



**CENTRUM  
EUROPY  
WSCHODNIEJ**

UNIwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

Mateusz Błaszczak

## Stan obecny i perspektywy rozbudowy infrastruktury łączącej Polskę oraz Ukrainę

**ANALIZY / POLITYKA**



**Nr 37  
2025**

Copyright © Centrum Europy Wschodniej UMCS

REDAKCJA NAUKOWA:

**Prof. dr hab. Walenty Baluk**  
**Dr Nadia Gergało-Dąbek**

PROJEKT OKŁADKI I STRON TYTUŁOWYCH:

**Mgr Barbara Targońska**

WYDAWCA:

**Centrum Europy Wschodniej**  
**Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie**

ul. Głęboka 45, 20-612 Lublin,  
tel. (+48) 81 537 25 04  
cew@mail.umcs.pl  
<https://cew.umcs.pl>

# ANALIZY / POLITYKA Nr 37

---

Mateusz Błaszczak

**Stan obecny i perspektywy rozbudowy  
infrastruktury łączącej Polskę oraz Ukrainę**

LUBLIN, styczeń 2025



Ambasador Federacji Rosyjskiej w Warszawie Sergiej Andriejew w jednym z wywiadów w rosyjskiej telewizji stwierdził, że „90% całej pomocy wojskowej udzielanej Ukrainie przez Zachód przechodzi przez terytorium Polski”<sup>1</sup>. Nawet jeśli Ambasador Andriejew nieco zawyżył odsetek polskiego udziału w transzycie pomocy wojskowej dla Ukrainy, to wnioski i tak wydają się oczywiste: transport uzbrojenia i pomocy humanitarnej przez granicę polsko-ukraińską (w szczególności w pierwszych miesiącach wojny) walnie przyczynił się do zachowania niepodległości i suwerenności przez Ukrainę oraz zapewnił skuteczniejszą obronę jej terytorium.

Odbudowa Ukrainy poniekąd rozpoczyna się już teraz, a odbywa się to za sprawą budowy nowoczesnych dróg, linii kolejowych (w tym linii o rozstawie „europejskim” na terytorium Ukrainy), przejść granicznych i systemów transportowych łączących UE z Ukrainą ogółem, czy też poprzez wdrażanie europejskiego prawodawstwa w zakresie transportu w tym państwie. Proces odbudowy Ukrainy – oraz integracji gospodarki ukraińskiej z europejską – nie będzie mógł zaistnieć w satysfakcjonującym zakresie bez rozbudowy infrastruktury granicznej z państwami członkowskimi Unii Europejskiej<sup>2</sup>. UE prawidłowo rozpoznała tę problematykę i podjęła stosowne działania, rozszerzając sieć transeuropejską TEN-T o Ukrainę (i Mołdawię) oraz zainicjowała program *Solidarity Lanes* (pol. *Korytarze Solidarności*) mający na celu optymalizację i modernizację potoków ruchu w zakresie infrastruktury, przepustowości, interoperacyjności i efektywności usług na głównych przejściach granicznych między UE a Ukrainą<sup>3</sup>. Oczywiście bardziej złożonym procesem będzie etap sprawnego i planowego wdrożenia celów zawartych w ww. strategicznych założeniach przez UE (w tym państwa członkowskie graniczące z Ukrainą) oraz Ukrainę.

---

<sup>1</sup> M. Budzisz: *Koniec Jałty. Polsko-rosyjska rywalizacja o dominację w Europie Środkowej* <https://wpolityce.pl/swiat/634113-polskorosyjska-rywalizacja-o-dominacje-w-europie-srodkowej> [13.02.2023]

<sup>2</sup> Granica UE i Ukrainy to jednocześnie była granica państwowa Związku Sowieckiego, której powojenny przebieg przeciął wiele dotychczasowych szlaków transportowych, co dodatkowo w znacznym stopniu zmarginalizowało obszary przygraniczne.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

Pokój w Ukrainie wydaje się dziś dość odległą perspektywą. Jednakże, jak pokazują realia, wojny często kończą się szybciej, niż planowanie, projektowanie i budowa autostrad, linii kolejowych, lotnisk czy elektrowni. Kluczowe inwestycje z punktu widzenia zwiększenia przepustowości drogowych i kolejowych przejść granicznych (poprzez budowę terminali odpraw dla ciężarówek, budowę nowych i modernizację obecnych przejść granicznych oraz rozpoczęcie procesu integracji ukraińskiego i europejskiego systemu kolejowego) i rozbudowy prowadzących do nich szlaków transportowych, nie mogą czekać na zakończenie działań zbrojnych i faktyczne rozpoczęcie odbudowy Ukrainy – skala zysków dla Polski z tego procesu będzie w dużym stopniu zależała właśnie od przepustowości granicy polsko-ukraińskiej oraz stanu infrastruktury prowadzącej z UE przez Polskę do Ukrainy.

### **Komponent drogowy**

Polska już ponad dekadę temu ukończyła realizację autostrady A4 (prowadzącej od granicy niemieckiej do granicy ukraińskiej przez historyczny Śląsk i Małopolskę), a do końca 2028 r. w województwie lubelskim zostaną oddane do użytku ostatnie odcinki dwóch dwujezdniowych dróg ekspresowych, prowadzących do granicy z Ukrainą (S17 z Warszawy do granicy w Hrebennem oraz S12 od Piotrkowa Trybunalskiego do granicy w Dorohusku). Jednocześnie czas oczekiwania na rozpoczęcie odprawy paszportowej i celnej nie uległ zmniejszeniu w żadnym kierunku – taką sytuację powoduje fakt, że przejścia graniczne to tzw. wąskie gardła, które w przypadku zbyt niskiej przepustowości niwelują korzystny wpływ nowo wybudowanej infrastruktury drogowej.

Przed wejściem Polski do Strefy Schengen na granicy z Republiką Czeską (której populacja jest 3–4 krotnie mniejsza od populacji Ukrainy) istniało 114 drogowych przejść granicznych<sup>4</sup>. Na granicy polsko-ukraińskiej znajduje się ich zaledwie dziewięć (uwzględniając przejście w Malhowicach, które ma zostać oddane w grudniu 2024 roku). Cztery z dziewięciu drogowych przejść granicznych z Ukrainą jest zlokalizowanych w województwie lubelskim (Dołhobyczów–Uhrynów, Dorohusk–Jagodzin, Zosin–Uściług, Hrebennie–Rawa Ruska), zaś pięć w województwie podkarpackim (Budomierz–Hruszów, Korczowa–Krakowiec, Krościenko–Smolnica, Medyka–Szeginie oraz nowo wybudowane, choć jeszcze wciąż doposażane Malhowice–Niżankowice).

Co istotne, na granicy polsko-ukraińskiej nie występują żadne terminale dedykowane wyłącznie odprawom samochodów ciężarowych (takowy istnieje np. w Koroszczynie

---

<sup>4</sup> Oczywiście wiele z nich miało *stricte* turystyczny charakter, tym niemniej liczba ta ukazuje ogromne dysproporcje pomiędzy przykładem granicy polsko-czeskiej a polsko-ukraińskiej.

na granicy z Białorusią nieopodal Brześcia nad Bugiem). Takie rozwiązanie poniekąd zostało utworzone w Dorohusku (począwszy od 2022 r.), gdzie zawieszono odprawę samochodów osobowych – trudno jednak uznać te środki za optymalne. Docelowo w miejscowościach Okopy (obok Dorohuska), Hrebenne oraz Korczowa (tj. na najważniejszych szlakach transportowych łączących Polskę i Ukrainę) powstaną specjalne terminale<sup>5</sup>, które w sposób znaczący zwiększą przepustowość granicy polsko-ukraińskiej oraz zlikwidują zatory przed obecnie istniejącymi przejściami granicznymi (które często sięgają dziesiątek kilometrów w głąb państwa) – niestety, według obecnie istniejących założeń i harmonogramów, ich realizacja najpewniej przeciągnie się co najmniej do końca obecnej dekady.

Cztery najnowsze przejścia graniczne (Malhowice, Budomierz, Dołhobyczów, Krościenko) są w całości zlokalizowane po stronie polskiej<sup>6</sup> – takie rozwiązanie umożliwiło ich szybszą budowę (przejścia powstawały wyłącznie za polskie i europejskie środki) oraz usprawniło procedury związane z odprawą paszportową i celną. Od dnia 13 lutego 2023 r. do 30 września 2024 r. na budowanym nieopodal Przemyśla przejściu granicznym Malhowice – Niżankowice funkcjonował tzw. bypass, którym mogli przemieszczać się kierowcy pojazdów ciężarowych (o masie większej niż 7,5 tony), którzy nie przewozili żadnych ładunków w kierunku wjazdowym do Polski<sup>7</sup> – obecnie tę rolę przejmie przejście graniczne w Korczowej. Takie rozwiązanie nie wymaga dużego nakładu środków, a pozwala na zaoszczędzenie kilkudziesięciu godzin dla każdego kierowcy ciężarówki wracającego z Ukrainy „na pusto” i jednocześnie umożliwia odciążenie pozostałych przejść granicznych.

Jak wskazano powyżej, obie strony zdecydowały się na kroki mające na celu usprawnienie funkcjonowania drogowych przejść granicznych – niestety, okazały się one „kroplą w morzu potrzeb”, bowiem czas spędzony przez podróżnych i kierowców ciężarówek na granicy (w kierunku wjazdowym do Polski) wciąż nie mieści się w granicach dopuszczalności. Pod koniec 2024 r. tylko jedno przejście graniczne jest przystosowane do ruchu pieszych (Medyka–Szeginie), a właśnie tego typu punkty pozwalają na najsprawniejszą odprawę podróżnych. Ponadto, na całej długości granicy polsko-ukraińskiej nie ma ani jednego turystycznego przejścia granicznego (spuścizna PRL i ZSRR nie pozostawiła po sobie żadnego tego typu obiektu). III RP postawiła wyłącznie na budowę większych przejść granicznych, a wedle informacji udzielonych autorowi przez MSWiA w piśmie z dnia

---

<sup>5</sup> Na podstawie informacji zawartych w piśmie MSWiA nr DBI-WODO-06770.5.37.2024.BCh z dnia 2 października 2024 r., udzielonym w odpowiedzi na zapytanie autora.

<sup>6</sup> Ponadto, na przejściu granicznym Zosin–Uściług ukraińska odprawa celna i paszportowa na kierunku wjazdowym do Polski odbywa się również wyłącznie po polskiej stronie.

<sup>7</sup> Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie: *Malhowice dostępne dla kierowców ciężarówek* <https://rzeszow.uw.gov.pl/aktualnosci/malhowice-dostepne-dla-kierowcow-ciezarowek> [13.02.2023].

2 października 2024 r., rząd RP nie planuje tego faktu zmieniać – zadeklarowano jedynie dostosowanie przejścia granicznego Hrebenne–Rawa Ruska do odpraw pieszych i obecnie nie ma mowy o budowie lokalnych, turystycznych przejść granicznych z Ukrainą.

Pomimo prowadzonych prac modernizacyjnych, obecną infrastrukturę drogowych przejść granicznych z Ukrainą należy uznać za dalece niewystarczającą, co negatywnie wpływa na wymianę handlową, branżę turystyczną, przepływ pracowników oraz ogólną mobilność pomiędzy państwami. Zbyt niska przepustowość przejść granicznych prowadzi do długotrwałych kolejek i opóźnień, które zniechęcają do wymiany handlowej i podróży, hamując rozwój współpracy gospodarczej oraz społecznej po obu stronach granicy. Budowa terminali w Okopach (PG Dorohusk), Hrebennem i Korczowej powinna zostać przyspieszona (poprzez interwencję polskiego rządu) i powinna rozpocząć się najpóźniej równoległe z budową granicznych odcinków dróg S12 i S17. Nie może powtórzyć się przykład autostrady A4 oraz przejścia granicznego w Korczowej, do którego prowadzi nowoczesna, dwujezdniowa droga, zaś na samym przejściu granicznym nie ma dostatecznej infrastruktury (*vide* terminal samochodowy), przez co i tak powstają tam wielogodzinne zatory. Ponadto, ze względu na brak lokalnych, turystycznych przejść granicznych i jednocześnie wysokie zapotrzebowanie na tego typu infrastrukturę, należy zbudować co najmniej dwa piesze przejścia graniczne (Uśmierz–Wareż w woj. lubelskim oraz Wołosate–Łubnia w Bieszczadach). Budowa takich obiektów nie wiązałaby się z tak wysokimi wydatkami oraz czasem realizacji jak na przykładzie budowy drogowego przejścia w Malhowicach (którego budowa pochłonęła ponad 100 mln zł i trwała ponad trzy lata począwszy od wmurowania kamienia węgielnego) przeznaczonego dla samochodów osobowych oraz autokarów. Ponadto, w porównaniu do transportu kołowego w przypadku pieszych przejść granicznych przemyt jest znacznie trudniejszy.

### **Komponent kolejowy**

Lata 90-te ubiegłego wieku oraz pierwsza dekada XXI w. to okres głębokiego kryzysu dla linii kolejowych pogranicza polsko-ukraińskiego – transport kolejowy pomiędzy Polską a Radziecką Ukrainą prosperował do momentu rozpadu ZSRR i RWPG. Zagadnienie sprawnego transportu kolejowego między Polską a Ukrainą (zarówno za czasów PRL, jak i obecnie) niezmiennie komplikuje odmienny rozstaw szyn kolejowych (1435 mm w Polsce oraz 1520 mm w Ukrainie) – niezbędne są zatem inwestycje integrujące oba systemy kolejowe. Obecnie tor europejski/standardowy (1435 mm) w Ukrainie kończy się na niektórych granicznych węzłach kolejowych (za wyjątkiem stacji Kowel, oddalonej od granicy o ponad



60 km), co znacznie utrudnia realizowanie szybkich i komfortowych połączeń transgranicznych, ponieważ na stacji granicznej konieczna jest zmiana rozstawu kół składu pociągu lub przesiadka do innego pociągu. Po polskiej stronie granicy z Ukrainą rozstaw rosyjski (1520 mm) znajduje się na linii nr 63 od Chełma do granicy w Dorohusku, linii kolejowej nr 92 od Przemyśla do granicy w Medyce oraz na Linii Hutniczej Szerokotorowej (nr 65) od Sławkowa położonego w woj. śląskim do granicy w okolicach Hrubieszowa. Linie kolejowe nr 63 oraz nr 92 umożliwiają realizowanie połączeń pasażerskich z Ukrainą bez konieczności zmiany rozstawu kół pociągu, lecz prowadzą one jedynie do Chełma i Przemyśla (a zatem miast położonych nieopodal granicy) – po to, by przemieścić się do większych ośrodków miejskich, należy przesiąść się do innych pociągów (lub korzystać z tych, których wagonom na stacjach granicznych są zmieniane wózki), co wydłuża czas przejazdu. Natomiast jak wskazuje nazwa linii nr 65 (sięgającej daleko w głąb polskiego terytorium) – LHS nie jest przystosowana do obsługi regularnych połączeń pasażerskich, bowiem jest połączeniem *stricte* przemysłowym.

Wojna odkłada w czasie zdecydowaną większość planów inwestycyjnych. Występują jednak pewne wyjątki, które pojawiają się chociażby w przypadku projektów infrastrukturalnych mających na celu integrację systemu transportowego i gospodarki państwa wojującego z państwami przyjaznymi. W maju 2022 r. premier Ukrainy Denys Szmyhal zadeklarował przejście systemu kolejowego państwa na rozstaw europejski<sup>8</sup>. Dzięki pracom remontowym linii normalnotorowej od granicznej stacji Jagodzin do węzła Kowel w najbliższych miesiącach będzie możliwe uruchomienie bezpośredniego połączenia Warszawa Wschodnia–Kowel (połączenie ma być obsługiwane przez spółkę SKPL)<sup>9</sup>. Koleje Ukraińskie w szybkim tempie zrealizowały również prace remontowe na linii kolejowej z Niżankowic do Chyrowa oraz Starzawy<sup>10</sup> oraz wyremontowano krótki, przygraniczny odcinek linii kolejowej w Rawie Ruskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą<sup>11</sup>. Obecny szlak kolejowy prowadzący z Warszawy przez Lublin do przejścia granicznego Hrebenne–Rawa Ruska, nie pozwala jednak na realizowanie szybkich i efektywnych połączeń pasażerskich ze Lwowem, bowiem trasa ta począwszy od Rejowca Fabrycznego (linia nr 69) w kierunku na Zamość, do granicy w Hrebennem nie jest zelektryfikowana (co zwiększa koszty

---

<sup>8</sup> Nakolei.pl: *Ukraina chce przejść na europejski rozstaw torów*, <https://www.nakolei.pl/ukraina-chce-przejsc-na-europejski-rozstaw-torow/> [01.11.2024].

<sup>9</sup> Т. Бесп'ятов, *Польська SKPL має намір запустити поїзд Варшава — Ковель*, <https://delo.ua/transport/polska-skpl-maje-namir-zapustiti-poyizdi-varsava-kovel-438088/> [03.11.2024].

<sup>10</sup> Pomimo ukończenia niezbędnych prac modernizacyjnych po obu stronach granicy – z przyczyn formalnych i po części infrastrukturalnych – po dziś dzień nie uruchomiono regularnych połączeń pasażerskich na trasie Przemyśl–Chyrów. Możliwe, że sytuacja zmieni się wraz z otwarciem oddalonego o 300 m, drogowego przejścia granicznego. Obecnie ta kwestia jest po polskiej stronie „przedmiotem negocjacji międzyresortowych”.

<sup>11</sup> Львівська ОВА, *На Львівщині відновили ще дві залізничні дільниці на кордоні з Польщею* <https://loda.gov.ua/news/55425> [03.11.2024].

eksploatacji) i nie pozwala na rozwijanie wysokich prędkości<sup>12</sup> – podróż pomiędzy Warszawą a Rawą Ruską trwa bowiem obecnie ponad siedem godzin. Trasa Warszawa–Rawa Ruska–Lwów będzie bardziej konkurencyjna, gdy po polskiej stronie (na odcinku Rejowiec Fabryczny–Hrebenne) linia zostanie zmodernizowana, oraz gdy po stronie ukraińskiej powstanie linia normalnotorowa. Dzięki wsparciu Komisji Europejskiej oraz pomocy Stanów Zjednoczonych (USAID) większego tempa nabrały prace projektowe budowy linii normalnotorowych na zachodniej Ukrainie – na odcinku granicy z Polską priorytetowo ma zostać wybudowana linia kolejowa od granicy z RP (na przejściu Medyka–Szeginie) od stacji Mościska II do stacji Lwów (Sknitów)<sup>13</sup> – budowa ma ruszyć jeszcze w 2024 r.<sup>14</sup>, lecz data zakończenia prac nie została jasno sprecyzowana. Utworzenie linii normalnotorowej Mościska II–Lwów (Sknitów) pozwoli na realizację szybkich i komfortowych połączeń międzynarodowych pomiędzy Polską (oraz zapewne Czechami i Niemcami) a Lwowem, oraz usprawni przesiadkę do pociągów krajowych na Ukrainie (Lwów posiada bowiem bogatą sieć połączeń kolejowych realizowanych przez spółkę Ukrzaliznytsia).

Główne polskie kolejowe stacje graniczne Dorohusk, Hrubieszów (LHS) i Medyka (wraz ze stacją Żurawica Rozrządowa) posiadają skanery RTG, dostateczną sieć rozrządową i dostępność bocznic kolejowych dla obsługi ruchu towarowego. Nieopodal drogowego przejścia granicznego w Hrebennem jest położona mała, graniczna stacja rozrządowa Werchata, która może uzupełniać prace ww. stacji kolejowych. LHS to najdalej wysunięta na zachód Europy (sięga Sławkowa w woj. śląskim) linia kolejowa z rozstawem rosyjskim, pozwalająca na sprawne transportowanie towarów pomiędzy Polską a Ukrainą. Już dziś LHS jest ważnym ogniwem polsko-ukraińskiej wymiany handlowej. Linia ta będzie odgrywała kluczową rolę w odbudowie Ukrainy, zapewniając sprawny, efektywny i bezpośredni przewóz towarów ze Śląska na Wołyń, bez konieczności przeładunku lub zmiany wózków w wagonach. W przypadku LHS ważniejszym krokiem – od rozbudowywania

---

<sup>12</sup> Linia kolejowa nr 69 charakteryzuje się licznymi łukami o małych promieniach (tj. zakrętami), które skutecznie ograniczają możliwość osiągnięcia wyższych prędkości eksploatacyjnych, co wpływa na konkurencyjność czasową przewozów. Dodatkowo, przebieg tej linii na niezelektryfikowanym odcinku od Zamościa do stacji Hrebenne nie zapewnia bezpośredniego połączenia w kierunku Tomaszowa Lubelskiego (a tym samym granicy państwa), lecz prowadzi na zachód przez Zwierzyniec i Józefów. Taki układ trasy nie pozwala na uzyskanie optymalnych czasów przejazdu w relacji z Ukrainą. Tym niemniej wskrzeszenie transgranicznego, pasażerskiego ruchu kolejowego na tej trasie jest bardzo dobrym krokiem, z zastrzeżeniem konieczności poczynienia na niej kolejnych inwestycji.

<sup>13</sup> Na podstawie informacji udzielonych przez Koleje Ukraińskie (Ukrzaliznytsia) w odpowiedzi na zapytanie autora dot. integracji ukraińskiego i europejskiego systemu kolejowego ze szczególnym uwzględnieniem linii kolejowych łączących Ukrainę z Polską w piśmie z dnia 24.10.2024 r.

<sup>14</sup> Bizagro, *Будівництво євроколій на ділянці Мостиська–Скнілів розпочнеться у 2024 році – Кубраков*, <https://bizagro.com.ua/budivnitstvo-yevrokoliyi-na-dilyantsi-mostiska-skniliv-rozpochnetsya-u-2024-rotsi-kubrakov/> [30.10.2024].

infrastruktury granicznej – może okazać się konieczność rozbudowy terminala w Sławkowie w woj. śląskim.

Pomimo zastrzeżenia, że kolejowe przejścia graniczne również wymagają rozbudowy i prac modernizacyjnych, to w odróżnieniu od drogowych przejść granicznych, należy dosyć pozytywnie ocenić obecną infrastrukturę kolejową, obsługującą ruch towarowy pomiędzy Polską a Ukrainą. Jednocześnie, bez budowy linii normalnotorowych na terytorium Ukrainy (w tym w szczególności na linii z Przemyśla do Lwowa), pasażerski transport kolejowy pomiędzy oboma państwami wciąż nie będzie należeć do wysoce dostępnych, szybkich i komfortowych. Ponadto, przez niewielką podaż biletów kolejowych na połączenia kolejowe pomiędzy Ukrainą a Polską (i jednocześnie ogromny popyt przy braku konkurencji rynku lotniczego i zatłoczeniu drogowych przejść granicznych), ich ceny należy uznać za wygórowane.

### **Stan obecny i perspektywy rozbudowy infrastruktury przejść granicznych Ukrainy ze Słowacją, Węgrami i Rumunią**

Niezależnie od napiętych relacji węgiersko-ukraińskich to właśnie na tej granicy przypada proporcjonalnie najwięcej drogowych przejść granicznych (pięć na 103 km granicy) – dzięki temu wśród Ukraińców posiada ona renomę „najsprawniej funkcjonującej granicy” Ukrainy z państwem członkowskim UE (w wymiarze transportu kołowego). Dzięki bogatej siatce autostrad na terytorium Węgier i skrajnym, południowo-zachodnim położeniu obwodu zakarpackiego jest do najdogodniejszy szlak transportowy na południe UE.

Granica ukraińsko-słowacka jest najkrótszą dla obu państw (liczy nieco ponad 97 km)<sup>15</sup> i jest położona w dużej mierze w terenie górzystym. Istnieją tylko dwa drogowe (Małyj Bereznyj oraz Użhorod), jedno pieszo-rowerowe (Mali Selmenci) oraz dwa kolejowe (Użhorod oraz Czop) przejścia graniczne. Po stronie słowackiej przejścia drogowego Vyšné Nemecké–Użhorod ma powstać terminal dla samochodów ciężarowych, który zwiększy przepustowość przejścia i zwiększy znaczenie szlaku transportowego z Zakarpacia przez słowacką autostradę D1 (większość jej przebiegu została już zbudowana). Na terytorium Słowacji istnieje jedna linia kolejowa z rozstawem rosyjskim (1520 mm), która prowadzi z Użhorodu do Koszyc – drugiego co do wielkości miasta na Słowacji. Ponadto, Ukraina rozpoczęła budowę linii normalnotorowej z Użhorodu do Czopu<sup>16</sup>, co połączy

---

<sup>15</sup> Ministerstvo vnútra Slovenskej Republiky: *Štatistické údaje o štátnych hraniciach*, <https://www.minv.sk/?statisticke-udaje-o-statnych-hraniciach> [13.02.2023].

<sup>16</sup> Railway Pro, *Ukraine launched standard-gauge line construction*, <https://www.railwaypro.com/wp/ukraine-launched-standard-gauge-line-construction/> [30.10.2024].

stolicę obwodu zakarpackiego z liniami kolejowymi prowadzącymi na Bratysławę i Budapeszt. Słowackie Koszyce są połączone z granicą ukraińską jednotorową, kolejową linią hutniczą o rozstawie rosyjskim (podobnie jak LHS, natomiast polski odpowiednik sięga znacznie dalej w głąb kraju).

Granica ukraińsko-rumuńska jest najdłuższą spośród wszystkich granic Ukrainy z państwami członkowskimi UE (liczy 614 km) – przebiega w dużej mierze przez Karpaty oraz rzekę Dunaj w historycznym Budziaku (na tym odcinku granicy nie ma mostów bezpośrednio łączących oba państwa – ruch odbywa się poprzez przeprawy promowe). Po rozpoczęciu pełnoskalowej agresji Rosji, Rumunia zdecydowała się na budowę przejść granicznych w Vicovu de Sus oraz Izvoarele Sucevei na Bukowinie, oraz modernizację części obecnie istniejącej infrastruktury. Rządy w Bukareszcie i Kijowie również podjęły się remontu transgranicznych połączeń kolejowych (np. Valea Vișeuului–Rachów). Ponadto, Rumunia buduje autostradę A7, która połączy stolicę państwa z granicą Ukrainy w obwodzie czerniowieckim. Można zatem stwierdzić, że na przestrzeni ostatnich trzech lat to właśnie na granicy rumuńsko-ukraińskiej zaszły najdalej idące, pozytywne zmiany w zakresie poprawy infrastruktury przejść granicznych oraz prowadzących do nich szlaków drogowych i linii kolejowych.

## **Podsumowanie**

Różnice w rozstawie szyn kolejowych i konieczność zmiany wózków na stacjach granicznych oraz deficyt wymaganej infrastruktury do kontroli i odprawy celnej oznaczają utratę czasu, a w konsekwencji stratę środków i części potencjalnych zysków. O ile za sprawą rozbudowanych polskich, granicznych stacji rozrządowych oraz istnieniu Linii Hutniczej Szerokotorowej (będących w dużej mierze spuścizną po polsko-radzieckich więzach gospodarczych) należy dość pozytywnie ocenić obecną infrastrukturę kolejową obsługującą ruch towarowy, tak obecna siatka kolejowych połączeń pasażerskich pomiędzy Polską a Ukrainą jest niedogodna i dalece niewystarczająca. W momencie, gdy zostanie zbudowana linia normalnotorowa do największego miasta – i zarazem największego węzła kolejowego – zachodniej Ukrainy tj. do Lwowa, transport kolejowy (w szczególności pasażerski) pomiędzy Polską i Ukrainą zostanie znacznie usprawniony. Docelowo według strategii UE większość największych miast Ukrainy (w tym stolica oraz największe miasto portowe tego państwa) mają zostać połączone linią normalnotorową z europejskim systemem kolejowym, lecz perspektywa ich realizacji wydaje się na koniec 2024 r. zdecydowanie bardzo odległa. W pierwszych latach odbudowy Ukrainy ruch towarów i osób będzie odbywał się w dużej mierze z wykorzystaniem obecnie istniejącej infrastruktury

kolejowej i podobnie sytuacja prezentuje się w przypadku drogowych przejść granicznych. Kluczowe jest zatem, by do końca konfliktu rosyjsko-ukraińskiego została ukończona budowa linii normalnotorowej ze Lwowa do stacji Mościska II oraz by rozbudowa drogowych przejść granicznych w Dorohusku, Hrebennem i Korczowej (*vide* terminale dla samochodów ciężarowych) została przyśpieszona i zrealizowana do 2028 r. – bowiem te inwestycje, znacząco zwiększające przepustowość granicy, walnie wpłyną na rolę Polski w procesie odbudowy Ukrainy i integracji gospodarki ukraińskiej z rynkiem europejskim i niezwykle istotne jest, by harmonogram ich realizacji został zaktualizowany. Po zakończeniu działań zbrojnych w Ukrainie powrócą tam połączenia lotnicze, które odciążą część ruchu pasażerskiego (i w bardzo małym stopniu towarowego), lecz nie ma wątpliwości, że najważniejszą rolę wciąż będzie odgrywał transport lądowy.

Ukraina obecnie nie zajmuje kluczowego miejsca dla polskiej gospodarki. Należy jednak wskazać, że od początku pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę mamy do czynienia ze znaczącym wzrostem dwustronnej wymiany handlowej. Można również założyć, że wraz z umacnianiem się zwrotu ukraińskiej gospodarki na zachód (w związku z integracją europejską oraz zerwaniem więzów ekonomicznych z Białorusią i Rosją) w kolejnych latach, rola i znaczenie tej gospodarki dla Polski będzie się konsekwentnie zwiększać. Jednakże, bez znaczącej rozbudowy infrastruktury przejść granicznych w ciągu najbliższych 3–4 lat, zwielokrotnienie obecnego poziomu dwustronnej wymiany handlowej (i tranzytu przez polskie terytorium) będzie niemożliwe, zaś konkurencyjne państwa dla lądowego tranzytu towarów z UE do Ukrainy (Słowacja, Węgry i w mniejszym stopniu Rumunia) mogą w porę wykorzystać swoją szansę kosztem polskich interesów.

Ukraina jest i w coraz większym stopniu będzie wymagającym konkurentem dla Polski w wielu gałęziach gospodarki (w szczególności w tych obszarach, w których ukraiński biznes może omijać unijne regulacje, takie jak opłaty za emisję CO<sub>2</sub> czy niektóre standardy jakości produktów oraz w tych dziedzinach, w których ukraińskie firmy oferują znacznie bardziej konkurencyjne ceny). Jednakże budowa wydolnej, nowoczesnej infrastruktury przejść granicznych umożliwi Polsce stworzenie silnej przewagi konkurencyjnej (względem Słowacji, Węgier i Rumunii) oraz negocjacyjnej (względem Ukrainy), co pozwoli zwiększyć gospodarcze znaczenie państwa w Europie i przyniesie mu wymierne korzyści ekonomiczne. Polska posiada pod tym względem przewagę geograficzną nad pozostałymi sąsiadami Ukrainy, będącymi państwami członkowskimi UE – trasa przez Polskę jest w większości przypadków najkrótsza i najszybsza, zaś linie kolejowe i główne drogi (po obu stronach granicy polsko-ukraińskiej) nie są przecięte pasmem Karpat. To jednak nie przynosi Polsce gwarancji, że nie może ona stracić dominującej pozycji w handlu pomiędzy UE a Ukrainą.