

# Jak polskie koleje dostały bana od Ukrainy?

26 stycznia 2022

Mało kto zdaje sobie z tego sprawę, ale ten konflikt ciągnie się od grudnia zeszłego roku. Dokładnie 30 listopada obowiązuje „bezterminowy zakaz nałożony przez Koleje Ukraińskie przyjmowania do przewozów wszystkich przesyłek nadawanych z 15 wybranych krajów (m.in. Chiny, Rosja, Kazachstan) do Polski tranzytem przez terytorium Ukrainy”.



Zacznijmy od początku – pod koniec minionego roku Koleje Ukraińskie (UZ) wprowadziły zakaz przyjmowania do przewozów wszystkich przesyłek nadawanych z wybranych krajów do Polski. Zakaz działa bezterminowo i jest to niejaki fenomen. Jak przyznaje Andrzej Olszewski z Zarządu PKP, „zatrzymanie tranzytu, w tym przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku, to bezprecedensowa decyzja”, a ponadto jesteśmy jedynym krajem europejskim dotkniętym takim bezterminowym zakazem.

„To już drugi miesiąc, w którym międzynarodowe łańcuchy dostaw prowadzące przez Ukrainę do Polski zostały przerwane i nie wiemy, jak długo ta sytuacja będzie się utrzymywała” – mówił Olszewski tydzień temu (18 stycznia) podczas konferencji

prasowej. W dodatku ukraińska strona miała wyjaśnić sprawę do 14 stycznia, nie zrobiła tego jednak.

„Pomimo zapewnienia, że wszystkie aspekty tej sprawy zostaną rozstrzygnięte do końca ubiegłego tygodnia, Grupa PKP nie otrzymała do obecnej chwili żadnej informacji zwrotnej od Kolei Ukraińskiej” – powiedział Olszewski. 24 stycznia PKP wysłała oficjalny komunikat do Polskiej Agencji Prasowej, zaś Ministerstwo Infrastruktury 21 stycznia przekazało: „Niestety postępowanie strony ukraińskiej biznesowo oraz prawnie pozostaje nieuzasadnione. Liczymy na to, że w wyniku rozmów strona ukraińska podejmie decyzję o zniesieniu ograniczeń i ponownie będzie możliwość podejmowania wspólnych działań na rzecz rozwoju przewozów na towarowych korytarzach kolejowych biegnących przez terytoria obydwu państw”.

Ukraiński dziennikarz Wołodymyr Krawczenko w swojej publikacji wyjaśnia pobudki władz w Kijowie. Stolica Ukrainy wyjaśnia decyzję koniecznością przeprowadzenia prac remontowych na odcinku Znamianka-Zdołbunów i elektryfikacji na odcinku Kowel-Izów oraz tym, że polska strona „nie zabierała w pełni swojej dobowej normy pustych wagonów”. Ale jest jeszcze jeden aspekt tej sprawy: „Co pół roku w ukraińsko-polskich stosunkach pojawia się wysokie napięcie z powodu kwot dla przewoźników samochodowych, które oba kraje uzgadniają na warunkach parytetu” – pisze redaktor.

Sprawa wygląda następująco: w tej chwili limit zezwoleń po każdej ze stron to 160 tysięcy, ale Ukraina chce go zwiększyć co najmniej do 200. Na to z kolei nie zgadza się Warszawa. „Polska to główne okno Ukrainy do Europy: na ten kraj przypada ok. 40 proc. wszystkich ukraińskich przewozów towarowych do państw UE, deficyt zezwoleń ogranicza handel Ukrainy z krajami UE” – czytamy na portalu Dзеркало Tyżnia.

Dziennikarz rozmawiał ze swoimi informatorami z urzędów – okazuje się, że Ukraińcy przyznają, że to w Polsce powiązano kwestię zezwoleń z „odcięciem” PKP, ale również nie

zaprzeczają. „Nie dementując słów Polaków o tym, że prace remontowe stały się pewnym narzędziem nacisku na Warszawę, zaznaczają: prawdą też jest to, że tory wymagały remontu” – czytamy.

Na pewno Ukraina będzie w najbliższym czasie chciała przenieść kwestię podwyższenia kwot na poziom unijny. Jak przekazuje Business Insider, Ukraina sformułowała wniosek do Komisji Europejskiej w sprawie konsultacji na podstawie art. 136 układu stowarzyszeniowego. Krawczenko niepokoi się pogorszeniem stosunków polsko-ukraińskich po tym arbitrażu, ale jego rozmówcy uważają, że nie będzie to miało wpływu na politykę międzynarodową.

Autorstwo: Tomasz Dudek

Zdjęcie: Facebook.com/Kravtsov.Evg

Źródło: [pl.SputnikNews.com](http://pl.SputnikNews.com)