,1% (2021 r.) przewożonych towarów.

Rys. 14. Struktura eksportu na Ukrainę z Polski ze względu na kraj wysyłki inny niż Polska

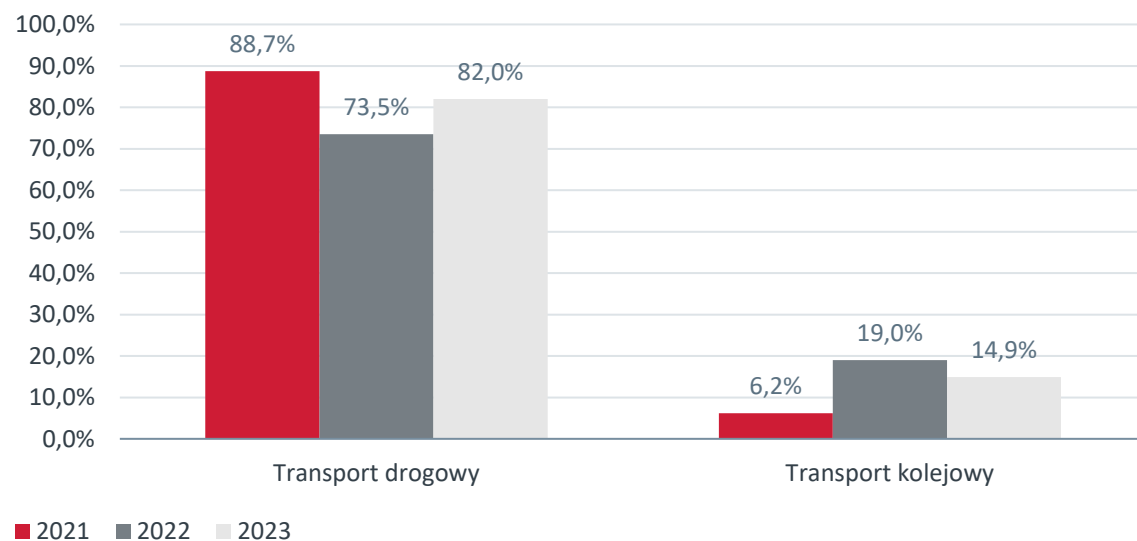


- Ze względu na kraj wprowadzenia do obrotu inny niż Polska, najwyższe pozycje zajmują: Niemcy (w latach 2021-23 odpowiadające stale za ok. 44% towarów przewiezionych przez granicę ukraińsko-polską), Holandia (w 2023 r. wzrost o ok. 4 p.p w por. z 2021 r.), Belgia, Litwa oraz Francja, których udział pozostaje na podobnym poziomie w 2021 oraz w 2023 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartość towarów, które przekroczyły polsko-ukraińską granicę.

W 2022 r. największy wzrost o prawie 13 p.p. w przewozach eksportowych odnotował transport kolejowy

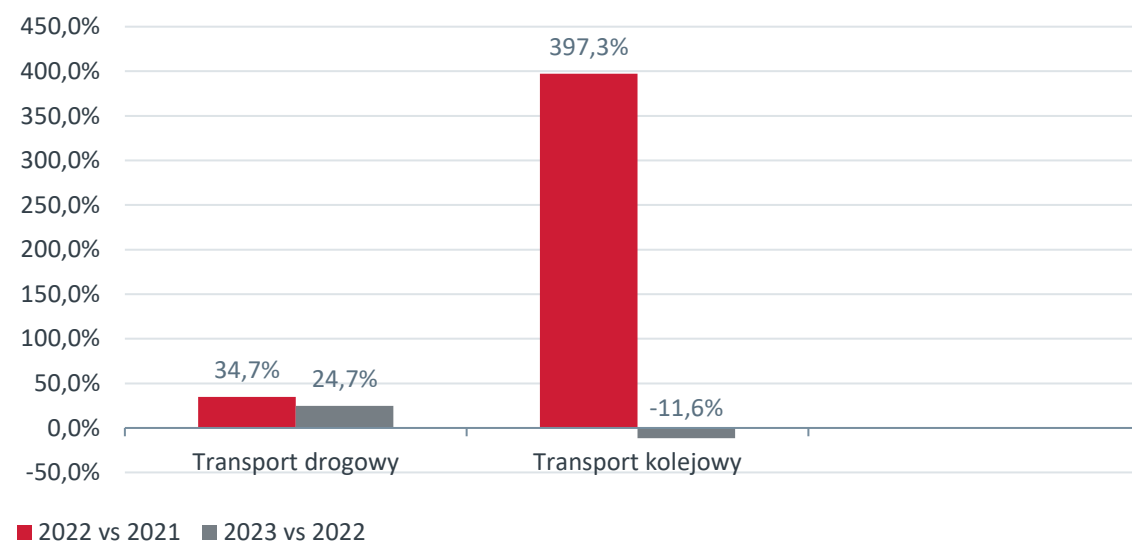
Rys. 15. Struktura przewozów eksportowych do Ukrainy przez granicę polsko-ukraińską ze względu na rodzaj transportu



- **Transport drogowy:** pozostaje dominujący w przewozach eksportowych przez polsko-ukraińską granicę. W 2021 r. odpowiadał za 88,7% przewozów (wg PLN), a w 2022 r. zaledwie 73,5%. W 2023 r. udział jego udział wzrósł do poziomu 82%, nie powracając jednak do poziomu sprzed lutego 2022 r. i tracąc na rzecz transportu kolejowego.

- **Transport kolejowy:** w 2021 r. odpowiadał za **jedynie 6,2% przewozów na Ukrainę z Polski**. W 2022 r. przewozy koleją do Ukrainy **wzrosły do poziomu 19%, a w 2023 r. wyniosły 14,9%** przewozów eksportowych. W 2023 r. odnotowano spadek przewozów z wykorzystaniem kolei o ok. 4%, do średniego poziomu 14,9%.

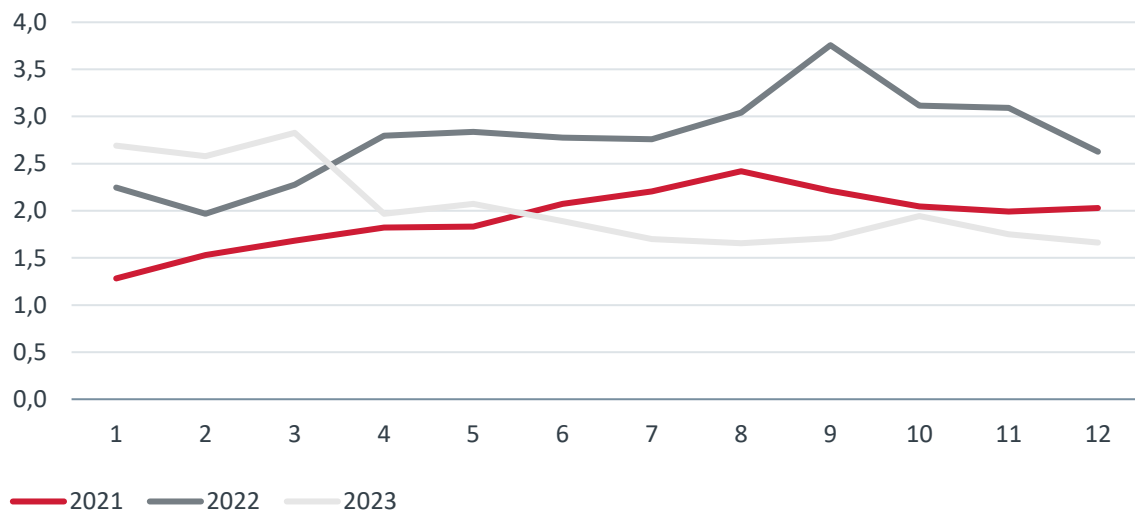
Rys. 16. Zmiana wartości przewozów eksportowych do Ukrainy przez granicę polsko-ukraińską ze względu na rodzaj transportu



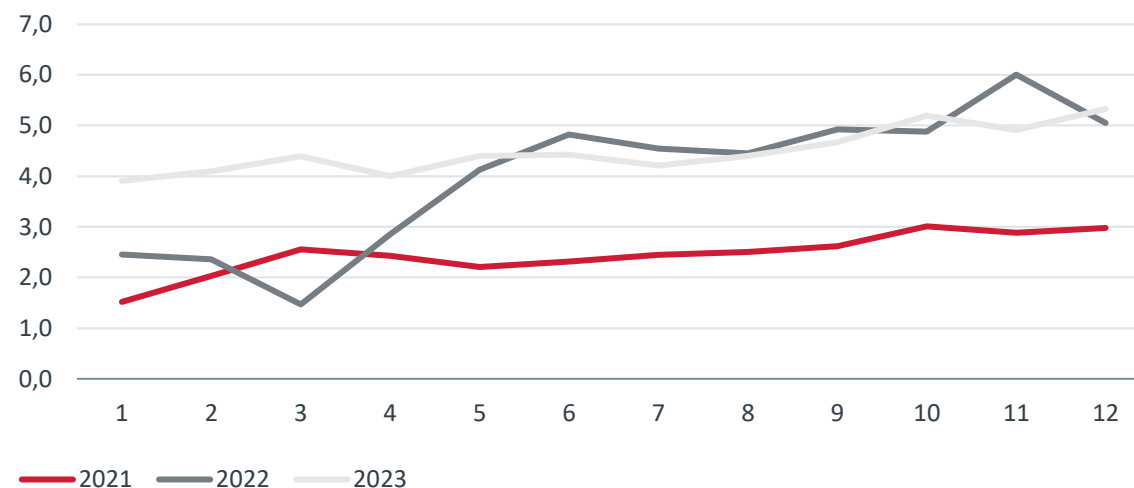
- Jak widać, w przewozach eksportowych dominującą rolę odgrywa transport kołowy.
- Transport kolejowy odpowiada za wysoce specyficzne i masowe ładunki, których przewozy na dużą skalę transportem kołowym, nie byłyby w porównywalnym stopniu opłacalne i wydajne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KAS. Wskazano wartość towarów, które przekroczyły polsko-ukraińską granicę.

Rys. 17. Wartość towarów przewiezionych z Ukrainy przez granicę z Polską [mld PLN]



Rys. 18. Wartość towarów przewiezionych na Ukrainę przez granicę z Polską [mld PLN]



- Wartość towarów przewiezionych w relacji **importowej** (tj. z Ukrainy przez granicę z Polską) osiągnęła najwyższy poziom **we wrześniu 2022 r., osiągając wartość ponad 3,7 mld PLN**. Dla porównania – we wrześniu 2021 r. przez polsko-ukraińską granicę przewieziono towary o wartości ponad 2,2 mld PLN, a w 2023 r.: 1,7 mld PLN.

- Wartość towarów przewiezionych w relacji **eksportowej** (tj. z Polski/innego kraju UE przez granicę polsko-ukraińską – do Ukrainy) osiągnęła najwyższy poziom **w listopadzie 2022 r. (nieco ponad 6 mld PLN)**, podczas gdy w listopadzie 2021 r.: prawie 2,9 mld PLN; w listopadzie 2023 r.: ponad 4,9 mld PLN.

- Różnice te spowodowane są odmiennymi rodzajami towarów przewożonych w eksporcie oraz imporcie. W przewozach z Ukrainy do Polski/przez Polskę są to towary masowe (głównie rolne), a w przewozach do Ukrainy – towary przetworzone lub specjalistyczne.

Źródło: opracowano na podstawie danych KAS. W powyższych zestawieniach wskazano wartości towarów, które przekroczyły polsko-ukraińską granicę – w niektórych przypadkach krajem przeznaczenia lub wysyłki jest państwo inne niż Polska.

4.

Integracja europejska sektora transportu Ukrainy – stan obecny i wyzwania

Zalecenia KE w zakresie integracji europejskiej dla Ukrainy z dnia 8 listopada 2023 r. obok szeregu kwestii systemowych i instytucjonalnych związanych z rozpoczęciem negocjacji akcesyjnych wskazują m.in. na konieczne do wprowadzenia standardy w zakresie transportu: **techniczne, społeczne, bezpieczeństwa; związane z pomocą publiczną oraz liberalizacją sektora.**

Dotychczasowy progres we wdrażaniu prawodawstwa w dziedzinie transportu określono jako **ograniczony**. Wskazuje się, że progres ten został gwałtownie przerwany w 2022 r. przez rosyjską agresję zbrojną. Jako zadania na kolejne lata założono (w szczególności):

- dalsze dostosowywanie i skuteczne wdrażanie *acquis* w zakresie kolei i dróg oraz utworzenie odpowiednich struktur administracyjnych ds. transportu kolejowego, w szczególności organu regulacyjnego;
- wzmocnienie potencjału administracyjnego w zakresie egzekwowania zasad bezpieczeństwa drogowego oraz ustanowienie organów kontrolujących i dochodzeniowych w zakresie transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej.

W obszarze transportu Ukraina wdraża obecnie dorobek prawny UE dotyczący priorytetowych zasad transportu na mocy układu o stowarzyszeniu, w celu przyspieszenia restrukturyzacji i modernizacji sektora oraz stopniowego zbliżania do standardów unijnych i międzynarodowych.

W zaleceniach KE wzywa się do implementowania założeń krajowej Strategii Transportu do 2030 r., która powinna służyć jako podstawa do modernizacji sektora. Wyznaczony w Strategii plan działania na lata 2021 – 2024 powinien zostać wdrożony jak najszybciej.

Stwierdzono, że poziom dostosowania ukraińskiego ustawodawstwa dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego do *acquis* jest **niski** i należy potraktować go priorytetowo.

W ramach przeprowadzonego w grudniu 2023 r. przez rząd Ukrainy *self-screeningu* dotyczącego zgodności prawodawstwa krajowego z unijnym zbadano ok. 28 tys. obowiązujących aktów prawnych. W ramach badania wykazano, że największe wyzwania w implementacji aktów unijnych do ukraińskiego porządku prawnego dotyczą: **polityki transportowej (399 aktów prawnych)**, bezpieczeństwa żywności, kwestii weterynaryjnych i fitosanitarnych (304), swobody prowadzenia działalności gospodarczej i usług (263), usług finansowych (216), swobody przepływu towarów (289).

Ukraiński sektor transportu wymaga więc największej pracy po stronie rządu, który korzysta on ze wsparcia zewnętrznych konsultantów (KE, ITF, USAID, EBI, EBOR, oraz współpracy bilateralnej z krajami UE).

W ukraińskiej opinii publicznej pojawiają się głosy (w tym ze strony rządu) sugerujące, że w warunkach wojny pełna liberalizacja sektora transportu nie jest zasadna i możliwa, ponieważ państwo nie może pozwolić na utratę wpływu na jedną z kluczowych gałęzi gospodarki, jaką jest transport.



Strategia Transportu Ukrainy do 2030 r. będzie zaktualizowana w 2024 r. – w ramach realizacji założeń Instrumentu na Rzecz Ukrainy

Priorytetowe kierunki w Strategii Transportowej Ukrainy w kontekście transportu towarowego:

1. Efektywność państwowego zarządzania sektorem transportu: polepszenie zarządzania i przejrzystości sektora transportu wskazywana jest jako nierozdzielny element walki z korupcją. Deregulacja i liberalizacja sektora transportu ma umożliwić przyciągnięcie inwestorów prywatnych. Konieczne jest poprawienie zarządzania korporacyjnego przedsiębiorstwami państwowymi.

Wzmocnienie roli Ministerstwa w zakresie opracowania polityki transportu i uporządkowania kompetencji i funkcjonowania państwowych organów regulujących sektor transportu (w ramach reformy administracyjnej).

2. Świadczenie efektywnych i jakościowych usług przewozowych: wrowadzenie zintegrowanych systemów transportowych, które spełniają wymogi usługobiorców poprzez zwiększenie przewag gospodarczych istniejących zasobów. Zastosowanie nowych technologii w celu poprawienia efektywności przewozów. Priorytetyzacja należytego utrzymania podstawowych zasobów nad nowymi inwestycjami. Poprawienie efektywności energetycznej i wprowadzenie polityki ochrony środowiska. Usunięcie istniejących barier w sferze logistyki i multimodalnego transportu w ramach krajowych korytarzy, integracja do TEN-t i polepszenie warunków tranzytu.

3. Zabezpieczenie stałego finansowania transportu: właściwe i stabilne finansowanie sektora transportu (bezpośrednie i pośrednie podatki, inne niepodatkowe daniny) są podstawą stałego świadczenia usług przewozowych. Zastosowanie zasady „płaci korzystający” i wprowadzenie mechanizmu finansowania celowego dla sektora transportu. Przyciąganie kapitału prywatnego. Kontynuowanie dialogu z międzynarodowymi instytucjami finansowymi.



Wydzielenie środków krajowych ma odbywać się przy zapewnieniu przejrzystego mechanizmu priorytetyzacji. Właściwe administrowanie środkami państwowymi ma zabezpieczyć efektywność wydatków i przejrzystość stosowania zasad prowadzenia zakupów państwowych. Utworzenie otwartej komunikacji i upublicznianie informacji dotyczących planowania budżetowego i faktycznych wydatków.

4. Polepszenie bezpieczeństwa i efektywności przewozów: Zmniejszenie ryzyk powodowanych przez transport w odniesieniu do życia ludzkiego, poprawa bezpieczeństwa transportu w miastach i poprawa efektywności przewozów. W zaleceniach KE z listopada 2023 r. wzywa się do wdrożenia założeń obowiązującej Strategii Transportu Ukrainy do 2030 r., która powinna służyć jako struktura dla modernizacji sektora.

Strategia Transportu będzie zaktualizowana do końca 2024 r. – do czego zobowiązał się Gabinet Ministrów na drodze umowy wdrażającej Instrument na Rzecz Ukrainy (Ukraine Facility). Zaktualizowana Strategia ma wdrażać porządek prawny UE do ukraińskiego systemu oraz opierać się na rozwoju sieci TEN-T, dekarbonizacji, cyfryzacji transportu. Nie należy się spodziewać, że już w 2024 r. wdrożone zostaną w większości akty prawne w pełni liberalizujące system transportu w Ukrainie. Realizacja Strategii ma przyczynić się również do poprawy warunków udziału podmiotów prywatnych w sektorze transportowym.

Plany rozszerzenia Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) o Ukrainę i Mołdawię mają zostać wdrożone w kwietniu 2024 r.

W dniu 27 lipca 2022 r. KE zaproponowała rozszerzenie sieci TEN-T o terytorium Ukrainy i Mołdawii. Z jednej strony propozycja ta daje tym krajom możliwość wzmocnienia sieci transportowej w kierunku UE, lecz z drugiej strony – nakłada szereg zobowiązań dotyczących realizowania efektywnej polityki rozwoju i transformacji transportu na wzór UE.

W dniu 22 grudnia 2023 r. Ukraina i UE podpisały porozumienie wysokiego szczebla, wyrażające zgodę na rozszerzenie szlaków transportowych indykatorywnych map TEN-T na Ukrainę. Ostatecznie będą one zatwierdzone wraz z rewizją rozporządzenia ws. **sieci TEN-T, której zmiana zaplanowana jest na kwiecień 2024 r.** W ramach podpisanego dokumentu wyrażono zgodę na rozszerzenie TEN-T o następujące odcinki:

- Lwów – Rawa-Ruska – Lublin;
- Odessa - Berezhna - Basarabeasca (do Kiszyniowa i Reni);
- Żytomierz – Winnica – Jampol (do Rîșcani, MD);
- Czop – Użhorod – Sambor – Lwów;
- Krasnohrad – Charków; oraz Krasnohrad – Dnipro.

Rozwój TEN-T w Ukrainie oznacza docelowe włączenie nowych szlaków prowadzących do granic z Polską i Mołdawią, które uważa się za priorytetowe. Szczególnie istotny jest w tym aspekcie rozwój kolei o standardzie europejskim (1435 mm). Za priorytetowe działanie rząd Ukrainy uważa rozwój odcinka kolei Przemyśl – Mostyska – Lwów (Sknitów) (*budowa toru 1435 mm Mostyska – Sknitów ma zostać zrealizowana jeszcze w 2024 r., ze wsparciem finansowym USAID*) oraz odcinków drogowego oraz kolejowego: Lwów – Rawa Ruska – Lublin. Dodatkowo, w opracowaniu JASPERS z lipca 2023 r. dotyczącym rozszerzenia sieci kolejowej w Ukrainie i Mołdawii, mowa o dodaniu do TEN-T odcinków:

Granica Dorohusk (PL)/Jagodzin (UA) – Kowel – Sarny – Korosteń – Kijów;

- Lwów – Krasne – Tarnopol – Szepietiwka – Zwiagiel – Korosteń;
- Granica UA-SK-HU – do: Czop – Użhorod – Sambor – Lwów;
- Kijów – Połtawa – Krasnohrad – Charków/Dnipro;
- Granica Hrebenne (PL) – Rawa Ruska (UA) – Lwów;
- Lwów – Iwano-Frankiwnsk – Czerniowce – gr. UA/RO;
- Lwów – Tarnopol – Chmielnicki – Odessa – Dnipro – Zaporozże – Mariupol.

W opracowaniu tym wskazano także dalsze kierunki rozszerzania sieci TEN-T – m.in. o odcinek między Kiszyniowem i Odessą, a także budowie kolei 1435 mm na odcinku Basarabeasca – Giurgiulesti, co ułatwiłoby dostęp kolejowy do tego naddunajskiego portu w Mołdawii oraz do portów w Gałaczu i (przede wszystkim) Konstancy w Rumunii.

Włączenie nowych szlaków transportowych do TEN-T umożliwi pozyskiwanie środków europejskich z programu *Connecting Europe Facility*, do których (co jest precedensem w historii UE) Ukraina i Mołdawia uzyskały dostęp.

W nieodległej przyszłości również w przypadku innych środków unijnych należy spodziewać się, że na etapie szczegółowym priorytetowo będą traktowane przedsięwzięcia infrastrukturalne realizowane w ramach sieci TEN-T. Przykładowo *Ukraine Facility* zakłada priorytetyzację finansowania infrastruktury transportowej prowadzącej do przejść granicznych z państwami UE – co pokrywa się z założeniami sieci TEN-T w Ukrainie. W latach 2024-27, z 50 mld EUR łącznej kwoty wsparcia z tego Instrumentu, Ukraina zobowiązała się **do wydatkowania minimum 350 mln EUR** na rozwój infrastruktury transportowej (towarowej oraz pasażerskiej).

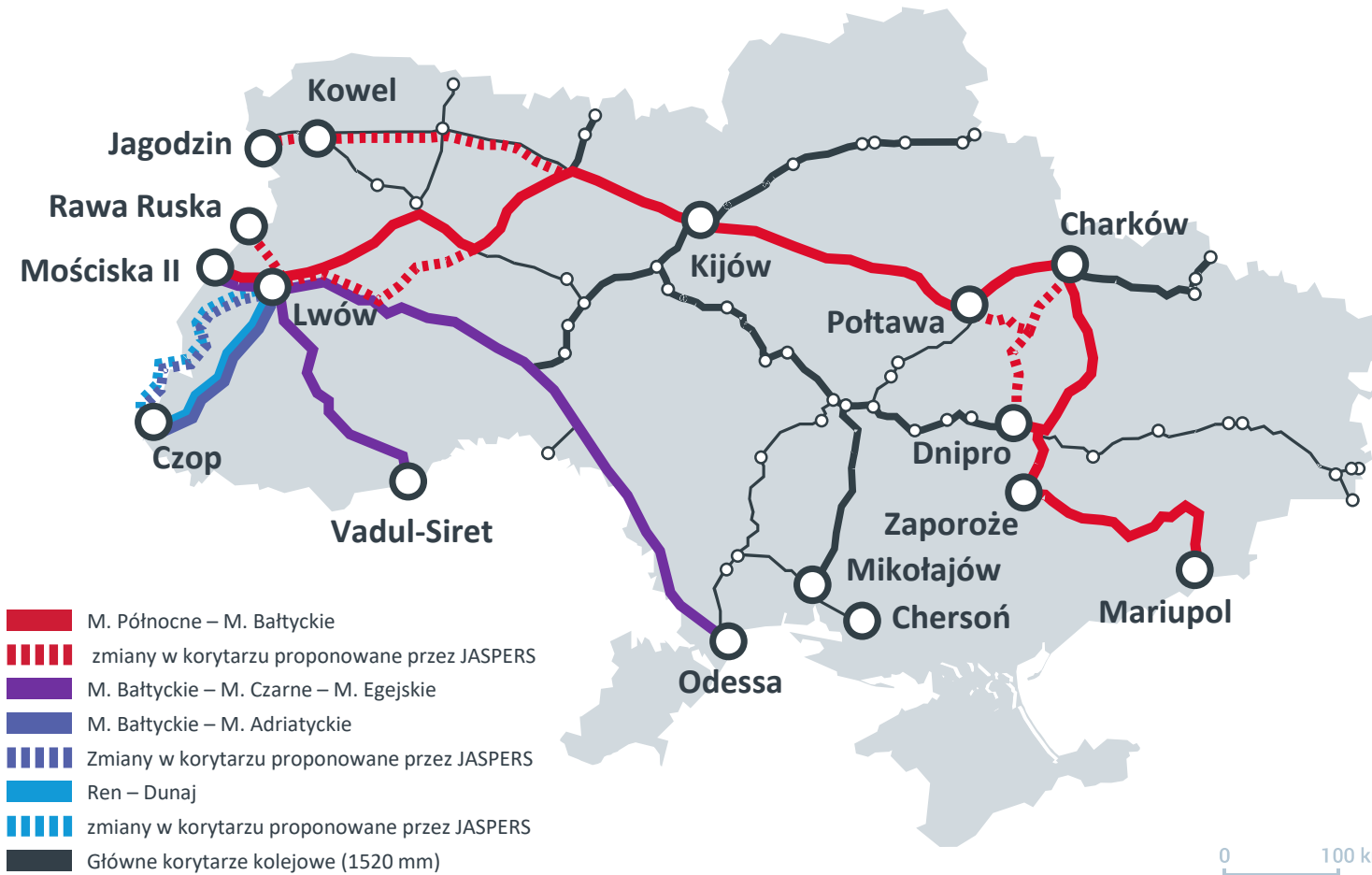
Kolej Dużych Prędkości (KDP): Warszawa – Lwów – Kijów: w komunikacie z dnia 19 stycznia 2023 r. ws. podpisania MoU z Kolejami Ukraińskimi dotyczącego budowy KDP, spółka CPK podała:

Dokument zakłada wspólne przygotowanie studium wykonalności dla planowanej nowej linii kolejowej między Polską a Ukrainą. Porozumienie wskazuje potrzebę powstania linii KDP na trasie Warszawa – Lwów – Kijów (przedłużenie „szprychy” nr 5 CPK do Lwowa, a docelowo do Kijowa), o zakładanej maksymalnej prędkości eksploatacyjnej 250 km/h. W związku z tym spółka CPK zadeklarowała gotowość do wymiany wiedzy i doświadczeń oraz przekazania swoich standardów technicznych KDP i Pasażerskiego Modelu Transportowego.

Pierwszym krokiem współpracy obu podmiotów ma być opracowanie studium wykonalności dla trasy KDP do Lwowa oraz dalej – do Kijowa. Obecnie wydaje się, że jakiegokolwiek plany związane z rozwojem KDP w kierunku Ukrainy będą możliwe do opracowania, po przesądzeniu rozpoczęcia prac budowlanych na odcinku polskim szprychy nr 5.

W ramach rewizji sieci TEN-T, Ukraina zostanie włączona do czterech kolejowych korytarzy transportowych

Rys 19. Mapa korytarzy TEN-T w Ukrainie: sieć kolejowa



- W lipcu 2022 r. KE zaproponowała następujące zmiany do rozporządzenia o TEN-T dot. Ukrainy:
- Korytarz M. Północne – M. Bałtyckie: wydłużenie przez Lwów i Kijów do Mariupola;
- Korytarz M. Bałtyckie – M. Czarne – M. Egejskie: rozszerzenie o Lwów, Czerniowce, do Odessy;
- Korytarz M. Bałtyckie – M. Adriatyckie oraz Ren – Dunaj: rozszerzenie do Lwowa.

W efekcie Ukraina posiadałaby dostęp do 4 korytarzy towarowych sieci TEN-T.

Ostateczny kształt sieci TEN-T w Ukrainie będzie znany po wejściu w życie zmienionego rozporządzenia TEN-T. Aktualnie KE podaje termin zakończenia rewizji TEN-T na kwiecień 2024 r. Włączenie do TEN-T umożliwi aplikowanie o środki UE na rozwój infrastruktury transportowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie komunikatu KE z lipca 2022 r. oraz inf. publicznych Kolei Ukraińskich.

Potencjał Korytarzy Solidarnościowych nie został należycie wykorzystany z uwagi na brak finansowego wsparcia logistyki granicznych państw UE

W planie działań na rzecz Korytarzy Solidarnościowych (*Solidarity Lanes*) z dnia 12 maja 2022 r. określono podstawowe założenia dotyczące poprawy możliwości eksportowych Ukrainy. Konieczność podjęcia natychmiastowych działań tłumaczono możliwością pogorszenia sytuacji związanej z bezpieczeństwem żywnościowym na świecie oraz zapewnienia dopływu gotówki do ukraińskiego budżetu.

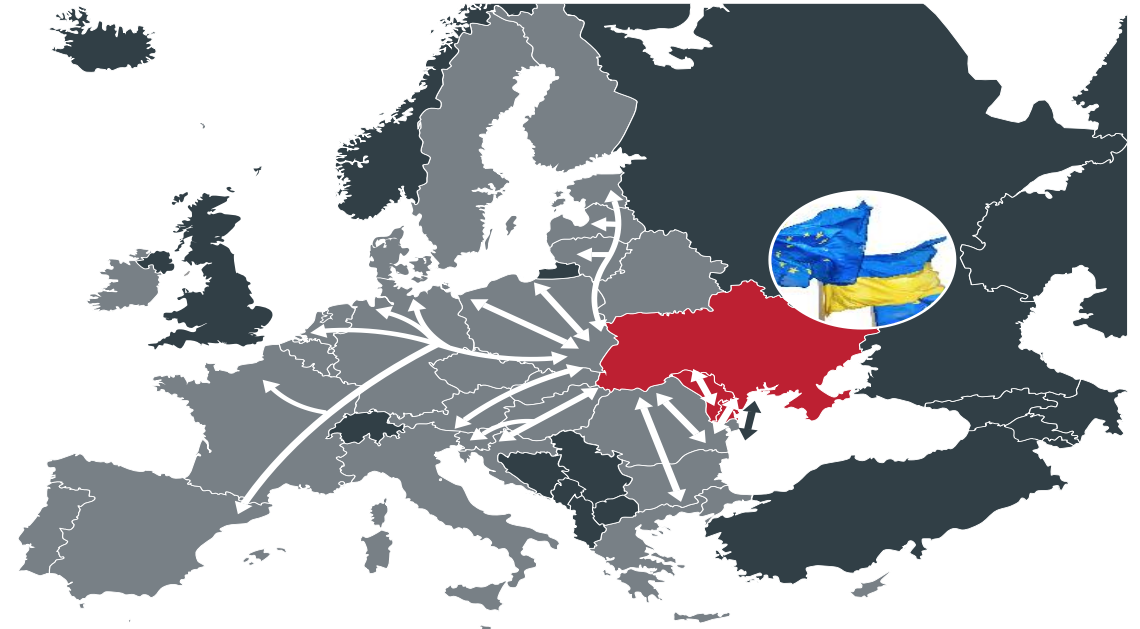
W dokumencie ws. Korytarzy Solidarnościowych wskazano na występujące wąskie gardła:

- odmienna szerokość toru w Ukrainie (1520 mm), podczas gdy standardowo w Europie – 1435 mm;
- nieprzystosowana do potrzeb zdolność przeładunkowa oraz konieczność zastosowania specjalistycznego sprzętu przeładunkowego;
- możliwość wykorzystania portów dunajskich może jedynie w niewielkim stopniu zrekomensować odcięcie portów morskich przez Rosję;
- trudności administracyjno-kontrolne podczas przekraczania granicy;
- brak odpowiedniej floty pojazdów do przewozu zboża.
- KE wzywała do zastosowania możliwych rozwiązań oraz inwestowania w poprawę mocy przepustowych/przeładunkowych dla ukraińskiej produkcji rolnej. Wzywano do priorytetowego traktowania ładunków ukraińskich zmierzających do/przez państwa UE.

W praktyce, KE powołała Korytarze Solidarnościowe polegające głównie na koordynowaniu i sprawozdawaniu działań w dialogu: KE – państwa członkowskie – Ukraina, na rzecz poprawy przewozu zboża z Ukrainy. Nie zaoferowano odpowiedniego wsparcia finansowego. Biznes nie był gotowy do ryzyka inwestycyjnego w obszarze logistyki dedykowanej do obsługi produkcji rolnej, nie mając pewności co do stopy zwrotu po otwarciu ukraińskich portów morskich. Wówczas nikt nie wiedział w jakim kierunku rozwinię się sytuacja na froncie oraz czy Ukraina ze stolicą w Kijowie przetrwa.

Komisja Europejska podaje, że przy użyciu Korytarzy Solidarności w okresie: marzec 2022 – listopad 2023 r. przez państwa UE wyeksportowano 112 mln t towarów z Ukrainy oraz importowano 40 mln t do Ukrainy (w tym pomoc wojskowa, humanitarna, paliwa).

Od marca 2022 r. do listopada 2023 r. korytarzami solidarnościowymi wyeksportowano z Ukrainy 58 mln ton zbóż, nasion oleistych i podobnych produktów.



Źródło: Komisja Europejska.

Finansowanie rozwoju infrastruktury transportowej pomiędzy Ukrainą a UE realizowane jest głównie ze środków zewnętrznych (1/2)



Realizacja projektów w ramach Connecting Europe Facility (CEF):

Pierwszy raz w historii państwa zewnętrzne – Ukraina i Mołdawia uzyskały dostęp do środków, dedykowanych dla inwestycji w ramach Korytarzy Solidarnościowych. W listopadzie 2023 r. ukraiński parlament ratyfikował umowę pomiędzy Ukrainą a UE w sprawie uczestnictwa Ukrainy w programie CEF. Stosowna umowa z KE została podpisana w czerwcu 2023 r.

Na mocy umowy z KE, od listopada 2023 r. Ukraina posiada możliwość aplikowania o środki grantowe (dofinansowanie na poziomie 50% wartości kwalifikowalnej projektu) na projekty poprawiające przepustowość przejść granicznych z państwami UE oraz Mołdawią. Rząd ukraiński planuje pozyskać środki na realizację projektów na łącznie 10 przejściach granicznych, z czego w odniesieniu do Polski są to:

- **Medyka – Mościska;**
- **Dorohusk – Jagodzin;**
- **Hrebenne – Rawa Ruska;**
- **Korczowa – Krakowiec.**

Łączna suma, którą Strona ukraińska zamierza w najbliższym czasie pozyskać ze środków CEF to **ponad 82 mln EUR**. Doświadczenie we wdrażaniu projektów CEF jest sprawdzianem dla ukraińskich instytucji w realizowaniu projektów ze środków europejskich. W Polsce instytucją wspierającą wysiłki Ukrainy w ramach CEF jest **Centrum Unijnych Projektów Transportowych**, które wspomaga ukraińskich beneficjentów wiedzą ekspercką oraz pełni rolę koordynatora dwóch projektów realizowanych wspólnie ze Stroną ukraińską.

Państwowa Agencja Odbudowy i Rozwoju Infrastruktury Ukrainy (Agencja Odbudowy):

zgodnie z decyzją rządu z dnia 21 lutego 2023 r.:

1. realizuje politykę państwa w obszarze zarządzania sieciami dróg samochodowych;
2. realizuje politykę państwa w obszarze budowy, remontu, modernizacji infrastruktury, obiektów mieszkalnych, społecznych, infrastruktury zarządzania odpadami, infrastruktury inżynierijno-transportowej, energetycznej, oraz wszelkich obiektów mających wpływ na poziom życia ludności;
3. realizuje politykę państwa z obszaru rozwoju, budowy, remontu, wyposażenia, modernizacji oraz utrzymania przejść granicznych dla ruchu samochodowego i kolejowego.

W marcu 2023 r. rząd Ukrainy podjął decyzję o **przekazaniu 29 przejść granicznych pod zarząd Agencji Odbudowy**. Docelowo decyzja ta ma poprawić sposób planowania i realizacji projektów infrastrukturalnych w celu poprawy możliwości wymiany handlowej Ukrainy. Dotychczas za działania te odpowiadała Państwowa Służba Celna. Według informacji Agencji z dnia 16 stycznia 2024 r.: przekazano 23 przejść granicznych, a kolejnych 6 jest w procesie przekazywania do Agencji.

Finansowanie rozwoju infrastruktury transportowej pomiędzy Ukrainą a UE realizowane jest głównie ze środków zewnętrznych (2/2)

Zadanie związane z infrastrukturą graniczną jest tylko jednym z głównych obszarów działalności. Powstała na bazie Ukravtodor (odpowiednik polskiej GDDKiA) Agencja Odbudowy odpowiada za realizację szeregu projektów infrastrukturalnych w kraju, będąc główną instytucją państwa w procesach odbudowy. Przykładowo, w 2023 r.: rozpoczęto budowę ponad 200 socjalnych obiektów mieszkalnych; zbudowano 145 km sieci wodociągowej dla 1,5 mln os. pozbawionych dostępu do wody pitnej po zniszczeniu Kachowskiej elektrowni wodnej; rozpoczęto kompleksową odbudowę miejscowości w obwodach: czernichowskim, chersońskim, kijowskim.

Współpraca Agencji Odbudowy z USAID:

- Współpraca realizowana jest na podstawie Memorandum z lipca 2023 r., które zakłada współpracę przy rozwoju potencjału eksportowego Ukrainy, w szczególności logistyki eksportowej. USAID ma także okazywać wsparcie odbudowę infrastruktury krytycznej.
- **w latach 2023-26 USAID planuje przekazać 115 mln USD** na wsparcie: Agencji Odbudowy, Kolei Ukraińskich, Państwowej Służby Celnej w celu modernizacji przejść granicznych z Polską, Węgrami, Rumunią, Mołdawią, Słowacją, a w efekcie - poprawy warunków prowadzenia handlu.

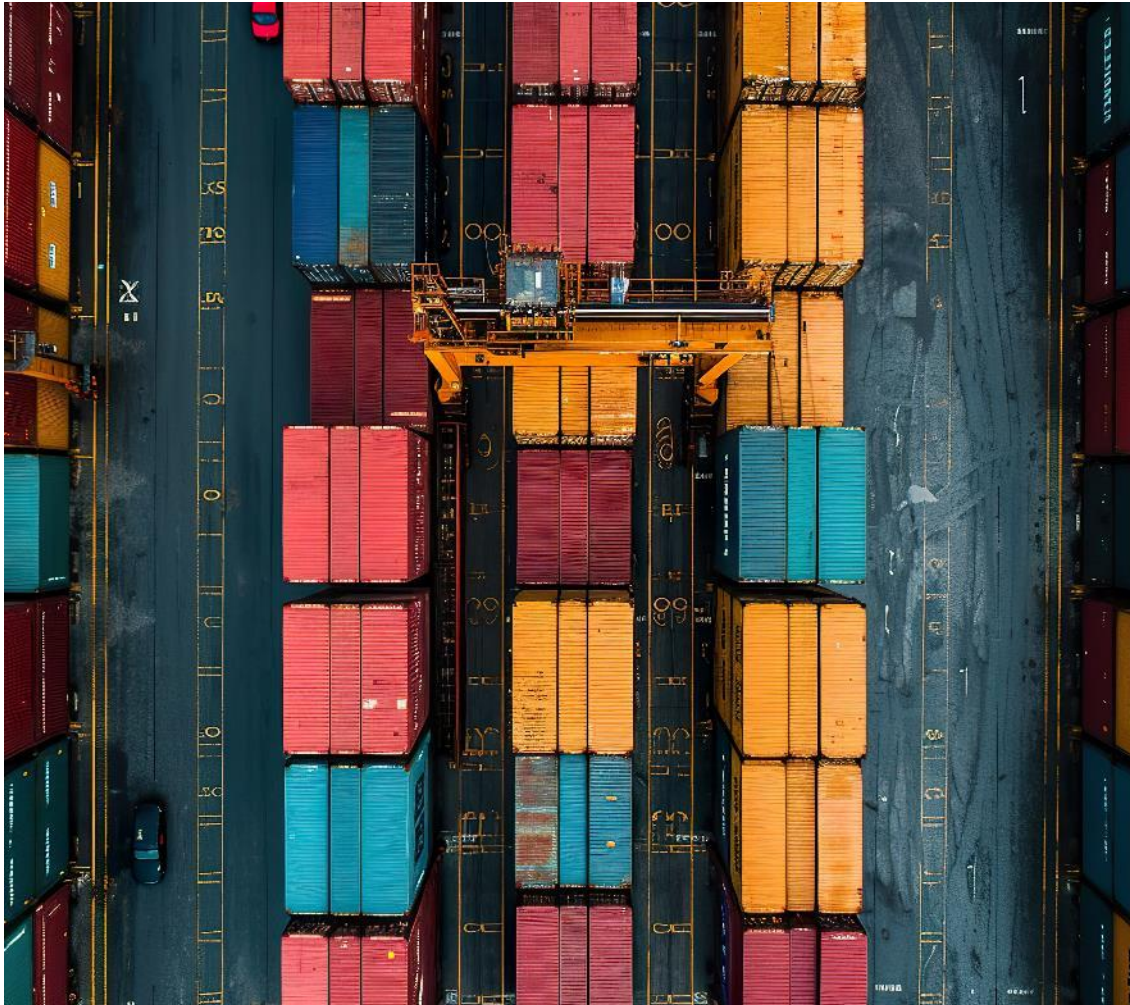
Zgodnie z informacjami Agencji z początku stycznia 2024 r. – aktualnie we współpracy z USAID dokonywany jest przegląd infrastruktury granicznej w celu wypracowania właściwych rozwiązań poprawiających ich przepustowość a docelowo – zaangażowania środków finansowych przez USAID.

W latach 2023-24 USAID we współpracy z Agencją przeprowadza audyt stanu przejść granicznych – według danych na początek stycznia 2024 r., dokonano przeglądu ok. 50% przejść granicznych z UE i Mołdawią. Przegląd zakończony zostanie opracowaniem dokumentu planistycznego dla dalszych działań inwestycyjnych, realizowanych ze środków UE, USAID, donorów zewnętrznych oraz budżetu krajowego.

Można przypuszczać, że **opracowywany we współpracy z USAID dokument będzie wykorzystany przy pracach nad Strategią rozwoju i rozbudowy infrastruktury przygranicznej z państwami członkowskimi UE i Mołdawią do 2030 r., która ma zostać opracowana w ramach *Ukraine Facility* do końca 2024 r.**



Finansowanie rozwoju infrastruktury transportowej z UE w większości finansowane jest ze środków zewnętrznych



Aktualnie realizowany jest szereg przedsięwzięć infrastrukturalnych dotyczących zwiększenia możliwości logistycznych Ukrainy w kierunku państw UE oraz Mołdawii. Inwestycje te realizowane są ze środków budżetowych Ukrainy oraz (przede wszystkim) ze środków zewnętrznych pochodzących z KE (CEF), EBOiR, EBI, Banku Światowego.

W większości jest to wsparcie kredytowe. Dodatkowe środki na integrację sieci transportowej z UE zostaną przekazane w Instrumencie na Rzecz Ukrainy (*Ukraine Facility*), gdzie wzmacnianie połączeń logistycznych z UE i Mołdawią uznano za jeden z najistotniejszych elementów rozwoju Ukrainy. W ramach tych środków, w latach 2024-27 Ukraina na rozwój infrastruktury transportowej (towarowej oraz pasażerskiej) ma przeznaczyć **co najmniej 350 mln EUR.**

Należy odnotować, że **w 2023 r.** realizowano 124 projekty inwestycyjne w obszarze transportu, które (w znaczącej większości) kontynuowane są w 2024 r. Inwestycje w 2023 r. realizowane były głównie z wykorzystaniem środków zewnętrznych, m.in.:

- CEF – 82 mln EUR;
- EBI – 19,1 mln EUR (dot. transportu publicznego);
- Banku Światowego (program RELINC): 50 mln USD na zakup mostów modułowych.
- JICA – w celu wzmocnienia transportu publicznego Ukrainy przekazano 92 mln USD;
- Rząd Szwajcarii – przekazano 15 mln USD oraz materiały budowlane oraz konstrukcje stalowe.

Na 2024 r. (wg informacji rządowych z początku marca 2024 r.) przewidziano realizację następującego zakresu inwestycji ze wsparciem zewnętrznym w wysokości 852 mln USD (zatwierdzonych), przy czym duża część z nich dotyczy transportu publicznego:

- EBI – wspieranie transportu publicznego: dostawa 29 trolejbusów, 16 tramwajów, 34 autobusów, 8 elektrobusów;
- Bank Światowy (RELINC): dostawa 18 mostów modułowych. Wprowadzenie do eksploatacji 200 wagonów-platform oraz 10 statków rzecznych;
- JICA: dostawa 10 km szyn, 10 szt. techniki budowlanej, 2 mostów modułowych.

Wdrożenie przez Ukrainę *acquis* w obszarze kontrolnym będzie jednym z ważniejszych elementów poprawy wymiany handlowej

Jednym ze stale postulowanych przez rząd ukraiński usprawnień dot. przekraczania granicy z UE jest wprowadzenie wspólnych kontroli granicznych i skarbowych.

Pomiędzy Polską a Ukrainą kwestię tę reguluje *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-ukraińską granicę państwową oraz współpracy służb granicznych w strefie przygranicznej*. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w ramach udzielenia informacji na potrzeby Raportu w dniu 16 stycznia 2024 r. wskazało, że:

W dniu 26 lipca 2022 r., Pan Mateusz Morawiecki, Prezes Rady Ministrów udzielił zgody na rozpoczęcie negocjacji dot. zapisów projektu Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-ukraińską granicę państwową oraz współpracy służb granicznych w strefie przygranicznej. Organem właściwym do prowadzenia negocjacji ze Strony polskiej jest Komendant Główny Straży Granicznej natomiast Przewodniczącym delegacji Strony ukraińskiej jest Pan Mustafa-Masi Nayyem aktualnie szef Państwowej Agencji Odbudowy i Rozwoju Infrastruktury Ukrainy.

W listopadzie 2022 r. odbył się pierwszy etap negocjacji projektu Umowy; w maju 2023 r. Strona ukraińska przekazała zestawienie rozbieżności z propozycją spotkania w celu uzgodnienia przedłożonych uwag.

Z kolei Ministerstwo Finansów w odpowiedzi na pytania dotyczące zakresu możliwych zmian w ramach procedowania ww. projektu Umowy w dniu 17 stycznia 2024 r. wskazało, że: *Zakres tematyczny przedmiotowej Umowy dot. współpracy służb granicznych w zakresie prowadzenia kontroli/odprawy w jednym miejscu (przejścia graniczne na terytorium RP) nie obejmuje natomiast jednoczesnych, wspólnych kontroli obu służb granicznych*. Strona polska wskazuje, że przed podpisaniem Umowy wystąpi o uzyskanie stanowiska Komisji Europejskiej w zakresie zgodności Umowy z prawem Unii Europejskiej, zgodnie z pkt 1.1.4.4. załącznika VI Kodeksu Granicznego Schengen.

Zgodnie z obowiązującym prawem, po wypracowaniu ze Stroną ukraińską finalnej wersji umowy projekt zostanie notyfikowany Komisji Europejskiej, od pozytywnej oceny której zależy dalszy tryb jej umowy.

Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, należy spodziewać się, że usprawnienia kontrolne na maksymalnym poziomie wymagać będą znaczącej pracy – głównie ze strony rządu oraz służb ukraińskich organów kontrolnych, które powinny wdrożyć i stosować szereg aktów prawnych, analogicznie jak kraje UE. Realna rozmowa w kwestii wspólnej kontroli granicznej byłaby zapewne możliwa przy spełnieniu szeregu warunków prawno-organizacyjnych ze strony Ukrainy oraz wdrożenia stosownego porozumienia na szczeblu UE.



5.

Transport samochodowy



Ukraiński sektor przewozów drogowych stanowi jeden z głównych obszarów konkurencji z państwami UE

Transport drogowy: we wspomnianym wcześniej Raporcie KE z listopada 2023 r. w wskazano, że: jedynie częściowo wdrożono zasady dotyczące tachografów. Obowiązują zasady dostępu do rynku międzynarodowego transportu drogowego. W ramach dostępu do sieci dróg w Ukrainie nie są pobierane opłaty (E-toll/Eurovignette). **W Raporcie KE stwierdziła, że nie poczyniono żadnych postępów w ukończeniu ważnych reform regulacyjnych i przyjęciu prawodawstwa.** Obejmuje to regulację rynku transportu drogowego w zakresie bezpieczeństwa i społecznych aspektów transportu drogowego. KE zaleciła (w miarę możliwości) wdrożenie strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2024 roku.

W czerwcu 2022 r. Ukraina oraz UE podpisały umowę o transporcie drogowym mającą na celu liberalizację dwustronnego i tranzytowego transportu drogowego między UE a Ukrainą oraz Mołdawią **na wstępny okres 1 roku, przedłużony do końca czerwca 2024 r.** Umowa przewiduje także uznawanie ukraińskich praw jazdy i świadectw kompetencji zawodowych. Wdrożenie założeń umowy, brak kontroli jej wykonywania, a przede wszystkim – wzrost konkurencyjności podmiotów ukraińskich na rynkach państw UE były przyczynami protestu polskich przewoźników drogowych, trwającego od listopada 2023 r. do 16 stycznia 2024 r. **Obecnie protest jest zawieszony do 1 marca 2024 r., przy czym w momencie redagowania Raportu pojawiają się zapowiedzi powrotu do protestów – w przypadku braku realizacji zobowiązań rządu wobec protestujących.**

Analogiczne protesty – o mniejszej skali i trwaniu występowały w Słowacji, Rumunii. W ramach deklaracji poparcia dla żądań polskich przewoźników wystąpiły również zreszeszenia międzynarodowych przewoźników drogowych: Litwy, Węgier, Czech oraz Słowacji.

Na przejściach granicznych z Ukrainą **od 9 lutego 2024 r. (w momencie redagowania Raportu: do odwołania) trwają protesty rolników.**

Kluczowym ułatwieniem dla ukraińskich przewoźników drogowych jest możliwość wykonywania przewozów do krajów UE bez zezwoleń, tj. jak miało to miejsce dotychczas. Na podstawie tejże umowy przewoźnicy unijni zostali również zwolnieni z obowiązku zezwoleń na wjazd do Ukrainy. Z uwagi na wysokie koszty ubezpieczeń, brak pewności co do potencjalnego czasu

przekraczania granicy, niekonkurencyjność cenową z ukraińskimi podmiotami oraz korupcję, przewoźnicy unijni niechętnie wykonują przewozy do Ukrainy.

W wyniku protestów rolników oraz przewoźników, pozycja Polski jako kraju dogodnego dla ukraińskiej logistyki została utracona na rzecz innych państw sąsiadujących z Ukrainą. Taki punkt widzenia przedstawiany jest przez ukraińskie władze oraz biznes, które jednogłośnie uznają Polskę jako kraj niepewny z punktu widzenia organizowania logistyki eksportowej. W ramach umowy z dnia 29 czerwca 2022 r., która obowiązuje do połowy 2024 r.:

eksport ukraińskich towarów transportem kołowym do UE, w porównaniu z 2021 r.:

- w 2022 r. wzrósł o 40%;
- w 2023 r. wzrósł o 30%.

import towarów do Ukrainy z UE transportem kołowy, w porównaniu z 2021 r.:

- w 2022 r. wzrósł o 11%;
- w 2023 r. wzrósł o 25%.

Umowa pomiędzy Ukrainą a UE została podpisana w dniu 29 czerwca 2022 r. z rocznym terminem obowiązywania. W 2023 r. okres obowiązywania umowy **został wydłużony do 30 czerwca 2024 r.**



Dynamika ruchu pojazdów ciężarowych na granicy polsko-ukraińskiej (woj. lubelskie i podkarpackie)

Tab. 12. Ruch pojazdów ciężarowych: kierunek wywozowy (z Polski do Ukrainy):

| Wywóz | od 01.03.2021 do 31.12.2021 | od 01.03.2022 do 31.12.2022 |
|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| liczba pojazdów ciężarowych ładownych | 449 610 | 513 195 (+14%) |
| liczba pojazdów ciężarowych pustych | 17 743 | 20 268 (+77%) |

Tab. 14. Ruch pojazdów ciężarowych – granica polsko-ukraińska (2023 r.)

| Wywóz | | Przywóz | |
|---------|--------|---------|---------|
| ładowne | Puste | ładowne | Puste |
| 688 233 | 22 541 | 305 485 | 285 043 |

Na podstawie powyższych danych nie można jednoznacznie stwierdzić, że całość wjazdów ciężarówek „na pusto” polegała na wykonywaniu przewozów na terytorium UE, ze złamaniem ob. umowy liberalizującej transport drogowy UE z Ukrainą.

Należy przy tym mieć na uwadze dysproporcję pomiędzy przewozami eksportowymi (do Ukrainy), a importowymi (z Ukrainy).

Tab. 13. Ruch pojazdów ciężarowych: kierunek przywozowy (z Ukrainy do Polski):

| Przywóz | od 01.03.2021 do 31.12.2021 | od 01.03.2022 do 31.12.2022 |
|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| liczba pojazdów ciężarowych ładownych | 226 071 | 315 601 (+40%) |
| liczba pojazdów ciężarowych pustych | 97 109 | 171 654 (+77%) |

Poniżej informacyjnie przedstawiono rozkład ruchu pojazdów ciężarowych w podziale na województwa.

Tab. 15. Ruch pojazdów ciężarowych – Województwo Lubelskie (2023 r.)

| Wywóz | | Przywóz | |
|---------|--------|---------|---------|
| ładowne | Puste | ładowne | Puste |
| 430 318 | 12 524 | 179 020 | 192 233 |

Tab. 16. Ruch pojazdów ciężarowych – Województwo Podkarpackie (2023 r.)

| Wywóz | | Przywóz | |
|---------|--------|---------|--------|
| ładowne | Puste | ładowne | Puste |
| 257 915 | 10 017 | 126 465 | 92 810 |

Źródło: dane udostępnione przez Izbę Administracji Skarbowej w Rzeszowie oraz w Lublinie.

Jedną z głównych przyczyn protestu polskich przewoźników drogowych było niemal całkowite utracenie udziału w ukraińskim rynku przewozów drogowych

W opiniach polskich przewoźników drogowych, którzy wykonują przewozy na terytorium Ukrainy pojawiają się zastrzeżenia dot. mechanizmów korupcyjnych towarzyszących przekraczaniu granicy; czy też „podwójne standardy” przy przekraczaniu granicy w ukraińskim systemie „E-Cherha”, szczególnie dotkliwe przy oczekiwaniu na przekroczenie granicy bez ładunku.

Jak wskazuje Ministerstwo Infrastruktury RP:

Innym problemem jest wprowadzony przez stronę ukraińską w maju 2023 r. system elektronicznej kolejki „e-Cherha” na polsko-ukraińskiej granicy państwowej, co do zasady miał stanowić narzędzie umożliwiające kierowcom, jak i przewoźnikom drogowym, sprawniejsze przekraczanie granicy poprzez możliwość dołączenia do kolejki za pośrednictwem ww. platformy. W praktyce, niewydolne funkcjonowanie systemu doprowadziło do zatorów przy przejściach granicznych z Ukrainą i stało się bezpośrednią przyczyną rozpoczęcia protestu polskich przewoźników drogowych blokujących dojazd do granicy.

W komunikacie Ministerstwa Infrastruktury RP z dnia 6 grudnia 2023 r. wskazano także, że:

[...] e-kolejka działa w sposób nieoptymalny, niekiedy nawet dyskryminacyjny wobec unijnych, w tym polskich przewoźników. Wprowadzenie obowiązkowej e-kolejki spowodowało, że polscy kierowcy muszą pozostawać na terytorium Ukrainy do kilkunastu dni, będąc niekiedy przesuwani na koniec kolejki bez żadnego powodu. Te czynniki znacząco pogorszyły sytuację ekonomiczną oraz obniżyły konkurencyjność unijnych podmiotów branży transportu drogowego i bezpośrednio wpłynęły na funkcjonowanie polskiego sektora transportu drogowego.

Stanowisko to było wielokrotnie podkreślane przez przedstawicieli sektora logistycznego, wykonującego przewozy na terytorium Ukrainy.

W 2023 r.: ukraińscy przewoźnicy wykonali 362 tys. przewozów do Polski, z czego 68 tys. stanowiły przewozy paliw oraz prawie 15 tys. – przewozy ładunków humanitarnych. Zatem, w 2023 r. wykonano 280 tys. przewozów komercyjnych (tj. bez paliw oraz pomocy humanitarnej).

Porównując:

- **w 2021 r. ukraińscy przewoźnicy wykonali 229 tys. przewozów do Polski;**
- **w 2022 r. ukraińscy przewoźnicy wykonali 307 tys. przewozów do Polski.**

W strukturze przewozów z Polską, zgodnie z informacją rządową: paliwa, pomoc humanitarna, pomoc wojskowa stanowią **prawie 20% całości przewozów drogowych.**

Według ukraińskiego rządu polscy przewoźnicy w 2023 r. wykonali nieco ponad 132 tys. przewozów do Ukrainy. Zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury RP zawartym w odpowiedziach na pytania podczas expose premiera (komunikat z dnia 24 stycznia 2024 r.) – w dotychczasowej umowie bilateralnej Polska – Ukraina istniały kontyngenty, gdzie:

W 2021 roku kontyngent ten wynosił po 160 000 dla każdej ze stron. Pomimo istniejącej nierównowagi w przewozach na korzyść strony ukraińskiej, kontyngent pozwalał stronie polskiej na zachowanie względnej równowagi z ok. 37% udziałem w rynku przewozów polsko-ukraińskich.



Protesty polskich przewoźników drogowych - przyczyny

Wbrew niektórym komentarzom, protest przewoźników drogowych nie był tylko wyrazem woli marginalnej części sektora. Wzrost konkurencji przewoźników z Ukrainy był podstawową przyczyną protestów, jednak występowały inne przyczyny obiektywne, powstałe wraz z wybuchem pełnoskalowej wojny. Przewoźnicy wykonujący usługi na terytorium Rosji, Białorusi, Ukrainy – czy też w tranzycie przez te państwa w krótkim czasie zostały pozbawione dochodu z tych rynków. W przypadku Rosji i Białorusi przyczynami były sankcje. W przypadku Ukrainy – brak możliwości ubezpieczania przewozów w Ukrainie oraz protekcyjna postawa rządu ukraińskiego, które w praktyce doprowadziły do niemal całkowitego usunięcia polskich przewoźników z rynku ukraińskiego.

Według danych MI, **na koniec października 2023 r. polscy przewoźnicy drogowi w relacji z Ukrainą wykonywali zaledwie około 8% przewozów, zaś przewoźnicy z Ukrainy – 92 %.**

W 2021 r. udział polskich przedsiębiorców w przewozach drogowych wykonywanych w relacji: Polska-Ukraina wynosił około 38 proc., zaś przewoźników z Ukrainy 62 proc. W efekcie zwiększającej się dysproporcji w dniu 6 listopada 2023 r. rozpoczął się protest na trzech terminalach: Dorohusk, Hrebenne i Korczowa. Polscy przewoźnicy wysunęli **3 postulaty:**

- **wprowadzenie zezwoleń na przewozy dla samochodów ciężarowych z Ukrainy,**
- **wyłączenie polskich przewoźników drogowych z ukraińskiego systemu e-Czerha oraz stworzenie tzw. żywej kolejki,**
- **zakaz rejestracji w Polsce firm przewozowych z kapitałem spoza UE.**

Do protestu polskich przewoźników od 11 grudnia 2023 r. przyłączyli się przewoźnicy ze Słowacji i Węgier, blokując dojazdy do terminali w (odpowiednio) Užhorodzie i Zahony. Protesty te miały jednak dużo krótszy przebieg i minimalny wpływ na wymianę handlową Ukrainy.

Postulat przywrócenia zezwoleń na przewozy komercyjne poparły w listopadzie organizacje transportowe z pięciu państw: **ZMPD (Polska), MKFE (Węgry), Cesmad Bohemia (Czechy), Cesmad Slovakia (Słowacja) oraz Linava (Litwa).**

W przypadku Słowacji – w listopadzie 2023 r. przeprowadzono kontrole przewoźników z Ukrainy, które wykazały, że 2/3 z nich wykonywało przewozy niezgodnie z ob. prawem.

W kwestii rejestracji nowych podmiotów z Ukrainy, zajmujących się przewozami drogowymi towarów, według szacunków Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej w sierpniu 2023 r. w Polsce działało: 1031 firm transportu drogowego towarów z kapitałem białoruskim; 110 firm z kapitałem rosyjskim, 2158 firm z kapitałem ukraińskim.

W ramach prowadzonego protestu blokadzie nie podlegały towary wojskowe, humanitarne, ładunków niebezpiecznych (ADR), żywe zwierzęta i żywność szybko psująca się. W listopadzie 2023 r. Minister Infrastruktury wystosował wniosek do Komisji Europejskiej o powołanie komitetu, który sprawdziłby skutki obowiązywania umowy Unia Europejska-Ukraina, na mocy której zawieszono obowiązek posiadania zezwoleń. Zaaapelował też do rządu ukraińskiego o wyłączenie systemu e-kolejki przynajmniej na dwóch przejściach granicznych. Przeprowadzono szereg spotkań z przedstawicielami KE (DG MOVE), Stroną ukraińską, które nie przyniosły natychmiastowego efektu w postaci zaprzestania protestu.

W 2023 r. sprawdzonych zostało ponad 15 tys. pojazdów należących do przewoźników ukraińskich, co stanowi ok. 60% wszystkich pojazdów zagranicznych z krajów trzecich. KAS zapowiedziała, wzmocnienie kontroli zgodności dokumentacji przewozowej z rzeczywistym przewożonym ładunkiem.



Protesty polskich przewoźników drogowych – zakończenie protestu oraz dalsze możliwości rozwoju sytuacji

W dniu 18 grudnia 2023 r. odbyło się posiedzenie Wspólnego Komitetu, nadzorującego i monitorującego stosowanie i wykonywanie Umowy między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów. Strona polska zabiegała o jego zwołanie, w związku z protestami branży transportowej na granicy polsko-ukraińskiej. Do posiedzenia doszło na podstawie artykułu 7 tejże Umowy, zgodnie z którym przedstawiciele państw członkowskich UE mogą w nim uczestniczyć w charakterze obserwatorów, otrzymując prawo wypowiedzi jedynie w wyjątkowych sytuacjach.

Wiceminister Infrastruktury, A. Marchewka zwrócił uwagę, że okres blisko półtorarocznego obowiązywania Umowy między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów nie pozwala wyciągnąć pozytywnych wniosków, jeśli chodzi o jej skutki dla polskiego rynku transportu drogowego. Zaznaczył, że funkcjonowanie Umowy doprowadziło do nierównowagi na rynku przewozów polsko-ukraińskich. Polscy przewoźnicy nie mogą sprostać konkurencji i są wypierani z rynku przez przewoźników ukraińskich, mających kilkukrotnie niższe koszty prowadzenia działalności. Wiceminister Marchewka wspominał również o nieoptymalnym funkcjonowaniu ukraińskiego systemu e-kolejki, który spowodował znaczące wydłużenie czasu powrotu pojazdów ciężarowych z Ukrainy do UE.

W odpowiedzi na postulaty protestujących decyzją decyzją Ministra Infrastruktury został powołany Zespół ds. rozwiązania problemów na granicy polsko – ukraińskiej, który odbył dotychczas 3 posiedzenia: w dniu 29 grudnia 2023 r., 26 stycznia 2024 r. i 26 lutego 2024 r. (informacja aktualna na 4 marca 2024 r.).

- **Jak informuje Ministerstwo Infrastruktury w odpowiedzi na potrzeby niniejszego Raportu z dnia 4 marca 2024 r.:**

Zespół skupia się na działaniach na rzecz poprawy przepustowości przejść granicznych, we współpracy z innymi ministerstwa i podległymi im służbami, sprawie kontroli przewozów wykonywanych przez przewoźników poza UE, pod kątem przestrzegania obowiązujących przepisów i porozumień międzynarodowych. Odrębnym zagadnieniem jest wypracowanie instrumentów realnego wsparcia dla przedsiębiorców, którzy utracili możliwości

wykonywania przewozów na rynkach wschodnich. Oczekujemy także wniosków strony społecznej w zakresie prowadzonych prac legislacyjnych na rzecz zapewnienia uczciwej konkurencji w przewozach drogowych.

Strona polska analizuje także działania strony ukraińskiej w zakresie pracy drogowych przejść granicznych. **W relacji z Unią Europejską Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, że otwarcie unijnego rynku przewozów drogowych dla Ukrainy, bez wprowadzenia jakichkolwiek wymogów w zakresie przestrzegania przepisów unijnych przez przewoźników ukraińskich lub określenia minimalnych norm ekologicznych pojazdów wykonujących przewozy doprowadziło do pogłębienia nierównowagi w przewozach.** Strona polska prowadzi dialog z Komisją Europejską, na szczeblu Komisarz ds. transportu oraz dyrektorów w Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Mobilności (DG MOVE). Współpraca ma charakter ciągły i będzie kontynuowana.

Organizatorzy trwających od 6 listopada 2023 r. protestów blokujących drogowe przejścia graniczne w Dorohusku, Hrebennem oraz Korczowej w dniu 16 stycznia 2024 r. podpisali porozumienie z Ministrem Infrastruktury RP, na mocy którego zobowiązali się do zawieszenia protestów do dnia 1 marca 2024 r. Z kolei strona rządowa zobowiązała się realizacji działań, przedstawionych w siedmiu punktach (Aneks II – w załączeniu), gdzie zadeklarowała rozmowy z KE ws. rewizji umowy z Ukrainą, wsparcia finansowego przewoźników drogowych, doprowadzenia do równych warunków wykonywania przewozów drogowych w Ukrainie dla przedsiębiorstw z UE oraz szereg usprawnień w ruchu na przejściach granicznych z Ukrainą.



Źródło: stanowisko MI RP z dnia 4 marca 2024 r. przekazane BGK na potrzeby niniejszego raportu

Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekty zmian w przepisach krajowych, odnoszących się do kontroli przewoźników drogowych z państw trzecich oraz zwiększenia odpowiedzialności innych uczestników łańcucha dostaw towarów:

- przygotowano zmiany w ustawie o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców, zgodnie z którymi od dnia 1 lipca 2024 r. w oparciu o system SENT prowadzona będzie kontrola przewozów, wykonywanych przez przewoźników drogowych z państw trzecich;
- przygotowano projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowych, w którym zawarto przepisy dotyczące skrócenia terminów płatności za usługę transportową oraz ograniczenia liczby podmiotów w łańcuchu dostaw towarów i zwiększenia ich odpowiedzialności w tym procesie.

Przewiduje się, że w najbliższym czasie projekty skierowane zostaną do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych.

Strona polska zaproponowała zmiany do Umowy liberalizującej przewozy drogowe z Ukrainą, **w tym zawężenie zakresu jej stosowania do określonych rodzajów przewozów służących wsparciu Ukrainy w okresie agresji rosyjskiej, określenia zasad wjazdu pojazdów ukraińskich do UE, zwiększenia bezpieczeństwa przewozów, podniesienia norm ekologicznych pojazdów, a także zwiększenie kompetencji Wspólnego Komitetu**, o którym mowa w art. 7 ww. Umowy.

Ponadto, prowadzone są rozmowy z KE oraz Ukrainą w celu realizacji postulatów protestujących.

Źródło: stanowisko MI RP z dnia 4 marca 2024 r. przekazane BGK na potrzeby niniejszego raportu.



Działania zrealizowane w celu zwiększenia przepustowości drogowych przejść granicznych z Ukrainą doprowadziły do wzrostu przepustowości o ponad 50%

Zgodnie z informacjami otrzymanymi od MSWiA w dniu 16 stycznia 2024 r., wdrożone rozwiązania organizacyjne i infrastrukturalne na polsko-ukraińskim odcinku granicy:

- rozdzielenie ruchu osobowego od towarowego w drogowym przejściu granicznym Korczowa – Krakowiec (20 czerwca 2022 r.);
- przekształcenie drogowego przejścia granicznego Dorohusk-Jagodzin w wyłącznie towarowe przejście graniczne (27 czerwca 2022 r.);
- pilotaż odpraw ruchu towarowego do 7,5t w drogowych przejściach granicznych: Zosin-Ustiług (13 czerwca 2022 r.), Budomierz-Hruszew (15 czerwca 2022 r.), Dołhobyczów-Uhrynów (1 września 2022 r.);
- ograniczenie ruchu towarowego do pojazdów o dmc powyżej 7,5t w drogowych przejściach granicznych w Hrebenne-Rawa Ruska, Korczowa-Krakowiec i Medyka-Szeginie (1 września 2022 r.);
- separacja ruchu ciężarowego wymagającego kontroli inspekcji granicznych od innych kategorii ruchu ciężarowego (Dorohusk - Jagodzin, Korczowa - Krakowiec);
- rozpoczęcie od dnia 9 września 2022 r. w przejściu granicznym Zosin-Ustiług odprawy pojazdów ciężarowych bez ładunku o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5t na kierunku wjazdowym do Polski;
- uruchomienie od dnia 9 września 2022 r. w przejściu granicznym Korczowa-Krakowiec dodatkowego pasa ruchu na potrzeby przejazdu pojazdów ciężarowych bez ładunku o dmc powyżej 7,5t.;
- budowa i uruchomienie od 13 lutego 2023 r. tymczasowej infrastruktury do odprawy pojazdów ciężarowych bez ładunku w drogowym przejściu granicznym Malhowice-Niżankowice.

MSWiA podało, że wdrażane rozwiązania organizacyjne i infrastrukturalne przyczyniły się do znacznego (**ponad 50%**) zwiększenia przepustowości przejść granicznych na granicy polsko-ukraińskiej w ruchu towarowym na kierunku wjazdowym do RP.

Łącznie na inwestycje w przejściach granicznych na granicy polsko-ukraińskiej przeznaczono w 2022 r. **ponad 11,5 mln EUR** - nie licząc środków wydatkowanych na poprawę dostępu do przejść granicznych.



Źródło: stanowisko MSWiA RP z dnia 16 stycznia 2024 r. przekazane BGK na potrzeby niniejszego raportu.

Po stronie polskiej prowadzone są inwestycje infrastrukturalne w celu poprawy dostępu do drogowych przejść granicznych z Ukrainą

W ramach odpowiedzi MI RP z dnia 4 marca 2024 r. na potrzeby niniejszej publikacji wskazano, że w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do roku 2030 (z perspektywą do roku 2033) realizowane są dwa główne zadania mające na celu poprawę dostępu do polsko-ukraińskich przejść granicznych:

- 1. Budowa drogi ekspresowej S12 Piaski – Dorohusk z wydzielonym zadaniem budowy obwodnicy Chełma.** Łączne prognozowane wydatki na realizację tej inwestycji to ok. **3 630 mln PLN**. Do końca roku 2023 poniesiono z tytułu realizacji tych zadań wydatki w wysokości ok. 126,7 mln PLN. Należy zaznaczyć, że główne wydatki planowane są do poniesienia w latach 2025-2027.
- 2. Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne z wydzielonym zadaniem budowy obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego (ukończonym w 2023 r.).** Łączne prognozowane wydatki na realizację tej inwestycji to ok. **5 730 mln PLN**. Do końca roku 2023 poniesiono z tytułu realizacji tych zadań wydatki w wysokości ok. 431,5 mln PLN. Główne wydatki planowane są do poniesienia w latach 2025-2027.

Działania na sieci dróg krajowych:

- **Droga krajowa nr 74 na terenie województwa lubelskiego, prowadząca do przejścia Zosin-Ustulug:**

została przewidziana do kompleksowej rozbudowy na całym odcinku. Rozbudowa polega m.in. na wzmocnieniu nawierzchni do nacisku 11,5 kN/oś oraz wykonaniu wszelkich niezbędnych prac dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego np. budowę chodników, zatok autobusowych, przebudowę skrzyżowań. Łączny koszt rozbudowy to **ok. 800 mln PLN**. Dotychczasowe wydatki (wg stanu na początek marca 2024 r.) to ok. 94,4 mln PLN.

- **Droga krajowa nr 84 odc. Sanok – Krościenko (dpg Krościenko - Smolnica):**

została przewidziana do kompleksowej rozbudowy na całym jej odcinku poprzez m.in. wzmocnienie nawierzchni do nacisku 11,5 kN/oś, budowę/przebudowę drogowych obiektów inżynierskich oraz wszelkie niezbędne prace dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. budowę chodników, zatok autobusowych, przebudowę skrzyżowań). Łączny koszt rozbudowy to ok. **311 mln PLN**. Dotychczasowe wydatki (wg stanu na początek marca 2024 r.) to ok. 21 mln PLN.

- **Droga krajowa nr 28 na odc. Przemyśl – Medyka (dpg Medyka – Szeginie):**

została rozbudowana w latach 2020-2022. Rozbudowa obejmowała m.in. rozbudowę drogi do przekroju dwujezdniowego, wzmocnienie nawierzchni do nośności 11,5 T/oś, przebudowę skrzyżowań, budowę lub przebudowę chodników. Koszt rozbudowy wyniósł **120,5 mln PLN**.



Źródło: stanowisko MI RP z dnia 4 marca 2024 r. przekazane BGK na potrzeby niniejszego opr.

W opinii MF oraz MSWiA w celu usprawnienia szlaków transportowych z Ukrainą konieczna jest trójstronna współpraca rządów Polski, Ukrainy oraz KE

W stanowisku przekazanym w dniu 17 stycznia 2024 r. Departament Ceł Ministerstwa Finansów podkreśla, że:

- dla prawidłowej realizacji działań granicznych niezbędne jest dostosowanie infrastruktury granicznej i dalszego rozwoju sieci dróg dojazdowych do przejść granicznych. Do utrzymywania drogowych przejść granicznych w stanie umożliwiającym przeprowadzenie sprawnej i skutecznej kontroli bezpieczeństwa, granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej, chemicznej i radiometrycznej oraz jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych zobowiązany jest miejscowo właściwy wojewoda, który dysponuje środkami finansowymi pochodzącymi z budżetu Państwa przeznaczonymi m.in. na inwestycje w przejściach granicznych.
- obszary wymagające szybkiego podjęcia odpowiednich kroków były wielokrotnie diagnozowane i zgłaszane przez KAS. Dotyczą one przede wszystkim rozwoju infrastruktury przejść granicznych, budowy i modernizacji dróg dojazdowych (np. w tym także dróg prowadzących ze strony ukraińskiej do przejść granicznych z Polską, budowy nowych i modernizacji już istniejących przejść granicznych, zwiększenie sprzętu do kontroli).
- końcowy efekt działań podejmowanych przez stronę polską (właściwe instytucje krajowe), mających na celu rozwiązanie problemów przepustowości przejść granicznych, doposażenia właściwych służb i inspekcji w sprzęt do kontroli oraz warunków oczekiwania na odprawę graniczną kierowców samochodów ciężarowych, w dużej mierze jest zależny od działań podejmowanych przez odpowiednie organy państwa sąsiedniego. Prawidłowe funkcjonowanie przejść granicznych oraz całościowy kształt warunków obsługi wszystkich procesów związanych z przemieszczaniem towarów przez granicę ma charakter złożony i pomimo, działań podejmowanych przez KAS, rozwiązanie zgłaszanych problemów nie jest możliwe bez zaangażowania wszystkich właściwych instytucji i dodatkowych nakładów finansowych.

Zbieżne stanowisko przedstawia MSWiA, które w dniu 16 stycznia 2024 r. na potrzeby publikacji poinformowało, że:

- dalszy rozwój infrastruktury przejść granicznych w szczególności budowa terminali odpraw celnych ma kluczowe znaczenie dla wzmocnienia relacji z Ukrainą i zapewnienia niezakłóconego przepływu towarów niezbędnych w powojennej odbudowie.
- istniejąca infrastruktura transportowa i infrastruktura przejść granicznych na polsko-ukraińskim odcinku granicy pomimo wielu prac zwiększających jej przepustowość w dalszym ciągu wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych. Są one niezbędne w celu dostosowania do aktualnych potrzeb związanych ze wsparciem dla Ukrainy przeciwko rosyjskiej agresji i przyszłych wyzwaniom wynikającym z powojennej odbudowy Ukrainy. Umożliwi to także sprawny przepływ towarów, w tym tych, które powinny trafiać na rynki krajów trzecich. Bez przejść granicznych o wysokiej przepustowości zarówno w ruchu osobowym, jak i towarowym nie będzie możliwy rozwój stosunków politycznych i gospodarczych, warunkujący integrację Ukrainy ze strukturami UE.
- niezbędna jest kompleksowa modernizacja zarówno drogowych, jak i kolejowych przejść granicznych, jak również budowa nowych przejść. Szczególnie istotna jest budowa terminali odpraw samochodów ciężarowych w przejściach granicznych zlokalizowanych na głównych szlakach komunikacyjnych.

W opinii MSWiA jest to zadanie, którego zakres finansowy wykracza poza możliwości Rządu RP i wymaga solidarnego wsparcia na poziomie UE. Oba resorty zgodnie podkreślają, że do udrożnienia i zmodernizowania granicy polsko-ukraińskiej niezbędna jest wielopoziomowa współpraca na szczeblu krajowym (właściwa koordynacja działań i inwestycji) oraz UE (finansowanie modernizacji granicy i infrastruktury dostępowej).

Co oczywiste, kwestie modernizacji granicy polsko-ukraińskiej wymagają także uzgodnień odpowiednich organów po obu stronach granicy.

Integracja sektora transportu Ukrainy do standardów UE będzie oznaczała dynamiczny wzrost ruchu towarowego i osobowego

W opinii MI RP: integracja ukraińskiego sektora transportowego z UE może oznaczać możliwość prowadzenia przez polskich przewoźników drogowych operacji transportowych bez zezwoleń na większym obszarze kontynentu europejskiego i planowanie przewozów na linii Wschód – Zachód w nowych relacjach. Należy jednak wskazać, że może to nastąpić po zakończeniu działań wojennych w Ukrainie.

MI uważa, że powinno nastąpić ściśle powiązanie otwierania rynku przewozowego UE dla Ukrainy z koniecznością dostosowania transportu tego państwa do wymogów Unii europejskiej w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku przewozów, zarówno w międzynarodowych przewozach osób, jak i rzeczy.

Stopień otwarcia rynku powinien ściśle odpowiadać stopniowi dostosowania się przez Ukrainę i samych przewoźników do wymogów Unii Europejskiej.

Bez równomiernego procesu w tych dwóch zakresach może dojść do sytuacji, gdy nadmierne otwarcie rynku bez przestrzegania wymogów unijnych doprowadzi do nieuczciwej konkurencji na rynku przewozowym ze strony przewoźników ukraińskich.

MI RP podaje, że: w tym kontekście należy negatywnie ocenić skutki umowy liberalizacyjnej z 2022 r. o transporcie drogowym towarów zawartej pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą. W ocenie strony polskiej umowa ta powinna bardziej szczegółowo określać ramy pomocy dla społeczeństwa oraz gospodarki Ukrainy i dopuszczać liberalizację przewozów tylko w przypadkach ściśle związanych z pomocą Ukrainie w sytuacji wojny.

Podsumowując, integracja Ukrainy z UE w zakresie transportu drogowego powinna być ściśle powiązana z obowiązkiem jednoczesnego pełnego dostosowania się do prawodawstwa UE

W opinii MI RP integracja unijna Ukrainy będzie wiązała się ze:

- skokowym wzrostem ruchu towarowego i osobowego pomiędzy Ukrainą a UE. Aktualna sytuacja okresu wojny pokazuje, że nawet obecny ograniczony wolumen ruchu powoduje powstawanie poważnych zatorów na granicy polsko-ukraińskiej. Realizacja dróg ekspresowych S12 i S17 do granicy polsko-ukraińskiej, razem z istniejącą autostradą A4, pozwoli na doprowadzenie dużych wolumenów ruchu do przejść granicznych.
- Po stronie ukraińskiej infrastruktura drogowa jest wysoce niewystarczająca dla przenoszenia zwiększonego wolumenu ruchu po akcesji i wymaga pilnej rozbudowy.
- Krytyczne znaczenie ma rozbudowa infrastruktury przejść granicznych, zarówno po polskiej jak i ukraińskiej stronie.
- Projekt budowy/rozbudowy terminali towarowych na najważniejszych przejściach granicznych (Dorohusk – Jagodzin, Hrebenne - Rawa Ruska, Korczowa – Krakowiec, Medyka – Szeginie), koordynowany przez MSWiA, powinien zyskać najwyższy priorytet.
- Szansą na poprawę sytuacji jest wdrożenie standardów UE w zakresie odprawy granicznej i celnej, ograniczenie korupcji i profesjonalizacja służb ukraińskich. Szansą są również zwiększone fundusze UE na budowę infrastruktury transportowej i granicznej po stronie ukraińskiej. Właściwe wykorzystanie tych funduszy jest w żywotnym interesie strony polskiej.

W kontekście realizacji inwestycji w infrastrukturę drogową w ramach wizyty Premiera D. Tuska w Kijowie z dnia 22 stycznia 2024 r. ze Strony ukraińskiej padła propozycja dot. udziału polskiego biznesu w realizacji inwestycji w Ukrainie, która spotkała się z zainteresowaniem szefa polskiego rządu.

Jako jeden z potencjalnych projektów logistycznych interesujących dla polskiego biznesu, Strona ukraińska wskazała na możliwość włączenia się na warunkach koncesji do budowy autostrady na odcinku Krakowiec – Lwów – Brody – Równe, która byłaby przedłużeniem europejskiego korytarza drogowego E40, a w praktyce – przedłużeniem autostrady A4.

Warto przypomnieć, że już w 2021 r. rząd ukraiński miał plany zaangażowania podmiotów prywatnych w realizację budowy ww. odcinka autostrady oraz drugiego projektu – budowy autostrady Stryj – Mukaczewo. Realizacja obu projektów miała rozpocząć się w 2023 r., jednak rosyjska inwazja zawiesiła te plany.

Z uwagi na duże potrzeby inwestycyjne oraz nieodpowiadające im środki po stronie państwa, spodziewane jest częściowe realizowanie inwestycji w autostrady w trybie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP). Podmioty zaangażowane w realizację inwestycji w trybie PPP miałyby otrzymać zyski w postaci opłat z tytułu korzystania z dróg publicznych. Kwestia wprowadzenia opłat za korzystanie z dróg publicznych jest także zakładana do realizacji w ramach zaleceń KE z 8 grudnia 2023 r.

W ramach realizowanym obecnie przez rządową Agencję Wspierania Partnerstwa Publiczno-Prywatnego programie budowy dróg zauważa się, że znaczna część sieci drogowej Ukrainy jest w złym stanie i wymaga modernizacji.

W ramach proponowanego przez Agencję rozwiązania, partner prywatny finansuje remont oraz długoterminową eksploatację i utrzymanie odcinka drogi. W zamian otrzymuje płatności za dostępność – kwotę ustaloną w umowie, uzależnioną od spełnienia przez partnera prywatnego określonych standardów wydajności (KPI) i specyfikacji wyników.

Docelowo, do opracowania studium wykonalności wytypowano następujące projekty:

1. opracowanie studium wykonalności dla projektu partnerstwa publiczno-prywatnego dotyczącego budowy i eksploatacji dróg publicznych o znaczeniu krajowym na odcinkach dróg międzynarodowych M-07 i M-19 Jagodyn – Kowel – Łuck, oraz
2. opracowanie studium wykonalności dla projektu partnerstwa publiczno-prywatnego dotyczącego budowy i eksploatacji dróg publicznych o znaczeniu krajowym na odcinkach dróg międzynarodowych M-29, M-04 (pierwsza kategoria) i M-18 (druga kategoria) Charków – Dniepr – Zaporozże.

W dniu 22 grudnia 2021 r. została podpisana umowa pomiędzy Ukravtodor, Międzynarodową Korporacją Finansową (IFC) oraz Europejskim EBOR na świadczenie usług niezbędnych dla sektora PPP, w zakresie przygotowania i realizacji projektów w sektorze drogowym, w szczególności usługi w zakresie opracowania studium wykonalności.

Obecnie trwają przygotowania przetargowe na wybór doradców do opracowania studium wykonalności i dokumentacji przetargowej projektu. Organizatorami będą międzynarodowe organizacje finansowe.

Zarówno oferta złożona Stronie polskiej jak i współpraca z międzynarodowymi instytucjami finansowymi w zakresie pozyskiwania prywatnego kapitału do realizacji inwestycji w formule PPP są związane z brakiem możliwości realizowania tego typu inwestycji ze środków budżetowych.

Jednym z elementów, w ramach którego sytuacja inwestycyjna może ulec poprawie jest Instrument na Rzecz Ukrainy (*Ukraine Facility*), gdzie wzmocnienie połączeń logistycznych uznano za jeden z najistotniejszych elementów rozwojowych Ukrainy i zobligowano Ukrainą do przeznaczenia na ten cel minimum 350 mln EUR do 2027 r. Dodatkowo, w wypowiedziach najwyższych przedstawicieli rządu ukraińskiego wielokrotnie podkreśla się kluczowe znaczenie wzmocnienia szlaków logistycznych Ukrainy, w tym z państwami UE. Działanie to ma w efekcie doprowadzić do wzrostu eksportu ukraińskiej produkcji oraz wymiany handlowej ogółem.

Jak poinformowało MI RP w dniu 4 marca 2024 r.:

Obecnie po stronie polskiej (między innymi) dofinansowana ze środków UE jest budowa przygranicznego odcinka drogi ekspresowej S12. Po stronie ukraińskiej dofinansowanie otrzymała budowa parkingów przed przejściami Dorohusk – Jagodzin, Hrebenne – Rawa Ruska oraz Krakowiec – Korczowa.

Ze środków udzielonych w ramach polsko-ukraińskiej umowy z 2015 r. o udzieleniu kredytu w ramach pomocy wiązanej modernizowany jest dostęp drogowy do mniejszych przejść granicznych. Realizacja tych zadań napotyka poważne przeszkody, np. upadłość pierwszego

wykonawcy przebudowy przejścia w Krakowcu, a także wynikające z przewlekłości i nieprzejrzystości procedur po stronie ukraińskiej.

Od 2019 r. zrealizowano modernizację przygranicznych odcinków dróg prowadzących do przejść Zosin – Ustiług, Budomierz – Hruszew, Malhowice – Niżankowice i Krościenko – Smolnica (firma Drog-Bud). Polscy wykonawcy (UNIBEP i T4B) kontynuują prace na przejściach w Szeginiach i Rawie Ruskiej.

Strona ukraińska prowadzi też wstępne rozmowy na poziomie ministerialnym w sprawie ewentualnego udziału strony polskiej w programie rozbudowy infrastruktury drogowej.



6.

Transport kolejowy



Jednym ze zobowiązań Ukrainy w ramach *Ukraine Facility* jest liberalizacja transportu kolejowego

W Raporcie Komisji Europejskiej z listopada 2023 r. w kontekście kolejnictwa wskazano, że:

- 1 reforma transport kolejowego została wstrzymana wraz z wprowadzeniem stanu wojennego w lutym 2022 r.
- 2 zmiany związane z pełnym lub częściowym odcięciem dostępu do ukraińskich portów morskich wykazały konieczność wzmocnienia sieci kolejowej w kierunku państw UE
- 3 ustawa o transporcie kolejowym nie została wdrożona. Koleje Ukraińskie pozostają podmiotem prowadzącym działalność w sferach: zarządzania infrastrukturą, świadczenia usług transportowych – bez finansowego i organizacyjnego podziału tychże działalności
- 4 taryfy i warunki dostępu do infrastruktury nie są przejrzyste uregulowane. Państwowa Służba Ukrainy ds. Bezpieczeństwa Transportu, podlegająca Ministerstwu Gmin, Terytoriów i Infrastruktury, wydaje licencje operatorom wagonów przewożących pasażerów lub towary niebezpieczne. Nie wydaje jednak certyfikatów bezpieczeństwa

W ramach *Ukraine Facility*, Ukraina zobowiązała się do końca 2025 r. przyjąć zmianę ustawy o transporcie kolejowym, z mocą obowiązywania co do części materii ustawowej jeszcze w 2025 r. W ramach zmiany ustawy ma dojść do demonopolizacji Kolei Ukraińskich (UZ). Podmiot ten miałby zostać podzielony na przewoźników towarowego, pasażerskiego oraz zarządcę infrastruktury. Zarządca ten miałby udzielać dostępu do infrastruktury na zasadach konkurencyjnych. **Nie należy się jednak spodziewać, że działanie to zostanie wdrożone w 2025 r., ponieważ rząd Ukrainy wielokrotnie wskazywał na brak możliwości utracenia kontroli nad kluczowymi sektorami w warunkach wojny.**

Zgodnie z raportem IFC z października 2023 r. pn.: *Private Sector Opportunities for a Green and Resilient Reconstruction in Ukraine. Synthesis Report* rząd ukraiński powinien kontynuować wysiłki w zakresie wzrostu wydajności UZ oraz utworzenia warunków dla zaangażowanie kapitału prywatnego w sektorze kolejnictwa.

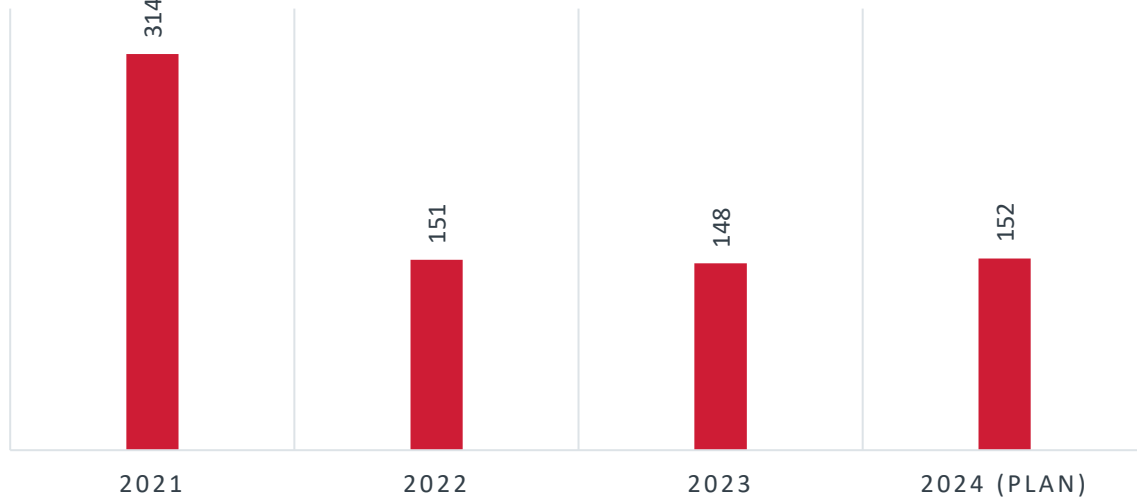
Autorzy Raportu stwierdzają, że w sektorze kolejnictwa własność państwa nad infrastrukturą kolejową powinna zostać w zakresie państwa, jednak konieczne jest:

- zreformowanie systemu opłat;
- liberalizacja rynku poprzez umożliwienie uczestnictwa w rynku zagranicznym operatorom;
- zwiększenie *connectivity* z UE poprzez rozwój infrastruktury 1435 mm;
- rząd powinien rozważyć rozwój sieci terminali przeładunkowych połączonych z UE koleją o rozstawie 1435 mm, przy czym sektor prywatny powinien posiadać odpowiednie warunki do realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury logistycznej.

Dla sektora prywatnego wskazuje się także na możliwości produkcji niezbędnego taboru o rozstawie 1435 mm. **Łącznie w sektorze kolejnictwa IFC identyfikuje możliwości inwestycyjne w wysokości 2 mld USD pod warunkiem stworzenia odpowiedniego środowiska wsparcia dla inwestorów prywatnych.**

Struktura przewozów towarowych Kolei Ukraińskich – zmiany po 2022 r.

Rys. 20. Przewozy towarowe Kolei Ukraińskich [w mln t]



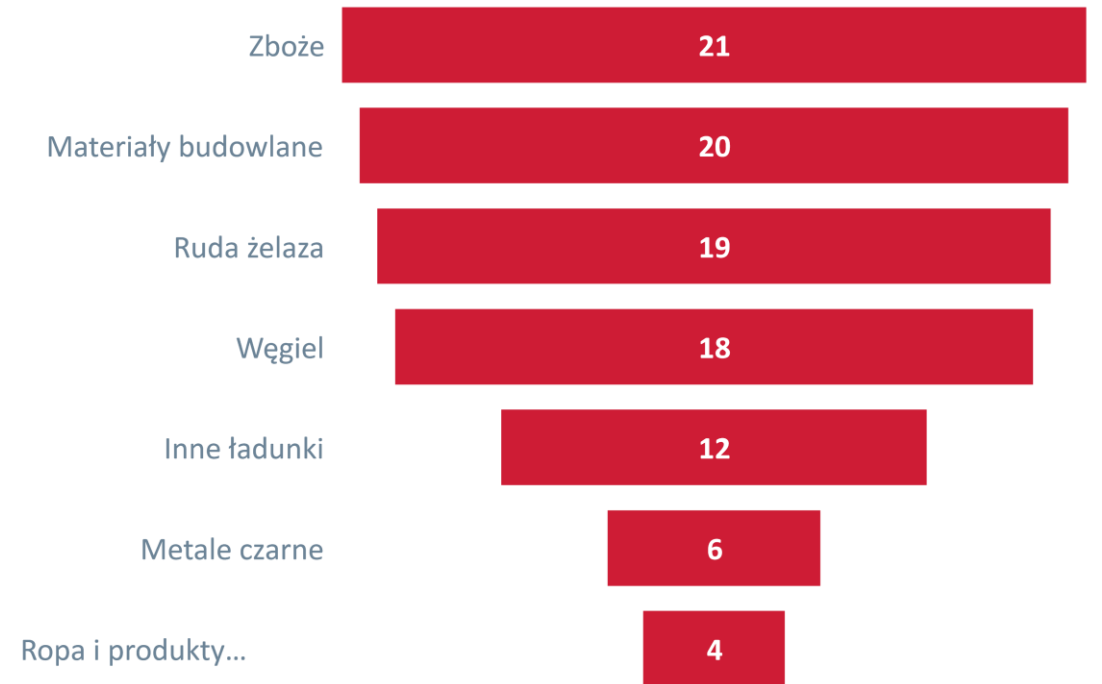
■ Przewozy towarowe Kolei Ukraińskich (w mln t)

Koleje Ukraińskie wykonują głównie przewozy ładunków masowych – co wynika ze struktury produkcyjnej kraju.

W wyniku ograniczonych możliwości eksportowych portów morskich, doszło do zwiększonego zapotrzebowania na przewozy zbóż oraz rudy w kierunku państw UE.

Co ciekawe – w wyniku wybuchu wojny jako jedną z największych grup przewozowych wskazuje się materiały budowlane. Wydaje się, że udział tej grupy w przewozach kolejowych będzie wzrastał, wraz z zaawansowaniem transformacji gospodarczej kraju.

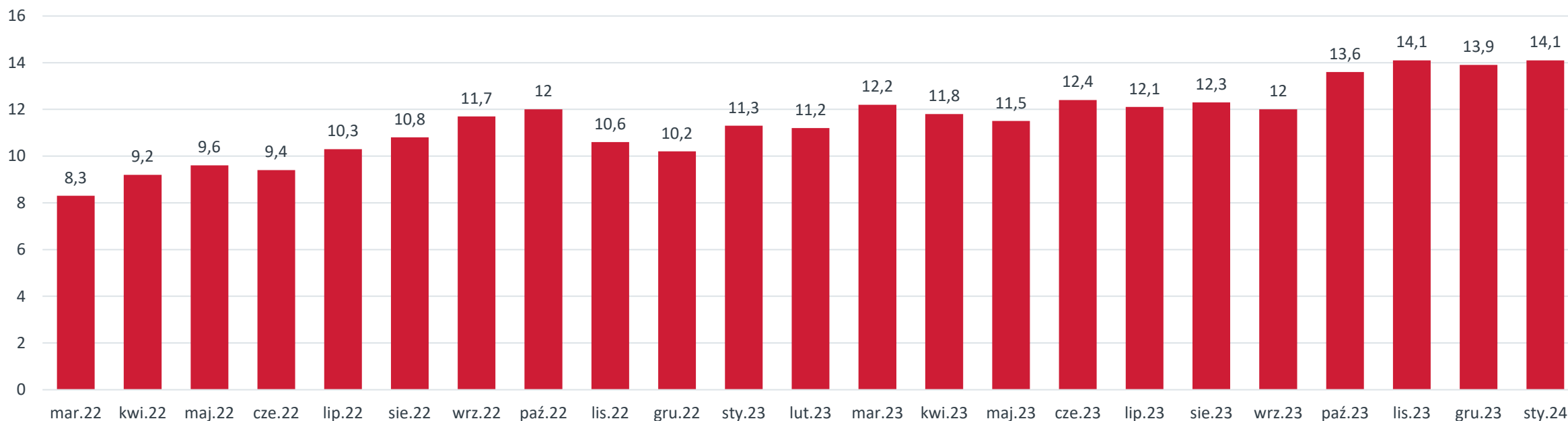
Rys. 21. Struktura przewozów Kolei Ukraińskich w 2023 r. [%]



Porównując lata: 2022-24 należy wyraźnie wskazać, że w wyniku agresji rosyjskiej, utracono dostęp do portów w Mariupolu, Berdiańsku (okupowane przez Rosję), utracone zostały ładunki z Rosji oraz Białorusi. Bez efektywnego zwiększenia możliwości przepustowych z krajami UE Ukraina nie będzie w stanie zwiększyć potencjału kolei, która obecnie odpowiada za 1,5% PKB kraju.

Opr. na podstawie danych Kolei Ukraińskich

Rys. 22. Przewozy kolejowe od początku pełnoskalowej inwazji [mln t]



W odniesieniu do powyższej grafiki należy podkreślić, że **w styczniu 2022 r. Koleje Ukraińskie przewiozły 22,6 mln t ładunków**. Pomimo początkowego załamania, udało się utrzymać wzrost przewozów kolejowych, przy czym uzależniony jest on od dostępności portów morskich, ponieważ możliwości przewozowe do krajów sąsiadujących pozostają nadal ograniczone.

W październiku 2023 r. przewozy UZ widocznie wzrosły w porównaniu do poprzedzających miesięcy. Związane jest to bezpośrednio ze wzrostem przeładunków w portach morskich Ukrainy, możliwych dzięki zapewnieniu warunków bezpieczeństwa przez ukraińską armię.

Źródło: Koleje Ukraińskie

W 2023 r. Koleje Ukrainie przewiozły 148,4 mln t ładunków. W okresie marzec – grudzień 2023 r. przewoziły miesięcznie +23% ładunków więcej niż w analogicznym okresie 2022 r. Wzrosty przewozów były możliwe przede wszystkim dzięki uruchomieniu korytarza z portów czarnomorskich i tym samym – wzrostu przeładunków w portach morskich oraz naddunajskich.

W 2023 r. do ukraińskich portów morskich przewieziono kolejną 22,3 mln t wszystkich ładunków. W grudniu odnotowano rekord przewozów do portów M. Czarnego: 3,8 mln t nadań do portów czarnomorskich od pełnoskalowej inwazji Rosji.

O 33% wzrosły przewozy w kierunku portów morskich Dunaju, w szczególności przez Mołdawię i Rumunię.

Przez lądowe przejścia graniczne przewieziono kolejną łącznie 34,4 mln t ładunków.

Miesięczne przewozy wynosiły średnio ponad 12 mln t ładunków. Rekord przewozów kolejowych padł w listopadzie: 14,1 mln t ładunków. Największe wzrosty odnotowano w przewozach wewnętrznych. W porównaniu z 2022 r. przewozy wewnątrz kraju wzrosły o 11,4% - do poziomu 84,8 mln t. Spowodowano było to odblokowaniem możliwości eksportowych portów (przede wszystkim) czarnomorskich oraz wzmocnieniu możliwości przeładunkowych portów naddunajskich.

PLANY KOLEI UKRAIŃSKICH NA 2024 R.:

- Opracowanie strategii działalności na lata 2025-30 we współpracy z konsultantami zewnętrznymi;
- Aktualizacja i wdrożenie programu antykorupcyjnego w ścisłej współpracy z Państwową Agencją ds. Przeciwdziałania Korupcji (HA3K);
- Zwiększenie efektywności zakupów i wydatków;
- Zwiększenie rozmiarów przewozów towarowych, w szczególności maksymalizacja wykorzystania możliwości ukraińskiego korytarza morskiego.

W nowej, wojennej rzeczywistości podejmowane są działania, które na lata zaprogramują krajobraz transportowy regionu. Warto wyróżnić plany integracji sieci transportowej Ukrainy z UE jak m.in.:

- plan budowy linii normalnotorowej (1435 mm) łączącej Polskę (Kraków - Przemyśl) z Mołdawią (Kiszyniów) przez Ukrainę (Lwów) i Rumunię (Jassy) – który docelowo umożliwi transport kolejowy w standardzie 1435 mm pomiędzy portami polskimi i rumuńskimi; przedłużenie szprychy CPK nr 5 do Lwowa, a docelowo do Kijowa (w fazie planowania; nie jest znane źródło finansowania tego projektu); - szereg inwestycji o mniejszym zakresie, które w krótkim terminie poprawią wydajność polsko-ukraińskiej granicy - m.in.: - budowa toru 1435 mm do Brzuchowic (płn.-zach. przedmieścia Lwowa); - budowa toru 1435 mm do Skniłowa (płd. – zach. przedmieścia Lwowa), które zgodnie z deklaracjami Kolei Ukrainie mają zostać zakończone najpóźniej do końca 2024 r.

Niestety, w żadnym z projektów strony ukraińskiej nie założono budowy toru 1435 mm do centrum Lwowa. Nowe linie 1435 mm będą atrakcyjne z punktu widzenia transportu towarowego do/z Obwodu Lwowskiego i wzmocnią potencjał regionu, który w warunkach wojennych cechuje się wzrostem aktywności biznesowej, przenoszonej z obwodów o gorszym poziomie bezpieczeństwa.

Polska może okazać się dla Ukrainy przewodnikiem w pozyskiwaniu środków unijnych tym bardziej, że już obecnie ze środków CEF realizowane są wspólne, polsko-ukraińskie projekty dotyczące rozwoju dróg i kolei. W kontekście ukraińskim doświadczenie polskich firm budowlanych z pewnością może okazać się nieocenione w budowie kolei i dróg. W nieodległej przyszłości firmy produkujące tabor szynowy w Polsce (m.in. Newag, Pesa, Stadler) będą miały szansę sprzedaży taboru na rynek ukraiński. W tym celu konieczne jest jednak określenie przez stronę ukraińską precyzyjnych, konkurencyjnych warunków realizacji zamówień publicznych w ramach planu odbudowy kraju. Obecnie strona ukraińska we współpracy z organami UE opracowuje odpowiednie narzędzia wdrożeniowe, pośród których szczególna uwaga ma zostać zwrócona na mechanizmy antykorupcyjne.

Jak informuje MI RP w odpowiedzi z dnia 4 marca 2024 r., na wykorzystanie przepustowości na polsko-ukraińskich KPG wpływa wiele czynników:

- działania służb celnych, fitosanitarnych itd. czyli czas odpraw granicznych;
- możliwości ruchowo-eksploatacyjne;
- brak wolnych torów na przyjęcie pociągu (tory zajmowane przez wagony przewoźników);
- przejazdy pociągów specjalnych.

W styczniu 2024 r. zarządcy polskich i ukraińskich linii kolejowych podpisali technologię planowania przekazywania pociągów towarowych przy przydziale przepustowości zgodnie z rozkładem jazdy dla polsko-ukraińskich KPG dla torów 1435 mm oraz 1520 mm. W opinii MI RP należy rozważyć wprowadzenie opłat za zajmowanie przez przewoźników torów zarządzanych przez PKP PLK S.A. w stacjach Medyka oraz Dorohusk – co będzie mobilizowało przewoźników do szybszego zwalniania torów.

W zakresie potencjalnie niepełnego wykorzystania infrastruktury logistycznej należy podkreślić istotną wagę pełnej koordynacji procesu logistycznego przez wszystkich jego uczestników. Współpraca ta układa się dobrze i w dalszym ciągu jest pogłębiana. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przy planowaniu kolejnych przedsięwzięć uwzględniają rozwój obciążenia ruchowego poszczególnych ciągów komunikacyjnych prowadzących w kierunku polsko-ukraińskich kolejowych przejść granicznych.

W aspekcie długoterminowym najwyższy priorytet posiadają inwestycje na kluczowych liniach kolejowych prowadzących do KPG, tj. nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk (przede wszystkim na odcinku Lublin – Dorohusk) oraz nr 91 i 92 Kraków Główny – Medyka (gr. państwa).

Kolejne projekty będą zakładały możliwość poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach kolejowych przejść granicznych na styku linii normalno- i szerokotorowych (1435 i 1520 mm) z uwagi na rosnące potrzeby w zakresie logistyki i przeładunku przesyłek intermodalnych w takich lokalizacjach jak Chełm czy Medyka.

Ministerstwo Infrastruktury RP w odpowiedzi z dnia 4 marca 2024 r. wskazuje na następujące planowane inwestycje długoterminowe finansowane z budżetu państwa oraz innych źródeł finansowych, w tym unijnych:

- Zadanie pn. „Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) - prace projektowe” znajduje się w KPK do 2030 roku na wartość 261 mln PLN;
- Zadanie pn. „Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk – prace przygotowawcze” znajduje się w KPK do 2030 roku na wartość 30 mln PLN.
- W ramach realizacji projektu na ciągu linii kolejowej E 30 realizowane jest działanie pn.: *Prace na linii kolejowej E30 odcinek Rzeszów - Medyka (granica państwa) – dokumentacja projektowa.*
- W ramach Solidarity Lanes realizowane jest działanie pn.: *Studium wykonalności linii kolejowej nr 7 Lublin – Chełm – PG w Dorohusku – PG w Jagodzinie – Kowel oraz koncepcja zagospodarowania terenu przejścia granicznego.* Studium Wykonalności jest projektem wspólnym z Ukrainą (UZ), który ma już zagwarantowane finansowane z funduszu CEF.

Zarządcy polskich i ukraińskich linii kolejowych podjęli decyzję o utworzeniu podgrupy ds. inwestycji w ramach planowanej do powołania Grupy Infrastrukturalnej. Ma to na celu koordynację działań po obu stronach granicy.



Plany rozwoju infrastruktury kolejowej pomiędzy Polską a Ukrainą

MI RP wskazuje, że:

krajowy zarządca infrastruktury kolejowej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od wybuchu pełnoskalowej wojny przeprowadziło szereg działań, które usprawniły przepustowość granicy polsko-ukraińskiej. Od lutego 2022 r. do końca 2023 r. w zw. z konfliktem zbrojnym w Ukrainie zrealizowano następujące prace – patrz: Aneks I: Lista projektów dot. Ukrainy zrealizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wraz ze źródłami finansowania - otrzymana dzięki uprzejmości Ministerstwa Infrastruktury. Łącznie na ww. cel wydatkowano w okresie luty 2022 r. – 2023 r. **ok. 264 mln PLN.**

Polski zarządca linii kolejowych otrzymuje w trybie roboczym informacje od strony ukraińskiej nt. realizowanych inwestycji na liniach kolejowych prowadzących do polsko-ukraińskich KPG. Aktualnie chodzi przede wszystkim o linię kolejową do stacji Krościenko (1435 mm), do stacji Hrebenne (1435 mm) oraz linię z Kowla do Dorohuska.

W 2023 roku zostało opracowane SW dot. budowy lk o szerokości 1435 mm z Lwowa do Medyki. Strona ukraińska deklaruje potrzebę i gotowość do wymiany informacjami w zakresie inwestycji.

W opinii MI RP problemem jest duża zmienność planów ukraińskich oraz przedstawianie ich publicznie bez wcześniejszych konsultacji/uzgodnień ze stroną polską. Dotychczas strona ukraińska niejednokrotnie chciała forsować niekorzystne dla polskich interesów gospodarczych plany metodą faktów dokonanych – prowadząc konsultacje z KE z pominięciem polskich interesów.

Strona ukraińska planuje budowę linii kolejowej 1435 mm ze Lwowa (Sknitów) do Medyki. MI poinformowało, że na obecnym etapie (aktualnie na 4 marca 2024 r.) nie są prowadzone rozmowy w zakresie finansowania ww. budowy.

Funkcjonowanie transgranicznego toru szerokiego na każdym głównym KPG to warunek konieczny do utrzymania po polskiej stronie części przeładunków pomiędzy torami 1435 mm i 1520 mm, które generują znaczną wartość dodaną przekładającą się na przychody Skarbu Państwa.

Zastąpienie transgranicznych torów szerokich torami o szerokości 1435 mm, dałoby stronie ukraińskiej istotne korzyści z tytułu przejścia na swoją stronę większości lub nawet całości przeładunków pomiędzy torami 1435 mm i 1520 mm, ponieważ wtedy niemożliwy byłby dojazd po torze 1520 mm do znajdujących się na terenie Polski terminali w rejonach Medyki-Żurawicy, ani terminali usytuowanych przy linii szerokotorowej Dorohusk-Chełm oraz Linii Hutniczej Szerokotorowej (lk nr 65), co podważyłoby rację funkcjonowania tych obiektów.

Największym beneficjentem rozwoju sieci 1435 mm w Ukrainie jest oczywiście Kolej Ukraińska (UZ) oraz prywatni przewoźnicy operujący po torze 1435 mm, z którymi już teraz UZ współpracuje organizując załadunki/przeładunki po stronie ukraińskiej.

Dla interesów Polski istotne jest zwiększanie przepustowości kolejowych przejść granicznych poprzez rozbudowę istniejącej infrastruktury (w tym po torze 1520 mm) oraz otrzymanie ze strony ukraińskiej wiążącej deklaracji dotyczącej długookresowego utrzymania szerokotorowej komunikacji w relacjach z Polską. Zapewnienie logicznej rozbudowy infrastruktury liniowej i logistycznej wymaga dwustronnego dialogu, w celu pełnej koordynacji zadań inwestycyjnych po obu stronach granicy.



Opracowanie JASPERS nt. rozwoju sieci kolejowej Ukrainy i Mołdawii – ocena Ministerstwa Infrastruktury

Korytarz normalnotorowy (1435 mm) z Przemyśla przez Lwów do Suczawy (Rumunia) może przyczynić się do tworzenia możliwości rozwoju dla zarejestrowanych w Polsce przewoźników kolejowych i ich partnerów.

Jego powstanie powinno w opinii MI RP:

- umożliwić zaoferowanie atrakcyjnych czasów przejazdu i stawek dla przesyłek z Turcji, Grecji lub Bałkanów Wschodnich do Niemiec, Skandynawii i państw bałtyckich;
- zwiększyć możliwości ekspansji geograficznej polskich przewoźników kolejowych;
- przyczynić się dla obronności NATO ze względu na istotne zwiększenie mobilności przemieszczania wojsk sojusznicych wzdłuż wschodnich granic sojuszu.

Opracowanie JASPERS zakłada stworzenie ww. połączenia normalnotorowego do 2028 roku. Zasadne jest utrzymanie tego terminu oraz motywowanie i wspieranie strony ukraińskiej w staraniach o wsparcie z unijnych funduszy pomocowych na realizację połączenia.

Niezależnie od powyższego stanowiska MI RP należy podkreślić, że pierwszym etapem realizacji założeń studium JASPERS będzie budowa odcinka kolei normalnotorowej (1435 mm), który ma rozpocząć i zakończyć się w 2024 r. W ramach partnerstwa USAID oraz UZ, na podstawie stosownego MoU zadeklarowano przekazanie UZ **225 mln USD budowę toru 1435 mm na odcinku: Mościska II (UA) do Skniłowa (k. Lwowa)**. USAID wspiera również m.in. UZ w zakresie pomocy technicznej oraz eksperckiej przy projektowaniu nowej infrastruktury kolejowej o standardzie 1435 mm.



Integracja europejska ukraińskiego systemu kolejowego – szanse i zagrożenia dla Polski

W odpowiedzi na pytania zadane w ramach opracowywania niniejszego Raportu, w odpowiedzi z dnia 4 marca 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury RP zwróciło uwagę na następujące szanse i zagrożenia zw. z integracją europejską ukraińskiego sektora kolejowego.

Zagrożenia

- Rozbudowa terminali przeładunkowych po stronie ukraińskiej spowoduje, że większość (jeśli nie wszystkie) operacje przeładunkowe mogą zostać przeniesione na Ukrainę, a Polska będzie jedynie krajem tranzytowym. Unijni przewoźnicy kolejowi będą mogli zorganizować cały łańcuch logistyczny swoimi zasobami. Polska utraci w takim przypadku opłaty przewozowe w tranzycie, a polskie terminale przeładunkowe mogą stracić rację bytu wraz z negatywnym wpływem na kwestie społeczne (wzrost bezrobocia).
- Przejście strony ukraińskiej na komunikację po torze 1435 mm jest jednoznacznie negatywne i szkodliwe z biznesowego punktu widzenia polskich spółek kolejowych i przeładunkowych, a największym beneficjentem będzie Kolej Ukraińska.
- Konkurencja polskich spółek kolejowych z ukraińskimi o środki z UE. Może to spowodować ograniczenie środków dla Polski z funduszy przeznaczanych na infrastrukturę kolejową, co doprowadzi do spadku udziału środków unijnych w inwestycjach kolejowych i do zmniejszenia liczby inwestycji.
- W przypadku zmniejszenia środków finansowych na realizację zadań inwestycyjnych (modernizację, rewitalizację) wystąpi konieczność przeznaczenia większej ilości środków na utrzymanie parametrów linii w ramach funduszy utrzymaniowych. Możliwa będzie redukcja środków unijnych na zakup maszyn utrzymaniowych. W związku ze wzmożonym natężeniem ruchu prawdopodobnie wzrosną potrzeby utrzymaniowe.

Szanse

- Budowa nowych linii kolejowych o standardowym, europejskim rozstawie szyn stworzy nowe możliwości w zakresie przewozów pasażerskich przy zastosowaniu regulacji technicznych (np. skrajnia taboru) i prawnych ob. w UE.
- Akcesja Ukrainy do UE przyniesie pozytywne skutki związane z likwidacją kontroli na granicy, co bezpośrednio przełoży się na zwiększenie dostępnej przepustowości na polsko – ukraińskich kolejowych przejściach granicznych.
- Po zrealizowaniu inwestycji w linie normalnotorowe po stronie ukraińskiej oraz przy dużych potokach ruchu, mogą być zasadne/konieczne dalsze inwestycje w przygraniczną infrastrukturę kolejową.
- Polskie spółki kolejowe i budowlane uzyskają szansę na realizację kontraktów w Ukrainie.
- Po wprowadzeniu dla Ukrainy uproszczeń dot. przepływu osób w ramach UE polskie spółki uzyskają nowe możliwości zwiększenie zasobów pracowniczych.

MI RP podaje, że:

w kontekście przechodzenia Ukrainy na komunikację kolejową po torach 1435 mm istotne jest zabezpieczenie interesów polskich przedsiębiorstw, a w długofalowej perspektywie koniecznym wydaje się zapewnienie/zagwarantowanie funkcjonowania linii szerokotorowej LHS.

Wyparcie linii szerokotorowej przez linię normalnotorową w wymianie towarowej mogłoby oznaczać negatywne skutki dla polskich spółek kolejowych i przeładunkowych. Jednym z aspektów, gdzie polski rząd mógłby zabezpieczyć w przyszłości interesy spółek kolejowych jest wniesienie ich do negocjowanej przez Ministerstwo Infrastruktury Umowy o wzajemnej komunikacji kolejowej z rządem Ukrainy.

Wyniki Kolei Ukraińskich w 2023 r. oraz plany inwestycyjne na 2024 r.

Dynamika dochodów Kolei Ukraińskich:

- 2021: 72 mld UAH;
- 2022: 63 mld UAH;
- 2023: 73 mld UAH;
- 2024 (plan): 80 mld UAH.

W 2024 r. działalność inwestycyjna ma dotyczyć:

- modernizacji 289 km linii kolejowych;
- odbudowy 15 mostów kolejowych;
- zakupu 86 lokomotyw;
- produkcji 528 oraz remontu 8 991 szt. wagonów towarowych
- remontu 15 szynobusów oraz 444 wagonów pasażerskich, a także zakupu 66 wagonów pasażerskich.

Finansowanie inwestycji realizowanych przez UZ przedstawia się następująco:

- w 2022 r.: 14,6 mld UAH;
- w 2023 r.: 19,5 mld UAH;
- w 2024 r. (planowane): 38 mld UAH.

Łącznie w 2023 r. Koleje Ukraińskie zainwestowały w rozwój kolei oraz odbudowę 17,9 mld UAH, z czego 76,6% stanowiły inwestycje własne UZ oraz pozyskane finansowanie zewnętrzne.

W 2023 r. UZ przeprowadziła remonty na 1308,3 km linii kolejowych – o 19,6% więcej niż w 2022 r. Kapitałnemu remontowi poddano 495,6 km linii kolejowych (+5,7% r/r). W planach na 2024 r.: przeprowadzenie prac remontowo-modernizacyjnych na 1197,5 km linii kolejowych.

W 2023 r. Koleje Ukraińskie otrzymały m.in. **100 mln EUR** na zakup taboru i urządzeń ze strony EBI.

Spodziewane jest także otrzymanie **225 mln USD** od ze strony USAID na budowę toru 1435 mm na odcinku Mościska II do Skniłowa (przy Lwowie).

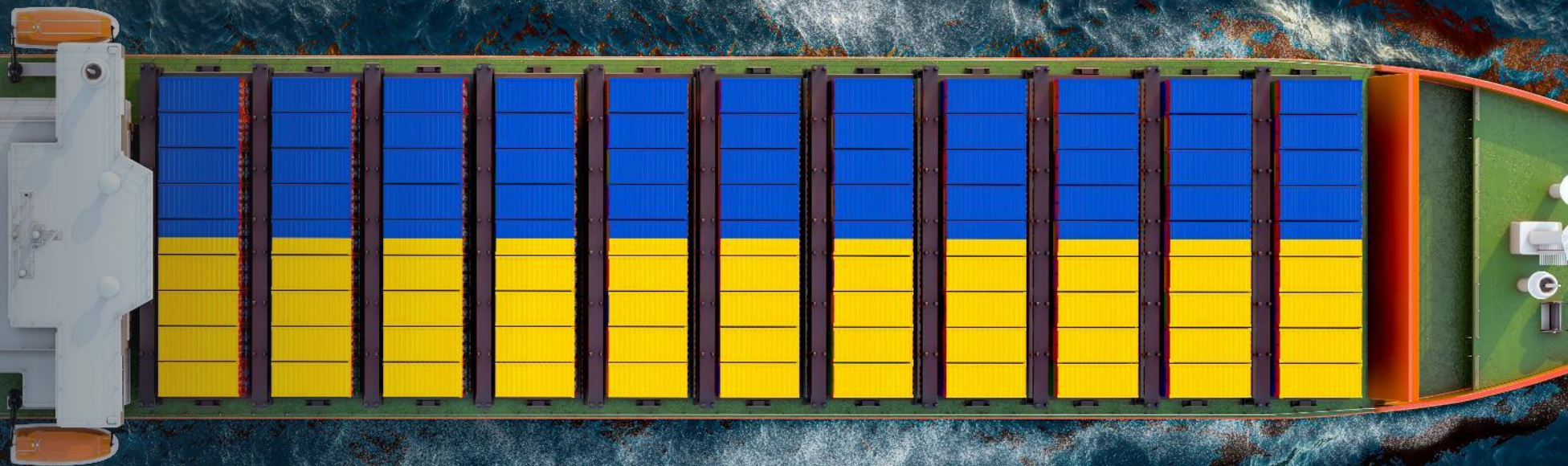
Prowadzone są prace w celu otrzymania:

- pożyczki od EBOR na kwotę **do 200 mln EUR** w ramach projektu „Nadzwyczajne wsparcie ukraińskiej kolei”;
- grantu Banku Światowego na kwotę **25 mln USD** w ramach projektu RELINC;
- Kredytu rządu Francji w wysokości **37,6 mln EUR**;
- Grantu rządu Szwajcarii na kwotę **14 mln CHF**.



7.

Transport
morski
i śródlądowy



- **W Raporcie KE z listopada 2023 r.:** stwierdzono, że nie poczyniono żadnych postępów w przyjmowaniu prawodawstwa zgodnego z dorobkiem prawnym UE. Ramy prawne nie są dostosowane do dorobku prawnego UE dotyczącego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków. Wdrożenie ram technicznych jest obecnie niemożliwe, ponieważ z powodu wojny kraj nie sprawuje pełnej kontroli nad swoją linią brzegową. Ukraina nie ratyfikowała Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. przyjętej przez Międzynarodową Organizację Pracy. Jej ustawodawstwo nie jest w pełni zgodne z dyrektywą UE w sprawie czasu pracy i dyrektywą UE w sprawie egzekwowania czasu pracy. W opinii KE należy znacznie wzmocnić potencjał sektora. Jeśli chodzi o cyfrowy transport towarowy, zakres ustawodawstwa Ukrainy jest częściowo zgodny z prawodawstwem UE. Ukraina nadal musi wdrożyć przepisy zgodne z unijnym rozporządzeniem w sprawie usług portowych (*EU Port Services Regulation*).
- We wspomnianym wcześniej **Raporcie IFC z października 2023 r.** wskazano, że: rząd powinien kontynuować proces przetargów na koncesje w portach morskich, który rozpoczął się przed inwazją. Prywatyzacja przedsiębiorstw żeglugowych i udzielanie koncesji w portach dunajskich w efekcie zwiększyłaby możliwości przepustowe oraz poprawiła dostęp do rynku UE. Dużą rolę w przyciąganiu inwestycji może odegrać stosowanie PPP. Przykładowo – w ramach PPP można byłoby rozważyć zmodernizowanie infrastruktury żeglownej wzdłuż Dniepru. Szacuje się, że na odnowienie infrastruktury portowej i floty zaangażowane powinny zostać prywatne środki w wysokości **8 mld USD**, przy czym większość inwestycji nie będzie ukierunkowana na odbudowę sensu *stricte*.
- **Koncesje portów ukraińskich – dotychczasowe problemy oraz aktualne plany:**

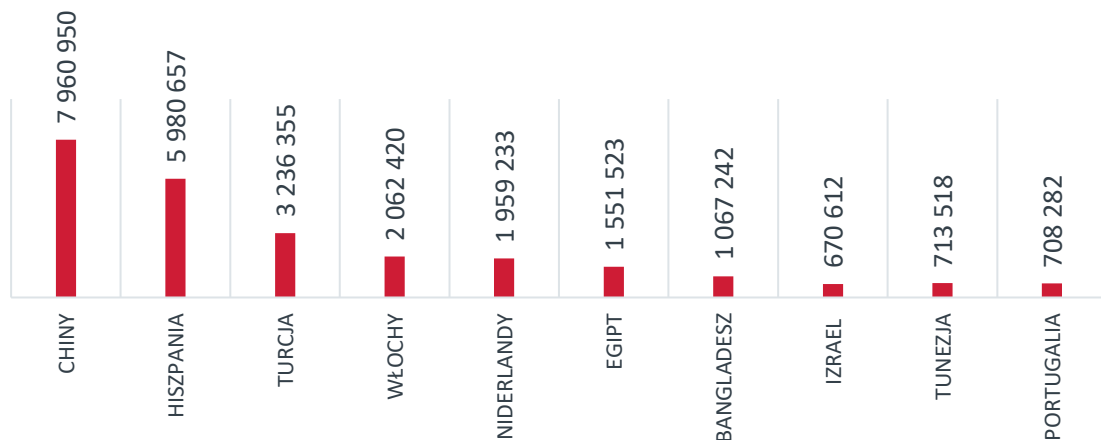
Koncesja portu Czornomorsk: Zgodnie z informacjami rządu – zakończenie prac nad studium techniczno-eksploatacyjnym dot. infrastruktury portu w Czornomorsku ma zakończyć się na początku 2024 r. (aktualne na początek marca 2024 r.). W prace nad studium zaangażowane są IFC oraz EBOR – zarówno od strony finansowej jak i eksperckiej. Dotychczas poważne zainteresowanie wchodzeniem w ten port wyrażał duński Moeller-Maersk, przy czym nie był to jedyny „duży” podmiot, który wyrażał zainteresowanie uzyskaniem koncesji.

Zgodnie ze stanowiskiem rządu, takich podmiotów było łącznie pięć. W ramach koncesji udzielonej przez rząd ukraiński, podmiot miał zobowiązać się do zmodernizowania infrastruktury portowej, a w efekcie – przekształcenia Czornomorska w nowoczesny hub logistyczny. Plany dotyczące udzielenia koncesji planowano ogłosić w 2022 r., lecz z przyczyn wojennych proces ten został zahamowany.

- **Na początku 2023 r. ogłoszono zakończenie przetargu prywatyzacyjnego portu Ust’-Dunaj (Kilia).** Następnie pojawiły się jednak doniesienia, że pierwszej prywatyzacji portu na Ukrainie grozi niepowodzenie, ponieważ zwycięzca aukcji nie może oddać obiektu do użytku ze względu na nieprofesjonalne działania Funduszu Mienia Państwowego Ukrainy podczas przygotowania obiektu do prywatyzacji. Miał on wystawić na aukcję nieruchomość, co do której nie ma prawa własności. Efektem były procesy sądowe oraz wszczęcie postępowania karnego.
- **Prywatyzacja portu: Biełgorod-Dniestrowski** – również się nie powiodła. Na pierwszej aukcji, która odbyła się w marcu 2023 r., nikt nie zgłosił się do udziału. Odbyła się druga aukcja, ale zwycięzca nie wpłacił wadium i utracił opłatę gwarancyjną (18,7 mln UAH) oraz prawo do udziału w aukcji. Na kilku kolejnych aukcjach ponownie nie było uczestników. Aktualnie trwa nowa aukcja (aktualne na 4 marca 2024 r.). W ramach koncesji, po wygaśnięciu umowy obiekt miałby wrócić do własności państwa/wspólnoty terytorialnej wraz z majątkiem wytworzonym przez koncesjonariusza na podstawie umowy.
- Umowy dot. koncesji miałyby zapewnić znacznie większą kontrolę nad realizacją zobowiązań inwestycyjnych niż umowy prywatyzacyjne. Aktualnie (według stanu na początek marca 2024 r.), projekt ustawy nr 7508 o reformie partnerstwa publiczno-prywatnego procedowany jest w Wierchownej Radzie oraz ma rozwiązać problemy, odnotowywane dotychczas, a także zmniejszyć ryzyko dla potencjalnych inwestorów – nie tylko w obszarze transportu morskiego.

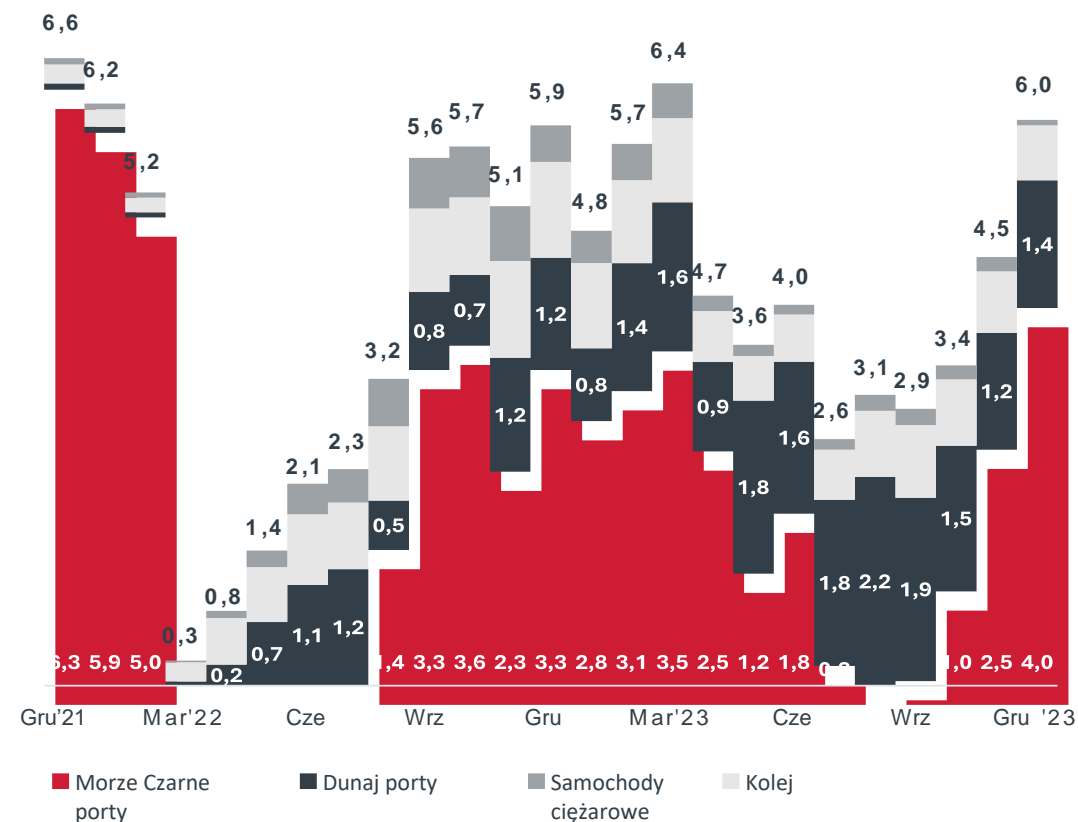
Rys. 23. TOP-10 krajów: eksport Ukrainy przez Czarnomorską inicjatywę zbożową ONZ [w tonach]

■ Całkowity eksport Ukrainy przez korytarz zbożowy ONZ (w metrach sześciennych)



- W ramach Czarnomorskiej Inicjatywy Zbożowej z trzech portów Ukrainy: Odessa, Czarnomorsk, Pivdenny od końca lipca 2022 r. do 17 lipca 2023 r. (moment zerwania umowy przez Rosję), z Ukrainy drogą morską wyeksportowano ponad 32,9 mln ton zboża i innych produktów spożywczych, z czego 19 mln t trafiło do krajów rozwijających się.
- W celu monitorowania wdrażania Inicjatywy powołano Wspólne Centrum Koordynacyjne (JCC), które mieściło się w Stambule i obejmowało przedstawicieli Rosji, Turcji, Ukrainy i Organizacji Narodów Zjednoczonych. ONZ pełni także funkcję Sekretariatu Centrum. Statki wpływające do i z ukraińskich portów były kontrolowane przez zespoły JCC, w skład których wchodził inspektorzy Rosji, Turcji, Ukrainy i ONZ.

Rys. 24. Eksport zbóż i olejów roślinnych z Ukrainy wg rodzajów transportu [w mln t]



Opracowanie Center for Economic Strategy na podstawie Min. Infrastruktury Ukrainy, Min. Rolnictwa, ONZ, Dragon Capital.

Eksport produktów rolnych z Ukrainy przez porty morskie – „korytarz ukraiński”

- Poziom eksportu produktów rolnych z Ukrainy drogą morską w grudniu 2023 r. osiągnął 4 mln t – najwyższa wartość od początku wojny.
- Ogólny wolumen eksportu produktów rolnych w grudniu 2023 r. wyniósł 6 mln t (+32% w por. z listopadem) i był jedynie o 9% niższy niż wskaźniki z przedwojennego 2021 r.
- Znacząco spadły przewozy eksportowe transportem samochodowym w związku z blokadą przewoźników drogowych.
- W 2024 r. Ministerstwo Gospodarki Ukrainy zakłada wzrost eksportu produktów rolnych z Ukrainy na poziomie +9% w porównaniu z 2023 r.

Komentarz:

- przy zabezpieczeniu możliwości żeglugi morskiej przez porty ukraińskie doszło do odzyskania możliwości eksportowych na poziomie sprzed wojny. Zakładając rozwój: przejść granicznych z UE i Mołdawią; rozwój szlaku dunajskiego; przedłużenie możliwości korzystania ze szlaków morskich Ukraina powinna rozwinąć możliwości eksportowe dla produktów rolnych większe w porównaniu z okresem przed lutym 2022 r.;
- nieumiejętne kształtowanie mechanizmów kontroli napływu (głównie) zboża na rynki państw UE graniczących z Ukrainą może jednak spowodować niezadowolenie społeczne sektora rolnego oraz logistycznego;
- W 2023 przeładunek towarów w portach morskich Ukrainy (aktywnych, na terytoriach pod kontrolą Ukrainy) wyniósł 62 mln ton (w 2022. r.: 51,2 mln t), z czego w relacji eksportowej: 56,3 mln t; importowej: 5,3 mln t; 0,4 mln t: w relacji wewnętrznej i tranzytowej;
- Nie jest to wynik porównywalny z łączną wielkością przeładunków w ukraińskich portach przed wojną: w 2021 r.: 153,3 mln t; w 2020: 159,1 mln t.

- Uzyskanie wzrostu przeładunków o 10 mln t w warunkach wojny uznawane jest za wielki sukces, który możliwy był dzięki poprawieniu sytuacji bezpieczeństwa na Morzu Czarnym poprzez działania sił zbrojnych Ukrainy.
- Co istotne – w 2023 r. porty naddunajskie przeładowały 32 mln t – czyli więcej niż połowę przeładunków aktywnych portów pod kontrolą Ukrainy.
- Struktura przeładunków ukraińskich portów morskich w 2023 r.:

45,5 mln t: zboże; 6,3 mln t: ładunki płynne; 1,9 mln t: ruda żelaza; 1,7 mln t: metale czarne; 0,5 mln t: materiały budowlane; 6,1 mln t: inne, w tym 677 tys. TEU.

- Kluczowy ładunek eksportowy dla Ukrainy – zboże, znacząco poprawił swoje wskaźniki w porównaniu do 2022 r. W 2022 r. przeładowano w portach ukraińskich 28,8 mln ton, ale w 2023 roku już 45,5 mln t.



Atrakcyjność przeładunków towarów ukraińskich w polskich portach morskich uzależniona jest od dostępności portów morskich Ukrainy

W informacji udzielonej przez MI RP w dniu 4 marca 2024 r. stwierdzono, że:

- W czasie wojny pomiędzy Ukrainą a Rosją odnotowywane są większe przeładunki towarów w polskich portach morskich, co wynika m.in. z tego, że kierowane są przez nie dodatkowe wolumeny cargo stanowiącego przedmiot handlu zagranicznego Ukrainy (głównie eksport; m.in. zboże, ruda żelaza, a także wyroby stalowe).
- Istnieje prawdopodobieństwo, że w sytuacji zakończenia wojny wraz z odblokowaniem portów ukraińskich oraz ustabilizowaniem sytuacji na M. Czarnym, ukraińskie ładunki wraz z upływem czasu wrócą na wcześniejsze (powszechnie wykorzystywane przed 24 lutego 2022 r.) szlaki transportowe, prowadzące przez ukraińskie porty morskie. Wówczas, potoki dodatkowych ładunków „ukraińskich” do/z polskich portów morskich ulegną ograniczeniu - co może mieć wpływ na wyniki polskich portów.
- Akcesja Ukrainy do UE (dostęp do jednolitego rynku unijnego) - szczególnie w warunkach pokojowych - prawdopodobnie przyczyni się w stopniu znacznym do rozwoju gospodarki ukraińskiej, jej PKB, a także prowadzenia i lokowania nowych inwestycji w Ukrainie. Niewykluczone, że zwiększy się eksport ukraiński - nie tylko drogą lądową wewnątrz UE, ale także via ukraińskie porty morskie, które realnie mogą zwiększyć skalę swojej działalności i rozwinąć się. Mogą także stać się atrakcyjnym miejscem do inwestowania przez inwestorów zagranicznych, zachęconych wizją obsługi perspektywicznej gospodarki Ukrainy (będącej w UE / mającej dostęp do jednolitego rynku UE).
- Inwestycje w portach morskich są ściśle skorelowane z kondycją gospodarczą. Gdyby się okazało, że perspektywy dla Ukrainy i jej gospodarki są bardzo dobre, nie można byłoby wykluczyć planów realizacji dużych projektów infrastrukturalnych w portach morskich Ukrainy oraz na ich zapleczu w Ukrainie (w tym przez inwestorów zagranicznych) – ukierunkowanych m.in. na zwiększanie zasięgu oddziaływania doinwestowanych portów ukraińskich oraz oferowania przez nie bardzo konkurencyjnej palety usług, także dla podmiotów prowadzących swoją działalność w regionie. Z uwagi na odległość geograficzną, nie wydaje się jednak, aby porty ukraińskie mogły realnie zagrozić pozycji polskich portów morskich, nie tylko na rynku rodzimym, ale także w regionie Europy Środkowej (obejmującym np. Czechy czy Słowację).
- Od samego początku wojny polskie porty morskie zaangażowane są w pomoc Ukrainie, m.in. poprzez obsługę przeładunkową szerokiej gamy produktów ukraińskiego handlu zagranicznego, w tym m.in. zboża eksportowanego w różne kierunki świata. Strona polska potwierdza gotowość do jeszcze większego wsparcia strony ukraińskiej w ww. zakresie. Kluczową kwestią pozostaje zawieranie dokładnie zdefiniowanych kontraktów biznesowych przez zainteresowanych partnerów ukraińskich z działającymi na terenie polskich portów morskich operatorami terminali cargo - na przeładunek określonych towarów, w ustalonej ilości, relacji oraz czasie.
- Zarządy polskich portów morskich oraz działające w portach terminale realizują szereg inwestycji, które mają na celu dalsze zwiększenie ich zdolności przeładunkowych, w tym w segmencie zboża.
- Mowa m.in. o: modernizacji nabrzeży, rozbudowie powierzchni magazynowych, zakupie oraz wprowadzaniu do eksploatacji nowych urządzeń przeładunkowych, a także zwiększaniu liczby urządzeń do badania próbek zboża.
- Należy podkreślić, że istotnym czynnikiem akcelerującym procesy inwestycyjne w portach są wspomniane wyżej kontrakty biznesowe, które dają niejako gwarancję zwrotu poniesionych nakładów inwestycyjnych oraz odpowiednie wykorzystywanie aktywów portowych.



Polskie porty morskie – szacowane przeładunki towarów ukraińskich

Poniżej przedstawiono szacunkowe dane dotyczące ładunków ukraińskich obsłużonych w polskich portach morskich – na podstawie szacunkowych danych udostępnionych na potrzeby niniejszej publikacji przez poniższe porty:

W Porcie Gdańsk za 2023 rok w tonach:

| | |
|---|------------------|
| ▪ Kęsy | 31 302 |
| ▪ Surówka | 263 699 |
| ▪ Ruda żelaza | 335 514 |
| ▪ Węgiel | 441 000 |
| ▪ Zboże | 510 388 |
| ▪ Blacha kręgi | 2 855 |
| ▪ Nawozy | 4 118 |
| ▪ RAZEM | 1 588 876 |
| | |
| ▪ W relacji importowej (nadane do Ukrainy): | 328 455 t |
| ▪ W relacji eksportowej (nadane z Ukrainy): | 1 260 421 t |

Jednocześnie całkowity wolumen zboża przeładowanego w Porcie Gdańsk, wyniósł w 2023 r. 3 091 935 ton.

Towary ukraińskie w Portach Szczecin i Świnoujście:

2022

- Surówka żelaza (eksport): 289,0 tys. ton
- Kukurydza: 63,1 tys. ton
- Słonecznik: 0 tys. ton

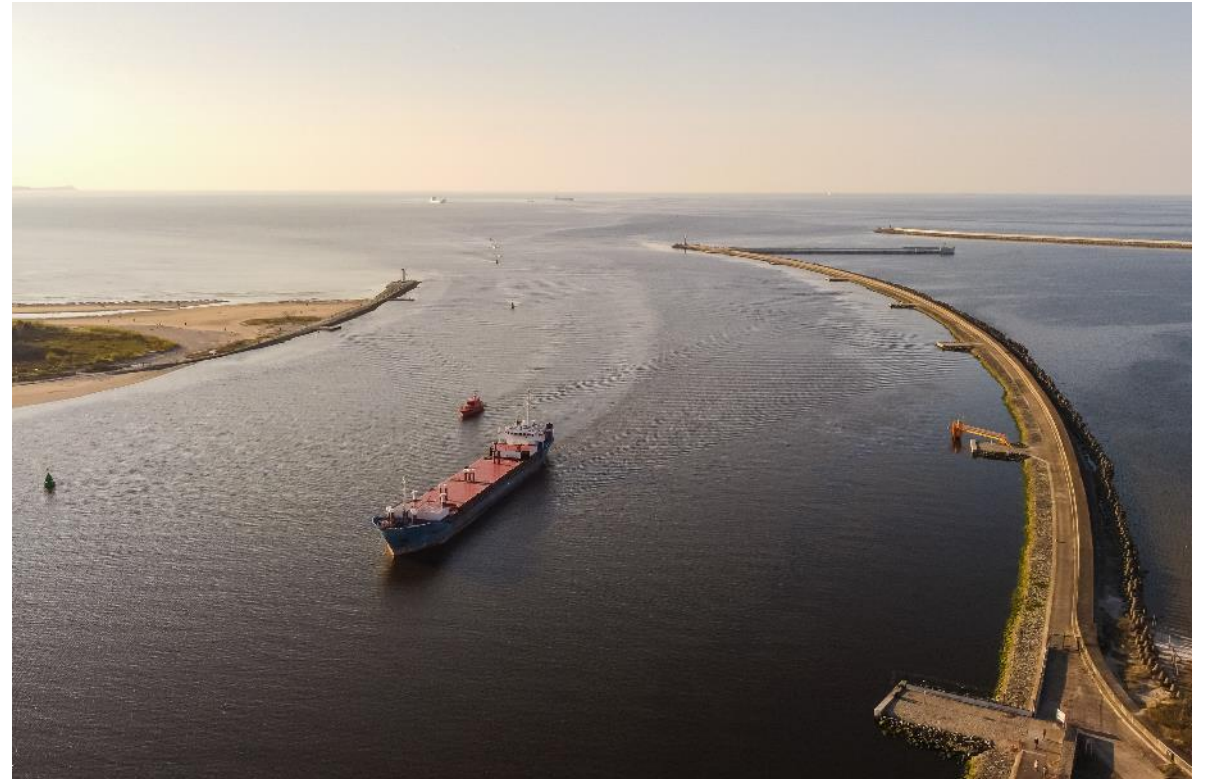
2023:

- Surówka żelaza (eksport): 621,4 tys. ton
- Kukurydza: 334,0 tys. ton
- Słonecznik: 22,1 tys. ton

Gaz LNG do Ukrainy (import ukraiński)

- 2022: 75,1 tys. t

W roku 2022 przez Port Handlowy w Kołobrzegu przeładowano 78 975,74 ton ładunków pochodzenia ukraińskiego, w tym: kukurydza 70687,60 ton, śruta słonecznikowa 2 554,70 ton, żelazokrzem 2 807,28 ton, wysłodki buraczane 2926,16 ton. W roku 2023 przez Port Handlowy w Kołobrzegu przeładowano 116 331,91 ton ładunków pochodzenia ukraińskiego, w tym kukurydza 95 392,17 ton, pszenica 20 939,74 ton. W latach 2022-2023 nie dokonywano przeładunków towarów z destynacją ukraińską.



Porty dunajskie Ukrainy w latach 2022-23 znacząco zwiększyły przeładunki oraz wykazują potencjał rozwojowy

- W 2023 r. w portach naddunajskich przeładowano ponad 29 mln ton ładunków. Jest to wzrost prawie 6-krotny w porównaniu z okresem przedwojennym. Aktualnie średniomiesięczne przeładunki w portach dunajskich Ukrainy wynoszą ok. 3,5 mln t/miesiąc.
- Warto wspomnieć, że w 2021 r. państwowa spółka „Ukraińska żegluga dunajska” (Ukrain’ske Dunaysk’e Paroplavstvo) przewiozło jedynie 2,2 mln t towarów.
- W 2023 r. otwarto 23 punkty przeładunkowe oraz na etapie realizacji (wg stanu na luty 2024 r.) jest kolejne 15 punktów w portach Izmań oraz Reni.
- W latach 2022-23 wykonano pogłębienie dna rzeki oraz poprawiono możliwości floty rzecznej (zwiększono liczebność statków oraz załóg).
- W planach na 2024 r. znajdują się następujące działania:
 - utrzymanie i pogłębienie dna rzeki;
 - cyfryzacja procesów w portach Dunaju oraz połączenie ich w jeden system dyspozytorski z portami Wielkiej Odessy;
 - techniczne zabezpieczenie ruchu statków rzecznych;
 - remonty dróg dojazdowych i kolei do portów rzecznych;
 - rozszerzanie nomenklatury towarów przeładowywanych w portach Dunaju.

Rządowe plany rozwoju infrastruktury portów dunajskich (min. 1 mld USD):

W szczególności planuje się:

- Pogłębienie dna rzeki: 170 mln USD;
- Rozbudowę floty: 160 mln USD;
- Rozbudowę urządzeń przeładunkowych: 60 mln USD;
- Modernizację przejść granicznych: Reni, Starokozache, Tabaki: 227 mln USD.

W dostępie do portów dunajskich planuje się realizację następujących projektów:

- rozwój drogi M-15 Odessa – Reni;
- budowę tunelu pod mostem w miejscowości Zatoka.

Z kolei w opublikowanym w lutym 2024 r. RDNA3, autorstwa Banku Światowego wskazuje się, że potrzeby w zakresie odbudowy infrastruktury portów naddunajskich Ukrainy wynoszą 52,5 mln USD – dotyczą naprawy szkód zadanych w wyniku rosyjskich ataków.

Należy spodziewać się, że ww. projekty rządowe będą planowane do zgłaszania w celu otrzymania do wsparcia ze środków zewnętrznych.



8.

Możliwości inwestycyjne
oraz instrumentarium
wsparcia ekspansji
zagranicznej sektora
transportowego

Możliwości wspierania polskich inwestycji zagranicznych w obszarze logistyki – instrumentarium BGK

- Obecnie w Ukrainie BGK może finansować zarówno eksport towarów i usług, jak i inwestycji zagranicznych polskich przedsiębiorstw. Podstawowym instrumentem wsparcia eksportu w Ukrainie jest akredytywa dokumentowa. Dzięki niej BGK może ściągnąć ryzyko z polskiego eksportera oraz sfinansować odroczenie płatności: polski eksporter otrzymuje środki od razu po wysyłce towarów, podczas gdy ukraińska strona ma do dwóch lat na spłatę należności. Akredytywą można zabezpieczyć i/lub sfinansować do 100% wartości kontraktu.
- BGK może także obsłużyć akredytywy importowe dla polskich spółek importujących towary z Ukrainy.
- Dla dłuższych projektów inwestycyjnych w Ukrainie lub eksportu dóbr kapitałowych, BGK może zaoferować kredyt dla banku nabywcy, wykup wierzytelności eksportowych lub kredyt dla nabywcy. Dzięki tym rozwiązaniom, ukraiński importer może otrzymać finansowanie dla projektów inwestycyjnych, gdzie polska firma będzie eksportowała polskie towary o charakterze inwestycyjnym (np. linie produkcyjne) lub brała udział w zagranicznej inwestycji jako wykonawca lub główny podwykonawca. Kredyt może być udzielony na stopie zmiennej (np. EURIBOR), lub stałej CIRR, najniższej stałej stopie referencyjnej, którą mogą oferować instytucje rozwoju w OECD. Maksymalna kwota kredytu to 85% wartości kontraktu.
- Dodatkowo, BGK może wystawić na zlecenie polskiej spółki gwarancje albo regwarancje, np. przetargowe, dobrego wykonania, a także udzielić kredytu inwestycyjnego przeznaczanego na ekspansję kapitałową w Ukrainie. Podstawowym zabezpieczeniem kredytu jest polisa ubezpieczeniowa KUKE. Szczegółowe warunki finansowania, w tym zabezpieczenia wymagają indywidualnej analizy projektu.
- W latach 2024-27 Unia Europejska planuje przeznaczyć do 50 mld EUR w formie grantów i kredytów na odbudowę i transformację gospodarczą Ukrainy. Jednym z głównych celów *Ukraine Facility* jest wzmocnienie ukraińskiego potencjału inwestycyjnego, poprzez m.in. mitygowanie ryzyk związanych z inwestowaniem przez podmioty gospodarcze z UE. Instrument ma stworzyć warunki umożliwiające realizację procesu akcesyjnego poprzez realizację szeregu reform oraz inwestycji. BGK jako jedyny podmiot w Polsce posiada akredytację ze

strony Komisji Europejskiej (tzw. Pillar Assessment) oraz prowadzi rozmowy w zakresie oferowania instrumentów gwarancyjnych w ramach *Ukraine Facility*, w celu wzmocnienia udziału polskiego biznesu w odbudowie Ukrainy.

Współpraca z instytucjami rozwoju: możliwości wsparcia podmiotów polskich (w tym BGK) oraz bieżące informacje dotyczące przetargów w Ukrainie, w tym realizowanych przez instytucje międzynarodowe prezentowane są na stronie:

<https://pfr.pl/ukraina.html?need=Ukraina>

| | | | | |
|-------------------------------|---------------------|-----------|---------------|-------------------|
| | | | | |
| inwestycje i restrukturyzacja | handel i Inwestycje | bankowość | ubezpieczenia | przedsiębiorczość |

| | program rządowy Finansowe Wspieranie Eksportu | wsparcie inwestycji | uzupełniające instrumenty wsparcia eksporterów |
|--------------------------------|---|---|--|
| długoterminowe (powyżej 2 lat) | <ul style="list-style-type: none"> kredyty dla nabywcy wykupy wierzytelności kredyty dla banku nabywcy | <ul style="list-style-type: none"> kredyty strukturyzowane na finansowanie ekspansji zagranicznej polskich przedsiębiorstw | <ul style="list-style-type: none"> kredyty inwestycyjne* z gwarancją KUKE S.A. kredyty obrotowe (do 2 lat) z gwarancją KUKE S.A. finansowania łańcucha dostaw gwarancje w obrocie zagranicznym linie na gwarancje oraz akredytywy |
| krótkoterminowe (do 2 lat) | <ul style="list-style-type: none"> akredytywy zagraniczne: <ul style="list-style-type: none"> potwierdzenie dyskontowanie postfinansowanie prefinansowanie eksportu | | |

*Finansowanie projektów zwiększających eksport z Polski

Źródło: materiały promocyjne BGK.

- Na podstawie znowelizowanej latem 2023 r. ustawy o ubezpieczeniach gwarantowanych przez Skarb Państwa KUKE wdraża program reasekuracji krajowych zakładów ubezpieczeń, dzięki któremu będą one mogły udzielać ochrony polskim firmom transportowym na wypadek szkód z tytułu wojny poniesionych na terytorium Ukrainy. Dotychczas transport realizowany był głównie przez tabor i kierowców ukraińskich, który nie jest w stanie pokryć wszystkich potrzeb związanych z odbudową kraju. Polska jako państwo sąsiadujące jest logistycznym hubem, przez który trafia duża część towarów importowanych z Unii Europejskiej. Program reasekuracji umożliwi polskim firmom transportowym działanie na terytorium Ukrainy, zwiększając możliwości krajowego eksportu na ten rynek, i jednocześnie poprawi infrastrukturę służącą zaopatrzeniu Ukrainy.
- Propozycja umowy reasekuracji została wstępnie skonsultowana z zakładami ubezpieczeń za pośrednictwem Polskiej Izby Ubezpieczeń. Równocześnie poprzez UOKiK zainicjowany został proces notyfikacyjny w Komisji Europejskiej, który będzie miał na celu uzyskanie pewności prawnej, że przygotowany program reasekuracji nie zawiera elementów niedozwolonej pomocy publicznej. Trudno określić dokładnie, kiedy to rozwiązanie zacznie obowiązywać. Ryzyko transportowe obejmuje ryzyko poniesienia uszczerbku majątkowego objętego ubezpieczeniem przez podstawowego ubezpieczyciela na skutek wszelkich następstw, które wystąpiły poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, tj.:
 1. wojny, inwazji, najazdu, wrogich działań obcego państwa, działań o charakterze wojennym (niezależnie od tego czy wojna została wypowiedziana, czy nie), wojny domowej, rebelii, buntu, rewolucji, powstania, rozruchów, strajku, lokautu, niepokojów społecznych, aktów sabotażu, porzuconych min, torped, bomb lub innej porzuconej broni wojennej, zdetonowanej broni wojennej funkcjonującej z wykorzystaniem rozszczepienia atomowego lub jądrowego i/lub reakcji termojądrowej albo reakcji o podobnym charakterze, zamieszek wewnętrznych wojskowego lub cywilnego zamachu stanu, przewrotu wojskowego, prób przechwycenia władzy, zamieszek społecznych, blokad;
 2. aktów terroryzmu, przez które rozumie się działania mające na celu wprowadzenie chaosu, zastraszenie ludności lub dezorganizację życia publicznego dla osiągnięcia określonych skutków ekonomiczno-politycznych;
 3. zorganizowanych działań lub działań w złym zamiarze osób działających w imieniu lub w powiązaniu z organizacjami politycznymi;
 4. konfiskaty, nacjonalizacji, rekwizycji, zajęcia, ograniczenia, przywłaszczenia, zniszczenia, uszkodzenia lub przetrzymania mienia przez organy państwowe do tego uprawnione, nawet w wyniku ich działania bez podstawy prawnej;
 5. emisji, uwolnienia lub rozpylenia substancji chemicznych lub biologicznych związanych z działaniami wojennymi.
- Reasekurowane przez KUKE będą grupy ubezpieczeń, zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (UDUIR): ubezpieczenia casco pojazdów lądowych, z wyjątkiem pojazdów szynowych, obejmujące szkody w pojazdach samochodowych i pojazdach lądowych bez własnego napędu (grupa 3), ubezpieczenia casco pojazdów szynowych, obejmujące szkody w pojazdach szynowych (grupa 4), ubezpieczenia przedmiotów w transporcie, obejmujące szkody w transportowanych przedmiotach, niezależnie od każdorazowo stosowanych środków transportu (grupa 7), ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wszelkiego rodzaju, wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym, łącznie z ubezpieczeniem odpowiedzialności przewoźnika (grupa 10), ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ogólnej) nieujętej w grupach 10–12 (grupa 13).

Autorzy raportu:

Krzysztof Błaszak

Starszy specjalista ds. analiz
geoeconomicznych

Anna Podsiad

Starszy specjalista ds. analiz programowych
i strategicznych

Departament Badań i Analiz

Mateusz Walewski – Dyrektor Departamentu, tel. (+48 22) 475-59-13

Biuro Analiz Makroekonomicznych i Rynków Finansowych

Piotr Dmitrowski – Dyrektor Biura (+48 22) 475-92-17
Marcin Lipka – Ekspert ds. analiz rynków
Paweł Ropiak – Ekspert ds. analiz rynków
Justyna Telega – Młodszy specjalista ds. analiz
rynków

Biuro Analiz Programowych i Ewaluacji

Adam Piłat - Dyrektor Biura
Rafał Boguszewski – Menedżer ds. badań i ewaluacji
Oliwia Samołyk – Ekspert ds. analiz programowych i strategicznych
Anna Podsiad – Starszy specjalista ds. analiz programowych i strategicznych
Paweł Umiński - Ekspert ds. analiz programowych i strategicznych
Aneta Gop – Starszy specjalista ds. badań i ewaluacji
Maksymilian Koc- Specjalista ds. badań i ewaluacji

Biuro Analiz Ryzyka Ekonomiczno-Geopolitycznego

Bogdan Zawadewicz - Dyrektor Biura
Iwona Łuczyk – Ekspert ds. analiz geoeconomicznych
Władysław Manteuffel - Ekspert ds. analiz
geoeconomicznych
Krzysztof Błaszak – Starszy specjalista ds. analiz
geoeconomicznych

Niniejsza publikacja (dalej: „Publikacja”) stanowi utwór i jest prawnie chroniona zgodnie z ustawą z 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych. Powielanie bądź publikowanie w jakiegokolwiek formie niniejszej Publikacji, w całości lub w części, lub wykorzystywanie materiału do własnych opracowań celem publikacji, bez pisemnej zgody Banku, jest zabronione.

Publikacja zawiera wyłącznie informacje ogólne, w związku z tym nie stanowi ona świadczenia przez Bank Gospodarstwa Krajowego jakichkolwiek usług, w szczególności rekomendacji, analizy biznesowej, finansowej, porady inwestycyjnej, podatkowej, prawnej, lub innego typu. Publikacja nie stanowi również oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego.

Niniejsza Publikacja wyraża wiedzę oraz poglądy autorów według stanu na moment jej

sporządzenia. Publikacja została sporządzona na podstawie informacji dostępnych publicznie w momencie jej sporządzenia, danych posiadanych przez Bank lub pozyskanych ze źródeł wiarygodnych dla Banku aktualnych na moment jej sporządzenia i nie będzie podlegać aktualizacji. Bank nie gwarantuje kompletności, prawdziwości lub dokładności danych źródłowych.

Bank nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne decyzje, w tym decyzje inwestycyjne, czy działania podjęte na podstawie niniejszej Publikacji ani za jakiegokolwiek szkody poniesione przez jakąkolwiek osobę w wyniku takich decyzji czy działań.

Bank Gospodarstwa Krajowego z siedzibą w Warszawie, Al. Jerozolimskie 7, 00-955 Warszawa; Infolinia: 801 598 888, +48 22 599 8888 e-mail: bgk@bgk.pl

Aneks 1. Lista projektów dot. Ukrainy zrealizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wraz ze źródłami finansowania 1/2

- KPG Medyka – Mościska II – koszt 84 013 739,28 zł - budżet państwa;
- KPG Werchrata – Rawa Ruska – koszt 10 443 476,82 zł - budżet państwa;
- Linia kolejowa nr 92 Przemyśl Główny – Medyka (1520 mm), stacja Hurko tor nr 104 – koszt 4 065 000 zł - budżet państwa;
- Linia kolejowa nr 102 Przemyśl Główny – Malhowice (Granica Państwa) – koszt 47 113 061,17 zł - środki własne;
- Zmiana kategorii przejazdu kolejowo-drogowego z A na B w km 4,675 na linii kolejowej nr 102 Przemyśl Główny – Malhowice – koszt 1 129 186,99 zł – budżet państwa;
- Linia kolejowa nr 108 Stróże – Krościenko (Granica Państwa) pojedyncza wymiana podkładów wraz z uzupełnieniem tłucznia i podbiciem toru na odcinku Ustrzyki Dolne – Krościenko (Granica Państwa) – koszt 7 113 516,95 zł - środki własne;
- Naprawa główna przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A w km 143,702 linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko – koszt 727 000 zł - środki własne;
- Modernizacja przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A w km 151,112 linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko – koszt 2 299 148,63 zł - środki własne;
- Linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka, stacja Medyka tor nr 34 – koszt 2 300 000 zł - środki własne;
- Koszty umów zleceń na wygłaszanie zapowiedzi megafonowych w stacji Rzeszów oraz Przemyśl – koszt 44 673,72 zł;
- Budowa peronu dla KPG na linii kolejowej nr 102 przy granicy z Ukrainą – koszt 3 196 000,00 zł. - pierwszy nakład w lipcu 2023 – środki własne;
- KGP Dorohusk – Jagodzin, linia nr 7 - Modernizacja toru nr 2 w stacji Chełm oraz na szlaku Chełm Wschodni - Brzeźno linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk – 8 639 571,94 zł netto – środki własne;
- KGP Dorohusk – Jagodzin, linia nr 63 - Prace Inwestycyjne na przejściu granicznym Dorohusk -Jagodzin - Etap I. (głównym celem była modernizacja torów stacyjnych wyłączonych z eksploatacji na stacji) – 6 441 163,90 zł nett. - budżet państwa;
- KPG Hrebenne – Rawa Ruska, linia kolejowa nr 69, 72,101 - naprawa toru nr 1 linii kolejowej nr 69 Rejowiec - Hrebenne na odcinku Zawada - Hrebenne w km 54.000 - 138.800, na linii nr 101 Munina - Hrebenne w km 76.400 - 82.750 , nr 72 Zawada - Hrubieszów Miasto, tor nr 2a i 2b w stacji Hrubieszów Miasto – koszt 2 493 618,00 zł - środki własne;
- KPG Hrebenne – Rawa Ruska - naprawa nawierzchni przejazdów kolejowo – drogowych linia kolejowa nr 69 Rejowiec – Hrebenne linia nr 72 Zawada- Hrubieszów Miasto – koszt 166 140,00 zł - środki własne;
- Roboty utrzymaniowo – naprawcze na linii nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, linii nr 69 Rejowiec – Hrebenne, linii nr 72 Zawada - Hrubieszów Miasto w zakresie; wymiany szyn, wymiany podkładów drewnianych na drewniane, wymiany podrozdźnic, spawania termitowego szyn oraz mechanicznej regulacji w planie i profilu toru i rozjazdów - koszt 2 641 954,96 zł - środki własne; koszt 3 000 000 zł - środki własne;
- Linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka, stacja Medyka tor nr 36 – koszt 2 550 000 zł - środki własne;
- Linia kolejowa nr 108 Stróże – Krościenko (Granica Państwa) pojedyncza wymiana podkładów wraz z uzupełnieniem tłucznia i podbiciem toru na odcinku Ustrzyki Dolne – Krościenko (Granica Państwa) - koszt 2 442 000 zł – środki własne;
- KGP Dorohusk – Jagodzin, linia nr 7 - Modernizacja toru nr 2 w stacji Chełm oraz na szlaku Chełm Wschodni - Brzeźno linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk – 4 659 005,89 zł. netto środki własne;

Aneks 1. Lista projektów dot. Ukrainy zrealizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wraz ze źródłami finansowania 2/2

- KGP Dorohusk – Jagodzin, linia nr 63 - Prace na linii nr 63 na odcinku Dorohusk – Chełm, Etap II” w ramach Projektu pn.: „Prace na przejściu granicznym Dorohusk – Jagodin” – 13 795 676,23 zł netto. – budżet państwa;
- KPG Hrebenne – Rawa Ruska, linia kolejowa nr 69 - Odtworzenie połączenia kolejowego Hrebenne -Rawa Ruska z RP do Ukrainy linia kolejowa nr 69 Rejowiec- Hrebenne. – 5 499 132,22 zł netto. – budżet państwa;
- Naprawa główna toru nr 42 i 44 wraz z wymianą 4 rozjazdów w stacji Medyka na linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka – koszt 7 999 716,39 zł netto – środki własne;
- Rewitalizacja torów nr 101, 102 (1520 mm) wraz z przyległymi rozjazdami na linii kolejowej nr 92 Przemyśl Główny – Medyka. – 6 099 334,56 zł netto środki własne;
- Remont 18 szt. obiektów inżynierskich na linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko odcinek Nowy Zagórz – Krościenko – 6 599 734,00 zł netto środki własne;
- Naprawa bieżąca toru linii kolejowej nr 92 Przemyśl Gł.- Medyka (SZ) szlak Przemyśl Gł. – Hurko – 1 393 662,85 zł netto środki własne.



Aneks 2. Zobowiązanie Strony rządowej wobec protestujących przedstawicieli przedsiębiorstw przewozów drogowych

Strona rządowa zobowiązała się realizacji działań, przedstawionych w siedmiu poniższych punktach:

1. Monitorowanie realizacji dokonanych uzgodnień strony polskiej ze stroną ukraińską w dniach 20 grudnia 2023 r. w Warszawie oraz 22 grudnia 2023 r. w Kijowie, w szczególności działań będących po stronie ukraińskiej:
 - Uruchomienie w ramach pilotażu (na 1 miesiąc) na DPG Dorohusk – Jagodzin rejestracji w e-kolejce pojazdów ciężarowych bez ładunku w ramach osobnego strumienia i wydzielenie dla pojazdów na pusto 4 odrębnych pasów ruchu;
 - Całkowite wyłączenie w ramach pilotażu (na 1 miesiąc) z systemu e-kolejka na DPG Malhowice – Niżankowice wszystkich pustych pojazdów powracających z Ukrainy pod warunkiem zakończenia protestu;
 - Wystosowanie apelu do ukraińskich przewoźników o niestosowanie odpraw pojazdów na DPG Dołhobyczów – Uhrynów;
 - Zasady funkcjonowania e-kolejki będą jednakowe dla przewoźników z Polski i Ukrainy;
 - Wydłużenie okresu pobytu pojazdów ciężarowych zarejestrowanych za granicą na terytorium Ukrainy z 20 dni do 60 dni oraz działanie na rzecz zapewnienia pełnej wzajemności.
2. Minister Infrastruktury będzie kontynuował dialog z Unią Europejską i prześle Komisji Europejskiej propozycje strony polskiej zmian do Umowy UE – Ukraina ws. transportu drogowego towarów;
3. Minister Infrastruktury rozpocznie rozmowy z Komisją Europejską w zakresie pozyskania wsparcia finansowego dla polskich przedsiębiorców transportu drogowego, którzy utracili możliwość wykonywania operacji transportowych na rynkach wschodnich lub możliwość taką mają znacznie ograniczoną w wyniku sankcji UE i kontr-sankcji Rosji i Białorusi jak i wojny na Ukrainie.
4. Wzmocnienie systemu kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, we współpracy z Policją i Krajową Administracją Skarbową, w zakresie eliminowania nieuprawnionych i nieobjętych Umową UE – Ukraina przewozów (kabotaż oraz cross-trade).
5. Na najbliższe posiedzenie Zespołu do spraw rozwiązania problemów na polsko-ukraińskiej granicy powołanego w Ministerstwie Infrastruktury (nie później niż 2 tygodnie od zaprzestania protestu) zaproszenia zostaną przedstawiciele Komitetu Protestujących. Przedmiotem posiedzenia będzie kompleksowe omówienie możliwości realizacji postulatów branży transportu drogowego, w tym dotyczących wsparcia finansowego, a także zmian ustawowych w kierunku uszczelnienia systemu SENT i wyeliminowania niezgodnych z prawem praktyk (...).
6. Po zakończeniu prac ww. Zespołu w Ministerstwie Infrastruktury powołana będzie przy Ministrze Infrastruktury Rada Doradcza złożona z przedstawicieli środowisk przewoźników drogowych, która będzie się spotykała cyklicznie, w skład której będą wchodzić m.in. Przewodniczący zgromadzeń;
7. Ministerstwo Infrastruktury przygotuje w styczniu 2024 r. projekt ustawy mającej na celu doprecyzowanie obowiązków spedytorów, nadawców i odbiorców w zakresie zlecenia przewozu drogowego podmiotom nieuprawnionym oraz zwiększenie kar pieniężnych z tego tytułu.

