

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

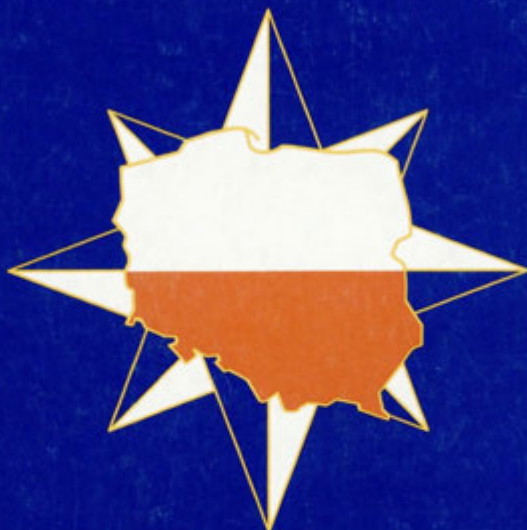
Geopolitical Studies

vol. 5

Tomasz Komornicki

**GRANICE POLSKI
ANALIZA ZMIAN PRZENIKALNOŚCI
W LATACH 1990-1996**

**POLAND'S BORDERS ANALYSIS OF PERMEABILITY
(1990-1996)**



Warsaw



1999

W Biuletynie o nazwie **Geopolitical Studies** publikowane są prace naukowe oraz wyniki badań i seminariów naukowych, realizowanych głównie w ramach projektu badawczego pt. „**Geopolityczny wymiar polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej**” Projekt finansowany jest przez Komitet Badań Naukowych (nr projektu 6P04E5310), a realizowany w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, pod kierunkiem prof. dr hab. Marcina Rościszewskiego.

The bulletin entitled **Geopolitical Studies** publishes scientific papers, results of research and scientific seminars, carried out and organized within the framework of the research project on „**Geopolitical dimension of Polish socio-economic space**”. Work within this project, approved and financed by the State Committee for Scientific Research (project no. 6P04E5310) is carried out under the leadership of Professor Marcin Rościszewski, Ph. D., in the Institute of Geography and Spatial Organization of Polish Academy of Sciences.

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

Geopolitical Studies
vol. 5

Tomasz Komornicki

**GRANICE POLSKI
ANALIZA ZMIAN PRZENIKALNOŚCI
W LATACH 1990-1996**

**POLAND'S BORDERS
ANALYSIS OF PERMEABILITY
(1990-1996)**

Warsaw



1999

Research project

Geopolitical dimension of Polish socio-economic space

Financed by:

State Committee for Scientific Research (project no. 6P04E5310)

Directed by:

Prof. dr hab. Marcin Rościszewski

Institute of Geography and Spatial Organization
Polish Academy of Sciences
Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, Poland

English by
James Richards

Technical editor
Anna Tkocz

Maps drawn by
Stanisław Cabała

PL.-ISSN 1429-009X

Niniejsza praca jest efektem kilkuletnich badań prowadzonych przez autora w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN im. Stanisława Leszczyckiego, m.in. w ramach projektów badawczych KBN początkowo "Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski" - pod kierunkiem prof. Andrzeja Stasiaka, później "Geopolityczny wymiar polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej" - pod kierunkiem prof. Marcina Rościszewskiego. W grudniu 1998 r. została ona obroniona jako rozprawa doktorska w tymże instytucie. Powstanie pracy nie byłoby możliwe bez ogromnej pomocy i osobistego zaangażowania ze strony promotora, prof. dr hab. Andrzeja Stasiaka, a także bez wsparcia innych pracowników IGiPZ PAN, w tym przede wszystkim profesorów Marcina Rościszewskiego i Teofila Lijewskiego oraz dbającego o stronę kartograficzną Stanisława Cabaty. Wszystkim im Autor chciałby w tym miejscu złożyć serdeczne podziękowania. Wyrazy wdzięczności należą się także osobom pracującym w różnych instytucjach, których pomoc była niezbędna, w szczególności zaś funkcjonariuszom Straży Granicznej, w osobie pani porucznik Hanny Bielińskiej oraz jej kolegów z Komendy Głównej i z placówek granicznych.

Tomasz Kowalczyk

Spis treści:

Słowo wstępne prof. Marcina Rościszewskiego	7
1. Część wstępna	9
1.1. Cel i zakres pracy	9
1.2. Granice jako przedmiot nauk geograficznych	11
1.2.1. Granice	12
1.2.2. Bariery przestrzenne	14
1.2.3. Przemiany funkcji granic	15
1.2.4. Infrastruktura transportowa	18
1.2.5. Przenikalność granic	19
1.3. Opis przyjętej metodologii	21
2. Przemiany funkcji granic w Europie i Polsce (po 1945 r.)	25
2.1. Przemiany funkcji granic w Europie Zachodniej	27
2.1.1. Benelux i Rada Nordycka	28
2.1.2. Unia Europejska	28
2.1.2.1. Ekonomiczne przyczyny redukcji funkcji granic	29
2.1.2.2. Kontrola graniczna towarów	31
2.1.2.3. Kontrola graniczna osób	32
2.1.3. Układ i Konwencja z Schengen	33
2.2. Przemiany funkcji granic w Europie Środkowej i Wschodniej	37
2.3. Przestrzenne zróżnicowanie przenikalności granic europejskich	39
2.4. Przemiany funkcji granic Polski w okresie 1945-1989	42
3. Granice Polski jako bariery przestrzenne	49
3.1. Granice Polski jako bariery fizycznogeograficzne	49
3.1.1. Bariery orograficzne	51
3.1.2. Bariery hydrograficzne	51
3.1.3. Bariery ekologiczne	53
3.2. Granice Polski jako bariery formalno-prawne i organizacyjne	55

3.2.1. Bariery formalno-prawne w ruchu towarowym	55
3.2.2. Bariery formalno-prawne w ruchu osobowym	58
3.2.3. Służby graniczne	62
3.2.4. Bariera organizacji pracy	62
3.3. Granice Polski jako bariery infrastrukturalne.	65
3.3.1. Transgraniczna infrastruktura transportowa	65
3.3.2. Wykorzystanie transgranicznej infrastruktury transportowej	69
3.3.3. Rodzaje i rozwój przejść granicznych	72
3.4. Granice Polski jako bariery ekonomiczne	76
3.5. Granice Polski jako bariery psychologiczne	79
3.6. Kolejki graniczne	80
3.6.1. Badanie długości kolejek w 1992 r.	80
3.6.2. Kolejki na granicach w latach 1995-1997	87
3.6.3. Koszty ekonomiczne kolejek granicznych	92
4. Analiza zmian w natężeniu i strukturze ruchu granicznego	95
4.1. Przemiany natężenia ruchu granicznego w Polsce powojennej (1946-1996).	96
4.2. Ruch graniczny osób w latach 1990-1996	101
4.2.1. Natężenie i struktura ruchu osobowego	101
4.2.2. Przyjazdy cudzoziemców.	112
4.2.3. Ruch pozapaszportowy	123
4.2.4. Ruch nielegalny	126
4.2.5. Koncentracja ruchu osobowego	128
4.3. Ruch graniczny samochodów osobowych i autobusów	135
4.4. Ruch graniczny samochodów ciężarowych	142
4.5. Ruch graniczny pociągów	149
4.6. Ruch graniczny jednostek morskich.	153
4.7. Ruch graniczny jednostek żegluga śródlądowej	156
4.8. Ruch graniczny samolotów	157
4.9. Podsumowanie.	159
5. Stopień przenikalności poszczególnych granic	163
5.1. Granica z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej	163

5.1.1. Granica z Rosją jako bariera przestrzenna	163
5.1.2. Polsko-rosyjski ruch graniczny	171
5.2. Granica z Litwą	177
5.2.1. Granica z Litwą jako bariera przestrzenna	177
5.2.2. Polsko-litewski ruch graniczny	181
5.3. Granica z Białorusią	186
5.3.1. Granica z Białorusią jako bariera przestrzenna	186
5.3.2. Polsko-białoruski ruch graniczny.	192
5.4. Granica z Ukrainą	200
5.4.1. Granica z Ukrainą jako bariera przestrzenna	200
5.4.2. Polsko-ukraiński ruch graniczny	207
5.5. Granica ze Słowacją.	213
5.5.1. Granica ze Słowacją jako bariera przestrzenna	213
5.5.2. Polsko-słowacki ruch graniczny.	218
5.6. Granica z Czechami.	226
5.6.1. Granica z Czechami jako bariera przestrzenna	226
5.6.2. Polsko-czeski ruch graniczny.	234
5.7. Granica z Niemcami	250
5.7.1. Granica z Niemcami jako bariera przestrzenna	250
5.7.2. Polsko-niemiecki ruch graniczny.	257
5.7.3. Badania zasięgów oddziaływania wybranych polsko-niemieckich przejść granicznych	268
5.8. Granica morska	278
5.8.1. Granica morska jako bariera przestrzenna	278
5.8.2. Ruch graniczny w portach morskich	279
5.9. Granica powietrzna	286
5.9.1. Granica powietrzna jako bariera przestrzenna	286
5.9.2. Ruch graniczny w portach lotniczych	287
6. Podsumowanie, próba klasyfikacji granic	293
6.1. Klasyfikacja granic	293
6.2. Wnioski	304
6.2.1. Wnioski merytoryczne	304

6.2.2. Wnioski aplikacyjne.	306
Literatura.	313
Spis tabel.	327
Spis rycin.	331
Poland's borders analysis of permeability (1990-1996). Summary.	333
Tables.	343
Figures.	347

Publikacja studium Tomasza Komornickiego pt. „Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996”, w ramach serii Geopolitical Studies jest w pełni uzasadniona gdyż swą tematyką wpisuje się ono w zakres projektu badawczego KBN pt. „Geopolityczny wymiar polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej”. Praca jest zwięźczeniem wieloletnich studiów autora nad problematyką polskich granic. Jest to opracowanie w pełni oryginalne, a także w jakimś sensie unikatowe. Oparte zostało na własnych badaniach, w tym terenowych oraz na aktywnym uczestnictwie w szeregu programach badawczych, konferencjach krajowych i międzynarodowych. Prezentuje dynamikę zmian funkcji wszystkich polskich granic w czasie głębokiej transformacji systemowej, która objęła także całe życie gospodarcze, społeczne i polityczne kraju. Zaprezentowany zakres oraz sposób ujęcia tematyki nie znajduje, według mojego rozeznania, analogii w dotychczasowej literaturze dotyczącej problematyki granic. Praca ta ma istotne znaczenie poznawcze dla szerszych studiów w zakresie zarówno geografii transportu, geografii politycznej jak i geopolityki.

Marcin Rościszewski

1. CZĘŚĆ WSTĘPNA

1.1. Cel i zakres pracy

Poziom otwartości, a zarazem przenikalność granic Polski oraz ruch przez te granice ulegały w ostatnich siedmiu latach zasadniczym przekształceniom. Elementy te zmieniały się również w przeszłości, tym niemniej zmiany te miały wówczas diametralnie inną skalę a ich znaczenie dla gospodarki było marginalne. Przez cały okres Polski Ludowej granice odgrywały przede wszystkim rolę militarno-polityczną, a wszelki ruch transgraniczny (jeżeli w ogóle istniał) podlegał niezwykle ścisłej reglamentacji i kontroli państwa. Swego rodzaju pozostałością tej kontroli są prowadzone do dziś statystyki Straży Granicznej. Jednym z przejawów otwierania się granic jest bowiem właśnie stopniowe odchodzenie od prowadzenia tego rodzaju statystyk (przynajmniej dotyczących ruchu osobowego).

Powodem istotnych zmian na granicach Polski były:

- upadek systemu komunistycznego, jako przyczyna główna i podstawowa;
- przemiany geopolityczne wyrażające się w upadku wszystkich trzech graniczących z Polską Ludową organizmów państwowych i zastąpieniem ich siedmioma nowymi suwerennymi państwami;
- zmiana polityki gospodarczej i wizowej wobec Polski w Europie Zachodniej;
- różny poziom rozwoju gospodarczego oraz różne tempo przemian ustrojowych w poszczególnych krajach sąsiadujących z Polską.

Efektom tych zmian były między innymi:

- dynamiczny wzrost ruchu osób i pojazdów przez wszystkie granice Polski;
- zmiana funkcji granicy z odpychającej na przyciągającą (w sensie gospodarczym; dotyczy jak na razie przede wszystkim granicy zachodniej i południowej);
- zmiana głównych kierunków przewozów towarowych (miejsce największego partnera handlowego Polski po ZSRR przejęły Niemcy);
- sukcesywny rozwój turystyki zarówno przyjazdowej jak i wyjazdowej;

- powolny lecz sukcesywny rozwój powiązań transportowych pomiędzy Polską i jej sąsiadami (w tym budowa przejść granicznych).

Celem niniejszej pracy jest określenie stanu zaawansowania procesu przemian przenikalności granic Polski jako całości oraz w odniesieniu do odcinków granicznych z poszczególnymi sąsiadami, w tym określenie tendencji w przemianach natężenia i struktury ruchu granicznego w okresie 1990-1996. elem dodatkowym jest wskazanie, które bariery przestrzenne występujące wzdłuż granic w największym stopniu oddziaływały i oddziałują na tę przenikalność.

Podstawowym materiałem do dalszej analizy są (częściowo niepublikowane) dane Komendy Głównej Straży Granicznej, dotyczące ruchu granicznego. Są one udostępniane rokrocznie na początku lutego. O zakończeniu okresu zbierania danych na roku 1996 zdecydowało kilka podstawowych czynników:

- zebrany został komplet danych za okres siedmioletni (1990 - 1996), a więc pozwalający na uchwycenie podstawowej dynamiki zachodzących procesów;
- okres 1990-1996 charakteryzował się najgwałtowniejszymi przemianami jeśli chodzi o natężenie ruchu granicznego; w roku 1996 wystąpiły pierwsze symptomy spowolnienia tempa wzrostu tego procesu;
- w związku z coraz większą liczbą osób i pojazdów przekraczających granicę oraz liberalizacją przepisów dotyczących kontroli granicznej dokładność zbieranych przez Straż Graniczną danych ulega siłą rzeczy pewnemu pogorszeniu (do 1991/1992 roku była ona bardzo wysoka - obowiązywało wiele starych przepisów); można sądzić, że sytuacja pod tym względem będzie się dalej pogarszać a tym samym trudniej byłoby o przeprowadzenie bardziej precyzyjnej analizy tematu.

Jak wspomniano, podstawą analizy będą dane odnośnie ruchu granicznego dla lat 1990-1996. Dane z roku 1980 będą jedynie swego rodzaju punktem odniesienia. Był to ostatni rok relatywnie nieskrępowanego ruchu granicznego dla okresu gospodarki socjalistycznej. Dlatego też uznano, że lepiej nadaje się on do porównania aniżeli, pełen różnego rodzaju sztucznych ograniczeń okres lat 80-tych. Dane bazowe odnośnie ruchu osób i pojazdów przedstawione zostaną dla wszystkich 8 przekrojów czasowych (rok 1980 i siedmioletnie 1990-1996). Statystyki uzupełniające (np. odnośnie specyficznych form ruchu, bądź też przedstawiające dynamikę tworzonych na potrzeby pracy wskaźników) przedstawiane będą w 4 przekrojach dla lat 1980, 1990, 1993 i 1996. Ponadto niektóre zestawy informacji, Straż Graniczna udostępniła dopiero z chwilą skomputeryzowania swojej bazy danych, a więc od roku 1994.

Przyjęto zasadę, że w takich przypadkach dane zaprezentowane i omówione zostaną z konieczności dla dwóch przekrojów czasowych: 1994 i 1996. W rozdziale IV skrótowo omówione zostaną też przemiany w natężeniu ruchu granicznego począwszy od roku 1946. Również analiza przemian funkcji granic w Europie i Polsce obejmie cały okres po drugiej wojnie światowej.

W sensie geograficznym praca nie ogranicza się do granic lądowych Polski, ale obejmuje także jej granicę morską i powietrzną (lotniska obsługujące rejsy międzynarodowe). W sensie tematycznym przedmiotem pracy jest w pierwszej kolejności:

- analiza zmian funkcji granic w Europie Zachodniej,
- prezentacja barier przestrzennych występujących wzdłuż granic, w tym przede wszystkim bariery formalno-prawnej i infrastrukturalnej,
- charakterystyka zmian w natężeniu, strukturze i stopniu koncentracji ruchu granicznego,
- podjęcie próby klasyfikacji granic.

Omówienie pozostałych barier oraz kontekst historyczny i europejski (charakterystyka przemian funkcjonalnych granic na całym kontynencie po II wojnie światowej) oparte są na literaturze i mają charakter uzupełniający.

1.2. Granice jako przedmiot nauk geograficznych

Badanie przenikalności granic, w kontekście przecinającego te granice ruchu osób i pojazdów, plasuje się głównie na pograniczu dwóch dyscyplin geografii:

- geografii politycznej (granice jako element mapy politycznej świata);
- geografii transportu (ruch graniczny jako rodzaj przemieszczeń dokonujących się wzdłuż transgranicznej sieci transportowej, a ponadto sama transgraniczna sieć transportowa jako jeden z podstawowych wyznaczników przenikalności granic).

W jakiejś mierze praca dotyczy jednak także geografii turystyki (turyści jako podmiot ruchu granicznego) oraz szeroko pojętej geografii ekonomicznej (regionalne uwarunkowania ekonomiczne).

Przystępując do badania przemian poziomu przenikalności granic Polski niezbędne jest retrospektywne spojrzenie na ewolucję podstawowej terminologii i metodologii, stosowanych w badaniach dotyczących granic

politycznych. Przede wszystkim zaś konieczne jest jednoznaczne zdefiniowane dla potrzeb pracy kilku podstawowych pojęć, takich jak:

- granica,
- bariera przestrzenna,
- infrastruktura transportowa i ruch graniczny,
- przenikalność.

1.2.1. Granice

Etymologia słowa granica nie wchodzi w zakres rozważań niniejszej pracy. Ze względu jednak na nasze powiązania z krajami zachodnimi, należy zwrócić uwagę na różne możliwości tłumaczenia i znaczenia tego wyrazu w obcojęzycznej literaturze przedmiotu. Dotyczy to przede wszystkim tłumaczeń tekstów polskich na język angielski, gdzie w sposób wymienny stosuje się obecnie słowa *border*, *frontier* i *boundary*. W rzeczywistości w terminologii naukowej *frontier* oznacza raczej pogranicze (granice w odległych czasach historycznych, polskie kresy), a *boundary* rozumiane jest jako współczesna linia graniczna (element liniowy). *Border* na ogół wcale nie występuje w literaturze fachowej. W odniesieniu do regionów przygranicznych używa się natomiast powszechnie określenia *border regions*. Nieco inna terminologia obowiązuje w oficjalnych dokumentach Unii Europejskiej, gdzie w odniesieniu do granicy najczęściej używa się słowa *frontier* (co w warunkach prawie całkowitej przenikalności granic unijnych ma swoje merytoryczne i polityczne uzasadnienie). W niniejszej pracy interesuje nas przede wszystkim granica rozumiana jako *boundary*. Wynika to z faktu, że przedmiotem badań jest przede wszystkim ruch transgraniczny, a więc ruch przecinający granicę traktowaną jako element liniowy. Regiony przygraniczne (*border regions*) znajdują się jednak również, pośrednio, w obszarze naszych zainteresowań, gdyż to właśnie na ich terenie położona jest najczęściej, warunkująca odpowiednią przenikalność granicy, infrastruktura techniczna. Tam także zamieszkuje ludność, będąca niejednokrotnie podstawowym uczestnikiem ruchu granicznego.

Problematyka granic to niejako klasyczny przedmiot badań geografii politycznej. Samo spojrzenie na zagadnienia związane z granicami ulegało jednak na przestrzeni lat znaczącym zmianom. Aż do okresu międzywojennego granica postrzegana była przede wszystkim jako potencjalna linia frontu. Wiązały się z tym długoletnie spory odnośnie istnienia, bądź nie podziału na granice sztuczne i naturalne. Spór ten w ograniczonej formie trwa do dzisiaj. Pomimo, że podział granic na sztuczne i naturalne jest negowany przez większość specjalistów, nadal w wielu monografiach geograficznych

stosowane jest to rozróżnienie [Kałuski S., 1992]. I tak np. opisując problematykę granic z punktu widzenia prawa międzynarodowego, J.Tyranowski [1979] stwierdził że "...szczególne traktowanie granic określanych jako naturalne jest nieuniknione".

Nie jest celem niniejszej pracy zajmowanie stanowiska w tej sprawie. Autor skłania się ku opinii iż każda granica polityczna jest sztuczna (... "oczywisty fakt ciągłości powierzchni Ziemi implikuje konwencjonalność wszelkich granic liniowych" [Rykiel Z. 1990]). Tym niemniej, przy omawianiu roli środowiska przyrodniczego, jako jednej z barier ograniczających przenikalność granic Polski, niezbędne jest dokonanie rozróżnienia pomiędzy granicami:

- wyznaczonymi sztucznie wzdłuż istniejących obiektywnie elementów środowiska przyrodniczego;
- wyznaczonymi sztucznie wg zasad astronomicznych, geometrycznych bądź też na skutek kolejnego łączenia szeregu punktów w terenie.

W przypadku granicy wyznaczonej sztucznie ale wzdłuż obiektywnie istniejących elementów środowiska przyrodniczego dochodzi bowiem najczęściej do kumulacji na jednej linii barier przestrzennych typu politycznego i środowiskowego. Stwarza to z pewnością nową jakościowo sytuację z punktu widzenia przenikalności granicy (głównie z uwagi na trudności infrastrukturalne).

Przy interpretacji wyników przeprowadzonej w niniejszej pracy analizy przydatny może być również zaproponowany w latach 30-tych przez Hartshorna podział granic na:

- antecedentne (pierwotne do form zagospodarowania) i
- subsekwentne (wtórne względem form zagospodarowania przestrzeni) [Harsthorne R. 1936].

Trzeba jednak podkreślić, że o ile granice antecedentne najczęściej wyznaczone były w nawiązaniu do istniejących elementów środowiska przyrodniczego (choć, zwłaszcza w przeszłości, niekoniecznie były to elementy liniowe, często zaś powierzchniowe np. pustynie, puszcze, stepy - klasycznie rozumiane *frontiers*), to granice subsekwentne nie mogą być w żadnym wypadku utożsamiane z granicami wyznaczonymi sztucznie w sposób przypadkowy. Wiele granic subsekwentnych nawiązuje bowiem do elementów środowiska przyrodniczego. Jest to poniekąd dodatkowy powód wskazujący na absurdalność określania tego typu granic jako "naturalne". Przykładem granicy subsekwentnej nawiązującej do środowiska może być polsko-niemiecka granica na Odrze i Nysie Łużyckiej. W praktyce większość badanych w

niniejszej pracy granic politycznych ma charakter subsekwentny. Wyjątkiem mogą być co najwyżej pewne odcinki polskiej granicy południowej.

Minghi zaproponował następujący podział, opisanych przez literaturę (do 1963 r.), badań dotyczących problematyki granic:

- badania terytoriów spornych,
- badania efektów zmian przebiegu granic,
- badania ewolucji granic,
- badania nad delimitacją i demarkacją granic,
- badania eksklaw,
- badania granic morskich,
- badania granic w kontekście przecięcia bogactw naturalnych,
- badania granic wewnętrznych [Minghi J.V., 1963].

Problematyka badawcza niniejszej pracy jest elementem szeroko rozumianych badań nad ewolucją granic. Chodzi tu jednak nie o ewolucję w sensie zmiany położenia (jak to interpretował Minghi), ale o ewolucję w sensie zmian funkcji. Szczególnie przydatne wydaje się w tym miejscu potraktowanie granic jako barier przestrzennych.

1.2.2. Bariery przestrzenne

Bariera przestrzenna jest przeszkodą dla powiązań, przemieszczeń i interakcji w przestrzeni fizycznej [Rykiel Z. 1991]. Już w 1916 r. Holdich stwierdził, że granice muszą być barierami, bądź to w sposób naturalny (granice poprowadzone wzdłuż elementów środowiska geograficznego), bądź w sztuczny, to jest przy użyciu środków militarnych [Holdich T.H. 1916]. S.W. Boggs w swojej pracy "International Boundaries - a study of boundary functions and problems" [1940] postrzegał już granice jako bariery w stosunkach ekonomicznych. Później, bariery przestrzenne (w tym granice polityczne) były przedmiotem zainteresowania geografów głównie w kontekście badań dyfuzji innowacji [Yuill R.S. 1965; Łoboda J. 1983] lub badań wpływu bariery (granicy) na natężenie określonego typu powiązań (np. rozmów telefonicznych [Domański R., 1982]). Podstawowym przedmiotem takich badań było jednak z reguły określone zjawisko, zaś granicę postrzegano jako barierę na drodze do jego intensyfikacji lub rozprzestrzeniania się. Dlatego też z punktu widzenia niniejszej pracy istotniejsze wydają się próby spojrzenia na bariery przestrzenne w zależności od stopnia ich sformalizowania. Rykiel proponuje podział barier przestrzennych na:

- nieformalne,
- formalne, w tym

- słabo sformalizowane
- silnie sformalizowane [Rykiel Z. 1990].

Granice państwowe mają z założenia charakter formalny, przy czym współcześnie są to prawie zawsze bariery silnie sformalizowane, zaś stopień ich formalizacji zmienia się w czasie. Boggs zwrócił uwagę na różnicę pomiędzy pojęciami: "stopnia formalizacji barier przestrzennych" i "stopnia ich przenikalności" [Boggs S.W. 1940]. Bariera jest pojęciem szerszym niż "granica". Charakter granicy określa w dużym stopniu jej sformalizowanie, zaś charakter bariery przestrzennej poziom jej przenikalności [Rykiel Z. 1991]. Trzeba jednak podkreślić, że w przypadku granic państwowych stopień przenikalności jest na ogół wprost proporcjonalny do stopnia ich sformalizowania. Przedmiotem zainteresowania niniejszej pracy jest więc (zgodnie z przedstawionymi powyżej rozróżnieniami) przede wszystkim analiza stopnia przenikalności granic (jako barier przestrzennych), zaś stopień ich formalizacji pozostaje jedynie jednym z czynników mogących (choć nie koniecznie) wpływać na ową przenikalność.

1.2.3. Przemiany funkcji granic

Podkreślić należy, że ogromna większość klasycznej literatury geograficznej dotyczącej problematyki granic powstała podczas, lub pomiędzy wojnami światowymi i co za tym idzie koncentruje się przede wszystkim na zagadnieniu przebiegu granic, w tym także z militarne punktu widzenia. Zainteresowanie problematyką granic w czasie pokoju jest w tych pracach zdecydowanie mniejsze [Minghi J. 1963]. Minghi podkreśla w tym miejscu, że zmiana przebiegu granicy jest sytuacją wyjątkową i jako taka nie może stanowić głównego przedmiotu zainteresowania badaczy granic. Jeszcze dalej w krytycznej ocenie dotychczasowego dorobku geografii w zakresie problematyki granic posunął się Prescott stwierdzając iż "...geografowie spędzili zbyt dużo czasu na podziałach i klasyfikacjach granic i pograniczy (*boundary and frontiers*), które prowadziły do nieznacznego tylko postępu..." [Prescott J.R.V. 1967].

Tym niemniej, jeszcze w XIX wieku zwracano uwagę na zmieniającą się rolę i otwartość granic politycznych. Ratzel wskazywał na zmiany funkcji granic wraz ze zmieniającymi się stosunkami pomiędzy sąsiadującymi państwami i wraz z formowaniem się federacji państw [Ratzel F. 1895]. Jako przykład podaje on procesy jednoczenia się Niemiec w XIX wieku. Nawiązując do przedstawionego wyżej podziału granic na antecedentne i subsekwentne, Hartshorne zaproponował wprowadzenie "geomorfologicznego" terminu erozji granic antecedentnych, oznaczającego powolne zmniejszanie się stopnia ich

sformalizowania jako barier przestrzennych (np. przy powstawaniu federacji). Granice subsekwentne rozpatrywał on natomiast w kontekście szkód, jakie ich poprowadzenie może wywołać w poprzednio nie podzielonym regionie [Hartshorne R. 1936]. Dziś wydaje się oczywiste, że o erozji możemy mówić także w przypadku granic uznanych za subsekwentne. Boggs zauważył, że zarówno w przypadku granic międzynarodowych, jak i wewnętrznych, ich funkcje nie są nigdy statyczne lecz podlegają stałym przemianom. Podobnie jak Hartshorne [1933], Boggs uważał, że rozwiązania konfliktów granicznych szukać należy nie w zmianie przebiegu granic, lecz raczej w przemianie (redukcji) ich funkcji. Wyróżnił on trzy pożądane, w tym kontekście, kierunki działań:

- uproszczenie regulacji prawnych na poszczególnych granicach, w tym wzajemną redukcję taryf celnych, uproszczenie procedury celnej i paszportowej;
- uproszczenie regulacji granicznych w skali regionalnej lub kontynentalnej poprzez tworzenie unii celnych, układów o swobodzie podróżowania itd.;
- tworzenie regionów transgranicznych, obejmujących terytoria dwóch lub więcej państw [Boggs S.W. 1940].

Obecnie na granicach Polski mamy w pierwszej kolejności do czynienia z realizacją pierwszego spośród wymienionych kierunków. Zawierane przez nasz kraj umowy międzynarodowe dotyczące ruchu granicznego mają prawie wyłącznie charakter bilateralny. Odnoszące się do ruchu towarów umowy stowarzyszeniowe z Unią Europejską są oczywiście wielostronne, w praktyce dotyczą one jednak tylko granicy polsko-niemieckiej. W tej sytuacji, jedynym przejawem realizacji drugiego z zaproponowanych kierunków jest układ CEFTA, dotyczący wolnego handlu pomiędzy Polską, Węgrami, Czechami i Słowacją. Przykładem realizacji kierunku trzeciego są tzw. Euroregiony. Jak dotąd, w obrębie jakiegokolwiek z nich nie doszło jednak do ograniczenia funkcji granicy.

W polskiej literaturze geograficznej, dłużej niż na zachodzie, utrzymało się tradycyjne spojrzenie na problematykę granic. Głównym celem prowadzonych badań pozostawały zasady delimitacji i demarkacji. Wiązało się to bezpośrednio, najpierw z faktem ustalania granic Polski po odzyskaniu niepodległości w 1918 r., później zaś zmian przebiegu tych granic po II wojnie światowej. Geografowie zostali wówczas niejako zobligowani do wykazania "naturalności" (podobnie jak historycy - "historyczności") nowych granic. Granice nadal postrzegane były przede wszystkim jako potencjalne linie frontu. S. Pietkiewicz, jako jedną z cech dobrej granicy wymienił "trudność przejścia". Omawiając szczegółowo zasady wytyczania granicy w terenie (demarkacja), ten sam autor napisał m.in. "... nie należy cofać się nawet przed niszczeniem

osiedli (...), w pracy, której rezultat ma trwać setki lat, nie można powodować się motywami, wynikającymi z interesów jednego pokolenia" [Pietkiewicz S. 1946].

Próby badania funkcji granic w aspekcie odbywającego się przez nie ruchu granicznego pojawiły się w światowej literaturze przedmiotu w okresie międzywojennym. W 1933 r., Hartshorne opisując problematykę granicy polsko-niemieckiej na Górnym Śląsku wykorzystywał informacje dotyczące transgranicznej infrastruktury transportowej oraz natężenia ruchu granicznego (porównania stanów przed i po przesunięciu granicy) [Hartshorne R. 1933]. W 1937 prowadzone były badania efektu istnienia granicy poprzez analizę powiązań transgranicznych (Stany Zjednoczone - Kanada) na podstawie ruchu granicznego [Jones S.B. 1937]. Jako pierwszy na rolę rozwijającego się transportu i telekomunikacji (wzrost prędkości, zmniejszenie kosztów), jako czynników wpływających na zmieniające się funkcje granic zwrócił uwagę Boggs [1940]. Wskazał on też na możliwość badania wpływu granicy na wielkość potoków komunikacyjnych. W 1957 r., w pracy o podstawach geografii politycznej, autorzy H. Weigert i in. [1957], kwestionując określanie granic jako barier, postrzegali je jako miejsce selekcji odbywającego się przez nie ruchu. Z kolei Minghi [1963] zauważył, że jednym z nielicznych problemów, które możemy badać z zastosowaniem wtórnych danych statystycznych, jest badanie wpływu granicy poprzez pomiary transgranicznych potoków ludzi, towarów i usług. Próby stworzenia modeli obrazujących rolę granic jako barier w systemie komunikacyjnym podjęli ostatnio m.in. P. Nijkamp, M. Giaoutzi, A. Stratiega i R. Ratti w pracy *Overcoming Isolation* [1995].

W literaturze polskiej badanie natężenia ruchu granicznego jest zjawiskiem nowym. Jedną z przyczyn pozostaje tu znaczny stopień utajnienia niezbędnych danych statystycznych w całym okresie Polskim Ludowej. W ostatnich latach powstało a ten temat szereg prac. Z punktu widzenia obronności, bezpieczeństwa państwa oraz zadań stojących przed Strażą Graniczną, zjawiskiem tym zajmuje się M. Lisiecki [1993], z punktu widzenia klasyfikacji form transgranicznego ruchu turystycznego T. Lijewski [1994], w kontekście rozwoju transgranicznej infrastruktury transportowej m.in. T. Lijewski [1995, 1996], T. Komornicki [1994, 1995, 1996], S. Koziarski [1993] i M. Rataj [1995], a z uwagi na przemiany funkcjonalne S.Ciok [1996, 1997]. M. Jerczyński [1995] postrzega ruch transgraniczny jako migracje okresowe, a J. Kitowski [1996] zajmuje się społecznymi skutkami takich migracji. Ruchem granicznym w skali regionalnej zajmują się m.in. Z. Pastuszek [1997], B. Dziedziul [1996], A. Chmaj [1996]. Problematyka funkcji granic jest też jednym z głównych tematów badawczych licznych realizowanych po 1990 r. projektów dotyczących przemian i rozwoju polskich obszarów

przygranicznych. Pierwszym i największym z nich był program „Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski” wykonany w latach 1992-1995 w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN pod kierunkiem prof. A. Stasiaka [*Biuletyny Projektu...* Nr. 1-12, 1993-1995; Stasiak 1992, 1993]. Tematyką tą zajmowano się później m.in. w kontekście geopolitycznym [Rościszewski M. 1997; *Polish Eastern...* 1995], socjologicznym [Lisiecki S. 1995; Kitowski J. 1996; *Przemiany struktur...*, 1995; *Społeczne koszty...* 1997], historycznym [Sobczyński M. 1993], planistycznym (przy badaniu podstaw Euroregionów [Miros K. 1995; Pastuszek Z. 1997; Komornicki T. 1997] i w pracach Biur Planowania Regionalnego (szczególnie ośrodka wrocławskiego) najpierw CUP, a obecnie Rządowego Centrum Badań Strategicznych [Ciok S. 1997]), a także w odniesieniu do struktury terytorialnej Państwa Polskiego [Szul R., Mync A. 1996]. Wielość prac dotyczących tematyki granicznej nie pozwala na wymienienie wszystkich ich autorów. W większości opracowań traktowano jednak zmiany w ruchu granicznym i w przenikalności granic Polski tylko jako czynnik wpływający na zachodzące procesy makroekonomiczne lub rozwój regionalny i lokalny obszarów przygranicznych, nie traktując ich jednocześnie jako głównego przedmiotu badań.

1.2.4. Infrastruktura transportowa

Wielu autorów podaje różniące się od siebie definicje infrastruktury jako takiej, w tym także infrastruktury transportowej. Wg Dziadka i Horniga "infrastruktura transportu to wszelkie materialno-techniczne liniowe i punktowe urządzenia stałe (drogi, w tym budowle inżynierskie, mosty, tunele, śluzy, dworce, lotniska, sygnalizacja) określonej jednostki terytorialnej potrzebne do przemieszczania ludzi, ładunków oraz energii" [Dziadek S., Hornig A. 1987]. Definicja ta zaspokaja potrzeby niniejszej pracy, przy zastrzeżeniu, że:

- jej zakres rozszerzymy z jednej do dwóch jednostek terytorialnych (sąsiadujące państwa),
- przejścia graniczne uznamy jako punktowe urządzenia stałe.

Przedmiotem pracy nie jest także, uwzględnione w definicji przemieszczanie energii (rurociągi, sieci przesyłowe), gdyż ogranicza się ona do badania ruchu osób oraz pojazdów. Wątpliwości może także budzić słowo "potrzebne", zwłaszcza gdy infrastruktura transportowa przecina granicę o silnym stopniu sformalizowania. Jako transgraniczną infrastrukturę transportową należałoby więc w tym wypadku rozumieć raczej: "materialno-techniczne liniowe i

punktowe urządzenia stałe mogące służyć do przemieszczania ludzi i ładunków pomiędzy sąsiadującymi ze sobą jednostkami terytorialnymi (np. państwami)".

Omawiany w pracy ruch graniczny utożsamiać możemy z wykorzystywanymi w geografii transportu pojęciami "potoki przewozów" oraz "przewóz". Potoki przewozów Horing i Dziadek [1987] określają jako "sumę przemieszczeń osób lub ładunków w określonym kierunku na danym szlaku lub drodze w określonym czasie". Potrykowski i Taylor przez przewóz rozumieją specyficzną formę przepływu, w przypadku której ściśle określona jest droga, po której się on odbywa [Potrykowski M., Taylor Z. 1982]. Dla potrzeb niniejszej pracy konieczne jest przyjęcie węższej definicji ruchu granicznego. Jako taki uznano sumę przemieszczeń osób lub pojazdów przez granicę państwową w jednym lub obu kierunkach, na danym szlaku lub drodze (względnie na wszystkich szlakach lub drogach przecinających daną granicę) w określonym czasie.

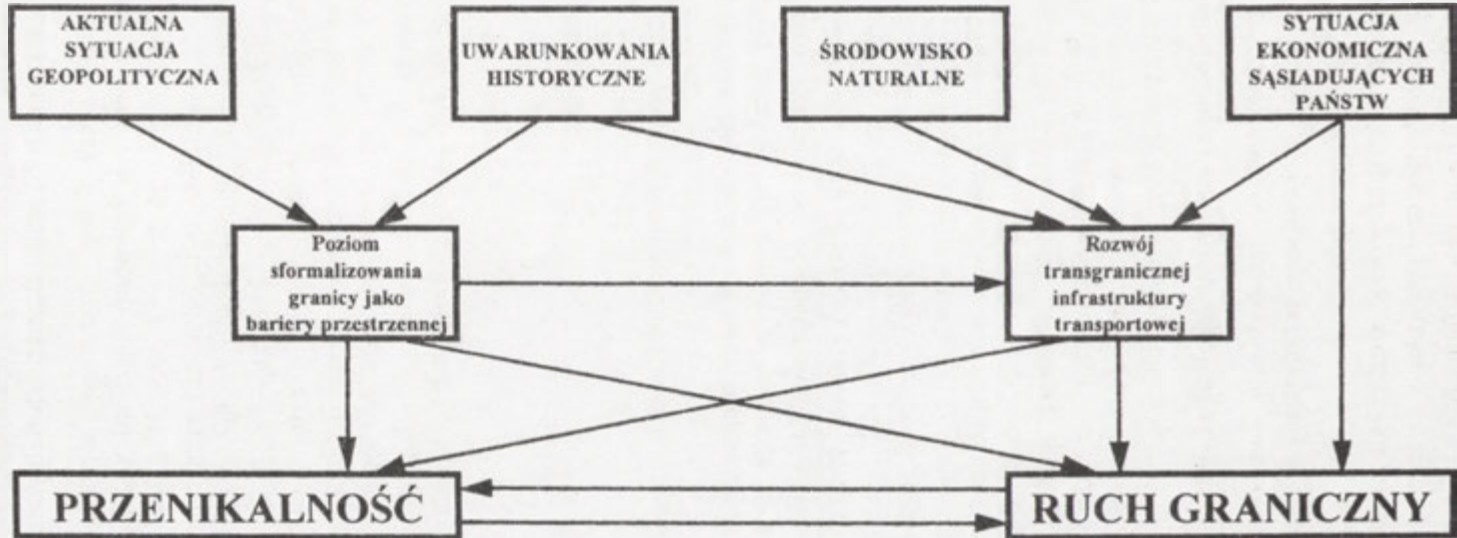
1.2.5. Przenikalność granic

Użyty w tytule pracy termin przenikalność zastosowany został, jako swego rodzaju uściślenie, szeroko stosowanego pojęcia otwartości granic. Otwartość pozostaje bowiem terminem wysoce nieprecyzyjnym. Zawiera ona w sobie m.in. takie aspekty, jak chociażby aktualna polityka zagraniczna sąsiadujących państw, warunki dla zewnętrznych inwestorów lub wzajemna percepcja przedstawicieli oddzielonych granicą społeczeństw. Badania otwartości wymagałyby, też w obecnych warunkach, szczegółowej analizy struktury polskiego handlu zagranicznego z poszczególnymi sąsiadami. Wymienione zagadnienia nie są jednak głównym przedmiotem zainteresowania niniejszej pracy (choć, rzecz jasna, są one uwzględniane przy interpretacji prezentowanych danych). Termin przenikalność ogranicza postawione przed nami pole badawcze do problematyki związanej bezpośrednio z fizyczną możliwością przekroczenia granicy państwowej przez ludzi i pojazdy. Można go więc rozumieć jako swego rodzaju "otwartość techniczną". Tak rozumiana przenikalność jest więc przede wszystkim pochodną:

- stopnia sformalizowania granicy rozumianej jako bariera przestrzenna,
- stopnia rozwoju transgranicznej infrastruktury transportowej, rozumianej jako ilość i stan techniczny przecinających granicę szlaków komunikacyjnych.

Oba te elementy są ze sobą ściśle sprzężone, szczególnie zaś element drugi, jest najczęściej w dużej mierze pochodną pierwszego. Granice pozostające przez długi okres silnie sformalizowane, nie są najczęściej przecięte dużą ilością

Ryc. 1.1. Uwarunkowania przenikalności granic
Fig. 1. Conditioning of border permeability. Source: the author



Źródło: Opracowanie własne
Source: the author

szlaków komunikacyjnych. Ponieważ jednak stopień sformalizowania poszczególnych granic nie zawsze ulegał zmniejszeniu, dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa może być pozostałością okresów historycznych o niskim sformalizowaniu, lub wręcz braku danego fragmentu granicy. Także współcześnie, zmniejszenie się stopnia formalizacji granicy implikuje rozwój infrastruktury transportowej (np. budowa nowych mostów granicznych na Odrze i Nysie). Z drugiej strony, przecięcie granicy szlakami transportowymi o znaczeniu ponad bilateralnym, wymusza niekiedy liberalizację formalno-prawnych ograniczeń w swobodzie ruchu (np. blokady organizowane przez kierowców ciężarówek oczekujących kilka dni na odprawę). Trzeba też podkreślić, że w przypadku wspomnianych wyżej granic wyznaczonych wzdłuż istniejących elementów środowiska przyrodniczego (grzbiety górskie, rzeki) rozwój transgranicznej infrastruktury transportowej bywa często ograniczany właśnie przez środowisko. W dobie odejścia od determinizmu geograficznego oraz ogromnego postępu technicznego, słuszną wydaje się jednak teza, że prawdziwymi przeszkodami w rozwoju infrastruktury mogą być jedynie:

- brak odpowiedniej woli politycznej i
- brak wystarczających środków finansowych.

Szczegółowe omówienie barier ograniczających przenikalność granic oraz ich wzajemnych relacji zamieszczono w rozdziale 3. Zgodnie z wspomnianym wyżej stwierdzeniem Minghi'ego [1963], jedyną dającą się określić przy pomocy wymiernych danych statystycznych miarą przenikalności granicy jest natężenie ruchu granicznego. Wzajemne relacje omówionych wyżej elementów przedstawiono na rycinie 1.1.

1.3. Opis przyjętej metodologii

Z uwagi na różnorodność elementów składających się na stopień przenikalności granic, trudno jest mówić o jednej przyjętej dla całej pracy metodologii. W różnym stopniu wykorzystane w niej zostały:

a. Studia literatury

Prócz, omówionej powyżej literatury z zakresu geografii politycznej i ekonomicznej (w tym przede wszystkim transportu i turystyki), w pracy wykorzystane zostały pozycje dotyczące takich dziedzin nauki jak:

- prawo międzynarodowe (normy prawne jako czynnik pierwotny, dla przemian poziomu przenikalności),
- ekonomia (granica jako bariera w sensie celnym),

- gospodarka przestrzenna (w zakresie aktualnych decyzji o charakterze inwestycyjnym).
- historia (w zakresie historycznych uwarunkowań wytyczenia i funkcjonowania granic Polski).

b. Analiza norm prawnych i aktów ustawodawczych

Objęła ona analizę, wpływających na stopień przenikalności, podpisanych przez Polskę umów międzynarodowych (umowy o małym ruchu granicznym, umowy o przejściach granicznych, umowy o wolnym handlu itd.) oraz ustaw i rozporządzeń (np. dotyczących przejść granicznych, zasad kontroli itd.). Oddzielnym zagadnieniem były studia aktów prawnych związanych z ograniczaniem funkcji granic w Europie Zachodniej, w tym w szczególności rezolucji, dyrektyw i innych aktów prawnych Unii Europejskiej oraz pełnego tekstu Układu z Schengen. Przy analizie zagranicznych aktów prawnych korzystano m.in. z materiałów zamieszczonych w Internecie oraz dostępnych w Bibliotece Unii Europejskiej przy Uniwersytecie Warszawskim.

c. Analiza materiału statystycznego

Jak już wspomniano, podstawowym materiałem statystycznym były dane odnośnie ruchu granicznego udostępnione przez Komendę Główną Straży Granicznej w Warszawie. Obejmują one informacje o natężeniu ruchu osób i pojazdów wg poszczególnych odcinków granicy oraz przejść granicznych w okresie 1990-1996, oraz dla roku 1980. Dane te poddane zostały analizie statystycznej, z użyciem podstawowych wskaźników obrazujących strukturę ruchu, poziom jego koncentracji itp. Analizując poziom koncentracji zastosowano współczynniki koncentracji (szczegółowe omówienie w rozdziale 4). Jest to metoda używana standardowo przy analizie koncentracji zjawisk w jednostkach przestrzennych (administracyjnych). Zastosowanie jej w odniesieniu do ruchu jest rozwiązaniem nie mającym odpowiednika w dostępnej polskiej literaturze przedmiotu. Tym niemniej otrzymane wyniki pozwalają sądzić, że metoda ta w odpowiedni sposób ilustruje badane zjawisko. Analizie statystycznej poddano także materiał zebrany podczas badań długości kolejek w 1992 r., podczas badań terenowych na granicy niemieckiej w 1994 i 1996 r. oraz pochodzący z wcześniejszej analizy materiałów kartograficznych.

d. Analiza materiałów kartograficznych

Objęła ona w pierwszej kolejności badanie przedstawiających obszary przygraniczne map topograficznych (wydanych w Polsce oraz w krajach sąsiednich). W założeniu były to mapy w skali 1:100 tys. i 1:200 tys., wydawane przez Wojskowe Zakłady Kartograficzne. W przypadku analizy

zapleczka granicy po stronie sąsiadów Polski, z konieczności korzystano często z map w mniejszej skali. Mapy topograficzne stanowiły podstawowe źródło informacji o transgranicznej infrastrukturze transportowej na poziomie lokalnym.

e. Analiza opracowań planistycznych

Dotyczyła ona w pierwszej kolejności dostępnych w Polsce projektów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej (np. plan budowy autostrad). W miarę możliwości wykorzystane zostały także informacje pochodzące z opracowań Biur Planowania Regionalnego dawnego Centralnego Urzędu Planowania (CUP), a w niektórych przypadkach także lokalnych planów zagospodarowania przestrzennego oraz publikowanych i niepublikowanych opracowań o podobnym charakterze wykonanych w krajach ościennych.

f. Analiza aktualnych doniesień prasowych

Dużą rolę odgrywała także analiza aktualnych wydarzeń o charakterze politycznym i ekonomicznym rzutujących w sposób bezpośredni na stopień przenikalności granic. Założeniem autora było bowiem umieszczenie w pracy możliwie najbardziej aktualnego obrazu polskich granic, choć jednocześnie zdaje on sobie sprawę, że nie jest to do końca możliwe. Z tego jednak powodu wykorzystano doniesienia prasowe także z roku 1997 (dla którego nie analizowano już materiału statystycznego i w którym przygotowywana była ostateczna wersja niniejszej pracy), a nawet z pierwszych miesięcy roku 1998. Spośród prasy codziennej korzystano najczęściej z „*Rzeczpospolitej*” i „*Gazety Wyborczej*”; ponadto z tytułów lokalnych (wydawanych w gminach przygranicznych) i resortowych (np. „*Sygnaty*” - gazeta PKP). Podczas aktualizowania danych o długości kolejek posługiwano się „*Telegazetą*” ® Telewizji Polskiej (str. 197).

g. Badania terenowe i wywiady

Objęły one szereg wyjazdów o charakterze studialnym do miejscowości przygranicznych, celem przeprowadzenia rozmów z przedstawicielami miejscowych władz oraz funkcjonariuszami służb granicznych (także obcych). Część z nich realizowana była w ramach programu badawczego „*Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Regionów Przygranicznych Polski*” i odbywała się przy współpracy z partnerami naukowymi w krajach sąsiednich. Badania były prowadzone na odcinkach granicy z Niemcami (w latach 1990, 1992, 1993, 1994, 1996; przejścia graniczne w Zgorzelcu, Jędrzychowicach, Olszynie, Gubinie, Świecku, Słubicach, Kostrzynie, Kołbaskowie, Lubieszynie i Świnoujściu), Rosją (1993, 1994, 1995; Gronowo, Bezledy, Gołdap, przyszłe

przejścia w Grzechotkach i Barcianach), Litwą (1990, 1993, 1994; Bezledy, Ogrodniki), Białorusią (1990, 1993, 1994, 1997; Lipszczany, Bobrowniki, Jałówka, Terespol, Kukuryki; projektowane punkty na linii Kanału Augustowskiego i w Puszczy Białowieskiej), Ukrainą (1990, 1993, 1995; Dorohusk, Zosin, Hrebenne, Korczowa, Medyka, Malhowice, Krościenko, potencjalny punkt w Wołosatym), Słowacją (1995, 1996; Barwinek, Łysa Polana) i Czechami (1990, 1994, 1995; Cieszyn, Konradów, Głuchołazy, Kudowa-Słone, Tłumaczów). Przy opisie przemian funkcjonalnych granic europejskich cenne okazały się informacje uzyskane przez autora podczas wyjazdów zagranicznych o charakterze naukowym (na pogranicze niemiecko-holenderskie w 1994 r. - konferencja "Polska i jej współdziałanie transgraniczne w Europie", Szklarska Poręba - Bocholt [*Polska i jej współdziałanie...*, 1995] oraz francusko-hiszpańskie w 1994 r. - udział w badaniach terenowych grupy Lanquedoc-Mazowsze), a także prywatnym. Ponadto w pracy wykorzystano wyniki badań prowadzonych przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (z udziałem autora) w 1994 i 1996 r. i dotyczących zasięgu oddziaływania polsko-niemieckich przejść granicznych oraz szczegółowej struktury ruchu granicznego (metodą odnotowywania numerów rejestracyjnych pojazdów [Komornicki T., Powęska H. 1996; Komornicki T., Miros K. 1997]). Metodę badań zasięgu oddziaływania przejść omówiono w rozdziale 4.7.3. Istotną rolę odegrały też rozmowy z pracownikami Komendy Głównej Straży Granicznej w Warszawie oraz z pracownikami Biur Planowania Regionalnego i Urzędów Wojewódzkich.

h. Analiza porównawcza materiału dotyczącego poszczególnych granic i próba ich klasyfikacji wg kryterium przenikalności

Analiza przeprowadzona została zarówno w oparciu o obliczone wcześniej wskaźniki statystyczne (np. nasycenie infrastrukturą, poziom koncentracji ruchu itd.), jak i o materiał opisowy i kartograficzny. Z uwagi na zbyt małą ilość analizowanych elementów (7 granic lądowych, plus granice morska i powietrzna), klasyfikacja z konieczności musiała mieć przede wszystkim charakter opisowy. Tym niemniej dobrano 9 wskaźników o charakterze statystycznym i 9 typu opisowego (szczegółowe omówienie w rozdziale 6). Wykonano proste zestawienia rangowe. Przy ilustracji graficznej materiału syntetycznego zastosowano metodę diagramów radarowych, w literaturze geograficznej zwanych często typogramami i stosowanymi w pracach z zakresu typologii rolnictwa (w odniesieniu do jednostek przestrzennych [Stola W. 1970, Matusik M. 1973]).

2. PRZEMIANY FUNKCJI GRANIC W EUROPIE I POLSCE (PO 1945 R.)

Z pewnym uproszczeniem przyjąć możemy, że granice miały (i mają) w Europie pełnić trzy zasadnicze, szeroko pojęte, funkcje:

- militarną (bariera dla obcej agresji wojskowej),
- ekonomiczną (bariera dla swobodnego przepływu towarów),
- społeczną (bariera dla swobodnego przepływu osób).

Jeszcze w XIX wieku dominowała zdecydowanie funkcja militarna. Uzupelniała ją rola ekonomiczna (granice celne). System ograniczeń w przepływie osób był natomiast stosunkowo niewielki. W przypadku wrogiego nastawienia sąsiadów (funkcja militarna) granica była czasami całkowicie zamykana. Jeżeli jednak taka sytuacja nie miała miejsca, jej przekraczanie nie było formalnie ograniczane. Jedynym państwem europejskim w pełni kontrolującym wyjazdy swoich obywateli zagranicę oraz reglamentującym prawo do takiego wyjazdu była Rosja. W XX wieku znaczenie wszystkich trzech podstawowych funkcji zaczęło ulegać szybkim przemianom.

Funkcje militarne stopniowo koncentrowały się na granicach pomiędzy blokami wojskowymi, ulegając jednocześnie ograniczeniu na granicach pomiędzy sojusznikami. Po II wojnie światowej koncentracja przybrała skrajną formę "Żelaznej Kurtyny", która implikowała jednocześnie znaczne wzmocnienie funkcji gospodarczej i społecznej granic wzdłuż których przebiegała. Z czasem to właśnie te, niejako wtórne funkcje zaczęły dominować, gdyż rozwój techniki wojskowej spowodował, że faktyczna rola militarna granicy znacznie osłabła.

Funkcje ekonomiczne były w tym samym czasie pochodną aktualnej polityki gospodarczej poszczególnych państw. Po II wojnie światowej w Europie Zachodniej zapoczątkowane zostały ekonomiczne procesy integracyjne (Benelux, EWG, EFTA, UE). Zaowocowało to stopniowym znoszeniem barier celnych, a w konsekwencji ograniczaniem granicznej kontroli towarów oraz przewożących je pojazdów. Analogiczne procesy integracyjne w Europie Środkowo-Wschodniej pozostawały w dużej mierze jedynie elementem propagandy. Powstała w 1949 r. Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG) podporządkowana została celom militarnym (zaopatrzenie armii) oraz

była zdominowana przez Związek Radziecki. W rzeczywistości bariery celne pomiędzy poszczególnymi krajami członkowskimi były niejednokrotnie większe aniżeli w okresie przedwojennym. Co więcej, skrupulatna kontrola celna obejmowała także prywatnych obywateli i tym samym ograniczała pośrednio swobodny przepływ osób (wpływała na wzrost znaczenia społecznej funkcji granicy). W rozwiniętych państwach kapitalistycznych funkcja ekonomiczna ukierunkowana była z reguły na kontrolę towarów przywożonych (ochrona własnego rynku). W krajach o zamkniętej gospodarce etatystycznej (np. socjalistycznej) kontrola była dwukierunkowa. Jej dodatkowym celem było bowiem zabezpieczenie przed wywozem różnych artykułów w warunkach wewnętrznych braków rynkowych.

Wzrost funkcji społecznych granic politycznych był w XX wieku spowodowany dwoma podstawowymi czynnikami. W przypadku państw totalitarnych (przede wszystkim komunistycznych), była to obawa przed kontaktami obywateli ze światem zewnętrznym (umownie można ją sprowadzić do obawy przed utratą władzy w skutek przeniknięcia do wewnątrz imperium "wrogich idei") oraz obawa przed masową emigracją własnych obywateli (np. była NRD), co wiązałoby się z utratą znacznej części wykwalifikowanej siły roboczej oraz z negatywnym efektem propagandowym. W przypadku państw demokratycznych, tendencja zmierzająca do wzrostu kontroli granicznego ruchu osobowego wiązała się z obawami przed masową imigracją z krajów biedniejszych. Z uwagi na taki właśnie charakter od początku była więc ona selektywna (dotyczyła przede wszystkim obywateli niektórych państw i koncentrowała się na wybranych granicach). Po 1989 r. w byłych europejskich państwach socjalistycznych społeczne funkcje granic znacznie ograniczono. W praktyce obywatele prawie wszystkich krajów kontynentu mogą dziś bez przeszkód opuszczać własne terytorium. W zamożnych krajach demokratycznych wystąpiły natomiast sprzeczne tendencje zmierzające do pełnej przenikalności granic wewnętrznych (pomiędzy tymi krajami) przy jednoczesnym uszczelnianiu granic z krajami trzecimi.

Jak już wspomniano, w części wstępnej analizowana w pracy przenikalność granic jest m.in. pochodną stopnia sformalizowania granicy. Granicą wysoko sformalizowaną jest zaś we współczesnym Świecie, z reguły granica pełniąca rozbudowane funkcje społeczne i ekonomiczne. Dlatego też szczególnie przydatne wydaje się w tym miejscu prześledzenie zmieniających się funkcji społecznych (a w pewnym zakresie także ekonomicznych) granic w Europie Zachodniej. Tam właśnie osiągnięto obecnie poziom blisko 100% przenikalności niektórych granic wewnętrznych. Identyfikacja funkcji, jaką granice europejskie pełniły w okresie powojennym, pozwala zatem stworzyć realny punkt odniesienia do analizy stopnia przenikalności poszczególnych granic Polski. W tym celu zaproponowany zostanie uproszczony model

przemian funkcjonalnych granic europejskich. Jednocześnie jednak od razu na wstępie zaznaczyć należy, że przyjęcie 100% przenikalności jako sytuacji modelowej, nie oznacza jeszcze, że w każdych warunkach politycznych i ekonomicznych jest to rozwiązanie optymalne. Krótkie omówienie przemian funkcji granic w Europie Środkowej i Wschodniej ma w tym miejscu znaczenie uzupełniające. Oddzielny podrozdział poświęcony przemianom funkcji granic Polski w okresie powojennym, ma natomiast na celu stworzenie niezbędnego tła historycznego dla dalszej analizy. Rzeczywista obecna przenikalność polskich granic zależy jednak nadal od bardzo wielu czynników i wiąże się z poszczególnymi rodzajami przebiegających wzdłuż nich barier. Ich omówieniu poświęcony jest rozdział 3 niniejszej pracy.

2.1.Przemiany funkcji granic w Europie Zachodniej

Pierwszymi opisywanymi w literaturze procesami zmierzającymi do ograniczenia funkcji granic są unie celne pomiędzy księstwami niemieckimi zawierane już na początku XIX wieku (np. unia pomiędzy Bawarią i Wirtembergią z 1828 r., Pruski Związek Celny z 1834 r). Jak wiemy procesy te zaowocowały zjednoczeniem Niemiec. Ponadto już w 1871 r. strefę wolnego handlu utworzyły Szwecja i Norwegia [Doliwa-Klepacki Z.M., 1996].

Ponowne dążenia do ograniczania funkcji granic pojawiły się w Europie międzywojennej. W większości odbywały się one pod auspicjami Ligi Narodów. Należy tu wymienić m.in. Konwencję i statut o wolnym tranzycie (Barcelona 1921), Konwencję dotyczącą uproszczenia formalności celnych (Genewa 1923) oraz Konwencję i statut o międzynarodowym ruchu kolejowym (Genewa 1923). Jednocześnie, już znacznie wcześniej sąsiadujące ze sobą państwa zawierały umowy dwustronne dotyczące przede wszystkim ruchu przygranicznego. Najstarszą umową tego typu jest francusko-szwajcarski układ o tzw. "wolnej strefie" wokół Genewy pochodzący z roku 1815.

Po I wojnie światowej zawierano porozumienia dotyczące tzw. małego ruchu granicznego. Najczęściej funkcjonowały one wzdłuż nowopowstałych (typowo subsekwentnych) granic, gdzie konieczne było rozwiązanie problemów osób pracujących po drugiej stronie granicy, bądź posiadających tam grunty rolne (m.in. pomiędzy Węgrami i Jugosławią, Polską i Niemcami, Polską i Czechosłowacją, Norwegią i Finlandią). Niektóre z tych porozumień zawierały regulacje, których brak jest obecnie na teoretycznie znacznie bardziej przenikalnych granicach (lub których wprowadzenie wiąże się ze specjalnie powoływanymi, m.in. w tym celu tzw. Euroregionami). I tak, np. w myśl polsko - niemieckiej umowy o małym ruchu granicznym z roku 1931 brygady straży pożarnej (a także zespoły ratowników górniczych) mogły w razie

potrzeby przekraczać granicę w każdym miejscu i w każdym czasie bez jakichkolwiek dokumentów [Boggs S.W., 1940].

2.1.1. Benelux i Rada Nordycka

Zaczątkiem współczesnej europejskiej integracji gospodarczej było powołanie w 1921 r. unii ekonomicznej Belgii i Luksemburga. Zakładała ona w pełni swobodny przepływ towarów, kapitału a także siły roboczej. O utworzeniu unii celnej obejmującej także Holandię zdecydowano jeszcze w czasie trwania drugiej wojny światowej (w 1944 r. podczas trójstronnej konferencji w Londynie). Układ wszedł w życie w 1948 r. a do roku 1956 zniesiono prawie wszystkie cła i opłaty graniczne w handlu pomiędzy tymi państwami. 3 lutego 1958 r. podpisano układ o Unii Ekonomicznej Beneluxu. Zakładał on w pełni swobodny przepływ towarów, ludzi (pierwszy w Europie prawdziwie wolny rynek siły roboczej), usług i kapitału. W 1960 zniesiona została kontrola ruchu osobowego na granicach wewnętrznych. Z dniem 1 stycznia 1972 r. ostatecznie zaprzestano na nich jakiegokolwiek kontroli. Tym samym kontrola ta została przeniesiona na granice zewnętrzne. Wiza wydana przez każde z trzech państw obowiązywała także na terytoriach dwóch pozostałych sygnatariuszy układu [Bartoszewicz T., Ruciński M., 1973].

Jak już wspomniano, integracja (a zarazem ograniczenie funkcji granic) pomiędzy państwami skandynawskimi (nordyckimi) rozpoczęła się jeszcze w XIX wieku. Rozwijała się ona nieprzerwanie, nie tworząc jednocześnie formy zinstytucjonalizowanej. Jej zasady określały umowy o współpracy zawierane pomiędzy zainteresowanymi państwami (Helsinki 1962). Były one następnie często modyfikowane. W 1952 r. powstała tzw. Rada Nordycka. W 1954 utworzono wspólny rynek pracy obejmujący Danię, Finlandię, Szwecję i Norwegię, a z czasem także Islandię. W 1958 r. ostatecznie zniesiono obowiązek posiadania paszportów i wiz przy podróżach pomiędzy krajami nordyckimi, rozszerzając go także na obywateli innych państw Europy Zachodniej [Sulimierski B., 1976]. Wewnętrzne granice Skandynawii stały się tym samym w pełni przenikalne w ruchu osobowym. Jak widzimy w praktyce stało się to więc wcześniej niż w krajach Beneluxu.

2.1.2. Unia Europejska

Układ Rzymski z 1957 r. zakładał dążenie do stworzenia w Europie wspólnego rynku (*single market*) bazującego na założeniu swobody przepływu towarów, osób, usług i kapitału. W początkowym okresie istnienia Wspólnot Europejskich (do 1967 r. Europejska Wspólnota Gospodarcza, Europejskie

Wspólnoty Węgla i Stali oraz Euroatomu, później Wspólnoty Europejskie) główny nacisk kładziony był jednak na likwidację barier celnych. W praktyce oznaczało to, że mimo iż zniesiono cła na większość towarów, to jednak dawna procedura odpraw granicznych stale obowiązywała; uległa ona jedynie pewnemu uproszczeniu. Przejścia graniczne nadal pozostawały najwygodniejszymi miejscami dla prowadzenia kontroli podatkowej, celnej (w odniesieniu do towarów z państw trzecich), rolniczej (w związku z opłatami kompensacyjnymi), sanitarnej, statystycznej, imigracyjnej i policyjnej (zapobieganie przemytowi narkotyków i terroryzmowi).

W 1985 r., w tzw. "Białej Księdze" po raz pierwszy postawiono przed państwami członkami Wspólnot ambitny cel tworzenia warunków dla przyszłej likwidacji wszelkich kontroli i formalności granicznych. Artykuł 8A Jednolitego Aktu Europejskiego [*Single European Act* 1987], zakładający utworzenie w pełni jednolitego rynku, zobligował państwa członkowskie do likwidacji kontroli granicznych do 1 stycznia 1993 r. Nie oznaczało to rezygnacji z wszelkich kontroli, ale przeniesienie pozostałych nadal formalności w głąb terytoriów poszczególnych państw. Jak wiemy cel ten nie został do dziś w pełni osiągnięty.

Powołanie w 1992 r. Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG; kraje Unii Europejskiej oraz kraje EFTA poza Szwajcarią) spowodowało rozszerzenie terenu objętego swobodnym przepływem osób, a w rosnącej mierze także swobodnym przepływem towarów, na całą praktycznie Europę Zachodnią. W ramach EOG nie doszło jednak do oficjalnego ograniczenia systemu granicznej kontroli osób i towarów.

2.1.2.1. Ekonomiczne przyczyny redukcji funkcji granic

Doceniając rolę uwarunkowań politycznych i społecznych stwierdzić należy, że podstawowym czynnikiem implikującym europejskie dążenia do maksymalnego uproszczenia lub zniesienia kontroli granicznych (zwłaszcza w ruchu towarowym) był czynnik ekonomiczny. Oprócz powszechnie znanych elementów makroekonomicznych (nadprodukcja, konkurencja globalna) czynnik ten miał też swój bardzo konkretny wymiar. Jego rolę ilustrują wyniki szeregu badań przeprowadzonych jeszcze przed podpisaniem Jednolitego Aktu Europejskiego oraz Układu o Unii Europejskiej. I tak, według raportu Komisji Europejskiej z 1981 r. (*The state of the internal market*) ceny towarów były wówczas z uwagi na istnienie granic zawyżone o ok. 5-10%. Raport Pattersona dla Parlamentu Europejskiego (1985) oceniał ogólne roczne koszty ewentualnego braku integracji europejskiej na ok. 50 mld ECU, z czego aż 12 mld przypadało na szeroko rozumiane koszty przekraczania granic.

W roku 1988 szczegółowe badania tego zagadnienia przeprowadzono w ramach serii studiów dotyczących kosztów ewentualnego zaniechania procesów integracyjnych w Europie [*The „Cost of Non-Europe”*...., 1988]. Ich celem było oszacowanie kosztów istnienia granicznych kontroli towarów. Należy przy tym pamiętać, że badanie odbyło się w warunkach kiedy w obrębie ówczesnej Wspólnoty Europejskiej w praktyce nie istniały już cła. Wydzielono trzy podstawowe grupy kosztów:

- koszty ponoszone przez firmy zajmujące się handlem i przewozem zagranicznym, obejmujące ich wydatki administracyjne (np. zatrudnienie osób zajmujących się wypełnianiem odpowiednich dokumentów itd.) oraz koszty bezpośrednich przewoźników spowodowane przestojami na granicach (koszt pracy kierowcy i amortyzacji samochodu; szersze omówienie patrz rozdział 3);
- koszty ponoszone przez budżety poszczególnych państw w związku z utrzymywaniem administracji celnej;
- koszty zaniechania wymiany towarowej poniesione przez niektóre firmy, np. z uwagi na brak jej opłacalności w warunkach zawyżonych przestojami kosztów przewozu.

Jednocześnie w kalkulacji uwzględniono znaczenie ekonomiczne sektora gospodarki związanego z kontrolą graniczną (agencje celne, infrastruktura hotelowo-usługowa na przejściach granicznych i w ich sąsiedztwie).

Badanie miało częściowo charakter ankietowy i objęło przeszło 2000 różnej wielkości przedsiębiorstw zajmujących się handlem zagranicznym w 6 wybranych krajach Unii Europejskiej (Belgia, Francja, Niemcy, Holandia, Wielka Brytania i Włochy). Na kraje te przypadało wówczas 90% wewnątrzspółnotowych obrotów handlu zagranicznego. Otrzymane wyniki przeszacowane zostały dla całego obszaru ówczesnej dwunastki. Po przeprowadzeniu analizy stwierdzono, że łączne koszty ponoszone przez firmy wynosiły w 1988 r. ok. 8 mld ECU (przy czym najniższe były w krajach Beneluksu a najwyższe we Włoszech). Koszty budżetowe oceniono na 0,5-1 mld ECU (relatywnie najwyższe we Francji i w Niemczech). Analizując tzw. koszty zaniechania stwierdzono, że w wypadku likwidacji kontroli granicznych handel pomiędzy krajami Wspólnoty wzrośnie o 1-3% (4,5 -15 mld ECU). Jednocześnie obliczono, że straty związane z upadkiem tzw. "celno-granicznego sektora gospodarki" wyniosłyby zaledwie ok 1,5 mld ECU.

Ostatecznie wyniki analizy wskazują więc, że w 1988 r. istnienie granic pomiędzy państwami EWG kosztowało gospodarki tych krajów w sposób bezpośredni minimum ok. 7,5 mld ECU rocznie (bez uwzględnienia kosztów zaniechania).

2.1.2.2. Kontrola graniczna towarów

Pomimo systematycznego znoszenia od ponad 30 lat wszelkich barier celnych (w praktyce proces znoszenia ceł trwał od 1959 r. do 1968 r.), rzeczywiste odchodzenie od granicznej kontroli towarów nastąpiło w obrębie Unii Europejskiej dopiero w latach 90-tych. Oficjalnie od dnia 1 stycznia 1993 r. towary przewożone przez wewnętrzne granice Unii nie są przedmiotem kontroli granicznej. Rezygnacja z odpraw opierała się na czterech zasadniczych podstawach:

A) zniesieniu obowiązku posiadania dokumentów celnych w przewozach wewnętrznych:

- druków SAD (*Single Administrative Document*; na mocy Regulacji No 717/91 z 21 marca 1991 r.) - rezygnacja z kontroli miejsca pochodzenia towarów [*Council Regulation...*, 1991];
- dokumentów (zezwoleń) tranzytowych (Regulacja No 2726/90 z 17 września 1990 r.) [*Council Regulation...*, 1990].

Oba dokumenty są nadal wymagane przy przewozie produktów rolniczych do i z Hiszpanii oraz Portugalii, a także pomiędzy obydwoma tymi krajami (czasowo). Ponadto samochody obce posiadające karnet TIR lub ATA nie są przedmiotem kontroli na granicach wewnętrznych Unii (Regulacja No 719/91 z 21 marca 1991) [*Council Regulation...*, 1991]. Osobna regulacja (No 3648/91 z 13 grudnia 1991 r.) dotyczyła też rezygnacji z kontroli pojazdów przewożących towary należące do sił zbrojnych NATO [*Council Regulation...*, 1991].

B) wprowadzeniu nowego prawa dotyczącego przepływu towarów. Podpisana została nowa umowa o unifikacji stawek podatków VAT i akcyzowego (alkohol, papierosy, paliwa). Proces ten miał zostać zakończony 1 stycznia 1997 r. Postęp w tej dziedzinie został zahamowany w związku z przyjęciem do Unii państw skandynawskich (Szwecja, Finlandia), prowadzących półprohibicyjną politykę w zakresie produkcji i sprzedaży napojów alkoholowych.

C) wzmocnieniu kontroli na granicach zewnętrznych.

D) współpracy służb administracyjnych krajów członkowskich, dotyczącej w pierwszej kolejności wymiany informacji i ujednoczenia sprzętu i systemów kontroli.

Dopełnieniem w pełni swobodnego transgranicznego ruchu towarowego będzie pełne uwolnienie rynku usług przewozów drogowych. Zgodnie z postanowieniem ministrów transportu z czerwca 1993 r., począwszy od roku

1998 przewoźnicy z dowolnego kraju będą mogli bez konieczności uzyskiwania jakichkolwiek zezwoleń wykonywać swoje usługi na terenie całej Unii Europejskiej.

2.1.2.3. Kontrola graniczna osób

Dyrektywa 64/220 z dnia 25 lutego 1964 r. zakłada rezygnację z wszelkich ograniczeń w podróżowaniu i osiedlaniu się wewnątrz ówczesnej Wspólnoty Europejskiej. Zagadnienia te zostały następnie uszczegółowione w odniesieniu do swobody przepływu siły roboczej (i rodzin) poprzez dyrektywę 68/360 (z 15 października 1968 r.) [*Council Directive...*, 1968] oraz w odniesieniu do wykonywania usług przez dyrektywę 73/148 (z dnia 21 maja 1973) [*Council Directive...*, 1973]. Obie wymienione dyrektywy gwarantowały:

- prawo do opuszczenia terytorium własnego państwa na podstawie paszportu lub karty identyfikacyjnej;
- prawo wjazdu na terytorium pozostałych państw członkowskich na podstawie paszportu lub karty identyfikacyjnej.

Na spotkaniu szefów rządów państw członkowskich w Paryżu w dniach 9-10 grudnia 1974 r. wysunięto postulat zbadania możliwości wprowadzenia na obszarze Wspólnoty unii paszportowej. W 1981 r. zadecydowano o ujednoczeniu wyglądu paszportów, co miało na celu sprawniejszą odprawę graniczną obywateli państw Wspólnoty.

Rezolucja z dnia 19.06.1984 r. [*Resolution of the Council...* 1984] zakładała podjęcie wszelkich działań mających na celu zminimalizowanie czasu potrzebnego na kontrolę graniczną osób, oraz maksymalne uproszczenie zasad przekraczania granicy w odniesieniu do osób zamieszkujących w jej sąsiedztwie. Jako jeden ze sposobów realizacji wymienionych celów wskazano na możliwość wyodrębnienia oddzielnych punktów (pasów) odprawy dla obywateli Wspólnoty.

Z dniem 1 stycznia 1993 r. zniesiona została kontrola bagażu osób przekraczających wewnętrzne granice krajów członkowskich Unii. Nie udało się jednak jednocześnie zrezygnować z kontroli tożsamości przekraczających granicę osób. Rezygnacji z takiej kontroli przeciwstawia się konsekwentnie Wielka Brytania interpretując zasadę swobodnego przepływu osób jako mającą zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do obywateli krajów członkowskich.

Wejście w życie Układu o Unii Europejskiej (1 listopada 1993 r.) miało w założeniu przyspieszyć prace zmierzające do całkowitej rezygnacji z kontroli granicznej osób. W tym celu postanowiono m.in.:

- rozwinąć współpracę pomiędzy odpowiednimi służbami państw członkowskich w zakresie policji, prawa do azylu, prawa imigracyjnego, zasad przekraczania granic zewnętrznych, prawa narkotykowego;
- podpisać konwencję o przekraczaniu granic zewnętrznych Unii;
- przyjąć wspólną listę państw, których obywatele zobligowani są do posiadania wiz wjazdowych na teren Unii (127 państw wg stanu na 15.01.1994 r.) oraz przygotować jednolity format wizy [*Układ w sprawie...* 1993]

W lipcu 1995 r. Komisja Europejska zaproponowała całkowite zniesienie kontroli granicznych w ramach Unii. Propozycja została jednak ponownie zablokowana przez Wielką Brytanię.

2.1.3. Układ i Konwencja z Schengen

Niezależnie od wymienionych w poprzednim podrozdziale działań 5 państw członkowskich Unii (kraje Beneluksu oraz Niemcy i Francja) podpisały 14 czerwca 1985 r. tzw. Układ z Schengen [*Belgium-France-...* 1991]. Zakładał on stopniowe zniesienie jakichkolwiek kontroli granicznych oraz pełną swobodę przekraczania granicy pomiędzy państwami sygnatariuszami przez wszelkie osoby znajdujące się legalnie na ich terenie. Początkowo zakładano, że cel ten zostanie osiągnięty do 1990 r. Tak się jednak nie stało. Jedną z przyczyn było zjednoczenie obu państw niemieckich i związane z tym przesunięcie granic obszaru objętego układem. 19 czerwca 1990 r. te same państwa podpisały Konwencję z Schengen precyzującą zasady wprowadzenia w życie wcześniejszego układu. W przeciwieństwie do układu z 1985 r. konwencja ta wymagała ratyfikacji wszystkich stron. Układ z Schengen postrzegany jest często jako swego rodzaju rozwinięcie zasad, które od blisko 20 lat obowiązywały w ramach Beneluksu.

Układ z 1985 r. zakładał, że policja powinna jedynie obserwować przejeżdżające przez granice pojazdy, które z kolei zobowiązane są do zmniejszenia prędkości. Mieszkańcy strefy przygranicznej powinni uzyskać prawo do przekraczania granicy w dowolnym miejscu i o dowolnym czasie, o ile będą przestrzegać obowiązujących przepisów odnośnie przewozu towarów (wówczas istniała jeszcze wewnętrzna kontrola ruchu towarowego w ramach Wspólnoty Europejskiej). Jednocześnie, jako cel długofalowy wskazano całkowite przeniesienie kontroli na granice zewnętrzne państw sygnatariuszy.

Konwencja z roku 1990 [*Belgium-France...* 1991] stwierdzała już wyraźnie (artykuł 2), że granice wewnętrzne mogą być przekraczane w dowolnym miejscu i czasie bez jakiegokolwiek kontroli osób. Przewiduje się

możliwość odstąpienia od tej zasady jedynie w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa narodowego i to po uprzednich konsultacjach z pozostałymi sygnatariuszami Konwencji. Jednocześnie granice zewnętrzne mogą być przekraczane wyłącznie poprzez wyznaczone przejścia graniczne w godzinach ich otwarcia. Osoby wjeżdżające na teren któregokolwiek z państw stron muszą posiadać ważny dokument, wizę (o ile jest ona wymagana), udokumentować cel podróży i ewentualnie posiadanie potrzebnego zaplecza finansowego, oraz nie być notowane jako niepożądane. Zdecydowano o ujednoczeniu polityki wizowej. Wg danych z roku 1996 państwa grupy Schengen zdołały ujednoczyć swoją politykę wizową względem 160 państw Świata (w tym Polski). Jedną z pierwszych (a zarazem najczęściej cytowanych w literaturze) umów zawartych wspólnie przez państwa grupy Schengen była umowa z Polską dotycząca readmisji (z 29 marca 1991 r.). W lutym 1996 obowiązywała wspólna lista 126 krajów, których obywatele muszą posiadać wizy przy podróżach do państw grupy Schengen. W odniesieniu do około 30 innych państw utrzymały się rozbieżności. Zawarcie umowy o ruchu bezwizowym, lub też dowolnej umowy upraszczającej kontrolę graniczną z państwem trzecim musi być wynikiem wspólnej decyzji wszystkich państw stron. Zasada ta nie dotyczy jednak umów o małym ruchu granicznym. W praktyce także i w tym przypadku nie doszło do pełnego ujednoczenia. Lista krajów (z poza Unii Europejskiej), z którymi umowy o ruchu bezwizowym posiadają wszystkie kraje grupy Schengen, obejmuje 23 państwa. W Europie są to (patrz ryc. 2.1.): Szwajcaria, Islandia, Norwegia, Lichtenstein, Monako, Andora, a także Czechy, Węgry, Polska, Słowacja, Słowenia i Malta. Niemcy posiadają ponadto umowy o ruchu bezwizowym z kolejnymi 21 państwami, Hiszpania także z 21 (w obu przypadkach głównie z Ameryki Łacińskiej), a Francja z czterema. Z państw europejskich, jedynym krajem występującym na wspomnianych "listach dodatkowych" jest Chorwacja. Teoretycznie obywatele państw trzecich, którzy wjechali legalnie na teren któregokolwiek z państw sygnatariuszy mogą następnie korzystać z pełnej swobody poruszania się jaką stwarza Konwencja. W praktyce istnieje paradoksalna sytuacja kiedy to np. obywatel Brazylii po przylocie do Niemiec (w ramach umowy o ruchu bezwizowym) nie powinien następnie przekraczać oficjalnie nie istniejącej granicy niemiecko-francuskiej, gdyż wiza do Francji jest od niego wymagana. Dopiero na spotkaniu w Wiedniu w grudniu 1997 r. sygnatariusze układu zdecydowali o jednolitych dla wszystkich stron układach o ruchu bezwizowym z kolejnymi 13 państwami (w tym z Chorwacją). W stosunku do kilku innych państw wprowadzono obowiązek wizowy, pomimo, że niektórzy członkowie Układu mieli z nimi wcześniej umowy o ruchu bezwizowym. Zasady te wejdą w życie od 1 stycznia 1999 r. [*EU Promotes...*, 1998].

Ryc. 2.1. Ruch osobowy Grupa Schengen-reszta Europy
zasady wjazdu i wyjazdu -1997 r.

Fig. 2.1. Passenger traffic between the Schengen Group and the rest of Europe.
Principles of entry and exit as of 1997.



Źródło: Opracowanie własne.

Source: Author's own work.

Konwencja z Schengen jest rozbudowanym dokumentem, którego większość poświęcono polityce wizowej i azylowej, zasadom współpracy policji, zasadom funkcjonowania systemu informacyjnego (*Schengen Information System*), ochronie danych personalnych i założeniom funkcjonowania specjalnie powołanego Komitetu Wykonawczego.

Konwencja zakłada, że członkiem porozumienia zostać może każde państwo należące do Wspólnoty Europejskiej. W listopadzie 1990 r. do układu przystąpiły Włochy, w czerwcu 1991 r. Hiszpania i Portugalia, a w 1992 r. - Grecja (przy sprzeciwie ze strony holenderskiej). Po przyjęciu do Unii Europejskiej nowych członków Konwencję z Schengen w kwietniu 1995 r. podpisała Austria. Jednocześnie Dania, Finlandia i Szwecja wystąpiły o przyznanie im statusu obserwatorów. W grudniu 1995 r. ministrowie z 10 państw grupy Schengen zadecydowali o możliwości przyjęcia, jako członków stowarzyszonych, Norwegii oraz Islandii. Tym samym, w momencie przystąpienia do układu należących do Unii Europejskiej Szwecji, Finlandii i Danii, nie dojdzie do sztucznego podziału tzw. "strefy bez granic" istniejącej w ramach Rady Nordyckiej (pełna swoboda podróżowania bez konieczności posiadania paszportu). 19 grudnia 1996 r. kraje skandynawskie podpisały porozumienie o przystąpieniu do układu (kraje członkowskie Unii Europejskiej - Dania, Szwecja i Finlandia stały się jego normalnymi członkami; Norwegia i Islandia - członkami stowarzyszonymi). Spośród obecnych 15 państw członkowskich Unii Europejskiej, oficjalnego zainteresowania podpisaniem umowy z Schengen nie wykazały jedynie Wielka Brytania i Irlandia.

W 1990 r. założono, że układ z Schengen wejdzie ostatecznie w życie z początkiem 1993 r. Z uwagi na trudności z uruchomieniem systemu informacyjnego termin został przesunięty najpierw na luty 1994 r., a potem na październik tego samego roku. W grudniu 1994 r. siedmiu członków grupy zgodziło się na wprowadzenie postanowień z Schengen z dniem 26 marca 1995. Włochy i Grecja miały dołączyć jak tylko pozwoli im na to sytuacja technologiczna. Ostatecznie w ciągu trzech miesięcy okresu przejściowego zlikwidowano kontrolę graniczną pomiędzy 6 państwami. Francja zdecydowała się zachować kontrolę przez kolejne 6 miesięcy, a następnie przedłużyła ten okres na cały rok 1996. W październiku 1997 r. Włochy zdecydowały się zrezygnować z kontroli osób w wewnątrzunijnej komunikacji lotniczej, a na kwiecień 1998 r. zapowiedziały zniesienie kontroli na granicach z Francją i Austrią. 1 grudnia 1997 r. zrezygnowano z kontroli na granicy niemiecko-austriackiej. Szwecja zapowiedziała wprowadzenie w życie postanowień Układu najwcześniej w roku 1999 [*Schengen - a summary* 1997], Grecja być może z końcem 1998 r.

W założeniu, oba dokumenty z Schengen (z 1985 i 1990 roku) nawiązywały do prawa Wspólnot Europejskich i przewidywały w przyszłości

objęcie swoim zasięgiem całej obecnej Unii Europejskiej. Artykuł 134 Konwencji stwierdza, że skutki porozumienia mają znaczenie tylko wówczas gdy pozostają w zgodzie z prawem Unii Europejskiej. W praktyce Układ z Schengen był wielokrotnie krytykowany przez Parlament Europejski. Krytyka ta dotyczyła przede wszystkim [Bolten 1991]:

- tworzenia tzw. Schengenlandii, a więc niejako dzielenia Unii na jądro i peryferie (zarzut ten osłabiło jednak późniejsze przystąpienie krajów tzw. "południowej flanki");
- braku wyraźnego sprecyzowania co rozumie się pod pojęciem granic zewnętrznych (kwestia statusu granic wewnętrznych Unii będących jednocześnie granicami zewnętrznymi obszaru objętego układem);
- braku niezależnej kontroli sądowej lub parlamentarnej;
- niezgodności z Konwencją Genewską dotyczącą prawa do azylu (uniemożliwienie wielokrotnego starania się o azyl w kolejnych państwach należących do układu, a tym samym zmniejszenie możliwości jego uzyskania przez osoby starające się).

Ostatecznie mocą jednego z postanowień Układu Amsterdamskiego z czerwca 1997 r., Układ z Schengen uznano za element prawa Unii Europejskiej. Jednocześnie stwierdzono jednak, że jego postanowienia nie dotyczą Wielkiej Brytanii i Irlandii.

2.2. Przemiany funkcji granic w Europie Środkowej i Wschodniej

Jak już wspomniano, pomimo istnienia RWPG i tzw. integracji socjalistycznej (najczęściej polegającej na specjalizacji w produkcji konkretnych towarów) granice w ramach dawnego bloku socjalistycznego zachowały w praktyce swą funkcję ekonomiczną. Jednocześnie ich funkcja społeczna była pochodną polityki wizowo-paszportowej prowadzonej przez poszczególne państwa. Polityka ta ulegała stopniowym przemianom oraz realizowana była selektywnie (różnie w odniesieniu do wyjeżdżających i przyjeżdżających, do i z różnych krajów). Począwszy od roku 1956 granice większości państw bloku stawały się coraz bardziej przenikalne. Nie dotyczyło to jednak Związku Radzieckiego (stałe restrykcyjna polityka wyjazdowa oraz pełna kontrola osób przyjeżdżających - m.in. ograniczenie możliwości przyjazdów turystycznych tylko do rejonu ok. 100 wytypowanych miast) oraz NRD (tendencja odwrotna - budowa muru berlińskiego i stałe uszczelnianie granicy). Spośród pozostałych państw (nie licząc Jugosławii), najliberalniejsze przepisy wyjazdowe posiadała Polska (łatwość uzyskania paszportu, umowy o ruchu bezwizowym z niektórymi krajami kapitalistycznymi). Począwszy od lat

siedemdziesiątych Polska, Czechosłowacja, Węgry, Rumunia i Bułgaria nie ograniczały formalnie przyjazdów na swoje terytorium oraz zapewniały swobodne poruszanie się cudzoziemców po kraju. Te same kraje oraz NRD podpisywały też wówczas między sobą umowy o ruchu bezpaszportowym (na podstawie dowodów osobistych i ich odpowiedników). Jednocześnie przekraczanie granicy było jednak stale limitowane poprzez politykę walutową (przydziały dewiz), celną (szykany na granicach) i transportową (brak odpowiedniej liczby połączeń, trudności z kupieniem biletu na pociąg itd.).

Po roku 1989 sytuacja zaczęła ulegać szybkim przemianom. W całym regionie (w tym w byłym ZSRR) nastąpiła pełna liberalizacja przepisów wyjazdowych (paszportowych). Polska, Czechosłowacja i Węgry podpisały umowy o ruchu bezwizowym z wszystkimi krajami Europy Zachodniej (w tym ze zjednoczonymi Niemcami). Stosunkowo najpóźniej doszło do podpisania analogicznych umów pomiędzy samymi państwami dawnego bloku socjalistycznego (skrajny przypadek pomiędzy Polską i Czechosłowacją - dopiero w 1991 r.). Jednocześnie w ramach umów stowarzyszeniowych z Unią Europejską oraz układu CEFTA rozpoczęto rzeczywiste (choć powolne) eliminowanie funkcji ekonomicznych granic [*Informacja o funkcjonowaniu...*, 1996].

Rozpad Związku Radzieckiego, Jugosławii i Czechosłowacji spowodował konieczność demarkacji nowych granic, a tym samym wzrost ich funkcji wzdłuż linii pełniących dotąd rolę czysto administracyjną. Proces ten został zakończony pomiędzy Czechami i Słowacją. W byłej Jugosławii granice przybrały funkcję przede wszystkim militarną. W dawnym Związku Radzieckim demarkacja nie wszędzie została zakończona a kontrola ruchu osób i towarów nie jest pełna pomimo obligujących do tego przepisów prawnych. Zdarza się, że funkcje granic zmieniają się tam z godzinę na godzinę w skutek decyzji administracyjnych poszczególnych rządów. We wszystkich wymienionych przypadkach doszło do zmniejszenia przenikalności granic. Trzeba jednak zaznaczyć, że w dawnym Związku Radzieckim granice wewnętrzne również nie były w pełni przenikalne (szczególnie w ruchu osobowym - obowiązek posiadania tzw. „putiowki”), tak więc ich otwarcie miało w istocie charakter przejściowy i trwało tylko kilka lat (schyłek istnienia ZSRR i pierwsze dwa lata po rozpadzie). Z punktu widzenia niniejszej pracy, przemiany te mają istotne znaczenie z uwagi na pośredni wpływ jaki wywierają na wielkość i strukturę ruchu na polskiej granicy wschodniej.

2.3. Przestrzenne zróżnicowanie przenikalności granic europejskich

Podsumowując przeprowadzoną analizę można pokusić się o próbę zidentyfikowania kilku zasadniczych faz przemian funkcjonalnych na granicach europejskich. W dotychczasowych opracowaniach dość często spotyka się wydzielenie etapów integracji gospodarczej. Doliwa-Klepacki [Doliwa-Klepacki Z. M., 1996] proponuje podział na 5 takich etapów:

- strefa wolnego handlu (znoszenie wzajemnych ceł, zachowana niezależna polityka celna wobec państw trzecich);
- unia celna (likwidacja wszelkich także pozacelnych ograniczeń we wzajemnym handlu i wprowadzenie wspólnej taryfy celnej z krajami trzecimi);
- wspólny rynek (dodatkowo wprowadza się swobodny przepływ kapitału i siły roboczej);
- unia ekonomiczna i walutowa (wspólna polityka ekonomiczna i monetarna, dążenie do wprowadzenia wspólnej waluty);
- pełna integracja gospodarcza (zespolenie się gospodarek, wymuszające równoległą integrację polityczną - perspektywa federacji).

Wymienione etapy integracji nie w pełni odpowiadają etapom przemian funkcjonalnych granic (pomimo, że przemiany te są najczęściej pochodną procesów integracyjnych). Dlatego też dla potrzeb niniejszej pracy zaproponowano odrębny podział na sześć faz przemian funkcjonalnych granic w warunkach europejskich:

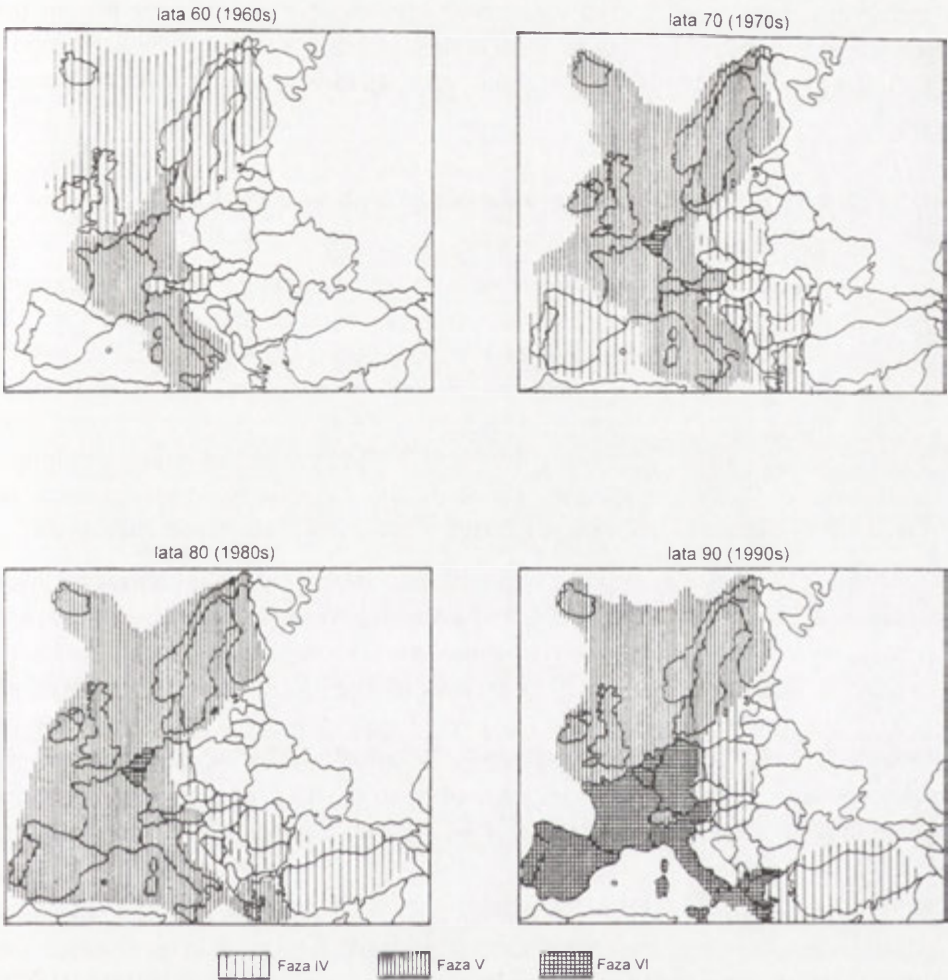
- Faza I. Utrzymuje się znaczenie funkcji militarnej, przy jednocześnie rozbudowanej funkcji ekonomicznej i społecznej granic. Obecnie w Europie sytuacja taka ma ponownie miejsce na obszarze byłej Jugosławii.
- Faza II. Zanika funkcja militarna ale utrzymuje się rozbudowana funkcja ekonomiczna (cła) i społeczna (utrudnienia wyjazdowe - paszporty i przyjazdowe - wizy). Jest to sytuacja nie istniejąca obecnie na żadnej praktycznie granicy europejskiej.
- Faza III. Począwszy od tej fazy funkcje ekonomiczne i społeczne granic ulegają systematycznemu ograniczaniu. Następuje liberalizacja handlu zagranicznego i polityki paszportowej przy zachowaniu wizowego ruchu osób i pełnej kontroli granicznej osób i towarów (obecnie np. granica norwesko-rosyjska). Przejście do fazy III może (choć nie musi) wiązać się z początkami integracji gospodarczej.

- Faza IV. Obroty towarowe ulegają dalszej liberalizacji (z reguły z uwagi na zapoczątkowaną lub zaawansowaną integrację gospodarczą). Wprowadzony zostaje ruch bezwizowy, przy zachowaniu kontroli granicznej osób i towarów (obecnie np. granica polsko-niemiecka).
- Faza V. Następuje całkowita liberalizacja obrotów towarowych (zniesienie większości ceł i opłat granicznych, realizacja założeń trzeciego etapu integracji gospodarczej wg Klepackiego). Ruch bezwizowy zastąpiony jest pełną swobodą poruszania, podejmowania pracy i zmiany miejsca zamieszkania. Kontrola graniczna osób i towarów zostaje maksymalnie uproszczona i ograniczona (obecnie np. granica francusko - szwajcarska).
- Faza VI. Likwidacji ulega wszelka kontrola graniczna, dopuszcza się przekraczanie granicy w dowolnym punkcie (granice w ramach grupy Schengen).

Zasięg przestrzenny obszarów, na których granice znajdują się w poszczególnych fazach przemian funkcjonalnych, ulegał w ostatnich 40 latach stopniowemu przeobrażeniu. W uproszczeniu można przyjąć, że stopniowo coraz większa część Europy obejmowana była bardziej zaawansowanymi fazami przemian, a co za tym idzie, że coraz więcej granic stawało się coraz bardziej przenikalnych. W tym kontekście procesy te mogłyby być rozpatrywane przy zastosowaniu modelu dyfuzji innowacji. Można bowiem założyć, że koncepcja przenikalnej granicy rozchodziła się w przestrzeni europejskiej wraz ze wzrostem odległości od źródła i w odpowiednim czasie [Domański R., 1982; Łoboda J., 1983]. Centrum (źródłem) innowacji byłyby wówczas kraje Beneluksu a punktem wyjścia analizy np. rok 1972 (likwidacja kontroli granicznych pomiędzy Belgią, Holandią i Luksemburgiem, osiągnięcie fazy VI jako potencjalnie docelowej). Analiza obejmowałaby przestrzenne rozchodzenie się statusu granicy odpowiadającego poszczególnym wymienionym powyżej fazom.

I tak, w roku 1970 etap VI obejmowałby kraje Beneluksu, V zaś pozostałe państwa ówczesnej Unii Europejskiej, IV i III poszczególne granice pomiędzy krajami Wspólnoty a innymi państwami kapitalistycznymi, II - granicę w ramach państw socjalistycznych, a I granicę pomiędzy blokami militarnymi i ekonomicznymi (żelazna kurtyna). W połowie lat 70-tych obszar objęty fazą VI pozostałby niezmienny, fazą V rozszerzyłby się na nowe kraje członkowskie Wspólnoty Europejskiej i kraje EFTA, fazą IV i III objąłby granice wewnętrzne pomiędzy niektórymi państwami socjalistycznymi, a fazą II granicę między blokami oraz między krajami socjalistycznymi Europy Środkowej a ZSRR. W latach 80-tych, wraz z podpisaniem umowy z Schengen faza VI objęłaby Niemcy i Francję, faza V nowych członków Wspólnot (Hiszpania, Portugalia i Grecja). Jednocześnie niektóre europejskie kraje

Ryc. 2.2. Przemiany funkcji granic w Europie
Fig. 2.2. Changes in the functions of borders in Europe



Źródło: Opracowanie własne.
Source: Author's own work.

socjalistyczne cofnęłyby się do fazy II (Polska). W chwili obecnej fazą VI objęci są sygnatariusze układu z Schengen, V - praktycznie wszystkie wewnętrzne granice państw Europy Zachodniej. W fazę IV wkraczają granice pomiędzy Unią a państwami z nią stowarzyszonymi oraz pomiędzy państwami Europy Środkowej. Faza III utrzymuje się na granicach byłego ZSRR. Sytuację wewnątrz dawnego Związku Radzieckiego i byłej Jugosławii trudno jest interpretować wg tak zaproponowanego modelu, gdyż nie można jednoznacznie określić kierunku zachodzących tam przemian funkcji granic. Dyfuzję procesu przenikalności granic europejskich przedstawiono na rycinie 2.2.

2.4. Przemiany funkcji granic Polski w okresie 1945-1989

W okresie międzywojennym funkcje poszczególnych granic ówczesnej Polski były silnie zróżnicowane. Bardzo różna była też ich przenikalność. Do granic relatywnie przenikalnych (jak na ówczesne warunki) zaliczyć należy granice z Czechosłowacją (umowa o małym ruchu granicznym, konwencja turystyczna z 1926 r.), Niemcami (umowa o małym ruchu granicznym) oraz krótkie odcinki granic z Łotwą i Rumunią. Mało przenikalną granicą pełniącą jednocześnie funkcje militarne, ekonomiczne i społeczne była granica ze Związkiem Radzieckim. Granica z Litwą pozostawała całkowicie zamknięta.

Po roku 1945 zasadniczo zredukowana została funkcja militarna polskich granic (oficjalnie sąsiadami byli nasi sojusznicy). W praktyce jednak większość potencjału wojskowego polskiej armii oraz stacjonujące w Polsce oddziały radzieckie skoncentrowane były w zachodniej części kraju. Co więcej, wzdłuż wszystkich granic (także wschodniej!) wydzielono tzw. Strefę nadgraniczną, na obszarze której funkcjonowały specjalne przepisy niezwykle uciążliwe dla jej mieszkańców oraz ewentualnych przyjezdnych. Jednocześnie funkcja ekonomiczna wszystkich granic zachowała swoje znaczenie pomimo oficjalnej współpracy gospodarczej.

W powojennej historii Polski wyróżnić możemy kilka okresów odznaczających się różną przenikalnością granic. Podobnym problemem w odniesieniu do granicy polsko-niemieckiej zajmował się S. Ciok [1996, 1997]. Wydzielił on VI etapów przekształceń w strefie przygranicznej pod wpływem zmian funkcji granicy (kolejno lata 1945-1950, 1951-1960, 1961-1971, 1972-1980, 1981-1990 i po roku 1990). Ponieważ niniejsza praca obejmuje zagadnienia związane z przenikalnością wszystkich granic, za celowe uznano zaproponowanie oddzielnego podziału na siedem podstawowych okresów:

1. Okres 1945-1949, charakteryzujący się:

- niepełnym jeszcze uszczelnieniem granic po ich przesunięciu i zawierusze wojennej (szczególnie granicy południowej);
- dużymi transgranicznymi ruchami migracyjnymi związanymi z wysiedleniem Niemców i repatriacją Polaków z ziem wschodnich;
- nielegalnymi ruchami migracyjnymi (ucieczki na zachód, przemyt).

Z uwagi na niestabilną sytuację, w okresie tym trudne jest jednoznaczne wskazanie faz przemian funkcjonalnych, w których znajdują się poszczególne granice.

2. Okres 1949-1956, charakteryzujący się:

- prawie całkowitym zamknięciem granic;
- skrajnie rygorystyczną polityką paszportową i wizową;
- wzrostem wymiany handlowej z sąsiadami;
- znikomym ruchem granicznym.

W okresie drugim, wszystkie granice Polski można by zakwalifikować jako znajdujące się w fazie II lub nawet I (granica wschodnia) zaproponowanego wcześniej modelu przemian funkcjonalnych granic europejskich.

3. Okres 1956-1972, charakteryzujący się:

- stopniową liberalizacją przepisów paszportowo - wizowych;
- znacznym złagodzeniem przepisów dotyczących strefy nadgranicznej;
- podpisaniem nowej umowy o małym ruchu granicznym z Czechosłowacją oraz Konwencji turystycznej;
- wzrostem ruchu granicznego;
- pojawieniem się transgranicznych ruchów wahadłowych związanych z dojazdami do pracy w Czechosłowacji i NRD (szczególnie kobiety).

Granica wschodnia pozostaje w fazie II przemian funkcjonalnych, a południowa i zachodnia powoli przechodzi do fazy III.

4. Okres 1972-1980, charakteryzujący się:

- pełnym otwarciem granicy z dawną NRD (przekraczanie na podstawie pieczętki w dowodzie osobistym, w pierwszym okresie wymiana walut bez ograniczeń);

- wprowadzeniem ruchu bezpaszportowego w ramach państw socjalistycznych (przy zachowaniu wymogu zaproszeń do byłego ZSRR oraz przy zachowaniu ograniczeń walutowych);
- dalszymi ułatwieniami w uzyskiwaniu paszportów do krajów zachodnich (wymóg 150 USD);
- podpisaniem umów o ruchu bezwizowym ze Szwecją, Finlandią i Austrią;
- ogromnym wzrostem międzynarodowych obrotów towarowych;
- spektakularnym wzrostem natężenia ruchu granicznego;
- wzrostem liczby turystów zachodnich odwiedzających Polskę (przede wszystkim obywateli Niemiec Zachodnich);
- wzrostem liczby przejść granicznych na granicy zachodniej i południowej.

Granica wschodnia w okresie tym znajdowała się nadal w II fazie przemian, granica południowa w III, a granica zachodnia okresowo nawet w fazie IV.

5. Okres 1980-1983 charakteryzujący się:

- systematycznym wycofywaniem się państw bloku z umów o ruchu bezpaszportowym z Polską, w obawie przed przenikaniem wrogich idei „Solidarności” oraz przed wykupywaniem towarów (trudności rynkowe w Polsce);
- znacznym ograniczeniem zatrudnienia Polaków w krajach sąsiednich;
- w latach 1980-81 liberalną polityką paszportową w Polsce (wyjazdy do państw zachodnich);
- zamknięciem granicy państwowej z chwilą wprowadzenia stanu wojennego 13.12.1981 r.;
- ogromnym spadkiem natężenia ruchu granicznego;
- zamknięciem niektórych przejść granicznych.

Po 13 grudnia 1981 r., na wszystkich granicach Polski następuje regres do fazy II przemian funkcjonalnych.

6. Okres 1983-1989 charakteryzujący się:

- powolnym znoszeniem ograniczeń paszportowych, przy jednoczesnym zachowaniu szeregu wymogów nie istniejących w latach 70-tych (zaproszenia, utrudnienia w wywozie dewiz);
- utrzymującymi się ograniczeniami w podróżach do innych państw socjalistycznych (najostrzejsze przepisy przy wyjazdach do NRD i

Czechosłowacji - wymóg zaproszenia tylko od najbliższej rodziny), powodującymi paradoksalną sytuację, że wyjazd do państw zachodnich był łatwiejszy niż do sąsiadów;

- systematycznym wzrostem ruchu granicznego.

Granica południowa i zachodnia powoli powracają do III fazy przemian.

7. Okres po roku 1989 charakteryzujący się:

- zniesieniem ograniczeń paszportowych w Polsce i wszystkich krajach ościennych;
- podpisaniem umów o ruchu bezwizowym z wszystkimi krajami Europy Zachodniej oraz większością państw Europy Środkowej, a także z Litwą, Lotwą, Estonią i Ukrainą;
- podpisaniem umów o małym ruchu granicznym z Niemcami, Czechami i Słowacją oraz o ruchu turystycznym z Czechami;
- ogromnym wzrostem udziału Polski w międzynarodowym obrocie towarowym oraz zmianą głównych kierunków tego obrotu;
- stopniowym zmniejszaniem się funkcji ekonomicznej granic: zachodniej (stowarzyszenie z Unią Europejską, układ z grudnia 1991 r.) i południowej (układ CEFTA), w pewnym stopniu także wschodniej (umowa o wolnym handlu z Litwą);
- bardzo dużym i gwałtownym wzrostem ruchu granicznego na wszystkich granicach;
- pojawieniem się masowego zjawiska przyjazdów do Polski na zakupy ze wszystkich krajów sąsiednich (z byłego ZSRR w początkowym okresie także w celu sprzedaży przywożonych tańszych tam towarów miejscowej produkcji);
- wzmożonym ruchem tranzytowym przez Polskę;
- rozwojem zagranicznej turystyki wyjazdowej;
- wymuszonym przez sytuację rozwojem transgranicznej infrastruktury transportowej;
- pojawieniem się problemu nielegalnych przekroczeń granicy (przemyt, nielegalna imigracja).

Na granicy zachodniej i południowej rozpoczyna się IV faza przemian funkcjonalnych. Do fazy tej zbliżają się też niektóre odcinki granicy wschodniej (z Litwą i Ukrainą). Pozostałe pozostają w fazie III.

Poszczególne okresy znajdują swoje odzwierciedlenie w zmieniającym się natężeniu ruchu granicznego, co jest dokładnie omówione w rozdziale IV niniejszej pracy (patrz ryc. 4.1.; tab. 4.1.).

Podsumowując można stwierdzić, że współczesne funkcje granic Polski uległy już znacznemu ograniczeniu, zaś dalsze ich przemiany uwarunkowane są w dużej mierze postępem procesów integracyjnych w Europie Środkowej. W przypadku funkcji militarnej wiąże się to z perspektywą przystąpienia do NATO (ewentualne przeniesienie pozostałych jeszcze funkcji militarnych na granicę wschodnią jako granicę zewnętrzną Paktu). W aspekcie funkcji ekonomicznych kluczową rolę odgrywać będą negocjacje odnośnie przyszłego członkostwa Polski i jej południowych sąsiadów w Unii Europejskiej (perspektywiczne zniesienie funkcji ekonomicznej na granicach z Niemcami, Czechami i ewentualnie Słowacją). Nie bez znaczenia jest też jednak dalsza liberalizacja handlu w ramach CEFTA, ewentualne rozszerzenie tego ugrupowania o niektóre państwa byłego ZSRR (Litwa, Ukraina) oraz możliwość podpisywania bilateralnych układów o wolnym handlu ze wschodnimi sąsiadami. Należy też pamiętać, że otwieranie granic dla przepływu towarów już obecnie napotyka na wewnętrzne opory natury politycznej (najczęściej fałszywie rozumiana i krótkowzroczna ochrona interesów rodzimych producentów).

Dalsze przemiany funkcji społecznych granic naszego kraju wiążą się z możliwością ewentualnego przystąpienia do układu z Schengen (po wcześniejszym uzyskaniu członkostwa w Unii Europejskiej). Spowodowałyby to całkowitą przenikalność granicy zachodniej, w pewnym zakresie morskiej (ruch promowy do Szwecji i Danii) oraz prawdopodobnie częściowo południowej (Czechy). Jednocześnie Polska zostałaby wówczas zobligowana do rewizji swoich umów dotyczących ruchu granicznego zawartych z pozostałymi sąsiadami (szczególnie z krajami byłego ZSRR). Oddała to również perspektywę podpisania skądinąd kontrowersyjnych umów o ruchu bezwizowym z Rosją i Białorusią. W tej sytuacji szybkiej redukcji funkcji społecznych spodziewać można się przede wszystkim na granicy ze Słowacją (umowa o górskim ruchu turystycznym), a na wschodzie z Litwą i ewentualnie Ukrainą.

Osiągnięcie VI fazy przemian funkcjonalnych granic (wg zaproponowanego modelu) wydaje się oczywistą sytuacją docelową w przypadku granicy niemieckiej i czeskiej (ewentualnie także słowackiej). W obecnych warunkach geopolitycznych, w odniesieniu do granicy wschodniej słusznym wydaje się zatrzymanie na poziomie fazy IV (Litwa, Ukraina) lub nawet III (Białoruś, Rosja). Co więcej zaawansowanie przemian na dwóch pierwszych granicach może być uzależnione od ich wstrzymania na granicach wschodnich (zasady układu z Schengen). Można oczekiwać, że dążenia do

zahamowania, nawet odwrócenia kierunku przemian funkcjonalnych na granicy wschodniej pojawić się mogą nie tylko ze strony Unii Europejskiej ale także Rosji, widzącej w rozwoju współpracy transgranicznej Polski z Białorusią i Ukrainą zagrożenie dla swojej strefy wpływów [Rościszewski M., 1997]. Wydaje się, że w interesie Polski jest tego typu dążeniom przeciwdziałać.

Jak już wspomniano, rzeczywista przenikalność granic Polski uwarunkowana jest istnieniem bardzo wielu barier (patrz rozdział 3) i czynników. Nie musi więc być ona bezpośrednią wypadkową omówionego wyżej stanu zaawansowania przemian funkcjonalnych.

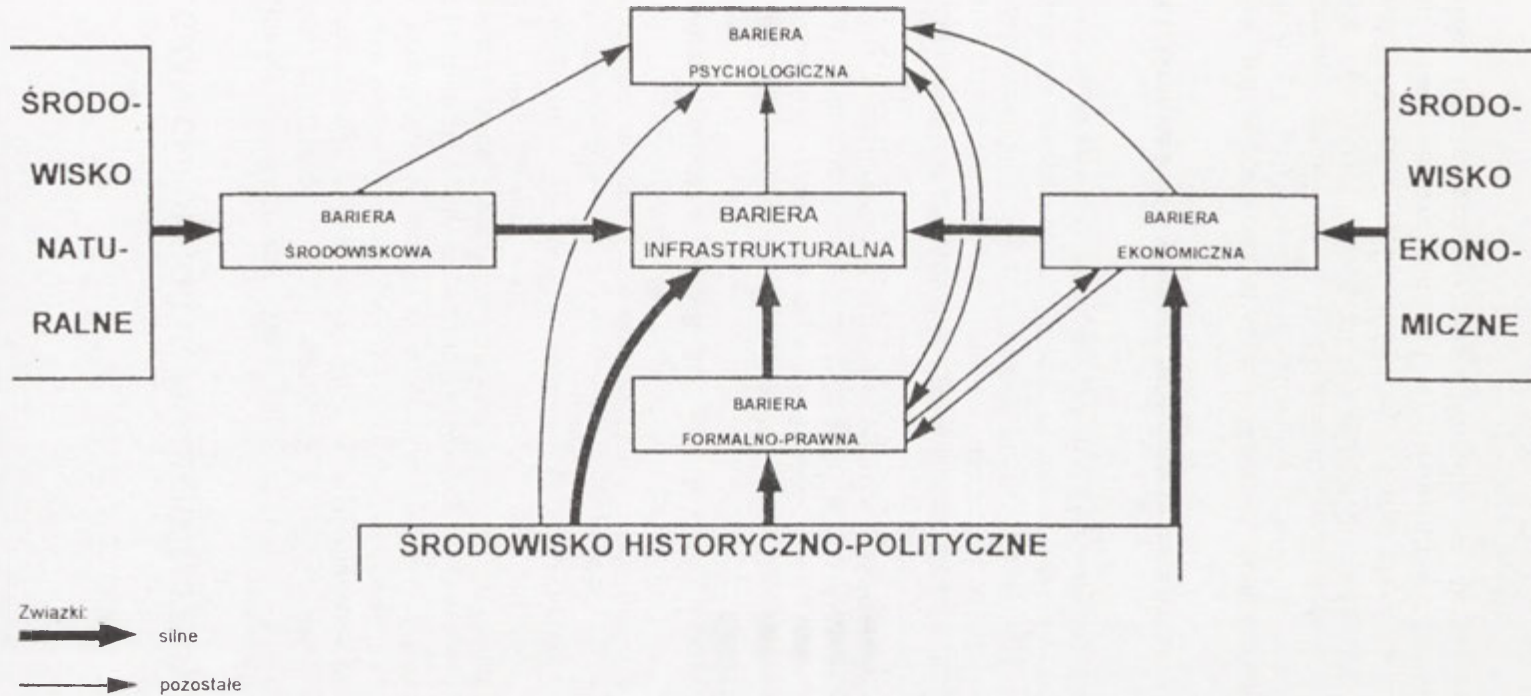
3. GRANICE POLSKI JAKO BARIERY PRZESTRZENNE

Granice polski są usytuowane w określonym środowisku geograficznym, historyczno-politycznym i ekonomicznym. Środowiska te wpływają na istnienie różnego rodzaju barier, które w całości składają się na charakter granicy jako sformalizowanej bariery przestrzennej. Z punktu widzenia analizy stopnia przenikalności granic, najważniejsze wydają się bariery formalno-prawne i infrastrukturalne. Im też poświęcone zostało poniżej najwięcej uwagi. Dla uzyskania pełnego obrazu zagadnienia, w skrócie omówione zostały także pozostałe podstawowe rodzaje barier (geograficzna, ekonomiczna i psychologiczna). Wzajemne oddziaływanie poszczególnych barier przedstawiono na schemacie (ryc. 3.1). W wielu przypadkach istnienie bariery jednego rodzaju implikuje powstawanie barier innego typu (np. zwiększenie utrudnień formalno-prawnych powoduje, że istniejąca infrastruktura transgraniczna przestaje zaspokajać potrzeby). W niektórych relacjach oddziaływanie to ma charakter sprzężenia zwrotnego. Analiza wzajemnych interakcji różnych rodzajów barier potwierdza, założone na wstępie niniejszej pracy, szczególne znaczenie bariery infrastrukturalnej, jako tej w której ogniskują się inne ograniczenia przenikalności granic. Oddzielny podrozdział poświęcony został kolejkom na drogowych przejściach granicznych. Jest to jeden z niewielu skutków istnienia barier przestrzennych na granicach (formalnoprawnej, infrastrukturalnej i ekonomicznej), dający się przedstawić w wymiernej formie statystycznej. Tym samym staje się on jednym z mierników faktycznej przenikalności granic. Kolejki graniczne zasługują w tym miejscu na wyjątkową uwagę, także dlatego, że ze względu na swą szczególną uciążliwość same kreują nowe bariery przestrzenne natury psychologicznej.

3.1. Granice Polski jako bariery fizycznogeograficzne

Jak już wspomniano w części wstępnej, rola czynnika fizyczno-geograficznego jako bariery przestrzennej uległa w ostatnim stuleciu drastycznemu zmniejszeniu. Tym niemniej utrzymała się podstawowa zależność pomiędzy układem przestrzennym niektórych elementów środowiska a kosztami realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Dlatego też, np. gęstość transgranicznej infrastruktury transportowej jest m.in. pochodną środowiska fizyczno-geograficznego. Ponadto w przypadku niektórych

Ryc. 3.1. Granice Polski jako bariery przestrzenne
 Fig. 3.1. Poland's borders as spatial barriers



Źródło: Opracowanie własne.
 Source: Author's own work.

elementów środowiskowych, jak np. wysokie pasma górskie, brak powiązań transportowych w przeszłości rzutuje pośrednio na intensywność współczesnych wzajemnych kontaktów sąsiadujących społeczeństw (nieukształtowana tradycja więzi społecznych i gospodarczych). Możemy wówczas mówić o wytworzeniu się środowiskowej bariery przestrzennej, nawet jeżeli bariera taka nie istnieje już w sensie czysto technicznym. Na lądowych granicach Polski mamy do czynienia z barierami orograficznymi, hydrograficznymi i ekologicznymi. Każda z nich zostanie poniżej po krótko omówiona. Poza tym specyficzne bariery związane głównie z ukształtowaniem powierzchni i budową geologiczną występują na granicy morskiej (układ linii brzegowej i ukształtowanie dna morskiego - lokalizacja portów) i powietrznej (wyrównany teren i odpowiednie podłoże pod budowę lotnisk).

3.1.1. Bariery orograficzne

Bariery orograficzne koncentrują się wzdłuż granicy południowej, obejmując całą granicę polsko-słowacką (Karpaty) i większość polsko-czeskiej (Sudety), a w niewielkim zakresie także wzdłuż granicy wschodniej (granica polsko-ukraińska w Bieszczadach). We wszystkich tych przypadkach granica państwowa przebiega bowiem wzdłuż pasm górskich. Analiza liczby wzajemnych powiązań infrastrukturalnych (patrz punkt 3.3) wskazuje, że Karpaty stanowią w tym wypadku większą barierę aniżeli Sudety. Tradycyjny szlak handlowy z Polski na południe wiódł przez Śląsk Cieszyński i Bramę Morawską. O utrzymującej się roli czynnika fizycznogeograficznego, jako elementu oddziałującego na przenikalność polskiej granicy południowej, świadczy fakt, że w 1996 r. przez Bramę Morawską nadal odbywało się aż 51% całości polsko-czeskiego ruchu granicznego. Sytuację w zakresie przenikalności granic górskich zmienia jednak na korzyść istnienie lokalnych przejść dla małego ruchu granicznego (także na drogach gruntowych; Spisz, Śląsk Cieszyński, Opolszczyzna) oraz dla ruchu turystycznego na szlakach górskich (od końca 1996 r. w Sudetach i Beskidzie Śląskim, w dalszej perspektywie także w Tatrach). Wpływa to na wzrost przenikalności granic górskich dla ruchu osobowego. Nadal jednak, m.in. z uwagi na ogromne koszty budowy nowych tras komunikacyjnych, niektóre fragmenty tych granic pozostaną słabo przenikalne dla ruchu pojazdów.

3.1.2. Bariery hydrograficzne

Do barier hydrograficznych należy, w warunkach polskich, zaliczyć rzeki oraz jeziora graniczne. Mamy z nimi do czynienia przede wszystkim

na linii Odry i Nysy Łużyckiej (granica z Niemcami) oraz na Bugu (części granic z Ukrainą i Białorusią). Ponadto niewielkie fragmenty granic poprowadzonych wzdłuż elementów hydrograficznych występują na granicy czeskiej (Olza, Opawa), ukraińskiej (San), białoruskiej (Swisłocz), litewskiej (jezioro Gaładuś) i słowackiej (Dunajec, Poprad, zbiornik Orawski). W przypadku dużych rzek budowa mostów granicznych jest istotnym czynnikiem opóźniającym, z uwagi na znaczne koszty, realizację transgranicznych inwestycji transportowych. Z sytuacją taką mamy do czynienia na Odrze (trwająca kilka lat budowa równoległego mostu dla drugiej nitki autostrady A-2 w Świecku) i Bugu (brak decyzji o odbudowie mostu kolejowego i drogowego we Włodawie). Na obu tych rzekach, mimo gwałtownego wzrostu potrzeb nie zbudowano w ostatnich latach (po 1989 r.) żadnego całkiem nowego mostu (w nowej lokalizacji). Jednocześnie jednak dopiero w latach 1995-1996, na ostatnich dotąd niewykorzystywanych mostach już istniejących, uruchomiono przejścia graniczne (ogólnodostępne w Zosinie i Sławatyczach na Bugu oraz w Osinowie Dolnym na Odrze oraz dla małego ruchu granicznego w Gryfinie na Odrze). Na mniejszych rzekach, gdzie budowy są znacznie tańsze zrealizowanych zostało kilka inwestycji (most autostradowy na Nysie Łużyckiej w Jędrzychowicach, most na Nysie w Przewozie, remont mostu na Swisłoczy w Bobrownikach).

Zmniejszeniu roli obiektów hydrograficznych jako barier sprzyja też istnienie żeglugi na rzekach i jeziorach granicznych oraz połączone z tym uruchamianie rzecznych przejść granicznych. Obecnie żegluga taka odbywa się tylko na Odrze. Tam też zlokalizowanych jest 5 przejść obsługujących tabor rzeczny, a także jednostki sportowe i turystyczne (Miłów, Słubice, Osinów Dolny, Widuchowa i Gryfino). Kolejne dwa przejścia tego typu znajdują się na Zalewie Szczecińskim (uważanym jako akwen morski; Trzebież i Nowe Warpno). Brak jest jednak regularnych śródlądowych transgranicznych połączeń promowych.

W niektórych przypadkach na przenikalność granicy wpływać mogą bariery fizycznogeograficzne nie występujące bezpośrednio na linii granicznej. Z sytuacją taką mamy do czynienia na wyspie Uznam. Brak stałych połączeń infrastrukturalnych poprzez Świnę (ogromne koszty budowy tunelu lub mostu) są powodem obecnego statusu polsko-niemieckiego przejścia granicznego w Świnoujściu. Dopuszcza się tam tylko ruch pieszy i rowerowy, gdyż kursujące między wyspami Uznam i Wolin promy nie byłyby w stanie przyjąć masowego ruchu pojazdów jadących w kierunku granicy.

Do nagłego, choć przejściowego, wzrostu znaczenia bariery hydrograficznej dochodzi podczas klęski żywiołowej jaką jest powódź. Przykładem może być sytuacja, kiedy podczas „powodzi stulecia” latem 1997 r. zamknięto szereg przejść granicznych z Czechami i Niemcami, gdyż

prowadzące do nich drogi zostały zalane. Jednocześnie do wielu innych punktów dojazd z głębi kraju był niemożliwy z uwagi na zamknięcie mostów na Odrze.

3.1.3. Bariery ekologiczne

Nowym rodzajem barier ściśle związanych ze środowiskiem przyrodniczym są tzw. bariery ekologiczne. O ich istnieniu mówić możemy wówczas gdy przekraczanie granicy na jakimś jej odcinku nie jest możliwe z uwagi na walory przyrodnicze danego obszaru i prowadzoną tam politykę ochronną. W praktyce sprowadza się to do blokowania inwestycji o charakterze infrastrukturalnym (budowa dróg lub uruchamianie przejść granicznych), ograniczania zakresu ruchu dopuszczalnego na istniejących już przejściach (np. wyłączenie samochodów ciężarowych) oraz przeciwstawianiu się umowom o swobodnym ruchu turystycznym.

W warunkach polskich podmiotami stwarzającymi bariery ekologiczne są najczęściej dyrekcje przygranicznych Parków Narodowych. Z klasyczną sytuacją tego typu mamy do czynienia w Bieszczadzkim Parku Narodowym, na obszarze którego nadal brak jest jakichkolwiek przejść granicznych zarówno na Ukrainę, jak i na Słowację. Podobne problemy pojawiają się w Tatrzańskim (przeciwstawianie się reaktywacji funkcjonujących niegdyś przejść turystycznych na szlakach górskich) i Karkonoskim Parku Narodowym (dyskusje związane ze statusem przejścia na Przełęczy Okraj). W Tatrach, otwarciu przejść turystycznych sprzeciwia się strona słowacka obawiająca się nadmiernego napływu turystów z zatłoczonych polskich szlaków na relatywnie jeszcze puste słowackie trasy tatrzańskie. Względami ekologicznymi motywowane są także ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych, jakie wprowadzono na wniosek strony niemieckiej na niektórych przejściach granicznych, np. w Łęknicy (ochrona leżącego po drugiej stronie Odry uzdrowiska Bad Muskau) i w Kostrzynie. Jednym z motywów ograniczenia ruchu towarowego na polsko - litewskim przejściu granicznym w Ogrodnikach było odsunięcie go od Wigierskiego Parku Narodowego. Rozmieszczenie transgranicznych i przygranicznych obszarów chronionych przedstawiono na mapie (ryc. 3.2). Wydaje się, że czynnik ekologiczny będzie miał (i powinien mieć) rosnące znaczenie przy budowie nowych transgranicznych szlaków tranzytowych, przede wszystkim przeznaczonych dla ciężkiego ruchu towarowego oraz masowej turystyki autokarowej. W przypadku dróg lokalnych oraz szlaków turystycznych, ruch transgraniczny powinien podlegać ograniczeniom tylko o tyle, o ile podlegałyby im dowolny ruch (także wewnętrzny) w danym rejonie.

Ryc. 3.2. Granice Polski a obszary chronione
 Fig. 3.2. Poland's borders and protected areas



Źródło: - Degórska B., [22], 1994
 - opracowanie własne.

Sources: Degórska B., [22], 1994. Author's own work.

3.2. Granice Polski jako bariery formalno-prawne i organizacyjne

Ten rodzaj barier jest w ogromnej mierze pochodną stanu przemian funkcjonalnych zachodzących na granicach, który został szczegółowo omówiony w poprzednim rozdziale. W tym miejscu należałoby więc skoncentrować się na rodzajach ograniczeń formalnych oddziałujących bezpośrednio i pośrednio na przenikalność granic Polski, wg ich aktualnego stanu (koniec roku 1997). Oddziaływanie niektórych takich ograniczeń następuje poprzez instrument finansowy. Zgodnie z przyjętym wyżej podziałem barier mamy wtedy do czynienia z barierą ekonomiczną (patrz pkt. 3.4). Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, innego rodzaju ograniczenia formalne mają miejsce w ruchu towarowym, a innego w osobowym. W rzeczywistości ograniczenia odnośnie ruchu towarowego oddziałują jednak pośrednio na ruch osobowy, przede wszystkim poprzez kontrolę celną osób prywatnych. Oba rodzaje ruchu są natomiast niejednokrotnie ograniczane organizacyjne (poprzez procedurę odpraw celno-paszportowych).

3.2.1. Bariery formalno-prawne w ruchu towarowym

Ogólnie bariery formalne w ruchu towarowym wynikają z istnienia:

- ceł przywozowych i wywozowych,
- różnego rodzaju opłat o charakterze zbliżonym do ceł (podatki graniczne, akcyzowe, opłaty wyrównawcze),
- zakazu importu lub eksportu określonych towarów,
- systemu koncesyjnego w imporcie niektórych towarów,
- ograniczeń fito-sanitarnych i weterynaryjnych,
- zabezpieczeń tranzytowych,
- systemu koncesji i zezwoleń zagranicznych przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów towarowych,
- zasad ruchu drogowego pojazdów ciężarowych obowiązujących w poszczególnych krajach.

Skutkiem wymienionych ograniczeń jest funkcjonowanie procedury granicznej przejawiającej się w konieczności:

- przygotowywania odpowiednich dokumentów (począwszy od świadectw pochodzenia a skończywszy na drukach SAD);

- poddania się odprawie celnej (może być także wewnątrz kraju);
- poddania się kontroli granicznej na samej granicy, połączonej z wypełnianiem różnego rodzaju druków i często bardzo czasochłonnej;
- poddania się ściśle określonej procedurze tranzytowej.

Polska taryfa celna zawiera ponad 14 tys. pozycji (część wymienionych towarów ma jednak stawkę celną 0%). Jej szczegółowa analiza nie jest przedmiotem niniejszej pracy. Wraz z odejściem od gospodarki centralnie planowanej zmiana uległa także polska polityka celna. Obecnie koncentruje się ona na ograniczeniach przywozowych, a jej głównymi zadaniami jest ochrona własnego rynku (szczególnie w czasie przemian strukturalnych w gospodarce) oraz zapewnienie dochodów dla budżetu państwa. Bezpośrednim wykonawcą polityki celnej jest Rada Ministrów. Określa ona stawki ceł na poszczególne towary, ustala kontyngenty celne (w tym kontyngenty bezcłowe), przyznaje zwolnienia celne itd. [Ura E., 1996].

Wysokość stawek celnych oraz istnienie kontyngentów jest także pochodną zawartych przez Polskę umów międzynarodowych. Jako szczególnie istotne wymienić tu należy:

- układ o stowarzyszeniu z Unią Europejską z grudnia 1991 r., zakładający stopniowe znoszenie ceł na większość artykułów przemysłowych, a w dalszej perspektywie także rolnych pomiędzy Polską a wszystkimi państwami Unii;
- układ CEFTA zakładający analogiczne znoszenie ceł pomiędzy Polską, Czechami, Słowacją, Węgrami i Słowenią [*Informacja o...*, 1996];
- układy o wolnym handlu z niektórymi innymi państwami (m.in. z Litwą).

Układy liberalizujące zasady wzajemnej wymiany towarowej obejmują więc obecnie całą polską granicę zachodnią (Niemcy, Unia Europejska), południową (Czechy, Słowacja - CEFTA), morską (kraje skandynawskie będące członkami Unii Europejskiej) i fragmentarycznie wschodnią (Litwa).

Procedura tranzytowa odbywa się w Polsce na podstawie postanowienia wydanego przez urząd celny o dopuszczeniu towaru do tranzytu [Michałowska M., 1996]. Postanowienie takie zezwala na przewóz towaru bez pobrania opłat celnych i bez uwzględnienia ewentualnych ograniczeń ilościowych. Postanowienia nie są wydawane w odniesieniu do niektórych grup towarów, takich jak urządzenia wysoko zaawansowane technologicznie, technologie jądrowe, niektóre substancje chemiczne. Procedura tranzytowa odbywa się na podstawie formularza SAD, karnetów TIR lub ATA oraz kolejowych, lotniczych i pocztowych dokumentów przewozów. W przypadku zastosowania karnetów TIR i ATA nie są pobierane opłaty zabezpieczające (Konwencje TIR i ATA). Polska dąży do ujednoczenia przepisów odnośnie procedury

tranzytowej z zasadami, obowiązującej w Unii Europejskiej, Konwencji o procedurze tranzytowej. Konwencja ta zakłada wnoszenie opłat gwarancyjnych w kraju rozpoczęcia przewozu, a następnie przejazd przez kolejne granice na podstawie zwykłego formularza SAD. W przypadku przystąpienia Polski do Konwencji odprawa tranzytowa na granicy polsko-niemieckiej uległa by znacznemu uproszczeniu. Należy jednak pamiętać, że zmiany takie nie dotyczyłyby pozostających nadal poza układem pojazdów przewożących towary z byłego ZSRR.

Dopuszczanie przewoźników wiąże się z wydawaniem zezwoleń na wykonywanie usług transportowych w danym kraju. Podmiot gospodarczy ubiegający się w Polsce o koncesję na wykonywanie międzynarodowych przewozów towarowych musi spełnić szereg wymogów formalnych (m.in. 3-letnia krajowa praktyka w działalności transportowej, stan techniczny pojazdów itd.). Sprawa zezwoleń zagranicznych ma szczególne znaczenie w przypadku granicy niemieckiej. Przyznawane przez stronę niemiecką limity nie zaspokajają potrzeb przewoźników polskich. Tym samym, w końcu roku następuje niekiedy wyczerpanie zezwoleń (wydawanych w zasadzie bez ograniczeń za pośrednictwem polskiego Ministerstwa Transportu), co powoduje niemożność wyjazdu, niektórych szczególnie mniejszych przewoźników. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej rozwiązałoby ten problem, ponieważ zgodnie z porozumieniem zawartym przez unijnych ministrów transportu, począwszy od stycznia 1998 r. na jej obszarze zniesione mają być wszelkie ograniczenia dotyczące wykonywania usług transportowych.

Zasady ruchu drogowego obowiązujące w Niemczech i w Czechach nie zezwalają na poruszanie się pojazdów ciężarowych po drogach tych krajów w weekendy oraz święta. Powoduje to, że pojazdy te nie są w te dni przepuszczane przez granicę. Polska wprowadziła analogiczne ograniczenia w ruchu w wybrane święta. Planuje się ich rozszerzenie w przyszłości do zakresu obowiązującego w Niemczech. Unormowałyby to sytuację na granicy zachodniej i częściowo południowej, jednocześnie jednak zmniejszając w pewnym sensie przenikalność granicy wschodniej (nie należy w najbliższych latach oczekiwać wprowadzenia analogicznych rozwiązań w krajach WNP). Ponadto na wszystkich granicach wjazd pojazdu uzależniony jest od przepisów dotyczących jego stanu technicznego oraz dopuszczalnej ładowności. Egzekwowanie tych norm wiąże się z koniecznością instalacji na przejściach wag pojazdów. Wagi takie są aktualnie systematycznie zakładane przez stronę niemiecką na granicy zachodniej.

3.2.2. Bariery formalno-prawne w ruchu osobowym

Bariery w ruchu osobowym wynikają natomiast z:

- ograniczeń w prawie wyjazdu obywatela z własnego terytorium (wydawanie paszportów, przepustek granicznych itp.);
- ograniczeń w prawie wjazdu obywatela na terytorium danego państwa (wizy, vouchery, zabezpieczenia finansowe itp.);
- istnienia wymienionych wyżej ograniczeń w ruchu towarowym (kontrola celna, ewentualnie sanitarna osób);
- ograniczeń form ruchu dopuszczonego na poszczególnych przejściach granicznych (omówione szczegółowo w punkcie 3.3.3. - rodzaje przejść granicznych)
- zasad ruchu drogowego dla pojazdów osobowych i autobusów oraz ewentualnej konieczności posiadania odpowiednich koncesji i zezwoleń (autobusy);
- przepisów ubezpieczeniowych (omówione w punkcie 3.4).

Skutkiem istnienia tych ograniczeń jest w tym wypadku:

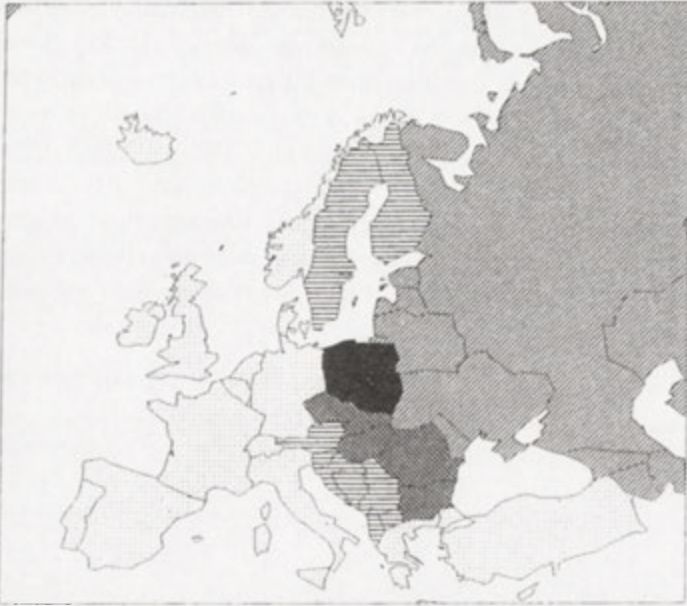
- kontrola paszportowa osób;
- kontrola celna osób;
- kontrola pojazdów;
- ewentualna kontrola sanitarna osób.

Po roku 1989 uzyskanie paszportu przestało być w Polsce problemem. Konieczność posiadania tego dokumentu przy przekroczeniach granicy może jednak w pewnym stopniu oddziaływać na decyzje o podróży zagranicznej, a tym samym na przenikalność granic. W przypadku ludzi starszych, lub słabo wykształconych formalności związane z ubieganiem się o paszport mogą działać zniechęcająco. Ponadto, nadal stosunkowo długi jest czas oczekiwania na uzyskanie tego dokumentu (w niektórych województwach nawet do jednego miesiąca), co uniemożliwia szybki wyjazd osobie, która go jeszcze nie posiada. Począwszy od roku 1996 zdarzają się również przypadki odbierania paszportów osobom uchylającym się od płacenia składek ZUS. Nieskrępowana polityka paszportowa jest też obecnie prowadzona we wszystkich krajach sąsiadujących z Polską (od 1992 r. także w byłym ZSRR).

Umowy o małym ruchu granicznym (MRG) z Niemcami, Czechami i Słowacją gwarantują przekraczanie granicy na podstawie dowodu osobistego osobom zamieszkałym w gminach przygranicznych. Ponadto, w przypadku

Niemiec, każdy obywatel tego kraju (niezależnie od miejsca zamieszkania) może wyjechać do Polski jedynie na podstawie decyzji funkcjonariusza polskiej straży granicznej, za okazaniem dowodu osobistego. W przypadku Czech z umowy korzystać mogą także osoby, które zameldują się w objętych nią gminach jako kuracjusze, lub przebywający tam dłużej turyści. Umowa o ruchu uproszczonym z krajami byłego ZSRR (podobnie jako obowiązująca do 1997 stara umowa o MRG ze Słowacją), nadal wymaga od podróżnych posiadania oddzielnych przepustek i tym samym ma już charakter nieco anachroniczny (o czym świadczy wielkość ruchu granicznego jaki ma miejsce na jej podstawie; patrz rozdział 4.).

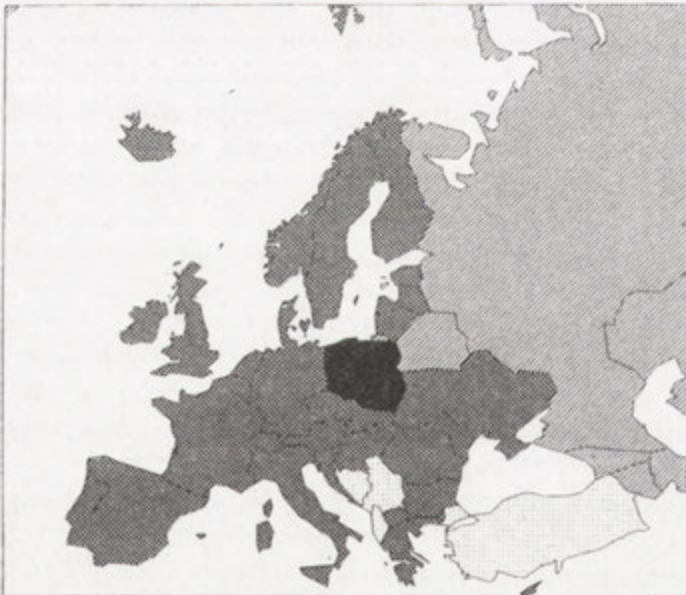
Lata 90-te przyniosły też zasadniczy przełom w polityce wizowej względem obywateli naszego kraju. Polska podpisała umowy o ruchu bezwizowym z wszystkimi państwami Europy Zachodniej, większością państw Europy Środkowo-Wschodniej i Bałkanów (poza Bośnią-Hercegowiną, Albanią, Jugosławią i Turcją), niektórymi państwami byłego ZSRR (Litwą, Łotwą, Estonią, Mołdawią i Ukrainą) oraz kilkoma państwami pozaeuropejskimi (Argentyną, Boliwią, Chile, Cyprzem, Hondurasem, Hongkongiem, Koreą Pd., Kostaryką, Nikaraguą, Urugwajem). Umowy jednostronne obejmujące tylko obywateli Polski obowiązują z wyspami Bahama, Ekwadorem i Filipinami. Umowa ze Stanami Zjednoczonymi dotyczy tylko obywateli tego kraju przyjeżdżających do Polski [*Wykaz państw...*, 1997]. W przypadku krajów byłego ZSRR, z którymi nie podpisano nowych umów obowiązuje stara umowa zawarta pomiędzy PRL i Związkiem Radzieckim w grudniu 1979 r. Gwarantuje ona ruch bezwizowy uczestnikom wycieczek oraz posiadaczom poświadczonych zaproszeń, voucherów na pobyt lub stosownych pieczętek w dokumencie podróży (AB dla wyjeżdżających służbowo, AC dla wyjeżdżających na leczenie, AO dla odwiedzających pracowników robót w ramach RWPG). Na podobnych zasadach oparte są pochodzące z lat 70-tych umowy z Kubą i Mongolią. Możliwość przekraczania granicy na podstawie voucheru stała się furtką dla praktycznie niczym nie skrępowanego ruchu, pomiędzy Polską i jej wschodnimi sąsiadami. Przy podróżach w obu kierunkach kupienie voucheru bez pokrycia (wypisywanego tylko celem okazania służbom granicznym) było możliwe za sumę rzędu 1-2 dolarów USA (często sprzedaż prowadzona była na samym przejściu granicznym). W tych warunkach ewentualne podpisanie umów z kolejnymi krajami (w tym z Rosją) wydawało się tylko dopełnieniem formalności. W styczniu 1998 r. Polska rozpoczęła jednak rygorystycznie interpretować uchwaloną 25 czerwca 1997 r. *Ustawę o Cudzoziemcach* [1997]. Od obywateli państw byłego ZSRR, z którymi nie zawarto umowy o ruchu bezwizowym (spośród sąsiadów - Rosja i Białoruś) zaczęto wymagać zaproszeń poświadczonych w Urzędzie Wojewódzkim lub też voucherów autentycznie gwarantujących wykupienie noclegu. Spowodowało to podniesienie kosztów voucheru do minimum



Ryc. 3.3. Ruch osobowy Polska-Europa. Zasady wjazdu i wyjazdu w 1976 r.

Fig. 3.3. Poland-Europe passenger traffic. Principles of entry and exit as of 1976.

- ▣ ruch na podstawie dow. osobistego (movement on the basis of identity cards)
- ▤ ruch na podstawie dow. os. i zaproszeń lub voucherów (movement on the basis of identity cards and invitations or vouchers)
- ▥ ruch paszportowy bezwizowy (visa-free passport-based movement)
- ▦ ruch paszportowy wizowy (visa-mediated passport-based movement)



Ryc. 3.4. Ruch osobowy Polska-Europa. Zasady wjazdu i wyjazdu w 1996 r.

Fig. 3.4. Poland-Europe passenger traffic. Principles of entry and exit as of 1996.

- ▣ ruch bezwizowy (visa-free movement)
- ▤ ruch na podst. zaproszeń lub voucherów (movement based on vouchers and invitations)
- ▦ ruch wizowy (visa-mediated movement)

20 USD. W ciągu kilku tygodni analogiczne ograniczenia zastosowały strony rosyjska i białoruska. Protesty osób utrzymujących się z handlu przygranicznego spowodowały zapowiedź Rządu Polskiego wprowadzenia tanich wiz wielokrotnych dla obywateli państw byłego ZSRR. Ich pojawienie się będzie w praktyce oznaczało powrót do ruchu wizowego i potwierdzenie ograniczenia przenikalności granicy rosyjskiej i białoruskiej. Na mapach (ryc. 3.3 i 3.4) przedstawiono zasady na jakich odbywały się podróże zagraniczne pomiędzy Polską i pozostałymi krajami Europy w roku 1976 i 1996. Porównanie mapy dla roku 1996 z zamieszczoną w poprzednim rozdziale mapą zasięgu umów o ruchu bezwizowym Grupy Schengen (ryc. 2.1) wskazuje na rozbieżności mogące stanąć na przeszkodzie polskiemu członkostwu w tej Grupie.

Podpisanie umowy o ruchu bezwizowym nie gwarantuje jednak we współczesnej Europie automatycznego nieskrępowanego poruszania się obywateli państw sygnatariuszy. Większość krajów pozostawia sobie prawo odmowy wpuszczenia na swoje terytorium ludzi, co do których zachodzi podejrzenie, że są nielegalnymi imigrantami, nie mają zabezpieczenia finansowego na koszty pobytu, lub że mogą prowadzić taką lub inną działalność niezgodną z prawem (np. nielegalna praca). Najostrzejszym przykładem takich ograniczeń jest Wielka Brytania (setki przypadków obywateli Polski zawróconych z granicy). W pewnym zakresie selekcja tego typu prowadzona jest także przez służby niemieckie przy wjeździe na terytorium Grupy Schengen. W praktyce jednak teoretyczny wymóg okazania pieniędzy lub zaproszenia oraz biletu powrotnego prawie nigdy nie jest egzekwowany od obywateli polskich. Podobne ograniczenia stosuje Polska szczególnie względem przyjeżdżających do niej obywateli państw byłego ZSRR, oraz państw Bałkańskich (Cyganie). Niektórzy podróżni proszeni są o okazanie zaproszenia lub kwoty 50 USD na każdy dzień pobytu.

Ograniczenia związane z podróżami samochodem osobowym wiążą się przede wszystkim ze stanem technicznym pojazdu oraz wymogiem posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej (patrz bariera ekonomiczna). Stan techniczny samochodów bywa często kontrolowany na granicy niemieckiej. Kontrola dotyczy tu w pierwszej kolejności wymaganej 1,6 mm głębokości bieżnika na oponach. Także służby polskie kontrolują stan samochodów wjeżdżających do naszego kraju z kierunku wschodniego. Kontrola posiadania ubezpieczenia ma tradycyjnie miejsce przy wyjazdach do Czech i Słowacji.

Stan techniczny szczególnie często kontrolowany jest w przypadku autokarów. Kontroli takiej dokonują także polskie służby w odniesieniu do pojazdów wyjeżdżających, kierując się troską o bezpieczeństwo udających się w podróż obywateli. Ponadto wykonywanie zagranicznych przewozów

osobowych wymaga w Polsce koncesji Ministerstwa Transportu (wymogi formalne analogiczne jak w przypadku przewozów towarowych). Otwarcie linii regularnej wiąże się zaś z koniecznością uzyskania dodatkowego zezwolenia [Komornicki T., 1996]. Ograniczeniami tego typu objęte są też loty międzynarodowe wykonywane przez samoloty towarzystw innych niż PLL LOT.

3.2.3. Służby graniczne

W warunkach polskich za stronę wykonawczą wymienionych ograniczeń odpowiedzialne są trzy podstawowe rodzaje służb: Straż Graniczna, służby celne i służby sanitarne. Do zadań Straży Granicznej należy m.in. [Ura E., 1996; *Ustawa o ochronie...*, 1990]: kontrola granicy państwowej (na odcinkach pomiędzy przejściami granicznymi - zapobieganie ruchom nielegalnym), kontrola ruchu granicznego na przejściach (paszportowa, kontrola przewożonych towarów - poszukiwanie produktów zabronionych, niebezpiecznych lub pochodzących z przestępstwa [Rozporządzenie Ministra..., 1991, 1992]), wydawanie jednorazowych pozwoleń na przekraczanie granicy, wydawanie wiz wjazdowych oraz ściganie przestępstw granicznych. Służby celne podlegają Głównemu Urzędowi Ceł i ich podstawowym zadaniem jest realizacja polityki celnej państwa wyrażająca się w kontroli przewożonych przez granicę towarów (w tym tranzytu), pobieraniu należnych opłat i ściganiu ewentualnych związanych z tym przestępstw. Kontrola fitosanitarna prowadzona jest przez przedstawicieli podległej Ministrowi Zdrowia, Państwowej Inspekcji Sanitarnej i podległym Ministrowi Rolnictwa granicznym służbom ochrony roślin oraz służbom weterynaryjnym. Jej celem jest zapobieganie przekraczaniu granicy przez ludzi i zwierzęta zakażone chorobami oraz przez szkodniki roślin. Wszystkie wymienione służby współpracują ze sobą podczas dokonywania szeroko rozumianej odprawy granicznej osób, pojazdów i towarów. W ruchu osobowym kontrola celna poprzedza z reguły kontrolę paszportową (za wyjątkiem odprawy wjazdowej na lotniskach). W ruchu towarowym kolejność pracy poszczególnych służb uzależniona jest od systemu odpraw obowiązującego na danym przejściu (istnienie terminali, odpowiednia przestrzeń itd.).

3.2.4. Bariera organizacji pracy

W rzeczywistości faktyczna przenikalność granicy, bardziej niż od ogólnych ograniczeń formalnych, zależy niejednokrotnie od procedury odpraw jaka ma miejsce na konkretnych przejściach granicznych. Jako czynniki mające tu istotne znaczenie należy wymienić:

- sam status przejścia określający formy dopuszczonego ruchu granicznego oraz stopień jego rozbudowy (problem omówiony szczegółowo w części dotyczącej bariery infrastrukturalnej);
- możliwości kadrowe służb granicznych obu krajów;
- rzeczywisty stan zagrożenia przestępczością graniczną implikujący skrupulatność odpraw;
- wolę polityczną wyrażającą się w mniej lub bardziej oficjalnych zaleceniach zmieniających interpretację przepisów określających zasady kontroli;
- wolę samych funkcjonariuszy granicznych (będącą m.in. pochodną ich dochodów);
- istnienie porozumień o wspólnej kontroli granicznej;
- prowadzenie kontroli podczas jazdy pojazdów (w przypadku komunikacji kolejowej);
- istnienie systemów komputerowych usprawniających lub wydłużających kontrolę (jak np. na granicach państw grupy Schengen).

Możliwości kadrowe w zakresie służb granicznych w Polsce i w krajach sąsiednich pozostają często oficjalnym wytłumaczeniem niedrożności przejść granicznych. Biorąc pod uwagę dochody, jakie budżety państw czerpią z ceł, wytłumaczenia te wydają się jednak mało uzasadnione. Zniesienie kontroli wewnętrznych na granicach państw grupy Schengen doprowadziło do przeniesienia części funkcjonariuszy niemieckich na granice zewnętrzne, w tym na granicę z Polską.

Stan zagrożenia przestępczością wpływa w warunkach polskich na wydłużenie odpraw polskich na granicy wschodniej, gdzie koncentrują się takie zjawiska jak przemyt kradzionych samochodów, nielegalny import alkoholu oraz nielegalna imigracja (głównie z krajów Trzeciego Świata) i odpraw niemieckich na granicy zachodniej (kontrola imigracyjna przestrzeni Schengen). Wspomniane „zalecenia” powodują, że służby graniczne większości naszych wschodnich sąsiadów interpretują przepisy celne jako obligujące ich do otwarcia każdej sztuki przewożonego przez podróżnych bagażu (co m.in. wymusza opuszczanie pojazdu przez osoby podróżujące autobusami). Nawet jeżeli procedura taka nie powoduje dalszych skutków (zatrzymania osób, towarów, pobieranie opłat) to już przez sam fakt swego istnienia wpływa na drastyczne spowolnienie odpraw. Implikuje to ponadto często analogiczne działania u służb polskich. Nagła poprawa sprawności funkcjonowania służb granicznych wynika czasami z czynników pozamerytorycznych, takich jak zapowiedziana wizyta osoby wysoko postawionej, pogoda bądź zwykłe zmęczenie. Szczególną formą ograniczenia przenikalności granic może być tzw. „strajk włoski” celników (jak np. na początku 1997 r. w Polsce) zakładający celowe prowadzenie bardzo

dokładnych kontroli (z zastosowaniem wszystkich procedur dopuszczanych przez prawo). Niemieckie Służby Paszportowe stosują komputerowy system kontroli osób (w ramach porozumienia z Schengen). Jest on wydajniejszy od systemu tradycyjnego (sprawdzanie długiej listy osób podejrzanych) przy założeniu, że sprawdzony ma być każdy podróżny. W praktyce, z uwagi na swą obligatoryjność (zwłaszcza w początkowym okresie stosowania) spowodował on paradoksalnie wydłużenie odpraw.

Na przejściach drogowych wspólne kontrole graniczne prowadzone są obecnie w ruchu osobowym na granicy z Niemcami, Czechami i Słowacją oraz na niektórych przejściach z Białorusią. W ruchu towarowym konieczność odsunięcia kontroli pojazdów ciężarowych z samego przejścia (ze względów technicznych) doprowadziła do ponownego rozdzielenia miejsc kontroli celnej, pozostawiając (na wymienionych granicach) istnienie wspólnej kontroli paszportowej. Kontrola pociągów osobowych w czasie jazdy odbywa się na granicach zachodniej i południowej. Na granicach wschodnich Służby polskie dokonują odprawy podróżnych w pociągach dalekobieżnych najczęściej przed przybyciem na stację graniczną. Służby krajów byłego ZSRR dokonują jej z reguły podczas postoju na swojej stacji granicznej, co pochłania ok. 1-1,5 godziny.

W niektórych sytuacjach na zmniejszenie przenikalności granic lądowych wpływać mogą sami przekraczający, poprzez organizowanie blokad przejść granicznych. W ostatnich latach blokady takie organizowali m.in.:

- wielokrotnie kierowcy ciężarówek w proteście przeciwko zbyt opieszałym i skrupulatnym odprawom oraz przeciwko warunkom oczekiwania w kolejce (m.in. w Świecku, Olszynie i Kukurykach);
- osoby utrzymujące się z handlu przygranicznego w proteście przeciw niekorzystnym dla nich przepisom (np. na początku 1998 r. w Kuźnicy Białostockiej przeciw nowym zasadom przyjazdu obywateli Białorusi, lub w końcu 1997 r. w Bezledach przeciwko zastrzeniu limitów przywożonego alkoholu);
- społeczności lokalne w proteście przeciwko ograniczaniu dojazdu do posesji prywatnych przez oczekujące w kolejce pojazdy ciężarowe (m.in. w 1997 r. w Dorohusku);
- grupy przedsiębiorców w obronie osób oskarżonych o przestępstwa graniczne (w 1998 r. w Medyce w obronie polskich handlowców zatrzymanych przez służby ukraińskie);
- drobni przewoźnicy przeciwko ograniczeniom i karom nakładanym na nich przez służby niemieckie, względnie przeciwko nie reagowaniu na te ograniczenia przez stronę polską (np. w 1998 r. w Lubieszynie).

Bariera organizacyjna pozostaje niemożliwa do wyeliminowania w przypadku lotniczych przejść granicznych, gdzie odprawa wiąże się z takimi czynnościami jak kontrola bezpieczeństwa czy nadawanie bagażu. Czynności takie nie są już jednak w praktyce utrudnieniem w przekraczaniu granicy, gdyż w równym stopniu występują w przypadku lotów krajowych. Miarą stopnia rozbudowy bariery organizacyjnej na lotniskach jest więc różnica czasu potrzebnego na pełną odprawę w przypadku podróży krajowych i zagranicznych (w porcie lotniczym Warszawa Okęcie aktualnie ok. 30 minut).

3.3. Granice Polski jako bariery infrastrukturalne

Na stopień infrastrukturalnej przenikalności poszczególnych granic składają się dwa podstawowe elementy:

- istnienie infrastruktury o charakterze czysto transportowym (przecinające granicę drogi utwardzone oraz linie kolejowe, porty morskie i lotniska),
- stopień wykorzystania tej infrastruktury wyrażający się w funkcjonowaniu ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych (oraz stopniu ich rozbudowy), regularnych połączeń kolejowych, promowych i lotniczych.

Element pierwszy jest pochodną, z jednej strony przebiegu granicy na tle warunków naturalnych (patrz punkt 3.1.; przede wszystkim hydrograficznych i orograficznych), z drugiej zaśłości historycznych (wiek granicy). Element drugi związany jest z ograniczeniami polityczno - ekonomicznymi ostatnich 50 lat, uzgodnieniami zawartymi w umowach międzynarodowych, jak również z tempem realizacji aktualnych inwestycji [Komornicki T., 1995].

3.3.1. Transgraniczna infrastruktura transportowa

Miarą wyposażenia w infrastrukturę czysto transportową (element pierwszy) jest długość granicy (w kilometrach) przypadająca na 1 drogę utwardzoną (patrz tab. 3.1) oraz na 1 linię kolejową. W skali całego kraju jedna droga utwardzona przecina granicę Polski średnio co 22,6 km. Rozkład tych dróg pozostaje jednak bardzo nierównomierny. Najgęstszą siecią dróg transgranicznych charakteryzuje się granica z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Jedna droga utwardzona przypada tam na 12,3 km granicy. Granica z Obwodem Kaliningradzkim jest typową młodą granicą subsekwentną. W 1945 r. rozcięła ona istniejący od kilku stuleci organizm gospodarczy Prus Wschodnich. Wcześniejszego rozwoju połączeń transportowych nie utrudniały na tym terenie żadne przeszkody naturalne. Dobra sytuacja panuje także na granicy z Czechami (1 droga na 14,3 km

Transgraniczna infrastruktura drogowa w 1997 r.
Table 3.1. Cross-border road infrastructure in 1997

Granica z:	Długość granicy	Ilość dróg utwardzonych przecinających granicę	Odcinek granicy na 1 drogę utwardzoną w km	Liczba drogowych przejść granicznych				Odcinek granicy na 1 przejście ogólnodostępne	Stopień wykorzystania dróg utwardzonych przez przejścia graniczne w %	
				Ogółem	W tym na drogach utwardzonych	Ogólnodostępnych			Wszystkie	Ogólnodostępne
						Ogółem	Na drogach utwardzonych			
ROSJĄ	209,73	17	12,3	4	4	3	3	69,91	23,5	17,6
LITWĄ	102,41	3	34,1	2	2	2	2	51,21	66,7	66,7
BIAŁORUSIĄ	407,47	14	29,1	9	9	4	4	101,87	64,3	28,6
UKRAINĄ	526,23	11	47,8	8	8	5	5	105,25	72,7	45,5
SŁOWACJĄ	517,72	13	39,8	24	12	10	9	51,77	92,3	69,2
CZECHAMI	785,66	55	14,3	75	40	42	23	18,71	72,7	41,8
NIEMCAMI	461,58	20	23,1	21	18	18	18	25,64	90,0	90,0
Razem	3010,80	133	22,6	143	93	84	64	36,27	69,9	48,1

Źródło: 1) Mapy Topograficzne 1:200 tys. WZKart. 1990-1993, arkusze obejmujące obszary przygraniczne,

2) Przejścia graniczne - wykaz, 1998, Straż Graniczna, maszynopis.

Tabela 3.2

Transgraniczna infrastruktura kolejowa w 1997 r.

Table 3.2

Cross-border railway infrastructure in 1997

Granica z:	Długość granicy w km	Ilość linii kolejowych przecinających granicę	Odcinek granicy na I linię kolejową w km	Liczba kolejowych przejść granicznych		Odcinek granicy na I przejście kolejowe	Stopień wykorzystania linii kolejowych przez przejścia graniczne w %	
				ogółem	w tym z ruchem osobowym		wszystkie	z ruchem osobowym
ROSJĄ	209,73	3	69,9	3	1	69,91	100,0	33,3
LITWĄ	102,41	1	102,4	1	1	102,41	100,0	100,0
BIAŁORUSIĄ	407,47	6	67,9	5	3	67,91	83,3	50,0
UKRAINĄ	526,23	7	75,2	6	4	75,18	85,7	57,1
SŁOWACJĄ	517,72	3	172,6	3	2	172,57	100,0	66,7
CZECHAMI	785,66	12	65,5	8	5	65,47	66,7	41,7
NIEMCAMI	461,58	13	35,5	7	6	35,51	53,8	46,2
Razem	3010,80	44	68,4	33	22	68,43	75,0	50,0

Źródło: 1) Mapy Topograficzne 1:200 tys. WZKart. 1990-1993, arkusze obejmujące obszary przygraniczne,
2) Przejścia graniczne - wykaz, 1998, Straż Graniczna, maszynopis.

granicy), w przypadku których należy pamiętać iż większość dróg przecina granicę w rejonie Śląska Cieszyńskiego i Opolskiego, znacznie mniej zaś w Sudetach, a także z Niemcami (24,3 km; pomimo przebiegu prawie całej granicy wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej, oraz pomimo nie odbudowania wielu przedwojennych mostów na tych rzekach). Najstąbiej wyposażona pozostaje granica ze Słowacją (1 droga na 39,8 km granicy), co wiąże się przede wszystkim z utrudniającą komunikację równoleżnikowym przebiegiem Karpat; oraz z Ukrainą (1 droga na 47,8 km), co wynika częściowo z ograniczeń naturalnych (na północy rzeka Bug, na południu Bieszczady), częściowo zaś z niedorozwoju sieci transportowej na wschodnich obszarach Polski przedwojennej. Nasylenie poszczególnych odcinków granicznych istniejącymi liniami kolejowymi (bez uwzględnienia linii ze zdemontowanymi torami, oraz rozciętych zerwanymi mostami) wynosi średnio 68,4 km granicy na jedną linię (tab. 3.2.). Waha się ono od 35,5 km na granicy z Niemcami (pomimo bariery hydrograficznej) do 172,6 km na górzystej granicy ze Słowacją.

Pomimo gwałtownego wzrostu ruchu granicznego po roku 1989, omówione powyżej wskaźniki praktycznie nie uległy zmianie. Jedynymi nowymi drogami, jakie połączyły Polskę z terenami ich sąsiadów były dwa mosty na Nysie Łużyckiej: autostradowy w Jędrzychowicach i lokalny w Przewozie oraz jeden na Olzie w Boguszowicach (obwodnica Cieszyna). Przeprowadzono natomiast wiele inwestycji związanych z modernizacją istniejących szlaków. Było to konieczne, gdyż szczególnie na granicy wschodniej, wiele dróg pełniących przez ostatnie 45 lat funkcje wyłącznie lokalne uzyskało rangę szlaków tranzytowych (np. dojazd do przejścia granicznego w Ogrodnikach). Jednakże i w tym wypadku inwestycje ograniczały się najczęściej do bezpośredniego rejonu przejścia granicznego, sporadycznie tylko sięgając w głąb kraju. Do przedsięwzięć na nieco większą skalę zaliczyć należy jedynie:

- modernizację trasy Suwałki-Budzisko (element przyszłego szlaku *Via Baltica*),
- modernizację trasy Zamość - Tomaszów Lubelski - Hrebennie (przyszły szlak *Via Intermare*),
- prowadzoną aktualnie przebudowę autostrady A-4/A-12 między Wrocławiem a Legnicą oraz na kilkukilometrowym odcinku przed przejściem granicznym w Olszynie,
- realizowaną przebudowę trasy Krosno-Barwinek.

Wśród inwestycji planowanych, na wymienienie zasługują z jednej strony konieczne modernizacje szlaków głównych o znaczeniu europejskim (przede

wszystkim budowa autostrad, ale także drogi ekspresowej Elbląg-Kaliningrad, wykonanie obwodnic m.in. na trasie *Via Baltica* i drodze Lublin-Dorohusk, przedłużenie dwujezdniowej części „Zakopianki” do Chyżnego), z drugiej - budowa (lub odbudowa) krótkich odcinków brakujących, które mogłyby połączyć systemy transportowe sąsiadujących krajów (w szczególności na granicy wschodniej: np. most na Bugu we Włodawie, brakujące ok. 3 km drogi utwardzonej do przejścia Budomierz koło Lubaczowa).

Po roku 1989 nie oddano też do użytku żadnej nowej transgranicznej linii kolejowej, (zaś modernizacje tras ograniczono do wybranych linii magistralnych), nie wybudowano od podstaw nowego portu morskiego ani lotniska (nie licząc nowego budynku portu lotniczego Warszawa-Okęcie).

3.3.2. Wykorzystanie transgranicznej infrastruktury transportowej

Miarą wykorzystania opisanej infrastruktury są wielkości procentowe dróg, na których istnieją jakiegokolwiek, względnie tylko ogólnodostępne (w ruchu paszportowym) przejścia graniczne, oraz procenty linii kolejowych, na których znajdują się przejścia graniczne, względnie tylko tych po których kursują rozkładowe pociągi pasażerskie. W odniesieniu do portów i lotnisk może nią być odsetek tych obiektów, z których korzystają regularne linie promowe, żeglugowe bądź lotnicze. W przeciwieństwie do poziomu nasycenia granic infrastrukturą transportową, poziom jej wykorzystania wzrósł w okresie 1989-1997 w sposób istotny. Dla wszystkich granic lądowych odsetek transgranicznych dróg utwardzonych wykorzystywanych przez ogólnodostępne przejścia drogowe podniósł się tylko pomiędzy rokiem 1993 a 1997 z 30,2% do 48,1%

Zdecydowanie najwyższym poziomem wykorzystania transgranicznej sieci drogowej odznacza się granica polsko-niemiecka. Przejścia graniczne znajdują się tam na 90,0% (jeszcze w roku 1993 na 68%) istniejących dróg utwardzonych (patrz tab. 3.1). Praktycznie wykorzystywane są wszystkie istniejące mosty na Odrze i prawie wszystkie na Nysie. Odsetek ten jest identyczny jeżeli weźmiemy pod uwagę tylko przejścia ogólnodostępne. Na granicy ze Słowacją, jako punkty ogólnodostępne wykorzystywane jest 69,2% szlaków (w 1993 r. - 46,2%), zaś z uwzględnieniem przejść dla małego ruchu granicznego (MRG) aż 92,3%. Pomimo nowej umowy o małym ruchu granicznym z Czechami, skutkującej otwarciem kilkadziesiątu nowych przejść dla tego ruchu, nadal wykorzystywanych jest tam tylko 72,7% dróg, a przez punkty ogólnodostępne zaledwie 41,8%. 2/3 dróg użytkowanych jest obecnie na granicy z Litwą. Wskaźniki dla Białorusi i Ukrainy są relatywnie wysokie (odpowiednio 64,3% i 72,7%) przy uwzględnieniu przejść dla tzw.

uproszczonego ruchu granicznego (URG), w praktyce często prawie nie używanych. Biorąc pod uwagę tylko obiekty dostępne dla wszystkich (w tym wyłącznie dla obywateli sąsiadujących państw) jest to już 28,6% i 45,5%, co jednak i tak oznacza korzystną zmianę względem roku 1993 (odpowiednio 14,3% i 27,3%). Zdecydowanie najsłabiej wykorzystywana jest infrastruktura drogowa przecinająca granicę z Obwodem Kaliningradzkim (zaledwie 23,5% dla wszystkich przejść i 17,6% dla ogólnodostępnych).

Ponadto na granicy południowej drogowe przejścia graniczne znajdują się także na drogach gruntowych (dostępne w ramach umowy o małym ruchu granicznym) i ścieżkach (turystyczne na szlakach górskich dostępne w ruchu paszportowym). Dlatego też nasycenie np. granicy polsko-czeskiej w przejścia graniczne jest większe niż w infrastrukturę drogową (jedno przejście na 10,5 km granicy). Jednocześnie jednak nadal nie na wszystkich drogach utwardzonych możliwe jest przekroczenie granicy w ruchu paszportowym. W roku 1996 trzy przejścia dla małego ruchu granicznego położone na drogach gruntowych uruchomiono także na granicy polsko-niemieckiej (w rejonie Szczecina) [*Przejścia Graniczne...*, 1998].

W nieco większym stopniu niż drogi wykorzystywane są transgraniczne linie kolejowe (ogółem dla wszystkich granic - 75,0%; patrz tab. 3.2). Zdecydowana większość spośród nich jest użytkowana w ruchu towarowym. Pociągi pasażerskie kursują natomiast po połowie (22) spośród ogółu 44 linii transgranicznych. Pełnym wykorzystaniem szlaków odznacza się granica litewska (co jednak wynika z faktu iż przecina ją tylko jedna linia kolejowa), a w zakresie ruchu towarowego także rosyjska i słowacka. Pociągi rozkładowe wykorzystują też ponad połowę linii prowadzących na Białoruś i Ukrainę. Najmniejszym wykorzystaniem odznaczają się granicę czeska i niemiecka. Wiąże się to jednak z przebiegiem linii niemieckich i czeskich przez fragmenty terytorium Polski (w rejonie Bogatyni i Głuchołaz). Linie te są użytkowane przez składy należące do naszych sąsiadów, a w rejonie Bogatyni także przez polskie. Tym niemniej nie odbywa się na nich ruch transgraniczny, co nie pozwala na wzięcie ich pod uwagę przy obliczaniu wskaźnika. W stosunkowo niewielkim stopniu wykorzystywane w komunikacji regularnej są też porty morskie (aktualnie trzy stałe terminale promowe, jeden sezonowy oraz cztery przystanie dla białej floty) oraz lotniska (88% międzynarodowego ruchu powietrznego koncentruje się w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie). W ostatnim przypadku wiąże się to z celową polityką Polskich Linii Lotniczych LOT, niedopuszczającą do uruchamiania przez przewoźników zagranicznych linii do lokalnych ośrodków na terenie Polski (pomimo istnienia licznych inicjatyw tego typu).

O wykorzystaniu infrastruktury transportowej świadczy nie tylko sama liczba czynnych przejść granicznych, ale także stan ich rozbudowy

warunkujący przepuszczalność techniczną. Do elementów mających znaczenie w przypadku przejść drogowych zaliczyć należy:

- liczbę pasów do prowadzenia odpraw (wahającą się od 1 w każdym kierunku, na przejściach lokalnych do 6-8 w największych obiektach);
- oddzielenie ruchu towarowego od osobowego, tak by kolejka ciężarówek nie blokowała przejazdu pojazdów osobowych;
- rozdzielenie poszczególnych rodzajów ruchu towarowego (tranzyt, pojazdy wymagające pełnej kontroli, pojazdy puste itd.)
- istnienie terminali celnych położonych poza samym terenem przejścia (w Polsce, jak dotąd, jeden prawdziwy terminal w Świecku, mniejsze obiekty m.in. w Zgorzelcu, w budowie w Choroszczynie koło Kukuryk; na granicy polskiej lecz w administracji naszych sąsiadów kilka dużych obiektów w Niemczech: Pomellen, Guben i Goerlitz; na Białorusi w Brześciu);
- istnienie parkingów umożliwiających odjazd na bok pojazdów poddanych szczegółowej kontroli lub nie posiadających kompletu wymaganych dokumentów;
- wyposażenie przejścia w instytucje i placówki uzupełniające, których istnienie może w niektórych sytuacjach warunkować możliwość przekroczenia granicy, a więc np. agencje ubezpieczeniowe (wykup wymaganej polisy), kantory wymiany walut, banki (podjęcie gotówki na zapłacenie cła), agencje celne, poczty, biura podróży, stacje paliw itd.

W przypadku przejść kolejowych szczególnie istotna jest kompatybilność sieci wyrażająca się w jednakowej szerokości torów oraz w jednakowej trakcji. Jak wiadomo, na całej polskiej granicy wschodniej występuje niezgodność szerokości torów polskich i poradzieckich. Oddziałuje to bardzo negatywnie na poziom przenikalności tych granic pomimo, że wzdłuż nich wybudowano w okresie po II wojnie światowej szereg stacji przeładunkowych (największe Żurawica-Medyka i Terespol-Małaszewicze; mniejsze często obecnie nie używane w Skandawie, Siemianówce i kilku innych miejscach) oraz punktów wymiany podwozi w pociągach osobowych (Kuźnica Białostocka, Terespol, Kowel, Przemyśl). Operacja wymiany podwozi opóźnia przekroczenie granicy pociągiem osobowym o ok. 2-3 godzin. Na stacjach granicznych nie posiadających urządzeń do wymiany podwozi, pasażerski ruch kolejowy odbywa się, z konieczności, tylko do miejscowości do których dochodzą tory o europejskiej szerokości (Kaliningrad, Szestokaj, Brześć - linia z Białegostoku, Rawa Ruska, Chyrów). Wpływ na przenikalność granicy dla ruchu kolejowego ma także liczba torów na liniach transgranicznych, elektryfikacja linii (ewentualna

konieczność wymiany lokomotywy) oraz system zasilania trakcji elektrycznej (różny w Polsce i w Niemczech).

3.3.3. Rodzaje i rozwój przejść granicznych

Klasyfikacja przejść granicznych jest w warunkach polskich dość skomplikowana. Ich podziału należałoby dokonać w trzech płaszczyznach:

- wg położenia (konkretne granice);
- wg podstawowego charakteru ruchu (drogowe, kolejowe, rzeczne, morskie i lotnicze);
- wg form ruchu dopuszczonego do odprawy (np. towarowy/osobowy, dla obywateli określonych państw, tylko pojazdami spełniającymi określone normy, tylko w określonych godzinach itd.).

Ewidencja Komendy Głównej Straży Granicznej zawiera aktualnie (grudzień 1997) 217 przejść granicznych [*Przejścia Graniczne...*, 1998]. Wg zarządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z czerwca 1991 sześć lat temu było ich 143 [*Zarządzenie Ministra...*, 1991, 1994]. Zmiany w liczbie przejść poszczególnych rodzajów przedstawiono w tabeli. 3.3, a ich podstawowy układ na rycinie 3.5. 143 aktualnie czynne punkty to przejścia drogowe, przez które rozumie się również te położone na drogach gruntowych oraz szlakach turystycznych. Spośród nich 84 to przejścia ogólnodostępne, przez które dla potrzeb niniejszej pracy rozumie się obiekty przeznaczone dla paszportowego ruchu osobowego. Także i tu występują jednak pewne ograniczenia. Ruch osobowy i towarowy bez żadnych przeszkód odbywać może się tylko przez 21 przejść. Dwa przejścia z Białorusią (Kukuryki i Bobrowniki - tylko pusty tranzyt) przeznaczone są wyłącznie dla ruchu towarowego. Na 12 dalszych jest on ograniczony do pojazdów o określonej ładowności - najczęściej poniżej 3,5 tony (w Gronowie i Zawidowie poniżej 6 ton, w Pietraszynie poniżej 12 ton), bądź też pojazdów zarejestrowanych tylko w sąsiadujących państwach (Gronowo, Bezledy dla pojazdów ciężkich oraz przejścia polsko-czeskie). Ruch osobowy bywa ograniczony poprzez wyłączenie autobusów (w Gołdapi, Połowcach, Sławatyczach, Jasnolicach, Lesznej Górnej, Cieszynie-miasto, Markłowicach, Konradowie, Paczkowie, Przełęcz Okraj, Czerniawie Zdrój, Porajowie - oba punkty i Osinowie Dolnym), dopuszczenie tylko obywateli sąsiadujących stron (z Rosją w Gronowie i Gołdapi, Białorusią w Połowcach, Ukrainą w Zosinie, Słowacją w Niedzicy, Czechami w Miłoszowie), względnie dopuszczenie dodatkowo obywateli państw z którymi obie sąsiadujące strony mają umowę o ruchu bezwizowym (przejścia turystyczne na szlakach górskich). Na przejściach turystycznych zezwala się tylko na ruch pieszy,

narciarski, a na niektórych także rowerowy i wózkami inwalidzkimi o napędzie ekologicznym. Ponadto na dwóch ogólnodostępnych przejściach polsko-niemieckich (Krzewina Zgorzelecka i Świnoujście) i jednym polsko-czeskim (Miłoszów) możliwy jest również tylko ruch pieszy i rowerowy. Jednocześnie na przejściach z Rosją, Litwą, Białorusią i Ukrainą ruch pieszy jest zakazany. Zakaz ruchu pieszego występuje także w tranzytowym punkcie Świecko na granicy niemieckiej. Innego rodzaju ograniczeniem są obowiązujące na przejściu w Gołdapi godziny otwarcia punktu (7.00-19.00).

Prócz przejść ogólnodostępnych funkcjonują przejścia wyłącznie dla Małego Ruchu Granicznego (MRG) z Czechami (w myśl nowej umowy z 1995 r.) i Słowacją (zgodnie z umową z 1997 r.), a od 1996 r. także z Niemcami. Prócz tego mały ruch graniczny z reguły bez przeszkód odbywa się na przejściach ogólnodostępnych. Z Czechami funkcjonują 33 przejścia tylko dla MRG czynne w godzinach 6.00-22.00. Niektóre z nich przeznaczone są tylko dla pieszych i motorowerzystów, inne także dla pojazdów rolniczych, a jeszcze inne (z reguły te położone na drogach utwardzonych) dopuszczają także ruch samochodowy. Ze Słowacją przejść takich jest 14, a z Niemcami 3 (Gryfino, Bobolin i Buk; czynne w godzinach 6.00-22.00). Przejścia dla tzw. ruchu uproszczonego z państwami byłego ZSRR wykorzystywane są obecnie sporadycznie przy okazji uroczystości religijnych, rodzinnych, wymiany delegacji itp. Na części z nich ruch graniczny prawie nie występuje. Punktami dostępnymi tylko w takim ruchu są obecnie Barciany na granicy z Rosją, Lipszczany, Jałówka i Białowieża z Białorusią oraz Dołhobyczów, Malhowice i Krościenko z Ukrainą.

Przejęć kolejowych jest aktualnie 32 (przy oddzielnym zakwalifikowaniu linii wychodzących ze stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Niemiec będzie to 33 - patrz tab. 3.3.). 24 spośród nich przewidziane są do obsługi ruchu osobowego, w tym 2 tylko osobowego (Hrebenne, Krościenko); 11 punktów odprawia wyłącznie pociągi towarowe. Przejście polsko-ukraińskie w Krościenku jest dostępne tylko dla obywateli Polski i Ukrainy. Na granicy niemieckiej funkcjonuje 5 przejść rzecznych, z których wszystkie dostępne są zarówno w ruchu towarowym jak i osobowym. 10 spośród 18 przejść morskich obsługuje również bez ograniczeń ruch osobowy i towarowy (4 położone w rejonie Zalewu szczecińskiego dodatkowo mały ruch graniczny z Niemcami). Punkt w Nowym Warpnie przeznaczony jest tylko dla ruchu sportowego, turystycznego i promów. W 6 portach ruch osobowy ograniczony jest do sportowo-żeglarskiego, a w 4 towarowy wyłącznie do polskich jednostek rybackich. 7 z 18 przejść lotniczych dostępnych jest w ruchu towarowym (cargo) i osobowym, pozostałe (Rzeszów oraz nowy punkt w Szymanach koło Szczytna) tylko w ruchu osobowym.

Liczba przejść granicznych na granicach Polski 1991-1997

Number of crossings along Poland's borders 1991-1997

Granica z:	RAZEM		W tym:													
			drogowe razem		drogowe ogólnodostępne		kolejowe razem		kolejowe z ruchem osobowym		rzeczne		morskie		lotnicze	
	1991	1997	1991	1997	1991	1997	1991	1997	1991	1997	1991	1997	1991	1997	1991	1997
Rosją	6	7	4	4	0	3	2	3	1	3	0	0	0	0	0	0
Litwą	2	3	2	2	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Białorusią	14	14	9	9	2	4	5	5	2	3	0	0	0	0	0	0
Ukrainą	12	14	8	8	3	5	4	6	3	4	0	0	0	0	0	0
Słowacją	16	27	14	24	5	10	2	3	1	2	0	0	0	0	0	0
Czechami	49	83	41	75	10	42	8	8	2	5	0	0	0	0	0	0
Niemcami	25	33	11	21	11	18	8	7	6	6	6	5	0	0	0	0
granica morska	15	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	18	0	0
granica powietrzna	4	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	18
RAZEM	143	217	89	143	32	84	29	33	15	24	6	5	15	18	4	18

Źródła: 1) Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 11.06.1991 r. w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia, Monitor Polski 20/1991, Warszawa
 2) Przejścia Graniczne - wykaz, 1998, Straż Graniczna, maszynopis.

Ryc. 3.5. Rozmieszczenie drogowych przejść granicznych w 1996 r.

1 - dla ruchu osobowego i towarowego; 2 - dla ruchu osobowego i towarowego (do 3,5 tony); 3 - tylko dla ruchu osobowego; 4 - tylko dla obywateli sąsiadujących państw;
 5 - tylko dla ruchu pieszego i rowerowego; 6 - tylko dla ruchu towarowego;
 7 - terminale promowe

Fig. 3.5. Distribution of road border crossings in 1996

1 - for passenger and goods traffic; 2 - for passenger and goods traffic (to 3.5 tonnes); 3 - for passenger traffic only; 4 - for citizens of neighbouring countries only; 5 - for foot or cycle traffic only; 6 - for goods traffic only; 7 - ferry terminals



Źródło: Opracowanie własne.
 Source: Author's own work.

Pomiędzy 1991 i 1997 r. uruchomiono na granicach Polski ok. 60 nowych przejść granicznych (podanie precyzyjnej liczby jest trudne z uwagi na częste zmiany statusu niektórych punktów). 1/3 z nich to nowe punkty turystyczne na granicy z Czechami (w Beskidzie Śląskim - m.in. Czantoria, na Opolszczyźnie - Kopa Biskupia i w Sudetach - m. in. Śnieżnik, Góry Stołowe, Równia pod Śnieżką, Szrenica), dalszych kilkanaście to nowe punkty dla małego ruchu granicznego. Jednocześnie jednak wiele punktów dla MRG, bądź URG zmieniono na ogólnodostępne. W takich przypadkach uruchomienie przejścia następowało czasem na bazie istniejącej niewykorzystywanej infrastruktury i nie wymagało budowy obiektów od podstaw. Można tu wymienić obiekty: w Gronowie na granicy z Rosją; Zosinie z Ukrainą; Markłowicach Górnych, Lesznej Górnej, Tłumaczowie i Golińsku z Czechami. Całkiem nowymi inwestycjami były przejścia graniczne w Bezledach, Budzisku, Połowcach, Sławatyczach, Koniecznej, Korbielowie, Zwardoniu, Cieszynie-Boguszowicach, Konradowie, Paczkowie, Miłoszowie, Porajowie, Jędrzychowicach, Przewozie, Kostrzyniu, Osinowie Dolnym i Rosówku. Uruchamianie przejść na liniach kolejowych wiązało się na ogół ze znacznie mniejszymi nakładami finansowymi (wykorzystywano budynki stacyjne). Pomimo to, w okresie 1991-1997 przybyły tylko 3 przejścia (otwarto 4: Zwardoń na Słowację, Trakiszki na Litwę, Krościenko i Hrebenne na Ukrainę; zamknięto 1 w Szklarskiej Porębie do Czech). Jednocześnie jednak na 5 innych trasach rozpoczęto odprawę pociągów osobowych (m.in. w Cieszynie, Chałupkach i Mieroszowie do Czech, w Czeremsze na Białoruś). Znaczenie międzynarodowe zyskały w okresie 1991-1997 porty morskie w Elblągu (droga wodna przez Zalew Wiślany i połączenia wodolotowe do Kaliningradu) i Nowym Warpnie (rejsy do Niemiec po Zalewie Szczecińskim). Ponadto zmieniono kwalifikacje przystani w Trzebieży z przejścia rzecznego na morskie. Oficjalnymi przejściami lotniczymi były w 1991 r. tylko porty lotnicze Warszawa-Okęcie, Gdańsk-Rębiechowo, Kraków-Balice i Poznań-Ławica. W praktyce jednak już wówczas ruch graniczny odbywał się także na niektórych innych lotniskach (na zasadach tymczasowych). Po 6 latach status formalnych punktów uzyskały także Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Szczecin-Goleniów, Rzeszów i Szymany koło Szczytna, zaś w roku 1997 dalszych 9 punktów.

3.4. Granice Polski jako bariery ekonomiczne

Bariery ekonomiczne skupione na linii granic państwowych są najczęściej pochodną istniejących tam barier formalnoprawnych a zarazem aktualnie pełnionej przez daną granicę funkcji ekonomicznej. Może się jednak zdarzyć, że ich pojawienie się wynika z regulacji lub przepisów nie związanych

bezpośrednio z zasadami przekraczania granic przez ludzi i towary (np. polityka taryfowa przedsiębiorstw komunikacyjnych lub firm ubezpieczeniowych).

Najbardziej powszechnym przykładem istnienia bariery finansowej w przewozie towarów jest pobieranie opłat celnych lub im podobnych (podatek graniczny, opłaty wyrównawcze itd.). Ich szczegółowa analiza nie jest przedmiotem niniejszej pracy, zaś ogólne założenia aktualnej polskiej polityki celnej w odniesieniu do jej sąsiadów zostały omówione w punkcie 3.1. Dlatego też w tym miejscu postanowiono ograniczyć się do omówienia bezpośredniej bariery ekonomicznej występującej niekiedy w samym granicznym ruchu osób i pojazdów. Mamy z nią do czynienia wówczas, gdy koszt podróży staje się wyższy skutkiem samego tylko faktu przekraczania w jej trakcie granicy państwowej. W warunkach polskich zaobserwować możemy istnienie sześciu podstawowych rodzajów granicznych barier ekonomicznych:

1. Bariera spowodowana kosztami wydania paszportów i wiz. Obecnie ma ona stosunkowo niewielkie znaczenie z uwagi na wprowadzenie w Polsce relatywnie tanich paszportów 10-letnich oraz z uwagi na funkcjonowanie umów o ruchu bezwizowym. Koszt paszportu wciąż pozostaje jednak relatywnie wysoki w niektórych krajach byłego ZSRR. Do tej kategorii zaliczyć możemy także koszt voucherów wymaganych przy podróżach do oraz z Rosji i Białorusi (do niedawna także z i na Ukrainę) od osób nie posiadających zaproszenia i nie podróżujących służbowo. Podwyżka cen tych dokumentów, po zmianie przepisów w 1998 r., stała się trudną do przekroczenia barierą dla biedniejszych drobnych handlarzy rosyjskich i białoruskich. Również w 1998 władze Białorusi rozpoczęły obowiązkową sprzedaż „voucherów wyjazdowych” (całkowicie bez pokrycia) dla własnych obywateli, których posiadanie stało się niezbędnym warunkiem przekroczenia granicy, a koszt wynosi ok. 2 USD.
2. Bariera spowodowana kosztami uzyskania zezwoleń na wykonywanie usług transportowych w kraju sąsiada.
3. Bariera spowodowana wyższymi taryfami w kolejowym ruchu transgranicznym. Występuje ona na wszystkich praktycznie granicach. I tak, np. cena biletu kolejowego z Warszawy do Berlina jest o ok. 20 zł wyższa niż suma cen biletów krajowych wykupionych oddzielnie po obu stronach granicy (Warszawa-Kunowice i Frankfurt-Berlin). System taryf międzynarodowych jest jednym z powodów spadku natężenia granicznego ruchu kolejowego. Można więc powiedzieć, że nie oddziałuje on bezpośrednio na wielkość ruchu granicznego ma natomiast wpływ na jego strukturę.

4. Bariera związana z obowiązkowymi ubezpieczeniami pojazdów. Samochody ubezpieczone w krajach Unii Europejskiej, a także m.in. w Czechach i na Węgrzech posiadają automatycznie tzw. "zieloną kartę" stanowiącą dowód ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej na terenie całej Europy. W Polsce, w okresie 1992-1996 r. większość towarzystw ubezpieczeniowych również wydawało swoim klientom nieodpłatnie ten dokument. Począwszy od 1 stycznia 1997 r. rozpoczęto, ponownie pobieranie relatywnie wysokich opłat z tego tytułu. Jest to niczym nie uzasadnione, gdyż pojazd znajdujący się zagranicą nie przebywa aktualnie w kraju, tak więc zwiększanie kosztów ubezpieczenia jest podwójnym opłacaniem tej samej usługi. Jednocześnie służby graniczne Niemiec, Czech i Słowacji skrupulatnie kontrolują posiadanie "kart" wśród wjeżdżających na ich terytorium samochodów. Wg najnowszych doniesień Straży Granicznej wpłynęło to na znaczne zmniejszenie liczby pojazdów z rejestracją polską wyjeżdżających zagranicę (wykup ubezpieczenia jest szczególnie nieopłacalny przy wyjazdach krótkich, np. na kilkugodzinne zakupy). Z analogiczną barierą "ubezpieczeniową" spotykają się przyjeżdżający do Polski kierowcy z byłego ZSRR. Nie występuje ona w ruchu do Polski z Niemiec, Czech i Słowacji, gdyż kierowcy w tych krajach otrzymują "zieloną kartę" darmowo lub za symboliczną opłatą. Z kolei przy wyjazdach do państw byłego ZSRR konieczne jest wykupienie dodatkowego ubezpieczenia, gdyż w krajach tych nie obowiązuje honorowana gdzie indziej „zielona karta”.
5. Pobieranie opłat z tytułu użytkowania dróg na terenie jakiegoś kraju (wszystkich lub wybranych, np. tylko autostrad i dróg szybkiego ruchu jak to ma miejsce w Czechach).
6. Pobieranie opłat z tytułu samego faktu przekroczenia granicy. Obecnie występuje to w ruchu towarowym na granicy białoruskiej. Kierowca samochodu ciężarowego wjeżdżającego na Białoruś musi wpłacić równowartość ok. 100 DM (teoretycznie na koszty utrzymania dróg itp.), kierowca wyjeżdżający z Białorusi przez przejście Kozłowiczi/Brześć zobligowany jest do skorzystania z terminalu celnego, co wiąże się z kosztem 30 USD dla pojazdów pustych i 50 USD dla załadowanych. W związku z tym, wyjazd samochodem ciężarowym z Polski na Białoruś kosztuje od ok. 280 do 350 PLN. W Polsce wprowadzenie podobnego rozwiązania bywa też postulowane, m.in. w celu zrekompensowania zniszczeń nawierzchni spowodowanych przez pojazdy zagraniczne.

3.5. Granice Polski jako bariery psychologiczne

Nie ulega wątpliwości, że różnego rodzaju uwarunkowania psychologiczne mają wpływ na wielkość ruchu granicznego, a tym samym, że oddziałują one na poziom przenikalności granic. Charakter tych uwarunkowań może być pozytywny (skłaniają do podróży zagranicznych i współpracy gospodarczej z sąsiadem) lub negatywny (odstraszają od wyjazdu i współpracy - tworzą przestrzenne bariery psychologiczne). Wydaje się, że w Polsce, jako kraju którego wschodnie i zachodnie granice uległy kilkusetkilometrowemu przesunięciu w niedalekiej przeszłości, istnienie barier psychologicznych jest wciąż wyraźne. Jednocześnie należy pamiętać, że zarówno w przeszłości jak i obecnie, bariery psychologiczne kreowane są niejednokrotnie sztucznie (nie mając uzasadnienia w faktach) przez czynniki polityczne lub środki masowego przekazu.

Analizując zagadnienie od strony Polaka wyjeżdżającego zagranicę (lub podejmującego współpracę gospodarczą z zagranicą) można przyjąć, że po 1989 r. stopniowo zmniejsza się odczucie bariery psychologicznej na granicy niemieckiej (pomimo sporadycznych brutalnych akcji niemieckiej policji i aktów przemocy ze strony przedstawicieli miejscowych subkultur) i czeskiej (wraz ze zmianą ustroju, Polacy przestali być niepożądanymi gośćmi wykupującymi towary ze sklepów). W przypadku granicy ze Słowacją, istnienie bariery tego rodzaju jest (od czasu powstania tego państwa) prawie niezauważalne. W pierwszym momencie po "otwarciu" granic byłego Związku Radzieckiego istniejące dotąd obawy i uprzedzenia (strach przed skrupulatną kontrolą podczas całego pobytu w byłym ZSRR) szybko ustąpiły. W krótkie jednak w ich miejsce pojawiły się nowe bariery psychologiczne: lęk przed przestępczością (szczególnie w przypadku potencjalnych wyjazdów własnym samochodem), obawa przed niemożnością szybkiego powrotu (kolejki graniczne), przed złymi warunkami sanitarnymi, złym stanem technicznym pojazdów komunikacji publicznej (samoloty) itd.

Analogiczne do wyżej opisanych obawy żywią, przed przekroczeniem granicy Polski, niektórzy Niemcy, choć w tym przypadku ich zakres stopniowo maleje. Kłopotów z polską policją oraz międzynarodową mafią obawiają się także przyjeżdżający do Polski obywatele państw byłego ZSRR (szczególnie ci, zajmujący się drobnym handlem). Strach przed niedrożnością polskich granic jest też jednym z wielu czynników mogących oddziaływać negatywnie przy podejmowaniu współpracy z Polską przez zagraniczne podmioty gospodarcze, a także przy wybieraniu trasy tranzytowej przez przewoźników międzynarodowych.

Określenie wpływu istnienia barier psychologicznych na wielkość i strukturę ruchu granicznego nie jest możliwe, gdyż wymagałoby oddzielnych, szczegółowych badań ankietowych. Sama wielkość ruchu (np. bardzo duża liczba Niemców przyjeżdżających do Polski) nie jest dowodem na brak barier psychologicznych. Należy bowiem pamiętać, że na natężenie ruchu składają się wielokrotne przekroczenia granicy przez te same osoby. Jednocześnie wiele innych osób, w tym także mieszkańców miast przygranicznych może nigdy nie przekraczać granicy, właśnie z uwagi na opory psychologiczne. Tym samym, w przypadku braku istnienia takich oporów potencjalny ruch mógłby być jeszcze większy.

3.6. Kolejki graniczne

Najbardziej widocznym przejawem odgrywania przez granice Polski roli barier przestrzennych są kolejki graniczne. Jest to przede wszystkim pochodna dwóch omówionych wyżej barier: formalno-prawnej i infrastrukturalnej, przy czym co należy podkreślić już na wstępie, bariera formalnoprawna wydaje się mieć w tym wypadku znaczenie dominujące.

Kolejki na polskich przejściach granicznych nie są zjawiskiem nowym. Zdarzały się już w latach 70-tych, w okresie wzmożonego ruchu turystycznego i turystyczno-handlowego (zwłaszcza na granicy południowej - kierunek bałkański). Wówczas nie było to jednak zjawisko powszechne. Występowało najczęściej latem podczas śpiętrzeń urlopowych. Większość przewozów towarowych odbywała się koleją, a ruch ciężarówek był na tyle mały, że istniejąca sieć punktów granicznych zaspokajała potrzeby.

Rzeczywisty problem pojawił się w końcu lat 80-tych i pozostał nie rozwiązany do dziś. Odziedziczone po poprzedniej epoce punkty kontroli granicznej były całkowicie nieprzygotowane na przyjęcie tak dużego ruchu osób i pojazdów. Wyposażenie pierwszych przejść otwieranych na początku lat 90-tych, było z reguły jeszcze skromniejsze niż starych. W efekcie gigantyczne kolejki na granicach stały się trwałym elementem obecnej rzeczywistości. Nawet otwarcie w latach 1994-1996 kilku nowoczesnych przejść i terminali granicznych w niewielkim tylko stopniu poprawiło sytuację.

3.6.1. Badanie długości kolejek w 1992 r.

W 1992 roku dzięki pomocy pracowników Komendy Głównej Straży Granicznej gromadzono informacje dotyczące kolejek pojazdów na granicach Polski. Pochodziły one z meldunków składanych codziennie przez poszczególne punkty odprawy i dotyczyły czasu oczekiwania na przekroczenie

granicy do Polski i z Polski, dla samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów, podawanego z dokładnością do 0,5 godziny [Komornicki T., 1994]. Opracowując otrzymane dane obliczono średni roczny czas oczekiwania (patrz tab. 3.4, ryc. 3.6), określono maksymalny czas oczekiwania jaki zanotowano w 1992 roku (tab. 3.5), oraz przeanalizowano zmienność zjawiska na przestrzeni 1992 roku (ryc. 3.7). Otrzymane informacje odnoszono do danych o wielkości ruchu pojazdów na poszczególnych punktach w roku 1992.

Ogółem w 1992 roku zjawisko kolejek wystąpiło na 22 przejściach granicznych (w tym na wszystkich ówczesnych ogólnodostępnych przejściach na granicy wschodniej i większości na granicy zachodniej). W istocie problem dotyczy jednak mniejszej ilości przejść. Średni roczny czas oczekiwania (tab. 3.4) przekroczył 1 godzinę (dla przynajmniej jednej kategorii pojazdów) na 14 przejściach, w tym 8 do Niemiec, 2 na Białoruś, 2 na Ukrainę i po jednym do Czech i na Litwę. Na granicy ze Słowacją kolejki należały do rzadkości, a z obwodem Kaliningradzkim nie występowały wcale (m.in. z uwagi na utrzymujące się w 1992 r. formalne ograniczenia w ruchu przez tą granicę). Odrębnym zjawiskiem nie objętym badaniem były kolejki na morskich przejściach granicznych (w przystaniach promowych). W tym przypadku można jednak uznać, że z uwagi na charakter odprawy całkowite wyeliminowanie oczekiwania na wjazd na prom nie jest możliwe.

W skali kraju, problem kolejek dotyczy przede wszystkim pojazdów ciężarowych. Przez 20 przejść, na których w ogóle wystąpiły kolejki tych pojazdów, odbywało się w 1992 roku 92,04% ruchu granicznego ciężarówek (w obie strony), a przez 14, na których średnie roczne kolejki przekroczyły 1 godzinę - 87,76%. Oznacza to, że 9 na 10 przekraczających granicę Polski pojazdów ciężarowych, narażonych było na krótsze lub dłuższe zatrzymanie w kolejce. W przypadku samochodów osobowych, średnie kolejki przekraczające 1 godzinę, wystąpiły tylko na 5 przejściach, przez które odbywało się jedynie 5,86% całości ruchu.

W kategorii samochodów osobowych kolejki dotyczyły praktycznie wyłącznie wjazdu do Polski i występowały jedynie na granicy wschodniej. Najgorsza sytuacja miała miejsce na przejściach w Terespolu (gdzie na wjazd czekano średnio 24,98 godziny) i Medyce (20,95 godz.). Nieco lepiej było w Ogrodnikach (13,94), Dorohusku (12,30) i Kuźnicy Białostockiej (10,20). Na całej wschodniej granicy Polski (z Rosją, Litwą, Białorusią i Ukrainą), jedynym oficjalnie ogólnodostępnym przejściem granicznym, bez kolejek było Hrebenne. W praktyce jednak, punkt ten przez cały rok 1992 nie odprawiał prywatnych samochodów osobowych. Kolejki na wjazd z Polski były stosunkowo niewielkie. Występowały one w Ogrodnikach (średnio 4,67 godz.) a także w mniejszych rozmiarach w Kuźnicy Białostockiej (1,11) i Terespolu (0,97).

Kolejki autobusów występowały w zasadzie na tych samych przejściach i w tych samych kierunkach co samochodów osobowych. Kuriozalne rozmiary osiągnęły one w Terespole średnia roczna - 41.98 godziny (!). Zarówno w przypadku samochodów osobowych jak i autobusów odprawa dotyczyła osób prywatnych, które tak szczegółowo kontrolowane są wyłącznie na granicy wschodniej. Wiąże się to z prowadzoną przez Ukrainę, Białoruś, Rosję i Litwę polityką celną.

Tabela 3.4

Średni czas oczekiwania na przejściach granicznych w 1992 r. w godzinach

Table 3.4

Mean waiting times at border crossings in 1992 (in hours)

Przejścia:	Wjazd do Polski w godzinach			Wyjazd z Polski w godzinach		
	pojazdy	autobusy	pojazdy	pojazdy	autobusy	pojazdy
	osobowe		ciężarowe	osobowe		ciężarowe
Ogrodniki	13,94	14,25	21,42	4,67	4,69	5,37
Kuźnica Białostocka	10,20	10,62	10,92	1,11	1,19	1,13
Terespól / Kukuryki	24,98	41,98	30,88	0,97	0,23	12,11
Dorohusk	12,30	6,90	1,23	0,12	0,00	0,05
Hrebenne	0,10	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
Medyka	20,95	14,94	19,20	0,10	0,11	15,65
Barwinek	0,47	0,48	0,20	0,06	0,06	0,01
Chyżne	0,04	0,04	0,09	0,03	0,01	0,04
Cieszyn	0,14	0,66	1,74	0,03	0,16	0,24
Chalupki	0,09	0,05	0,18	0,06	0,02	0,05
Kudowa	0,02	0,03	0,76	0,01	0,00	0,02
Lubawka*	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
Sieniawka	0,05	0,01	1,02	0,05	0,02	1,32
Zgorzelec	0,07	0,01	2,90	0,06	0,01	1,97
Łęknica*	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,02
Olszyna	0,01	0,00	6,20	0,00	0,01	7,07
Gubin	0,01	0,00	3,94	0,01	0,00	6,82
Świecko	0,04	0,03	12,85	0,01	0,02	12,72
Słubice*	0,03	0,00	0,13	0,00	0,00	0,04
Krajnik Dolny	0,05	0,03	1,86	0,02	0,01	4,27
Kołbaskowo	0,01	0,06	5,41	0,04	0,01	4,73
Lubieszyn	0,34	0,01	1,35	0,18	0,00	1,95

* przejścia formalnie nie odprawiające pojazdów ciężarowych.

Źródło: Opracowanie własne przy pomocy komunikatów wewnętrznych Komendy Głównej Straży Granicznej.

Kolejki samochodów ciężarowych nie ograniczały się już jedynie do granicy wschodniej, choć i tym razem tam właśnie były największe. Średni czas oczekiwania ciężarówki na wjazd do Polski wynosił 30,88 godziny w Terespolu, 21,42 w Ogrodnikach i 19,20 w Medyce; na wyjazd z Polski 15,65 godziny w Medyce, 12,11 w Terespolu i 5,37 w Ogrodnikach. W Kuźnicy i Dorohusku kolejki formowały się jedynie na kierunku do Polski. Na granicy zachodniej kolejki tworzyły się w obie strony i na wszystkich przejściach granicznych obsługujących ruch towarowy. Wiąże się to z pokrywaniem się granicy polsko - niemieckiej z granicą obszaru celnego Unii

Tabela 3.5

Maksymalny czas oczekiwania na przejściach granicznych w 1992 r.
w godzinach

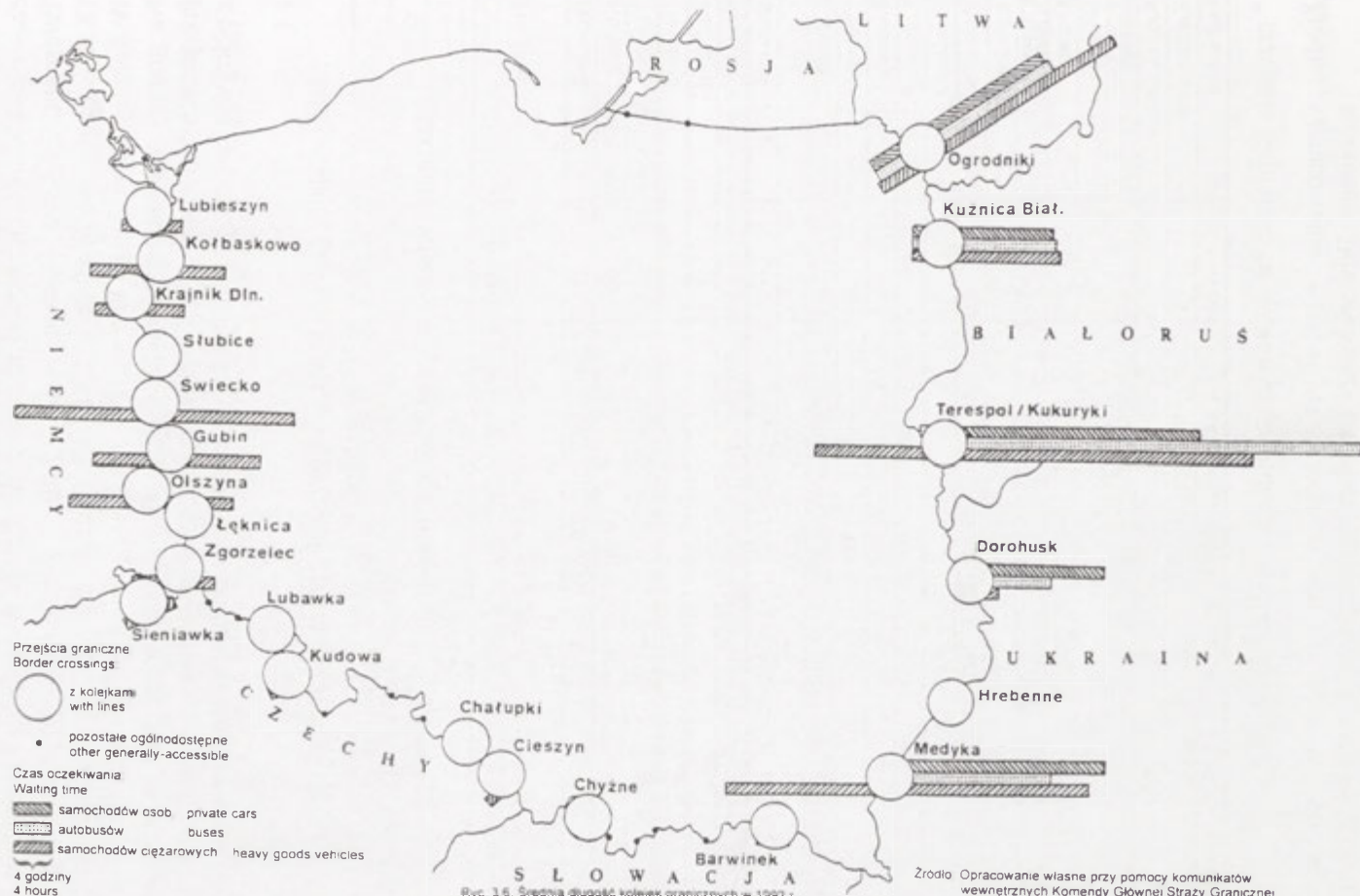
Table 3.5

Maximum waiting times at border crossings in 1992 (in hours)

Przejścia:	Wjazd do Polski w godzinach			Wyjazd z Polski w godzinach		
	pojazdy	autobusy	pojazdy	pojazdy	autobusy	pojazdy
	osobowe		ciężarowe	osobowe		ciężarowe
Ogrodniki	75,0	84,0	130,0	40,0	40,0	40,0
Kuźnica Białostocka	160,0	160,0	160,0	18,0	18,0	18,0
Terespol / Kukuryki	140,0	240,0	120,0	24,0	10,0	105,0
Dorohusk	72,0	96,0	48,0	24,0	0,0	20,0
Hrebenne	12,0	13,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Medyka	83,0	85,0	86,0	10,0	10,0	120,0
Barwinek	10,0	14,0	10,0	4,0	4,0	3,0
Chyżne	5,0	5,0	12,0	5,0	3,0	6,0
Cieszyn	10,0	35,0	26,0	6,0	18,0	10,0
Chałupki	4,0	4,0	10,0	8,0	3,0	5,0
Kudowa	3,5	7,0	26,0	2,0	0,0	8,0
Lubawka*	2,0	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0
Sieniawka	7,0	3,0	21,0	6,0	6,0	38,0
Zgorzelec	4,0	3,5	22,0	4,0	4,0	21,0
Lęknica*	0,0	0,0	13,0	0,0	0,0	9,0
Olszyna	2,0	0,0	43,0	0,0	3,0	60,0
Gubin	3,0	0,0	40,0	2,0	0,0	48,0
Świecko	8,0	8,0	54,0	4,0	6,0	60,0
Słubice*	4,0	0,0	24,0	0,0	0,0	14,0
Krajnik Dolny	2,0	7,0	25,0	4,0	5,0	26,0
Końskowo	3,0	9,0	30,0	10,0	5,0	51,0
Lubieszyn	15,0	3,0	15,0	15,0	0,0	20,0

* przejścia formalnie nie odprawiające pojazdów ciężarowych.

Źródło: Opracowanie własne przy pomocy komunikatów wewnętrznych Komendy Głównej Straży Granicznej.



Europejskiej (rozbudowane formalności celne) oraz masowością ruchu towarowego na tym kierunku. Najdłuższe średnie czasy oczekiwania zanotowano w Świecku (przejście odprawiające w 1992 r. 20% wszystkich przekraczających granicę Polski ciężarówek): 12,85 godziny na wjazd i 12,72 na wyjazd z kraju; ponadto w Olszynie (odpowiednio 6,20 i 7,07 godz.), Kołbaskowie (5,41 i 4,73 godz.), Gubinie (3,94 i 6,82 godz.), a także w Krajniku Dolnym, Zgorzelcu, Lubieszynie i Sieniawce. Na granicy południowej (z Czechami i Słowacją), kolejki wszelkich typów pojazdów należały do rzadkości. Większe zdarzały się jedynie przy wjeździe samochodów ciężarowych do Polski w Cieszynie (średnio 1,74 godziny) i Kudowej (0,76). Przejściem o największym natężeniu ruchu ciężarówek, na którym kolejki nie zdarzały się wcale były Jakuszyce (50,4 tys. pojazdów ciężarowych w obie strony).

Dodatkowych informacji dostarcza analiza maksymalnych czasów oczekiwania na poszczególnych przejściach (patrz tab. 3.5.). Na 13 przejściach zdarzyło się, że na odprawę czekać trzeba było ponad 24 godziny, na 20, że ponad 10 godzin. Najdłuższe zanotowane kolejki samochodów osobowych na wjazd do Polski miały miejsce 18 grudnia 1992 r. w Kuźnicy Białostockiej (160 godzin - blisko 7 dni) i 17 grudnia w Terespolu (140 godzin - blisko 6 dni); na wyjazd 20 sierpnia w Ogrodnikach (40 godzin). Sporadyczne przypadki długich kolejek pojazdów osobowych zdarzały się też na granicy niemieckiej, w szczególności w Lubieszynie (do 15 godzin, masowe przyjazdy na zakupy do Szczecina) i Świecku (do 8 godzin, główny kierunek wyjazdów prywatnych do Europy Zachodniej); a także na południowej w Cieszynie i Barwinku (do 10 godzin). Najbardziej przerażające były rozmiary kolejek autobusów wjeżdżających do Polski z krajów byłego ZSRR. W dniach 4, 10, 11, 12 kwietnia 1992 r. w Terespolu zanotowano czas oczekiwania wynoszący 240 godzin - 10 dni (absolutny rekord). Na granicy zachodniej większe kolejki autobusów zdarzały się w Świecku, Kołbaskowie (do 9 godzin) i Krajniku Dolnym, a na południowej w Cieszynie (4 maja - 35 godzin) i Barwinku.

Największa kolejka ciężarówek na wjazd do Polski wystąpiła również 18 grudnia w Kuźnicy Białostockiej (160 godzin), a na wyjazd 10 i 14 kwietnia w Medyce (120 godzin). Ogromne kolejki notowano także w Ogrodnikach, Terespolu i Dorohusku. Na granicy zachodniej, do najgorszej sytuacji doszło 4 listopada w Świecku (60 godzin oczekiwania na wyjazd). Kolejki przekraczające 24 godziny zdarzały się także w Olszynie, Kołbaskowie, Gubinie, Krajniku Dolnym i Sieniawce. Na granicy południowej kolejki 26 godzinne (na wjazd) zdarzyły się w Cieszynie i Kudowej.

Analiza zmienności rozmiarów kolejek na przestrzeni tego samego roku nastęrcza, zwłaszcza w przypadku samochodów osobowych i granicy

wschodniej, zasadnicze trudności. Wyraźne skrócenie kolejek pojazdów osobowych obserwujemy jedynie w okresie świąteczno - zimowym (styczeń, luty i koniec grudnia). W pozostałych miesiącach rozkład długości czasów oczekiwania sprawia wrażenie całkowicie przypadkowego. Szczegółowa analiza (dzień po dniu; porównaj ryc. 3.7.) wykazuje trudne do interpretacji zmiany, np. zmniejszenie się kolejki w Medyce z 70 do 10 godzin w ciągu jednego dnia. Dowodzi to, że jednym z głównych czynników kształtujących czas oczekiwania samochodów osobowych na granicach z państwami byłego ZSRR jest sprawność przeprowadzania odprawy celno - paszportowej. W dniach jej uproszczenia (np. podczas przejazdu oficjalnych delegacji), kolejki zmniejszają się natychmiast. W Terespolu gigantyczne kolejki utrzymywały się przez cały rok. W Ogrodnikach, zarówno w przypadku samochodów osobowych jak i autokarów, najdłuższy czas oczekiwania notowano w okresie letnim (lipiec - sierpień). W Kuźnicy Białostockiej kolejki wszystkich typów pojazdów rozpoczęły się w sierpniu (pełne udostępnienie przejścia) i wzrastały w szybkim tempie aż do końca roku.

Kolejki samochodów ciężarowych na granicy ukraińskiej (w obu kierunkach) odznaczały się charakterystycznym wydłużeniem w okresie wiosennym (od marca do czerwca) i jesiennym (od września do końca roku). Wiąże się to prawdopodobnie z sezonowym wzrostem międzynarodowych obrotów towarowych. W Terespolu-Kukurykach szczyt jesienny przypada na wrzesień, następnie kolejki ulegają znacznemu skróceniu by ponownie wzrosnąć do ogromnych rozmiarów w okresie przedświątecznym.

Na granicy zachodniej kolejki samochodów ciężarowych utrzymywały się praktycznie przez cały rok. Ich skrócenie w okresie zimowym i letnim jest zauważalne ale znacznie mniej wyraźne niż na granicy wschodniej. Na przejściu w Zgorzelcu kolejki występują wyłącznie w pierwszej połowie roku (do remontu mostu), w Sieniawce przeciwnie, jedynie jesienią (przejście ruchu z remontowanego w 1992 r. Zgorzelca). W Olszynie największe kolejki zanotowano w październiku, co wiąże się z przeprowadzaną wówczas przez kierowców "Tirów" blokadą przejścia (protest przeciwko kolejkom !). W związku z obowiązującym w Niemczech zakazem ruchu większości pojazdów ciężarowych w okresie weekendu, zauważalna jest tygodniowa cykliczność długości kolejek na wyjazd z Polski. W sobotę i niedzielę na przejściach gromadzą się pojazdy oczekujące następnie do poniedziałku na możliwość przekroczenia granicy.

Długość kolejek czasem tylko związana była w sposób bezpośredni z natężeniem ruchu pojazdów na danym przejściu granicznym. Niebagatelne znaczenie miał tu stopień rozbudowy, wyposażenia i obsady przejścia. Przez najnowocześniejszy w Polsce, wielopasmowy punkt w Cieszynie wjechało w 1992 r. do Polski 1010 tys. samochodów osobowych i 62 tys. ciężarowych,

a mimo to kolejki zdarzały się tam wówczas (1992) tylko sporadycznie. Przez posiadające tylko 1 pas w każdą stronę przejście w Dorohusku przejechało odpowiednio zaledwie 61 tys. i 2,8 tys. pojazdów, a przeszło 10 godzinny czas oczekiwania na odprawę utrzymywał się tam praktycznie przez cały rok.

W przypadku granicy wschodniej, również liczba pasów odprawy nie determinowała faktycznej przepustowości przejścia. Ilość pasów przeznaczonych do odprawy wjeżdżających do Polski samochodów osobowych w Świecku i w Medyce była w 1992 roku identyczna (4). Przez Medykę wjechało do Polski 210 tys. pojazdów osobowych, przez Świecko 1,475 tys. W Medyce na wjazd czekały one średnio 20,95 godziny, w Świecku 0,04 godziny. Potwierdza to ogromny wpływ systemu odpraw celnych na długość kolejek na granicach z krajami byłego ZSRR.

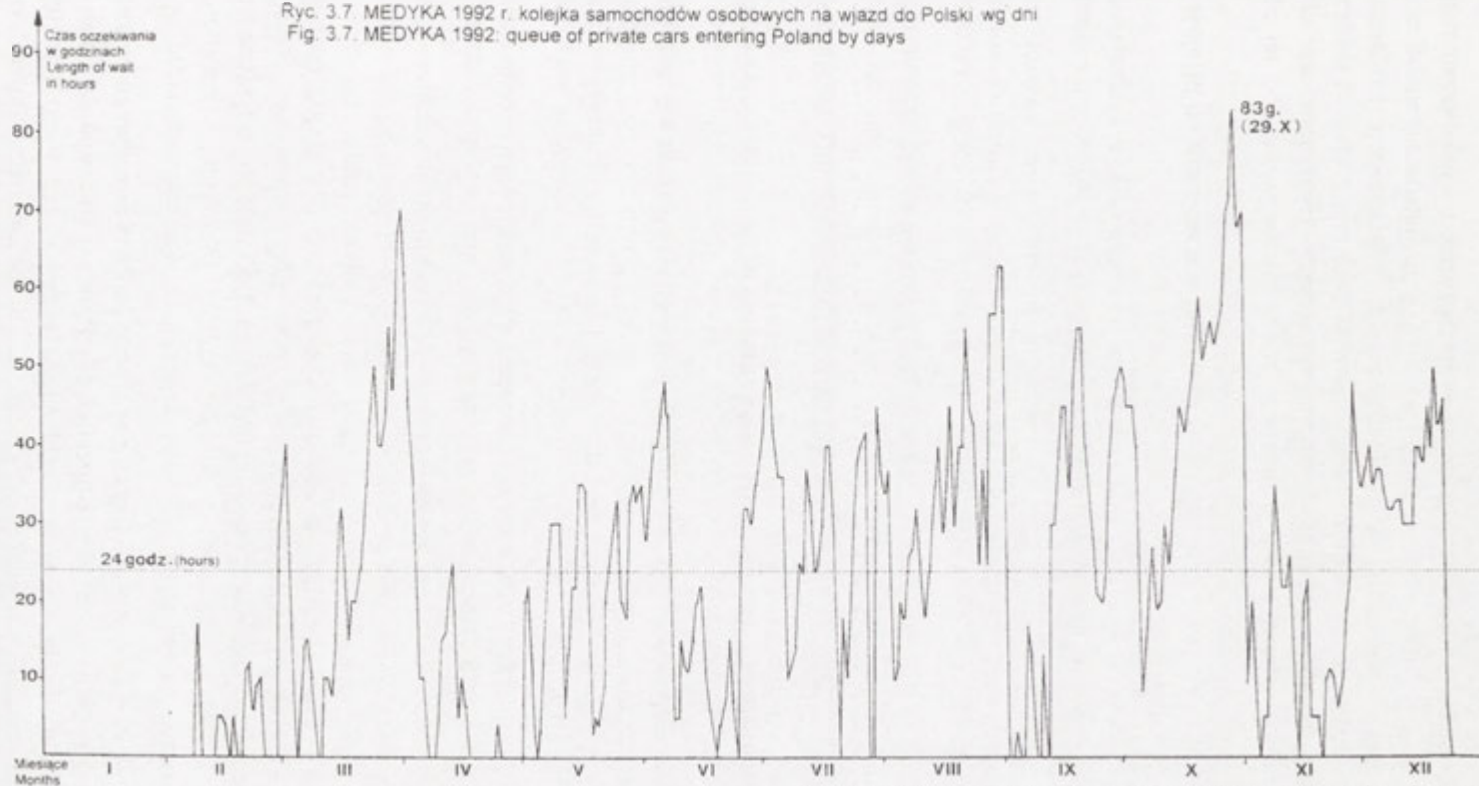
Przeprowadzona analiza wskazywała na następujące przyczyny tworzenia się kolejek pojazdów na granicach Polski w roku 1992:

- Niezwykle skrupulatne kontrole przeprowadzane przy wyjeździe do Polski z terenu Ukrainy, Białorusi i Litwy, przez służby celne tych krajów. Powoduje to, że nawet najnowocześniejsze, wielopasmowe przejście graniczne, nie może na tych kierunkach zapewnić płynności odprawy.
- Duża ilość formalności celnych związanych z odprawianiem pojazdów ciężarowych na granicy niemieckiej, jako granicy ówczesnej EWG (wypełnianie druków SAD, coraz dokładniejsze kontrole związane z powtarzającymi się próbami przemytu).
- Niedostateczna liczba przejść granicznych, niedostosowana do wzrastającego lawinowo ruchu granicznego.
- Niewystarczająca rozbudowa (liczba pasów odprawy, ilość pracowników) punktów kontroli, w szczególności tych położonych na głównych szlakach tranzytowych o znaczeniu europejskim.
- Ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych w dniach wolnych od pracy obowiązujące w Niemczech i Czechach.

3.6.2. Kolejki na granicach w latach 1995-1997

W pięć lat po omówionym powyżej badaniu długości kolejek granicznych, sytuacja na większości granic nie uległa poprawie. Wyjątek stanowiła przejściowo granica z Ukrainą, gdzie na skutek zmniejszenia natężenia ruchu oraz pełnego (całodobowego) otwarcia punktów w Hrebennym i Dorohusku, przejścia graniczne zostały w 1993 roku odblokowane. Później jednak także i tam czas oczekiwania ponownie się wydłużył. Jednocześnie wydłużyły się

Ryc. 3.7. MEDYKA 1992 r. kolejka samochodów osobowych na wjazd do Polski wg dni
Fig. 3.7. MEDYKA 1992. queue of private cars entering Poland by days



Zródło: Opracowanie własne przy pomocy komunikatów wewnętrznych Komendy Głównej Straży Granicznej

kolejki samochodów ciężarowych na granicy zachodniej, a także kolejki pojazdów zarówno osobowych jak i ciężarowych opuszczających Polskę w kierunku wschodnim. Wiązało się to m.in. z koniecznością odprawy masowo przewożonych przez Polskę samochodów importowanych prywatnie z Europy Zachodniej do krajów WNP. Kolejki stały się również zjawiskiem codziennym na jedynym (do 1994 r.), w pełni ogólnodostępnym przejściu granicznym pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej w Bezledach.

Nowym zjawiskiem stało się też oczekiwanie na odprawę na przejściach kolejowych, a konkretnie na dworcach granicznych (np. w Brześciu), gdzie kontrola celna przeprowadzana jest przed wejściem na peron. Czas oczekiwania w "kolejce do pociągu" na odprawę sięga tam niekiedy kilkunastu godzin.

W marcu i czerwcu 1997 r. przeprowadzono fragmentaryczne badania uaktualniające dotyczące kolejek. Ich źródłem były informacje na ten temat publikowane codziennie w „Telegazecie” ® Telewizji Polskiej (str. 197). Dane tego typu trudno jest poddawać wnikliwej analizie naukowej, gdyż ich wartość jest z pewnością mniejsza niż to miało miejsce w przypadku materiałów Straży Granicznej w 1992 r. Pomimo to możliwe jest ogólne zaprezentowanie sytuacji w pełni aktualnej.

W roku 1997 kolejki samochodów osobowych tworzyły się prawie wyłącznie na granicy wschodniej, głównie na wjazd do Polski (patrz tab. 3.6), w tym przede wszystkim na przejściach w Bezledach (25 czerwca - 10 godzin na wjazd), Kuźnicy Białostockiej, Połowcach, Terespolu, Sławatyczach, Dorohusku, Hrebennym (19 marca - 30 godzin na wjazd) i Medyce, a sporadycznie także w Gołdapi i Zosinie. Były więc one codziennością na prawie wszystkich przejściach wschodnich (poza Gronowem i Ogrodnikami). Kolejki na wyjazd pojawiały się też prawie we wszystkich punktach, z tym że nie przekraczały na ogół 5 godzin (za wyjątkiem Kuźnicy Białostockiej, gdzie 19 marca trzeba było czekać na wyjazd 10 godzin). Na innych granicach 2-3 godzinne kolejki pojazdów osobowych najczęściej zdarzały się w Barwinku i Świecku. Znacznemu ograniczeniu (względem roku 1992) uległo nagminne do niedawna zjawisko kolejek autobusowych. Obecnie czas oczekiwania autobusów nie jest na ogół dłuższy niż samochodów osobowych, zaś wszystkie pojazdy kursujące na liniach regularnych przepuszczane są poza kolejnością. Jedynymi punktami, na których wyróżniano oddzielną kolejkę autobusów były w badanych dniach 1997 roku Medyka, Terespol i Kuźnica Białostocka.

O wiele mniejszemu złagodzeniu uległ natomiast problem kolejek samochodów ciężarowych. Co więcej, o ile w 1992 ograniczały się one do granicy wschodniej i zachodniej, to obecnie stały się także zmartwieniem wielu przejść

Tabela 3.6

Przykładowe kolejki na przejściach granicznych w czerwcu 1997 r. (w godzinach)

Table. 3.6.

Examples of queues at border crossings in June 1997 (length in hours)

Przejścia graniczne:	21.06.1997 r.				24.06.1997 r.				25.06.1997 r.			
	Osobowe		Ciężarowe		Osobowe		Ciężarowe		Osobowe		Ciężarowe	
	wjazd	wyjazd	Wjazd	wyjazd	wjazd	wyjazd	wjazd	wyjazd	wjazd	wyjazd	wjazd	wyjazd
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Bezledy	8	6	0	30	4	0	0	0	10	0	3	11
Gołdap	0	0	*	*	0	3	*	*	0	0	*	*
Budzisko	0	0	3	3	0	0	0	0	2	2	2	2
Kuźnica Białostocka	6	0	10	12	4	5	2	0	8	6	0	0
Bobrowniki	*	*	11	0	*	*	0	5	*	*	5	0
Połowce	6	0	*	*	8	0	*	*	6	0	*	*
Terespol	6	3	15	24	3	0	30	32	4	0	15	24
Sławatycze	4	0	*	*	4	0	*	*	0	2	*	*
Dorohusk	0	0	5	0	10	2	16	60	8	6	0	0
Zosin	5	0	*	*	0	0	*	*	0	0	*	*
Hrebennie	0	0	24	10	10	0	20	12	0	0	0	0
Medyka	0	0	0	8	0	2	0	7	0	6	0	10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Barwinek	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chyżne	0	0	5	0	0	0	6	2	0	0	5	2
Cieszyn	0	0	16	0	0	0	6	0	0	0	12	0
Chałupki	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kudowa	0	0	14	0	0	0	15	0	0	0	20	10
Jakuszyce	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0
Sieniawka	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5	0
Jędrzychowice	0	0	6	2	0	0	6	2	0	0	6	0
Olszyna	0	0	30	0	0	0	0	5	0	0	10	10
Gubin	0	0	8	2	0	0	2	5	0	0	3	5
Świecko	3	0	10	3	0	0	0	12	0	0	8	5
Krajnik Dolny	0	0	10	0	0	0	0	3	0	0	2	4
Kołbaskowo	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Lubieszyn	0	0	10	0	0	0	2	0	0	0	6	0

* Przejścia nie odprawiające danej kategorii pojazdów.

Źródło: Telegazeta (R) Telewizji Polskiej z dnia 21, 24 i 25 czerwca 1997 r. (str.197).

na granicy południowej. Na wschodzie, konsekwentnie najdłużej oczekuje się w Terespolu-Kukurykach (12 marca, a więc przed otwarciem terminalu w Brześciu - 48 godzin na wjazd do Polski i 60 na wyjazd; 24 czerwca - 2 miesiące po otwarciu - odpowiednio 30 i 32 godziny), Dorohusku, Hrebennym, Kuźnicy Białostockiej, a przy wyjeździe z Polski także w Bobrownikach (12 marca - 45 godzin) i Bezledach (21 czerwca - 30 godzin); nieco mniejsze w Medyce i Budzisku. Na granicy południowej samochody ciężarowe oczekują najczęściej na wjazd do Polski, w tym przede wszystkim w Barwinku, Chyżnem, Cieszynie (w obu kierunkach; 19 marca po 40 godzin zarówno na wjazd jak i na wyjazd), Chałupkach, Kudowie (25 czerwca 20 godzin na wjazd) i Jakuszycach. Na granicy niemieckiej, Świecko przestało (w porównaniu do roku 1992) pełnić funkcje najbardziej zablokowanego przejścia polsko-niemieckiego. Obecnie równie duże kolejki (w obu kierunkach) spotyka się w Olszynie (19 marca 41 godzin na wjazd i 45 na wyjazd), Gubinie i Kołbaskowie; nieco mniejsze w Sieniawce, Jędrzychowicach, Krajniku i Lubieszynie.

Podsumowując przeprowadzone porównanie należy stwierdzić, że przeprowadzone w latach 1992-1997 inwestycje infrastrukturalne w bardzo małym stopniu zaowocowały poprawą sytuacji w zakresie tworzenia się kolejek granicznych (zwłaszcza samochodów ciężarowych). Można domniemywać, że wysiłki te zostały zniwelowane przez dalszy wzrost ruchu. Nie bez znaczenia jest też fakt, że nie towarzyszyło im dalsze łagodzenie barier formalno-prawnych, w tym szczególności usprawnianie pracy służb granicznych (przede wszystkim służb krajów WNP). Najbardziej pozytywne zmiany dokonały się na granicy litewskiej (odblokowanie Ogrodnik, relatywnie dobra sytuacja w nowym punkcie w Budzisku) oraz na granicy niemieckiej w odniesieniu do ruchu osobowego. Pewna poprawa wystąpiła też w odniesieniu do kolejek samochodów osobowych na innych granicach wschodnich. Fakt, że wynoszą one kilkanaście a nie sto kilkadziesiąt godzin trudno jednak uznać za spektakularny sukces. Sytuacja w zakresie kolejek pojazdów ciężarowych na granicy niemieckiej (pomimo największego chyba skoncentrowania różnego rodzaju inwestycji po obu jej stronach) nie uległa zmianie (zmieniły się tylko proporcje długości oczekiwania pomiędzy poszczególnymi punktami). Wyraźnie zwiększył się natomiast czas oczekiwania na odprawę na granicy południowej (w ruchu towarowym).

3.6.3. Koszty ekonomiczne kolejek granicznych

Jeszcze kilka lat temu postoje ciężarówek na granicach występowały także w obrębie Wspólnoty Europejskiej. Według badań przeprowadzonych w 1988 r. i obejmujących 6 państw dzisiejszej Unii (Belgię, Francję, Holandię,

ówczesne RFN, Wielką Brytanię i Włochy), średnie opóźnienie transportu związane z istnieniem granic wewnętrznych wahało się od 1,44 godziny przy przejazdach z Belgii do Holandii do 7,58 godziny przy podróżach z Francji do Włoch [*The Cost of Non-Europe...*, 1988]. W ramach tych samych badań oszacowano, że łączny roczny koszt opóźnień spowodowanych odprawami (w ruchu pomiędzy wymienionymi 6 krajami) wyniósł 780 mln ECU. Wyliczenia te oparto na kalkulacji kosztów wynagrodzenia kierowcy (przy założeniu, że pracuje on 214 dni w roku, średnio 9 godzin dziennie) oraz kosztów bezproduktywnego postoju pojazdów. Przyjęto na podstawie innych studiów, że koszty wynagrodzeń kierowców są w przybliżeniu równe kosztom użytkowania samochodu (amortyzacja, ubezpieczenia, podatki itd.).

Analogiczne szacunki w warunkach polskich są trudne do przeprowadzenia, m.in. z uwagi na różnice w kosztach wynagrodzeń kierowców polskich, zachodnioeuropejskich i pochodzących z byłego ZSRR; a także z uwagi na znaczną dekapitalizację części używanego w Europie Wschodniej parku samochodowego. Tym niemniej, gdyby w uproszczeniu przyjąć koszty pracy kierowców i użytkowania samochodów jako analogiczne do występujących w Unii Europejskiej w roku 1988, to łączny koszt jednej godziny postoju ciężarówki na granicy wyniósłby 27,6 ECU. Przyjmując następnie średnie czasy oczekiwania obliczone w ramach badań z 1992 r. oraz występujący w tym roku ruch pojazdów ciężarowych, możemy oszacować, że niewydolność jednego tylko przejścia granicznego w Świecku kosztowała przewoźników 263,4 mln ECU, a przejścia w Terespolu-Kukurykach – 229,0 mln ECU. Już tylko te dwa punkty naraziły ich więc na straty równe połowie wszystkich analogicznych kosztów opóźnień granicznych, jakie w 1988 r. wystąpiły pomiędzy 6 badanymi państwami. Dla roku 1997 nie dysponujemy danymi co do średniej rocznej długości kolejek. Należy jednak sądzić, że koszty nie zmniejszyły się, gdyż pewne ograniczenie czasu oczekiwania na odprawę zrównoważone zostało stale zwiększającym się ruchem samochodów ciężarowych (w skali wszystkich granic Polski pomiędzy rokiem 1992 a 1996 o ok. 50%; patrz rozdział 4).

4. ANALIZA ZMIAN W NATĘŻENIU I STRUKTURZE RUCHU GRANICZNEGO

W pracy posłużono się rocznymi wielkościami ruchu przez poszczególne granice (względnie przejścia graniczne) będącymi sumą przekroczeń granicy w obydwu kierunkach. Dane odnośnie ruchu osób, w rozbiciu na poszczególne granice dotyczą tzw. ruchu paszportowego, w przypadku lat 1993-1996 także małego ruchu granicznego z Niemcami, a dla lat 1995-1996 małego ruchu granicznego z Czechami i Słowacją. Nie obejmują one małego ruchu granicznego z Czechami i Słowacją (do roku 1994 włącznie), ruchu uproszczonego z krajami byłego ZSRR, ruchu osób stanowiących obsługę środków transportu (załogi pociągów, statków, barek, samolotów) oraz tzw. ruchu innego (dawniej były to przede wszystkim ruchy wojsk, obecnie np. przekroczenia granicy przez funkcjonariuszy granicznych udających się do pracy na innym niż odprawiające ich przejściu granicznym). Wszystkie wymienione tu pozapaszportowe formy ruchu granicznego uwzględnione są w materiałach statystycznych jako "ruch pozapaszportowy". Uwzględnienie małego ruchu granicznego tylko w przypadku ostatnich lat wiąże się z:

- podpisaniem stosownych umów z Niemcami i Czechami (w 1997 r. także ze Słowacją), powodujących, że ten rodzaj ruchu nabrał ponownie znaczenia;
- w przypadku granicy czeskiej i słowackiej brakiem dostępnych danych dotyczących Małego Ruchu Granicznego (MRG), wg przejść granicznych w latach poprzednich.

W rozdziale 4 nie omawiano szczegółowo rozkładu przestrzennego ruchu osób i samochodów wg poszczególnych przejść granicznych. Zagadnieniom tym poświęcony jest rozdział 5. Wyjątkiem jest ruch pociągów, jednostek pływających i samolotów. Z uwagi na mniejszą liczbę przejść granicznych obsługujących te pojazdy rozdzielanie materiału na ogólny (wg granic) i szczegółowy (wg przejść) uznano za niecelowe.

Jak już wspomniano we wstępie do niniejszej pracy, większość podstawowych danych odnośnie ruchu osób i pojazdów samochodowych przedstawiono dla roku 1980 i następnie dla wszystkich lat okresu 1990-1996. Niektóre dane uzupełniające i utworzone sztucznie miary statystyczne dotyczące tego ruchu (np. współczynniki koncentracji) tylko dla wytypowanych celowo czterech przedziałów czasowych (1980 - przed

przemianami gospodarczymi i zarazem w intensywności ruchu, 1990 - na początku przemian, 1993 - w połowie badanego okresu, 1996 - najnowsze dane). Dla niektórych prezentowanych danych ograniczeniem była dostępność materiałów (Straż Graniczna sporządziła i udostępniła swoją kompletną bazę danych począwszy od roku 1994), w tych przypadkach (np. przyjazdy cudzoziemców, ruch pociągów, samolotów itd.) dane przedstawiono w dwóch przekrojach czasowych: 1994 i 1996.

Przy omawianiu stopnia koncentracji poszczególnych rodzajów ruchu na granicach, oprócz analizy udziałów przejść granicznych, posłużono się współczynnikiem koncentracji [Domański R., 1996]:

$$k = \sum_{i=1}^n (X_i - Y_i) / 100$$

gdzie:

- X_i - procentowy udział danego przejścia w ruchu przez daną granicę,
- Y_i - procentowy udział w ogólnej liczbie przejść przez daną granicę (np. 25% jeżeli na danej granicy znajdują się 4 przejścia).

Przy obliczaniu współczynników brano pod uwagę wyłącznie te przejścia, przez które odbywa się ponad 0,1% analizowanego aktualnie ruchu granicznego (w przypadku współczynnika dla Polski w odniesieniu do całego ruchu granicznego, w przypadku współczynników dla konkretnych granic w odniesieniu do ruchu przez te konkretne granice). Analizę współczynników przeprowadzono niejako niezależnie od analizy prostych miar skupienia ruchu (takich jak udział w ruchu najruchliwszego i trzech najruchliwszych przejść granicznych). Obie analizy nawzajem uzupełniały się. Pierwsza dawała obraz „stopnia równomierności rozkładu ruchu” na istniejące przejścia graniczne, druga pozostawała silnie powiązana z ilością tych przejść.

4.1. Przemiany natężenia ruchu granicznego w Polsce powojennej (1946-1996)

W latach powojennych wielkość ruchu granicznego pozostawała ściśle powiązana z sytuacją polityczną. W praktyce aż do roku 1989 wyjazdy zagraniczne były dobrem reglamentowanym, kształtowanym przez:

- politykę paszportową władz PRL,
- politykę dewizową władz PRL,
- politykę wizową państw zachodnioeuropejskich,
- politykę paszportową i dewizową innych państw socjalistycznych.

Wszystkie wymienione czynniki kształtowały się odmiennie w poszczególnych okresach, odpowiadających w przybliżeniu okresom różnej przenikalności granic omówionym w rozdziale 2. Zmiany w natężeniu ruchu granicznego dla całego pięćdziesięciolecia 1946-1996 przedstawiono na rycinie 4.1 oraz w tabeli 4.1. Jak widzimy w pierwszych latach po wojnie ruch był wprawdzie niewielki, ale odbywał się. Kontynuowane były bowiem procesy repatriacyjne, funkcjonowały przedwojenne umowy o małym ruchu granicznym z Czechosłowacją. W latach 1946-1948 dominującą formą ruchu był właśnie mały ruch graniczny. Dane Straży Granicznej z pierwszych lat powojennych są jednak trudne w interpretacji. Z ich analizy wynika bowiem ujemne saldo małego ruchu granicznego w latach 1946-1947, a to wskazywać może na odprawianie w jego ramach osób wysiedlanych do Niemiec, bądź uciekinierów przekraczających legalnie granicę z Czechosłowacją, a następnie nielegalnie z Europą Zachodnią.

Prawdziwe zamknięcie granic nastąpiło około roku 1950. W najgorszym roku 1954 granice Polski przekroczyło zaledwie 3,7 mln osób. Udział małego ruchu granicznego zmniejszył się. Jednocześnie, podobnie jak i bezpośrednio po wojnie rola ruchu paszportowego była znikoma. W 1953 na podstawie paszportów odprawiono zaledwie 39 tys. podróżnych (w obu kierunkach). Dominował ruch osób obsługujących środki transportu, przemieszczenia wojsk oraz wymiana oficjalnych delegacji.

W okresie od przełomu roku 1955/1956 do roku 1972 następował powolny lecz systematyczny wzrost natężenia ruchu, z poziomu 4,5 mln w 1955 r. do 6,5 mln w 1961 r., 10,1 mln w 1965 i 15,8 mln w 1971 r. W okresie tym pojawił się ponownie ruch turystyczny. Udział ruchu paszportowego wzrósł z 5,6% do 45,8%, a udział małego ruchu granicznego utrzymał się na stałym poziomie około 20-25%. Notorycznym zjawiskiem stało się ujemne saldo ruchu granicznego, będące odbiciem konsekwentnego odpływu emigracyjnego z Polski.

Prawdziwie gwałtowny wzrost natężenia ruchu wystąpił po wprowadzeniu w 1972 r. pełnego otwarcia granicy pomiędzy Polską i NRD. Jej przekraczanie mogło się odbywać na podstawie dowodów osobistych, zaopatrzonych w specjalną pieczętkę, której koszt wynosił zaledwie 10 ówczesnych złotych. W pierwszym okresie wprowadzono również nieograniczoną niczym wymianę walut. Efektem był wzrost natężenia ruchu z 15,8 mln osób w 1971 r. do 46,6 mln w 1972 r. W drugiej połowie lat 70-tych doszło także do ułatwień w podróżach do innych państw socjalistycznych, a polityka otwarcia na zachód doprowadziła do znacznego wzrostu wymiany osobowej z państwami kapitalistycznymi. Pojawiło się zjawisko masowych wyjazdów do pracy sezonowej w Skandynawii, Francji i Niemczech. W

Tabela 4.1

Ruch osobowy na granicach Polski w okresie 1946-1996
Table 4.1. Passenger traffic on Poland's borders in the years 1946-1996

Lata	Ruch ogółem			Ruch paszportowy		Mały ruch graniczny	
	przyjazdy	wyjazdy	całość ruchu	całość ruchu	udział w %	ogółem	udział w %
1	2	3	4	5	6	7	8
1946	1727510	2658582	4386092	4312	0,1	4149143	94,6
1947	2688419	3125170	5813589	109527	1,9	4959064	85,3
1948	3802345	3657830	7460175	175437	2,4	4768840	63,9
1949	2891784	3212367	6104151	141368	2,3	2878660	47,2
1950	2630278	2661473	5291751	119766	2,3	1775844	33,6
1951	2256034	2293438	4549472	97317	2,1	1523620	33,5
1952	1970424	2046832	4017256	92941	2,3	720840	17,9
1953	1872523	1934341	3806864	78506	2,1	399161	10,5
1954	1863905	1908743	3772648	128223	3,4	810766	21,5
1955	2284381	2279698	4564079	256718	5,6	906032	19,9
1956	2403712	2410026	4813738	617179	12,8	1109439	23,0
1957	2670569	2752678	5423247	1095530	20,2	1692548	31,2
1958	2793326	2877889	5671215	990623	17,5	1686366	29,7
1959	2695802	2710799	5406601	980159	18,1	1251040	23,1
1960	2936800	3014791	5951591	1088984	18,3	1421253	23,9
1961	3246350	3253417	6499767	1265134	19,5	1378712	21,2
1962	3720078	3749153	7469231	1414201	18,9	1607019	21,5
1963	3567302	3653418	7220720	1571328	21,8	1602854	22,2
1964	4427510	4423954	8851464	2164612	24,5	2020205	22,8
1965	5037046	5064670	10101716	3133961	31,0	2331864	23,1
1966	5703946	5794032	11497978	4118403	35,8	2879001	25,0
1967	6334469	6281025	12615494	5138384	40,7	2715234	21,5
1968	6518152	6437142	12955294	5464810	42,2	2592492	20,0
1969	7156526	7172671	14329197	6569537	45,8	2752517	19,2
1970	7460309	7462598	14922907	6591799	44,2	3179598	21,3
1971	7920477	7856339	15776816	7225469	45,8	3396578	21,5
1972	23078521	23534861	46613382	37625117	80,7	3634856	7,8
1973	19293731	19198728	38492459	29346916	76,2	3902105	10,1
1974	22108262	21983891	44092153	32847396	74,5	5136309	11,6
1975	22212658	22064180	44276838	33544632	75,8	5112770	11,5
1976	24814668	24903424	49718092	38676785	77,8	5195003	10,4
1977	26812926	27089025	53901951	44288868	82,2	4438192	8,2
1978	24739366	25466701	50206067	42727018	85,1	3111740	6,2
1979	22689270	23185853	45875123	38307146	83,5	3246900	7,1

1	2	3	4	5	6	7	8
1980	19106672	19230195	38336867	31459416	82,1	2803723	7,3
1981	10580828	10808190	21389018	15652625	73,2	1957099	9,2
1982	6887135	6913986	13801121	8821333	63,9	1347756	9,8
1983	8971144	8987563	17958707	13384086	74,5	1516745	8,4
1984	10994602	11199652	22194254	17418078	78,5	1662894	7,5
1985	12001929	11951876	23953805	19295810	80,6	1603030	6,7
1986	13348863	13362574	26711437	22090051	82,7	1584240	5,9
1987	15357945	15437528	30795473	26093416	84,7	1613903	5,2
1988	18012928	18509284	36522212	31598232	86,5	1635405	4,5
1989	30091276	29125901	59217177	54085807	91,3	1633631	2,8
1990	41779524	42470780	84250304	79307780	94,1	1732603	2,1
1991	59165228	58942186	118107414	113920354	96,5	1321124	1,1
1992	78603190	78834437	157437627	154063827	97,9	795354	0,5
1993	93001986	92550528	185552514	149337289	80,5	34150011	18,4
1994	108290863	108827269	217118132	166847835	76,8	48332482	22,3
1995	117617941	119322486	236940427	188358495	79,5	46512153	19,6
1996	130256726	132097362	262354088	206981932	78,9	53143327	20,3
1946-96	1058398159	1066691536	2125089695	1646714472	77,5	293632045	13,8

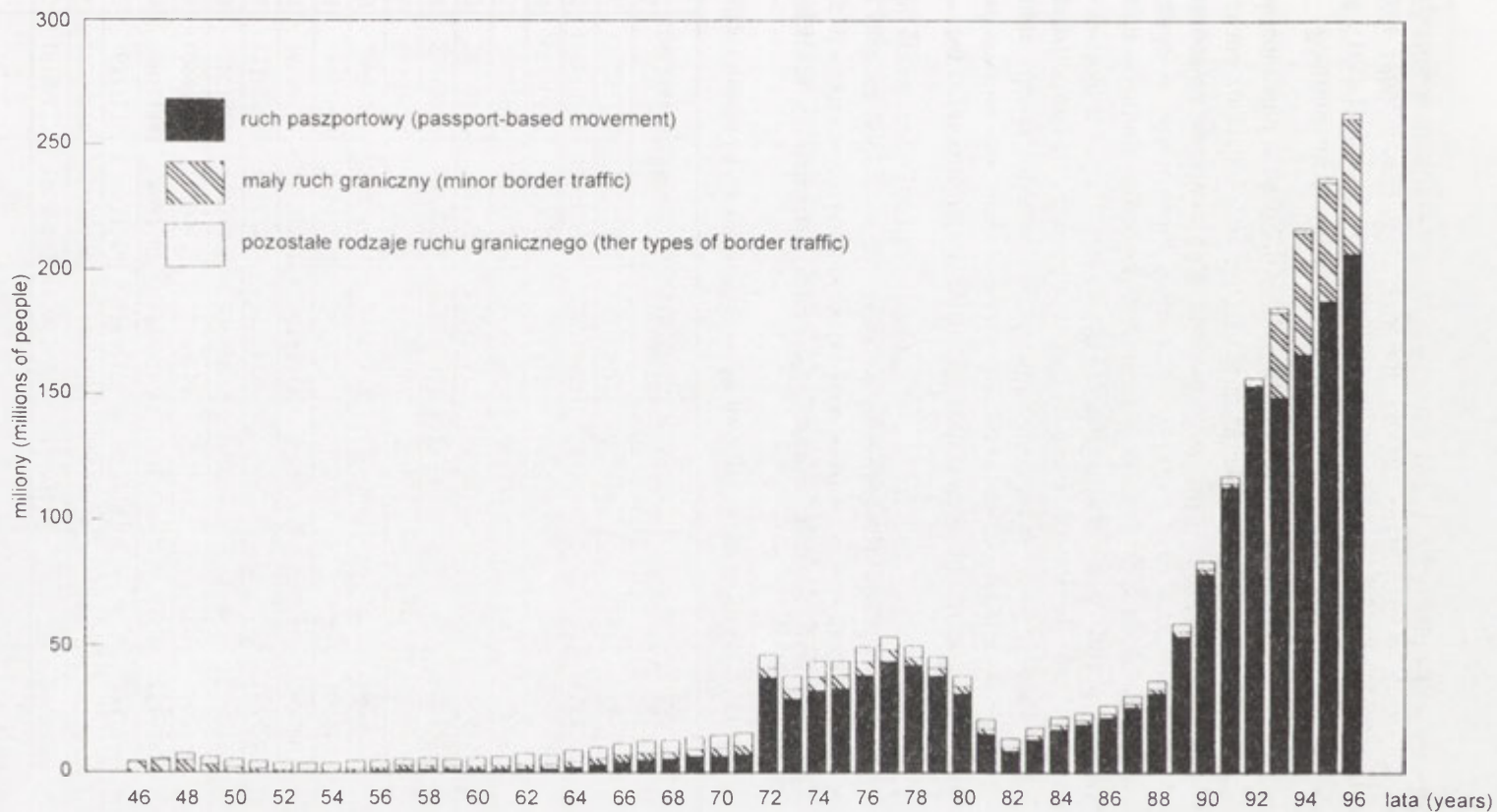
Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

najlepszym w dekadzie roku 1977 granicę przekroczyło 53,9 mln osób. Zdecydowanie wzrósł udział ruchu paszportowego (do poziomu ok. 80%; w tym ruch na podstawie pieczętek w dowodach osobistych), spadł zaś małego ruchu granicznego (do ok. 7-10%).

Na przełomie lat 70-tych i 80-tych doszło do ograniczenia swobody w podróżowaniu do innych KDL (najpierw za pośrednictwem utrudnień w zakupie dewiz, potem w formie wycofania się z umów o ruchu bezpaszportowym). Zmalało natężenie ruchu granicznego (do poziomu 38,3 mln w 1980 r. i 21,1 mln w 1981) i zmieniła się jego struktura (dominować zaczęła wymiana osobowa z krajami Zachodu). Załamanie wielkości ruchu nastąpiło w latach stanu wojennego. W 1982 r. granicę w obu kierunkach przekroczyło zaledwie 13,8 mln osób, w 1983 r. - 18,0 mln. Przejściowo ponownie zmniejszył się udział ruchu paszportowego (do 63,9% w 1982 r.). Struktura ruchu w pewnym stopniu upodobniła się do tej z lat 60-tych.

Pomimo utrzymujących się utrudnień paszportowych i wizowych od 1984 r. ruch graniczny ponownie wzrastał. W 1988 r. zbliżył się on do poziomu z roku 1980, a w 1989 r. (rok, w którym zezwolono na przechowywanie paszportów w domu) przekroczył rekord z 1977 r. i osiągnął najwyższy w

Ryc. 4.1. Ruch na granicach Polski w latach 1946-1996
Fig. 4.1. Traffic at Poland's borders in the years 1946-1996



dotychczasowej historii poziom 59,2 mln osób. Udział ruchu paszportowego wzrósł ponownie i to aż do poziomu 91,3% w 1989 r. Jednocześnie odsetek osób odprawianych w ramach małego ruchu granicznego zmalał do poniżej 3%. Wzrost natężenia i przemiany struktury ruchu w latach 90-tych omówione zostaną w dalszej części rozdziału.

4.2. Ruch graniczny osób w latach 1990-1996

4.2.1 Natężenie i struktura ruchu osobowego

Jak już wspomniano w rozdziale 1, wzrost natężenia osobowego ruchu granicznego miał w latach 90-tych charakter bezprecedensowy i niespotykany dotychczas w historii Polski [Lisiecki M., 1993, Komornicki T., 1995]. O ile w roku 1989 wszystkie granice Polski przekroczyło łącznie 59,2 mln osób, to rok później było to już 84,3 mln, a w 1992 aż 157,4 mln (przeszło 2,5 razy więcej niż trzy lata wcześniej) W kolejnych latach tempo wzrostu natężenia ruchu nieco zmalało, nadal jednak przekraczało ono 10% w skali roku. W roku 1996 granicę w obu kierunkach przekroczyło 262,3 mln osób, w tym 33,4% Polaków (patrz ryc. 4.2.)

Przyczyną pierwotną wzrostu ruchu były przemiany polityczne i gospodarcze jakie zaszły w Europie Środkowej i Wschodniej po 1989 roku. Do bezpośrednich czynników, które wpłynęły na tak ogromną dynamikę tego wzrostu (zasygnalizowanych już w rozdziale 1) zaliczyć należy:

- ostateczne zliberalizowanie polskich przepisów paszportowych;
- podpisanie umów o ruchu bezwizowym pomiędzy Polską i większością państw europejskich;
- podpisanie umów o małym ruchu granicznym z Niemcami, Czechami (nowa) i w 1997 r. także ze Słowacją (nowa);
- daleko idące ułatwienia paszportowe w państwach byłego Związku Radzieckiego;
- decentralizację i prywatyzację transportu samochodowego i handlu zagranicznego;
- zjednoczenie Niemiec, unifikację marki i gwałtowny wzrost kosztów utrzymania w byłym NRD (poszukiwanie tanich towarów i usług za polską granicą);
- ubożenie społeczeństw byłego Związku Radzieckiego (motywacja do przyjazdów do Polski w celu odsprzedaży towarów niskiej jakości; do 1993 -1994 roku) oraz części społeczeństwa polskiego (popyt na ww. towary);

- konkurencyjność (dobra jakość przy cenach niższych od zachodnioeuropejskich) towarów wytwarzanych przez niektóre gałęzie polskiego przemysłu (kosmetyczny, spożywczy, odzieżowy, meblarski) na rynkach wschodnich, a częściowo także południowych (artykuły wyposażenia mieszkań) sąsiadów, połączona z ogromnym wzrostem cen artykułów konsumpcyjnych na tych rynkach (motywacja do drobnego importu z Polski) [*Ruch graniczny i wydatki...*, 1995, 1996, 1997];
- wysokie cło i akcyza na wyroby alkoholowe w Polsce, skłaniające do drobnego przemysłu z za granicy wschodniej i południowej;
- podniesienie poziomu usług turystycznych w Polsce, powodujące większy napływ autentycznych turystów z Niemiec i innych krajów Europy Zachodniej;
- podniesienie zamożności części społeczeństwa polskiego, połączone ze wzrostem cen krajowych usług turystycznych wpływające na ponowny rozwój turystyki wyjazdowej (latem głównie do krajów śródziemnomorskich, a zimą w Alpy i na Słowację).

Zasadniczym przemianom uległa też w tym okresie struktura ruchu granicznego (patrz tabela 4.2.). W roku 1980 tylko nieco ponad połowa przekroczeń granicy odbywała się w ruchu drogowym (w tym pieszym). Jedna piąta podróżujących przez granicę korzystała wówczas z kolei, zaś ponad 4% z komunikacji lotniczej. Jednocześnie aż 18% wszystkich przekroczeń granicy odbywało się w ruchu pozapaszportowym. Od końca lat 80-tych systematycznie wzrastała rola ruchu drogowego, kosztem kolejowego, lotniczego oraz pozapaszportowego. W 1996 roku udział ruchu drogowego wyniósł już ponad 94%, zaś kolejowego zaledwie 3,1%, a lotniczego 1,1%. Również udział ruchu morskiego miał w badanym okresie tendencje malejącą (do 1994 r.), pomimo, że bezwzględna liczba osób odprawianych w portach morskich stale powoli rosła. Jednocześnie począwszy od roku 1990 spadała bezwzględna liczba osób przekraczających granice w komunikacji kolejowej (z 15,6 mln w 1990 r. do 8,0 mln w 1996), a do roku 1991 również w komunikacji lotniczej (z 2,4 mln na 1,9 mln).

Tak drastyczny spadek znaczenia międzynarodowego transportu kolejowego związany był przede wszystkim z:

- znacznym wzrostem cen międzynarodowych biletów kolejowych,
- dużą konkurencją ze strony dynamicznie rozwijającej się międzynarodowej komunikacji autobusowej,
- szybkim rozwojem motoryzacji w Polsce i krajach byłego ZSRR,

Tabela 4.2

Osobowy ruch graniczny w latach 1980, 1990-1996, wg rodzajów ruchu

Table 4.2

Passenger border traffic in the years 1980 and 1990-1996 inclusive, by type

Rodzaj Ruchu:	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%		%		%		%		%
kolejowy*	7636391	19,92	15645297	18,57	12110792	10,25	12846707	8,16	13506223	7,28	9501092	4,38	8811984	3,72	8045679	3,07
drogowy*	21800667	56,87	60579269	71,90	99055990	83,87	138117490	87,73	166315066	89,63	201658681	92,88	222072981	93,73	247554945	94,36
lotniczy	1572364	4,10	2378854	2,82	1927818	1,63	1973974	1,25	2111332	1,14	2304518	1,06	2648925	1,12	2949589	1,12
morski	431286	1,12	703916	0,84	825091	0,70	1119274	0,71	1244959	0,67	1215903	0,56	1326177	0,56	1564196	0,60
rzeczny	18708	0,05	444	0,00	663	0,00	6382	0,00	6079	0,00	9907	0,00	10581	0,00	10850	0,00
Pozapaszportowy	6877451	17,94	4942524	5,87	4187060	3,55	3373800	2,14	2552315	1,38	2428041	1,12	2069779	0,87	2228829	0,85
POLSKA RAZEM	38336867	100,00	84250304	100,00	118107414	100,00	157437627	100,00	185551514	100,00	217118142	100,00	236940427	100,00	262354088	100,00

* w 1993 i 1994 razem z polsko-niemieckim małym ruchem granicznym, w 1995 i 1996 razem z polsko-niemieckim i polsko-czeskim małym ruchem granicznym.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

- polaryzacją stanu zamożności podróżujących zagranicę transportem publicznym („bogaci” wybierający samolot i „biedni” decydujący się na tanią i niewygodną podróż autobusem).

Znaczenie kolei w ruchu dwustronnym malało w latach 90-tych na granicach z wszystkimi sąsiadami Polski (patrz tab. 4.3.). W 1980 r. aż 85,9% ruchu z obecną Białorusią i 55,4% z Ukrainą odbywało się koleją. Jeszcze w 1993 r. było to odpowiednio 51,3% i 34,1%. Reaktywowane połączenia do Rosji i na Litwę przejęły w początkowym okresie ok. 10-20% ruchu osobowego z tymi krajami. Gwałtowne załamanie roli przewozów kolejowych nastąpiło więc na granicy wschodniej dopiero po 1993 r. Relatywnie wysokie znaczenie zachowała ona jedynie na granicy białoruskiej (w 1996 r. - 28,7%; pociągi tranzytowe z Rosji do Europy Zachodniej, ruch drobnych handlarzy w specjalnie uruchomionych pociągach relacji Terespol-Brześć - 2 km!) i w jakiejś mierze ukraińskiej (9,4%). Udział przewozów kolejowych w ruchu osobowym na granicy rosyjskiej spadł do poziomu 1,4%, a na litewskiej do 2,8%. Ruch kolejowy z Niemcami, Czechami i Słowacją zachował swoje znaczenie jedynie w pierwszych dwóch latach przemian społeczno-gospodarczych (w roku 1990 odpowiednio 15,9, 21,4 i 13,6%). Wiązało się to

Tabela 4.3

Rola kolei w osobowym ruchu granicznym

Table 4.3

The role of railways in passenger border traffic

Granica z:	Udział ruchu kolejowego w %			
	1980	1990	1993	1996
ROSJĄ	0,00	0,97	13,57	1,38
LITWĄ	0,00	0,00	20,19	2,82
BIAŁORUSIĄ	85,87	53,49	51,34	28,68
UKRAINĄ	55,35	35,76	34,06	9,38
SŁOWACJĄ	10,51	13,64	4,62	2,58
CZECHAMI	20,43	21,40	2,59	1,46
NIEMCAMI	23,11	15,85	2,77	1,68
RAZEM*	19,92	18,57	7,28	3,07

*z uwzględnieniem ruchu pozapaszportowego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Osobowy ruch graniczny w latach 1990-1996, wg kierunków ruchu

Passenger border traffic in the years 1980 and 1990-1996 inclusive, by direction

Granica z:	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%		%		%		%		%
ROSJA	5072	0,01	82932	0,10	232779	0,20	910760	0,58	1124808	0,61	1876976	0,86	2835848	1,20	4199049	1,60
LITWA	4575	0,01	995544	1,18	1643504	1,39	2203762	1,40	3548930	1,91	2760789	1,27	2759609	1,16	2938968	1,12
BIALORUSIA	1714992	4,47	5567211	6,61	7657198	6,48	8918423	5,66	8926227	4,81	9833838	4,53	11355615	4,79	10878645	4,15
UKRAINA	998556	2,60	4272310	5,07	7358088	6,23	6357812	4,04	5563168	3,00	6622361	3,05	9629870	4,06	10629354	4,05
SŁOWACJA	2763904	7,21	6225679	7,39	8556113	7,24	10733594	6,82	8055846	4,34	9306847	4,29	12831131	5,42	16749761	6,38
CZECHAMI**	8180763	21,34	16716760	19,84	25217285	21,35	37980233	24,12	33909521	18,27	46790700	21,55	60570864	25,56	82452006	31,43
NIEMCAMI*	15787904	41,18	42364574	50,28	60502478	51,23	83865995	53,27	118514408	63,87	133978169	61,71	130912609	55,25	127763691	48,70
granica morska	431286	1,12	703916	0,84	825091	0,70	1119274	0,71	1244959	0,67	1215903	0,56	1326177	0,56	1564196	0,60
granica powietrzna	1572364	4,10	2378854	2,82	1927818	1,63	1973974	1,25	2111332	1,14	2304518	1,06	2648925	1,12	2949589	1,12
ruch pozapaszportowy	6877451	17,94	4942524	5,87	4187060	3,55	3373800	2,14	2552315	1,38	2428041	1,12	2069779	0,87	2228829	0,85
POLSKA RAZEM	38336867	100,00	84250304	100,00	118107414	100,00	157437627	100,00	185551514	100,00	217118142	100,00	236940427	100,00	262354088	100,00

* w 1993, 1994, 1995 i 1996 razem z małym ruchem granicznym

** w 1995 i 1996 razem z małym ruchem granicznym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

z dominacją, często kolejowych, podróży tranzytowych w ruchu z Czechosłowacją (opóźnienia w zniesieniu wzajemnych ograniczeń w podróżowaniu) oraz z dużym natężeniem handlowych wypadów Polaków do Berlina Zachodniego. Już w roku 1991 odsetki korzystających w ruchu granicznym z kolei zaczęły się na tych kierunkach szybko zmniejszać. W 1996 r. wynosiły one 1,7% na granicy niemieckiej, 1,5% na czeskiej i 2,6% na słowackiej.

Początkowy zastój w rozwoju międzynarodowej komunikacji lotniczej wynikał natomiast w ogromnej mierze z urealnienia kursu dolara (utrzymywana do końca lat 80-tych sprzedaż biletów wg tzw. "kursu oficjalnego" powodowała niespotykaną w świecie opłacalność podróżowania samolotem), po części zaś był efektem trendów ogólnoswiatowych w tym zakresie. O ile załamanie zagranicznych pasażerskich przewozów kolejowych wydaje się zjawiskiem trwałym, o tyle wzrost natężenia ruchu na polskiej granicy powietrznej odznacza się od 1994 r. ponownie znaczącą dynamiką (w 1993 - 2,1 mln przekroczeń granicy, w 1996 - 2,9 mln).

Tabela 4.5

Dynamika zmian w wielkości osobowego ruchu granicznego 1980-1996

Table 4.5

Dynamic to changes in the size of passenger border traffic 1980-1996

Granica z:	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1996
	1980=100	Rok poprzedni=100						1990=100
ROSIĄ	1635,1	280,7	391,3	123,5	166,9	151,1	148,1	5063,2
LITWĄ	21760,5	165,1	134,1	161,0	77,8	100,0	106,5	295,2
BIAŁORUSIĄ	324,6	137,5	116,5	100,1	110,2	115,5	95,8	195,4
UKRAINĄ	427,8	172,2	86,4	87,5	119,0	145,4	110,4	248,8
SŁOWACJĄ	225,2	137,4	125,4	75,1	115,5	137,9	130,5	269,0
CZECHAMI**	204,3	150,9	150,6	89,3	138,0	129,5	136,1	493,2
NIEMCAMI*	268,3	143,0	138,7	134,0	119,2	97,7	97,8	302,8
granica morska	163,2	105,4	126,4	86,2	122,7	110,6	97,2	151,3
granica powietrzna	151,3	81,0	102,4	107,0	109,1	114,9	111,4	124,0
ruch pozapaszportowy	71,9	84,7	80,6	75,7	95,1	85,2	107,7	45,1
POLSKA RAZEM	219,8	140,2	133,3	117,9	117,0	109,1	110,7	311,4

* w 1993, 1994, 1995 i 1996 razem z małym ruchem granicznym,

** w 1995 i 1996 razem z małym ruchem granicznym.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Znacznym przemianom podlegała także struktura kierunkowa ruchu granicznego (patrz tab. 4.4.). Do roku 1994 nieprzerwanie wzrastała, i tak ogromna, koncentracja ruchu na granicy polsko-niemieckiej. W 1980 przekraczało ją 41% ogółu przekraczających wszystkie granice Polski, w 1994 już blisko 62%. Później tendencja ta została zatrzymana a odsetek ów zmalał do 55% w 1995 r. i niecałych 49% w 1996 r. Doroczny przyrost ruchu na granicy polsko-niemieckiej był aż do roku 1994 wyższy od średniego krajowego. Znaczny wzrost natężenia ruchu zanotowano także na granicach z Białorusią, Ukrainą (przyrost wystąpił tam głównie w pierwszym okresie masowych przyjazdów handlowych 1990-1991, później zaś nastąpiła stagnacja, a w przypadku Ukrainy nawet spadek natężenia ruchu) oraz z Czechami (dynamiczny wzrost natężenia w roku 1994). Odrębnym problemem jest eksplozja ruchu granicznego z Litwą (od 1990 r.) i Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej (od 1992 r.). Trzeba jednak zaznaczyć, że na obu tych granicach przez cały okres powojenny jakkolwiek ruch graniczny praktycznie nie istniał. Udział procentowy ruchu z państwami byłego ZSRR był największy w latach 1990-1991 (w 1991 r. łącznie ok. 22%), później zaś systematycznie malał (w 1996 r. - 10,9%). Do 1994 malało natomiast znaczenie ruchu granicznego ze Słowacją a także ruchu na granicach morskiej i powietrznej. Rok 1995 przyniósł wzrost udziału ruchu osobowego przez całą granicę południową (głównie z Czechami z 21,6% w 1994 do 25,6% w 1995 i 31,4% w 1996 r.). Tak więc, w 1996 r. na granicę niemiecką przypadało 48,7% ruchu osobowego, na czeską kolejne 31,4% (razem na kierunek zachodni i pd.-zach. - 80,1%; w roku 1980 - 62,5%), na słowacką - 6,4%, na białoruską 4,2%, ukraińską 4,1%, rosyjską 1,6%, litewską i powietrzną po 1,1% i na morską 0,6%.

Analizowany w liczbach bezwzględnych ruch graniczny wzrastał w latach 90-tych nieprzerwanie tylko na granicy z Obwodem Kaliningradzkim. Ruch z Niemcami zaczął nieznacznie maleć po roku 1994 (regres handlu przygranicznego), z Białorusią w 1996 r. (zahamowanie reform i ograniczenia swobód obywatelskich). Ruch z Litwą swój szczytowy poziom osiągnął w roku 1993 (3,5 mln osób; złoty okres handlu przygranicznego), potem wyraźnie zmalał, aby w 1996 ponownie wzrosnąć. W roku 1993 miało też miejsce chwilowe załamanie wzrostu ruchu z Czechami i Słowacją, po którym w obu wypadkach nastąpił spektakularny przyrost. Ruch z Ukrainą załamał się już w 1992 r. (handlarze z tego kraju nie mieli już co przywozić na sprzedaż, zaś sytuacja ekonomiczna Ukrainy nie pozwalała jeszcze nawet na drobny import z Polski towarów konsumpcyjnych). Ponowny wzrost ruchu na tym kierunku wystąpił dopiero po 1994 r. i trwa nadal (m.in. dzięki podpisaniu umowy o ruchu bezwizowym). Dynamikę zmian w natężeniu ruchu na poszczególnych granicach przedstawiono w tabeli 4.5. Przyjmując natężenie z roku 1990 jako 100, w 1996 r. największy przyrost zanotowano (pomijając granicę z Obwodem

Kaliningradzkim, przez którą w 1990 praktycznie nie było jeszcze żadnego ruchu na granicy czeskiej (493), niemieckiej (302) i litewskiej (295), niższy na słowackiej (269) i ukraińskiej (249), relatywnie mały na białoruskiej (195), morskiej (151) i powietrznej (124). Wskaźnik dynamiki zmian dla wszystkich granic (1990=100) wynosił 311.

Tabela 4.6

Udział obywateli polskich w osobowym, paszportowym ruchu granicznym w latach 1980, 1990-1996

Table 4.6

Share of Polish citizens in passport-based passenger traffic in the years 1980 and 1990-1996 inclusive

Granica z:	przejścia	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Rosją	kolejowe	-	51,1	0,1	10,3	16,1	22,1	24,6	26,1
	drogowe	37,5	50,3	43,2	43,3	55,4	51,9	52,8	55,6
Litwą	kolejowe	-	-	-	12,6	19,9	35,4	35,3	39,4
	drogowe	57,4	43,3	41,2	42,9	30,1	22,8	18,5	15,7
Białorusią	kolejowe	43,6	36,6	22,3	12,7	24,6	29,0	28,9	22,4
	drogowe	20,0	43,1	26,7	24,6	19,3	18,6	17,5	14,0
Ukrainą	kolejowe	73,6	28,5	9,1	3,9	4,1	4,0	4,4	6,8
	drogowe	82,3	50,4	33,8	35,8	35,5	17,5	10,2	7,9
Słowacją	kolejowe	71,7	56,7	33,5	66,2	63,4	55,4	52,4	50,4
	drogowe	42,4	68,5	41,4	42,9	45,3	41,7	41,5	46,3
Czechami**	kolejowe	68,9	84,0	73,4	74,3	71,6	64,4	62,7	58,9
	Drogowe	56,1	79,6	52,8	59,9	52,1	38,3	36,3	43,4
Niemcami*	Kolejowe	64,0	68,7	34,3	41,4	33,9	51,5	60,7	60,3
	Drogowe	53,8	41,2	29,6	28,2	28,1	28,5	27,0	27,1
granica morska		40,2	46,2	50,6	37,2	36,6	38,1	35,1	40,2
granica powietrzna		63,1	62,9	55,5	47,8	45,2	46,2	48,1	49,9
POLSKA RAZEM		55,8	54,6	36,6	37,4	34,2	31,5	30,3	33,4

* w 1993, 1994 i 1995 r. razem z małym ruchem granicznym,

** w 1995 r. razem z małym ruchem granicznym.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Udział obywateli polskich wśród osób przekraczających granice Polski (w ruchu paszportowym) zmniejszał się w latach 90-tych rokrocznie (patrz tab. 4.6.), aż do roku 1995. O ile w roku 1990 wynosił on ok. 54,6% (nieco tylko mniej niż w 1980) to w 1992 już tylko 37,4%, a w 1995 - 30,3%. W roku 1996 wzrósł ponownie do poziomu 33,2%. Spadek udziału nie oznaczał jednak na ogół zmniejszenia się liczby przekraczających granicę Polaków. Był on w

dużej mierze efektem wspomnianej wyżej "koniunktury bazarowej", sprawiającej, że przy obecnym zróżnicowaniu cen i zarobków bardziej opłacalne jest przyjeżdżanie do Polski na zakupy, niż wyjeżdżanie z Polski w podobnym celu do krajów ościennych. Dodatkową rolę odgrywa tu też wzrost znaczenia przejazdów tranzytowych (głównie obywateli państw byłego ZSRR na zachód).

Tabela 4.7

Wyjazdy obywateli Polski wg granic w latach 1994-1996

Table 4.7

Departures by Polish citizens by border in the years 1994-1996

Granica z:	1994		1995		1996	
		%		%		%
ROSIĄ	474142	1,38	759150	2,09	1188515	2,66
LITWĄ	323637	0,94	257577	0,71	240383	0,54
BIAŁORUSIĄ	1161088	3,39	1224153	3,36	908730	2,03
UKRAINĄ	477797	1,39	455121	1,25	411653	0,92
SŁOWACJĄ	2149473	6,27	2821023	7,75	4146127	9,27
CZECHAMI**	9415262	27,45	11372622	31,25	18344125	41,03
NIEMCAMI*	19550369	57,00	18644202	51,24	18443951	41,25
granica morska	193005	0,56	197129	0,54	271479	0,61
granica powietrzna	551504	1,61	656141	1,80	757711	1,69
POLSKA RAZEM	34296277	100,00	36387118	100,00	44712674	100,00

* w 1993, 1994, 1995 i 1996 razem z małym ruchem granicznym

** w 1995 i 1996 razem z małym ruchem granicznym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Stosunkowo wysoki jest udział obywateli polskich wśród przekraczających granicę słowacką (50% w ruchu kolejowym i 46% w drogowym), czeską (odpowiednio 59% i 43%), morską (40%), powietrzną (50%) i z Obwodem Kaliningradzkim (56% w ruchu drogowym); zdecydowanie najmniejszy na granicy z Białorusią (22% w ruchu kolejowym i 14% w drogowym) i Ukrainą (tylko 7% w ruchu kolejowym i 8% w drogowym). Poza przypadkiem Ukrainy udział Polaków jest z reguły wyższy w ruchu kolejowym niż drogowym (dominujący na większości granic ściśle lokalny ruch zakupowy najczęściej jest ruchem drogowym). Na granicy zachodniej z reguły wyższy jest też udział obywateli naszego kraju wśród

korzystających z przejść granicznych na głównych szlakach transeuropejskich (np. Świecko, Olszyna, Kołbaskowo; ruch dalekobieżny), mały zaś na przejściach lokalnych (ruch przygraniczny). Potwierdzają to przeprowadzone w 1994 i 1996 r. badania terenowe (zobacz także rozdział 5.7.3.).

Tendencja malejącego udziału Polaków była w badanym okresie charakterystyczna dla ruchu przez większość granic. Jedynie na granicy czeskiej i słowackiej (wówczas jeszcze czechosłowackiej) na początku lat 90-tych wystąpił wzrost odsetka Polaków. Wiązało się to z utrzymywaniem przez władze czechosłowackie ograniczeń w swobodzie podróżowania z Polską. W rezultacie znaczną część przekraczających granicę stanowili Polacy jadący tranzytem do państw trzecich. Od roku 1991 udział Polaków na granicy południowej zaczął stopniowo maleć, a w 1994 nastąpiło jego gwałtowne zmniejszenie (np. w ruchu drogowym z Czechami z 52% na 38%). Od 1992 r. odsetek Polaków wśród przekraczających granicę z Niemcami praktycznie nie zmienia się. Bezwzględna liczba Polaków przekraczających granicę wschodnią utrzymuje się praktycznie na niezmiennym poziomie, co w połączeniu ze stałym wzrostem liczby przyjazdów obywateli byłego ZSRR do Polski, znajduje odzwierciedlenie w konsekwentnie zmniejszającym się odsetku (poza granicą z Obwodem Kaliningradzkim, gdzie udział Polaków podlega wahaniom oscylując w granicach 50%).

Wraz ze wzrostem taryf lotniczych na początku lat 90-tych zmalał też udział obywateli polskich wśród korzystających z międzynarodowej komunikacji samolotowej (z około 63% w 1980 i 1990 r. do 45% w 1993 r.). W kolejnych latach udział ten powoli wzrastał (w 1996 r. - prawie 50%), wraz z poprawą sytuacji materialnej części społeczeństwa oraz rozwojem sezonowych tanich połączeń czarterowych. Odsetek Polaków przekraczających granicę morską podlegał sporym wahaniom: początkowo wzrósł (z 40% w 1980 do 50% w 1991 r.; okres licznych wyjazdów zarobkowych do Skandynawii), potem malał aż do poziomu 35% w 1995 r. (uruchomienie rejsów białej floty na Zalewie Szczecińskim, których pasażerami są głównie Niemcy), a w roku 1996 wzrósł niespodziewanie do 40%.

Dopełnieniem obrazu ruchu osobowego jest spojrzenie na dynamikę i strukturę kierunkową wyjazdów zagranicznych Polaków. W 1980 r. z Polski wyjechało ogółem 8,9 mln obywateli, w 1990 r. już 22,1 mln. Na początku lat 90-tych liczba Polaków wyjeżdżających za granicę przestała rosnąć (w 1991 tylko 20,7 mln), później zaś rosła wolniej niż natężenie całego ruchu granicznego. W 1992 r. wynosiła ona wprawdzie 29,3 mln, ale w 1993 r. zmniejszyła się do 28,6 mln. Kolejne lata przyniosły ponownie wzrost (patrz tab. 4.7.) najpierw powolny do poziomu 34,3 mln w 1994 i 36,3 mln w 1995 r., później dynamiczny do 44,7 mln w 1996 r. Lata 1994-1996 charakteryzowały

się wzrostem liczby wyjazdów obywateli polskich przez granicę z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, granicę słowacką (z 2,1 mln w 1994 do 4,1 mln w 1996), czeską (odpowiednio z 9,4 mln do 18,3 mln) oraz granice morską i powietrzną. Jednocześnie zmalała liczba Polaków wyjeżdżających z kraju przez granicę niemiecką, litewską i ukraińską, a po 1995 r. (sytuacja polityczna) także przez białoruską. W 1996 r. zdecydowana większość rodaków udawała się zagranicę do Niemiec i Czech, względnie podróżowała tranzytem przez te kraje (odpowiednio 41,3% i 41,0% ogólnej liczby wyjazdów). Kolejne 9,3% wyjazdów przypadało na granicę słowacką, a tylko nieco ponad 8% na wszystkie pozostałe.

4.2.2. Przyjazdy cudzoziemców

Analiza przestrzennego rozkładu przyjazdów cudzoziemców pozwala nam na dokładniejsze zbadanie struktury ruchu granicznego oraz określenie podstawowych kierunków tranzytu obywateli innych państw przez Polskę. Dane odnośnie przyjazdów udostępniane są przez Straż Graniczną od 1994 r. co bardzo ogranicza możliwości analizy o charakterze dynamicznym. Dane wyjściowe dotyczą wyłącznie przyjazdów do Polski, a zatem w przeciwieństwie do większości analizowanych w pracy materiałów nie dotyczą całości ruchu w obu kierunkach. Dla potrzeb opracowania przyjęto jednak, że odzwierciedlają one strukturę ruchu w danych punktach, gdyż nawet jeżeli wielu cudzoziemców wjeżdża i wyjeżdża z naszego kraju przez różne granice (tranzyt) i przejścia graniczne, to jednak w skali roku wynikające z tego tytułu błędy ulegają zbilansowaniu.

W 1994 r. do Polski wjechało 74,3 mln obcokrajowców, w 1996 już 87,4 mln (patrz tab. 4.8.), w tym najwięcej Niemców (46,7 mln, o 0,7 mln mniej niż 2 lata wcześniej), Czechów (18,5 mln, aż o 7,4 mln więcej niż w 1994 r.), Słowaków (5,4 mln, wzrost o 2,4 mln), Ukraińców (5,2 mln, o 2,0 mln), Białorusinów (3,8 mln, o 1,6 mln), Rosjan (2,2 mln, o 0,2 mln mniej niż w 1994 r.), Litwinów (1,4 mln), Łotyszy (467 tys.), Austriaków (388 tys.) i Holendrów (334 tys.).

Z oczywistych względów obywatele państw sąsiednich wjeżdżali do Polski przede wszystkim przez wspólną granicę lądową. Udział przyjazdów bezpośrednich wskazuje w tym przypadku pośrednio ilu przyjeżdżających traktowało Polskę jako kraj docelowy (patrz tab. 4.9.). Jeśli jest on bliski 100% (jak w przypadku Ukrainy - 86,7%, Białorusi - 90,0%, Czech - 97,0% i Niemiec - 92,2%) oznacza to, że dla większości celem podróży jest Polska; gdy zbliża się do 50% (Litwa - 64,0 %) można domniemywać, iż nasz kraj dla większości przekraczających granicę jest jedynie państwem tranzytowym.

Wyjątkami od tej reguły są obywatele Słowacji i Rosji. Wielu Słowaków wjeżdża do Polski tradycyjnie przez terytorium dzisiejszych Czech (ze Słowacji 68,8% i z Czech 30,1%; łącznie aż 98,9%, a więc są to podróże docelowe do Polski). Ze wszystkich przyjeżdżających do Polski Rosjan, z terenu Obwodu Kaliningradzkiego wjeżdża 39,3% (851 tys. - dużo w stosunku do liczby mieszkańców obwodu), z terenu Białorusi (naturalny kierunek tranzytowy) 30,0% i z terenu Ukrainy zaledwie 2,9%. Jednocześnie aż 21,9 % przekracza granicę polsko-niemiecką. Na tej podstawie można sądzić, że dla mieszkańców Obwodu Kaliningradzkiego Polska jest najczęściej krajem docelowym, zaś dla przyjeżdżających z głębi Rosji, w dużej mierze tranzytowym. Sytuacja ta zmieniła się względem roku 1994, kiedy to aż 55,8% Rosjan wjeżdżało do Polski z Białorusi (w dużej mierze były to więc wówczas przyjazdy docelowe).

Podstawowym kierunkiem tranzytu dla obywateli wszystkich naszych wschodnich sąsiadów są Niemcy (26,8% wjazdów do Polski obywateli Litwy, 21,9% Rosji, 8,2% Białorusi i 6,8% Ukrainy); dla Rosjan w ograniczonym zakresie także Czechy (2,9% wjazdów), a dla Litwinów Czechy (4,0%) i Słowacja (2,0%). Nieliczni podróżujący tranzytem przez Polskę Czesi udają się do Niemiec (2,1% wjazdów), głównie skrótem przez „Worek Żytawski”. Z analogicznej trasy korzystają Niemcy (6,1% wjazdów do Polski ma miejsce przez przejścia polsko-czeskie). Charakterystyczny jest niski odsetek Litwinów wjeżdżających do Polski z Rosji (1,5%) i Białorusi (w 1994 - 3,2%, w 1996 już tylko 1,0%), pomimo, że przez oba te kraje wiodą względnie dogodne szlaki komunikacyjne z Litwy do Polski. Znikoma część obywateli krajów sąsiednich korzysta z połączeń lotniczych (poniżej 1%, za wyjątkiem Rosji - 1,1%).

Większość obywateli państw nie graniczących z Polską przybywa do naszego kraju zgodnie z naturalnym kierunkiem geograficznym, a w przypadku krajów dalej położonych także drogą powietrzną. Łotysze i Estończycy są w Polsce z reguły gośćmi tranzytowymi. Przez granicę litewską wjeżdża ich odpowiednio tylko 42,4% i 32,0%; przez niemiecką aż 50,0% i 61,9%, przez czeską 3,9% i 3,6% oraz przez słowacką 2,1% i 1,8%. Przedstawione odsetki wskazują, iż znaczna grupa obywateli państw bałtyckich przekracza kilkakrotnie granicę polsko-niemiecką nie powracając do kraju rodzinnego. Może się to wiązać z prowadzeniem działalności gospodarczej, drobnym handlem lub też być efektem wjazdów do Niemiec (np. na zakupy), w których z uwagi na niższe ceny miejscem zakwaterowania są polskie miasta

Tabela 4.8

Przyjazdy cudzoziemców do Polski przez poszczególne granice w latach 1994 i 1996

Table 4.8

Arrivals of foreigners in Poland via different borders in the years 1994 and 1996 combined

Obywatele państw	Granica z Rosją		Granica z Litwą		Granica z Białorusią		Granica z Ukrainą		Granica ze Słowacją		Granica z Czechami		Granica z Niemcami		Granica morska		Granica powietrzna		RAZEM	
	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996
Rosja	389064	850998	35473	14542	1341174	651695	43786	62732	6404	20054	42171	62680	523482	475084	4202	3221	17970	24648	2403726	2165654
Litwa	15147	20872	701377	901796	36702	14015	303	1112	10856	28136	37808	57012	333456	377601	2427	2641	5861	5152	1143937	1408337
Białorus	2597	4973	8601	1383	1970996	3427041	324	3595	9280	18133	13646	35459	143599	312277	501	1028	2400	4983	2151944	3808872
Ukraina	4950	5470	2170	276	202593	219370	2662963	4521604	23519	32394	17242	67735	235011	356087	622	1493	5728	8477	3154798	5212906
Słowacja	102	148	1886	2863	9845	12191	4646	2904	2054724	3730426	896356	1667786	2494	4477	1225	1737	435	769	2971713	5423301
Czechy	505	891	5623	10274	28876	35756	7133	7805	37664	91793	10682211	17977540	374972	395128	2461	3099	3690	4320	11143135	18526606
Niemcy	43232	42267	18157	17540	42913	40605	21311	23590	106538	135848	2346743	2869034	44566354	43089515	253527	370840	89735	123837	47488510	46713076
Estonia	139	270	92397	107327	1871	418	23	93	1661	6126	4321	11989	122801	207452	147	17	455	1250	223815	334942
Lotwa	4396	3858	150645	198133	10804	1253	80	179	4194	9765	7062	17968	152127	233482	8	544	2437	1748	331753	466930
Rumunia	2	14	69	77	658	1071	82718	32328	121901	82398	3000	2984	8960	8912	1463	1710	1671	2174	220442	131668
Bulgaria	65	46	191	172	7399	11146	16447	9776	3575	6305	8646	14349	9939	8595	1373	1149	3640	4427	51275	55965
Węgry	77	120	994	2982	4366	5688	237	311	135453	155084	20648	21463	10771	10481	1724	2236	4290	4962	178560	203327
Jugosławia	8	7	125	71	1006	1206	491	206	8190	6490	3871	1753	2493	1178	4909	2303	2054	1776	23147	14990
Austria	102	254	515	1031	2300	1732	591	499	25150	39325	202934	294245	39593	31921	3071	1709	17915	17842	292171	388558
Włochy	157	110	948	1486	3471	2587	607	404	14771	15672	63380	71932	51913	44924	1530	891	37397	40505	174174	178511
Francja	229	264	1288	1276	4111	2731	2512	2117	12666	11208	40081	43705	249596	185780	2400	1397	43838	54831	356721	303309
Belgia	71	41	365	367	1742	1810	931	715	22679	2952	16248	18766	133532	109293	206	281	13357	15716	189131	149941

Holandia	301	191	3137	2012	6160	3799	1499	1783	24685	27177	41804	75272	241370	210762	658	753	20878	27173	340492	348922
Wielka Brytania	107	80	597	988	2310	1722	1273	1189	8740	16427	12360	21628	121294	91919	1570	2788	62782	80749	211033	217490
Dania	41	232	1457	1058	808	573	284	337	6237	2373	18980	15145	142299	90522	17950	16929	15104	16839	203160	144008
Szwecja	336	305	325	690	436	460	965	933	4576	5339	20797	18011	55140	35596	97891	110984	24084	26986	204550	199304
Norwegia	151	65	237	332	289	166	271	298	2344	1416	5999	12124	22638	15373	15682	14271	9910	10272	57521	54317
Finlandia	338	53	2301	5896	117	149	52	47	956	2520	9318	11443	24673	14100	10513	2125	11264	16928	59532	53261
USA	204	160	735	1220	3106	2305	1590	1558	13036	21712	21786	26146	59142	51398	2484	2687	98048	109573	200131	216759
Mongolia	9	7	0	6	4307	4236	384	691	9	23	578	640	721	338	0	2	189	669	6197	6612
Wietnam	21	5	3	6	135	225	37	81	22	38	779	1240	1043	1256	1	1	1588	3134	3629	5986
Chiny	2	67	11	143	455	282	29	156	108	223	357	864	262	353	27	17	3312	3649	4563	5754
Pakistan	0	0	1	4	20	39	22	81	29	2	12	15	206	664	0	0	427	590	717	1395
Afganistan	3	1	0	1	269	66	33	72	0	2	5	10	193	121	1	1	53	53	557	327
Indie	22	32	32	7	106	57	58	41	25	38	234	143	1636	469	63	38	2521	3026	4697	3851
inne kraje	10189	14498	2692	25958	38513	43299	42192	153559	15728	24484	50004	73222	149917	199805	6379	3869	141446	155004	457060	693698
RAZEM	472567	946299	1032352	1299917	3727858	4487693	2893792	4830796	2675720	4493883	14589381	23492303	47781627	46564863	435015	550761	644479	772062	74252791	87438577

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Source: Author's own work on the basis of material from the Border Guard

Tabela 4.9

Przyjazdy cudzoziemców do Polski w latach 1994 i 1996 – rozkład na poszczególne granice w %

Table 4.9

Arrivals of foreigners in Poland in the years 1994 and 1996 - distribution by particular borders in %.

Obywatele państw:	Granica z Rosją		Granica z Litwą		Granica z Białorusią		Granica z Ukrainą		Granica ze Słowacją		Granica z Czechami		Granica z Niemcami		Granica morska		Granica powietrzna		RAZEM	
	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Rosja	16,19	39,30	1,48	0,67	55,80	30,09	1,82	2,90	0,27	0,93	1,75	2,89	21,78	21,94	0,17	0,15	0,75	1,14	100,00	100,00
Litwa	1,32	1,48	61,31	64,03	3,21	1,00	0,03	0,08	0,95	2,00	3,31	4,05	29,15	26,81	0,21	0,19	0,51	0,37	100,00	100,00
Białoruś	0,12	0,13	0,40	0,04	91,59	89,98	0,02	0,09	0,43	0,48	0,63	0,93	6,67	8,20	0,02	0,03	0,11	0,13	100,00	100,00
Ukraina	0,16	0,10	0,07	0,01	6,42	4,21	84,41	86,74	0,75	0,62	0,55	1,30	7,45	6,83	0,02	0,03	0,18	0,16	100,00	100,00
Słowacja	0,00	0,00	0,06	0,05	0,33	0,22	0,16	0,05	69,14	68,79	30,16	30,75	0,08	0,08	0,04	0,03	0,01	0,01	100,00	100,00
Czechy	0,00	0,00	0,05	0,06	0,26	0,19	0,06	0,04	0,34	0,50	95,86	97,04	3,37	2,13	0,02	0,02	0,03	0,02	100,00	100,00
Niemcy	0,09	0,09	0,04	0,04	0,09	0,09	0,04	0,05	0,22	0,29	4,94	6,14	93,85	92,24	0,53	0,79	0,19	0,27	100,00	100,00
Estonia	0,06	0,08	41,28	32,04	0,84	0,12	0,01	0,03	0,74	1,83	1,93	3,58	54,87	61,94	0,07	0,01	0,20	0,37	100,00	100,00
Łotwa	1,33	0,83	45,41	42,43	3,26	0,27	0,02	0,04	1,26	2,09	2,13	3,85	45,86	50,00	0,00	0,12	0,73	0,37	100,00	100,00
Rumunia	0,00	0,01	0,03	0,06	0,30	0,81	37,52	24,55	55,30	62,58	1,36	2,27	4,06	6,77	0,66	1,30	0,76	1,65	100,00	100,00
Bułgaria	0,13	0,08	0,37	0,31	14,43	19,92	32,08	17,47	6,97	11,27	16,86	25,64	19,38	15,36	2,68	2,05	7,10	7,91	100,00	100,00
Węgry	0,04	0,06	0,56	1,47	2,45	2,80	0,13	0,15	75,86	76,27	11,56	10,56	6,03	5,15	0,97	1,10	2,40	2,44	100,00	100,00
Jugosławia	0,03	0,05	0,54	0,47	4,35	8,05	2,12	1,37	35,38	43,30	16,72	11,69	10,77	7,86	21,21	15,36	8,87	11,85	100,00	100,00
Austria	0,03	0,07	0,18	0,27	0,79	0,45	0,20	0,13	8,61	10,12	69,46	75,73	13,55	8,22	1,05	0,44	6,13	4,59	100,00	100,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Włochy	0,09	0,06	0,54	0,83	1,99	1,45	0,35	0,23	8,48	8,78	36,39	40,30	29,81	25,17	0,88	0,50	21,47	22,69	100,00	100,00
Francja	0,06	0,09	0,36	0,42	1,15	0,90	0,70	0,70	3,55	3,70	11,24	14,41	69,97	61,25	0,67	0,46	12,29	18,08	100,00	100,00
Belgia	0,04	0,03	0,19	0,24	0,92	1,21	0,49	0,48	11,99	1,97	8,59	12,52	70,60	72,89	0,11	0,19	7,06	10,48	100,00	100,00
Holandia	0,09	0,05	0,92	0,58	1,81	1,09	0,44	0,51	7,25	7,79	12,28	21,57	70,89	60,40	0,19	0,22	6,13	7,79	100,00	100,00
Wielka Brytania	0,05	0,04	0,28	0,45	1,09	0,79	0,60	0,55	4,14	7,55	5,86	9,94	57,48	42,26	0,74	1,28	29,75	37,13	100,00	100,00
Dania	0,02	0,16	0,72	0,73	0,40	0,40	0,14	0,23	3,07	1,65	9,34	10,52	70,04	62,86	8,84	11,76	7,43	11,69	100,00	100,00
Szwecja	0,16	0,15	0,16	0,35	0,21	0,23	0,47	0,47	2,24	2,68	10,17	9,04	26,96	17,86	47,86	55,69	11,77	13,54	100,00	100,00
Norwegia	0,26	0,12	0,41	0,61	0,50	0,31	0,47	0,55	4,08	2,61	10,43	22,32	39,36	28,30	27,26	26,27	17,23	18,91	100,00	100,00
Finlandia	0,57	0,10	3,87	11,07	0,20	0,28	0,09	0,09	1,61	4,73	15,65	21,48	41,44	26,47	17,66	3,99	18,92	31,78	100,00	100,00
USA	0,10	0,07	0,37	0,56	1,55	1,06	0,79	0,72	6,51	10,02	10,89	12,06	29,55	23,71	1,24	1,24	48,99	50,55	100,00	100,00
Mongolia	0,15	0,11	0,00	0,09	69,50	64,07	6,20	10,45	0,15	0,35	9,33	9,68	11,63	5,11	0,00	0,03	3,05	10,12	100,00	100,00
Wietnam	0,58	0,08	0,08	0,10	3,72	3,76	1,02	1,35	0,61	0,63	21,47	20,72	28,74	20,98	0,03	0,02	43,76	52,36	100,00	100,00
Chiny	0,04	1,16	0,24	2,49	9,97	4,90	0,64	2,71	2,37	3,88	7,82	15,02	5,74	6,13	0,59	0,30	72,58	63,42	100,00	100,00
Pakistan	0,00	0,00	0,14	0,29	2,79	2,80	3,07	5,81	4,04	0,14	1,67	1,08	28,73	47,60	0,00	0,00	59,55	42,29	100,00	100,00
Afganistan	0,54	0,31	0,00	0,31	48,29	20,18	5,92	22,02	0,00	0,61	0,90	3,06	34,65	37,00	0,18	0,31	9,52	16,21	100,00	100,00
Indie	0,47	0,83	0,68	0,18	2,26	1,48	1,23	1,06	0,53	0,99	4,98	3,71	34,83	12,18	1,34	0,99	53,67	78,58	100,00	100,00
inne kraje	2,23	2,09	0,59	3,74	8,43	6,24	9,23	22,14	3,44	3,53	10,94	10,56	32,80	28,80	1,40	0,56	30,95	22,34	100,00	100,00
RAZEM	0,64	1,08	1,39	1,49	5,02	5,13	3,90	5,52	3,60	5,14	19,65	26,87	64,35	53,25	0,59	0,63	0,87	0,88	100,00	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 4.10

Przyjazdy cudzoziemców do Polski w latach 1994 i 1996 – struktura ruchu przez poszczególne granice w %

Table 4.10

Arrivals of foreigners in Poland in the years 1994 and 1996 - structure of traffic passing across different borders in %

Obywatele państw:	Granica z Rosją		Granica z Litwą		Granica z Białorusią		Granica z Ukrainą		Granica ze Słowacją		Granica z Czechami		Granica z Niemcami		Granica morska		Granica powietrzna		RAZEM	
	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Rosja	82,33	89,93	3,44	1,12	35,98	14,52	1,51	1,30	0,24	0,45	0,29	0,27	1,10	1,02	0,97	0,58	2,79	3,19	3,24	2,48
Litwa	3,21	2,21	67,94	69,37	0,98	0,31	0,01	0,02	0,41	0,63	0,26	0,24	0,70	0,81	0,56	0,48	0,91	0,67	1,54	1,61
Białoruś	0,55	0,53	0,83	0,11	52,87	76,37	0,01	0,07	0,35	0,40	0,09	0,15	0,30	0,67	0,12	0,19	0,37	0,65	2,90	4,36
Ukraina	1,05	0,58	0,21	0,02	5,43	4,89	92,02	93,60	0,88	0,72	0,12	0,29	0,49	0,76	0,14	0,27	0,89	1,10	4,25	5,96
Słowacja	0,02	0,02	0,18	0,22	0,26	0,27	0,16	0,06	76,79	83,01	6,14	7,10	0,01	0,01	0,28	0,32	0,07	0,10	4,00	6,20
Czechy	0,11	0,09	0,54	0,79	0,77	0,80	0,25	0,16	1,41	2,04	73,22	76,53	0,78	0,85	0,57	0,56	0,57	0,56	15,01	21,19
Niemcy	9,15	4,47	1,76	1,35	1,15	0,90	0,74	0,49	3,98	3,02	16,09	12,21	93,27	92,54	58,28	67,33	13,92	16,04	63,96	53,42
Estonia	0,03	0,03	8,95	8,26	0,05	0,01	0,00	0,00	0,06	0,14	0,03	0,05	0,26	0,45	0,03	0,00	0,07	0,16	0,30	0,38
Łotwa	0,93	0,41	14,59	15,24	0,29	0,03	0,00	0,00	0,16	0,22	0,05	0,08	0,32	0,50	0,00	0,10	0,38	0,23	0,45	0,53
Rumunia	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	2,86	0,67	4,56	1,83	0,02	0,01	0,02	0,02	0,34	0,31	0,26	0,28	0,30	0,15
Bułgaria	0,01	0,00	0,02	0,01	0,20	0,25	0,57	0,20	0,13	0,14	0,06	0,06	0,02	0,02	0,32	0,21	0,56	0,57	0,07	0,06
Węgry	0,02	0,01	0,10	0,23	0,12	0,13	0,01	0,01	5,06	3,45	0,14	0,09	0,02	0,02	0,40	0,41	0,67	0,64	0,24	0,23
Jugosławia	0,00	0,00	0,01	0,01	0,03	0,03	0,02	0,00	0,31	0,14	0,03	0,01	0,01	0,00	1,13	0,42	0,32	0,23	0,03	0,02
Austria	0,02	0,03	0,05	0,08	0,06	0,04	0,02	0,01	0,94	0,88	1,39	1,25	0,08	0,07	0,71	0,31	2,78	2,31	0,39	0,44
Włochy	0,03	0,01	0,09	0,11	0,09	0,06	0,02	0,01	0,55	0,35	0,45	0,31	0,11	0,10	0,35	0,16	5,80	5,25	0,23	0,20

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Francja	0,05	0,03	0,12	0,10	0,11	0,06	0,09	0,04	0,47	0,25	0,27	0,19	0,52	0,40	0,55	0,25	6,80	7,10	0,48	0,35
Belgia	0,02	0,00	0,04	0,03	0,05	0,04	0,03	0,01	0,85	0,07	0,11	0,08	0,28	0,23	0,05	0,05	2,07	2,04	0,25	0,17
Holandia	0,06	0,02	0,30	0,15	0,17	0,08	0,05	0,04	0,92	0,60	0,29	0,32	0,51	0,45	0,15	0,14	3,24	3,52	0,46	0,40
Wielka Brytania	0,02	0,01	0,06	0,08	0,06	0,04	0,04	0,02	0,33	0,37	0,08	0,09	0,25	0,20	0,36	0,51	9,74	10,46	0,28	0,25
Dania	0,01	0,02	0,14	0,08	0,02	0,01	0,01	0,01	0,23	0,05	0,13	0,06	0,30	0,19	4,13	3,07	2,34	2,18	0,27	0,16
Szwecja	0,07	0,03	0,03	0,05	0,01	0,01	0,03	0,02	0,17	0,12	0,14	0,08	0,12	0,08	22,50	20,15	3,74	3,50	0,28	0,23
Norwegia	0,03	0,01	0,02	0,03	0,01	0,00	0,01	0,01	0,09	0,03	0,04	0,05	0,05	0,03	3,60	2,59	1,54	1,33	0,08	0,06
Finlandia	0,07	0,01	0,22	0,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,06	0,06	0,05	0,05	0,03	2,42	0,39	1,75	2,19	0,08	0,06
USA	0,04	0,02	0,07	0,09	0,08	0,05	0,05	0,03	0,49	0,48	0,15	0,11	0,12	0,11	0,57	0,49	15,21	14,19	0,27	0,25
Mongolia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,09	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,09	0,01	0,01
Wietnam	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,41	0,00	0,01
Chiny	0,00	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,51	0,47	0,01	0,01
Pakistan	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,08	0,00	0,00
Afganistan	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00
Indie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,39	0,39	0,01	0,00
inne kraje	2,16	1,53	0,26	2,00	1,03	0,96	1,46	3,18	0,59	0,54	0,34	0,31	0,31	0,43	1,47	0,70	21,95	20,08	0,62	0,79
RAZEM	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

przygraniczne, względnie wyjazdów po samochody, w czasie których podróz docelowa odbywa się promem lub samolotem. W przeciwieństwie do lat ubiegłych większość Rumunów przyjeżdża do Polski przez Słowację (62,6%), a nie przez Ukrainę (25,6%). Część z nich podróżuje tranzytem do Niemiec (6,8% wjazdów). Gośćmi tranzytowymi są z reguły Bułgarzy (wielu kierowców ciężarówek) pojawiający się prawie na wszystkich granicach Polski (np. aż 19,9% wjazdów z Białorusi i 15,4% z Niemiec). Węgrzy podróżują do Polski głównie przez Słowację (76,25) i Czechy (10,6%); Austriacy przede wszystkim przez Czechy (75,7%), Słowację (10,1%) i drogą powietrzną (4,6%). W obu przypadkach pewne znaczenie ma tranzyt do Niemiec, a w przypadku Węgrów także na Litwę i Białoruś (w tym prawdopodobnie także do Rosji i innych krajów bałtyckich). Większość (od 60 do 72%) obywateli Holandii, Belgii, Francji, a także Danii przyjeżdża do Polski przez granicę niemiecką. Wszyscy oni często pojawiają się też na granicy czeskiej (10-20% wjazdów) i słowackiej (1-8% wjazdów; po części rezultat wycieczek objazdowych po Europie Środkowej) oraz wśród przybywających samolotami (od 8 do 18%). Szwedzi korzystają przede wszystkim z drogi morskiej (55,7%), powietrznej (13,5%) lub też podróżują przez Niemcy (korzystają z promów do Niemiec i wjeżdżają do Polski drogą lądową). Część z nich udaje się tranzytem do Czech (9,0% wjazdów) i na Słowację. Po likwidacji połączenia promowego Gdańsk-Helsinki liczba Finów przybywających przez granicę morską spadła z 17,7% w 1994 r. do 4,0% w 1996 r. Aż 31,8% spośród nich przybywa teraz samolotem, 11,1% przez granicę litewską („*Via Baltica*”). Duże odsetki wjazdów z Niemiec, Czech i Słowacji świadczą, że większość Finów to jedynie goście tranzytowi. Ponadto Włosi przyjeżdżają do Polski przede wszystkim przez Czechy, Niemcy i drogą powietrzną; Brytyjczycy przez Niemcy i drogą powietrzną; Amerykanie aż w 50,6% samolotami. Udział obywateli państw szeroko rozumianego „Zachodu”, w ruchu przez granicę wschodnią Polski jest znikomy, co świadczy, że nie podróżują oni masowo do byłego ZSRR, względnie że podróże takie odbywają drogą powietrzną.

Analizując strukturę ruchu wjazdowego obcokrajowców na poszczególnych granicach możemy określić, przez które z nich odbywa się ruch typowo dwustronny, a przez które tranzytowy o znaczeniu ogólnoeuropejskim (patrz tab. 4.10). Zdecydowanie dwustronny charakter ma ruch na granicy polsko-ukraińskiej (w 1996 r. Ukraińcy stanowili 93,6% wjeżdżających cudzoziemców) i polsko-rosyjskiej (Rosjanie 89,9%, a ponadto co charakterystyczne Niemcy - 4,5%). Podobny odsetek występuje na granicy niemieckiej (92,5%). Trzeba jednak pamiętać, że z uwagi na ogromne natężenie ruchu, pozostałe 7,5% przyjeżdżających z zachodu cudzoziemców to w liczbach bezwzględnych prawie 3,5 mln osób. Granicami tranzytowymi są też granica białoruska (76,4% Białorusinów, 14,5% Rosjan i 4,9% Ukraińców), litewska (69,4% Litwinów, 15,2% Łotyszy, 9,0% Estończyków), czeska (Czesi

76,5%, Niemcy 12,2%, Słowacy - 7,1% i Austriacy 1,3%) i słowacka (Słowacy 83,0%, Węgrzy - 3,5%, Niemcy - 3,0%, Czesi 2,0% i Rumuni 1,8%). Na granicy morskiej największą grupę wśród przyjeżdżających stanowią Niemcy (67,3%; rejsy wycieczkowe na Zalewie Szczecińskim); liczącą się: Szwedzi (20,2%) i Duńczycy (3,1%); na granicy powietrznej Niemcy (16,0%), Amerykanie (14,2%), Brytyjczycy (10,5%), Francuzi (7,1%), Włosi (5,3%), Holendrzy (3,5%), Szwedzi (3,5%) i Rosjanie (3,2%).

Tabela 4.11

Przyjazdy cudzoziemców w stosunku do liczby mieszkańców kraju pochodzenia

Table 4.11

Arrivals of foreigners in relation to number of inhabitants of country of origin

Obywatele państw:	Przyjazdy do Polski			
	1994		1996	
	ogółem	na 1000 mieszk.	ogółem	na 1000 mieszk.
1	2	3	4	5
Rosja	2403726	16,20	2165654	14,65
Litwa	1143937	307,51	1408337	379,09
Białoruś	2151944	207,92	3808872	371,60
Ukraina	3154798	60,54	5212906	100,95
Słowacja	2971713	555,77	5423301	1011,06
Czechy	11143135	1078,09	18526606	1793,30
Niemcy	47488510	583,33	46713076	572,17
Estonia	223815	148,52	334942	218,92
Łotwa	331753	130,20	466930	185,66
Rumunia	220442	9,70	131668	5,81
Bułgaria	51275	6,05	55965	6,66
Węgry	178560	17,41	203327	19,89
Jugosławia	23147	2,21	14990	1,42
Austria	292171	36,56	388558	48,25
Włochy	174174	3,05	178511	3,12
Francja	356721	6,17	303309	5,22
Belgia	189131	18,89	149941	14,83
Holandia	340492	22,14	348922	22,58
Wielka Brytania	211033	3,63	217490	3,73

1	2	3	4	5
Dania	203160	39,03	144008	27,55
Szwecja	204550	23,28	199304	22,57
Norwegia	57521	13,30	54317	12,46
Finlandia	59532	11,70	53261	10,43
USA	200131	0,77	216759	0,82
Mongolia	6197	2,67	6612	2,74
Wietnam	3629	0,05	5986	0,08
Chiny	4563	0,00	5754	0,00
Pakistan	717	0,01	1395	0,01
Afganistan	557	0,03	327	0,02
Indie	4697	0,01	3851	0,00

Źródło: - materiały Straży Granicznej

- Rocznik Statystyczny 1995, GUS, Warszawa 1995
- Rocznik Statystyczny 1997, GUS, Warszawa 1997
- Turystyka w 1996 r., 1997, GUS, Warszawa 1997

Miarą dwustronnych kontaktów społecznych (po części także gospodarczych, a w przypadku bezpośrednich sąsiadów w jakiejś mierze również wyznacznikiem stopnia przenikalności granicy) jest liczba przyjeżdżających do polski obywateli poszczególnych państw, przeliczona na 1000 mieszkańców tych krajów (patrz tab. 4.11.). Spośród krajów graniczących z Polską najwyższym „wskaźnikiem przyjazdów” charakteryzują się Czechy (1793 przyjazdy na 1000 mieszkańców - statystyczny Czech był w 1996 r. prawie dwukrotnie) i Słowacja (1011); wysokim Niemcy (572); średnim Litwa (379) i Białoruś (372); niskim Ukraina (101) i bardzo niskim Rosja (15; w przypadku uwzględnienia tylko przyjeżdżających z Obwodu Kaliningradzkiego i odniesienia ich do liczby mieszkańców tego obwodu, szacowana wartość wskaźnika byłaby jedna z najwyższych - rzędu 700-800). Z pozostałych państw relatywnie najczęściej do Polski wybierali się mieszkańcy Estonii (219 wjazdów na 1000 mieszkańców), Łotwy (185), Austrii (48), Danii (28), Holandii (23), Szwecji (22) i Węgier (20). W stosunku do roku 1994 przyjazdy do Polski stały się bardziej popularne w Czechach i na Słowacji (blisko dwukrotny wzrost wielkości lub wskaźnika), na Białorusi, Ukrainie, w krajach bałtyckich i w Austrii; straciły na znaczeniu w Danii, Belgii i Rumunii, a nieznacznie także w Niemczech i Rosji.

4.2.3. Ruch pozapaszportowy

Jeszcze w 1980 r. w obrębie różnych form ruchu pozapaszportowego odbywało się blisko 18% ruchu osobowego przez granice Polski (patrz tab. 4.12.). Klasyczną formą takiego ruchu jest Mały Ruch Graniczny (MRG). Wprowadzenie w życie umów o małym ruchu granicznym Niemcami (1993), Czechami (1995) i Słowacją (1997) spowodowało, że w jego obrębie znalazła się znaczna część ruchu dwustronnego z tymi krajami (z umów korzystają mieszkańcy gmin przygranicznych, zameldowani turyści, a przypadku Niemiec praktycznie dowolni obywatele). Dlatego też współczesny mały ruch graniczny postanowiono w pracy traktować łącznie z ruchem paszportowym. MRG realizowany na dawnych zasadach był swego rodzaju reliktem przeszłości, a jego duży udział (patrz punkt 4.1) świadczył raczej o niskiej niż wysokiej przenikalności granicy. Współczesny MRG, wydaje się być pierwszym krokiem do wprowadzenia w przyszłości ruchu bezpaszportowego na zasadach Unii Europejskiej, tym samym więc, wzrost jego udziału można interpretować jako element zwiększającej się przenikalności granic. Przed podpisaniem ww. umów MRG odbywał się wyłącznie z Czechosłowacją (później Czechami i Słowacją), a jego natężenie systematycznie malało (z 2,8 mln osób w 1980 r., 1,7 mln w 1990 do zaledwie 490 tys. w 1994). W ruchu tym konsekwentnie dominowali obywatele Polski, choć ich udział powoli się zmniejszał.

Formą analogiczną do MRG miał być na granicy wschodniej tzw. ruch uproszczony, wprowadzony w latach 80-tych na mocy umowy z ZSRR. Odbywa się on przez wyznaczone przejścia na bardzo skrupulatnie określonych zasadach. W latach 80-tych była o jedna z nielicznych form kontaktu często spokrewnionych społeczności zamieszkujących po obu stronach granicy. Po ułatwieniach paszportowych w Polsce i rozpadzie Związku Radzieckiego, znaczenie ruchu uproszczonego zaczęło maleć. W najlepszym 1992 r. z tej formy odprawy skorzystało 102,4 tys. osób, w roku 1996 już tylko 36,9 tys. (najczęściej przy okazji imprez religijnych, kulturalnych i okolicznościowych, w których udział biorą m.in. osoby starsze mieszkające na wsi i często nie posiadające paszportu).

Najważniejszą obecnie formą ruchu pozapaszportowego (poza MRG) jest tzw. obsługa środków transportu. Obejmuje ona osoby pracujące w transporcie międzynarodowym, rybołówstwie oraz podróżujące na podstawie książeczek żeglarskich itd. (patrz tab. 4.13.). W 1980 r. ruch w tej kategorii wynosił 2,2 mln osób, później zmalał (znaczące ograniczenie połowów bałtyckich, regres żeglugi handlowej), ale już od 1993 ponownie rośnie (głównie za sprawą obsługi statków białej floty, promów i samolotów). W 1996, jako obsługa środków transportu odprawiono 2,1 mln osób, w tym 710 tys. obsługujących pociągi międzynarodowe, 403 tys. pracujących na statkach

Tabela 4.12

Osobowy pozapaszportowy ruch graniczny 1980,1990-1996

Table 4.12

Individual non-passport-based border traffic 1980,1990-1996

RODZAJE RUCHU	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		udział w ruchu przez wszystkie granice*
	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	
mały ruch gr. z Czechami i Słowacją do 1994 r	2803723	64,2	1732603	89,8	1321124	83,7	795354	73,3	487101	66,4	490226	60,6	**	**	**	**	**
ruch uproszczony z krajami WNP	372	43,6	54397	51,0	95304	23,9	102433	22,3	79155	18,7	40280	15,7	42997	11,3	36915	13,0	0,01
obsługa środków transportu	2212382	71,1	1749527	60,0	1773466	60,8	1834902	54,7	1830930	53,5	1804115	54,9	1945305	56,5	2105475	60,4	0,80
ruch inny	1860974	10,1	1405997	7,8	997166	5,9	641111	8,0	155129	30,6	93420	37,0	81477	44,9	86439	45,5	0,03
RAZEM	6877451	51,8	4942524	55,5	4187060	54,1	3373800	49,2	2552315	53,5	2428041	54,7	2069779	55,1	2228829	59,0	0,85

* w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego,

** od 1995 włączony do statystyk ruchu dla granicy słowackiej i czeskiej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.

pasażerskich i promach, 363 tys. personelu lotniczego, 348 tys. rybaków, 212 marynarzy statków handlowych, 35 tys. pracujących na barkach rzecznych i 28 tys. żeglarzy. Obywatele Polscy stanowili ogółem 60,4% „obsługi” (o 11 punktów procentowych mniej niż w 1980 r.). Dominowali oni wśród pracowników statków pasażerskich (76,6%), barek (83,7%) oraz wśród rybaków (99,9%) i żeglarzy (57,8%); mniejszość stanowili wśród pracowników pociągów (43,5%; duży udział pracowników składów rosyjskich przejeżdżających tranzytem przez Polskę) i statków handlowych (tylko 18,2%).

Tabela 4.13

Ruch graniczny w kategorii "obsługa środków transportu"

Table 4.13

Border traffic in the category "serviced by means of transport"

Obsługa pojazdów	1980		1990		1993		1996	
	ogółem	w tym Polacy w %	ogółem	w tym Polacy w %	ogółem	w tym Polacy w %	ogółem	w tym Polacy w %
pociągów	658882	48,1	679918	44,3	743287	38,4	710364	43,5
statków pasażerskich*	307701	93,0	242199	83,7	325507	62,6	403615	76,6
statków handlowych	382094	50,1	252076	32,2	201329	29,5	212783	18,1
statków rybackich	20933	95,4	9464	99,6	7932	73,1	4755	23,0
kutrów i łodzi	584369	99,6	242562	99,8	233409	99,4	347873	99,9
taboru rzecznego	15693	69,4	24063	84,9	27173	88,1	35317	83,7
jednostek żeglarskich	27560	80,4	20284	71,5	25142	71,3	27711	93,6
samolotów	215150	66,0	278587	63,5	267151	56,7	363057	57,8
jednostek pomocniczych	0	0,0	374	100,0	0	0,0	0	0,0
RAZEM	2212382	71,0	1749527	60,0	1830930	53,5	2105475	60,4

* w tym promów i wodolotów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Statystyki Straży Granicznej konsekwentnie wyodrębniają też kategorię ruchu innego. Aż do początku lat 90-tych był to przede wszystkim ruch wojsk (jeszcze w 1990 r. - 1,4 mln osób). Duże, choć malejące natężenie tego rodzaju ruchu utrzymywało się do roku 1992 i było związane z procesem wycofywania z Polski wojsk radzieckich. Obecnie w kategorii tej mieszczą się dojazdy do pracy funkcjonariuszy granicznych (np. jeżeli punkt odprawy znajduje się na terytorium sąsiada, lub w przypadku powrotów po kontroli przekraczającego granicę pociągu). W 1996 r. w ramach ruchu innego granicę przekroczyło 86,4 tys. osób.

Ogółem na ruch pozapaszportowy (poza MRG) przypadało w 1996 r. zaledwie 0,85% całości ruchu granicznego (2,2 mln osób).

4.2.4. Ruch nielegalny

Brak jest oficjalnych statystyk obrazujących całość zjawiska nielegalnego ruchu granicznego. Jeśli nawet służby graniczne są w posiadaniu takich danych, to często traktują je jako poufne. Co więcej nawet informacje udostępniane opinii publicznej dotyczą z reguły przypadków udaremnienia nielegalnego przekroczenia granicy, zaś liczba prób udanych pozostawać może jedynie w sferze domysłów. Rozpatrując zagadnienie z punktu widzenia niniejszej pracy, należałoby też odpowiedzieć sobie na pytanie, czy duża liczba udaremnionych prób przejścia przez tzw. „zieloną granicę” świadczy o zwiększonej, czy też o ograniczonej jej przenikalności. Z jednej strony bowiem wskazuje ona na istnienie możliwości takiego ruchu (np. w czasach Polski Ludowej nikt nie próbował nawet przekraczać nielegalnie granicy z ZSRR), z drugiej zaś na sprawność działania służb kontrolnych. Pomimo tych zastrzeżeń zdecydowano, że zjawisko „przenikalności nielegalnej” musi zostać poddane w pracy, skrótowemu choćby omówieniu.

Możemy wyróżnić trzy podstawowe rodzaje ruchu nielegalnego:

- ruch przez przejścia graniczne na podstawie nielegalnych (kradzionych, sfałszowanych itd.) dokumentów;
- ruch poza przejściami granicznymi,
- ruch przez przejścia w ukryciu wewnątrz środków transportu.

W pierwszym i trzecim przypadku celem jest najczęściej nielegalna imigracja, tranzyt, bądź ucieczka przed organami ścigania; w drugim może nim być ponadto przemyt, względnie próba swego rodzaju turystyki z „dreszczykiem emocji”. W tym miejscu szczególnie interesujący jest dla nas rodzaj drugi i trzeci, gdyż to właśnie osoby podróżujące w ten sposób nie są objęte statystyką ruchu granicznego.

Do końca lat 80-tych jedyną granicą Polski, na której miał miejsce ruch nielegalny (pomijając spektakularne ucieczki samolotami, jednostkami morskimi, przerzuty agentów służb specjalnych itp.) była granica z ówczesną Czechosłowacją. Umożliwiała to relatywnie najmniej dokładna ochrona, sprzyjające warunki fizyczno geograficzne (góry) oraz więzi istniejące od lat pomiędzy społecznościami lokalnymi mieszkającymi wzdłuż niektórych fragmentów granicy (Śląsk Cieszyński, Orawa, Spisz). Ruch miał na celu przede wszystkim przemyt (w obu kierunkach; z Polski m.in. koni oraz

dewocjonaliów), w latach 80-tych zaś obejmował również tajne spotkania działaczy opozycyjnych.

Obecnie przypadki ruchu nielegalnego odnotowywane są na większości odcinków granicznych. Dominującym kierunkiem tego ruchu jest trasa tranzytu imigracyjnego ze wschodu na zachód. Wielu mieszkańców byłego ZSRR, Rumunii oraz krajów trzeciego świata (głównie Azji - Indie, Pakistan, Afganistan, Bangladesz, Iran) usiłuje przedostać się do Niemiec (na obszar obowiązywania umowy z Schengen). Część z nich przyjeżdża do Polski legalnie na podstawie umów o ruchu bezwizowym, inni próbują pokonać granice wschodnią z fałszywymi wizami lub przez „zieloną granicę”. Większość podejmuje potem, z reguły już nielegalne, próby wjechania do Niemiec. Wzmocnienie kontroli przez służby niemieckie spowodowało, że obecnie jest to bardzo trudne. Dlatego też wielu z nich pozostaje w Polsce, która tym samym sama staje się krajem imigracyjnym. Ruch związany z przemytem (najczęściej dających największe zyski towarów objętych akcyzą, jak alkohol i papierosy, lub towarów o charakterze kryminalnym - narkotyki, względnie broń) odbywa się praktycznie na wszystkich granicach. Także i tym razem dominuje jednak kierunek ze wschodu na zachód (np. papierosy z byłego ZSRR do Polski i z Polski do Niemiec; narkotyki z krajów Azji centralnej do Polski i dalej na zachód lub do Skandynawii, itd.).

Granica z byłym ZSRR pozostaje na większej części swojej długości ufortyfikowana za pomocą tzw. „sistemy” (podwójny system zasieków, z zaorаныmi pasami kontrolnymi). Ruch nielegalny koncentruje się obecnie na dwóch odcinkach, gdzie „sistemy” nie ma:

- granica z Litwą (rozebrana w latach 90-tych),
- bieszczadzki odcinek granicy z Ukrainą, gdzie jej nie zbudowano.

Łącznie w 1992 roku Straż Graniczna zatrzymała (na przejściach i poza nimi) 33,6 tys. cudzoziemców (dominowali obywatele Rumunii), w 1993 r. - 18,3 tys. (ograniczenie prawa azylowego w Niemczech), z czego 83% na granicy zachodniej. W roku 1996 udaremniono próby 15,5 tys. nielegalnych przekroczeń granicy, z czego aż 10,9 tys. na granicy niemieckiej i 2,4 tys. na czeskiej; zaledwie 417 na ukraińskiej, 450 na litewskiej, 128 na białoruskiej i 46 na rosyjskiej [Czajkowski H, Kitowski J., 1997]. Rozkład przestrzenny udaremnionych prób wiąże się wyraźnie ze stopniem rozbudowania kontroli oraz z faktem, że wielu zatrzymanych na próbie nielegalnego przedostania się do Niemiec, wjechało uprzednio do Polski legalnie. Najliczniejszą grupę wśród zatrzymanych stanowili początkowo Rumuni i Mołdawianie, obecnie coraz większy jest udział mieszkańców azjatyckich republik byłego ZSRR i przybyszów z krajów trzeciego świata. Pojawiły się próby przewozu imigrantów przez zorganizowane grupy przestępcze (w 1995 r. - 155

przypadków zatrzymanych, obejmujących m.in. 816 Rumunów, 577 Hindusów, 274 Ormian). Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej zatrzymał w latach 1992-1995 ponad 700 osób usiłujących przejść przez „zieloną granicę” [Kitowski J., 1996]. W rejonie Bieszczad zorganizowane grupy organizują systematycznie przerzuty imigrantów m.in. za pomocą „wynajętych” śmigłowców Armii Ukraińskiej i podkopów. Na granicy litewskiej przerzutem zajmują się właściciele samolotów należących dawniej do gospodarstw rolnych. Imigranci z krajów azjatyckich płacą za przewiezienie przez granicę polską od 2 do 10 tysięcy dolarów USA.

Na granicy południowej ograniczenie kontroli zachęciło niektórych mieszkańców obszarów przygranicznych i turystów do nielegalnego przekraczania granicy bez zamiarów kryminalnych: „dla sportu”, w celu skrócenia trasy wycieczki - np. w Tatrach, lub zbierania jagód i grzybów w kraju sąsiada (np. w lipcu 1996 Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej zatrzymał ok. 50 Słowaków zbierających runo leśne po stronie polskiej [Kitowski J., 1996]).

4.2.5. Koncentracja ruchu osobowego

W okresie 1990-1996, w skali kraju, następowała powolna dekoncentracja ruchu granicznego. Była ona jednak daleko mniejsza niż pozwalałyby na to istniejące możliwości infrastrukturalne. Wprawdzie dynamiczny wzrost ruchu granicznego wymuszał niejako otwieranie nowych przejść granicznych, to jednak ich liczba (a także stopień modernizacji) nie była i nie jest adekwatna do skali tego wzrostu. W konsekwencji na większości odcinków granicznych ruch osób i pojazdów pozostaje nadmiernie skoncentrowany. Miarą koncentracji ruchu na poszczególnych granicach jest udział procentowy ruchu przez najruchliwsze przejście oraz przez trzy najruchliwsze przejścia, w stosunku do całości ruchu w danej kategorii (patrz tab. 4.14) oraz omówiony wyżej współczynnik koncentracji ruchu (patrz tab. 4.15).

W skali wszystkich granic udział procentowy ruchu przez największe przejście graniczne ulegał w latach 90-tych wahaniom, wykazując jednak lekką tendencję rosnącą (np. w 1994 najruchliwszym przejściem było Świecko przez które odbywało się 8,0% całości ruchu osobowego, w 1996 zaś Cieszyn skupiający aż 11,6% ruchu). Status najruchliwszego przejścia miały w badanym okresie kolejno Zgorzelec drogowy, Cieszyn, Słubice, Świecko i od 1995, ponownie Cieszyn. Również udział procentowy ruchu przez trzy najruchliwsze przejścia nie uległ w ostatnich latach dużemu obniżeniu. Początkowo koncentracja ruchu w trzech punktach nawet rosła (do poziomu

27,1% w 1992 r.), potem zaś powoli malała (do 22,1% w 1996 r.). Trzema najruchliwszymi przejściami były z reguły różne przejścia polsko-niemieckie (najczęściej Świecko, Słubice, Zgorzelec drogowy) lub Cieszyn. W roku 1990 najbardziej skoncentrowany był ruch osobowy przez granicę litewską (istniało 1 przejście), z Białorusią (94,9% ruchu przez trzy najruchliwsze punkty i 41,5% przez jeden najruchliwszy - Terespol drogowy) i Ukrainą (odpowiednio 100% i 62,5% - Medyka drogową); najmniej z Niemcami (odpowiednio tylko 38,6% i 17,0%).

Jest charakterystyczne, że na wszystkich granicach wschodnich trzy najruchliwsze przejścia nadal skupiają znacznie ponad 50% ruchu osób. Na granicy z Rosją przejście drogowe w Bezledach skupia obecnie 61% ruchu osobowego (trzy najruchliwsze przejścia aż - 98,6%). Do niedawna na granicy polsko-litewskiej dominującą rolę odgrywało przejście w Ogrodnikach. Obecnie odbywa się przez nie już tylko 54,1% dwustronnego ruchu osobowego. Na granicach z Białorusią i Ukrainą swoją dominującą rolę zachowały dwa "stare" przejścia graniczne w Terespolu i Medyce. Ich znaczenie systematycznie jednak malało na rzecz nowootwieranych punktów. W 1990 Terespol drogowy odprawiał 41,5% polsko-białoruskiego drogowego ruchu osobowego, w 1996 tylko 30,9%. Analogiczny udział Medyki spadł z 62,2 do 32,5%. Jednocześnie trzy najruchliwsze przejścia polsko-białoruskie odprawiają nadal 64,7% ruchu, a polsko-ukraińskie nawet 81,9%.

Stopień koncentracji ruchu na granicach południowych jest już wyraźnie mniejszy niż na wschodzie. Trzy najruchliwsze przejścia graniczne odprawiają obecnie 63,0% ruchu osobowego ze Słowacją i 52,8% z Czechami. Swoją pozycję największego przejścia granicznego na tym odcinku zachował jednak Cieszyn odprawiający nadal 36,7% (choć w 1992 r. było to aż 46,2%) polsko-czeskiego ruchu osobowego. Największym przejściem polsko-słowackim jest Chyżne (30,7% ruchu) zdecydowanie najbardziej zdekoncentrowany pozostaje ruch przez granicę polsko-niemiecką. Trzy najruchliwsze przejścia drogowe odprawiały tam w 1996 r. zaledwie 30,4% ruchu osobowego, a najruchliwsze spośród nich - Świecko - zaledwie 11,7%.

Z natury rzeczy kolejowy ruch osobowy pozostaje na wszystkich granicach skoncentrowany bardziej niż drogowy. Bardzo silnie skupiony jest też ruch na granicy morskiej (Świnoujście - 49,4% ruchu osobowego, trzy najruchliwsze porty - 84,1%), najbardziej zaś na granicy powietrznej (port lotniczy Warszawa - Okęcie skupia 88,3% ruchu, trzy najruchliwsze lotniska - 95,2%).

Liczba przejść granicznych będących przedmiotem analizy współczynników koncentracji (skupiająca ponad 0,1% całości ruchu) wzrosła w odniesieniu do wszystkich granic Polski z 45 w 1980 do 49 w 1990, 62 w

Tabela 4.14

Koncentracja ruchu granicznego wg jego udziału na największych przejściach*

Table 4.14

Concentration of border traffic by share at the biggest crossings

Granica z:	Rok	Koncentracja ruchu osobowego			Koncentracja ruchu samochodów osobowych i autobusów			Koncentracja ruchu samochodów ciężarowych		
		Pierwsze przejście**		3 pierwsze przejścia*** % ruchu	Pierwsze przejście**		3 pierwsze przejścia*** % ruchu	Pierwsze przejście**		3 pierwsze przejścia*** % ruchu
		nazwa	% ruchu		nazwa	% ruchu		nazwa	% ruchu	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Rosja	1980	Gronowo	58,0	100,0	Gronowo	67,7	100,0	Gronowo	99,7	100,0
	1990	Bezledy	51,3	99,9	Gronowo	84,0	100,0	Gronowo	64,9	100,0
	1991	Bezledy	50,5	99,8	Gronowo	59,1	100,0	Bezledy	67,6	100,0
	1992	Bezledy	67,4	100,0	Bezledy	69,6	100,0	Bezledy	90,5	100,0
	1993	Bezledy	77,2	100,0	Bezledy	86,6	100,0	Bezledy	88,4	100,0
	1994	Bezledy	88,3	100,0	Bezledy	92,4	100,0	Bezledy	74,3	100,0
	1995	Bezledy	71,7	98,3	Bezledy	72,3	100,0	Bezledy	94,1	99,8
	1996	Bezledy	61,0	98,6	Bezledy	61,4	100,0	Bezledy	96,8	100,0
Litwa	1980	Ogrodniki	100,0	100,0	Ogrodniki	100,0	100,0	-	-	-
	1990	Ogrodniki	100,0	100,0	Ogrodniki	100,0	100,0	Ogrodniki	100,0	100,0
	1991	Ogrodniki	100,0	100,0	Ogrodniki	100,0	100,0	Ogrodniki	100,0	100,0
	1992	Ogrodniki	93,6	100,0	Ogrodniki	99,9	100,0	Ogrodniki	98,3	100,0
	1993	Ogrodniki	79,1	100,0	Ogrodniki	100,0	100,0	Ogrodniki	80,9	100,0
	1994	Ogrodniki	79,8	100,0	Ogrodniki	99,8	100,0	Budzisko	61,6	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	1995	Ogrodniki	80,7	100,0	Ogrodniki	90,0	100,0	Budzisko	85,0	100,0
	1996	Ogrodniki	54,1	100,0	Ogrodniki	61,7	100,0	Budzisko	99,9	100,0
Białorusią	1980	Terespol kol.	60,5	99,6	Terespol	99,8	100,0	Terespol	99,5	100,0
	1990	Terespol drog.	41,5	94,9	Terespol	94,5	99,9	Terespol	77,6	99,9
	1991	Terespol drog.	32,0	89,6	Terespol	72,2	99,9	Kukuryki	98,9	99,9
	1992	Terespol kol.	40,8	87,8	Terespol	64,8	99,9	Kukuryki	93,9	99,9
	1993	Terespol kol.	33,8	80,7	Terespol	62,5	99,6	Kukuryki	79,6	99,9
	1994	Terespol drog.	35,9	81,5	Terespol	62,1	99,9	Kukuryki	69,2	99,9
	1995	Terespol drog.	32,5	70,0	Terespol	48,1	92,1	Kukuryki	70,6	100,0
	1996	Terespol drog.	30,9	64,7	Terespol	43,2	89,9	Kukuryki	67,3	100,0
Ukrainą	1980	Medyka kol.	55,4	100,0	Medyka	100,0	100,0	Medyka	100,0	100,0
	1990	Medyka drog.	62,2	97,8	Medyka	96,6	100,0	Medyka	98,1	99,9
	1991	Medyka drog.	48,5	90,7	Medyka	80,2	99,9	Medyka	91,7	99,8
	1992	Medyka drog.	40,7	80,5	Medyka	69,3	99,9	Medyka	85,0	99,9
	1993	Medyka drog.	34,8	77,2	Medyka	44,0	99,9	Medyka	61,2	100,0
	1994	Medyka drog.	37,0	77,4	Medyka	35,3	99,9	Medyka	42,5	100,0
	1995	Medyka drog.	35,4	84,0	Hrebenne	34,2	97,6	Dorohusk	41,3	100,0
	1996	Medyka drog.	32,5	81,9	Hrebenne	31,0	86,1	Dorohusk	44,8	100,0
Słowacją	1980	Łysa Polana	36,3	77,7	Łysa Polana	40,7	87,2	Barwinek	69,9	100,0
	1990	Chyżne	41,9	82,4	Chyżne	50,4	89,8	Chyżne	59,2	100,0
	1991	Barwinek	40,2	85,1	Barwinek	36,2	87,7	Chyżne	57,9	99,0
	1992	Chyżne	34,6	76,0	Chyżne	30,4	79,1	Chyżne	62,4	100,0
	1993	Chyżne	35,4	73,1	Chyżne	32,2	76,9	Chyżne	68,3	100,0
	1994	Chyżne	31,9	70,5	Chyżne	28,3	73,6	Chyżne	67,1	99,9
	1995	Chyżne	28,0	64,9	Chyżne	25,0	63,3	Chyżne	66,3	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	1996	Chyżne	30,7	63,0	Chyżne	29,7	61,0	Chyżne	61,7	99,5
Czechami	1980	Cieszyn	31,5	61,5	Cieszyn	44,0	69,7	Cieszyn	68,8	93,1
	1990	Cieszyn	27,2	61,7	Cieszyn	29,0	63,5	Cieszyn	40,9	91,0
	1991	Cieszyn	39,2	63,6	Cieszyn	23,7	57,7	Cieszyn	38,9	79,4
	1992	Cieszyn	46,2	68,2	Cieszyn	29,2	59,1	Cieszyn	52,8	85,6
	1993	Cieszyn	44,4	68,2	Cieszyn	29,8	60,4	Cieszyn	55,8	89,7
	1994	Cieszyn	35,4	58,1	Cieszyn	20,8	46,1	Cieszyn	47,5	86,6
	1995	Cieszyn	39,7	58,5	Cieszyn	23,9	46,0	Cieszyn	45,7	84,5
	1996	Cieszyn	36,7	52,8	Cieszyn	24,0	41,2	Cieszyn	56,2	86,4
Niemcami	1980	Zgorzelec dr.	17,0	38,6	Zgorzelec	16,6	46,0	Swiecko	63,8	87,3
	1990	Zgorzelec dr.	18,0	45,3	Swiecko	22,3	53,4	Swiecko	52,5	87,1
	1991	Słubice	15,5	40,8	Swiecko	18,3	47,2	Swiecko	38,6	76,9
	1992	Słubice	16,8	40,0	Słubice	19,4	47,1	Swiecko	31,9	71,0
	1993	Słubice	14,3	36,8	Swiecko	14,0	38,3	Swiecko	27,5	67,9
	1994	Swiecko	12,8	36,0	Kostrzyn	13,1	37,5	Końskowice	21,3	58,5
	1995	Słubice	12,6	35,8	Swiecko	12,6	35,6	Końskowice	25,6	62,2
	1996	Swiecko	11,7	30,4	Kostrzyn	13,6	37,5	Swiecko	34,1	69,5
morska	1980	Swinoujście	57,6	94,1	Swinoujście	66,1	100,0	Swinoujście	84,0	100,0
	1990	Swinoujście	73,1	99,5	Swinoujście	87,4	99,9	Swinoujście	91,9	99,9
	1991	Swinoujście	62,1	88,8	Swinoujście	81,5	99,9	Swinoujście	88,0	99,4
	1992	Swinoujście	56,5	86,6	Swinoujście	67,2	100,0	Swinoujście	82,8	99,8
	1993	Swinoujście	53,2	86,8	Swinoujście	68,6	100,0	Swinoujście	86,3	99,9
	1994	Swinoujście	54,1	86,0	Swinoujście	68,6	100,0	Swinoujście	86,0	99,9
	1995	Swinoujście	60,1	88,5	Swinoujście	73,8	100,0	Swinoujście	81,8	100,0
	1996	Swinoujście	49,4	84,1	Swinoujście	69,2	100,0	Swinoujście	84,7	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
powietrzna	1980	Warszawa	95,3	98,8	-	-	-	-	-	-
	1990	Warszawa	94,8	99,5	-	-	-	-	-	-
	1991	Warszawa	94,5	99,3	-	-	-	-	-	-
	1992	Warszawa	93,1	99,1	-	-	-	-	-	-
	1993	Warszawa	90,5	97,5	-	-	-	-	-	-
	1994	Warszawa	90,5	97,2	-	-	-	-	-	-
	1995	Warszawa	89,7	96,7	-	-	-	-	-	-
	1996	Warszawa	88,3	95,2	-	-	-	-	-	-
POLSKA RAZEM	1980	Zgorzelec dr.	8,5	22,2	Cieszyn	16,7	30,9	Swiecko	32,4	62,3
	1990	Zgorzelec dr.	9,6	24,2	Swiecko	12,4	29,6	Swiecko	33,5	55,5
	1991	Cieszyn	8,7	23,8	Swiecko	11,5	29,5	Swiecko	25,3	53,2
	1992	Cieszyn	11,4	27,1	Słubice	13,0	31,7	Swiecko	20,1	47,1
	1993	Słubice	9,3	25,5	Swiecko	10,6	29,0	Swiecko	18,0	44,3
	1994	Swiecko	8,0	23,2	Kostrzyn	9,5	26,4	Kołbaskowo	12,7	35,0
	1995	Cieszyn	10,2	23,9	Swiecko	8,3	23,4	Kołbaskowo	13,6	34,0
	1996	Cieszyn	11,6	22,1	Kostrzyn	8,0	22,2	Swiecko	17,2	37,4

* udziały odniesiono do całości ruchu paszportowego oraz małego ruchu granicznego (z Niemcami od 1993 r. i z Czechami oraz Słowacją od 1995 r.),

** oznacza najruchliwsze przejście przez daną granicę w danej kategorii,

*** oznacza trzy kolejne najruchliwsze przejścia przez daną granicę w danej kategorii.

Źródła: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Koncentracja ruchu osobowego w latach 1980, 1990, 1993, 1996

Concentration of passenger traffic 1980, 1990, 1993, 1996

Granica z:	Liczba przejść granicznych z udziałem ruchu ponad 0,1%*				Udział największego przejścia w %				Współczynnik koncentracji ruchu**			
	1980	1990	1993	1996	1980	1990	1993	1996	1980	1990	1993	1996
Rosją	2	4	3	4	58,0	51,3	77,2	61,0	0,080	0,491	0,439	0,436
Litwą	1	1	3	3	100,0	100,0	79,1	51,4	0,000	0,000	0,458	0,302
Białorusią	5	6	8	9	60,5	41,5	33,8	30,9	0,456	0,450	0,447	0,352
Ukrainą	3	6	8	9	55,4	62,5	34,8	32,5	0,333	0,551	0,279	0,444
Słowacją	6	5	6	8	36,3	41,9	35,4	30,7	0,277	0,287	0,356	0,410
Czechami	12	12	18	32	31,5	27,2	44,4	36,7	0,387	0,394	0,516	0,477
Niemcami	17	15	17	22	17,0	18,0	14,3	11,7	0,299	0,320	0,263	0,313
morska	7	5	10	13	57,6	73,1	53,2	49,4	0,626	0,531	0,578	0,611
powietrzna	6	5	8	9	95,3	94,8	90,5	88,3	0,787	0,749	0,780	0,772
Wszystkie granice Polski-	45	49	62	80	8,6	9,6	9,3	11,6	0,353	0,398	0,496	0,424

* w odniesieniu do całości ruchu przez daną granicę (dla Polski do całości ruchu granicznego)

** obliczony tylko dla przejść przez które odbywa się ponad 0,1% ruchu na danej granicy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

1993 i 80 w 1990 r. W skali poszczególnych granic relatywnie największy przyrost przejść z ruchem powyżej 0,1% wystąpił na granicy z Czechami (z 12 w 1980 do 32 w 1996) i Ukrainą (odpowiednio z 3 do 9); stosunkowo najmniejszy na słowackiej (z 6 do 8). Znamienne, że jednocześnie ze wzrostem ilości liczących się przejść granicznych w skali kraju oraz niektórych granic aż do połowy lat 90-tych wzrastał współczynnik koncentracji ruchu. Liczony dla wszystkich granic wynosił on w 1980 r. - 0,353, w 1990 - 0,398, w 1993 - 0,496 i dopiero w 1996 zmalał do 0,424. Stałym wzrostem współczynnika koncentracji odznacza się granica słowacka, systematycznym spadkiem rosyjska, litewska i białoruska. Do 1993 r. wzrastała koncentracja ruchu na granicy czeskiej. Na granicy ukraińskiej, niemieckiej i morskiej współczynnik koncentracji ulegał wahaniom, a na powietrznej zmieniał się w niewielkim stopniu. Zmiany wartości współczynnika są wypadkową zmian w natężeniu ruchu i liczbie czynnych przejść granicznych. Gdy przejść było mało, ruch rozkładał się na nich wg określonych proporcji (jeżeli tylko było więcej niż 2 punkty odprawy, to współczynnik koncentracji nie był bardzo wysoki). Gdy otwierano nowe przejścia, tylko częściowo przejmowały one (zwłaszcza w pierwszym okresie) dotychczasowe potoki ruchu. W efekcie zmieniała się baza odniesienia i współczynnik rósł. Z czasem nowe przejścia zmieniały swój status (np. dopuszczano nowe formy ruchu) i przejmowały coraz większą część ruchu. Jeżeli jednocześnie nie otwierano kolejnych punktów, to współczynnik koncentracji ponownie malał.

W 1996 r. największą wartością współczynnika koncentracji ruchu osobowego odznaczały się granice powietrzna (0,772) i morska (0,611); z granic lądowych zaś czeska (dzięki dominacji Cieszyna, przy dużej liczbie małych punktów; 0,477). Wysoki współczynnik miały też granice z Ukrainą (0,444), Rosją (0,436) i Słowacją (0,410); niski z Litwą (0,302; praktycznie dwa przejścia z w miarę równomiernym rozkładem ruchu), Niemcami (dużo przejść - wszystkie z dużym ruchem; 0,313) i Białorusią.

4.3. Ruch graniczny samochodów osobowych i autobusów

Dynamika wzrostu natężenia ruchu granicznego samochodów osobowych była w badanym okresie ponad dwukrotnie większa niż ruchu osób (patrz tab. 4.16). Jeżeli w okresie 1990-1996 ruch osób zwiększył się 3,1 razy, to ruch samochodów osobowych i autobusów 6,5 razy. Wynika to ze wspomnianych wyżej: regresu międzynarodowej komunikacji kolejowej i rozwoju motoryzacji. Dodatkowym czynnikiem jest różnica cen paliw pomiędzy Polską a Niemcami, Czechami i Słowacją, skłaniająca obywateli

Tabela 4.16

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granice Polski w latach 1980 i 1990-1996

Table 4.16

Traffic of private cars and buses across Poland's borders in 1980 and 1990-1996

Granica z:	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%		%		%		%		%
ROSJA	287	0,01	4836	0,04	29300	0,13	123116	0,37	290854	0,61	727622	1,17	1130594	1,68	1649190	2,16
LITWA	66	0,00	195398	1,66	296218	1,33	502645	1,51	1038623	2,17	714300	1,15	780393	1,16	877089	1,15
BIAŁORUSIA	18335	0,47	493749	4,21	794383	3,58	840669	2,53	1098782	2,30	1608691	2,59	2334426	3,46	2398526	3,14
UKRAINA	123078	3,15	477109	4,06	644969	2,91	667068	2,01	776314	1,62	1233507	1,99	1911231	2,83	2457990	3,22
SŁOWACJA	473604	12,10	986824	8,41	1257090	5,66	1717198	5,17	1454982	3,04	1833607	2,96	2773361	4,11	3856847	5,05
CZECHAMI	1479749	37,82	2933128	24,98	5139410	23,15	6898920	20,79	6952898	14,55	10832608	17,47	13968594	20,70	19717067	25,84
NIEMCAMI	1768627	45,20	6518559	55,52	13890045	62,57	22303930	67,20	36042729	75,42	44924676	72,46	44447975	65,88	45218801	59,26
granica morska	49021	1,25	130834	1,11	146087	0,66	135511	0,41	131183	0,27	125071	0,20	120571	0,18	134394	0,18
POLSKA RAZEM	3912767	100,00	11740437	100,00	22197502	100,00	33189057	100,00	47786365	100,00	62000082	100,00	67467145	100,00	76309904	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

tych państw do przyjazdów w celu tankowania (czasami pobyt trwa jedynie 10 minut), bądź do łączenia tankowania z zakupami w Polsce (co zmusza do użycia samochodu, nawet jeżeli przygraniczny bazar znajduje się w zasięgu krótkiego spaceru na piechotę).

Najszybszy wzrost liczby przekroczeń granicy przez samochody osobowe notowano w latach 1991-1992 (po ok. 50% rocznie), następnie jego dynamika uległa zmniejszeniu, nadal jednak przyrasta on szybciej niż ruch osób (w granicach 15% rocznie). W liczbach bezwzględnych ruch aut wzrastał w badanym okresie nieprzerwanie na granicy z Rosją, Białorusią, Ukrainą, Czechami i za wyjątkiem drobnego spadku w 1995 r. także z Niemcami; po 1994 r. zmniejszył się on na granicy z Litwą, a w 1993 przejściowo ze Słowacją. Na granicy morskiej utrzymywał się na podobnym poziomie. Przypadki granic białoruskiej i ukraińskiej (gdzie w ruchu osobowym występowały/występują okresy regresu, a w ruchu pojazdów osobowych wzrost był stały) świadczą o zmianie struktury wewnętrznej ruchu granicznego z tymi państwami. Można domniemywać, że osoby zajmujące się drobnym handlem w dużej mierze przesiadły się z pociągów i autokarów do własnych samochodów. W przypadku granicy niemieckiej, utrzymujący się wzrost przekroczeń samochodów przy spadku ruchu osobowego (po 1995 r.) związany jest ze wzrastającą rolą ruchu dalekobieżnego (w obu kierunkach), przy jednoczesnym ograniczeniu pieszych przekroczeń „na zakupy”.

Dominująca rola granicy polsko-niemieckiej uwidacznia się jeszcze wyraźniej przy analizie rozkładu ruchu granicznego samochodów osobowych (patrz tab. 4.16.), niż ruchu osób. W 1994 r. aż 72,5% ruchu tych pojazdów koncentrowało się właśnie na granicy z Niemcami. W 1996 udział ten zmniejszył się do 59,2%. Jednocześnie udział granicy czeskiej wzrósł z 17,4% do 25,8%, a słowackiej z 2,9% do 5,1%. Tym samym (po odjęciu granicy morskiej - 0,2% ruchu), na całą granicę wschodnią przypada jedynie 9,9% ruchu samochodów osobowych i autobusów.

Równoległe do spadku udziału obywateli polskich zmniejszał się udział samochodów z rejestracją polską, wśród ogółu przejeżdżających przez granice pojazdów osobowych (patrz tab. 4.17.). Na granicach z Niemcami, Czechami i Słowacją oba te wskaźniki przyjmują podobne wartości. Na granicach wschodnich regułą jest wyższy udział samochodów z rejestracją polską aniżeli obywateli polskich. Powodem są masowe przyjazdy autokarami (kilkadziesiąt osób - jeden pojazd) obywateli byłego ZSRR, a także większe "wypełnienie" należących do nich samochodów osobowych (często 4-5 osób w pojeździe).

O poziomie wykorzystania samochodów osobowych w drogowym osobowym ruchu granicznym świadczy wielkość współczynnika wykorzystania (patrz tab. 4.18) będącego stosunkiem całości drogowego ruchu przez daną

granice do całości ruchu samochodów osobowych i autobusów. Dla granic Polski współczynnik ten ulegał w latach 90-tych szybkiemu zmniejszeniu (z 5,7 w 1980 i 5,2 w 1990 r. do 3,5 w 1993 i 3,3 w 1996 r.); najszybszemu na granicach wschodnich. W 1996 najwyższą jego wartością odznaczały się granica morska (pasażerowie statków; 7,9), słowacka (4,2) i czeska (4,1); najniższą rosyjska (2,5) i niemiecka (2,8; pomimo ogromnego ruchu pieszego).

Tabela 4.17

Udział samochodów osobowych i autobusów z rejestracją polską w ruchu granicznym w latach 1980, 1990-1996

Table 4.17

Share of private cars and buses with Polish registration in border traffic in the years 1980 and 1990-1996.

Granica z:	1980 w %	1990 w %	1991 w %	1992 w %	1993 w %	1994 w %	1995 w %	1996 w %
Rosją	30,7	38,4	41,6	50,6	64,4	56,4	56,9	58,0
Litwą	48,5	35,5	36,5	65,3	32,7	22,2	22,7	19,4
Białorusią	31,5	42,5	37,0	42,1	29,5	27,3	22,4	18,2
Ukrainą	83,8	39,9	32,0	57,2	51,8	26,8	16,7	11,4
Słowacją	38,3	64,9	41,5	44,9	45,5	42,6	43,0	50,1
Czechami	44,7	74,7	48,4	54,9	48,4	36,3	36,0	42,2
Niemcami	42,8	44,5	34,1	30,1	31,9	29,0	28,7	28,3
Granica morska	22,1	46,9	43,5	42,2	43,3	44,6	48,5	48,5
POLSKA RAZEM	43,9	53,4	38,0	37,5	34,3	30,9	30,7	32,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Począwszy od roku 1994 statystyki Straży Granicznej pozwalają na wyodrębnienie ruchu autobusów z całości ruchu pojazdów osobowych (patrz tab. 4.19.). W 1994 r. granice Polski przekroczyło 517 tys. autobusów, w 1995 - 564 tys., a w 1996 - 542 tys. Ustabilizowana liczba przekroczeń granicy wiąże się z powolnym normowaniem się rynku regularnych międzynarodowych połączeń autobusowych. Wiele przejść na granicy wschodniej ma ustalone limity odprawianych autokarów. Tym samym wahania ich liczby są niewielkie [Komornicki T., 1994, 1996]. W okresie 1994-1996 spadła liczba autobusów przekraczających granicę białoruską i niemiecką; a po 1995 r. także rosyjską,

litewską i czeską. Nieprzerwany wzrost ruchu obserwowano wyłącznie na granicy ukraińskiej i morskiej.

Tabela 4.18

Wykorzystanie samochodów osobowych w drogowym osobowym ruchu granicznym

Table 4.18

Use of private cars in passenger border traffic by road

Granica z:	Współczynnik wykorzystania samochodu osobowego w ruchu granicznym*			
	1980	1990	1993	1996
Rosją	17,7	17,0	3,3	2,5
Litwą	69,3	5,1	2,7	3,3
Białorusią	13,2	5,2	4,0	3,2
Ukrainą	3,6	5,8	4,7	3,9
Słowacją	5,2	5,4	5,3	4,2
Czechami	4,4	4,5	4,8	4,1
Niemcami	6,9	5,5	3,1	2,8
gr. morska	8,8	5,4	7,6	7,9
RAZEM**	5,7	5,2	3,5	3,3

* całość drogowego ruchu osobowego w obu kierunkach podzielona przez całość ruchu samochodów osobowych i autobusów

** w odniesieniu do całości ruchu drogowego powiększonego o ruch w portach morskich

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

W 1996 r. na granicę niemiecką przypadało 20,6% ruchu granicznego autobusów, na czeską 19,7%, ukraińską 18,1%, słowacką 14,9% i białoruską 14,6%. Jak widać rozkład ruchu autobusów na wszystkie granice jest o wiele bardziej równomierny niż ruchu osób czy samochodów osobowych. Wynika to z ogromnego popytu na przewozy autobusowe, wciąż jeszcze (mimo tendencji malejących) utrzymującego się na wschodzie oraz dużej liczby turystycznych przewozów autokarowych do krajów śródziemnomorskich (najczęściej tranzytem przez Słowację lub Czechy).

Poziom koncentracji ruchu samochodów osobowych podlegał w badanym okresie analogicznym przemianom jak poziom koncentracji ruchu osobowego. Z natury rzeczy przybierał on jednak inne wielkości (nie

uwzględnienie ruchu kolejowego i pieszego). Udział najruchliwszego przejścia na wszystkich granicach zmalał z 16,7% w 1980, (Cieszyn) do 12,4% w 1990 (Świecko) i tylko 8,0% w 1996 (co charakterystyczne Kostrzyn - punkt o znaczeniu regionalnym); udział trzech najruchliwszych przejść utrzymywał się na wyrównanym poziomie ok. 30% aż do 1993 r., potem zaś zaczął spadać i

Tabela 4.19

Ruch autobusów przez granice Polski w latach 1994-1996

Table 4.19

Bus traffic across Poland's borders in the years 1994-1996

Granica z:	1994		1995		1996	
		%		%		%
ROSJĄ	16824	3,26	18145	3,21	17554	3,24
LITWĄ	44098	8,53	50473	8,94	45243	8,34
BIALORUSIĄ	84003	16,25	84837	15,02	79414	14,64
UKRAINA	78278	15,15	96484	17,08	97878	18,05
SŁOWACJĄ	59439	11,50	69871	12,37	80574	14,86
CZECHAMI	105442	20,40	116564	20,64	106930	19,72
NIEMCAMI	126047	24,39	125625	22,24	111668	20,59
Granica morska	2710	0,52	2858	0,51	3072	0,57
POLSKA RAZEM	516841	100,00	564857	100,00	542333	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

w 1996 wynosił 22,2% (patrz tab. 4.14). Na całej granicy wschodniej trzy najruchliwsze przejścia nadal skupiają od 90 do 100% ruchu samochodów, zaś udział największych przejść waha się od 31% na granicy z Ukrainą (równomierny rozkład pomiędzy trzy najruchliwsze: Medykę, Dorohusk i Hrebenne) do ok. 61% na granicach litewskiej (Ogrodniki) i rosyjskiej (Bezledy). Na granicy południowej udziały trzech przejść są wyraźnie mniejsze, chociaż Chyżne nadal skupia 29,7% ruchu samochodów przez granicę słowacką, a Cieszyn 24,0% przez czeską. Na granicy niemieckiej przez najruchliwszy Kostrzyn przejeżdża natomiast tylko 13,5% przekraczających granicę aut. Silnie skoncentrowany pozostaje ruch samochodów osobowych przez granicę morską (69,2% w Świnoujściu i 100% w trzech portach).

Liczba przejść z udziałem ruchu samochodów osobowych i autobusów powyżej 0,1% jest, zarówno w skali kraju jak i poszczególnych granic, wyraźnie niższa niż w przypadku ruchu osobowego. W okresie 1990-1996 wzrosła ona z 29 do 59. Największy przyrost liczby przejść o istotnej statystycznie wielkości ruchu wystąpił na granicy czeskiej (z 9 do 23),

Koncentracja ruchu pojazdów osobowych i autobusów w latach 1980, 1990, 1993, 1996

Concentration of movements of private cars and buses 1980, 1990, 1993, 1996

Granica z:	Liczba przejść granicznych z udziałem ruchu ponad 0,1%*				Udział największego przejścia w %				Współczynnik koncentracji ruchu**			
	1980	1990	1993	1996	1980	1990	1993	1996	1980	1990	1993	1996
Rosją	2	2	2	3	67,7	84,0	86,6	61,4	0,177	0,340	0,366	0,288
Litwą	1	1	1	2	100,0	100,0	100,0	61,7	0,000	0,000	0,000	0,117
Białorusią	2	2	4	4	99,8	94,5	62,5	43,2	0,499	0,445	0,492	0,182
Ukrainą	1	2	3	4	100,0	96,6	44,0	31,0	0,000	0,466	0,107	0,112
Słowacją	5	5	7	9	40,7	50,4	32,2	29,7	0,279	0,381	0,340	0,287
Czechami	10	9	17	23	44,0	29,0	29,8	24,0	0,405	0,312	0,440	0,499
Niemcami	10	10	12	16	16,6	22,3	14,0	13,6	0,184	0,235	0,194	0,259
morska	3	3	3	3	66,1	87,4	68,6	69,2	0,331	0,540	0,353	0,359
Wszystkie granice Polski	29	29	38	59	16,7	12,4	10,6	8,0	0,327	0,349	0,467	0,398

* w odniesieniu do całości ruchu przez daną granicę (dla Polski do całości ruchu granicznego)

** obliczony tylko dla przejść przez które odbywa się ponad 0,1% ruchu na danej granicy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

ukraińskiej, białoruskiej i niemieckiej. W 1996 r., ponad 99% ruchu dwustronnego przypadało w przypadku granicy czeskiej aż na 23 przejścia, niemieckiej na 16 a słowackiej 9; jednocześnie na białoruskiej na 4, ukraińskiej na 4, rosyjskiej na 3 a litewskiej na 2.

Wartość współczynnika koncentracji ruchu samochodów osobowych i autobusów dla wszystkich granic (patrz tab. 4.20), podobnie (i z tych samych powodów) jak w przypadku ruchu osobowego, zwiększała się do roku 1993 (z

0,327 w 1980 do 0,467 w 1993), a następnie spadła do poziomu 0,398 w 1996 r. Rozkład wartości współczynnika dla poszczególnych odcinków granicy jest już jednak odmienny. Wartości współczynnika są, co charakterystyczne, w większości przypadków niższe niż dla całości ruchu osobowego. Wynika to z faktu niewielkiego natężenia ruchu na uwzględnionych w tamtym przypadku przejściach kolejowych. Innymi słowy silna koncentracja ruchu osób miała miejsce na większości przejść drogowych, niejako kosztem punktów kolejowych. Wyjątkiem jest granica czeska, gdzie i tym razem wartość współczynnika sięgnęła 0,499 (Cieszyn). Najniższym współczynnikiem charakteryzują się granice wschodnie, z Litwą (0,117) i Ukrainą (0,112 dla ruchu osobowego aż 0,444) gdzie prawie cały ruch samochodów osobowych rozkłada się równomiernie odpowiednio na 2 i 3 przejścia graniczne.

W latach 1993-1994 na wschodnich przejściach granicznych pojawiło się zjawisko nadwyżki pojazdów osobowych wyjeżdżających nad wjeżdżającymi. Było ono skutkiem masowego tranzytu samochodów kupowanych (a czasami także kradzionych) w Europie Zachodniej przez (dla) obywateli państw byłego Związku Radzieckiego. Towarzyszyło mu zwiększenie stale utrzymującej się (prywatny import samochodów do Polski) odwrotnej nadwyżki na granicy niemieckiej i częściowo czeskiej. W 1993 r. dla całej granicy wschodniej nadwyżka ta sięgnęła 348 tysięcy pojazdów (w tym dla białoruskiej 204 tys., ukraińskiej 81 tys. i litewskiej 50 tys.). Na granicy niemieckiej głównym miejscem wjazdu pojazdów przewożonych tranzytem i importowanych do Polski było Świecko (w 1993 r. 250 tys. pojazdów więcej wjechało tamtędy do Polski niż do Niemiec). W roku 1996 zjawisko to uległo dalszej intensyfikacji na granicy ukraińskiej (nadwyżka 195 tys. pojazdów osobowych), rosyjskiej (41 tys.); na niezmiennym poziomie utrzymało się na granicy białoruskiej (209 tys.), ustało zaś na litewskiej.

4.4. Ruch graniczny samochodów ciężarowych

Odrębnym zagadnieniem jest wzrost natężenia ruchu granicznego pojazdów ciężarowych (patrz tab. 4.21). W warunkach przejścia przez drobne firmy oraz transport drogowy ogromnej części wymiany towarowej z krajami

europijskimi, wzrost ten jest swego rodzaju miernikiem skali kontaktów gospodarczych z sąsiadami (przy uwzględnieniu rosnącej roli przewozów tranzytowych). Dowodem narastającego ożywienia kontaktów gospodarczych jest jeszcze większa niż w przypadku ruchu osób i samochodów osobowych dynamika wzrostu ruchu granicznego pojazdów ciężarowych. O ile w 1980 r. wszystkie granice przekroczyło w obu kierunkach 295 tys. ciężarówek, to w 1990 r. było ich już 1,1 mln, w 1993 - 2,2 mln, a w 1996 blisko 3,5 mln (patrz ryc. 4.3). Wskaźnik dynamiki dla lat 1990-1996 (1990=100), wynosi 322 i jest tylko nieznacznie wyższy niż dla ruchu osobowego. Analiza danych pozwala jednak stwierdzić, że relatywnie najintensywniejszy przyrost ruchu w tej kategorii pojazdów dokonał się jeszcze przed rokiem 1990 (lata 1988-1990). Jeżeli dynamikę wzrostu odniesiemy do poziomu z 1980 roku (1980=100), to jej wskaźnik w roku 1996 wyniesie 685 dla ruchu osobowego i aż 1160 (blisko 12-krotny wzrost natężenia) dla ruchu ciężarówek.

Przyrost ruchu pojazdów ciężarowych odbywał się praktycznie nieprzerwanie na wszystkich granicach (za wyjątkiem drobnego spadku na granicy czeskiej w 1993 r. i na niemieckiej w 1995 oraz stałych wahań na granicy morskiej). Porównując tempo wzrostu ruchu ciężarówek na poszczególnych granicach do tempa wzrostu ruchu osób i pojazdów osobowych trzeba podkreślić, że tendencje te bardzo często nie były skorelowane. Można więc założyć, że na kształtowanie się wielkości ruchu towarowego wpływają inne czynniki niż w ruchu osobowym. Przykładem mogą być granice z Ukrainą i Białorusią, gdzie załamaniom natężenia ruchu osób nie towarzyszyły zahamowania wzrostu potoków towarowych. W całym badanym okresie dominującą rolę odgrywa ruch ciężarówek przez granicę polsko-niemiecką. Jej udział początkowo wzrastał (z poziomu 50,7% w 1980 r. do 65,4% w 1991 r), później przez dwa lata utrzymywał się na stałym poziomie, a od 1994 r. sukcesywnie maleje (w 1996 r - 50,4%), głównie na rzecz granic: polsko-białoruskiej (do 1991 r. spadek znaczenia a potem sukcesywny wzrost z 10,6% do 15,9% w 1996), polsko-litewskiej (stały szybki wzrost udziału z 1,1% w 1990 do 8,8% w 1996) i polsko-rosyjskiej. Świadczy to o rosnącym znaczeniu przewozów tranzytowych pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją i Państwami Bałtyckimi. W stosunku do roku 1980 najbardziej na znaczeniu utraciła, w tej kategorii ruchu, granica polsko-czeska (spadek z 19,0 do 8,9% w 1994, potem powolny wzrost do 11,7% w 1996), co z kolei świadczy o wyraźnym osłabieniu się kontaktów gospodarczych między Polską i Czechami oraz o sukcesywnym przejmowaniu ruchu polsko-słowackiego przez bezpośrednie dwustronne przejścia graniczne (odpływ pojazdów z Cieszyna do Chyżnego). W latach 1992-1996 (podział Czechosłowacji) udział granicy słowackiej w ruchu towarowym wzrósł z 1,4% do 4,8%.

Tabela 4.21

Ruch samochodów ciężarowych przez granice Polski w latach 1980 i 1990-1996

Table 4.21

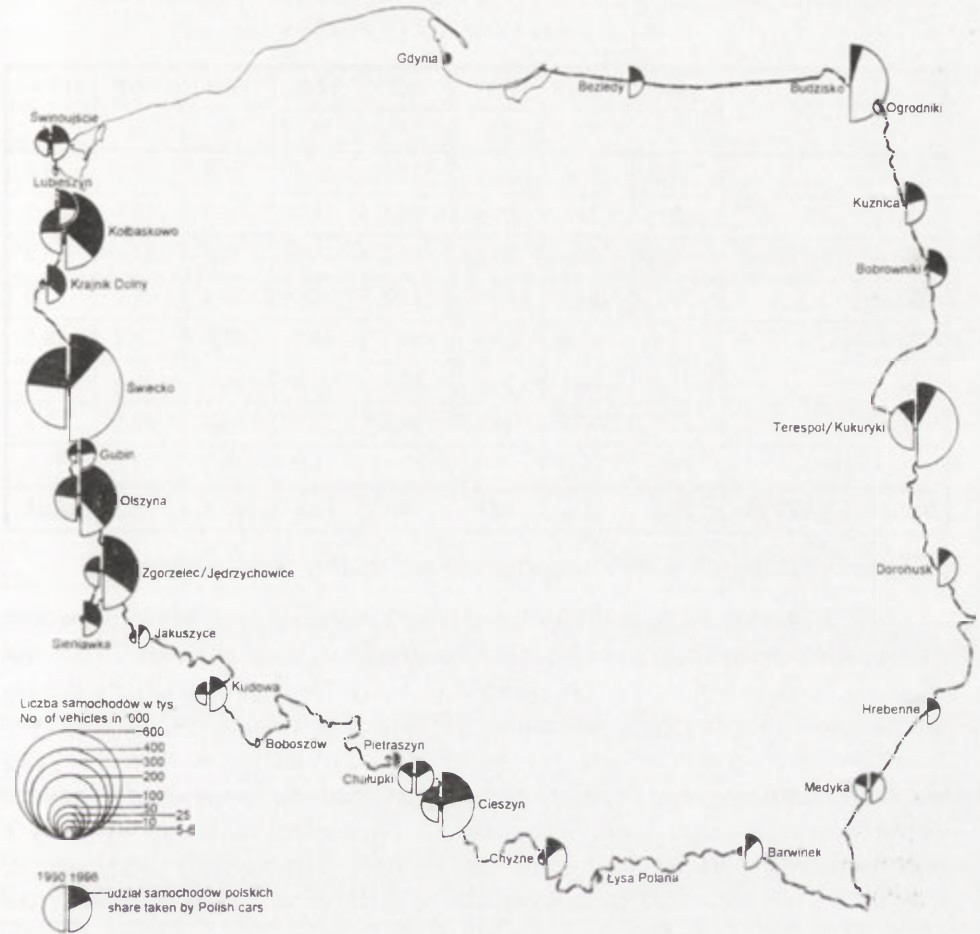
Movement of heavy goods vehicles across Poland's borders in the years 1980 and 1990-1996

Granica z:	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%		%		%		%		%
ROSJĄ	1739	0,59	1853	0,17	4020	0,26	18698	1,00	20091	0,92	37582	1,38	43405	1,56	46607	1,34
LITWĄ	0	0,00	12503	1,16	21665	1,38	67658	3,64	86795	3,97	157291	5,78	212286	7,61	305879	8,79
BIALORUSIĄ	49925	16,90	136265	12,65	165524	10,58	205699	11,06	268235	12,27	393408	14,46	420526	15,07	555067	15,94
UKRAINA	8235	2,79	34143	3,17	52741	3,37	74788	4,02	75347	3,45	103772	3,81	147953	5,30	179180	5,15
SŁOWACJĄ	2230	0,75	14484	1,34	23349	1,49	26246	1,41	44180	2,02	90825	3,34	115177	4,13	167186	4,80
CZECHAMI	56232	19,03	144996	13,46	227133	14,52	239062	12,85	208693	9,55	242784	8,92	293083	10,51	407117	11,69
NIEMCAMI	149904	50,74	686508	63,71	1023724	65,43	1169879	62,87	1427291	65,30	1625617	59,73	1479017	53,02	1752893	50,35
granica morska	27166	9,20	46721	4,34	46514	2,97	58622	3,15	55078	2,52	70150	2,58	78145	2,80	67467	1,94
POLSKA RAZEM	295431	100,00	1077473	100,00	1564670	100,00	1860652	100,00	2185710	100,00	2721429	100,00	2789592	100,00	3481396	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Ryc. 4.3. Ruch graniczny pojazdów ciężarowych wg przejść w latach 1990-1996

Fig. 4.3. Border traffic of heavy goods vehicles by crossing point



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej
 Source: Author's own work on the basis of material from the Border Guard

Tabela 4.22

Udział samochodów ciężarowych z rejestracją polską w ruchu granicznym w latach 1980, 1990-1996

Table 4.22

Share of heavy goods vehicles of Polish registration in border traffic in the years 1980 and 1990-1996

Granica z:	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
	%	%	%	%	%	%	%	%
Rosją	0,7	23,6	32,7	38,2	46,5	65,0	51,5	43,6
Litwą	0,0	23,6	23,8	28,5	26,7	26,7	15,3	8,9
Białorusią	10,3	22,6	27,2	17,0	20,3	23,4	22,6	27,2
Ukrainą	31,7	38,0	21,2	13,2	17,9	29,4	29,2	27,3
Słowacją	45,6	44,2	37,5	36,3	30,7	25,0	28,5	28,5
Czechami	32,1	41,8	36,2	37,8	37,8	35,0	29,5	38,6
Niemcami	32,5	47,7	48,6	53,8	51,6	59,4	62,1	53,9
granica morska	18,7	37,0	39,1	41,9	43,0	48,0	49,0	51,6
POLSKA RAZEM	27,3	42,6	42,8	44,4	43,6	47,6	45,5	41,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

W stosunku do roku 1980 zdecydowanie zwiększył się udział pojazdów ciężarowych z rejestracją polską w ruchu granicznym (z poziomu 27,3% do 47,6% w najlepszym roku 1994; patrz tab. 4.22). Odsetek ten zmniejszył się przejściowo w roku 1993, wyraźnie zaś zmalał w roku 1996. Początkowy gwałtowny wzrost tego udziału związany był z wprowadzeniem wolnego rynku na usługi transportowe i zniesieniem ograniczeń na prowadzenie handlu zagranicznego przez podmioty gospodarcze. Późniejsze fluktuacje wynikały z wprowadzanych powtórnie ograniczeń (system koncesyjny), ograniczenia limitów na przewozy dla przewoźników polskich przez stronę niemiecką (w roku 1996) oraz gwałtownego wzrostu udziału pojazdów z państw byłego ZSRR (z kilkuletnim opóźnieniem w krajach tych zaszły te same procesy deregulacyjne, jak w Polsce, w pierwszych lat 90-tych). Z uwagi na koncentrację ruchu, zmiany udziału ciężarówek polskich w całości potoków są w dużej mierze odbiciem sytuacji na granicy polsko-niemieckiej (wzrost udziału do 62,1% w 1995 r., następnie spadek do 53,9% w 1996). Odsetek pojazdów polskich na granicy z Białorusią i Ukrainą rósł na początku lat 90-tych, w latach 1992-1993 zmalał (pojawienie się przewoźników miejscowych), a następnie ponownie wzrósł (w 1996 - 27% na obu granicach). Na granicy południowej odsetek ten spadał aż do roku 1995 (z poziomu 41 - 44% w 1990

do 28 - 29%), a w 1996 ponownie wzrósł na granicy czeskiej (do 38,6%). Obecnie najwyższym odsetkiem ciężarówek polskich charakteryzuje się ruch przez granice: niemiecką (51,6%), rosyjską (43,6%; przejaw polskiej obecności gospodarczej w Kaliningradzie oraz braku tranzytu) i czeską; najniższym przez granice litewską (tylko 8,9%; obsługa praktycznie całości tranzytu drogowego z Republik Bałtyckich do Europy Zachodniej), ukraińską i białoruską. Dowodzi to, że o ile transport drogowy na kierunku zachodnim znajduje się w przeważającej mierze w rękach przewoźników polskich, o tyle transport na kierunku wschodnim oraz tranzyt na osi wschód-zachód jest domeną przedsiębiorstw obcych, w dużej mierze pochodzących z Europy Wschodniej. Analiza przynależności państwowej w drogowym transporcie towarowym musi być jednak bardzo ostrożna, z uwagi na postępujące umiędzynarodawianie się usług transportowych. W praktyce odprawiana ciężarówka może być zarejestrowana w innym kraju niż siedziba przewoźnika, a jej kierowca będzie obywatelem jeszcze innego państwa.

Ruch samochodów ciężarowych pozostaje z reguły bardziej skoncentrowany, aniżeli samochodów osobowych oraz osób. Jest to wynikiem pewnej "niezmienności" tras przewozowych (zwłaszcza w przypadku przejazdów tranzytowych), a także istniejących ograniczeń formalnych (na wielu przejściach granicznych ruch pojazdów ciężarowych jest zakazany lub ograniczony). Prawie na wszystkich granicach (poza niemiecką i czeską) 100% ruchu towarowego skupia się na trzech najruchliwszych przejściach granicznych (patrz tab. 4.14). W ich obrębie, do dekoncentracji ruchu doszło w latach 90-tych na granicy białoruskiej (spadek udziału najruchliwszego przejścia z 99,5% w 1980 r. - Terespol, do 67,3% w 1996 - Kukuryki) i ukraińskiej (jeszcze w 1990 Medyka - 100%, w 1996 - Dorohusk - 44,8%). Na granicy litewskiej i rosyjskiej praktycznie całość ruchu towarowego odbywa się przez pojedyncze przejścia (odpowiednio Budziska i Bezledy). Wysoce skoncentrowany pozostał ruch na granicy słowackiej (nadal 61,7% przez Chyżne), morskiej (84,7% przez Świnoujście) oraz czeskiej (56,2% przez Cieszyn; 86,4% przez trzy najruchliwsze punkty: Cieszyn, Kudowa-Słone i Chałupki). Systematyczna dekoncentracja odbywała się natomiast na granicy z Niemcami. Jeszcze w 1990 r. 52,5 ruchu skupiało się w Świecku, a 87,3% na trzech najruchliwszych przejściach. W 1994 najruchliwszym punktem było Kołbaskowo, skupiające zaledwie 21,3% ruchu (nastąpiło w miarę równomierne rozłożenie ruchu pomiędzy 8 punktów odprawiających samochody ciężarowe). Zakończenie budowy terminalu celnego w Świecku wpłynęło na ponowny wzrost koncentracji ruchu na głównym kierunku Warszawa-Berlin (w 1996 r. - Świecko ponownie 34,1% ruchu). W skali kraju, najruchliwszymi przejściami były przez cały okres punkty na granicy polsko-niemieckiej (Świecko, a w latach 1994-1995 przejściowo Kołbaskowo).

Tabela 4.23

Koncentracja ruchu pojazdów ciężarowych 1980, 1990, 1993, 1996

Table 4.23

Concentration of heavy goods vehicle traffic in the years 1980, 1990, 1993 and 1996

Granica z:	Liczba przejść granicznych z udziałem ruchu ponad 0,1%*				Udział największego przejścia w %				Współczynnik koncentracji ruchu**			
	1980	1990	1993	1996	1980	1990	1993	1996	1980	1990	1991	1996
Rosją	2	2	2	3	99,7	64,9	88,4	96,8	0,496	0,149	0,383	0,634
Litwą	0	1	2	1	0,0	100,0	80,9	99,9	-	0,000	0,309	0,000
Białorusią	2	4	3	3	99,5	77,6	79,6	67,3	0,495	0,526	0,462	0,340
Ukrainą	1	2	3	3	100,0	98,1	61,2	44,8	0,000	0,481	0,278	0,115
Słowacją	3	3	3	4	69,9	59,2	68,3	61,7	0,365	0,307	0,350	0,461
Czechami	7	10	17	13	68,8	40,9	55,8	56,2	0,595	0,609	0,730	0,632
Niemcami	9	9	8	8	63,8	52,5	27,5	34,1	0,547	0,537	0,303	0,351
morska	2	4	4	3	84,0	91,9	86,3	84,7	0,340	0,669	0,612	0,513
Wszystkie granice Polski	22	28	29	30	32,4	33,5	18,0	17,2	0,546	0,552	0,470	0,401

* w odniesieniu do całości ruchu przez daną granicę (dla Polski do całości ruchu granicznego),

** obliczony tylko dla przejść przez które odbywa się ponad 0,1% ruchu na danej granicy,

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

W 1990 r. w Świecku odprawiono 33,5% przekraczających granice Polski ciężarówek (przez trzy przejścia - 62,3%), w 1996 r - 17,2% (37,4%).

Liczba przejść, przez które w skali kraju odbywało się ponad 0,1% całości ruchu samochodów ciężarowych (uwzględnionych w analizie współczynnika koncentracji) wzrosła jedynie w pierwszym okresie przemian (z 22 w 1980 r. do 28 w 1990), potem zaś praktycznie nie zmieniała się (w 1996 r. - 30 punktów). Wiąże się to ze wspomnianą wyżej „niezmiennością” tras przewozowych, z ogromnymi nakładami jakich wymaga budowa przejść dla ruchu towarowego (wielokrotnie większymi niż w przypadku lokalnych przejść osobowych), a w ostatnim okresie także z protestami społeczności lokalnych przeciwko ciężkiemu ruchowi towarowemu w miejscowościach granicznych. W efekcie, w przeciwieństwie do ruchu osobowego i samochodów osobowych, współczynnik koncentracji drogowego ruchu towarowego po 1990 r. sukcesywnie malał (patrz tab. 4.23). Z roku na rok, stawał się rozkład ruchu na istniejącą (praktycznie niezmienną) siatkę przejść granicznych. W 1996 współczynnik koncentracji był podobny jak w przypadku ruchu samochodów osobowych i wynosił 0,401. Najwyższe jego wartości zanotowano na granicy z Rosją (0,634), Czechami (0,461; skupienie ruchu w Cieszynie przy jednoczesnej stosunkowo dużej liczbie 13 przejść odprawiających samochody ciężarowe), Słowacją i na granicy morskiej. Najbardziej zdekoncentrowany (nie licząc skupionego na jedynym dostępnym punkcie ruchu z Litwą) był ruch z Ukrainą (równomierny rozkład pomiędzy Medykę, Hrebenne i Dorohusk), Niemcami i Białorusią.

4.5. Ruch graniczny pociągów

Pomimo regresu w natężeniu granicznego ruchu osobowego na przejściach kolejowych, prawie w całym badanym okresie zanotowano zwiększenie liczby przejeżdżających przez granicę pociągów osobowych z poziomu 51,7 tys. w 1980 r. do 82,0 tys. w 1994 i 92,7 tys. w 1996 r. (patrz tab. 4.24). Wiązało się to z dużą liczbą nowootwieranych połączeń lokalnych. W 1996 pociągi osobowe odprawiano na 27 kolejowych przejściach granicznych (w tym na kilku bez regularnego ruchu rozkładowego - pociągi specjalne, np. w Siemianówce, Głuchołazach; patrz tab. 4.25.). Największy ruch pociągów zanotowano na granicy z Niemcami (35,5 tys.), Czechami (21,9 tys.) i Białorusią (15,4 tys.); najmniejszy z Rosją (tylko 726 pociągów - praktycznie jeden skład dziennie w każdą stronę). Względem roku 1994 wzrosła liczba składów osobowych odprawianych na granicy niemieckiej, czeskiej, słowackiej i ukraińskiej; zmalała na białoruskiej, litewskiej i rosyjskiej. Najruchliwszym przejściem był Kostrzyn na granicy niemieckiej (prawie 13,0 tys. składów, blisko 15% całości ruchu). Kolejne lokaty zajmowały: Terespol (9,7 tys.),

Ruch graniczny pojazdów w latach 1980, 1990-1996

Vehicular border traffic in the years 1980 and 1990-1996

Pojazdy	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996	
	ogółem	w tym polskich w %	ogółem	w tym polskich w %	ogółem	w tym polskich w %	ogółem	w tym polskich w %	ogółem	w tym polskich w %	ogółem	w tym polskich w %	ogółem	w tym polskich w %	ogółem	w tym polskich w %
samochody osobowe*	3912767	43,9	11740437	53,4	22197502	38,0	33189057	37,5	47786365	34,3	62000082	30,9	67467145	30,7	76309904	32,7
samochody ciężarowe	295431	27,3	1077473	42,6	1564670	42,8	1860652	44,4	2185710	43,6	2721429	47,6	2789592	45,5	3481396	41,1
pociągi osobowe	51666	64,6	60093	59,0	59708	57,0	67938	49,2	77614	45,7	82016	47,9	88749	48,4	92682	49,9
pociągi towarowe	177189	50,9	121503	55,3	92229	53,0	91748	53,8	85624	49,4	88101	52,7	100666	54,5	102267	49,4
statki pasażerskie**	4982	88,0	4005	92,7	4821	80,8	7182	56,9	9395	46,0	9283	46,9	12185	37,0	17143	22,7
statki handlowe	18335	38,0	17105	19,8	16520	19,8	16974	19,0	15330	17,0	16500	15,8	17293	13,2	18138	10,5
statki rybackie	371	88,7	181	95,0	262	93,9	170	76,5	175	56,0	322	55,6	382	45,0	343	7,6
kutry rybackie	81750	99,3	25230	99,4	43821	99,7	39214	99,0	34438	99,3	37273	99,7	44880	99,5	52969	99,8
łódzie rybackie	57885	100,0	41194	100,0	47606	99,8	29226	100,0	19767	100,0	21204	100,0	22486	100,0	24618	100,0
tabor rzeczny	6119	75,9	12870	84,3	16448	81,4	19005	84,5	18529	87,5	23953	82,3	26989	80,8	23791	80,2
jednostki żeglarskie	4903	61,9	4643	47,6	7361	29,4	10340	22,9	10638	28,9	11332	33,2	11563	37,4	12859	42,0
samoloty	33085	54,9	37183	53,8	33469	49,9	37044	47,7	46107	45,4	50095	45,4	53780	47,6	63444	47,9
inne	0	0,0	312	51,0	10211	97,3	611	99,0	825	98,2	45	100,0	0	0,0	0	0,0
RAZEM	4644483	xxxx	13142229	xxxx	24094628	xxxx	35369161	xxxx	50290517	xxxx	65061635	xxxx	70635710	xxxx	80199554	xxxx

* w tym autobusy,

** w tym promy i wodoloty,

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 4.25
Ruch graniczny pociągów w latach 1994, 1996

Table 4.25

Railway border traffic 1994, 1996

Granice/ Przejścia graniczne:	Pociągi osobowe				Pociągi towarowe			
	ogółem		w tym polskie w %		ogółem		w tym polskie w %	
	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Granica z Rosją:								
Braniewo	772	726	92,7	99,4	884	1298	0,5	25,7
Bartoszyce	16	0	0,0	0,0	66	44	0,0	0,0
Skandawa	0	0	0,0	0,0	884	796	100,0	100,0
RAZEM	788	726	90,9	99,4	1834	2138	48,4	52,9
Granica z Litwą:								
Trakiszki	2806	2495	100,0	99,9	453	740	99,8	98,4
RAZEM	2806	2495	100,0	99,9	453	740	99,8	98,4
Granica z Białorusią:								
Kuźnica Białostocka	5199	4897	41,9	44,7	931	1174	22,4	37,1
Siemianówka	0	4	0,0	50,0	1389	1648	57,2	57,6
Czeremcha	732	732	99,5	100,0	1112	65	99,9	100,0
Terеспol	11937	9738	24,5	30,1	6883	8661	63,6	39,8
RAZEM	17868	15371	32,6	38,1	10315	11548	63,0	42,4
Granica z Ukrainą:								
Dorohusk	1460	2317	50,0	31,6	1588	3080	84,7	85,7
Hrubieszów	284	46	0,0	0,0	4862	4442	0,5	1,1
Hrebenne	0	852	0,0	100,0	0	2	0,0	100,0
Werchrata	0	0	0,0	0,0	0	763	0,0	15,3
Medyka	2894	2650	0,0	0,6	6510	7232	31,7	38,0
Krościenko	858	1468	86,0	100,0	0	0	0,0	0,0
RAZEM	5496	7333	26,7	41,8	12960	15519	26,5	35,8
Granica ze Słowacją								
Łupków	0	11	0,0	0,0	0	860	0,0	0,0
Muszyna	3282	3284	55,5	55,2	4029	4853	100,0	100,0
Zwardoń	5173	6098	8,8	12,0	647	3273	59,2	50,3
RAZEM	8455	9393	26,9	27,1	4676	8986	94,4	72,3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Granica z Czechami:								
Cieszyn	0	3161	0,0	100,0	5272	4580	100,0	100,0
Zebrzydowice	7993	7229	99,8	100,0	6327	6193	99,9	100,0
Chałupki	4380	4392	50,0	50,0	7299	10866	0,0	0,0
Głucholazy	0	2	0,0	0,0	1334	602	0,0	0,0
Międzylesie	1428	2758	0,0	0,0	4074	2256	0,0	0,0
Mieroszów	2231	2880	1,8	100,0	1922	3424	100,0	100,0
Lubawka	0	0	0,0	0,0	1610	1340	0,0	0,0
Zawidów	1460	1470	0,0	0,0	3392	1904	0,0	0,0
RAZEM	17492	21892	58,4	70,6	31230	31165	43,3	45,6
Granica z Niemcami:								
Zgorzelec	4792	3812	100,0	100,0	0	0	0,0	0,0
Węglińiec	1228	0	0,0	0,0	1980	6250	0,0	0,0
Zasieki	1676	1707	100,0	100,0	3502	2800	100,0	100,0
Gubin	0	1286	0,0	100,0	2773	3626	100,0	100,0
Kunowice	8129	7998	100,0	100,0	9552	10022	100,0	100,0
Kostrzyn	8394	12971	3,1	0,0	3634	4124	0,0	0,0
Szczecin-Gumieńce	4892	7698	22,5	17,0	3760	4244	0,0	0,0
RAZEM	29111	35472	54,8	45,4	25201	31066	62,8	53,0
Granica morska:								
Świnoujście	0	0	0,0	0,0	1432	1105	100,0	100,0
RAZEM	0	0	0,0	0,0	1432	1105	100,0	100,0
POLSKA	82016	92682	47,9	49,9	88101	102267	52,7	49,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Kunowice (8,0 tys.), Szczecin-Gumieńce (7,7 tys.), Zebrzydowice (7,2 tys.) i Zwardoń (6,1 tys.). Składy polskie stanowiły połowę wszystkich przekraczających granicę (49,9%). Wiąże się to z zasadą, w myśl której w większości przypadków połączeń dalekobieżnych przy przekroczeniu granicy następuje wymiana lokomotywy. To, jaka jest przynależność państwowa odprawianego pociągu zależy więc od tego, na której z dwóch stacji granicznych dokonuje się wymiany. Inaczej sytuacja przedstawia się w przypadku połączeń lokalnych. Polskie składy z reguły obsługują połączenia w głąb państw byłego ZSRR wykorzystujące stare tory o europejskiej szerokości (w krajach sąsiednich brak jest odpowiedniego taboru). Stanowią one blisko 100% na przejściach w Braniewie (linia Gdańsk-Kaliningrad), Trakiszkach

(Warszawa-Szestokai), Czeremsze (Białystok-Brześć), Hrebennym (Warszawa-Rawa Ruska) i Krościenku (Zagórz-Chyrów). Ponadto, polskie składy dominują (lub wręcz stanowią 100% ruchu) na przejściach polsko-czeskich w Cieszynie, Zebrzydowicach, Mioszowie i polsko-niemieckich w Zgorzelcu, Zasiakach, Gubinie i Kunowicach; składy ukraińskie w Medyce; czeskie w Międzylesiu i Zawidowie, a niemieckie w Kostrzynie.

Natężenie ruchu pociągów towarowych na granicach Polski zmalało na początku lat 90-tych (zmniejszenie przewozów towarów masowych w handlu zagranicznym, wzrost znaczenia transportu samochodowego w ruchu towarowym) z poziomu 177,2 tys. w 1980 r. do 121,5 tys. w 1990 i zaledwie 85,6 tys. w 1993. Później ponownie nieznacznie wzrosło do 102,6 tys. w 1996 r. W 1996 ruch towarowy odbywał się przez 30 przejść kolejowych i 1 morskie. Blisko 2/3 ruchu składów pociągów koncentruje się na granicach polsko-niemieckiej (31,1 tys.) i polsko-czeskiej (31,2 tys.); dalszych 15,5 tys. przypada na granicę z Ukrainą, 11,5 tys. z Białorusią i 9,0 tys. ze Słowacją. Relatywnie niewielki pozostaje kolejowy ruch towarowy z Rosją i Litwą (zaledwie 740 składów). W 1996 r. 1,1 tys. pociągów towarowych odprawiono ponadto na granicy morskiej w terminalu promowym Świnoujście. W badanym okresie 1994-1996 najbardziej dynamiczny wzrost natężenia ruchu dokonał się na granicy ze Słowacją (prawie o 100%; efekt przeniesienia dotychczasowych połączeń tranzytowych przez Zebrzydowice i Czechy do dwustronnego punktu w Zwardoniu), Niemcami, Ukrainą i Litwą; mniejszy z Rosją i Białorusią. Ruch na granicy czeskiej nieznacznie zmalał, a na morskiej zmniejszył się o blisko 20%. Składy polskie stanowiły w 1996 r. 49,4% wszystkich odprawianych składów towarowych. Podobnie jak w przypadku pociągów osobowych, przejazd przez poszczególne przejścia odbywał się najczęściej przy użyciu lokomotyw należących do jednego z sąsiadów.

4.6. Ruch graniczny jednostek morskich

Statystyki Straży Granicznej wyróżniają trzy podstawowe grupy morskich jednostek pływających (tabor rzeczny zliczany jest oddzielnie):

- statki, w tym handlowe, pasażerskie, promy i wodoloty;
- jednostki rybackie, w tym statki rybackie, kutry i łodzie rybackie;
- jednostki sportowe.

W roku 1980 granice Polski przekroczyło w obu kierunkach łącznie 163,3 tys., w 1990 r. tylko 87,7 tys., w 1993 - 79,1 tys., a w 1996 - 126,1 tys. morskich jednostek pływających (patrz tabela 4.24.). Wahania liczbowe wiążą się przede wszystkim z regresem polskiego bałtyckiego rybołówstwa

Tabela 4.26

Ruch graniczny jednostek pływających 1994, 1996 r.

Table 4.26

Border traffic by vessels 1994, 1996

Granice/ przejścia graniczne	1994				1996									
	jednostki pływające*		tabor rzeczny		jednostki pływające*								tabor rzeczny	
	ogółem	w tym polskie w %	ogółem	w tym polskie w %	ogółem	w tym polskie w %	w tym						ogółem	w tym polskie w %
							statki**		jednostki rybackie***		Jednostki sportowe			
							ogółem	w tym polskie w %	ogółem	w tym polskie w %	ogółem	w tym polskie w %		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Granica z Niemcami:														
Miłów rzeczne	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1991	98,9
Słubice rzeczne	0	0,0	746	89,3	10	0,0	0	0,0	0	0,0	10	0,0	6	0,0
Osinów Dolny rzeczne	7	28,6	5160	99,6	9	55,6	3	0,0	0	0,0	6	83,3	7498	99,0
Widuchowa rzeczne	565	0,0	7624	87,8	702	0,3	22	0,0	0	0,0	680	0,3	8640	65,8
Gryfino rzeczne	1503	0,1	9116	74,6	1539	0,1	65	0,0	0	0,0	1474	0,1	4449	80,2
Gryfino drogowe	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	53	75,5
RAZEM	2075	0,1	22646	85,2	2260	0,4	90	0,0	0	0,0	2170	0,4	22637	82,5
Granica morska:														
Trzebież	3697	9,3	1295	30,8	3129	5,3	986	0,0	0	0,0	2143	7,8	1087	32,0
Nowe Warpno	0	0,0	0	0,0	5329	2,0	5117	0,0	0	0,0	212	50,0	0	0,0
Szczecin	7397	12,0	0	0,0	7433	9,3	7178	9,6	253	1,6	2	50,0	1	100,0
Swinoujście	10211	53,1	0	0,0	12926	30,3	10436	29,3	205	87,8	2285	29,8	66	78,8
Dziwnów	10570	98,5	0	0,0	9562	97,6	0	0,0	8328	100,0	1234	81,1	0	0,0
Mrzeżyno	392	100,0	0	0,0	1248	100,0	0	0,0	1248	100,0	0	0,0	0	0,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Kołobrzeg	5591	87,3	0	0,0	12955	94,5	362	15,2	12018	99,9	575	30,4	0	0,0
Darłowo	5775	96,2	0	0,0	9197	95,7	210	0,0	8780	99,4	207	36,7	0	0,0
Ustka	7467	96,4	0	0,0	9115	97,0	134	0,0	8655	100,0	326	57,7	0	0,0
Łeba	4839	97,1	0	0,0	6209	98,8	0	0,0	5802	100,0	407	81,6	0	0,0
Władysławowo	11821	98,5	0	0,0	13963	98,8	10	0,0	13395	99,9	558	74,4	0	0,0
Jastarnia	4281	99,6	0	0,0	4965	99,8	0	0,0	4348	100,0	617	98,5	0	0,0
Hel	3766	96,8	0	0,0	5947	96,7	3	33,3	4823	98,7	1121	88,5	0	0,0
Gdynia	6273	50,1	0	0,0	8041	54,6	4619	24,6	2947	99,5	475	68,0	0	0,0
Gdańsk	5098	33,1	0	0,0	5149	28,4	4384	19,5	493	99,2	272	42,6	0	0,0
Górki Zachodnie	5646	99,8	0	0,0	6772	99,7	0	0,0	6635	100,0	137	84,7	0	0,0
Frombork	1058	9,3	12	100,0	271	35,1	155	0,0	0	0,0	116	81,9	0	0,0
Elbląg	0	0,0	0	0,0	1599	0,1	1597	0,0	0	0,0	2	100,0	0	0,0
RAZEM	93882	73,8	1307	31,4	123810	71,6	35191	16,5	77930	99,5	10689	50,5	1087	36,9
POLSKA	95957	72,2	23953	44,7	126070	70,4	35281	16,4	77930	99,5	12859	42,0	23791	80,2

* wszystkie poza taborem rzeczonym

** statki handlowe, pasażerskie, promy i wodoloty

***statki, kutry i łodzie rybackie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

morskiego. Aż do 1993 r. sukcesywnie malała liczba przekraczających granice łodzi rybackich (później ustabilizowała się). Liczba kutrów była w 1990 ponad trzykrotnie niższa niż w 1980, później zaś wahała się i od 1993 rokrocznie wzrastała. Zmiany w liczbie przekraczających granice statków handlowych były w całym interesującym nas okresie nieznaczne. Ruch statków wchodzących i wychodzących z polskich portów małał powoli do 1993 r. (15,3 tys.), później zaś systematycznie rósł i w 1996 z liczbą 18,1 tys. zbliżył się do poziomu roku 1980 (18,3 tys.). Jednocześnie w latach 90-tych nieprzerwanie wzrastała liczba przekraczających granicę statków pasażerskich (przede wszystkim promów i jednostek białej floty na Zalewach Szczecińskim i Wiślanym; z 5,0 tys. w 1980 i 4,0 tys. w 1990 do 17,1 tys. w 1996) oraz jednostek sportowych (odpowiednio z 4,9 tys. i 4,6 tys. do 12,9 tys.).

W 1996 r. najwięcej statków (łącznie handlowych i pasażerskich; patrz tab. 4.26.) odprawiły porty w Świnoujściu (10,4 tys.; promy), Szczecinie (7,2 tys.; jednostki handlowe), Nowym Warpnie (5,1 tys.; biała flota), Gdyni (4,6 tys.; jednostki handlowe i promy), Gdańsku (4,4 tys.; jednostki handlowe i promy) i Fromborku (1,6 tys.; biała flota). Pod banderą polską pływało 16,4% odprawionych statków; najwięcej w Świnoujściu - 29,3%, Gdyni i Gdańsku; zaledwie 9,6% w Szczecinie. Połączenia białej floty w całości obsługiwane były przez jednostki: niemieckie (na Zalewie Szczecińskim) i rosyjskie (na Zalewie Wiślanym). Ponadto 90 statków morskich (wszystkie pod banderą obcą) odprawiono na polsko-niemieckich przejściach rzecznych w Widuchowej i Gryfinie.

Najintensywniejszy ruch graniczny jednostek rybackich odbywa się (1996 r.) we Władysławowie (13,4 tys. łodzi i kutrów), Kołobrzegu (12,0 tys.), Dziwnowie (8,3 tys.) i w Górkach Zachodnich (6,6 tys.). W tym samym czasie 99,5% odprawionych jednostek rybackich pływało pod banderą polską. Najruchliwszym międzynarodowym portem żeglarskim jest Świnoujście (2,3 tys. jednostek sportowych). Kolejne miejsca zajmują Trzebież (2,1 tys.), Dziwnów (1,1 tys.) i Hel (1,1 tys.). Pod banderą polską pływało w 1996 r. 42,0% odprawionych jednostek żeglarskich. Ruch jednostek sportowych odnotowywany jest ponadto na polsko-niemieckich przejściach rzecznych w Widuchowej i Gryfinie (łącznie w 1996 r. 2,2 tys.). W 99,6% są to jednostki niemieckie wypływające na Bałtyk z akwenów śródlądowych.

4.7. Ruch graniczny jednostek żeglugi śródlądowej

Ruch graniczny jednostek taboru rzeczno-odpornego odbywa się praktycznie wyłącznie na pięciu polsko-niemieckich rzecznych przejściach granicznych na Odrze. Ponadto sporadycznie jednostki żeglugi śródlądowej odprawiano w

latach 90-tych w drogowym przejściu Gryfino (prawdopodobnie z przyczyn technicznych), a ponadto w portach morskich Świnoujścia, Trzebieży (do 1992 r. posiadała status przejścia rzeczno-głazowego), Szczecina i Fromborka. Większość międzynarodowej żeglugi odrzańskiej stanowią rejsy polskich barek obsługujących trasy z Niemiec (głównie z Berlina) oraz miast nadodrzańskich przez kanały Odra-Sprewa i Odra-Hawela i Odrę do portu morskiego w Szczecinie (geograficznie najbliższy port nowej stolicy zjednoczonych Niemiec). Obsługiwane są one przez przejścia rzeczne w Osinowie (przy ujściu kanału Odra-Hawela), Widuchowej i Gryfinie (przy końcu granicznego odcinka Odry). Mniejsze znaczenie ma przejście w Miłowie (ruch z górnej Odry do Niemiec) i Słubicach.

Wielkość ruchu granicznego jednostek rzecznych (patrz tab. 4.24.) była, po wzroście w pierwszych latach 90-tych (z zaledwie 6,1 tys. jednostek w 1980 do 12,8 tys. w 1990 i 19,0 tys. w 1992 r.) od 1994 r. ustabilizowana. W 1994 r. granicę przekroczyło 24,0 tys. barek, w 1996 - 23,8 tys. Pewnym zmianom uległ natomiast przestrzenny rozkład najruchliwszych punktów odprawy (patrz tab. 4.26.). W 1994 r. rolę tę spełniało Gryfino (9,1 tys.), w 1996 - Widuchowa (8,6 tys.) i Osinów Dolny (7,5 tys.). Barki polskie stanowią aż 82,5% całości ruchu. Dominacja polskich przewoźników w polsko-niemieckiej żegludze śródlądowej spotyka się z niechęcią strony niemieckiej, która dąży do jej ograniczenia metodami administracyjnymi (zezwolenia, limity, badania stanu technicznego - analogiczne jak w przypadku samochodów ciężarowych). Prawie wyłącznie jednostki polskie odprawiane są na przejściach w Miłowie i Osinowie Dolnym. Większy odsetek jednostek obcych (niemieckich) odnotowywany jest w Widuchowej i Gryfinie. Wiąże się to z faktem, że Odra stanowi wspólny polsko-niemiecki szlak wodny. Tym samym odprawy dokonywane są często na ostatnim przejściu przed wejściem na zagraniczne wody śródlądowe (np. Osinów Dolny dla jednostek polskich wchodzących w kanał Odra-Hawela i Gryfino dla jednostek niemieckich płynących do Szczecina).

Poza taborem rzeczno-głazowym z przejść rzecznych korzystają też jednostki sportowe, a sporadycznie także statki morskie (patrz punkt 4.6).

4.8. Ruch graniczny samolotów

Ruch graniczny samolotów (patrz tab. 4.24 i 4.27.) odnotowywany był w interesującym nas okresie na granicy powietrznej, morskiej (prawdopodobnie hydroplany, względnie samoloty przywożone drogą morską) oraz niemieckiej (przewóz samolotów przez przejście w Gubinie). Znaczenie obu ostatnich granic jest rzecz jasna marginalne.

Tabela 4.27

Ruch graniczny samolotów w 1994, 1996

Table 4.27

Aircraft border traffic 1994, 1996

Przejścia graniczne:	1994			1996		
	ogółem	udział w całości ruchu w %	udział samolotów polskich %	ogółem	udział w całości ruchu w %	udział samolotów polskich %
Lotniska:						
Białystok	0	0,00	0,0	8	0,01	100,0
Gdańsk Rębiechowo	2751	5,49	34,1	3402	5,36	35,8
Jelenia Góra	6	0,01	100,0	4	0,01	50,0
Katowice-Pyrzowice	977	1,95	37,8	2754	4,34	45,1
Kraków-Balice	1901	3,79	31,6	2963	4,67	38,4
Mielec	1	0,00	0,0	0	0,00	0,0
Poznań-Lawica	2128	4,25	24,3	3883	6,12	27,1
Rzeczów-Jasionka	166	0,33	25,9	287	0,45	12,2
Świdnik	0	0,00	0,0	11	0,02	27,3
Suwałki	20	0,04	15,0	0	0,00	0,0
Szczecin-Goleniów	929	1,85	18,1	815	1,28	9,2
Szymany	0	0,00	0,0	103	0,16	98,1
Warszawa-Okęcie	39419	78,69	49,7	46850	73,84	53,0
Wrocław-Strachowice	1740	3,47	22,6	2232	3,52	27,8
RAZEM	50038	99,89	45,4	63312	99,79	47,9
Porty morskie:						
Darłowo	8	0,02	100,0	12	0,02	50,0
Kołobrzeg	0	0,00	0,0	28	0,04	64,3
Ustka	49	0,10	0,0	48	0,08	0,0
RAZEM	57	0,11	14,0	88	0,14	27,3
Granica niemiecka						
Gubin (drogowe)	0	0,00	0,0	44	0,07	25,0
RUCH SAMOLOTÓW	50095	100,00	45,4	63444	100,00	47,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Wykazany w tabelach ruch obejmuje m.in:

- samoloty rejsowe i czarterowe pasażerskie,
- samoloty do przewozów towarów cargo,
- małe samoloty prywatne, względnie należące do firm państwowych.

W 1991 r. ruch graniczny samolotów w stosunku do 1990 r. nieznacznie zmalał (ograniczenie połączeń na skutek przejściowego zmniejszenia popytu po wzroście cen - patrz punkt 4.2.1), później jednak ponownie nieprzerwanie wzrastał. W 1994 r. granice Polski przekroczyło 50,0 tys. samolotów, w 1996 już 63,3 tys. Powoli zmniejszała się koncentracja ruchu w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie (z 78,7% w 1994 do 73,8% w 1996 r.). Kolejne pozycje zajmują pozostałe lotniska obsługujące regularne międzynarodowe loty pasażerskie (Poznań-Ławica - 6,1% w 1996 r., Gdańsk-Rębiechowo, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice i Wrocław-Strachowice). Niewielki ruch samolotów występuje również na lotniskach w miastach - ośrodkach przemysłu lotniczego (Mielec, Świdnik). Samoloty zarejestrowane w Polsce stanowią 47,9% ogółu ruchu. Na lotnisku Warszawa-Okęcie (główniej bazie PLL LOT) odsetek ten jest większy i wynosi 53,0%; na lotniskach regionalnych z reguły mniejszy (np. Gdańsku - 35,8%, Poznaniu - 27,1%, Wrocławiu - 27,8%). Wynika to z roli, jaką w połączeniach międzynarodowych lotnisk regionalnych odgrywają towarzystwa niemieckie obsługujące rejsy do miast zachodniego sąsiada oraz towarzystwa austriackie i duńskie obsługujące połączenia do Wiednia i Kopenhagi

4.9. Podsumowanie

Przeprowadzona analiza pozwala na sformułowanie kilku ogólnych wniosków dotyczących przemian w natężeniu i strukturze ruchu granicznego w latach 1990-1996:

- Ruch graniczny osób i pojazdów na granicach Polski wzrastał w badanym sześcioleciu nieprzerwanie, choć tempo tego wzrostu ulega powolnemu wyhamowaniu.
- Dominującą rolę w przemieszczeniach transgranicznych odgrywa ruch drogowy (w tym pieszy); rola ruchu kolejowego zmalała drastycznie po 1990 r. (najpierw na granicy zachodniej i południowej, później także na wschodniej), większe znaczenie zachowując jedynie na granicy białoruskiej.
- W latach 1990-1991 największy wzrost natężenia ruchu odnotowywano na granicy niemieckiej oraz na granicach wschodnich; w latach 1993-1994

nadal na niemieckiej, na czeskiej oraz na rosyjskiej; w latach 1995-1996 przede wszystkim na granicy czeskiej, słowackiej, ukraińskiej i rosyjskiej.

- Największe potoki transgranicznego ruchu osobowego skupiają się ostatnio (1996 r.) na granicach z Niemcami i Czechami (na obie granice przypada łącznie 80,1% ruchu osób i 85,1% ruchu samochodów osobowych), zaś transgranicznego drogowego ruchu towarowego na granicach z Niemcami i Białorusią (łącznie 66,3% ruchu ciężarówek).
- Następuje powolna dekoncentracja ruchu osobowego oraz ruchu samochodów osobowych; jest ona jednak limitowana wciąż zbyt małą liczbą ogólnodostępnych przejść granicznych. Ruch osobowy pozostaje silnie skoncentrowany na granicach wschodnich, a ruch samochodów ciężarowych także na południowych.
- Dominującymi formami ruchu stały się w latach 90-tych ruch paszportowy oraz funkcjonujący na podstawie nowych umów mały ruch graniczny (łącznie 99,2% całości ruchu).
- Do roku 1995 zmniejszył się udział obywateli polskich wśród osób przekraczających granice Polski (z 54,6% w 1990 r. do 30,3% w 1995 r.) oraz pojazdów z rejestracją polską wśród przejeżdżających przez nią samochodów osobowych, a do 1994 wzrastał odsetek polskich samochodów ciężarowych w ruchu granicznym. W latach 1995-1996 tendencje te zostały odwrócone.
- Dynamika wzrostu liczby wyjazdów obywateli polskich za granicę była do roku 1995 mniejsza niż w przypadku całości ruchu granicznego, w 1996 r. prawie dwukrotnie większa, głównie za sprawą wzmożonej liczby podróży turystycznych przez granice południową oraz samolotami.
- Ruch graniczny ma charakter dwustronny na granicy z Ukrainą i Rosją; a dużym udziałem tranzytu odznacza się na granicy z Białorusią (kierunek rosyjski), Litwą (kierunek pozostałych Krajów Bałtyckich) i Czechami (Europa Południowa i Południowo-Zachodnia).
- Dla wjeżdżających do Polski obywateli Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy i Białorusi, Polska jest najczęściej krajem docelowym; dla większości Litwinów i dużej części Rosjan tylko tranzytowym.
- Ruch graniczny pojazdów ciężarowych wzrastał, zwłaszcza na początku lat 90-tych szybciej niż ruch osób, a wzrost ten dokonywał się przede wszystkim na granicy niemieckiej oraz na granicach wschodnich.
- W okresie 1990-1996 zwiększyła się liczba przekraczających granicę Polski pociągów osobowych, statków handlowych i pasażerskich, kutrów

rybackich, barek, jednostek żeglarskich i samolotów; zmalała pociągów towarowych i łodzi rybackich.

- O ile utrzymująca się koncentracja ruchu samochodów osobowych świadczy o potrzebach w zakresie otwierania nowych przejść granicznych, o tyle koncentracja ruchu pojazdów ciężarowych przede wszystkim o potrzebie udrożnienia i modernizacji istniejących już głównych punktów o charakterze tranzytowym.

5. STOPIEŃ PRZENIKALNOŚCI POSZCZEGÓLNYCH GRANIC

Poniżej, w sposób szczegółowy omówione zostały granice z poszczególnymi sąsiadami Rzeczypospolitej Polskiej. W każdym z podrozdziałów zdefiniowano podstawowe bariery przestrzenne występujące na tych granicach, przedstawiono wyposażenie danego odcinka w infrastrukturę transportową, przeanalizowano dynamikę wzrostu natężenia, strukturę oraz stopień koncentracji ruchu granicznego osób i pojazdów. Przyjęto umowną kolejność omawiania granic lądowych zgodną z ruchem wskazówek zegara (od granicy z Rosją poczynając i na granicy z Niemcami kończąc); następnie zaś scharakteryzowano sytuację na granicach morskiej i powietrznej. Nie oznacza to negacji szczególnej roli jaką w obecnej sytuacji geopolitycznej pełnią niektóre granice (w szczególności omówiona prawie na końcu granica niemiecka), a jedynie próbę przyjęcia jednolitego logicznego schematu ułatwiającego korzystanie z pracy. W przypadku granicy niemieckiej charakterystykę uzupełniono, omówieniem wyników badań terenowych, jakie w latach 1994 i 1996 prowadzone były na wybranych przejściach granicznych.

5.1. Granica z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej







5.1.1. Granica z Rosją jako bariera przestrzenna

Granica z Obwodem Kaliningradzkim jest klasycznym przykładem granicy subsekwentnej, co więcej wyznaczonej geometrycznie. Jej przebieg ustalono w ogólnym zarysie podczas konferencji w Teheranie i Poczdamie, w szczegółach zaś w polsko-radzieckiej umowie granicznej z dnia 16.08.1945 r. [Eberhardt P., 1994]. Granica ta podzieliła od wieków jednolity organizm Prus Wschodnich. Co więcej, na obszarach przez które przebiega nastąpiła prawie całkowita wymiana ludności. Po stronie radzieckiej powstał słabo zaludniony obwód pełniący następnie przez dziesięciolecia funkcje przede wszystkim militarne. Czynniki te spowodowały, że właśnie ten odcinek granicy kraju stał się w okresie PRL najbardziej nieprzenikalną barierą przestrzenną.






Do początku lat 90-tych granica polsko-rosyjska była granicą praktycznie nieprzekraczalną. Odbynał się jedynie ograniczony kolejowy ruch towarowy, zaś przez drogowe przejścia graniczne w Gronowie i Bezledach

Legend for maps 5.1 to 5.7 and 5.10







Road border crossings:






-  for passengers and goods, unlimited
-  for passengers, unlimited
-  for goods, unlimited
-  for passengers, limited
-  for goods, limited
- ★ for minor and simplified border traffic (MRG and URG)
- ☆ tourist
-  minor and tourist simultaneously

Railway border crossings:

-  for passengers and goods, unlimited
-  for passengers, unlimited
-  for goods, unlimited
-  for passengers, limited
-  for goods, limited

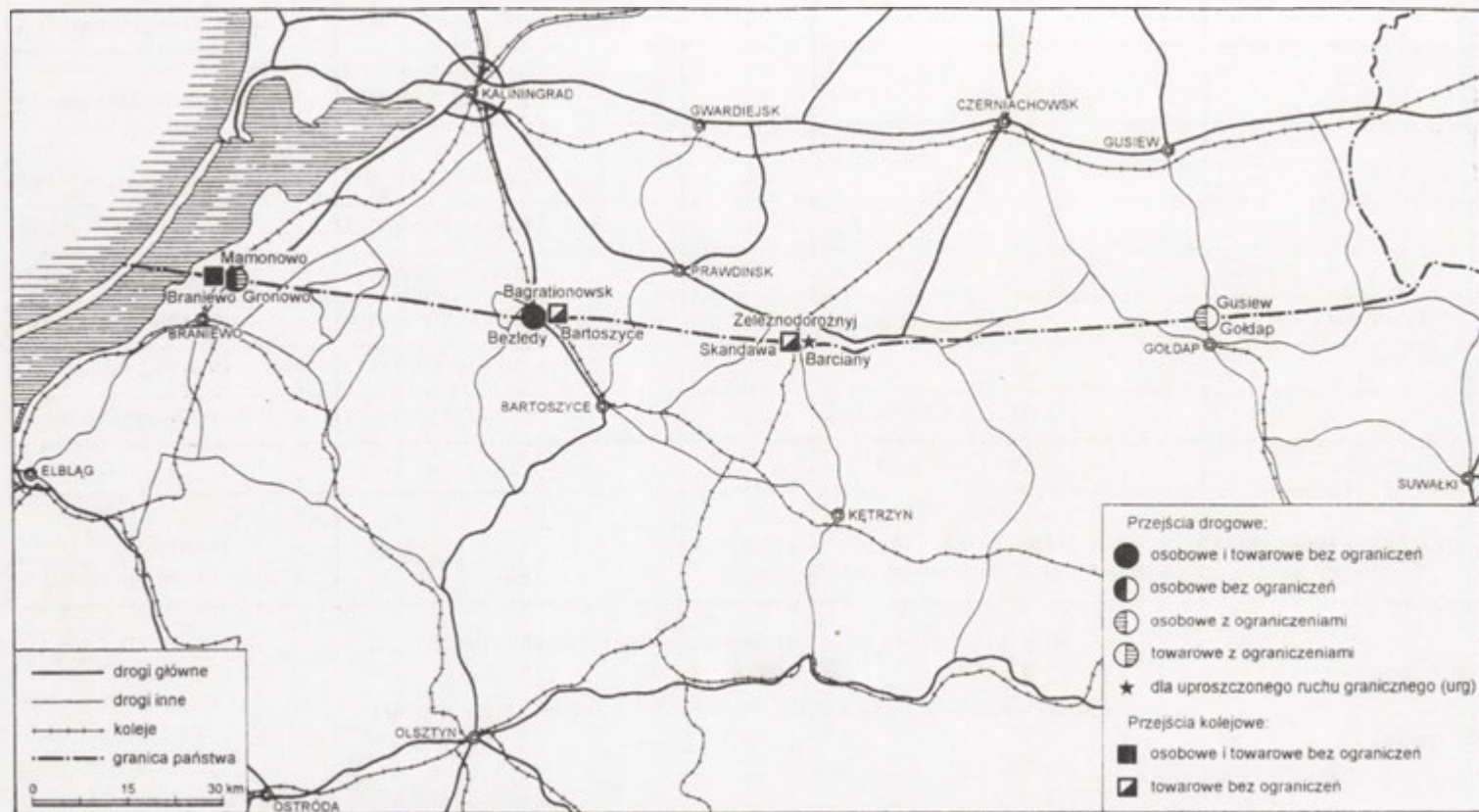
Marine border crossings:

-  for passengers and goods, unlimited
-  for passengers, unlimited
-  for goods, unlimited
-  for passengers, limited
-  for goods, limited
-  for river traffic

-  motorways
-  main roads
-  other roads
-  railways
-  national borders

Ryc. 5.1. Polsko-rosyjska infrastruktura transportowa w 1997 r.

Fig. 5.1. Polish-Russian transportational infrastructure in 1997



Drogi o nawierzchni twardej przecinające granicę polsko-rosyjską

Tabela 5.1

Hard-surfaced roads crossing the Polish-Russian border

Table 5.1

Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Stan PL/RUS*	Status przejścia granicznego** (dopuszczone formy ruchu) stan - grudzień 1997	Plany rozbudowy** (planowane formy ruchu)
1	2	3	4	5
Gronowo/Mamonowo	Elbląg-Kaliningrad	3*2	osobowy dla PL i RUS	towarowy
Grzechotki/Pograniczoje	Żelazna Góra-Korniewo	3*3		
Grzechotki/Nowosiołowo	Elbląg-Kaliningrad	2*1		osobowy i towarowy
Głębock/Kwiszen	Pieniężno-Korniewo	3*3		osobowy
Augamy/Korniewo	Kandyty-Korniewo	3*3		
Świadki Hławskie/Nagornoje	Górowo Hławeckie-Dołgorukowo	3*3		
Żywkowo/Bagrationowsk	Lidzbark Warm.-Bagrationowsk	3*3		
Warszkajty/Bagrationowsk	Warszkajty-Bagrationowsk	3*3		
Bezledy/Bagrationowsk	Olsztyn-Kaliningrad	3*3	osobowy i towarowy	

1	2	3	4	5
Szczurkowo/Szyrokije	Sępapol-Kaliningrad	3*3		osobowy
Gierkiny/Biestużewo	Sępapol-Żeleznodorożnyj	3*3		
Barciany/Żeleznodorożnyj	Momajny-Żeleznodorożnyj	3*3	urg. (nieużywane)	osobowy i towarowy
Perły/Kryłowo	Kętrzyn-Znamiensk	3*3		osobowy
Łęgwarowo/Pogranicžnoje	Węgorzewo-Czerniachowsk	3*3		
Mażucie/Kutuzowo	Rudziszki-Oziersk	3*3		
Gołdap/Smirmowo	Ełk-Gusiew	3*3	osobowy dla PL i RUS (7-19), bez autobusów	towarowy
Żytkiejmy/Jakowlewka	Żytkiejmy-Niestierow	3*3		

- * Rodzaj drogi po stronie polskiej/rosyjskiej: 1 - droga dwujezdniowa lub autostrada, 2 - droga główna, 3 - droga drugorzędna
 ** Stosowane skróty: urg - uproszczony ruch graniczny, (7-19) - godziny otwarcia przejścia, PL i RUS - tylko dla obywateli Polski i Rosji

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Elbląg, Lidzbark Warmiński, Giżycko, Suwałki,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Lijewski T., 1993,
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

okazjonalnie przejeżdżały oficjalne delegacje rządowe. Sytuacja uległa zmianie po uruchomieniu pierwszych przejść oraz ułatwieniach paszportowych w byłym ZSRR i powiązanej z tym złagodzonej interpretacji dotychczasowych zasad przekraczania granicy. Polska i Rosja nie posiadają do dziś (koniec 1997 r.) nowej umowy o ruchu bezwizowym. Jej ewentualne podpisanie strona polska uzależnia od jednoczesnego podpisania umowy readmisyjnej. W efekcie dwustronny ruch osobowy odbywa się na podstawie umowy zawartej w 1979 r. ze Związkiem Radzieckim. Dopuszcza ona ruch bezwizowy osób posiadających zaproszenia, pieczątki w paszporcie dla podróżujących służbowo lub na leczenie oraz dla posługujących się tzw. voucherem. W praktyce, aż do końca 1997 r. oznaczało to pełną swobodę podróżowania (nie mający żadnej wartości voucher był do kupienia za 2 dolary USA na przejściu granicznym). Sytuacja uległa zmianie po zaostrzeniu w styczniu 1998 r. przepisów polskich (nowa ustawa o cudzoziemcach), a następnie również rosyjskich (wprowadzenie poświadczonych zaproszeń na specjalnych drukach, voucherów gwarantujących rzeczywiste usługi hotelowe oraz zezwoleń na wykonywanie usług transportowych). Wzajemne kontakty gospodarcze rozwinęły się w pierwszym okresie przemian żywiłowo na skutek ustanowienia w Obwodzie Kalingradzkim Specjalnej Strefy Ekonomicznej JANTAR [*Problemy współpracy...*, 1994]. W 1994 r. dekretem prezydenta Rosji ograniczono jednak wiele udogodnień w obrocie gospodarczym, upodabniając istniejące warunki do tych jakie panują w innych regionach Rosji. Na całej długości granicy polsko-rosyjskiej zachowano system umocnień - tzw. „sistemę”.

Istotną barierą formalną jest wciąż utrzymywany zakaz przekraczania granicy pieszo. Dla osób nie posiadających własnych pojazdów, stwarza to trudności natury ekonomicznej (konieczność zakupu biletu na środki komunikacji publicznej). Bariera psychologiczna na granicy z Rosją jest przede wszystkim pochodną wzajemnego traktowania obywateli sąsiedniego kraju przez służby graniczne (w pewnym sensie jest więc pochodną bariery formalnej), a w przypadku obywateli polskich także (często wyolbrzymianą) obawą przed rosyjską przestępczością. Z uwagi na napływowy charakter ludności terenów przygranicznych znikomą rolę odgrywają natomiast zaszczości historyczne.

Prusy Wschodnie posiadały w okresie międzywojennym dobrze rozwiniętą sieć transportową. Została ona jednak sztucznie rozcięta w 1945 r. W efekcie potencjalne powiązania komunikacyjne terenów leżących po obu stronach dzisiejszej granicy są tu znacznie lepsze aniżeli w przypadku wszystkich pozostałych sąsiadów Polski. Dotyczy to przede wszystkim sieci dróg kołowych. Znaczna część szlaków kolejowych została bowiem zdemonstrowana jeszcze w czasie II wojny światowej lub bezpośrednio po jej

zakończeniu. Całą infrastrukturę spożytkowano wówczas na potrzeby Armii Czerwonej, lub wywieziono w głąb Związku Radzieckiego.

Wg mapy topograficznej granicę polsko-rosyjską przecina 17 dróg o nawierzchni utwardzonej (w tym jedna autostrada; patrz tab. 5.1; ryc. 5.1). Całkowita długość granicy z Obwodem Kaliningradzkim wynosi 209,73 km. Jedna droga przypada więc średnio na 12,3 km granicy, co jest najlepszą sytuacją w skali kraju. Jednocześnie jednak aktualny stopień wykorzystania istniejących szlaków jest znikomy, a ich stan techniczny na ogół krytyczny. Drogowe przejścia graniczne funkcjonują jedynie na trzech drogach: Braniewo-Kaliningrad (Gronowo; tylko dla obywateli Polski i Rosji), Olsztyn-Kaliningrad (Bezledy) i Gołdap-Gusiew (Gołdap, także tylko dla Polaków i Rosjan). Stopień wykorzystania istniejących, transgranicznych dróg o nawierzchni twardej przez przejścia ogólnodostępne wynosi zatem 17,6% i jest najniższy spośród wszystkich granic Polski. W rzeczywistości w przypadku niektórych dróg trudno jest jednak mówić o faktycznym przecinaniu granicy. Ich nawierzchnia urywa się na polskim szlabanie granicznym a odcinek wewnątrz rosyjskich systemów ochrony granicy („*sistema*”) jest niejednokrotnie całkowicie zarośnięty i w praktyce nie istnieje. Odbudowa tych dróg wymaga więc na ogół większych nakładów finansowych niż się powszechnie sądzi. Wg opracowań byłego CUP [Fiedorowicz K., 1992] potencjalnie możliwe jest uruchomienie kolejnych polsko-rosyjskich przejść granicznych, m.in. w: Grzechotkach (poniemiecka autostrada Elbląg - Kaliningrad, planowana w Polsce jako droga ekspresowa, w Rosji w znacznej mierze odremontowana), Lelkowie, Szczurkowie, Barcianach, Perłach, a także przejścia turystycznego w Piaskach na Mierzei Wiślanej. Uruchomienie przejścia w Grzechotkach zapisano w polsko-rosyjskiej umowie granicznej. Strona rosyjska traktuje to zadanie jako priorytetowe, podczas gdy w Polsce jako główne zadanie inwestycyjne na granicy z Obwodem traktowano od początku rozbudowę punktu w Bezledach. Można więc przyjąć, że mamy tu do czynienia z pojawieniem się szczególnego rodzaju bariery - bariery infrastrukturalno-formalnej - związanej z trudnościami w koordynacji działań inwestycyjnych. Jej przejawem była także sytuacja na przejściu granicznym w Gołdapii. Strona rosyjska nie zrealizowała na czas swoich obiektów i gotowe zabudowania przejścia po stronie polskiej czekały na uruchomienie kilka miesięcy. O uruchomienie przejścia granicznego Barciany/Żeleznodorożnyj zabiegają od kilku lat władze samorządowe gminy Barciany. W Barcianach funkcjonuje teoretycznie przejście dla uproszczonego ruchu granicznego (na mocy umowy z ZSRR z 1985 r.). W praktyce jednak pomiędzy Polską i Rosją nie odbywa się żaden ruch, zaś przez punkt w Barcianach sporadycznie odprawiane są jedynie lokalne delegacje oficjalne. Uruchomienie punktu na Mierzei Wiślanej wydaje się mało realne z uwagi na status „miasta

zamkniętego”, jaki posiada położony nad Cieśniną Pilawską Bałtyjsk (baza rosyjskiej Floty Bałtyckiej).

Tabela 5.2

Linie kolejowe przecinające granicę polsko-rosyjską

Table 5.2

Railway lines crossing the Polish-Russian border

Stacje graniczne	Linia kolejowa	Stan PL/RUS	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997
Braniewo/Mamonowo	Gdynia - Kaliningrad	2*2	osobowy (reg.) i towarowy
Bartoszyce/Bagrationsk	Olsztyn-Kaliningrad	1*1	towarowy
Skandawa/Železnodorożnyj	Olsztyn-Czerniachowsk	1*1	towarowy

Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej*rosyjskiej:

1 - jednotorowa, 2 - dwutorowa.

Stosowane skróty: reg. - regularna komunikacja pasażerska.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Elbląg, Lidzbark Warmiński, Giżycko, Suwałki,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Lijewski T., 1993,
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

W roku 1937 obecną granicę polsko-rosyjską przecinało aż 13 linii kolejowych. Dziesięć spośród nich zlikwidowano w roku 1945. Tory zostały wówczas całkowicie rozebrane (Pieniężno-Korniewo, Sagnity-Korniewo, Bartoszyce-Prawdinsk, Barciany-Železnodorożnyj, Skandławki-Kryłowo, Węgorzewo-Kryłowo, Węgorzewo-Oziersk, Gołdap-Oziersk, Gołdap-Niestierow i Żytkiejmy-Gusiew) [Lijewski T., 1993]. Z pozostałych trzech szlaków (ryc. 5.1, tab. 5.2) tylko jeden (Elbląg-Braniewo-Kaliningrad) wykorzystywany jest (od 1992 roku) dla komunikacji pasażerskiej. Pozostałe dwa, przekraczające granicę w Bartoszycach i Skandawie, obsługują niewielkie ilości pociągów towarowych. Tylko sporadycznie odnotowuje się tam przekroczenia granicy w trybie paszportowym. W Skandawie znajduje się, w praktyce niewykorzystywana, stacja przeładunkowa (suchy port) zbudowana w przeszłości dla celów wojskowych, a obecnie stanowiąca potencjalną bazę dla rozwoju wzajemnej wymiany towarowej.

5.1.2. Polsko-rosyjski ruch graniczny

Aż do początku lat 90-tych ruch graniczny pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim praktycznie nie istniał. W roku 1980 na podstawie paszportów granicę w obu kierunkach przekroczyło łącznie zaledwie ok. 5 tysięcy osób, 1,7 tys. samochodów ciężarowych i niecałe 300 samochodów osobowych (patrz. tab. 5.3). Do roku 1992 ruch na obydwu przejściach drogowych był ograniczony przez szereg sztucznych utrudnień formalnych. Mimo to, już w latach 1990-1991 nastąpił bardzo szybki wzrost liczby podróżnych do i z Obwodu Kaliningradzkiego [Komornicki T., 1994]. W 1991 granicę przekroczyło ponad 232 tys. osób, 29 tys. samochodów osobowych i 4 tys. ciężarowych. Prawdziwy "boom" nastąpił jednak po pełnym udostępnieniu przejścia w Bezledach oraz uruchomieniu regularnej komunikacji kolejowej przez punkt w Braniewie. W 1993 r. liczba podróżnych przekroczyła 1,1 mln (w obu kierunkach), a w 1996 r. osiągnęła 4,2 mln, z czego 2,6 mln przypadało na przejście Bezledy/Bagrationowsk, nieco ponad 1,35 mln na punkt Gronowo/Mamonowo, 210 tys. na Gołdap/Gusiew i 58 tys. na połączenie kolejowe Gdynia-Braniewo-Kaliningrad. W sumie udział ruchu osobowego do i z Obwodu Kaliningradzkiego w całości ruchu na granicach Polski wzrósł z 0,01% w roku 1980 do 1,6% w 1996. Przedstawione powyżej liczby nie obejmują ruchu na morskich przejściach granicznych. Ruch taki odbywa się pomiędzy portami w Elblągu i Fromborku a Kaliningradem, za sprawą turystycznych rejsów wodolotowych. W 1994 na przystani we Fromborku granicę przekroczyło blisko 18 tys. osób, z czego prawie połowę stanowili obywatele polscy. W 1996 r. popularność tego typu podróży zmalała i w obu portach łącznie odprawiono nieco ponad 11 tys. osób.

Charakterystyczny jest, obserwowany stale od 1992 r., wzrost udziału obywateli polskich wśród przekraczających granicę. W 1992 stanowili oni 38,5% wszystkich przekraczających; w 1993 już 50,1%, a w 1996 r. - 55,2%. Wynika to prawdopodobnie ze zmniejszającej się opłacalności tzw. drobnego handlu bazarowego dla obywateli rosyjskich (masowe przyjazdy mieszkańców Obwodu celem odsprzedaży "rublowych" towarów), przy jednoczesnym zwiększeniu zainteresowania Obwodem Kaliningradzkim wśród polskich drobnych handlarzy alkoholem, a także poważnych przedsiębiorców a nawet turystów. Korzyści czerpane przez mieszkańców gmin położonych w rejonie przejść granicznych były główną przyczyną postępującego w drugiej połowie lat 90-tych wzrostu liczby wyjazdów obywateli polskich do Obwodu Kaliningradzkiego (z poziomu 474,1 tys. w 1994 do 1188,5 tys. w 1996 r.).

Tabela 5.3

Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1980, 1990-1996

Table 5.3

Passenger border traffic on the Polish-Russian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	przez granicę rosyjską	przez wszystkie granice*
W ruchu kolejowym:																		
Braniewo/Mamonowo	0	0,0	122	100,0	2449	0,2	132582	10,4	152609	16,1	55176	22,1	48133	24,4	57853	26,1	1,38	0,02
Bartoszyce/Bagratiowski	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	60	0,0	0	0,0		0	0,0	0,00	0,00	
Skandawa/Żeleznodoroznyj	0	0,0	684	42,4	554	0,0	189	0,0	18	72,2	8	0,0	102	100,0	11	0,0	0,00	0,00
RAZEM	0	0,0	806	51,1	3003	0,1	132771	10,3	152687	16,1	55184	22,1	48235	24,6	57864	26,1	1,38	0,02
W ruchu drogowym:																		
Gronowo/Mamonowo	2940	33,5	39548	44,6	112213	44,9	164349	49,4	103814	52,0	164433	70,7	684622	64,2	1369444	65,8	32,61	0,52
Bezledy/Bagratiowski	2132	43,0	42578	55,6	117563	41,6	613640	41,7	868307	55,8	1657007	50,0	2034473	48,4	2561280	48,4	61,00	0,98
Barciany/Żeleznodoroznyj	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	332	98,2	80	75,0	0	0,0	0,00	0,00
Gołdap/Gusiew	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	20	0,0	68438	72,4	210461	76,7	5,01	0,08
RAZEM	5072	37,5	82126	50,3	229776	43,2	777989	43,3	972121	55,4	1821792	51,9	2787613	52,8	4141185	55,6	98,62	1,58
Razem w ruchu osobowym	5072	37,5	82932	50,3	232779	42,6	910760	38,5	1124808	50,1	1876976	51,0	2835848	52,3	4199049	55,2	100,00	1,60

* w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.4

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-rosyjską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.4

Arrivals of foreigners via the Polish-Russian border in 1996, by main border crossings

Przejścia graniczne:	Przyjazdy ogółem	W tym obywatele państw:											
		Rosja		Litwa		Białoruś		Ukraina		Niemcy		Łotwa	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
Gronowo drogowe	234550	234114	99,81	5	0,00	1	0,00	1	0,00	416	0,18	0	0,00
Braniewo kolejowe	28236	20983	74,31	642	2,27	179	0,63	376	1,33	3839	13,60	70	0,25
Bezledy drogowe	658967	571365	86,71	20225	3,07	4789	0,73	5093	0,77	38011	5,77	3788	0,57
Gołdap drogowe	24540	24536	99,98	0	0,00	4	0,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00
RAZEM	946299	850998	89,93	20872	2,21	4973	0,53	5470	0,58	42267	4,47	3858	0,41

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Tabela 5.5

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-rosyjską w latach 1980, 1990-1996

Table 5.5

Car and bus traffic crossing the Polish-Russian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994			1995			1996			Udział w całości ruchu 1996 w %						
	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj z rej polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj z rej polską	w tym autobusy		ogółem		autobusy	
													ogółem	udział rej PL			Ogółem	udział rej PL			ogółem	udział rej PL	ogółem	udział rej PL	granica rosyjska	granice Polski
Gronowo/Mamonowo	195	16.4	4061	37.3	17325	45.1	37446	53.3	38932	60.5	55496	74.7	1419	74.0	293590	69.0	2416	52.1	561426	67.4	2637	41.5	34.04	0.74	15.02	0.49
Bezdąb/Bagrationowsk	93	60.2	775	44.5	11975	36.6	85670	49.4	251922	65.0	672072	54.8	15405	40.3	817022	52.2	15459	40.4	1013040	51.3	14685	38.4	61.43	1.33	83.66	2.71
Skandawa/Żeleznodorożnyj	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00
Barciany/Żeleznodorożnyj	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	54	96.3	0	0.0	15	66.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00
Goldap/Gusiew	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	19965	68.7	270	61.5	74724	77.8	232	100.0	4.53	0.10	1.32	0.04
RAZEM	287	30,7	4836	38,4	29300	41,6	123116	50,6	290854	64,4	727622	56,4	16824	43,2	1130594	56,9	18145	42,5	1649190	58,0	17554	39,7	100,00	2,16	100,00	3,24

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.6

Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-rosyjską w latach 1980, 1990-1996

Table 5.6

Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Russian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r	
	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	na granicy rosyjskiej	na granicach Polski
Gronowo/Mamonowo	1733	0,7	1203	23,4	1301	30,0	1774	33,2	2338	45,2	9506	90,5	1288	70,5	1222	63,3	2,62	0,04
Bezledy/Bagrationowsk	6	0,0	650	23,9	2719	34,1	16924	38,7	17753	46,6	27946	56,2	40837	49,4	45128	42,7	96,83	1,30
Skandawa/Zeleznodoroznyj	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	42	100,0	0	0,0	0,00	0,00
Barciany/Zeleznodoroznyj	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	130	100,0	24	100,0	0	0,0	0,00	0,00
Goldap/Gusiew	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1214	100,0	257	100,0	0,55	0,01
RAZEM	1739	0,7	1853	23,6	4020	32,7	18698	38,2	20091	46,5	37582	65,0	43405	51,5	46607	43,6	100,00	1,34

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

W 1996 r. przez granicę z Rosją wjechało do Polski 946 tys. cudzoziemców (patrz tab. 5.4.). 90,0% spośród nich stanowili Rosjanie, dalszych 4,5% Niemcy (tranzyt przez Polskę) i 2,2% Litwini (tranzyt przez Obwód Kaliningradzki). Po ok. 0,5% wjeżdżających stanowili Ukraińcy, Białorusini (być może tranzyt przez Polskę do tych krajów) i Łotysze (tranzyt przez Obwód). Ruch cudzoziemców z państw trzecich odbywał się tylko na dwóch przejściach granicznych: drogowym w Bezledach i kolejowym w Braniewie. Punkty w Gronowie i Gołdapii z założenia przeznaczone są bowiem tylko dla obywateli Polski i Rosji. W Bezledach Rosjanie stanowili 86,7% wjeżdżających cudzoziemców, a w Braniewie zaledwie 74,3%. Z połączenia kolejowego szczególnie chętnie korzystali Niemcy (13,6%).

Udział samochodów osobowych z rejestracją polską wśród ogółu takich pojazdów przekraczających granicę polsko-rosyjską jest jeszcze większy, niż miało miejsce w przypadku ruchu osób. Ulega on jednak wahaniom i po 1995 uległ zauważalnemu zmniejszeniu (w 1996 r. wynosił 67,4%). Wynika to z faktu, iż obywatele Obwodu częściej niż Polacy korzystają z międzynarodowej komunikacji publicznej. Jednocześnie jednak, na przestrzeni ostatnich dwóch lat wyjątkowemu nasileniu uległo zjawisko importu do Obwodu Kaliningradzkiego używanych samochodów z Niemiec, Holandii i innych krajów Europy Zachodniej. Znalazło to swój wyraz w statystykach ruchu granicznego. W 1992 liczba samochodów osobowych przekraczających granicę w kierunku z Polski do Obwodu przekraczała o ok. 1000 liczbę przekraczających ją w kierunku przeciwnym. W roku 1993 różnica ta wzrosła do ok. 12 tys., a w 1996 r. do 41 tys. (patrz tab. 5.5.). Biorąc pod uwagę, że powroty do Polski przez kraje trzecie (Litwę) mają znaczenie marginalne, możemy przyjąć, że różnica ta odzwierciedla skalę prywatnego importu samochodów przez terytorium Polski.

Granica polsko-rosyjska skupia na sobie aż 2,7% całości ruchu granicznego autobusów. Wiąże się to z dużą liczbą regularnych połączeń autokarowych miast Polski (przede wszystkim Olsztyna, Gdańsk, Warszawy) z Kaliningradem. Trasa prawie wszystkich tych linii prowadzi przez przejście w Bezledach (83,7% polsko-rosyjskiego ruchu autobusów) [Komornicki T., 1995].

Miarą ożywienia transgranicznych kontaktów gospodarczych jest szybki wzrost liczby przekraczających granicę samochodów ciężarowych. W roku 1993 liczba ta wynosiła 20,1 tys. pojazdów, w 1996 r. już 45 tys. (patrz tab. 5.6). Do końca lat 80-tych w towarowym ruchu transgranicznym dominowały udające się na zachód Europy pojazdy radzieckiej komunikacji i państwowej. Na początku lat 90-tych wyraźnie wzrósł udział ciężarówek z rejestracją polską (z 38,2% w 1992 do 65,0% w 1994). Świadczy to o rosnącej roli drobnych przedsiębiorstw transportowych i handlowych we wzajemnych kontaktach

gospodarczych. Ogromną większość tego typu firm stanowiły wówczas firmy polskie. Po 1995 r. odsetek pojazdów polskich ponownie zmalał (do 43,6% w 1996), co wiązać należy z odrodzeniem się rosyjskich firm przewozowych. Wysoki udział ciężarówek z rejestracją polską wynika także z faktu utrzymującego się zamknięcia granicy polsko-rosyjskiej dla ruchu pojazdów ciężarowych z państw trzecich (do niedawna dla wszystkich, a obecnie dla samochodów z obciążeniem przekraczającym 8 ton na jedną oś). Przytłaczająca większość ruchu granicznego samochodów ciężarowych odbywa się przez przejście w Bezledach (w 1996 r. - 96,8%). W rezultacie możemy dziś mówić o rosnącym przeciążeniu tego punktu. W roku 1992 w meldunkach Straży Granicznej ani razu nie wspomniano o kolejkach granicznych na granicy z Rosją. W 1993 kolejki takie były już w Bezledach codziennością, a czas oczekiwania na odprawę przekraczał niejednokrotnie kilkanaście godzin. Powodem blokowania się przejścia jest przede wszystkim jego niedostateczna rozbudowa po stronie rosyjskiej (m.in. brak oddzielnych stanowisk odprawy dla samochodów ciężarowych) oraz niezwykle skrupulatny system rosyjskiej kontroli celnej.

5.2. Granica z Litwą

5.2.1. Granica z Litwą jako bariera przestrzenna

Granica polsko-litewska liczy zaledwie 102 km, będąc tym samym najkrótszą ze wszystkich granic lądowych Polski. Jest też najstarszym fragmentem polskiej granicy wschodniej i pochodzi z 1919 r. (tzw. „linia Focha”). Pomimo to ma ona charakter subsekwentny (wcześniej przez stulecia rozdzielone nią obszary wchodziły w skład kolejnych jednolitych organizmów państwowych) [Siemiński J. L., 1997; Eberhardt P., 1997]. Granica z Litwą w mniejszym niż inne granice wschodnie stopniu pełni rolę bariery formalno-prawnej. Od maja 1993 roku obowiązuje polsko-litewska umowa o ruchu bezwizowym, a od 1996 r. umowa o wolnym handlu. Litwa zabiega o członkostwo w CEFTA. Jest także członkiem stowarzyszonym Unii Europejskiej, co wpływa pośrednio na wielkość potoków towarowych przewożonych tranzytem przez Polskę. Granica z Litwą jest jedyną spośród granic wschodnich, na której dokonano demontażu fortyfikacji granicznych („sistema”) byłego Związku Radzieckiego. Jednym z efektów jest znaczne natężenie zjawiska przestępczości granicznej (w tym nielegalnego przekraczania granicy). W przeciwieństwie do innych granic wschodnich znacznej poprawie uległa też na granicy litewskiej organizacja pracy służb granicznych. Jednocześnie jednak liczba ograniczeń formalno-prawnych i organizacyjnych nadal jest tu większa niż na granicach południowej i zachodniej.

Wg wojskowej mapy topograficznej 1:200 tys., na początku lat 90-tych Polskę i Litwę łączyły zaledwie 3 drogi o nawierzchni utwardzonej (patrz tab. 5.7; ryc. 5.2). Jedna taka droga przypadała więc średnio na każde 34,1 km wspólnej granicy, co jest jednym z najgorszych wskaźników w porównaniu z innymi granicami Polski. Jak już wspomniano, obecna granica polsko-litewska została wyznaczona bezpośrednio po I wojnie światowej, a więc jeszcze przed okresem rozbudowy nowoczesnej sieci drogowej. Na skutek złych stosunków politycznych, w okresie międzywojennym granica z Litwą była najszczelniejszym odcinkiem ówczesnych granic Polski (jedyna granica na której nie funkcjonowało wówczas żadne przejście graniczne). Z kolei w okresie Polski Ludowej, w sytuacji znikomego drogowego ruchu granicznego, nie istniała potrzeba rozbudowy prostopadłych do granicy szlaków kołowych. W dodatku realizacja jakichkolwiek ewentualnych inwestycji podporządkowana była całkowicie celom polityki militarnej ówczesnego Układu Warszawskiego. Granicę polsko-litewską przecina ponadto jedna linia kolejowa (Suwałki - Kowno). Rozwój infrastruktury transportowej utrudniało też w pewnym stopniu środowisko naturalne (jeziora graniczne, urozmaicona rzeźba polodowcowa). Wprawdzie w XX wieku pomiędzy Polską i Litwą uformowała się istotna bariera psychologiczna (różna ocena faktów historycznych, zajęcie Wilna w 1919 r. itd.), to jednak tylko w niewielkim stopniu posiadała ona swój wymiar przestrzenny w postaci wpływu na przenikalność granicy państwa. Pomimo licznych uprzedzeń, Polacy o wiele mniej obawiają się podróży na Litwę niż do, w dużo mniejszym stopniu obciążonej wzajemnymi zaszłościami historycznymi, Białorusi.

Na granicy polsko-litewskiej funkcjonują obecnie 2 ogólnodostępne drogowe przejścia graniczne (Budziska i Ogrodniki). Poziom wykorzystania dróg utwardzonych jest tu więc jednym z najwyższych w Polsce (66,6%). Przejście w Ogrodnikach uruchomione zostało w latach 80-tych na bazie dawnego przejścia dla ruchu uproszczonego. Punkt w Budzisku należy do najnowocześniejszych w Polsce. Jego budowa zakończona została w roku 1995. Przejął on większość ruchu towarowego, a od roku 1995 obsługuje także pojazdy osobowe i autobusy. Jednocześnie na przejściu w Ogrodnikach ograniczono ruch ciężarówek (odprawiane są tylko pojazdy o ładowności do 3,5 tony). Planowane jest uruchomienie przejść lokalnych. Wg opracowań CUP znajdowałyby się one w Wiżajnach (turystyczne dla obsługi Puszczy Rominckiej i jez. Wysztynieckiego; brak drogi), Widugierach (nieulepszona droga Suwałki-Lazdijai) i Bereźnikach (droga Sejny-Kapčiamiestis; turystyczne) [Fiedorowicz K., 1992].

Jedyna transgraniczna linia kolejowa Suwałki - Trakiszki - Šeštokai - Kowno była nieczynna przez ponad 70 lat (tab. 5.8). Tor o szerokości europejskiej zachował się do miejscowości Šeštokai. Nie istniały tu żadne

Ryc. 5.2. Polsko-litewska transgraniczna infrastruktura transportowa - 1997 r.
 Fig. 5.2. Polish-Lithuanian cross-border transport infrastructure in 1997

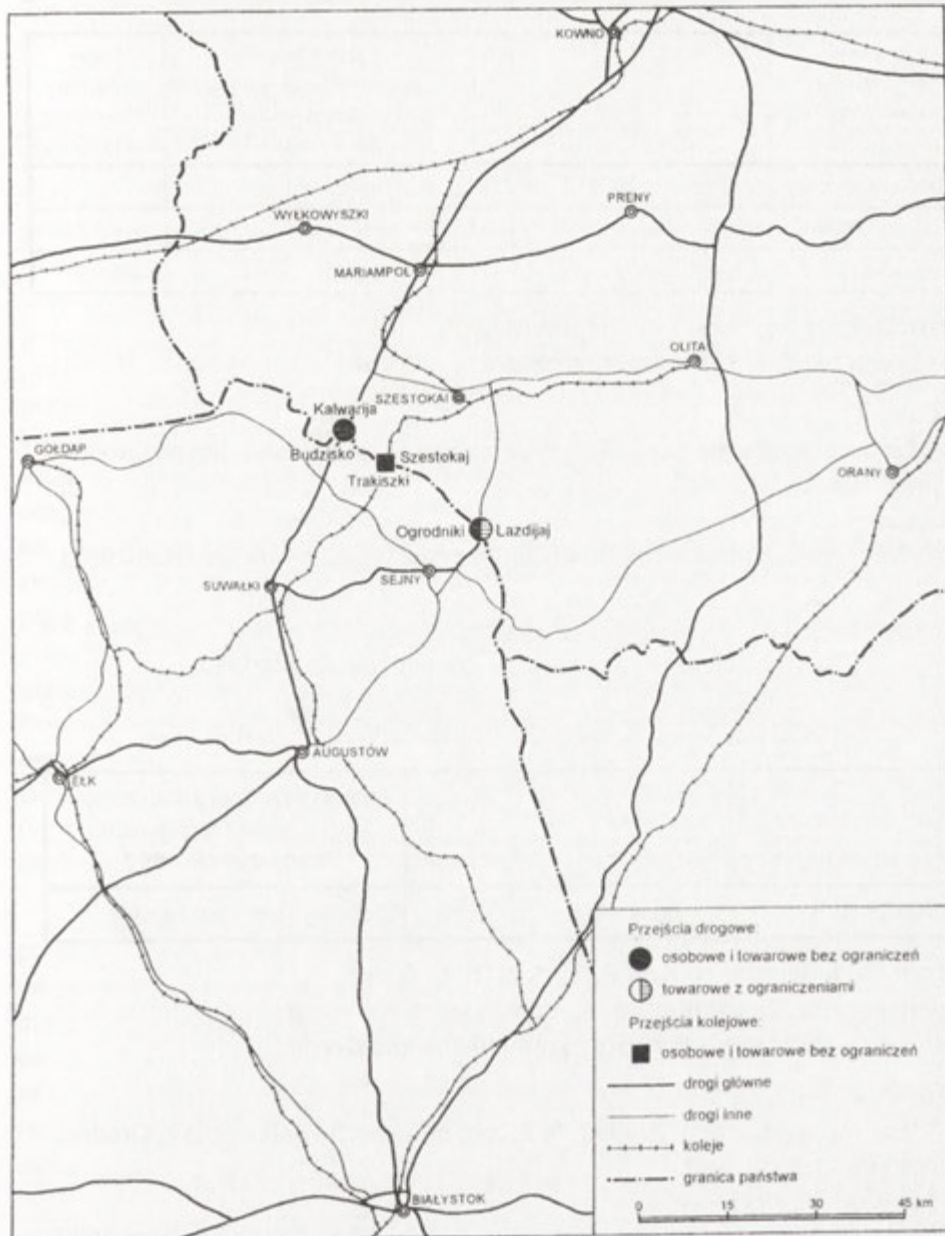


Tabela 5.7
Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-litewską

Table 5.7

Hard-surfaced roads crossing the Polish-Lithuanian border

Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Stan* PL/LT	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997	Plany rozbudowy (planowane formy ruchu)
Budzisko/Kalvarija	Warszawa-Kowno-Tallin	2*3	osobowy i towarowy	
Ogrodniki/Lazdijai	Sejny-Olida	3*3	osobowy i tow. do 3.5 t	
Berżniki/Subaczie	Sejny-Kapcziamiestis	3*3		osobowy

* Rodzaj drogi po stronie polskiej/litewskiej:

2 - droga główna, 3 - droga drugorzędna

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Suwałki, Sejny, Grodno
- 2) Fiedorowicz K., 1992
- 3) Lijewski T., 1993
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997)

Tabela 5.8

Linie kolejowe przecinające granicę polsko-litewską

Table 5.8

Railway lines crossing the Polish-Lithuanian border

Stacje graniczne	Linia kolejowa	Stan PL/LT	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997
Trakiszki/Šeštokai	Warszawa-Tallin	1*1	Osobowy (reg.) i towarowy

Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej*litewskiej:

1 - jednotorowa, 2 - dwutorowa.

Stosowane skróty: reg. - regularna komunikacja pasażerska.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Suwałki, Sejny, Grodno,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Lijewski T., 1993,
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

urządzenia przeznaczone do zmiany podwozi wagonów ani rampy do przeładunku towarów. W tej sytuacji, po uruchomieniu komunikacji w 1992 roku w Šeštokai zorganizowano stację przesiadkową, na której spotykały

się dwa pociągi zapewniając tym samym prawie bezpośrednie połączenie pasażerskie Warszawa - Tallin.

5.2.2. Polsko-litewski ruch graniczny

Na wielkość i strukturę ruchu na granicy z Litwą wpływa fakt, że jest to jedyny odcinek granicy lądowej, jaki Republiki Bałtyckie posiadają z państwami innymi niż Rosja i Białoruś. Przełom lat 80-tych i 90-tych był okresem niezwykle dynamicznego wzrostu polsko-litewskiego ruchu granicznego, zarówno osób jak i pojazdów (patrz tab. 5.9, 5.11, 5.12) [Komornicki T., 1997]. Ruch osobowy swoje apogeum osiągnął w roku 1993, kiedy to granicę między obydwojma krajami przekroczyło w obu kierunkach ponad 3,5 mln osób. Rok 1994 przyniósł jednak spadek natężenia ruchu do poziomu 2,76 mln. W roku 1995 natężenie ruchu nie zmieniło się. Główną przyczyną zmniejszenia się intensywności ruchu był wzrost cen artykułów konsumpcyjnych na Litwie i idące w ślad za tym zmniejszenie opłacalności drobnego handlu "turystycznego". W miejsce wyjazdów do Polski celem odsprzedaży tanich i niepełnowartościowych produktów, pojawiły się podróże na zakupy. Osoby zajmujące się handlem stopniowo "cywilizowały" jednak swoją działalność (wykorzystanie samochodów osobowych, później półciężarówek, wreszcie import na zasadach oficjalnego obrotu międzynarodowego). Wpłynęło to dodatkowo na spadek liczby przekroczeń granicy. W 1996 ruch graniczny był ponownie większy (2,9 mln przekroczeń). Początkowo całość polsko-litewskiego ruchu granicznego koncentrowała się na prowizorycznym przejściu w Ogrodnikach. Wraz z oddaniem punktu w Bezledach następował powolny rozkład ruchu osób i pojazdów na oba przejścia (w 1996 Ogrodniki nadal odprawiały 51,4% ruchu osób, 61,7% samochodów osobowych, i aż 77,3% autobusów).

Systematycznie malał natomiast odsetek Polaków wśród przekraczających granicę (z 43,3% w 1990 do 16,4% w 1996 r.). Z reguły był on też niższy w Budzisku niż w Ogrodnikach. W drugiej połowie lat 90-tych malał już nie tylko udział ale także i bezwzględna liczba Polaków udających się na Litwę (z 323,6 tys. w 1994 r. do 240,4 tys. w 1996 r.). Można przypuszczać, że wiele osób chcących odwiedzić Wilno w celach turystycznych (względnie w ramach pielgrzymki religijnej) dokonało tego w ciągu pierwszych lat po otwarciu granicy. Obecnie nie są już oni zainteresowani kolejnymi wyjazdami.

W 1996 r. przez granicę litewska wjechało do Polski 1,3 mln cudzoziemców (patrz tab. 5.10). Tylko 69,4% spośród nich stanowili Litwini. Z trasy przez Litwę i Polskę korzystali podróżujący tranzytem Łotysze (15,2% wjeżdżających do Polski obcokrajowców) i Estończycy (8,3%). Ponadto

Tabela 5.9

Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-litewskiej w latach 1980, 1990-1996

Table 5.9

Passenger border traffic at the Polish-Lithuanian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	przez granice litewską	przez wszystkie granice*
W ruchu kolejowym:																		
Trakiszi/Šeštokaj	0	0,0	0	0,0	0	0,0	138366	12,6	716589	19,9	421475	35,4	115606	35,3	82776	39,4	2,82	0,03
RAZEM	0	0,0	0	0,0	0	0,0	138366	12,6	716589	19,9	421475	35,4	115606	35,3	82776	39,4	2,82	0,03
W ruchu drogowym:																		
Budzisko/Kalvarija	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2390	18,7	24002	35,1	136408	29,7	417011	14,6	1344840	11,5	45,76	0,51
Ogrodniki/Lazdijai	4575	57,4	995544	43,3	1643504	41,2	2063008	42,9	2808339	30,1	2202906	22,3	2226992	19,3	1511352	19,4	51,42	0,58
RAZEM	4575	57,4	995544	43,3	1643504	41,2	2065396	42,9	2832341	30,1	2339314	22,8	2644003	18,5	2856192	15,7	97,18	1,09
Razem w ruchu osobowym	4575	57,4	995544	43,3	1643504	41,2	2203762	41,0	3548930	28,1	2760789	24,7	2759609	19,2	2938968	16,4	100,00	1,12

* w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.10

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-litewską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.10

Arrivals of foreigners via the Polish-Lithuanian border in 1996, by main border crossings

Przejścia graniczne:	Przyjazdy ogółem	W tym obywatele państw:											
		Rosja		Litwa		Czechy		Niemcy		Estonia		Łotwa	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
Budzisko - drogowe	669673	1506	0,22	441992	66,00	8450	1,26	10110	1,51	63294	9,45	113159	16,90
Trakiszi - kolejowe	26914	198	0,74	13852	51,47	176	0,65	1140	4,24	3391	12,60	3773	14,02
Ogrodniki - drogowe	603330	12838	2,13	445952	73,92	1648	0,27	6290	1,04	40642	6,74	81201	13,46
RAZEM	1299917	14542	1,12	901796	69,37	10274	0,79	17540	1,35	107327	8,26	198133	15,24

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

relatywnie często szlakiem tym podróżowali Niemcy (1,4%), Rosjanie i Czesi. Dużą część przyjeżdżających z państw trzecich cudzoziemców stanowili kierowcy pojazdów ciężarowych. Największym odsetkiem Litwinów wśród przyjeżdżających obcokrajowców charakteryzowało się przejście graniczne w Ogrodnikach (tamteży wiedzie trasa większości dwustronnych połączeń autobusowych), relatywnie niższym punkt w Budzisku (podwyższony udział obywateli państw trzecich - trasa tranzytowa pojazdów ciężarowych) i najmniejszym przejście kolejowe w Trakiszkach (51,5%). Odsetek Łotyszy był porównywalny na wszystkich trzech przejściach, Estończyków zaś wyraźnie wyższy w Budzisku (ciężarówki) i Trakiszkach (połączenie przesiadkowe Warszawa-Tallin). Kolejną chętnie granice polsko-litewską przekraczali Niemcy, co świadczy pośrednio o dużym udziale autentycznych turystów (pragnących ominąć zatłoczone przejścia drogowe) wśród obywateli tego państwa. Większość podróżujących na tym kierunku Czechów odprawiono w Budzisku, co pozwala sądzić, że byli to głównie kierowcy ciężarówek należących do liczących się w Europie Wschodniej czeskich przedsiębiorstw przewozowych.

Podobnie jak w przypadku ruchu osobowego, po spadku w roku 1994, w latach 1995-1996 ponownie wzrosła liczba przekraczających granicę samochodów osobowych (do poziomu 877 tysięcy, z czego 61,75 przez Ogrodniki; patrz tab. 5.11). Udział samochodów osobowych z rejestracją polską jest wyższy niż udział obywateli polskich w ruchu osobowym i wynosił w 1996 r. 19,4%. O ogromnej roli polsko-litewskich połączeń autobusowych świadczy bardzo wysoki udział autobusów przekraczających granicę właśnie na tym kierunku (w 1996 r. aż 8,3% całości autobusowego ruchu granicznego). Dwie trzecie tego ruchu koncentruje się w Ogrodnikach (trasa prawie wszystkich połączeń regularnych; 24% autobusów polskich), a 1/3 w Budzisku (autobusy turystyczne z Krajów Bałtyckich; tylko 7,4% pojazdów polskich).

Nowym zjawiskiem, utrudniającym sprawną pracę służb granicznych stał się w połowie lat 90-tych masowy import samochodów osobowych z krajów Europy Zachodniej (Niemcy, Belgia, Holandia), tranzytem przez Polskę na Litwę. Miarą wielkości tego zjawiska może być nadwyżka pojazdów osobowych przekraczających granicę w kierunku z Polski na Litwę nad przekraczającymi ją w kierunku odwrotnym. W 1993 r. nadwyżka ta wynosiła 50 tys. a w 1994 już 80 tys. W roku 1995 zmniejszyła się ona jednak do 38 tys., a w 1996 r. prywatny import tą trasą praktycznie ustał.

Jest charakterystyczne, że wspomniany wyżej spadek natężenia ruchu nie dotyczył liczby przekraczających granicę pojazdów ciężarowych. W 1996 roku granicę polsko-litewską przekroczyło 305,9 tys. samochodów ciężarowych, co stanowiło aż 8,8% całości ruchu tych pojazdów na wszystkich granicach Polski (patrz tab. 5.12). Dominowały pojazdy z Państw Bałtyckich

Tabela 5.11

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-litewską w latach 1980, 1990-1996

Table 5.11

Car and bus traffic across the Polish-Lithuanian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE:	1980		1990		1991		1992		1993		1994				1995				1996				Udział w całości ruchu 1996 w %															
	ogółem	udział poj. z rej. Polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem															
													ogółem	udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL
Budzisko/Kalwarija	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	50,0	116	52,6	1291	39,2	12	16,7	78353	16,7	2023	6,1	335594	17,6	10275	7,4	38,26	0,44	22,71	1,89												
Ogrodniki/Lazdijai	66	48,5	195398	35,5	296218	36,5	502623	65,3	1038507	32,7	713009	22,2	44086	28,3	702040	23,4	48450	28,7	541495	20,5	34968	28,9	61,74	0,71	77,29	6,45												
RAZEM	66	48,5	195398	35,5	296218	36,5	502645	65,3	1038623	32,7	714300	22,2	44098	28,3	780393	22,7	50473	27,8	877089	19,4	45243	24,0	100,00	1,15	100,00	8,34												

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.12

Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-litewską w latach 1980, 1990-1996

Table 5.12

Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Lithuanian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE:	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r.	
	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	na granicy litewskiej	na granicach Polski
Budzisko/Kalwarija	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1087	17,5	16586	31,7	96928	29,3	180450	14,5	305792	8,9	99,97	8,78
Ogrodniki/Lazdijai	0	0,0	12503	23,6	21665	23,8	66571	28,6	70209	25,6	60363	22,6	31836	20,2	87	8,0	0,03	0,00
RAZEM	0	0,0	12503	23,6	21665	23,8	67658	28,5	86795	26,7	157291	26,7	212286	15,3	305879	8,9	100,00	8,79

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

(także z Finlandii), najczęściej przejeżdżające tranzytem do Europy Zachodniej. Polskie ciężarówki stanowiły zaledwie 8,9% ogółu pojazdów. Jednocześnie uruchomienie przejścia granicznego w Budzisku i przejście przez nie praktycznie całego ruchu towarowego, doprowadziło do znacznego rozładowania punktu w Ogrodnikach i zmniejszenia się kolejek granicznych.

5.3. Granica z Białorusią

5.3.1. Granica z Białorusią jako bariera przestrzenna

Granica z Białorusią ma w całości charakter subsekwentny. Została wytyczona w 1945 r. Jej przebieg w części północnej nie nawiązuje do elementów środowiska naturalnego; w południowej wyznaczony jest biegiem rzeki Bug. Ponadto w środkowej części granicy mamy do czynienia z barierą fizycznogeograficzną typu ekologicznego związaną z prowadzoną w obu państwach ochroną unikalnego ekosystemu Puszczy Białowieskiej [Degórska B., 1994]. Od strony formalnej granica z Białorusią pozostaje jedną z najmniej przenikalnych granic Polski. Brak jest dwustronnej umowy o ruchu bezwizowym. Ruch osobowy, podobnie jak w przypadku granicy z Obwodem Kaliningradzkim, odbywa się na podstawie umowy z ZSRR z roku 1997. Ma to potencjalny wpływ na natężenie ruchu granicznego. Aż do końca 1997 r. wymagane w myśl tej umowy vouchery były czystą fikcją. Od 1998, podobnie jak na granicy z Rosją, stały się ponownie poważnym ograniczeniem w podróżach (zwłaszcza dla dorabiającej handlem ubogiej części ludności białoruskiej - wyższy koszt). Na całej długości granicy pozostały fortyfikacje tzw. „sistemy”. Ograniczają one nie tylko ruch nielegalnych migrantów, ale nawet zwierząt w obrębie międzynarodowego rezerwatu biosfery Puszcza Białowieska. Polska i Białoruś nie posiadają umowy o wolnym handlu. System odpraw granicznych pozostaje silnie zbiurokratyzowany i ma charakter wysoce policyjny. Kontrola prowadzona przez służby białoruskie podzielona jest na kilka etapów i jest bardzo szczegółowa (w dużej mierze analogiczna do tej, jaka przez dziesięciolecia obowiązywała na granicach Związku Radzieckiego). Elementem korzystnym jest natomiast podpisana we wrześniu 1992 r. umowa o wspólnych kontrolach granicznych, która jednak w praktyce objęła wyłącznie przejście w Terespolu/Brześciu. Specyficzną formą występującej na granicy z Białorusią bariery ekonomicznej jest też pobieranie opłat od przekraczających granicę samochodów ciężarowych oraz zmuszanie ich do odpłatnego korzystania z terminali granicznych (patrz rozdział 3). Z chwilą upadku ZSRR gwałtownie zmalało znaczenie granicy białoruskiej jako bariery psychologicznej. Sprzyjał temu brak obciążeń historycznych, dobre nastawienia do mniejszości narodowych po obu stronach granicy, więzi

Drogi o nawierzchni twardej przecinające granicę polsko-białoruską

Tabela 5.13

Hard-surface roads crossing the Polish-Belarussian border

Table 5.13

Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Stan* PL/BY	Status przejścia granicznego** (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997	Plany rozbudowy** (planowane formy ruchu)
1	2	3	4	5
Kopczany/Gołyńka	Kurianka-Sopockin	3*3		
Lipszczany/Polnyje	Augustów-Grodno	3*3	urg	osobowy i towarowy
Chworościany/Bielany	Dabrowa Biał.-Grodno	3*2		osobowy
Kuźnica Biał./Bruzgi	Białystok-Grodno	2*3	osobowy i towarowy	
Krynki/Gienuszy	Białystok-M.Bieriestowica	3*3		osobowy
Bobrowniki/Bierestowica	Białystok-Wołkowysk	2*3	towarowy (tranzyt, puste)	osobowy i towarowy
Jałówka/Swisłocz	Juszkowy Gród-Świsłocz	3*3	urg	osobowy i towarowy
Białowieża/Pierierow	Hajnówka-Prużany	3*2	urg	osobowy
Białowieża/Kamieniuki	Białowieża-Brześć	3*3		
Połowce/Pieszczatka	Bielsk Podlaski-Wysokoje	3*3	osobowy (PL. i BY; bez autobusów)	towarowy (PL i BY)
Tokary/Tokari	Siemiatycze-Wysokoje	3*3		osobowy i towarowy
Kukuryki/Kozłowiczy	Warszawa-Mińsk-Moskwa (E-30)	2*2	towarowy	
Terespol/Brześć	Warszawa-Mińsk-Moskwa (E-30)	2*1	osobowy	
Sławatycze/Domaczewo	Radzyń Podlaski-Leplewka	3*2	osobowy (bez autobusów)	towarowy

* Rodzaj drogi po stronie polskiej/białoruskiej:

1 - droga dwujezdniowa lub autostrada, 2 - droga główna, 3 - droga drugorzędna

** Stosowane skróty: urg - uproszczony ruch graniczny

(na podstawie przepustek dla mieszkańców gmin przygranicznych w niektóre dni)

PL i BY - tylko dla obywateli Polski i Białorusi

Źródła:

1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Grodno, Białystok, Brest, Włodawa,

2) Fiedorowicz K., 1992,

3) Lijewski T., 1993,

4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

rodzinne. Po 1995 r. bariera psychologiczna pojawiła się ponownie głównie w związku z dyktatorskim systemem rządów prezydenta Łukaszenki, a po części także na skutek częstych napadów na zagraniczne pojazdy (zwłaszcza ciężarowe).

Wzajemne położenie geograficzne Białorusi i Polski sprawia, że granicę między obydwojoma krajami przecinają szlaki komunikacyjne o znaczeniu kontynentalnym. Tędy wiedzie główny szlak drogowy i kolejowy łączący Europę Zachodnią przez Berlin, Warszawę i Mińsk z Rosją. Odgałęzienie tej trasy prowadzące z Warszawy do Wilna i Sankt Petersburga przecina północno - zachodni fragment Republiki Białorusi. Sprawia to, że pomimo znacznego sformalizowania przez granicę odbywa się znaczny ruch tranzytowy.

Istniejący obecnie system szlaków komunikacyjnych pomiędzy Białorusią i Polską pochodzi w ogromnej mierze jeszcze z okresu międzywojennego, zaś funkcjonująca obecnie infrastruktura graniczna prawie w 100% z lat 60-tych i 70-tych. Według wojskowej mapy topograficznej 1:200 tys. w końcu lat 80-tych granicę polsko-białoruską przecinało 16 dróg bitych, w tym 14 o nawierzchni utwardzonej (patrz tab. 5.13; ryc. 5.3). Jedna droga utwardzona przypadała więc średnio na 29,1 km granicy. Jednocześnie czynne są nadal jedynie cztery ogólnodostępne drogowe przejścia graniczne: Terespol, Kuźnica Białostocka, Czeremcha (od 1994 r.; tylko dla obywateli Polski i Białorusi) i Sławatycze (od 1995 r.). Średnio jedno przejście przypada zatem na 101,9 km granicy, co jest jednym z najgorszych wskaźników na wszystkich polskich granicach lądowych. Istniejące drogi utwardzone wykorzystywane są zaledwie w 28,6%. Na niektórych innych drogach funkcjonują punkty odprawy dla tzw. ruchu uproszczonego (Jałówka-Stoki), wyłącznie towarowego i uproszczonego (Bobrowniki-Pogranicznyj), względnie przeznaczone dla obsługi okolicznościowych delegacji (Lipszczany-Polnyje) lub pracowników parków narodowych (Białowieża-Pierierow). Ruch paszportowy w tego typu punktach jest jednak znikomy, a liczba osób korzystających z przepustek dla ruchu uproszczonego nie przekracza kilkudziesięciu tysięcy w skali roku na wszystkich przejściach.

Znacznie lepiej wykorzystywana jest przecinająca granicę polsko-białoruską infrastruktura kolejowa (patrz tab. 5.14; ryc. 5.3). Pociągi towarowe jeżdżą po wszystkich istniejących liniach transgranicznych (za wyjątkiem trasy Białystok-Terespol - odgałęzienie od linii Białystok-Brześć z mostem na Bugu na północ od Terespolu). Pociągi pasażerskie wykorzystują trzy spośród nich (Warszawa-Terespol-Brześć, Białystok-Kuźnica Białostocka-Grodno i od 1992 r. Białystok - Czeremcha - Brześć). Ruch towarowy odbywa się ponadto na trasach Hajnówka - Cisówka - Wołkowysk i Białystok - Zubki Białostockie - Wołkowysk. W roku 1945 zamknięte zostały dwie transgraniczne linie

Linie kolejowe przecinające granicę polsko-białoruską

Railway lines crossing the Poland-Belarus border

Stacje graniczne	Linia kolejowa	Stan PL*BY	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997	Plany rozbudowy (planowane formy ruchu)
Kuźnica Biał./Bruzgi	Warszawa-Wilno	1*2	osobowy (reg.) i towarowy	
Zubki Biał./Bierestowica	Białystok-Wołkowysk	1*2	towarowy	osobowy
Siemianówka/Świsłocz	Hajnówka-Wołkowysk	2*2	towarowy	
Czeremcha/Wysokolitowsk	Białystok-Brześć	1*2	osobowy (reg.) i towarowy	
Terespól/Brześć	Białystok-Terespól	2*2	-	
Terespól/Brześć	Warszawa-Moskwa	2E*3E	osobowy (reg.) i towarowy	

Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej*białoruskiej:

1 - jednotorowa, 2 - dwutorowa, E – zelektryfikowana

Stosowane skróty: reg. - regularna komunikacja pasażerska

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Grodno, Białystok, Brześć, Włodawa
- 2) Fiedorowicz K., 1992
- 3) Lijewski T., 1993
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997)

kolejowe: Grodno-Dąbrowa Białostocka i Włodawa-Brześć [Lijewski T., 1993]. Pierwsza linia została w całości rozebrana, w przypadku drugiej brakuje jedynie mostu na Bugu we Włodawie. W Małaszewiczach koło Terespoła funkcjonuje ogromny „suchy port” (połączony z Wolnym Obszarem Celnym) służący przeładunkom pomiędzy składami kolejowymi poruszającymi się po torach o różnej szerokości. Mniejsze „suche porty” znajdują się ponadto w Sokółce (przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej) oraz w Siemianówce (niewykorzystywane, powstały w latach 50-tych dla celów wojskowych [Lijewski 1993]).

W pierwszej połowie lat 90-tych dobrze rozwijające się stosunki dwustronne sprzyjały planom rozbudowy polsko-białoruskiej transgranicznej infrastruktury transportowej. Spośród dotąd niezrealizowanych zamierzeń zawartych w umowie o przejściach granicznych z 24 kwietnia 1992 roku wymienić należy udostępnione dla ruchu osobowego przejścia w

Bobrownikach. Opracowania ówczesnego CUP przewidywały ponadto przekształcenie w ogólnodostępne przejścia w Lipszczanach i Jałowie i w turystyczne w Białowieży; uruchomienie nowych przejść w Chworościanach (trasa Dąbrowa Białostocka - Grodno), Krynkach, Tokarach i Włodawie (odbudowa mostu), a także turystycznych w Rudawce (wzdłuż udostępnionego w przyszłości dla turystycznej żeglugi transgranicznej Kanału Augustowskiego) i Niemirowie (na łuku Bugu) [Fiedorowicz K., 1992]. Pogorszenie stosunków dwustronnych po 1995 r. doprowadziło do zahamowania postępu w realizacji nowych przejść granicznych. Najważniejszą realizowaną obecnie inwestycją jest budowa terminalu w Koroszczynie (finansowanego wspólnie z polskich środków budżetowych i prywatnych), mającego usprawnić odprawę na przejściu w Kukurykach i zmniejszyć występujące tam wielokilometrowe kolejki pojazdów ciężarowych. Analogiczny terminal funkcjonuje po stronie białoruskiej od wiosny 1997 w Brześciu i znajduje się w posiadaniu Rządu Rosji (!). Jest on oddalony od granicy o kilka kilometrów, co zmusza do organizowania konwojów odprawionych już celnie pojazdów na most w Kozłowiczi. W praktyce jego uruchomienie tylko nieznacznie poprawiło przepustowość trasy. Kolejki sprzed przejścia przeniosły się pod bramę wjazdową terminalu.

5.3.2. Polsko-białoruski ruch graniczny

Ruch osobowy przez granice polsko-białoruską wzrastał bardzo intensywnie w okresie 1989-1992 [Komornicki T., 1995]. Był to okres masowych przyjazdów obywateli WNP odsprzedających w Polsce niskie jakościowo ale za to bardzo tanie produkty rodzimych przemysłów. W roku 1992 granicę przekroczyło 8,9 mln osób (patrz tab. 5.15). Kolejne lata przyniosły pogorszenie się sytuacji ekonomicznej Białorusi, wzrost cen oraz spadek popytu na towary z „ruskich bazarów” w Polsce. W miejsce drobnego importu pojawił się półhurtowy prywatny eksport polskich towarów (lub reeksport zachodnich) do krajów byłego ZSRR. Spowodowało to ograniczenie dynamiki wzrostu natężenia ruchu (wprawdzie przewożono z każdym rokiem coraz więcej towarów, ale brało w tym udział wciąż tyle samo ludzi). W 1993 r. ruch utrzymał się na niezmiennym poziomie, a od 1994 ponownie powoli wzrastał (w dużej mierze za sprawą rosnącego znaczenia tranzytu, tak towarów jak i osób pomiędzy Rosją i Europą Zachodnią), aż do wielkości 11,4 mln w 1995 r. Do pierwszego w dekadzie zmniejszenia ruchu osobowego doszło w roku 1996. Można przypuszczać, iż było to efektem pogarszających się warunków funkcjonowania drobnej przedsiębiorczości prywatnej w Republice Białoruskiej oraz zmniejszenia się liczby wyjazdów obywateli Polski na Białoruś. Jednocześnie następowały przeobrażenia struktury ruchu

Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-białoruskiej w latach 1980,1990-1996
 Table 5.15 Passenger border traffic at the Polish-Belarusian border in the years 1980, 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywate- le Polski w %	ogółem	obywate- le Polski w %	ogółem	obywate- le Polski w %	ogółem	obywate- le Polski w %	ogółem	obywate- le Polski w %	ogółem	obywate- le Polski w %	ogółem	obywate- le Polski w %	ogółem	obywate- le Polski w %	przez granicę białoruską	przez wszystkie granice*
W ruchu kolejowym:																		
Kuznica Biał /Grodno	430003	60,2	1193885	44,0	2061818	28,7	1909616	19,6	1475842	31,5	955751	36,3	1156974	27,4	1016512	18,3	9,34	0,39
Siemianówka/Swisłocz	0	0,0	2	100,0	0	0,0	0	0,0	22	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Czeremcha/Wysokie Lit.	4896	7,1	5576	2,3	2558	0,1	9627	9,8	93482	34,2	99739	39,0	89485	56,8	88898	46,3	0,82	0,03
Terespol/Brześć	1037831	36,9	1778263	31,8	2355800	16,8	3639539	9,1	3013455	21,0	2992833	26,3	2609962	28,7	2014806	23,4	18,52	0,77
RAZEM	1472730	43,6	2977726	36,6	4420176	22,3	5558782	12,7	4582801	24,6	4048323	29,0	3856421	28,9	3120216	22,4	28,68	1,19
W ruchu drogowym:																		
Lipszczany/Polnyje	8	100,0	0	0,0	3	100,0	21	23,8	2	100,0	2	100,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Kuznica Biał /Kloczki	1373	48,8	70645	56,2	544890	56,2	807255	39,8	1253165	27,3	1492393	21,5	1640137	10,6	1659841	9,1	15,26	0,63
Bobrowniki/Pogranicznyj	0	0,0	1056	75,0	1224	25,2	5984	57,6	67082	51,7	100945	52,8	50925	54,4	98280	63,6	0,90	0,04
Jałówka/Swisłocz	0	0,0	0	0,0	116	1,7	2	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Białowieża/Kamieniuki	0	0,0	0	0,0	5	100,0	234	7,3	18	16,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Czeremcha/Pieszatka	0	0,0	0	0,0	0	0,0	196	11,7	10351	42,2	281894	30,5	503489	26,5	620199	21,1	5,70	0,24
Kukuryki/Brześć	0	0,0	204701	23,1	243754	18,4	267230	15,4	299212	12,8	378858	14,1	407880	13,9	493713	16,4	4,54	0,19
Terespol/Brześć	240881	19,9	2313083	44,5	2447030	21,0	2278719	20,2	2713596	15,4	3531423	15,9	3694911	13,8	3359302	9,6	30,88	1,28
Ślawatycze/Domaczewo	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1201852	34,3	1527094	22,3	14,04	0,58
RAZEM	242262	20,0	2589485	43,1	3237022	26,7	3359641	24,6	4343426	19,3	5785515	18,6	7499194	17,5	7758429	14,0	71,32	2,96
Razem w ruchu osobowym	1714992	40,3	5567211	39,6	7657198	24,2	8918423	17,2	8926227	22,0	9833838	22,9	11355615	21,4	10878645	16,4	100,00	4,15

* w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.16

Ruch uproszczony na granicy polsko-białoruskiej 1994, 1996 r.

Table 5.16

Simplified traffic at the Poland-Belarus border in 1994 and 1996

Przejścia graniczne:	1994		1996	
	ruch ogółem	w tym Polacy w %	ruch ogółem	w tym Polacy w %
Lipszczany	0	0,0	183	19,1
Kuźnica Białostocka	9846	2,3	20884	1,0
Bobrowniki	597	73,4	393	55,0
Jałówka	481	12,1	1169	37,6
Białowieża	644	26,4	915	42,6
Czeremcha kol.	4	0,0	0	0,0
Połowce	352	44,6	138	81,2
Sławatycze	1892	59,8	680	62,6
RAZEM	13816	15,8	24362	7,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

dwustronnego. Jeszcze w roku 1992, 63% przekraczających granicę polsko-białoruską osób podróżowało koleją; w roku 1993 już tylko 52%, a w 1996 r. - 28,7%.

Udział Polaków wśród przekraczających granicę z Białorusią systematycznie malał do 1992 r., potem przejściowo wzrósł do 22,0% w 1993 r., aby ponownie zmniejszać się aż do zaledwie 16,4% w 1996. Pierwszy spadek udziału związany był z dynamicznym wzrostem liczby przyjeżdżających do Polski Białorusinów, drugi ze zmniejszeniem się liczby wyjeżdżających na (lub przez) Białoruś Polaków (z 1224,2 tys. w 1995 r. do 908,7 tys. w 1996 r.). Do 1992 r. odsetek obywateli polskich był z reguły większy na przejściach drogowych niż kolejowych (drobni handlarze ze wschodu przyjeżdżali głównie pociągami). W kolejnych latach sytuacja uległa odwróceniu. W 1996 r. odsetek ten wynosił 14% na przejściach drogowych i 22,4% na kolejowych (efekt rozwoju międzynarodowej sieci autobusowej, motoryzowania się drobnych handlarzy białoruskich oraz rosnącej niechęci do podróży samochodami na wschód wśród Polaków - bariera psychologiczna). W 1996 r. największym udziałem obywateli polskich charakteryzowało się przejście kolejowe Czeremcha/Wysokie Litewskie (46,3%). Jednocześnie, na najbardziej obciążonym przejściu drogowym Terespol/Brześć, Polacy stanowili zaledwie 9,6% odprawianych.

Znikome znaczenie w dwustronnym ruchu osobowym ma tzw. ruch uproszczony (w 1996 r. - 24,4 tys. przekroczeń; patrz tab. 5.16). Z tej formy przekraczania granicy korzystają prawie wyłącznie obywatele białoruscy (92,5%). Ogromna większość ruchu uproszczonego koncentruje się na ogólnodostępnym przejściu w Kuźnicy Białostockiej (w 1996 r. - 20,9 tys.). Z punktów lokalnych czynnych wyłącznie w ramach ruchu uproszczonego największe znaczenie ma Jałówka (1,2 tys.).

W 1996 r. przez granicę białoruską wjechało do Polski 4,5 mln cudzoziemców (patrz tab. 5.17). Tylko 76,4% spośród nich było Białorusinami; aż 14,5% stanowili natomiast podróżujący tranzytem obywatele rosyjscy. Ponadto liczącą się grupę stanowili Ukraińcy (4,9%), Niemcy (0,9%) i Czesi (0,8%). Spośród przejść dla ruchu osobowego, największy udział obywateli białoruskich odnotowano na przejściach w Połowcach (oficjalnie tylko dla Polaków i Białorusinów - 99,8%), Czeremsze (kolejowe; 89,6%), Terespolu (drogowe; 84,7%); najmniejszy na przejściach kolejowych w Kuźnicy Białostockiej i Terespolu. Rosjanie największy udział mieli wśród przekraczających granicę na kierunku Grodno-Białystok (25,4% w Kuźnicy kolejowej i 20,8% w drogowej) oraz w Terespolu kolejowym (15,0%; pociągi Warszawa-Moskwa, Berlin-Moskwa i inne). Ukraińcy najczęściej podróżowali przez oba przejścia w Terespolu (kolejowe - 9,7%; w pierwszej połowie 1996 r. pociągi Kijów-Warszawa jeździły jeszcze przez Brześć, później już przez Dorohusk), ale także przez Sławatycze (dogodny tranzyt przez Białoruś do Polski; 4,5%) i Czeremchę (tranzyt z Ukrainy przez Białoruś do Białegostoku; 4,1%). Niemcy korzystali głównie z połączeń kolejowych na kierunku moskiewskim (w Terespolu kolejowym - 2,4% wjeżdżających do Polski).

Odrębnym zagadnieniem jest analiza struktury ruchu wjazdowego cudzoziemców na przejściach dla ruchu towarowego w Kukurykach i Bobrownikach. Struktura ta jest obrazem przynależności państwowej kierowców TIR-ów, czego jednak nie należy bezkrytycznie utożsamiać z przynależnością samych przewoźników. W Kukurykach najliczniejsze grupy kierowców zagranicznych stanowili Białorusini (39,8%), Ukraińcy (17,8%), Rosjanie (16,8%), mniejsze Czesi (7,4%), Bułgarzy (4,9%) i Słowacy (2,7%); w Bobrownikach: Białorusini (33,2%), Rosjanie, Czesi, Niemcy i Słowacy.

W przeciwieństwie do ruchu osobowego, ruch samochodów osobowych rósł na granicy białoruskiej w latach 90-tych nieprzerwanie (patrz tab. 5.18). W 1990 r. granicę przekroczyło w obu kierunkach 494 tys. samochodów i autobusów; w 1996 - 2,4 mln. Szczególnie intensywny jest dwustronny ruch autobusowy (79 tys. w 1996 r.) stanowiący aż 14,6% całości ruchu granicznego w tej kategorii pojazdów. Stale zmniejszał się też udział samochodów z rejestracją polską wśród pojazdów przekraczających granicę. W roku 1980

Tabela 5. 17

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-białoruską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.17

Arrivals of foreigners via the Polish-Belarussian border in 1996, by main border crossings

Przejścia graniczne:	Przyjazdy ogółem	W tym obywatele państw:															
		Rosja		Litwa		Białoruś		Ukraina		Słowacja		Czechy		Niemcy		Bułgania	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
Kuźnica drogowe	722831	150391	20,81	1325	0,18	544861	75,38	4880	0,68	732	0,10	4389	0,61	7070	0,98	382	0,05
Kuźnica kolejowe	435242	110671	25,43	11939	2,74	302764	69,56	3125	0,72	26	0,01	129	0,03	2642	0,61	21	0,00
Bobrowniki drogowe	16889	1487	8,80	44	0,26	5609	33,21	8	0,05	573	3,39	1452	8,60	880	5,21	145	0,86
Czeremcha kolejowe	32376	1701	5,25	0	0,00	28997	89,56	1334	4,12	0	0,00	0	0,00	3	0,01	0	0,00
Połowce drogowe	205088	4	0,00	1	0,00	205023	99,97	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Kukuryki drogowe	205121	34521	16,83	22	0,01	81540	39,75	36512	17,80	5546	2,70	15229	7,42	2565	1,25	9982	4,87
Terеспol kolejowe	826261	124279	15,04	51	0,01	556806	67,39	79746	9,65	4311	0,52	12584	1,52	20132	2,44	523	0,06
Terеспol drogowe	1477073	142418	9,64	51	0,00	1251089	84,70	68579	4,64	817	0,06	1775	0,12	4314	0,29	86	0,01
Sławatycze drogowe	566812	86223	15,21	582	0,10	450352	79,45	25225	4,45	186	0,03	198	0,03	2999	0,53	7	0,00
RAZEM	4487693	651695	14,52	14015	0,31	3427041	76,37	219370	4,89	12191	0,27	35756	0,80	40605	0,90	11146	0,25

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.18

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-białoruską w latach 1980, 1990-1996*

Table 5.18

Car and bus traffic across the Polish-Belarussian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994				1995				1996				Udział w całości ruchu 1996 w %				
	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem		autobusy		
													ogółem	udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	ogółem
																									granica białoru- ska	granice Polski	granica białoru- ska
Lipczany/Polnyje	10	20.0	4	0.0	357	2.0	30	60.0	20	45.0	0	0.0	0	0.0	34	58.8	0	0.0	2	0.0	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	
Kuźnica Biał./Kłoczki	21	61.9	27206	57.1	219993	55.4	295102	48.2	402635	35.1	498297	31.1	27712	34.3	591317	13.6	25082	31.6	547411	11.1	27255	34.3	22.82	0.72	34.32	5.03	
Bobrowniki/Pogranicznyj	0	0.0	107	40.2	350	10.6	913	71.7	4540	74.4	21	71.4	10	70.0	11	54.5	6	100.0	52	73.1	1	100.0	0.00	0.00	0.00	0.00	
Jalówka/Świsłocz	0	0.0	0	0.0	86	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6	0.0	6	0.0	6	0.0	6	0.0	0.00	0.00	0.01	0.00	
Białowieża/Kamienuki	0	0.0	22	63.6	91	56.0	128	79.7	192	95.8	4	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14	71.4	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	
Czeremcha/Pieszczalka	0	0.0	0	0.0	0	0.0	9	22.2	4408	43.2	111125	31.7	6	0.0	184120	31.3	21	61.9	242796	24.6	11	63.6	10.12	0.32	0.01	0.00	
Kukuryki/Brześć	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	62	14.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	
Telespół/Brześć	18304	31.5	466410	41.6	573506	29.9	544470	38.7	686987	25.8	999244	24.9	56275	29.0	1123778	19.9	59722	23.0	1036224	16.0	52141	21.4	43.20	1.36	65.66	9.61	
Ślawaty cze/Domaczowo	0	0.0	0	0.0	0	0.0	17	70.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	435098	37.0	0	0.0	572021	26.4	0	0.0	23.85	0.75	0.00	0.00	
RAZEM	18335	31,5	493749	42,5	794383	37,0	840669	42,1	1098782	29,5	1608691	27,3	84003	30,8	2334426	22,4	84837	25,6	2398526	18,2	79414	25,8	100,00	3,14	100,00	14,64	

* w ruchu paszportowym i małym ruchu granicznym (MRG).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.19

Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-białoruską w latach 1980, 1990-1996

Table 5.19

Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Belarussian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJSCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r	
	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	na granicy litewskiej	na granicach Polski
Lipszczany/Połyje	0	0,0	2	100,0	0	0,0	0	0,0	4	50,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Kuźnica Biał /Kloczki	232	2,6	934	36,3	1824	55,0	9801	38,3	23033	42,3	43010	37,5	84040	39,9	101047	41,5	18,20	2,90
Bobrowniki/Pogranicznyj	0	0,0	90	55,6	54	92,6	2704	57,2	31571	53,8	78017	49,5	39797	50,9	80524	62,4	14,51	2,31
Jałówka/Swisłocz	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Białowieża/Kamieniuki	0	0,0	42	61,9	6	0,0	21	0,0	114	2,6	6	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Czeremcha/Pieschatka	0	0,0	0	0,0	10	0,0	24	0,0	9	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Kukuryki/Brześć	0	0,0	29463	26,1	163630	26,8	193145	15,4	213504	13,0	272375	13,8	296689	14,0	373496	15,8	67,29	10,73
Terespol/Brześć	49693	10,3	105734	21,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
RAZEM	49925	10,3	136265	22,6	165524	27,2	205699	17,0	268235	20,3	393408	23,4	420526	22,6	555067	27,2	100,00	15,94

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

było ich 77%, w 1992 - 42%, zaś w 1996 już tylko 18,5%. Relatywnie najwięcej pojazdów polskich odprawiono w nowych punktach w Połowcach (24,6%; ruch lokalny m.in. z udziałem zamieszkujących tereny przylegające do przejścia obywateli polskich narodowości białoruskiej) i Sławatyczach (26,4%); najmniej w Kuźnicy Białostockiej (11,0%). W kategorii autobusów udział ten był nieco większy i wynosił 25,8%. W przeciągu ostatnich dwóch lat nasileniu uległo zjawisko masowego prywatnego importu samochodów osobowych z Europy Zachodniej (Niemcy, Holandia, Belgia) do krajów Wspólnoty Państw Niepodległych. Największy strumień tych pojazdów przejeżdża przez Polskę trasą ze Świecka na granicy niemieckiej do Terespoła na białoruskiej. Znaczna ich część udaje się dalej tranzytem przez Białoruś do Rosji. Jeszcze w roku 1992 nadwyżka samochodów opuszczających Polskę nad wjeżdżającymi do Polski wynosiła 78 tys., w roku 1993 było to 205 tysięcy, a w 1996 - 209 tys. Jak już wspomniano, największym "portem wwozowym" importowanych samochodów jest przejście graniczne Terespol/Brześć z nadwyżką wjeżdżających sięgającą w 1996 r. 108 tysięcy pojazdów.

Nieprzerwanie i bardzo dynamicznie zwiększał się też w latach 90-tych ruch graniczny pojazdów ciężarowych na granicy polsko-białoruskiej (z 50 tys. samochodów w 1980 r. do 136 tys. w 1990 i 555 tys. w 1996 r.; patrz tab. 5.19). Było to wynikiem rosnącego natężenia potoków towarowych na ogólnoeuropejskim kierunku wschód-zachód, jaki wystąpił po obaleniu tzw. „Żelaznej Kurtyny”. W okresie istnienia RWPG przewozy samochodowe do i z byłego ZSRR zdominowane były przez radzieckie państwowe przedsiębiorstwo Sovtranstvo. W 1980 na granicy z Białorusią pojazdy z rejestracją polską stanowiły więc zaledwie 10,3%. Na początku lat 90. udział ten zaczął wzrastać (do 27,2% w 1991 r.), potem jednak ponownie zmalał (do 17,0% w 1992 r.) wraz z pojawieniem się na trasach na wschód przewoźników zachodnich oraz z innych państw Europy Środkowej (przede wszystkim czeskich). W latach następnych odsetek polskich ciężarówek wahał się w granicach 20%, aby w 1996 wzrosnąć ponownie do 27,2% (intensyfikacja oficjalnego handlu Polski ze wschodem). Odsetek ten był różny, zależnie od położenia i funkcji poszczególnych przejść granicznych. W Terespolu, gdzie dominuje ruch tranzytowy (pojazdy rosyjskie i zachodnioeuropejskie) wynosił on zaledwie 15,8%, na bardziej dwustronnych przejściach białostockich był znacznie większy (41,5% w Kuźnicy Białostockiej i aż 62,4% w Bobrownikach).

Pomimo ograniczenia tempa wzrostu ruchu granicznego, nadal odznacza się on wysokim stopniem koncentracji. Wynika to z wciąż niedostatecznej liczby drogowych przejść granicznych oraz z nierównomiernego wykorzystania istniejących przejść kolejowych. Najbardziej ruchliwym przejściem, tak drogowym jak i kolejowym, jest Terespol (odpowiednio 3,4 i 2,0 mln osób w 1996 r.). Zespół przejść granicznych Terespol (drogowe i kolejowe) - Kukuryki

(drogowe dla ciężarówek) odprawił w 1996 roku aż 53,9% całości polsko-białoruskiego ruchu osobowego. Ruch autobusów w całości rozłożony jest pomiędzy dwa punkty w Terespolu (2/3) i Kuźnicy Białostockiej (1/3). Na samym przejściu w Kukurykach odprawiono natomiast w 1996 r. 67,3% przekraczających tę granicę ciężarówek i tym samym aż 10,7% pojazdów ciężarowych przejeżdżających przez wszystkie granice Polski. W przeciwieństwie do wymagającego dekoncentracji ruchu osobowego, niezwykle silna koncentracja drogowych przewozów towarowych pozostaje jednak swego rodzaju faktem obiektywnym. Wiąże się to z przebiegiem głównego europejskiego szlaku transportowego wschód-zachód (wzdłuż szosy E-30: Amsterdam - Berlin - Warszawa - Mińsk - Moskwa). Znaczenie tego szlaku jest w chwili obecnej o wiele większe w przypadku przewozów towarowych niż pasażerskich. Świadczy o tym fakt, że przez granice polsko-białoruską przejeżdża łącznie 15,9% przekraczających granice Polski ciężarówek i tylko 4,2% przekraczających ją osób oraz 3,15% samochodów osobowych.

5.4. Granica z Ukrainą

5.4.1 Granica z Ukrainą jako bariera przestrzenna

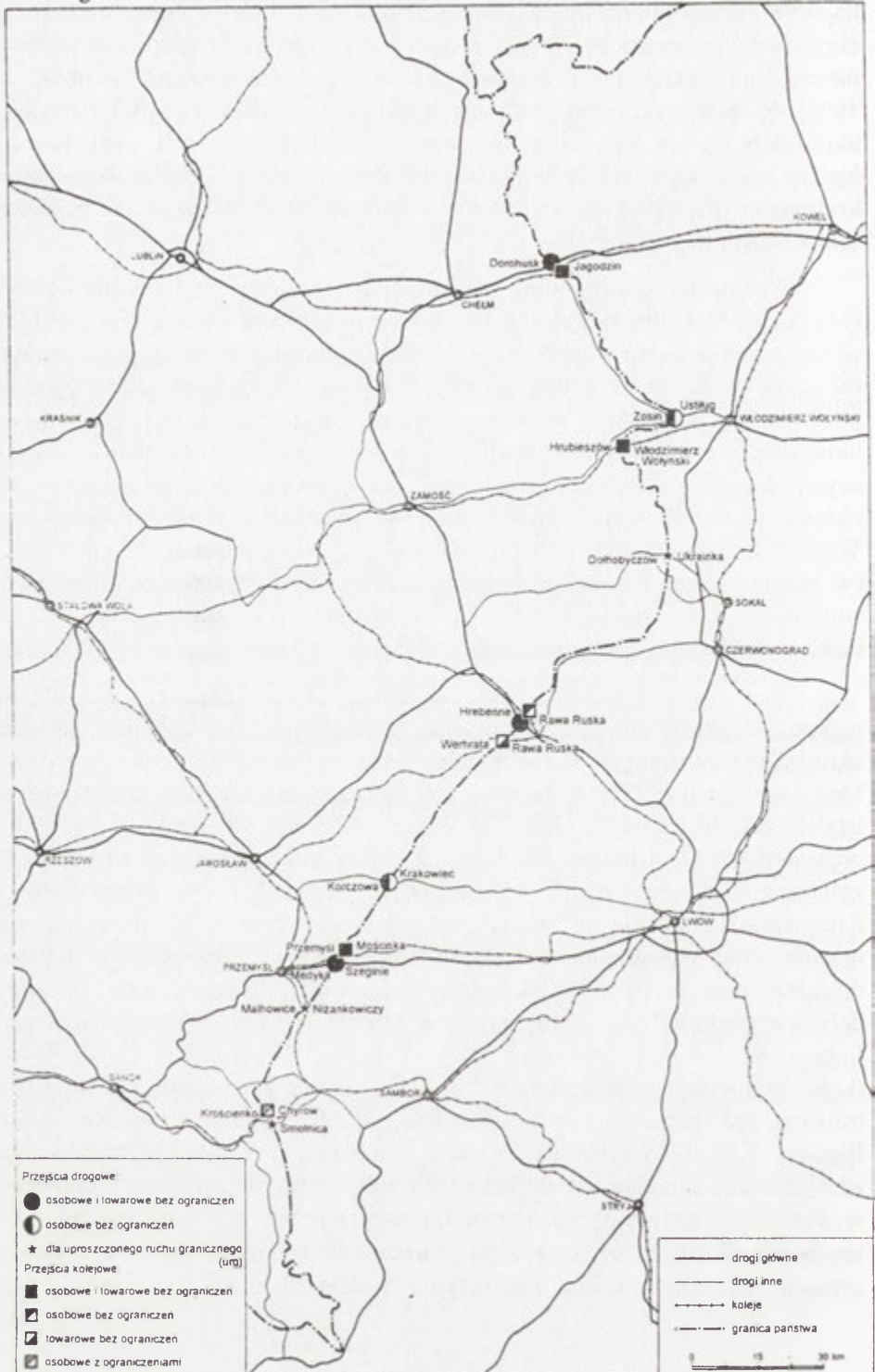
Granica z Ukrainą powstała w całości w roku 1945. W przeciwieństwie do innych odcinków polskiej granicy wschodniej duże jej fragmenty nawiązują przebiegiem do elementów środowiska geograficznego (na północy rzeka Bug, na południu pasma Bieszczadów i fragmentarycznie górny odcinek Sanu), co pośrednio wywierało wpływ na stopień jej przenikalności. W przeciwieństwie do granicy białoruskiej, na odcinku granicy z Ukrainą następuje od połowy lat 90-tych systematyczne zmniejszanie się jej roli jako bariery formalno-prawnej. W 1996 r. podpisany został układ o ruchu bezwizowym (wszedł w życie w 1997 r.). Ukraina zabiega o członkostwo w CEFTA. Pomimo to, w drugiej połowie lat 90-tych wystąpiły ograniczenia w swobodnym przepływie towarów związane z podniesieniem ceł na przywożone z Polski artykuły konsumpcyjne. Ponadto 20 listopada 1997 roku Główny Urząd Ceł Ukrainy wydał zakaz wwożenia na Ukrainę artykułów spożywczych w ilościach handlowych, co jest decyzją uderzającą w drobnych handlarzy przygranicznych. Nadal duże znaczenie ma także bariera organizacji pracy służb granicznych. Zgodnie z normami ukraińskimi, kontrola podróżnych przejeżdżających granicę autobusami odbywa się poza pojazdem. Kontrola celna nie ma charakteru wrywkowego. Otwierana jest prawie każda torba i walizka; wydłuża to czas postoju autokaru na granicy do ok. 2-2,5 godziny. W mocy pozostaje zakaz przekraczania granicy pieszo. Na większej części długości granicy polsko-

ukraińskiej pozostawiono fortyfikacje „sistemy”. Wyjątek stanowi odcinek bieszczadzki, gdzie nie istniała ona także w przeszłości. Obecnie jest to jeden z najmniej szczelnych odcinków granicy Polski, przez który odbywa się znaczna część ruchu nielegalnego (w tym zorganizowane przerzuty grup imigrantów z dawnej Radzieckiej Azji Centralnej i krajów Trzeciego Świata) [Kitowski J., 1996]. Systematycznie poprawia się wzajemny stosunek ludności polskiej i ukraińskiej, co sprawia, że granica w coraz mniejszym stopniu pełni funkcje bariery psychologicznej. Jednocześnie jednak doniesienia o mających charakter kryminalny napadach na kierowców odstrasza wielu Polaków od podróży samochodem na Ukrainę.

Według wojskowej mapy topograficznej 1:200 tys., na początku lat 90-tych Polskę i Ukrainę łączyło 11 dróg o nawierzchni utwardzonej (ryc. 5.4) Ich wykaz przedstawiono w tabeli 5.20. Jedna taka droga przypadała więc średnio na każde 47,8 km wspólnej granicy, co jest wskaźnikiem najgorszym w porównaniu z wszystkimi innymi granicami Polski. Niewielka liczba polsko-ukraińskich dróg transgranicznych wynika po części ze wspomnianych wyżej, czynników naturalnych, po części zaś jest uwarunkowana historycznie. W okresie przed II wojną światową rejon ówczesnej Polski Południowo-Wschodniej nie należał do obszarów o najlepiej rozbudowanej sieci drogowej (w obejmującym większość obecnej granicy dwustronnej przedwojennym województwie lwowskim na 100 km² przypadało zaledwie 18,5 km dróg o nawierzchni twardej [Mały Rocznik..., 1938]).

Miarą wykorzystania transgranicznych dróg kołowych jest liczba ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych. Na granicy polsko-ukraińskiej funkcjonuje obecnie 5 takich przejść (Dorohusk, Zosin, Hrebenne, Medyka i od 1997 r. Korczowa). Wykorzystywanych jest zatem 45,5% istniejących dróg utwardzonych. Przejście w Zosinie dostępne jest tylko dla obywateli Polski i Ukrainy. Na dalszych trzech drogach znajdują się przejścia graniczne dla tzw. ruchu uproszczonego (Dołhobyczów, Malhowice i Krościenko). Podobnie jak w przypadku granicy białoruskiej, obsługują one mieszkańców przygranicznych gmin (na podstawie przepustek), lokalne delegacje oraz grupy religijne. Plany byłego CUP przewidywały otwarcie dalszych punktów ogólnodostępnych w Dołhobyczowie, Budomierzu, (koło Lubaczowa, droga gruntowa), Malhowicach, Krościenku i Smolniku (koło Lutowisk) [Fiedorowicz K., 1992]. Szczególne znaczenie miałyby trójstronne (polsko-ukraińsko-słowackiego) Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery Karpaty Wschodnie. Władze Bieszczadzkiego Parku Narodowego zdecydowanie sprzeciwiają się jednak nie tylko otwarciu przejścia drogowego w Wołosatym, ale nawet uruchomieniu pieszych punktów turystycznych. W tej uruchomieniu turystycznych przejść granicznych w Bieszczadach na obszarze sytuacji największe szanse realizacyjne wydaje się mieć lansowany przez

Ryc. 5.4. Polsko-ukraińska transgraniczna infrastruktura transportowa - 1997
 Fig. 5.4. Polish-Ukrainian cross-border transport infrastructure in 1997



Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-ukraińską
Table 5.20. Hard-surface roads crossing the Polish-Ukrainian border

Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Stan* PL/UA	Status przejścia granicznego** (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997	Plany rozbudowy** (planowane formy ruchu)
Dorohusk/Jagodzin	Lublin-Kowel-Kijów	2*2	osobowy i towarowy	
Zosin/Ustilug	Zamość-Włodzimierz Woł.	3*3	osobowy (PL i UA)	towarowy
Dołhobyczów/Nowoukrainka	Hrubieszów-Sokal	3*3	urg	osobowy i towarowy
Uśmierz/Wariaż	Dolhobyczów-Sokal	3*3		
Hrebenne/Rawa Ruska	Warszawa-Lwów	3*3	osobowy i towarowy	
Korczoza/Krakowiec	Radymno-Lwów	2*3	osobowy	towarowy
Medyka/Szeginie	Kraków-Lwów-Kijów (E-40)	2*2	osobowy i towarowy	
Małhowice/Nizankowicz	Przemyśl-Chyrów	3*3	urg	osobowy
Jureczkowa/Migowo	Jureczkowa-Dobromil	3*3		
Krościenko/Smolnica	Sanok-Chyrów	3*3	urg	osobowy i towarowy
Wołosate/Lubnia	Ustrzyki Górne-Stawnoje	3*3		

* Rodzaj drogi po stronie polskiej/ukraińskiej: 2 - droga główna, 3 - droga drugorzędna.

** Stosowane skróty: urg - uproszczony ruch graniczny (na podstawie przepustek dla mieszkańców gmin przygranicznych w niektóre dni)
PL i UA - tylko dla obywateli Polski i Ukrainy

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Włodawa, Chełm, Tomaszów Lubelski, Drogobyc, Przemyśl, Cisna,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Lijewski T., 1993,
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

władze samorządowe punkt w Smolniku (poza granicami Parku Narodowego).

Tabela 5.21

Linie kolejowe przecinające granicę polsko-ukraińską

Table 5.21

Railway lines crossing the Polish-Ukrainian border

Stacje graniczne	Linia kolejowa	Stan PL*UA	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997
Dorohusk/Jagodzin	Lublin-Kowel	2E*2	osobowy (reg.) i towarowy
Hrubieszów/Ambukow	Dąbrowa Górnicza-Włodzimierz	1*1	osobowy (reg.) i towarowy
Hrehenne/Rawa Ruska	Warszawa-Lwów	1*1	osobowy (reg.)
Werhrata/Rawa Ruska	Munina Wlk - Rawa Ruska	1*1	towarowy
Medyka/Mościska	Kraków-Lwów		osobowy (reg.) i towarowy
Hermanowice/Nizankowicz	Przemyśl-Ustrzyki Dolne	1*1	-
Krościenko/Chyrow	Ustrzyki Dolne-Przemyśl	1*1	osobowy (reg.), tylko obywatele PL i UA

1) Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej*ukraińskiej:

1 - jednotorowa, 2 - dwutorowa, E - zelektryfikowana.

2) Stosowane skróty: reg. - regularna komunikacja pasażerska, tylko obywatele PL i UA - tylko dla ob. Polski i Ukrainy.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Włodawa, Chełm, Tomaszów Lubelski
- 2) Mapy topoograficzne Ukrainy 1:200000; arkusze: Obwód Lwowski, Obwód Wołyński
- 3) Fiedorowicz K., 1992,
- 4) Lijewski T., 1993,
- 5) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

Nieco lepiej przedstawia się sytuacja jeżeli chodzi o wzajemne powiązania siecią kolejową (patrz tab. 5.21, ryc. 5.4). W okresie międzywojennym obecną granicę polsko-ukraińską przecinało 8 linii kolejowych, w tym jedna wąskotorowa [Lijewski T., 1993]. Obecnie jest ich 7 (w 1945 r. zlikwidowano linię kolejową Hrubieszów-Izów, a w 1950 Byków-Ugniew; jednocześnie w 1979 r. zbudowano nową linię Hrubieszów-Lubin - szerokotorowa LHS). Jedna linia kolejowa przypada zatem na 75,2 km granicy, co jest wskaźnikiem nieco tylko gorszym od średniej dla wszystkich granic Polski (68,4 km). Na spójność sieci kolejowych obu państw w sposób negatywny oddziałuje jednak różnica w szerokości toru. Przejazd pociągów

Tabela 5.22

Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-ukraińskiej w latach 1980, 1990-1996

Table 5.22

Passenger border traffic at the Polish-Ukrainian border in the years 1980, 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	Ogółem	obywatele Polski w %	przez granicę ukraińską	przez wszystkie granice*
W ruchu kolejowym:																		
Dorohusk/Jagodin	0	0,0	401197	28,2	957903	13,9	619919	8,1	369878	9,8	283980	9,2	320671	8,6	301337	10,0	2,83	0,11
Hrubieszów/Ludyn	18	100,0	14864	58,6	29064	24,1	39738	11,8	53566	17,0	15563	6,7	12000	11,3	940	25,4	0,01	0,00
Lubycza Król/Rawa Ruska	0	0,0	56	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	13328	18,4	0,13	0,01
Medyka/Mostiska	552732	73,6	1110467	28,2	2147065	6,7	1850607	2,2	1471478	2,2	1135287	2,3	969709	2,6	585841	3,9	5,51	0,22
Hermanowice/ Nizankowiczi	0	0,0	938	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Ustrzyki Dol./Chyrow	0	0,0	360	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	63882	10,8	123905	6,2	95502	13,1	0,90	0,04
RAZEM	552750	73,6	1527882	28,5	3134032	9,1	2510264	3,9	1894922	4,1	1498712	4,0	1426285	4,4	996948	6,8	9,38	0,38
W ruchu drogowym:																		
Dorohusk/Jagodin	724	1,2	75299	24,6	638766	22,0	573439	41,7	888070	43,1	1378257	29,3	2078541	20,3	2593044	14,2	24,40	0,99
Zosin/Ustulug	0	0,0	456	54,2	1176	25,1	4100	82,1	1597	83,3	752	86,8	112125	12,7	925626	6,6	8,71	0,35
Hrebenne/Rawa Ruska	0	0,0	589	98,5	15883	18,0	683815	17,1	841974	27,4	1294613	13,3	2600884	6,6	2655704	4,6	24,98	1,01
Medyka/Szegini	445082	82,4	2668084	51,1	3568231	36,0	2585697	39,4	1936499	35,6	2449797	13,0	3411743	6,8	3457865	6,1	32,53	1,32
Krościenko/Starzawa	0	0,0	0	0,0	0	0,0	497	49,1	106	69,8	230	19,1	292	67,8	167	64,7	0,00	0,00
RAZEM	445806	82,3	2744428	50,4	4224056	33,8	3847548	35,8	3668246	35,5	5123649	17,5	8203585	10,2	9632406	7,9	90,62	3,67
Razem w ruchu osobowym	998556	77,5	4272310	42,6	7358088	23,3	6357812	23,2	5563168	24,8	6622361	14,4	9629870	9,4	10629354	7,8	100,00	4,05

* w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5. 23

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-ukraińską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.23

Arrivals of foreigners via the Polish-Ukrainian border in 1996, by main border crossings

Przejścia graniczne:	Przyjazdy ogółem	W tym obywatele państw															
		Rosja		Białoruś		Ukraina		Słowacja		Czechy		Niemcy		Rumunia		Bułgaria	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
Dorohusk - drogowe	1047147	16402	1,57	3000	0,29	1011146	96,56	283	0,03	1650	0,16	6305	0,60	45	0,00	404	0,04
Dorohusk - kolejowe	154018	691	0,45	24	0,02	148690	96,54	2	0,00	31	0,02	1310	0,85	4	0,00	30	0,02
Hrubieszów - kolejowe	657	9	1,37	0	0,00	648	98,63	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Hrebennie - drogowe	1255739	7831	0,62	358	0,03	1201790	95,70	493	0,04	1062	0,08	3322	0,26	713	0,06	1739	0,14
Lubycza Królewska - kolejowe	6635	15	0,23	1	0,02	6444	97,12	0	0,00	2	0,03	13	0,20	2	0,03	0	0,00
Medyka - drogowe	1555373	23523	1,51	185	0,01	1391505	89,46	2122	0,14	5024	0,32	11629	0,75	31286	2,01	7547	0,49
Medyka - kolejowe	374662	14259	3,81	27	0,01	324855	86,71	4	0,00	36	0,01	991	0,26	278	0,07	56	0,01
Krośnice - kolejowe	41365	2	0,00	0	0,00	41346	99,95	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
RAZEM	4830796	62732	1,30	3595	0,07	4521604	93,60	2904	0,06	7805	0,16	23590	0,49	32328	0,67	9776	0,20

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

zmiany podwozi (na linii Przemysł-Lwów dokonywane na stacji Przemysł, na linii Lublin-Kowel - na stacji Kowel). Przy transporcie towarów konieczne jest dokonywanie przeładunków. Wyjątkiem jest, zbudowana w latach 70-tych, szerokotorowa tzw. linia hutniczo-siarkowa łącząca Dąbrowę Górniczą przez Tarnobrzeg z Hrubieszowem i Ukrainą. Jej wykorzystanie jest jednak obecnie relatywnie nieznaczące. Na terenie Ukrainy pozostały też niewielkie fragmenty linii o europejskiej szerokości torów (np. Rawa Ruska-Żółkiew). Do końca lat 80-tych nie były one wcale wykorzystywane (za wyjątkiem linii Przemysł-Chyrów-Ustrzyki Dolne, po której latem, tranzytem kursowały polskie pociągi wewnętrzne). W latach 90-tych systematycznie rozpoczęto wykorzystywać je w pasażerskiej komunikacji lokalnej, a z czasem także dalekobieżnej. Uruchomiono pociągi Przemysł-Mostiska, a od jesieni 1994 także pociągi lokalne na trasie Krościenko-Chyrów. W 1996 r. otwarto przejście kolejowe w Lubyczy Królewskiej/Hrebennym i uruchomiono pociąg pospieszny Warszawa-Rawa Ruska, z możliwością przesiadki do Lwowa (trasa przedwojennych pociągów Warszawa-Lwów). Strona ukraińska prowadzi prace związane z doprowadzeniem linii o europejskiej szerokości torów aż do Lwowa. Ogromny „suchy port” służący przeładunkom pomiędzy składami o europejskiej i wschodniej szerokości torów znajduje się w Żurawicy-Medyce; mniejsze tego typu obiekty w Werchracie i Dorohusku.

Na granicy polsko-ukraińskiej brak jest natomiast jakiegokolwiek infrastruktury w zakresie żeglugi śródlądowej. Żegluga taka nie odbywa się na Bugu. Nie istnieją też transgraniczne promy rzeczne.

5.4.2. Polsko-ukraiński ruch graniczny

Podobnie jak na granicy polsko-litewskiej i polsko-białoruskiej, także i w przypadku granicy ukraińskiej, przełom lat 80-tych i 90-tych był okresem niezwykle dynamicznego wzrostu dwustronnego ruchu granicznego, zarówno osób jak i pojazdów (patrz tab. 5.22, 5.25, 5.26) [Komornicki T., 1993,1995]. Pierwsze maksimum natężenia ruchu osobowego miało miejsce w roku 1991, kiedy to granicę między obydwojoma krajami przekroczyło w obu kierunkach blisko 7,4 mln osób. Dwa następne lata przyniosły powolny spadek natężenia. W roku 1993 granicę przekroczyło już tylko 5,6 mln podróżnych. Główną przyczyną było pogorszenie się sytuacji ekonomicznej Ukrainy, znaczne podwyżki cen artykułów konsumpcyjnych i idące w ślad za tym zmniejszenie opłacalności drobnego handlu "turystycznego". Od roku 1994 sytuacja na Ukrainie zaczęła się powoli poprawiać. Rozpoczął się masowy drobny import polskich artykułów spożywczych (ryb, słodczy, napojów), mebli, tekstyliów, kosmetyków i innych towarów. Wpłynęło to na ponowny szybki wzrost

natężenia ruchu, do poziomu 9,6 mln w 1995 r. (o blisko 50% względem 1994) i 10,6 mln w 1996.

Tabela 5.24

Ruch uproszczony na granicy polsko-ukraińskiej 1994, 1996 r.

Table 5.24

Simplified traffic at the Polish-Ukrainian border in 1994 and 1996

Przejścia graniczne:	1994		1996	
	ruch ogółem	w tym Polacy w %	ruch ogółem	w tym Polacy w %
Dorohusk	636	58,6	454	51,5
Zosin	1254	21,9	849	78,2
Dołhobyczów	2932	16,6	719	8,9
Hrebenne	9437	7,1	2576	1,5
Korczowa	1094	33,1	262	39,7
Medyka	2029	1,5	2917	3,4
Malhowice	8724	19,8	3970	28,7
Krościenko	52	34,6	292	56,2
Krościenko-kol.	122	100,0	514	45,1
RAZEM	26280	15,5	12553	21,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.

W 1980 r. aż 77,5% przekraczających granicę z Ukrainą stanowili Polacy. Byli to prawie wyłącznie podróżujący tranzytem (koleją lub samochodami - limit 24 godzin pobytu, plus zakaz zbiegnięcia z wyznaczonej trasy tranzytowej) turyści udający się do Rumunii, Bułgarii i Turcji. Na początku lat 90-tych odsetek Polaków zmalał do ok. 24%, a po 1994 zmniejszył się drastycznie aż do zaledwie 7,8% w roku 1996. W drugiej połowie lat 90-tych, ponownemu wzrostowi liczby przyjeżdżających do Polski (lub tranzytem przez Polskę) Ukraińców towarzyszył bowiem powolny spadek liczby wyjeżdżających na Ukrainę (względnie sporadycznie tranzytem przez Ukrainę) obywateli polskich (z 477,8 tys. w 1994 do 414,6 tys. w 1996 r.). W latach 1991-1995 odsetek Polaków był zdecydowanie wyższy na przejściach drogowych niż kolejowych (masowe przyjazdy drobnych handlarzy ukraińskich koleją). W roku 1996 oba odsetki prawie się zrównały (wynosiły odpowiednio 7,9% i 6,8%). Największym udziałem obywateli polskich odznaczały się punkty: drogowy w Dorohusku (14,2%) oraz kolejowe w

Lubyczy Królewskiej/Hrebennym (pociągi Warszawa-Rawa Ruska; 18,4%), Ustrzykach Dolnych/Krościenku oraz w Hrubieszowie (LHS); najmniejszym punkt kolejowy w Medyce (tylko 3,9%).

Jak już wspomniano w rozdziale 4, ruch przez granicę polsko-ukraińską ma charakter typowo dwustronny. W 1996 r. aż 93,6% spośród 4,8 mln, wjeżdżających tędy do Polski cudzoziemców stanowili obywatele Ukrainy (patrz tab. 5.23). Prócz nich byli Rosjanie (1,3%, łącznie tylko 62,7 tys. osób), Rumuni (0,7%) i Niemcy (0,5%). Największy odsetek Rosjan zanotowano na kolejowym przejściu granicznym w Medyce (3,8%) oraz na drogowym w Dorohusku (1,6%); Rumunów na drogowym w Medyce (2,0%); Niemców na kolejowym w Dorohusku (0,9%; pociągi Kijów-Berlin) i drogowym w Medyce (0,8%). Ponadto na przejściu drogowym w Medyce notowano Bułgarów (0,5%) i Czechów (0,3%). Należy przypuszczać, że w obu przypadkach byli to przede wszystkim kierowcy ciężarówek. Jest charakterystyczne, że w praktyce nie istnieje tranzyt do Polski przez Ukrainę z sąsiadujących z nią Białorusi i Słowacji. Odsetek obywateli tych państw wśród wjeżdżających do Polski z Ukrainy cudzoziemców wynosił bowiem odpowiednio zaledwie 0,07 i 0,06%.

Bazujący na polsko-radzieckiej umowie z 1985 r., ruch uproszczony ma w przypadku granicy z Ukrainą znaczenie jeszcze mniejsze niż to miało miejsce na granicy białoruskiej (patrz tab. 5.24). Z formy tej skorzystało w 1994 r. 26,2 tys. osób, w 1996 r. już tylko 12,5 tys., z czego Polacy stanowili 21,8%. Większość ruchu uproszczonego koncentrowała się na trzech przejściach granicznych - ogólnodostępnych w Medyce i Hrebennym oraz przeznaczonym tylko dla tego rodzaju ruchu w Malhovicach; byli to przepuszczani okazjonalnie przez granicę pielgrzymi udający się do Kalwarii Pałacowskiej oraz osoby wyjeżdżające na groby bliskich w Święto Zmarłych.

Z analogicznych względów jak w przypadku granicy z Białorusią, polsko-ukraiński ruch graniczny samochodów osobowych wzrastał w latach 90 (patrz tab. 5.25). Nieprzerwanie, nawet w okresie spadku natężenia ruchu osobowego (1991-1993). W okresie 1990-1996 ruch samochodów osobowych wzrósł pięciokrotnie (ruch osób ok. 2,5-krotnie). Ruch samochodów osobowych rozkłada się na 4 przejścia, przy czym udział najnowszego punktu w Zosinie jest zauważalnie najmniejszy (13,9%). 61,1% ruchu w tej kategorii skupiają na sobie punkty w Dorohusku i Hrebennym. Pomimo, że punkt w Medyce odprawia aż 32,5% osób przekraczających granicę polsko-ukraińską, to jednak korzysta z niego tylko 24,9% przejeżdżających przez nią samochodów osobowych. Wynika to przede wszystkim z dużej koncentracji ruchu autokarów (patrz niżej). Udział samochodów osobowych z rejestracją polską maleje szybko i nieprzerwanie od 1992 r. (z poziomu 57,2% do zaledwie 11,4% w roku 1996), co jest następstwem postępującej motoryzacji na Ukrainie oraz wspomnianej już, związanej z różnymi obawami, panującej w

Polsce niechęci do podróży na wschód własnym samochodem. Relatywnie najczęściej pojazdów polskich odprawia się w Dorohusku (17,4%); bardzo mało w Zosinie (6,8%) i Hrebennym (6,3%).

Na granicy polsko-ukraińskiej koncentruje się 10,4% ruchu granicznego autobusów. Wynika to m.in. z dużej liczby regularnych połączeń miast Polski Południowo-Wschodniej ze Lwowem, Kowlem oraz miastami ukraińskiego Podkarpacia. Ponadto liczne grupy gości z Ukrainy przyjeżdżają do Polski wynajętymi autokarami turystycznymi. W 1996 r. granicę z Ukrainą przekroczyło w obu kierunkach 56,5 tys. autobusów, z czego aż 57,8% przez przejście w Medyce, 22,1% przez Dorohusk i 19,5% przez Hrebenne. Autokary z rejestracją polską stanowiły 26,4%, przy czym ich odsetek najwyższy był w Medyce (34,2%).

Także i na granicy z Ukrainą wystąpiło zjawisko masowego importu samochodów osobowych z krajów Europy Zachodniej (Niemcy, Belgia, Holandia), tranzytem przez Polskę. W 1992 r. nadwyżka pojazdów osobowych przekraczających granicę w kierunku z Polski na Ukrainę nad przekraczającymi ją w kierunku odwrotnym wynosiła 49 tys. (była daleko mniejsza niż na kierunku białorusko - rosyjskim). W 1993 wzrosła ona do 71 tys., w 1994 r. do 116 tys., a w 1996 r. aż do 195 tys. Częste próby przemytu pojazdów kradzionych, zmusiły polskie służby graniczne do dokładniejszej kontroli samochodów opuszczających Polskę. Było to jedną z przyczyn pojawienia się kolejek granicznych w kierunku na Ukrainę (odwrotnie niż to było w latach poprzednich).

Wzrost ruchu pojazdów ciężarowych był na granicy polsko-ukraińskiej, w latach 90-tych dynamiczny i nie podlegał fluktuacjom i zahamowaniom, jak to miało miejsce w przypadku ruchu osobowego (patrz tab. 5.26). Było to odzwierciedleniem stale rozwijającej się dwustronnej współpracy gospodarczej, szybko rosnącej wzajemnej wymiany towarowej oraz zwiększających się przewozów tranzytowych z Ukrainy do Europy Zachodniej. W roku 1980 przez granicę z byłą Ukraińską SSR przejechało zaledwie 8,2 tys. ciężarówek (skądinąd i tak niewielkie przewozy samochodowe z i do Związku Radzieckiego koncentrowały się na przejściu w Terespolu/Brześciu), w 1990 już 34,1 tys., w 1993 - 75,3 tys. i w 1996 179,2 tys. W badanym okresie wahał się natomiast odsetek polskich pojazdów ciężarowych. W 1990 wynosił on aż 38,0%, następnie spadł do zaledwie 13,2% w 1992 r., aby później ponownie wzrosnąć po 1994 i ustabilizować się na poziomie 27-29%. Otwarcie przejść granicznych w Dorohusku i Hrebennym doprowadziło do znacznej dekoncentracji ruchu towarowego. Do 1994 r. najruchliwszym przejściem była w tej kategorii Medyka. Od roku 1995 rolę tę przejął Dorohusk (szlak Kijów-Warszawa-Berlin; w 1996 r. 80,3 tys. odprawionych pojazdów - 44,8% całości ruchu). Najniższy odsetek ciężarówek polskich w całym okresie był w Medyce,

Tabela 5.25

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-ukraińską w latach 1980, 1990-1996*

Table 5.25

Car and bus traffic across the Polish-Ukrainian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994				1995				1996				Udział w całości ruchu 1996 w %			
	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej polską	w tym autobusy		ogółem		autobusy	
													ogółem	udział rej. PL			Ogółem	udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL	ogółem	udział rej. PL	granica ukraińska	granice Polski
Dorohusk/Jagodin	4	0.0	16064	26.6	125745	28.0	141818	65.4	247760	57.5	414559	38.0	12553	11.3	621886	25.5	20217	12.8	741772	17.4	21743	16.8	30.18	0.97	22.21	4.01
Zosin/Ustług	0	0.0	36	38.9	307	29.0	354	59.3	57	68.4	29	82.8	16	87.5	46427	12.8	59	27.1	341975	6.8	456	4.2	13.91	0.45	0.47	0.08
Hrebenne/Rawa Ruska	0	0.0	47	91.5	1811	38.1	62862	46.7	186860	48.6	183376	18.9	17465	12.9	652818	10.0	18513	13.6	761550	6.3	19119	14.6	30.98	1.00	19.53	3.53
Medyka/Szegini	123074	83.8	460962	40.4	517106	33.0	461958	56.1	341621	49.4	435523	23.1	48240	42.2	590060	15.0	57689	36.0	612673	12.9	56552	34.2	24.93	0.80	57.78	10.43
Kroscienko/Siarzawa	0	0.0	0	0.0	0	0.0	76	57.9	16	87.5	20	50.0	4	0.0	40	70.0	6	66.7	20	70.0	8	75.0	0.00	0.00	0.01	0.00
RAZEM	123078	83,8	477109	39,9	644969	32,0	667068	57,2	776314	51,8	1233507	26,8	78278	30,8	1911231	16,7	96484	26,9	2457990	11,4	97878	26,4	100,00	3,22	100,00	18,05

* w ruchu paszportowym i małym ruchu granicznym (MRG).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.26

Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-ukraińską w latach 1980, 1990-1996

Table 5.26

Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Ukrainian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r.	
	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	na granicy ukraińskiej	na granicach Polski
Dorohusk/Jagodín	0	0,0	619	25,5	2069	37,8	5978	29,0	15156	25,3	39182	34,3	61113	32,0	80335	25,3	44,83	2,31
Zosin/Ustíług	0	0,0	12	33,3	103	11,7	28	39,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Hrebennie/Rawa Ruska	0	0,0	3	0,0	2249	8,4	5195	26,0	14100	36,0	20440	48,8	28118	45,7	42949	39,7	23,97	1,23
Medyka/Szegini	8235	31,7	33509	38,3	48320	21,1	63565	10,7	46091	10,0	44150	16,0	58722	18,4	55896	20,5	31,20	1,61
Krościenko/Starzawa	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
RAZEM	8235	31,7	34143	38,0	52741	21,2	74788	13,2	75347	17,9	103772	29,4	147953	29,2	179180	27,3	100,00	5,15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

najwyższy zaś w Hrebennym. Wiąże się to z układem przewozów tranzytowych ukierunkowanych przede wszystkim na Niemcy. Trasa Warszawa-Lwów przez Hrebenne (fragment tzw. *Via Intermare* Gdańsk-Odessa) w najmniejszym stopniu obciążona jest takim ruchem. W konsekwencji największą rolę odgrywa tam ruch dwustronny.

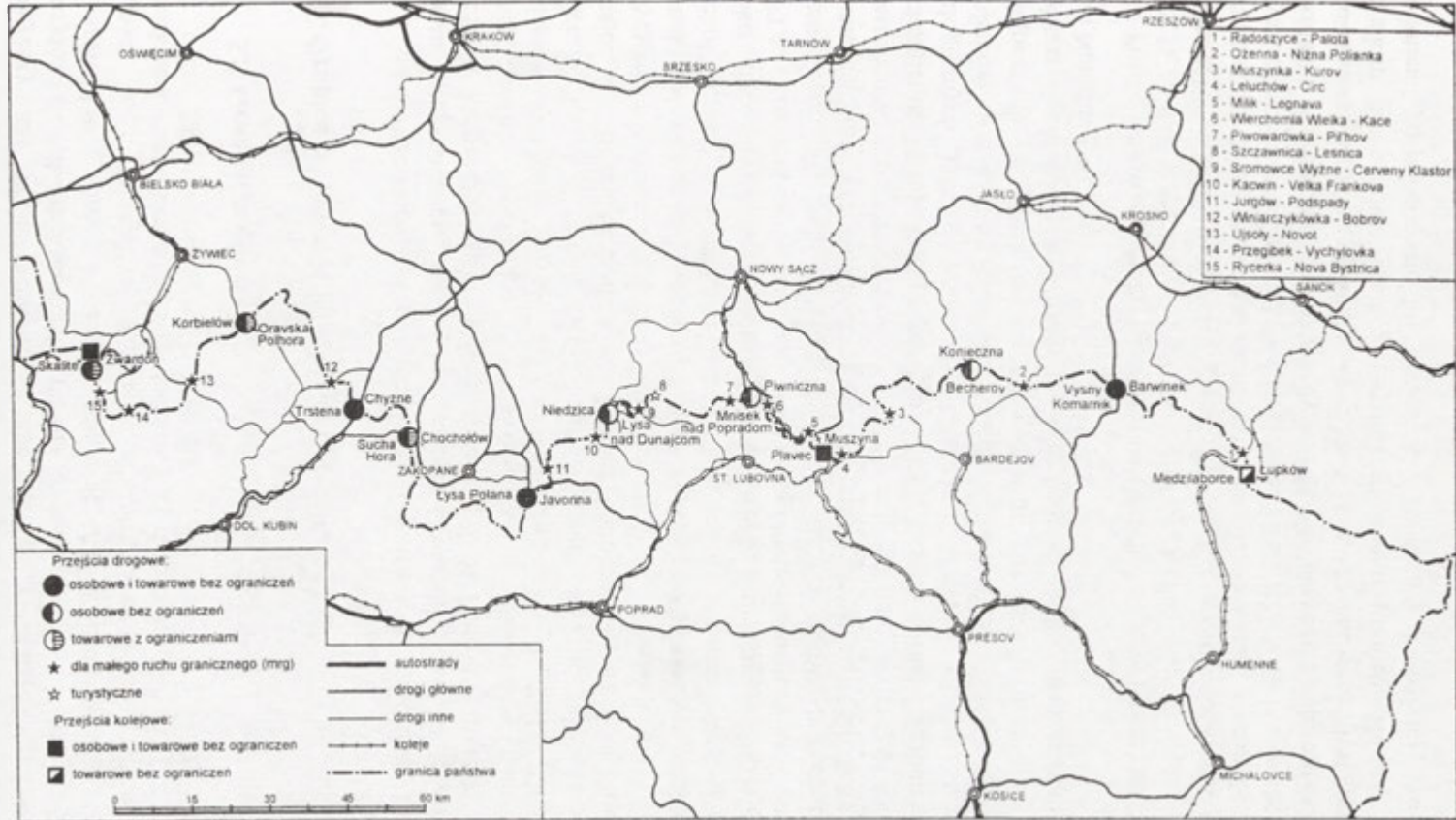
5.5. Granica ze Słowacją

5.5.1. Granica ze Słowacją jako bariera przestrzenna

Granica ze Słowacją jest granicą o największym znaczeniu bariery fizyczno-geograficznej. Prawie w całości nawiązuje ona do przebiegu grzbietów karpaccich pasm: Beskidu Śląskiego, Beskidu Wysokiego, Tatr, Pienin, Beskidu Sądeckiego, Beskidu Niskiego i Bieszczadów. Niewielkie obniżenia występują jedynie na szeroko rozumianym Podhalu (Orawa i częściowo Spisz). W rejonie Pienin fragment granicy wyznacza ponadto rzeka Dunajec, a w Beskidzie Sądeckim - Poprad. Pomimo to granica ze Słowacją tradycyjnie postrzegana jest jako łatwo przenikalna. Wpływają na to dobre stosunki polityczne, brak obciążeń historycznych (praktycznie nie ma bariery psychologicznej), a w ostatnich latach także umowa o ruchu bezwizowym i daleko idące uproszczenie odpraw granicznych. Słowacja jest członkiem CEFTA, co owocuje systematycznym ograniczaniem cel w obrocie dwustronnym. W tych warunkach wydaje się, że głównymi barierami ograniczającymi przenikalność granicy polsko-słowackiej są braki w infrastrukturze transportowej oraz brak ostatecznego porozumienia w kwestii uruchomienia dużej liczby górskich turystycznych przejść granicznych (analogicznych jak na granicy z Czechami). Ostatni z wymienionych problemów wiąże się ściśle z istnieniem bariery środowiskowej typu ekologicznego, przejawiającej się w niechęci do zwiększania liczby turystów na obszarach chronionych (szczególnie w najbardziej atrakcyjnym Tatrzańskim Parku Narodowym).

Polskę i Słowację łączy 13 dróg o nawierzchni twardej (patrz tab. 5.27, ryc. 5.5), co daje jedną drogę na 39,8 km granicy. Jest to jeden z najgorszych wskaźników spośród wszystkich granic Polski. Co więcej, większość dróg transgranicznych znajduje się w zachodniej i środkowej części granicy (przede wszystkim na Spiszu i Orawie). W Bieszczadach dróg takich nie ma wcale, a w Beskidzie Niskim są zaledwie dwie. Słabe nasycenie transgraniczną infrastrukturą drogową granicy ze Słowacją uwarunkowane jest przede wszystkim przebiegiem granicy (wzdłuż głównego grzbietu Karpat) oraz zacofaniem gospodarczym tej części XIX wiecznej Monarchii Austro-

Ryc. 5.5. Polsko-słowacka infrastruktura transportowa w 1997 r.
 Fig. 5.5. Polish-Slovakian transportational infrastructure in 1997



Węgierskiej, częściowo zaś wiąże się z faktem, że przez 70 lat istnienia Czechosłowacji jako jednolitego organizmu państwowego, większość połączeń komunikacyjnych z terenem obecnej Słowacji przebiegała przez Bramę Morawską (a więc przez Czechy). Granicę polsko-słowacką przecinają też zaledwie trzy linie kolejowe (jedna na 172,6 km granicy; patrz tabela 5.28.). Powody takiego stanu rzeczy są analogiczne jak w przypadku sieci drogowej. Ponadto w 1945 r. rozebrano istniejące dawniej podhalańskie połączenie kolejowe Podczerwone - Sucha Hora.

Na granicy polsko-słowackiej funkcjonuje obecnie 9 drogowych ogólnodostępnych przejść granicznych (na drogach utwardzonych; po otwarciu w latach 1994-1996 nowych punktów w Koniecznej, Zwardoniu i Korbielowie). Oznacza to wysokie, bo aż 69 procentowe wykorzystanie istniejącej transgranicznej infrastruktury drogowej (drugi wskaźnik spośród wszystkich granic Polski). Punkt w Niedzicy przeznaczony jest wyłącznie dla obywateli Polski i Słowacji. Co więcej, na granicy polsko-słowackiej po podpisaniu w 1997 r. nowej umowy o małym ruchu granicznym istnieje ponadto 14 przejść dla małego ruchu granicznego, spośród których 3 znajdują się na drogach utwardzonych (Muszynka, Sromowce, Jurgów), 12 zaś na lokalnych drogach gruntowych. Znaczenie punktów dla małego ruchu granicznego było do 1997 r. ograniczone (wówczas czynnych było 8 dodatkowych punktów, z których połowa pozostawała niewykorzystywana), gdyż korzystanie z nich obwarowywały restrykcyjne przepisy starej polsko-czechosłowackiej umowy o małym ruchu granicznym. Podpisanie nowej umowy w 1997 r. uprościło korzystanie z tej formy ruchu (dając do niego prawo wszystkim mieszkańcom gmin przygranicznych). Ponadto od 1996 r. funkcjonuje pierwsze polsko-słowackie przejście turystyczne, dostępne w ruchu pieszym, narciarskim i rowerowym dla obywateli Polski, Słowacji oraz tych krajów z którymi obaj sąsiedzi posiadają umowy o ruchu bezwizowym. Jest ono położone w Szczawnicy nad Dunajcem. Potencjalnie możliwe jest (wg opracowań CUP) uruchomienie kolejnych przejść ogólnodostępnych w Radoszycach (Bieszczady), Ożennej, Blecharce, Muszynie (przełęcz Tylicka), Leluchowie, Andrzejówce, Sromowcach Niżnych (przeprawa promowa na Dunajcu) oraz turystycznych m.in. w Tatrach i Beskidzie Śląskim [Fiedorowicz K., 1992; *Informacja o...*, 1992]. Szczególne znaczenie może mieć postulowane od lat uruchomienie dużego punktu w Jurgowie i odciążenie sąsiedniej (położonej na skraju Tatrzańskiego Parku Narodowego) Łysej Polany.

Przejścia kolejowe funkcjonują obecnie na wszystkich trzech transgranicznych polsko-słowackich liniach kolejowych (patrz tab. 5.28; ryc. 5.5). W 1996 r. ponownie uruchomiono (jak dotąd tylko dla pociągów towarowych) tunel i przejście w Łupkowie. Pozostałe dwa przejścia (Muszyna i

Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-słowacką

Tabela 5.27

Table 5.27

Hard-surface roads crossing the Polish-Slovakian border

Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Stan* PL/UA	Status przejścia granicznego** (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997	Plany rozbudowy** (planowane formy ruchu)
Barwinek/Vys.Komarnik	Rzeszów-Koszyce	2*2	osobowy i towarowy	
Konieczna/Becherov	Gorlice-Bardejov	3*3	osobowy	towarowy
Muszynka/Kurov	Krynica-Bardejov	3*3	mrg	osobowy
Piwniczna/Mnisek n.Popradem	Nowy Sącz-Poprad	2*2	osobowy	
Sromowce Wyż./Cerv.Klaster	Sromowce-Lechnica	3*3	mrg	
Niedzica/Spisska Stara Ves	Nowy Targ-Kiezmarok	3*3	osobowy (PL i SLO)	
Jurgów/Podspady	Nowy Targ-Poprad	2*2	mrg	osobowy i towarowy
Łysa Polana/Javorina	Zakopane-Poprad	3*3	osobowy i towarowy	
Chochołów/Sucha Hora	Nowy Targ - Trstena	3*3	osobowy i towarowy do 3.5 t	
Chyżne/Trstena	Kraków-Budapeszt	2*2	osobowy i towarowy	
Lipnica Wlk./Bobrov	Jablonka-Namestovo	3*3		
Korbielów/Oravska Polhora	Żywiec-Namestovo	3*3	osobowy i towarowy do 3.5 t	
Zwardoń/Serafinov	Żywiec-Cadca	3*3	osobowy i towarowy	

* Rodzaj drogi po stronie polskiej/słowackiej:

2 - droga główna, 3 - droga drugorzędna,

** Stosowane skróty: mrg I (mały ruch graniczny I kategorii), PL i SLO - tylko dla obywateli Polski i Słowacji

*** Ponadto na granicy polsko-słowackiej funkcjonują przejścia graniczne na drogach gruntowych: turystyczne (dla pieszych, rowerzystów i narciarzy, obywateli PL i SLO oraz państw z którymi Polska i Słowacja posiadają umowy o ruchu bezwizowym) w Szczawnicy; dla małego ruchu granicznego w: Radoszycach, Ożennej, Leluchowie, Miliku, Wierchomli Wielkiej, Piwowarówce, Sromowcach Wyżnych, Kacwinie, Winiarczykówce, Ujsołach, Przegibku i Rycerce.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Cisna, Kosice, Krosno, Nowy Sącz, Poprad, Zakopane, Bielsko-Biała, Ostrawa,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Lijewski T., 1993,
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

czynny od 1992 r. Zwardoń) odprawiają zarówno pociągi pasażerskie jak i towarowe.

Tabela 5.28

Linie kolejowe przecinające granicę polsko-słowacką

Table 5.28

Railway lines crossing the Polish-Slovakian border

Stacje graniczne	Linia kolejowa	Stan PL*SLO	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997	Plany rozbudowy (planowane formy ruchu)
Łupków/Medzilaborce	Sanok-Michalovce	1*1	towarowy	osobowy
Muszyna/Plavec	Tarnów-Poprad	1*1	osobowy (reg.) i towarowy	
Zwardoń/Skalite	Żywiec-Cadca	1*1	osobowy (reg.) i towarowy	

- 1) Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej*słowackiej:
1 - jednotorowa, 2 - dwutorowa, E - zelektryfikowana,
- 2) Stosowane skróty: reg. - regularna komunikacja pasażerska.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Cisna, Koszyce, Nowy Sącz, Poprad, Zakopane, Bielsko-Biała, Ostrawa,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

5.5.2. Polsko-słowacki ruch graniczny

Ruch graniczny ze Słowacją wzrastał systematycznie aż do roku 1992, kiedy to osiągnął on wielkość 10,7 mln przekroczeń w obu kierunkach (patrz tabela 5.29). Było to związane z utrzymującymi się na Słowacji niższymi cenami usług turystycznych i licznymi w związku z tym podróżami wakacyjnymi (oraz wyjazdami na narty) obywateli polskich na drugą stronę Karpat. Dodatkową przyczyną były wyjazdy po tanie zakupy (głównie alkoholu) na Słowację. Rok 1993 przyniósł zmniejszenie ruchu do poziomu 8,1 mln prawdopodobnie właśnie za sprawą podwyżek cen towarów i usług na Słowacji. Od roku 1994 następuje systematyczny wzrost natężenia ruchu (do poziomu 16,7 mln w 1996 r.), co wynikało początkowo z pojawienia się znacznej grupy obywateli słowackich przyjeżdżających na zakupy (towarów przemysłowych) do Polski (spadek udziału Polaków w ruchu granicznym z

46,1% w 1993 r. do 41,8% w 1995 r.), później zaś także z ponownego wzrostu popularności wyjazdów urlopowych z Polski do Europy Południowej (częsty tranzyt przez Słowację; ponowny wzrost odsetka obywateli Polskich w roku 1996 do poziomu 46,4%). Zdecydowana większość polsko-słowackiego ruchu osobowego koncentruje się na przejściach drogowych (w 1996 r. - 97,4%), z czego aż 63% w trzech najruchliwszych punktach: Chyżnym (5,1 mln odprawionych), Barwinku (3,1 mln) i Łysej Polanie (2,3 mln). Ponad 1 mln osób przekroczyło też w 1996 r. granice w Piwnicznej, Chochołowie i Zwardoniu.

W okresie 1994-1996 nastąpiło prawie podwojenie bezwzględnej liczby Polaków opuszczających kraj przez granicę ze Słowacją (z 2,1 mln do 4,1 mln). Do roku 1994 podwyższonym odsetkiem Polaków odznaczały się przede wszystkim przejścia tranzytowe (Barwinek, Chyżne, punkty kolejowe). Na punktach lokalnych dominowali zaś cudzoziemcy (Słowacy przyjeżdżający na zakupy). W latach 1995-1996 nastąpiło odwrócenie tej sytuacji. W 1996 r. najwyższe odsetki obywateli polskich zanotowano na przejściach lokalnych i regionalnych w rejonie Beskidu Niskiego (Konieczna), Sądeckiego (Piwniczna) i Śląskiego (Korbielów i Zwardoń). Zdecydowanie najniższym odsetkiem obywateli polskich charakteryzowało się tranzytowe przejście w Barwinku (tylko 20,6%).

Struktura narodowościowa cudzoziemców przybywających do Polski przez granicę ze Słowacją jest dość zróżnicowana (patrz tab. 5.30). W 1996 r. obywatele Słowacji stanowili 83,0% wszystkich przybywających obcokrajowców. Pozostałe 17% przypadało na podróżujących tranzytem bądź to przez Słowację do Polski (Węgrzy - 3,5%, Rumuni - 1,8%, Czesi - 2,0%, Austriacy - 0,9% i Włosi - 0,4%), bądź przez Polskę na Słowację (Niemcy - 3,0%, Holendrzy - 0,6%, Litwini - 0,6%, Rosjanie - 0,5%). Trudny do jednoznacznego określenia jest kierunek podróży Ukraińców (0,7% wjazdów) i Amerykanów (0,5%). Obywatele Słowacji dominują wśród cudzoziemców przyjeżdżających przez przejścia drogowe w Koniecznej, Barwinku oraz kolejowe w Zwardoniu. Najmniejszy odsetek stanowili w punkcie kolejowym w Muszynie (tylko 23,3%; pociągi z Polski na Węgry przez słabo zaludnione tereny Słowacji) oraz w punktach drogowych w Piwnicznej i na Łysej Polanie (silnie zróżnicowany strukturalnie międzynarodowy ruch turystyczny). Podróżujący tranzytem Węgrzy najczęściej wybierają trasę przez Łysą Polanę (53,8 tys. osób w 1996 r.) lub Chyżne (42,4 tys.), największy odsetek przyjeżdżających stanowiąc jednak w Piwnicznej i Muszynie (kolejowe). Przejście w Piwnicznej jest też obok Barwinka głównym punktem wjazdowym dla podróżujących przez Słowację Rumunów. Niemcy i Austriacy korzystają najczęściej z przejść w Łysej Polanie i Chyżnym. Turyści niemieccy stanowią aż 14,3% obcokrajowców wjeżdżających do Polski przez Łysą Polanę.

Tabela 5.29

Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-słowackiej w latach 1980, 1990-1996

Table 5.29

Passenger border traffic at the Polish-Slovakian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995			1996			Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywa- tele Polski w %	ogółem	obywa- tele Polski w %	ogółem	obywa- tele Polski w %	ogółem	obywa- tele Polski w %	ogółem	obywa- tele Polski w %	ogółem	obywa- tele Polski w %	ogółem	obywa- tele Polski w %	MRG*	ogółem	obywa- tele Polski w %	MRG*	przez granicę słowacką	przez wszystkie granice**
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
W ruchu kolejowym:																				
Lupkow/Medzilaborce	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	1286	46,4	0,0	0,01	0,00
Muszyna/Circ	290452	71,7	848879	56,7	401382	33,5	177112	57,6	186731	59,1	163569	50,3	185880	47,4	0,0	240397	44,2	0,0	1,44	0,09
Zwardon/Serafinov	0	0,0	0	0,0	0	0,0	130600	77,9	185326	67,7	189890	59,7	144802	58,8	0,0	189724	58,2	0,4	1,13	0,07
RAZEM	290452	71,7	848879	56,7	401382	33,5	307712	66,2	372057	63,4	353459	55,4	330682	52,4	0,0	431407	50,4	0,2	2,58	0,16
W ruchu drogowym:																				
Barwinek/Vys Komarnik	461259	60,0	1670652	63,0	3439662	39,2	2183538	46,0	1496146	50,1	1819593	38,6	2467106	24,0	0,0	3076437	20,6	0,0	18,37	1,17
Koniczna/Becherov	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	192341	53,6	386861	47,9	0,1	214786	55,6	0,0	1,28	0,08
Piwiczna/Mnisek	237821	70,0	585552	73,5	769601	54,3	1232463	55,6	877889	56,8	907930	50,4	858439	50,8	0,0	1223617	65,1	0,0	7,31	0,47
Szczawnica/Lesnica	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	25054	81,1	0,0	0,15	0,01
Sromowce Wyz /Cerv Klaster	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1514	100,0	100,0	1356	100,0	100,0	0,01	0,00
Niedzica/Spisska St Ves	0	0,0	0	0,0	0	0,0	312859	39,2	409928	38,6	736159	27,0	961148	31,2	2,1	797779	36,0	1,6	4,76	0,30
Kacwin/Velka Frankova	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	192	100,0	100,0	222	100,0	100,0	0,00	0,00
Jurgow/Podspady	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29461	97,0	82,6	28148	98,5	100,0	0,17	0,01
Lysa Polana/Javorina	1003664	23,3	513205	26,8	1472243	22,9	2267944	31,3	1545648	34,7	1772350	39,0	2268425	36,4	0,0	2332279	40,9	0,1	13,92	0,89
Chochołów/Suha Hora	86753	28,0	0	0,0	103010	39,5	718641	56,0	505696	59,8	556025	48,7	725599	51,1	0,1	1137914	48,6	0,1	6,79	0,43

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Chyžne/Trstena	683955	50,7	2607391	79,1	2370215	52,1	3710437	41,6	2848482	44,4	2968990	44,1	3596508	44,2	0,0	5140302	44,3	0,0	30,69	1,96
Korbielów/Oravska Polhora	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	386695	73,3	0,1	872906	82,0	0,0	5,21	0,33
Zwardoń/Skalite	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	818501	69,8	0,0	1467554	79,5	0,1	8,76	0,56
RAZEM	2473452	42,4	5376800	68,5	8154731	41,4	10425882	42,9	7683789	45,3	8953388	41,7	12500449	41,5	0,4	16318354	46,3	0,3	97,42	6,22
Razem w ruchu osobowym	2763904	45,5	6225679	66,9	8556113	41,1	10733594	43,5	8055846	46,1	9306847	42,2	12831131	41,8	0,4	16749761	46,4	0,3	100,00	6,38

* Mały Ruch Graniczny, w latach 1980 i 1990-1994 objęty oddzielną statystyką patrz tabela 4.12.

** w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5. 30

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-słowacką w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.30

Arrivals of foreigners via the Polish-Slovakian border in 1996, by main border crossings

Przejścia graniczne:	Przyjazdy ogółem	W tym obywatele państw:															
		Litwa		Ukraina		Słowacja		Czechy		Niemcy		Austria		Rumunia		Węgry	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	Ogółem	w %
Barwinek - drogowe	1239694	7356	0,59	26277	2,12	1149426	92,72	4125	0,33	1535	0,12	728	0,06	15839	1,28	16275	1,31
Konieczna - drogowe	60405	0	0,00	85	0,14	59731	98,88	83	0,14	145	0,24	15	0,02	17	0,03	101	0,17
Muszyna - kolejowe	70475	104	0,15	582	0,83	16444	23,33	556	0,79	1225	1,74	85	0,12	9411	13,35	11348	16,10
Piwniczna - drogowe	216205	74	0,03	525	0,24	133682	61,83	7436	3,44	4903	2,27	2343	1,08	41598	19,24	22007	10,18
Szczawnica - turystyczne	2356	0	0,00	0	0,00	2250	95,50	49	2,08	36	1,53	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Łysa Polana - drogowe	689542	3650	0,53	740	0,11	415994	60,33	49233	7,14	98598	14,30	10245	1,49	9074	1,32	53868	7,81
Chochołów - drogowe	403736	1622	0,40	539	0,13	363623	90,06	5744	1,42	4405	1,09	2941	0,73	578	0,14	6378	1,58
Chyżne - drogowe	1278465	14870	1,16	3477	0,27	1094432	85,61	8319	0,65	14635	1,14	21095	1,65	5510	0,43	42456	3,32
Korbielów - drogowe	82317	259	0,31	17	0,02	67686	82,23	7532	9,15	4036	4,90	77	0,09	63	0,08	1366	1,66
Zwardoń - kolejowe	39825	7	0,02	46	0,12	36292	91,13	801	2,01	504	1,27	256	0,64	11	0,03	97	0,24
Zwardoń - drogowe	156369	194	0,12	102	0,07	138386	88,50	6149	3,93	5816	3,72	1540	0,98	146	0,09	1131	0,72
RAZEM	4493883	28136	0,63	32394	0,72	3730426	83,01	91793	2,04	135848	3,02	39325	0,88	82398	1,83	155084	3,45

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.31

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-słowacką w latach 1980, 1990-1996*

Table 5.31

Car and bus traffic via the Polish-Slovakian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994				1995				1996				Udział w całości ruchu 1996 w %			
	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	ogółem	udział poj. z rej polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej polską	w tym autobusy		ogółem		autobusy	
													ogółem	udział rej PL			ogółem	udział rej PL			ogółem	udział rej PL	granica słowacka	granice Polski	granica słowacka	granice Polski
Barwinek/Vys Komarik	91121	61.4	272708	66.4	455387	36.9	408563	48.3	309154	50.6	404740	39.4	15244	49.7	539360	24.3	16294	38.0	686076	23.4	15811	29.1	17.79	0.90	19.62	2.92
Koniczna/Becherov	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	55717	52.8	76	69.7	105085	49.0	477	49.9	52891	55.1	765	61.4	1.37	0.07	0.95	0.14
Pivniczna/Mniseck	42378	65.6	98971	68.4	127845	51.9	196824	56.7	147428	58.6	149231	56.2	6789	29.6	148919	55.5	7287	30.7	228718	65.0	6931	43.5	5.93	0.30	8.60	1.28
Niedzica/Spisska St Ves	0	0.0	478	36.4	2767	55.5	67927	44.7	100013	42.1	165337	30.9	1678	28.5	208567	30.7	2316	21.2	160374	39.3	3496	17.4	4.16	0.21	4.34	0.64
Kacwin/Velka Frankova	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	136	100.0	0	0.0	144	100.0	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00
Jurgov/Podspady	0	0.0	1720	48.8	5249	28.7	5764	34.9	2177	90.9	2442	90.0	0	0.0	3501	91.7	0	0.0	3409	95.0	0	0.0	0.09	0.00	0.00	0.00
Lysa Polana/Javorina	192780	19.5	115190	25.0	246299	24.5	426923	31.3	340134	34.4	425833	38.6	3902	27.5	523704	35.9	7361	26.5	522648	43.2	8886	22.0	13.55	0.68	11.03	1.64
Chocholov/Sucha Hora	18359	24.6	0	0.0	18073	28.8	88791	45.4	87181	43.8	111730	42.3	652	15.6	160510	51.5	1266	11.0	312789	53.5	2646	9.5	8.11	0.41	3.28	0.49
Clivzie/Trstec	128966	42.9	497757	72.8	401394	54.5	522280	49.0	468895	47.0	518577	47.0	31098	49.8	692346	45.8	32609	42.8	1145429	47.7	39657	39.7	29.70	1.50	49.22	7.31
Korbicelov/Oravska Polhora	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	125889	72.8	537	56.4	277079	81.1	1011	75.4	7.18	0.36	1.25	0.19
Zwardov/Skalice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	267344	68.0	1724	92.7	467290	77.6	1371	89.2	12.12	0.61	1.70	0.25
RAZEM	473604	0.0	986824	64.9	1257090	41.5	1717198	44.9	1454982	45.5	1833607	42.6	59439	45.1	2773361	43.0	69871	38.8	3856847	50.1	80574	35.6	100.00	5.05	100.00	14.86

* w ruchu paszportowym i małym ruchu granicznym (MRG).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.32

Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-słowacką w latach 1980, 1990-1996

Table 5.32

Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Slovakian border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r	
	Ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	na granicy słowackiej	na granicach Polski
Barwinek/Vys Komarnik	1558	40,8	5535	38,9	8829	36,4	9520	37,1	13996	29,4	29033	26,2	38092	24,6	57447	26,2	34,36	1,65
Piwniczna/Mnisek	0	0,0	0	0,0	242	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Kacwin/Velka Frankova	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	116	100,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00
Lysa Polana/Javorina	90	74,4	372	55,9	765	13,6	359	17,6	393	19,6	695	33,4	677	21,9	5759	43,1	3,44	0,17
Chochołów/Sucha Hora	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	814	52,9	0,49	0,02
Chyzne/Trstena	582	54,3	8577	47,2	13513	38,1	16367	36,2	30184	31,1	60981	24,1	76408	30,5	103166	28,9	61,71	2,96
RAZEM	2230	45,6	14484	44,2	23349	37,5	26246	36,3	44180	30,7	90825	25,0	115177	28,5	167186	28,5	100,00	4,80

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Obywatele Ukrainy koncentrują się przede wszystkim na przejściu w Barwinku, zaś Litwini w Barwinku i Chyżnym (przede wszystkim kierowcy tranzytowych pojazdów ciężarowych).

Tzw. mały ruch graniczny między Polską i Słowacją miał, jak już wspomniano, do 1997 znaczenie marginalne. W 1994 r. objął on zaledwie 64,4 tys. osób (w 98% obywateli polskich), z czego 38,8 tys. na przejściu granicznym w Jurgowie oraz 22,8 tys. w Niedzicy. W 1996 było to już tylko 48,0 tys. osób (0,3% całości ruchu polsko-słowackiego), z czego 28,1 tys. w Jurgowie i 12,9 tys. w Niedzicy. Na 6 przejściach dla małego ruchu granicznego nie zanotowano żadnych przekroczeń granicy.

W latach 1990-1996 dwustronny ruch graniczny samochodów osobowych wzrósł z 986 tys. do 3,9 mln (patrz tab.5.31). Ulegał on w ostatnich latach powolnej dekoncentracji, co związane było z otwieraniem nowych przejść granicznych. Jeszcze w 1990 r. najruchliwsze przejście w Chyżnym odprawiało 50,4% wszystkich przekraczających granicę samochodów osobowych, ostatnio (1996) obsługuje ich 29,7%. Ponad 10% samochodowego ruchu dwustronnego skupiają ponadto przejścia w Barwinku (17,8%), Łysej Polanie i Zwardoniu. Udział pojazdów z rejestracją polską był zbliżony do udziału obywateli polskich w ruchu osobowym. W 1996 granicę słowacką przekroczyło 80,5 tys. autobusów (o 1/3 więcej niż w 1994; lokalne połączenia regularne oraz tranzytowe przejazdy na Węgry, do Austrii i do Europy Południowej). Prawie połowa spośród nich skorzystała z punktu w Chyżnym (49,2%), a dalsze 19,6% z punktu w Barwinku i 11,0% w Łysej Polanie.

W całej dekadzie lat 90-tych rosła liczba przekraczających granicę słowacką samochodów ciężarowych (patrz tab. 5.32). Wzrost ten był najbardziej dynamiczny spośród wszystkich granic Polski (około 11-krotny - z poziomu 14,5 tys. w 1990 do 167,2 tys. w 1996 r.). Było to efektem rozpadu Czechosłowacji (przenoszenie ruchu skierowanego na Słowację z Cieszyna na przejścia bezpośrednie), intensyfikacji wzajemnej wymiany handlowej (CEFTA) oraz zwiększeniu się przewozów tranzytowych z Polski oraz krajów byłego ZSRR (w szczególności z Państw Bałtyckich) do Europy Południowej. Polsko-słowacki ruch towarowy pozostaje nadal silnie skoncentrowany, głównie z przyczyn formalnych (dopuszczenie ruchu towarowego na przejściach) w dwóch praktycznie punktach: Barwinku (w 1996 r. - 34,4% całości ruchu) i Chyżnym (61,7%). Ruch towarowy przez punkt w Łysej Polanie ograniczony jest (zwłaszcza w zimie) dużymi nachyleniami dróg dojazdowych. W latach 1994-1995 na granicy ze Słowacją praktycznie po raz pierwszy zaczęły pojawiać się kolejki samochodów ciężarowych.

Do 1994 malał udział w ruchu na granicy słowackiej, ciężarówek z rejestracją polską (z 44,2% w 1990 do 25% w 1994; głównie właśnie za sprawą

tranzytu z państw Europy Wschodniej). W latach 1995-1996 wzrósł on ponownie nieznacznie do poziomu 28,5%. Udział pojazdów polskich jest nieco wyższy w Chyżnym i Łysej Polanie niż w Barwinku.

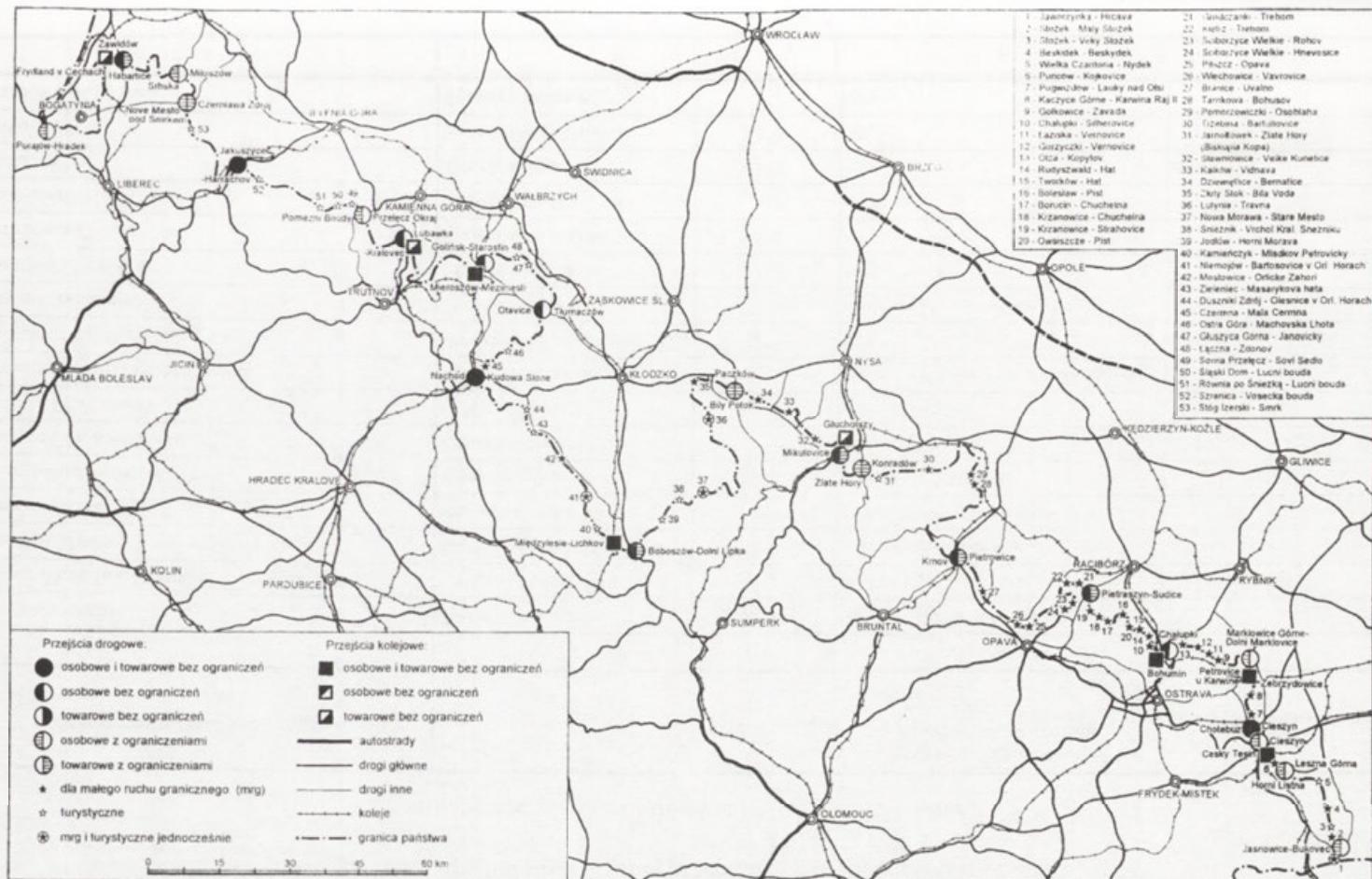
5.6. Granica z Czechami

5.6.1. Granica z Czechami jako bariera przestrzenna

Granica z Czechami jest granicą starą. Już od połowy XVIII wieku pełniła ona funkcje granicy pomiędzy Prusami i Monarchią Austro-Węgierską. Wschodni jej odcinek (Śląsk Cieszyński) pojawił się na mapie Europy po I wojnie światowej. Granica w znacznej części nawiązuje przebiegiem do elementów środowiska naturalnego: przede wszystkim rzeźby (pasma górskie Beskidu Śląskiego oraz Sudetów, w tym Gór Złotych, Masywu Śnieżnika, Gór Orlickich, Stołowych, Wałbrzyskich, Karkonoszy i Gór Izerskich), a fragmentarycznie także sieci hydrograficznej (Olza, Opawa). Tradycyjnie najbardziej przenikalne (skupiające na sobie ruch w relacji północ-południe) były naturalne obniżenia i przełęczce, w tym przede wszystkim, oddzielająca Karpaty od Sudetów, Brama Morawska. Prawidłowość ta w znacznej mierze zachowała się do dziś. Czynnikiem zmniejszającym przenikalność granicy (szczególnie w ruchu towarowym) jest też duże nagromadzenie obszarów chronionych oraz uzdrowisk w rejonie granicy (w tym parków narodowych Stołowogórskiego i Karkonoskiego).

Bariera formalno-prawna występująca na granicy czechskiej pozostawała w okresie powojennym w funkcji sytuacji politycznej w obu krajach. Aż do roku 1992 strona czechosłowacka (a później czeska) utrzymywała ograniczenia w ruchu dwustronnym, wprowadzone w latach 80-tych jako zapora, najpierw przed napływem wrogich idei (Solidarność), potem zaś polskich klientów uważanych za zagrożenie dla zaopatrzenia czeskich sklepów.

Także po podpisaniu umowy o ruchu bezwizowym w roku 1991, oba państwa miały trudności w uzgodnieniu dalszych kroków poprawiających przenikalność wspólnej granicy. Przyspieszenie w tym zakresie nastąpiło dopiero w drugiej połowie lat 90-tych 17.01.1995 r. podpisano nową Umowę o Małym Ruchu Granicznym (która następnie blisko rok czekała na wprowadzenie w życie). Przewiduje ona, że mieszkańcy gmin położonych w pobliżu granicy (416 gmin po stronie czechskiej, 116 po stronie polskiej) mogą (przy pobytach do 7 dni) ją przekraczać na podstawie dowodów osobistych. Długo oczekiwane otwarcie przejść turystycznych nastąpiło z kolei dopiero jesienią 1996. Jednocześnie nastąpiła liberalizacja dwustronnego handlu (po podpisaniu umowy CEFTA). Na granicy z Czechami doszło do znacznego



Ryc. 5.6. Polsko-czeska infrastruktura transportowa w 1997 r.
 Fig. 5.6. Polish-Czech transportational infrastructure in 1997

<http://rcin.org.pl>

Tabela 5.33

Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-czeską

Table 5.33

Hard-surface roads crossing the Polish-Czech border

Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Stan* PL/CZ	Status przejścia granicznego** (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997***	Plany rozbudowy** (planowane formy ruchu)
1	2	3	4	5
Jasnowice/Bukovec	Żywiec-Jablunkov	3*3	osobowy (bez autobusów)	
Leszna Góra/Horní Listná	Goleszów-Trinec	3*3	osobowy (bez autobusów)	
Cieszyn/C. Tesin=>	Skoczów-Frydek Mistek	2*2	osobowy (bez autobusów)	
Cieszyn/C. Tesin<=	Skoczów-Frydek Mistek	2*2	osobowy (bez autobusów)	
Cieszyn Boguszwice/C. Tesin	Warszawa-Wiedeń	1*2	osobowy i towarowy	
Kaczyce Gm./Karvina Raj II	Cieszyn-Karvina	3*3	mrg	osobowy
Kaczyce Dln/Karvina	Skoczów-Karvina	3*3		
Markłowice Gm./Dol. Marklovice	Zebrzydowice-Petrovice	3*3	osobowy (PL.. i CZ; bez autobusów)	
Gołkowice/Petrovice	Wodzisław Śl -Karvina	3*3	mrg	osobowy
Chałupki/Bohumín	Opole-Ostrava	3*3	osobowy i towarowy do 20 t	
Chałupki/Silherovice	Chałupki-Hlucín	3*3	mrg	
Rudyszwałd/Silherovice	Rudyszwałd-Hlucín	3*3		
Rudyszwałd/Hat	Rudyszwałd-Hat	3*3	mrg	
Owiszcze/Hat	Tworków-Hlucín	3*3	mrg	osobowy
Owiszcze/Píst	Rybník-Dolný Benesov	3*3	mrg	
Krzanowice/Cuchelna	Racibórz-Kravare	3*3	mrg	

1	2	3	4	5
Pietraszyn/Sudice	Racibórz-Ściborzyce Wlk.	3*3	osobowy i towarowy (PL i CZ do 12 t)	
Gródczanki/Trebom	Racibórz-Sudice	3*3	mrg	
Kietrz/Trebom	Kietrz-Sudice	3*3	mrg	
Ściborzyce Wlk./Rohov	Ściborzyce Wlk.-Racibórz	3*3	mrg	
Pilszcz/Opava	Kietrz-Opava	3*3	mrg	
Wiechowice/Vavrovice	Głubczyce-Opava	3*3	mrg	
Dzierzkowice/Drzkovice	Wiechowice-Drzkovice	3*3		
Boboluski/Skrochovice	Głubczyce-Vlk Haratice	3*3		
Branice/Uvalno	Kietrz-Krnov	3*3	mrg	osobowy i towarowy
Pietrowice/Krnov	Racibórz-Bruntal	3*3	osobowy i towarowy (PL i CZ do 3,5 t)	
Opawica/Mesto Albrechtice	Głubczyce-Mesto Albrechtice	3*3		
Tarnkowa/Bohusov	Tarnkowa-Mesto Albrechtice	3*3	mrg	
Trzebina/Bartultovice	Prudnik-Mesto Albrechtice	3*3	mrg	osobowy
Konradów/Zlate Hory	Głuchołazy-Dolne Moravice	3*3	os. (bez autob.), towarowy (PL i CZ do 3,5 t)	
Głuchołazy/Mikulovice	Nysa-Jasenik	3*3	osobowy, towarowy (lokalny do 3,5 t)	
Głuchołazy/Mikulovice	Głuchołazy-Mikulovice	3*3		
Girałcice/Mikulovice	Nysa-Mikulovice	3*3		
Sławniowice/Vel. Kunetice	Nysa-Jasenik	3*3	mrg	osobowy
Jarnołtów/Vel. Kunetice	Jarnołtów-Vlk. Kunetice	3*3		
Jasienica Gr./Vel. Kras	Otmuchów-Jasenik	3*3		
Dziewiętlice/Bernatice	Paczków-Jasenik	3*3	mrg	
Paczków/Bily Potok	Paczków-Javornik	3*3	os. (bez autob.), towarowy (PL i CZ do 3,5 t)	

1	2	3	4	5
Gościce/Hor Hostice	Paczków-Hor Hostice	3*3		osobowy i towarowy
Kamienica/Bila Voda	Paczków-Bila Voda	3*3		osobowy
Boboszków/Dol.Lipka	Wrocław-Brno	3*3	osobowy i towarowy (PL i CZ do 3,5 t)	
Kudowa Słone/Nahod	Wrocław-Praga E-67	2*2	osobowy i towarowy	
Kudowa/Brne	Kudowa-Hronov	3*3		osobowy (pieszy)
Tlumaczów/Otovice	Kłodzko-Mieroszów	3*3	osobowy	
Golińsk/Mezimesti	Mieroszów-Kłodzko	3*3	osobowy	
Okrzeszyn/Petrikovice	Kamienna Góra-Petrikovice	3*3		
Lubawka/Kralovec	Szczecin-Praga	3*3	osobowy	towarowy
Przełęcz Okraj/Pomezni Boudy	Kowary-Mala Upa	3*3	osobowy (bez autobusów)	
Jakuszyce/Harrachov	Wrocław-Praga	2*2	osobowy i towarowy	
Czemiawa Zdr./Nove Mesto	Jelenia Góra-Bogatynia	3*3	os. (bez autobusów), tow. (PL i CZ do 3,5 t)	osobowy i towarowy
Miłoszków/Srbska	Lubań-Frydlant	3*3	os. (PL i CZ tylko piesi, rowery i motorowery)	
Zawidów/Habartice	Zgorzelec-Liberec	3*2	osobowy i towarowy (PL i CZ do 6 t)	
Bogatynia/Kunartice	Bogatynia-Jelenia Góra	3*3		osobowy
Kopaczów/Hradek	Bogatynia-Hradek	3*3		
Porajów/Hradek	Zittau-Hradek	3*3	osobowy (bez autobusów)	

* Rodzaj drogi po stronie polskiej/czeskiej: 1 - droga dwujezdniowa lub autostrada, 2 - droga główna, 3 - droga drugorzędna,

** Stosowane skróty: os.- osobowy, tow. - towarowy, mrg - tylko mały ruch graniczny dopuszczony w godz. 6.00-22.00 dla pieszych, rowerów, motorowerów i pojazdów rolniczych, PL CZ - tylko dla obywateli Polski i Czech; autob. - autobusy,

***Ponadto na granicy polsko-czeskiej funkcjonują przejścia graniczne położone na drogach gruntowych i szlakach turystycznych:

- dla małego ruchu granicznego (mrg): Stożek, Beskidek, Puńców, Pogwizdów, Łaziska, Gorzyczki, Olza, Bolesław, Borucin, Krzanowice/Strahovice, Pomorzowiczki, Kałków, Żółty Stok, Mostowice;
- turystyczne dla pieszych, narciarzy i rowerzystów: Stożek, Wielka Czantoria, Jarnołtówek, Śnieżnik Jodłów, Kamieńczyk, Zieleniec, Duszniki Zdrój, Ostra Góra, Głuszycza Górna, Łączna, Sowa Przełęcz, Śląski Dom, Równia pod Śnieżką, Szrenica, Stóg Izerski
- jednocześnie dla mrg i ruchu turystycznego: Jaworzynka, Lutynia, Nowa Morawa, Niemojów

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Ostrawa, Gliwice, Nysa, Kłodzko, Wałbrzych, Jelenia Góra, Zittau,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Lijewski., 1993,
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

zliberalizowania, skrupulatnej dawniej kontroli celno-paszportowej, co do minimum ograniczyło barierę natury organizacyjnej. Jednocześnie jednak czeskie służby graniczne nadal dokładniej, niż na innych granicach, sprawdzają np. dokumenty dotyczące ubezpieczenia wjeżdżających samochodów. Bariery w ruchu towarowym jest obowiązujący w Czechach zakaz poruszania się ciężarówek w weekendy i święta (przy braku analogicznego zakazu w Polsce), a charakter bariery ekonomicznej ma obowiązek rocznej ryczałtowej opłaty, której wniesienie wymagane jest od kierowców korzystających z czeskich autostrad i dróg ekspresowych. Zmiana systemu społeczno-ekonomicznego w obu sąsiadujących krajach doprowadziła do znacznego ograniczenia pokutujących wzajemnych polsko-czeskich obciążeń i uprzedzeń, a tym samym do zredukowania znaczenia bariery psychologicznej na wspólnej granicy.

W dużej mierze na skutek bliskich związków gospodarczych pomiędzy XIX-wiecznymi Prusami i Austrią, granicę polsko-czeską przecina dziś 55 dróg o nawierzchni twardej (więcej niż jakkolwiek inną granicę Polski; patrz tab. 5.33; ryc. 5.6). Jednocześnie jednak ogólnodostępne przejścia graniczne znajdują się jedynie na 23 spośród nich (w tym na dwóch odprawiani są tylko obywatele polscy i czescy; a tylko 4 odprawiają pełny zakres ruchu towarowego). W okresie po 1990 roku uruchomiono 5 całkowicie nowych przejść granicznych (Konradów, Paczków, Czerniawa Zdrój, Miłoszów i Porajów) oraz udostępniono ogółowi podróżnych 6 punktów czynnych uprzednio w małym ruchu granicznym (Jasnowice, Leszna Górna, Markłowice, Pietraszyn, Tłumaczów i Golińsk). Większość nowych inwestycji miała jednak miejsce dopiero po roku 1994. W 1995 r. (wraz z podpisaniem nowej umowy o małym ruchu granicznym) zwiększono ilość punktów przeznaczonych dla MRG i ujednotwiono ich status (dawniej były one podzielone na trzy kategorie). Przejścia dla MRG pojawiły się także w zachodniej części granicy (dawniej znajdowały się wyłącznie na Śląsku i wschodniej Opolszczyźnie). W 1996 czynne były 33 przejścia tylko dla MRG (oraz 4 dla MRG i ruchu turystycznego). Jesienią 1996 uruchomiono ponadto 20 przejść turystycznych przeznaczonych dla pieszych, rowerzystów i narciarzy z Polski, Czech oraz tych państw trzecich, z którymi zarówno Polska jak i Czechy posiadają umowy o ruchu bezwizowym. Są one zlokalizowane w obrębie atrakcyjnych turystycznie masywów górskich Beskidu Śląskiego (Jaworzynka, Stożek, Wielka Czantoria.), Gór Opawskich (Biskupia Kopa), Gór Żłoty (Lutynia), Gór Bialskich (Nowa Morawa), Masywu Śnieżnika (Śnieżnik, Jodłów), Gór Bystrzyckich i Orlickich (Kamieńczyk, Niemojów, Zieleniec, Duszniki Zdrój), Stołowych (Ostra Góra), Kamiennych (Głuszycza Górna, Łączna), Karkonoszy (Sowia Przełęcz, Śląski Dom, Równia pod Śnieżką, Szrenica) oraz Gór Izerskich (Stóg Izerski) [*Przejścia graniczne...*, 1998]. W tej sytuacji liczba wszystkich punktów odprawy wzrosła na granicy z Czechami aż do 75. Nadal jednak na 15 drogach utwardzonych nie funkcjonują przejścia żadnego rodzaju.

Plany CUP oraz Biura Planowania Regionalnego we Wrocławiu zakładają m.in. możliwość: budowy nowego mostu pieszego w Cieszynie, przekształcenia w punkty ogólnodostępne dalszych przejść dla MRG (w Kaczycach, Gołkowicach, Owiszczu, Branicach, Trzebini, Sławniowicach, Kałkowie) oraz uruchomienia całkiem nowych obiektów w Gościcach, Kamienicy, Lewinie Kłodzkim, Bogatyni, a także na trasach przyszłych autostrad A1 (w Wodzisławiu Śląskim) i A3 (w Lubawce) [Fiedorowicz K., 1992; *Informacja o...*, 1992]. Jeszcze dalej w swych propozycjach szło Biuro Planowania Regionalnego we Wrocławiu w programie pt. *Wstępna Propozycja*

Tabela 5.34

Linie kolejowe przecinające granicę polsko-czeską

Table 5.34

Railway lines crossing the Polish-Czech border

Stacje graniczne	Linia kolejowa	Stan PL*BY	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997	Plany rozbudowy (planowane formy ruchu)
Cieszyn/Tesin	Skoczów-Tesin	1E*2E	osobowy (reg.) i towarowy	
Zebrzydowice/Petrowice	Warszawa-Wiedeń	2E*2E	osobowy (reg.) i towarowy	
Chałupki/Bohumin	Racibórz-Bohumin	2*2	osobowy (reg.) i towarowy	
Pietrowice/Krnov	Głubczyce-Krnov	1*1	-	osobowy i towarowy
Moszczanka/Jindrichov	Jesenik-Krnov	1*1	tranzyt czeski	
Głuchołazy/Mikulovice	Krnov-Jesenik	1*1	towarowy i tranzyt czeski	osobowy
Międzylesie/Lichnov	Wrocław-Praga	1*1	osobowy (reg.) i towarowy	
Mieroszów/Meziměstí	Mieroszów-Nachod	1*1	osobowy (reg.) i towarowy	
Lubawka/Kralovec	Kamienna Góra-Trutnov	1*1	towarowy	osobowy
Jakuszyce/Harrachov	Jelenia Góra-Liberec	1*1	-	osobowy
Zawidów/Habartice	Zgorzelec-Liberec	1*1	towarowy	osobowy
Porajów/Hradek	Zittau-Liberec	1*1	-	

- 1) Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej*czeskiej: 1 - jednotorowa, 2 - dwutorowa, E - zelektryfikowana,
- 2) Stosowane skróty: reg. - regularna komunikacja pasażerska.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Ostrawa, Gliwice, Nysa, Kłodzko, Wałbrzych, Jelenia Góra, Zittau,
- 2) Fiedorowicz Kazimierz, 1992,
- 3) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

Polsko-Czeskich Przejść Granicznych [1992], przyjętym 15 czerwca we Wrocławiu na spotkaniu z udziałem przedstawiciela rządu Czeskiego. Program przewidywał możliwość uruchomienia łącznie 115 przejść granicznych.

W 1945 r. zamknięto 7 spośród 19 przecinających wówczas nową granicę polsko-czeską linii kolejowych [Lijewski T., 1994] (Krzanowice - Chuchelna, Piliszc-Opava, Kałków-Vindava, Dziewiętlice-Bernatice, Tłumaczów-Broumov, Pobiedna-Jindrichovice i wąskotorową Bogatynia-Hrmanice). Obecnie granicę polsko-czeską przekracza 12 linii kolejowych (patrz tab. 5.34; ryc. 5.5). Aktualnie w ruchu osobowym wykorzystywane jest 5 spośród nich. Na kolejnych 3 znajdują się przejścia towarowe, zaś z punktu Głuchołazach korzystają czeskie osobowe pociągi tranzytowe w relacji Jeseník-Krnov. Przejściami udostępnionymi w latach 90-tych dla komunikacji pasażerskiej są Cieszyn, Chałupki i Mieroszów. Jednocześnie w tym samym okresie ostatecznie zlikwidowano przejście kolejowe w Jakuszycach. Plany dawnego CUP przewidywały reaktywowanie kilku przejść, m.in. w Moszczance, Pietrowicach, Jakuszycach, a także uruchomienie połączeń pasażerskich w Głuchołazach i Zawidowie. Rozważano również uruchomienie rzeczno-punkt granicznego na Odrze w rejonie Chałupek [Fiedorowicz K., 1992, Koziarski S., 1996].

Należy podkreślić, że bariera infrastrukturalna odgrywa na granicy czeskiej coraz mniejszą rolę, szczególnie w odniesieniu do lokalnego ruchu osobowego. Problemem pozostaje nadmierna koncentracja ruchu towarowego i postępujące przeciążenie obsługujących go 4 przejść granicznych. O ile w roku 1992 na granicy czeskiej kolejki ciężarówek należały do rzadkości, o tyle w latach 1995-1996 stały się codziennością (zwłaszcza w Cieszynie i Kudowej). Sporo do życzenia pozostawia też stan dróg dojazdowych do granicy po obu jej stronach. W niektórych wypadkach oddziałuje on w sposób bezpośredni na decyzje dotyczące uruchamiania nowych przejść granicznych. Brak obwodnicy w czeskim mieście Frydlant jest powodem blokowania przez stronę czeską uruchomienia przejść w Czerniawie Zdrój i Bogatyni, położonych na najkrótszej drodze z Bogatyni do stolicy województwa Jeleniej Góry.

5.6.2 Polsko-czeski ruch graniczny

W roku 1980 granicę polsko-czeską przekroczyło w obu kierunkach 8,2 mln osób (21,34% całego ówczesnego ruchu osobowego na granicach Polski). Począwszy od końca lat 80. liczba przekraczających wzrastała nieprzerwanie aż do roku 1992, kiedy to osiągnęła blisko 38 mln (patrz tabela 5.35). Trzeba jednak podkreślić, że w tym okresie skala wzrostu była niższa niż na granicach z Niemcami oraz państwami byłego ZSRR [Komornicki T., 1996]. Przyczyną

takiego stanu rzeczy były utrzymujące się do 1992 r. ograniczenia w podróżowaniu do Czechosłowacji, spadek liczby Polaków spędzających urlop w Europie Południowej, załamanie się wzajemnych kontaktów gospodarczych oraz relatywnie najmniejsze (w tym okresie i w porównaniu do innych sąsiadów Polski) zróżnicowanie cen towarów konsumpcyjnych po obu stronach granicy. Rok 1993 przyniósł nawet nieznaczne zmniejszenie potoków pasażerskich (do niecałych 34 mln), zaś kolejne lata ich niespodziewany gwałtowny wzrost, aż do poziomu 46,8 mln w 1994 r., 60,6 mln w 1995 i 82,5 mln w 1996 (po blisko 30% rocznie). Jednocześnie udział ruchu przez granicę polsko-czeską w całości ruchu granicznego ulegał w ostatnich latach ciągłym wahaniom oscylując w przedziale pomiędzy 18,3 a 24,1%. Rok 1995 przyniósł (względem 1994) jednak blisko 4 punktowy wzrost udziału granicy polsko-czeskiej aż do poziomu 25,6%, zaś rok 1996 wzrost prawie 6 punktowy (do 31,4%).

Do głównych przyczyn wzrostu natężenia ruchu w latach 1994-95 zaliczyć trzeba:

- ożywienie drobnego handlu przygranicznego (różnice w cenach towarów były powodem licznych codziennych podróży, głównie pieszych, w obu kierunkach - tzw. "chodzenie na mrówkę"), najpierw zakupy Polaków w Czechach (alkohol, jajka i niektóre inne artykuły spożywcze), potem zakupy Czechów w Polsce (materiały budowlane, wykończenia wnętrz, meble, odzież i inne);
- ponowne ożywienie turystyki;
- ponowny wzrost wzajemnych obrotów oficjalnego handlu zagranicznego po podpisaniu układu CEFTA;
- położenie Czech na szlaku tranzytowym z Polski do Europy Południowej a także na Słowację i na Węgry; oraz położenie Polski na szlaku tranzytowym z Czech do krajów byłego ZSRR i Skandynawii.

W ostatnich latach systematycznemu zmniejszeniu ulegała rola kolei jako środka transportu używanego przy przekraczaniu granicy polsko-czeskiej. W 1990 r. w ruchu kolejowym odprawionych zostało 21,4% podróżnych przekraczających granicę polsko-czeską, 1993 już tylko 2,6%, a w 1994 nawet 2,0%. W roku 1996 było to już zaledwie 1,5%, przy czym połowa ruchu kolejowego koncentrowała się na przejściu granicznym w Zebrzydowicach (pociągi dalekobieżne z Warszawy do Pragi, Wiednia i Budapesztu). Jednocześnie w latach 1990-1994 zmniejszaniu ulegała także bezwzględna liczba osób przekraczających granicę pociągami (z 3,6 mln w 1990 r. do ok. 900 tys. w 1993 i 1994 r.). W latach 1995-1996 liczba ta ponownie wzrosła do poziomu 1,2 mln, głównie za sprawą uruchomienia lokalnego punktu

Tabela 5.35

Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-czeskiej w latach 1980, 1990-1996

Table 5.35

Passenger border traffic at the Polish-Czech border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995			1996			Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	MRG*	ogółem	obywatele Polski w %	MRG* w %	przez granice czeską	przez wszystkie granice**
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
W ruchu kolejowym:																				
Cieszyn/Cesky Tesin	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	93310	26.7	2.3	0.11	0.04
Zebrzydowice/Petrovice	1422969	71.9	3150598	86.7	1255819	75.8	839464	78.8	597781	74.7	483464	68.5	526250	68.4	0.0	689194	62.0	0.0	0.84	0.26
Chalupki/Bolsumin	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14408	72.5	0	0.0	36036	84.0	48769	68.7	21.5	58568	84.1	11.1	0.07	0.02
Międzylesie/Lichnov	248611	51.9	426384	64.0	278319	62.7	230121	57.9	235620	61.5	269962	55.8	419857	53.4	0.0	282552	54.9	0.1	0.34	0.11
Mieroszów/Mezimesti	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46341	82.8	132106	61.6	57979	73.1	1.0	78683	64.6	7.0	0.10	0.03
Lubawka/Kralovec	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	107	19.6	0.0	0	0.0	0.0	0.00	0.00
Zawidów/Habartice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4	100.0	0	0.0	0	0.0	39	0.0	0.0	0	0.00	0.00
RAZEM	1671580	68.9	3576982	84.0	1534138	73.4	1083993	74.3	879746	71.6	921568	64.4	1053001	62.7	1.1	1202307	58.9	1.2	1.46	0.46
W ruchu drogowym:																				
Jasnowice/Pisek	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	137317	52.1	6.0	342509	56.7	15.8	0.42	0.13
Jaworzynka/Pisek	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2064	85.3	0	0.0	3835	80.8	100.0	19198	82.4	99.2	0.02	0.01
Stozek/Maly Stozek	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	400	100.0	100.0	3082	68.7	100.0	0.00	0.00
Stozek/Welky Stozek	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	146	34.2	0.0	0.00	0.00
Beskydek/Beskydek	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	196	100.0	100.0	938	74.9	100.0	0.00	0.00
Wielka Czarnona/Nydek	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	217	84.3	0.0	0.00	0.00
Purcow/Kojkovicc	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	294	0.0	100.0	4547	74.4	99.6	0.01	0.00
Leszna Góna/Trinec	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	970	57.7	63042	39.7	379719	40.8	2.4	1714066	54.5	7.4	2.08	0.65
Cieszyn/Cesky Tesin	2579859	58.7	4539673	76.3	9876204	53.5	17564865	59.5	15062180	53.3	16563321	40.3	24027542	36.5	0.4	30178087	39.1	2.4	36.60	11.50
Pogwizdów/Laukin Olsi	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	109	100.0	100.0	0.00	0.00

Kaczyc Górn/Karvina	0	0.0	0	0.0	0	0.0	43	72.1	576	72.9	956	47.8	19220	69.6	93.5	118058	47.0	99.8	0.14	0.04
Markowice/Petrovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	823485	66.1	1339273	46.8	2084296	34.0	2163583	30.6	1.5	3003707	38.9	13.1	3.64	1.14
Golkowice/Petrovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	705	48.7	72573	93.9	96.3	246768	88.6	100.0	0.30	0.09
Chalupki/Bohumín	802311	69.8	1808143	86.6	2322524	57.2	2956405	69.5	1768316	61.7	4764462	34.4	4120997	29.1	1.0	5244197	33.1	6.5	6.36	2.00
Chalupki/Silheřovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	407151	13.2	100.0	0.49	0.16
Laziska/Vcmovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4076	97.8	100.0	18287	74.6	100.0	0.02	0.01
Gorlicki/Vcmovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	60	0.0	100.0	7198	69.8	100.0	0.01	0.00
Olza/Kopytov	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	176	100.0	100.0	155	87.1	100.0	0.00	0.00
Rudyswald/Silheřovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	572	18.7	65293	29.3	96.9	35853	23.3	100.0	0.04	0.01
Roszkow	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	932	74.2	100.0	0	0.0	0.0	0.00	0.00
Tworkow/Har	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2722	94.6	100.0	6325	65.0	100.0	0.01	0.00
Boleslaw/Pist	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4224	100.0	100.0	5448	91.8	100.0	0.01	0.00
Borucin/Chuchelna	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	122	98.4	100.0	188	91.0	100.0	0.00	0.00
Krzanowice/Chuchelna	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	156	34.6	100.0	21725	52.9	100.0	0.03	0.01
Owiszce/Pist	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3470	92.2	100.0	143795	46.8	100.0	0.17	0.05
Pietraszyn/Sudice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	80947	19.4	1192894	22.4	1155715	27.6	0.1	2427569	47.2	5.6	2.94	0.93	
Gródczanki/Trebon	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46	100.0	100.0	687	92.6	100.0	0.00	0.00
Kietrz/Trebon	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	6482	94.2	100.0	0.01	0.00
Šeborowice/Relov	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	362	100.0	100.0	1687	95.1	100.0	0.00	0.00
Wielkowice/Vavrovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	323	50.9	100.0	54459	55.2	100.0	0.07	0.02
Brnec/Uvalno	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	152	40.8	100.0	52109	95.6	100.0	0.06	0.02
Pietrowice/Krnov	103818	45.4	457042	89.1	603748	48.6	965993	58.7	1013707	48.4	1586153	44.5	1527454	44.2	0.0	2323533	47.2	4.4	2.59	0.81
Tarnkova/Bohusov	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	406	100.0	100.0	372	33.1	100.0	0.00	0.00
Pomorzowice/ki/Osoblaha	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	9670	83.6	100.0	0.01	0.00
Trzebnia/Barulovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	28474	79.5	100.0	0.03	0.01
Jamoliwek/Zlatic Horn	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	89	68.5	0.0	0.00	0.00
Konradow/Zlatic Horn	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	528121	47.2	0.1	1686542	58.3	6.6	2.05	0.64
Gituchalaj/Mikulovice	286668	50.4	349137	72.8	1316748	47.8	1986594	60.5	1310806	51.2	1945767	48.3	2340766	50.8	0.0	2988593	60.9	5.9	3.62	1.14
Slawmowice/Vcl Kunetice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	114845	71.3	100.0	0.14	0.04
Kalkow/Vindava	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	9390	74.8	100.0	0.01	0.00
Dziewiętlice/Bernatice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	18165	60.9	100.0	0.02	0.01
Paczkow/Bily Potok	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	902798	65.7	19.6	1.09	0.34
Zloty Stok/Bila Voda	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	16158	84.8	100.0	0.02	0.01

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
Lutynia/Tryzna	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	12943	95,8	99,2	0,02	0,00		
Nowa Morawa/Stare Mesto	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	490	46,1	99,8	0,00	0,00		
Smecznik/Wrchoł Kral Smecziku	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	14	35,7	0,0	0,00	0,00		
Jodlow/Horna Morava	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	24	58,3	0,0	0,00	0,00		
Bobosów/Dol Lipka	154341	67,6	726287	93,4	606676	53,8	695708	47,2	686738	41,7	1083656	37,9	2839184	37,9	0,6	2082341	39,9	7,6	2,53	0,79		
Kamicznik/Mladkov	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	4	0,0	0,0	0,00	0,00		
Nienojów/Bartosovice	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	12231	63,6	99,7	0,01	0,00		
Mostowice/Orlické Zahorí	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	17417	81,3	100,0	0,02	0,01		
Zieloniec/Masarykova hata	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	290	41,5	0,0	0,00	0,00		
Duszniki Zdrój/Olešnice	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	32	18,8	0,0	0,00	0,00		
Kudowa/Nachod	1026495	71,0	2622766	88,2	3674923	68,6	5378890	73,6	5772126	61,9	5837629	51,3	7299202	46,4	0,0	8119989	49,8	5,4	9,85	3,10		
Ostra Góra/Machovska Lhota	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	957	20,5	0,0	0,00	0,00		
Tlumaczów/Broumov	0	0,0	61863	51,5	37565	73,3	41911	57,3	416769	50,9	836984	42,2	1427871	42,6	0,0	2408559	55,7	9,5	2,92	0,92		
Gluszyca Góra/Janovicki	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	162	58,6	0,0	0,00	0,00		
Lączna/Zdonov	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	120	35,0	0,0	0,00	0,00		
Golinsk/Mezimesti	0	0,0	0	0,0	40113	72,9	56754	61,9	305194	65,9	1464034	63,5	1384501	66,1	0,3	2392367	87,4	18,8	2,90	0,91		
Třibavka/Kralovec	187529	81,7	136058	67,2	574260	60,0	1513484	76,3	1180404	66,1	1195806	51,2	1432677	48,3	3,6	2415832	54,1	10,4	2,95	0,92		
Przel Okraj/Mala Lipa	111009	6,1	0	0,0	82814	86,7	284666	87,3	168525	76,8	270153	47,0	414627	39,8	5,9	770016	50,4	5,5	0,93	0,29		
Jakuszyca/Lantidov	518158	48,4	1427086	81,2	2490850	45,7	2370207	57,4	2295308	29,7	3049245	24,9	3779990	21,4	0,0	4126219	26,3	1,1	5,00	1,57		
Miloszów/Srbska	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	285	90,9	0,0	788552	99,1	41,2	0,96	0,30
Zawidów/Habanice	738989	19,7	1011753	76,3	2057138	25,3	2257235	29,5	1537691	27,6	1570601	26,0	2015298	26,2	0,0	3464154	34,3	9,8	4,20	1,32		
Porajów/Hradec	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	118381	6,9	2358786	1,9	2383977	1,3	0,0	2664700	3,0	4,3	3,23	1,02		
RAZEM	6509183	56,1	13139778	79,6	23683147	52,8	36896240	59,9	33029775	52,1	45869132	38,3	59517863	36,3	0,8	81249699	43,4	7,6	98,54	30,97		
Razem w ruchu osobowym:	8180763	58,7	16716760	80,5	25217285	54,1	37980233	60,3	33909521	52,6	46790700	38,8	60570864	36,8	0,8	82452006	43,6	7,5	100,00	31,43		

* Mały Ruch Graniczny w latach 1980 i 1990-1994 objęty oddzielną statystyką, patrz tabela 4.12,

** w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

kolejowego w Cieszynie oraz dzięki ponownemu wzrostowi ruchu w Zebrzydowicach (pojawienie się szybszych pociągów Eurocity do Wiednia).

W okresie ostatnich 5 lat polsko-czeski ruch graniczny uległ stopniowej dekoncentracji. Przebiegała ona jednak powoli, zważywszy na istniejące możliwości infrastrukturalne. Cały czas utrzymało się skupienie ruchu w obrębie szeroko rozumianego korytarza Bramy Morawskiej. W roku 1980, przez przejścia położone na odcinku granicy od Jaworzynki do Pietraszyna łącznie odbywało się 59% polsko-czeskiego osobowego ruchu granicznego; w 1996 r. wciąż jeszcze - 51%. Spośród przejść drogowych w całym badanym okresie największą część ruchu skupiał punkt w Cieszynie (obejmujący faktycznie trzy przejścia zliczane łącznie w statystyce Straży Granicznej). Dominacja Cieszyna zmieniała się w czasie (osiągając np. w 1993 r. aż 44% całości ruchu), m.in. za sprawą ogromnej koncentracji ruchu pieszego (bliźniacze miasta graniczne, ruch „mrówek” chodzących po alkohol). W 1996 na przejściu tym odprawiono 36,6% osób przekraczających granicę polsko-czeską (30,1 mln) i aż 11,5% wszystkich odprawionych na granicach Polski (najruchliwszy punkt w skali kraju). Natężenie ruchu przekraczające 3 mln osób zanotowano w 1996 r. w Kudowej (8,1 mln), Chałupkach, Jakuszycach, Zawidowie i Markłowicach. W latach 1994-1996 największy wzrost natężenia ruchu dokonał się, poza Cieszynem, w Kudowej, Lubawce i Golińsku. Jedynym większym punktem, na którym w roku 1996 zanotowano zmniejszenie ruchu był Boboszów. Wzrost ruchu w nowych punktach lokalnych nie odbywał się kosztem jego zmniejszenia na dotychczas funkcjonujących przejściach. Otwieranie kolejnych obiektów w znacznej mierze generowało nowy ruch graniczny.

Do 1994 r. systematycznemu spadkowi ulegało natężenie małego ruchu granicznego (MRG). Miało to związek z wprowadzeniem swobodnego ruchu paszportowego, co spowodowało, że wielu mieszkańców gmin przygranicznych przestało podróżować na podstawie przepustek, używając w ich miejsce paszportów. Dodatkowym czynnikiem było też stopniowe przekazywanie ogółowi podróżnych tych przejść granicznych, które dostępne były dawniej jedynie w małym ruchu granicznym (np. Leszna Górna, Markłowice, Tłumaczów, Golińsk). O ile w roku 1980 całą granicę polsko-czechosłowacką przekroczyło w małym ruchu granicznym 2,8 mln osób, to w roku 1994 było to już tylko 490 tysięcy (w tym 426 tys. przez granicę polsko-czeską). Do ożywienia tej formy ruchu granicznego przyczyniła się dopiero nowa umowa o MRG z 1995 r. W roku 1996 w ramach MRG odprawiono już 7,5% osób przekraczających granicę polsko-czeską. Nie licząc przejść tylko dla MRG (udział = 100%), największym odsetkiem przekroczeń granicy na zasadzie MRG odznaczały się punkty, które jeszcze do niedawna nie były dostępne w ruchu paszportowym (informacje o ich uruchomieniu była większa

Tabela 5.36

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-czeską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.36.

Arrivals of foreigners via the Polish-Czech border in 1996, by main border crossings

Przejścia graniczne:	Przyjazdy ogółem	W tym obywatele państw															
		Rosja		Ukraina		Słowacja		Czechy		Niemcy		Austria		Holandia		Włochy	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Jasnowice - drogowe	73263	6	0,01	4	0,01	584	0,80	69602	95,00	2712	3,70	25	0,03	50	0,07	18	0,02
Leszna Góra - drogowe	398893	7	0,00	31	0,01	17910	4,49	376393	94,36	3858	0,97	176	0,04	51	0,01	51	0,01
Cieszyn - drogowe	9241768	12458	0,13	16506	0,18	1585567	17,16	7224556	78,17	139498	1,51	108081	1,17	6089	0,07	47305	0,51
Cieszyn - kolejowe	47313	17	0,04	196	0,41	10329	21,83	36453	77,05	81	0,17	31	0,07	4	0,01	10	0,02
Zebrzydowice - kolejowe	141303	16144	11,43	19669	13,92	4412	3,12	14290	10,11	5010	3,55	26077	18,45	411	0,29	5452	3,86
Chałupki - drogowe	1785429	501	0,03	1255	0,07	10238	0,57	1694673	94,92	67286	3,77	2310	0,13	327	0,02	2545	0,14
Pietraszyn - drogowe	640162	49	0,01	163	0,03	765	0,12	605857	94,64	32360	5,05	237	0,04	68	0,01	92	0,01
Pietrowice - drogowe	593020	62	0,01	101	0,02	5241	0,88	498830	84,12	63312	10,68	22349	3,77	169	0,03	1927	0,32
Konradów - drogowe	352330	22	0,01	27	0,01	2267	0,64	329425	93,50	18556	5,27	724	0,21	285	0,08	122	0,03
Glucholazy - drogowe	585965	95	0,02	255	0,04	2394	0,41	541487	92,41	37747	6,44	1090	0,19	699	0,12	239	0,04
Paczków - drogowe	160377	1	0,00	13	0,01	481	0,30	155261	96,81	3727	2,32	305	0,19	152	0,09	12	0,01
Międzylesie - kolejowe	65008	11087	17,05	3715	5,71	185	0,28	31257	48,08	3996	6,15	1578	2,43	252	0,39	779	1,20
Boboszków - drogowe	634458	252	0,04	443	0,07	5876	0,93	545618	86,00	30705	4,84	41214	6,50	3752	0,59	1529	0,24
Zieleniec - turystyczne	95	0	0,00	0	0,00	0	0,00	55	57,89	40	42,11	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Kudowa Stone - drogowe	2031094	18531	0,91	19649	0,97	3141	0,15	1714933	84,43	151456	7,46	28799	1,42	3072	0,15	5039	0,25
Tłumaczów - drogowe	559383	32	0,01	417	0,07	604	0,11	547893	97,95	9353	1,67	110	0,02	360	0,06	28	0,01
Mioszów - kolejowe	15038	73	0,49	830	5,52	20	0,13	12842	85,40	301	2,00	26	0,17	29	0,19	42	0,28
Golińsk - drogowe	152961	66	0,04	208	0,14	847	0,55	138848	90,77	9085	5,94	491	0,32	418	0,27	85	0,06

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Lubawka - drogowe	552509	413	0,07	494	0,09	1280	0,23	466333	84,40	74877	13,55	1103	0,20	4483	0,81	127	0,02
Przełęcz Okraj - drogowe	184790	16	0,01	38	0,02	126	0,07	58781	31,81	122281	66,17	72	0,04	2583	1,40	28	0,02
Jakuszyce - drogowe	1505172	2587	0,17	3138	0,21	5685	0,38	696425	46,27	570713	37,92	57752	3,84	39970	2,66	6024	0,40
Zawidów - drogowe	1124736	202	0,02	436	0,04	611	0,05	654738	58,21	465108	41,35	616	0,05	674	0,06	37	0,00
Porajów/Hradek - drogowe	1363766	39	0,00	72	0,01	1256	0,09	288567	21,16	1056768	77,49	1081	0,08	11367	0,83	430	0,03
RAZEM	23492303	62680	0,27	67735	0,29	1667786	7,10	17977540	76,53	2869034	12,21	294245	1,25	75272	0,32	71932	0,31

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

wśród członków społeczności lokalnych). Na „starych” przejściach o znaczeniu regionalnym i tranzytowym udział MRG z reguły nie przekraczał 5% (w Cieszynie - 2,4%). Do roku 1994, wysoki, choć malejący, pozostawał udział Polaków w ramach małego ruchu granicznego (dla całej granicy z byłą Czechosłowacją w 1990 wynosił on 89,9%, w 1994 60,6%). Spośród przejść przeznaczonych wyłącznie dla MRG w roku 1996 największy ruch odnotowywano na przejściach w okolicach Cieszyna (Kaczyce Górne, Gołkowice), a ponadto w Chałupkach/Silherovicach (407,2 tys. osób) oraz w Owiszczu i Sławniowicach.

Trudno jest analizować ruch osobowy jaki odbywał się w 1996 r. przez uruchomione jesienią tego roku przejścia turystyczne na szlakach górskich (przejścia uruchomiono jesienią, próba jest więc zbyt mała i nie obejmuje szczytów sezonu turystycznego). Wstępna analiza danych pozwala sądzić, że korzystają z nich przede wszystkim obywatele trzech państw: Polski, Czech i Niemiec.

Udział Polaków wśród przekraczających granicę polsko-czeską ulegał w ostatnim okresie pewnym wahaniom. W roku 1980 wynosił on 58,7%. W roku 1990 osiągnął niezwykle wysoki poziom 80,5%. Powodem były utrzymujące się w Czechach restrykcje w podróżowaniu do Polski. Jednocześnie zaś Polacy, w przeciwieństwie do Czechów, masowo przekraczali granicę jako podróżni tranzytowi. Kolejne lata przyniosły jednak powrót do poziomu 50-kilku procentowego udziału Polaków. Dopiero w latach 1994-1995 udział ten uległ drastycznemu zmniejszeniu aż do odpowiednio 38,8% i 36,8%. Powodem było wspomniane wyżej pojawienie się obywateli czeskich w Polsce w roli robiących zakupy. Wcześniej różnice cen powodowały, że to właśnie Polakom opłacało się kupować towary w Czechach. Obecnie ceny różnego rodzaju produktów są atrakcyjniejsze bądź to po jednej, bądź po drugiej stronie granicy. W 1996 r. odsetek obywateli polskich wzrósł ponownie do poziomu 43,6% (wzrost polskiego ruchu turystycznego i tranzytowego). Udział Polaków był wysoki na przejściach lokalnych, niższy na niektórych regionalnych i tranzytowych (m.in. w Cieszynie - 39,1%). Wynika to po części z faktu, że drobny ruch handlowy ogranicza się w przypadku Polaków do pieszego "wypadu" do najbliższego punktu sprzedaży alkoholu; w przypadku Czechów, charakter zakupów zmusza do podróży samochodem i tym samym najczęściej wybrania drogi ważniejszej - prowadzącej do jednego z większych polskich miast przygranicznych. Charakterystyczny jest wciąż wysoki, choć powoli malejący udział Polaków w transgranicznym ruchu kolejowym (w 1996 r. - 58,9). Wiąże się to z kursowaniem przez terytorium Czech kilku polskich pociągów tranzytowych (do Wiednia i Budapesztu).

Na granicy polsko-czeskiej obywatele Czech stanowili w 1996 r. 76,5% przyjeżdżających do Polski cudzoziemców (patrz tab. 5.36). Najmniejszy ich

udział był na przejściach kolejowych (w Zebrzydowicach zaledwie 10,1%); największy w punktach lokalnych (np. aż 98,0% w Tłumaczowie). Udział ten zmniejszał się też zauważalnie w miarę przesuwania się wzdłuż wspólnej granicy w kierunku zachodnim (na rzecz tranzytowego i turystycznego ruchu niemieckiego). Prócz Polaków i Czechów najliczniej przez polsko-czeskie przejścia graniczne przyjeżdżali do Polski Niemcy (12,2%). Znaczny był także udział Słowaków (7,1%), Austriaków (1,3%) oraz Włochów, Holendrów, Rosjan i Ukraińców (wszyscy po ok. 0,3%). Przedstawiciele pierwszych 4 wymienionych narodowości stanowili więc łącznie 97,1% przyjeżdżających. Niemcy dominowali (było ich tam więcej niż Czechów) wśród przybywających przez dwa przejścia w zachodniej części granicy (w Porajowie - 77,5% - tranzyt niemiecko-czeski oraz na przełęczy Okraj - 66,2% - sudecki ruch turystyczny), a niewiele mniej niż połowę przyjeżdżających stanowili na innych punktach zachodnich w Zawidowie (41,4%; tranzyt niemiecko-czeski) i Jakuszycach (37,9%). Liczącą się grupą byli (ponad 5% wjeżdżających cudzoziemców) ponadto w Pietraszynie, Pietrowicach, Konradowie, Głuchołazach, Międzyzlesiu kolejowym, Golińsku, Lubawce oraz na wielu spośród nowootwartych górskich przejść turystycznych w Sudetach (np. w Zieleńcu aż 42,1%). Z kolei prawie wszyscy przekraczający granicę polsko-czeską Słowacy podróżują przez przejścia - Cieszyn drogowy (stanowiąc tam 17,2% wjeżdżających cudzoziemców), nieliczni także przez Cieszyn kolejowy (21,8%) i Leszną Górną (4,5%). Austriacy przyjeżdżają do Polski z Czech przede wszystkim przez Cieszyn drogowy (108 tys. osób ale tylko 1,2% wjeżdżających), a ponadto przez Zebrzydowice kolejowe (aż 18,5% przyjeżdżających; trasa pociągów eurocity Warszawa-Wiedeń), Pietraszyn, Boboszków, Jakuszyce i Kudowę. W Cieszynie koncentruje się też największa część ruchu obywateli włoskich, w Jakuszycach natomiast holenderskich (wycieczki objazdowe do Czech i Polski oraz ruch towarowy; łącznie 2,7% wjeżdżających cudzoziemców). Najwięcej obywateli Rosji i Ukrainy odnotowywanych jest na przejściach z ruchem towarowym (kierowcy ciężarówek; przede wszystkim Cieszyn i Kudowa) oraz na przejściach kolejowych (tranzyt osobowy przez Polskę do Czech, Austrii i dalej).

Jeszcze szybszy niż wzrost natężenia ruchu osobowego był w ostatnich latach wzrost natężenia transgranicznego ruchu samochodów osobowych (liczonych wraz z autobusami; patrz tab. 5.37). W roku 1980 granicę polsko-czeską przekroczyło 1,5 mln takich pojazdów, w 1990 - 2,9 mln, w 1994 już 10,8 mln a w 1996 19,7 mln. Tak więc, w okresie 1990-1996 pięciokrotnemu wzrostowi liczby przekraczających granicę osób towarzyszył blisko siedmiokrotny wzrost liczby przekraczających ją samochodów osobowych. Wynika to przede wszystkim z ograniczenia roli transgranicznego pasażerskiego ruchu kolejowego oraz z postępującej w obu krajach motoryzacji.

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę

Car and bus traffic crossing the Polish-Czech border

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994	
	Ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Jaworzynka/Pisek	0	0,0	0	0,0	76	31,6	126	46,0	522	81,6	0	0,0
Jasnowice/Pisek	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	296	47,0	6986	64,8
Łeszna Górna/Trinec	0	0,0	331	28,4	5550	38,7	7635	51,1	6735	46,0	24485	39,3
Cieszyn/Cesky Tesin	651665	47,5	850860	75,5	1216562	50,0	2014994	56,3	2070111	51,5	2249775	42,9
Kaczyce Grn /Karvina	0	0,0	686	46,8	3821	41,4	5436	56,9	4080	53,3	4791	56,5
Markłowice/Petrovice	0	0,0	1476	58,2	12282	63,9	194742	56,1	482019	45,6	758605	34,0
Gołkowice/Petrovice	0	0,0	487	64,5	3135	57,1	7414	67,8	9449	82,5	17318	84,6
Gorzyczki/Vernovice	0	0,0	0	0,0	28	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Olza/Bohumín	0	0,0	0	0,0	6	33,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Chalupki/Bohumín	158819	58,0	513927	84,1	624014	53,2	534381	54,0	343681	48,8	1190757	29,9
Chalupki/Silherovice	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Rudyszwałd/Silherovice	0	0,0	0	0,0	5225	32,4	15320	34,1	13964	30,3	20341	42,8
Owiszcze/Pist	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tworkow/Hat	0	0,0	34	100,0	6	33,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Bolesław/Pist	0	0,0	24	100,0	124	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Pietraszyn/Sudice	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	27283	23,0	422990	22,8
Pietrowice/Krnov	21571	49,0	106562	87,6	165498	47,3	272251	58,0	309329	46,9	498513	42,8
Konradow/Złote Hory	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Glucholazy/Mikulovice	70428	44,9	101048	70,1	348722	48,9	512579	60,9	291201	50,8	462974	48,5
Konradow/Złote Hory	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Boboszw/Dol Lipka	37158	53,9	182383	90,4	176822	56,1	181947	55,9	197300	47,6	328141	42,3
Kudowa/Nachod	204257	64,5	499139	82,1	973931	62,1	1345003	68,6	1427836	59,3	1554041	49,5
Tlumaczow/Broumov	0	0,0	1497	2,1	15289	47,9	17637	55,7	133139	51,5	250896	43,5
Golińsk/Mezimesti	0	0,0	2053	19,1	19822	51,1	25801	58,2	94722	59,5	365018	54,1
Lubawka/Kralovec	25733	35,0	43802	52,7	165320	53,2	405653	72,5	330929	61,8	374413	48,4
Przecl Okraj/Mala Úpa	28995	4,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	71476	32,6
Jakusyche/Harrachov	105147	32,5	346729	70,8	772699	44,0	716891	37,2	712480	29,9	897316	26,2
Zawidow/Habartice	175976	11,9	282090	38,0	630478	47,1	641110	24,2	452579	23,8	455995	23,5
Porajow/Hradek	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	45243	6,6	877777	1,8
RAZEM	1479749	44,7	2933128	74,7	5139410	48,4	6898920	54,9	6952898	48,4	10832608	36,3

* w ruchu paszportowym i małym ruchu granicznym (MGR)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.37

polsko-czeską w latach 1980, 1990-1996

Table 5.37

in the years 1980 and 1990-1996

w tym autobusy		1995				1996				Udział w całości ruchu 1996 w %			
		ogółem	udział poj z rej polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj z rej polską	w tym autobusy		ogółem		autobusy	
ogółem	udział rej PL			Ogółem	udział rej PL			granica czeska	granice Polski	granica czeska	granice Polski		
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0,0	45050	52,9	0	0,0	120314	55,9	1	0,0	0,61	0,16	0,00	0,00
0	0,0	143403	41,0	0	0,0	495148	51,1	61	31,1	2,51	0,65	0,06	0,01
41042	47,7	3339696	42,7	48236	53,9	4724324	45,9	37839	57,8	23,96	6,19	35,39	6,98
0	0,0	7298	62,8	0	0,0	58420	43,5	0	0,0	0,30	0,08	0,00	0,00
105	35,2	924319	29,9	327	4,9	1409509	36,4	76	26,3	7,15	1,85	0,07	0,01
0	0,0	39019	94,1	0	0,0	0	88,9	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
2272	49,8	973509	26,4	1832	61,9	1501582	31,5	1405	61,2	7,62	1,97	1,31	0,26
0	0,0	0	0,0	0	0,0	185141	12,9	0	0,0	0,94	0,24	0,00	0,00
0	0,0	26910	40,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0,0	0	0,0	0	0,0	48848	42,7	0	0,0	0,25	0,06	0,00	0,00
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
482	30,9	402283	28,8	501	34,5	828573	46,6	535	49,0	4,20	1,09	0,50	0,10
2487	62,1	459790	43,2	2538	64,3	656353	46,3	2728	68,9	3,33	0,86	2,55	0,50
0	0,0	151587	46,5	0	0,0	494798	56,3	14	100,0	2,51	0,65	0,01	0,00
4203	9,8	605118	50,8	3318	16,2	780730	58,4	2673	22,4	3,96	1,02	2,50	0,49
0	0,0	0	0,0	0	0,0	256741	62,7	0	0,0	1,30	0,34	0,00	0,00
4090	20,7	886661	40,5	5549	19,9	637856	41,8	5732	25,9	3,24	0,84	5,36	1,06
26683	37,1	1916001	43,0	32392	36,7	1903806	44,4	32983	38,1	9,66	2,49	30,85	6,08
1043	12,4	423988	44,5	1703	6,1	730428	55,4	1869	51,2	3,70	0,96	1,75	0,34
1040	48,8	399267	58,6	703	58,5	525518	81,0	903	84,7	2,67	0,69	0,84	0,17
3266	37,9	410933	45,9	4489	24,3	763859	53,4	4672	41,8	3,87	1,00	4,37	0,86
0	0,0	124793	36,5	0	0,0	231036	48,0	0	0,0	1,17	0,30	0,00	0,00
17613	17,7	1173563	22,4	13963	17,2	1297216	26,9	14427	25,5	6,58	1,70	13,49	2,66
1116	14,7	562973	23,6	1013	10,0	853425	28,8	1012	13,9	4,33	1,12	0,95	0,19
0	0,0	952433	1,3	0	0,0	1098959	2,4	0	0,0	5,57	1,44	0,00	0,00
105442	36,8	13968594	36,0	0	40,0	19717067	42,2	106930	44,0	100,00	25,84	100,00	19,72

Tabela 5.38

Ruch samochodów ciężarowych na granicy polsko-czeskiej w latach 1980, 1990-1996

Table 5.38

Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Czech border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r.	
	ogółem	udział poj z rej. polską	ogółem	udział poj z rej. polską	ogółem	udział poj z rej. polską	ogółem	udział poj z rej. polską	ogółem	udział poj z rej. polską	ogółem	udział poj z rej. polską	ogółem	udział poj z rej. polską	ogółem	udział poj z rej. polską	na granicy czeskiej	na granicach Polski
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Jaworzynka/Písk	0	0.0	0	0.0	608	87.2	526	89.7	430	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Leszna Góra/Trinec	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1105	50.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Cieszyn/Cesky Tesin	38678	29.9	59217	44.2	88438	37.7	126287	37.7	116478	42.8	115311	43.3	133916	31.8	228954	41.9	56.24	6.58
Marklowice/Petrovice	0	0.0	412	0.2	442	4.3	92	0.0	0	0.0	6	66.7	0	0.0	4	100.0	0.00	0.00
Golkowice/Petrovice	0	0.0	0	0.0	909	62.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Laziska/Vemovice	0	0.0	0	0.0	688	100.0	1006	97.8	1298	94.9	1312	92.5	1390	95.4	832	100.0	0.20	0.02
Gorzyczki/Vemovice	0	0.0	0	0.0	482	24.5	140	0.0	148	0.0	74	0.0	34	0.0	54	0.0	0.01	0.00
Olza/Bohumin	0	0.0	0	0.0	182	95.6	122	100.0	154	100.0	254	100.0	118	100.0	22	100.0	0.01	0.00
Chalupki/Bohumin	2798	40.3	47734	29.5	53980	25.0	28656	21.7	30307	21.5	45720	28.4	63882	28.1	64817	32.9	15.92	1.86
Rudyszwałd/Silberovice	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	11962	0.0	16558	108.4	26	100.0	0.01	0.00
Roszków/Hat	0	0.0	10	100.0	396	85.9	247	100.0	214	89.7	254	92.1	252	83.3	0	0.0	0.00	0.00
Owiszce/Píst	0	0.0	18	100.0	422	77.7	84	95.2	138	95.7	198	84.8	0	0.0	412	100.0	0.10	0.01
Tworków/Hat	0	0.0	82	100.0	1426	91.0	1481	94.5	1032	91.5	1246	91.3	234	83.8	546	100.0	0.13	0.02
Bolesław/Píst	0	0.0	38	100.0	1292	100.0	1032	99.8	1776	100.0	1646	100.0	2126	100.0	1688	100.0	0.41	0.05
Bonucin/Chuchelna	0	0.0	0	0.0	42	100.0	78	79.5	106	92.5	90	100.0	96	100.0	82	100.0	0.02	0.00
Krzanowice/Strahovice	0	0.0	0	0.0	402	20.4	334	26.4	84	9.5	62	0.0	132	39.4	82	26.8	0.02	0.00
Pietraszyn/Sudice	0	0.0	0	0.0	1196	1.2	584	14.7	172	5.8	0	0.0	14	57.1	6933	82.9	1.70	0.20
Gródzianki/Trebom	0	0.0	0	0.0	12	66.7	64	100.0	40	35.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0	0.00	0.00
Sciborzyce/Sudice	0	0.0	52	100.0	234	100.0	622	100.0	334	100.0	242	100.0	234	100.0	40	100.0	0.01	0.00
Wiechowice/Opava	0	0.0	642	100.0	90	40.0	227	0.0	72	2.8	80	0.0	22	0.0	32	0.0	0.01	0.00
Branice/Usalno	0	0.0	0	0.0	38	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Pietrowice/Krnov	17	0.0	242	59.4	408	45.6	18	55.6	808	27.0	2353	54.0	3788	53.2	4111	53.1	1.01	0.12
Konradów/Zlote Hory	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	926	50.5	3981	52.8	0.98	0.11

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Glucholazy/Mikulovice	141	12.1	0	0.0	0	0.0	892	0.0	126	0.0	48	0.0	706	22.5	0	0.0	0.00	0.00
Boboszów/Dol Lipka	0	0.0	0	0.0	66	15.2	38	23.7	0	0.0	797	4.5	2807	2.4	5154	9.3	1.27	0.13
Kudowa/Nachod	10868	21.8	24901	49.4	30478	46.1	24627	56.5	40771	34.0	49258	28.1	49922	31.5	57866	33.2	14.21	1.66
Tlumaczów/Broumov	0	0.0	0	0.0	422	45.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Lubawka/Kralovec	2041	100.0	685	100.0	790	100.0	461	56.4	93	18.3	408	8.3	954	9.9	1560	9.7	0.38	0.04
Przeł.Okrzaj/Mala Upa	19	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Jakuszyce/Harrachov	935	53.8	6639	60.0	37971	33.7	50357	32.7	14101	21.9	11463	17.2	14150	14.5	29919	20.9	7.35	0.86
Zawidów/Habartice	735	58.0	4322	55.5	5709	32.6	0	0.0	1	0.0	0	0.0	0	0.0	2	0.0	0.00	0.00
RAZEM	56232	32,1	144996	41,8	227133	36,2	239062	37,8	208693	37,8	242784	35,0	293083	29,5	407117	38,6	100,00	11,69

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

W 1980 r., największe przejście graniczne w Cieszynie odprawiało aż 44% wszystkich przekraczających granicę samochodów osobowych, zaś przez 3 największe przejścia (Cieszyn, Kudowa i Zawidów) przejeżdżało łącznie 69,7% tych pojazdów (patrz tab. 4.14). W 1990 udział pierwszego przejścia w Cieszynie spadł do 29% zaś trzech ówczesnych największych przejść razem (Cieszyn, Chałupki, Kudowa) do 63,5%. W 1994 sam Cieszyn odprawiał już zaledwie 20,8% a trzy największe przejścia (te same co w 1990) - 46,1% całości ruchu. W roku 1996 rola Cieszyna ponownie wzrosła (do 24,0%), zaś odsetek ruchu skupionego na trzech najruchliwszych przejściach zmniejszył się do 41,3%. Generalnie, w latach 90-tych stosunkowemu zmniejszeniu ulegała rola w ruchu samochodowym przejść na wschodnim odcinku granicy, wzrostowi zaś znaczenie punktów zachodnich. Charakterystyczny jest duży udział przejścia w Porajowie w całości ruchu samochodów osobowych między Polską i Czechami (w 1996 - 5,6%, łącznie 1,1 mln samochodów). W praktyce jest to jednak ruch czesko-niemiecki, gdyż pojazdy z polską rejestracją stanowią tu zaledwie 2,4% ogółu. Polacy natomiast stanowili przez kilka lat dominującą grupę wśród pieszych turystów handlowych; świadczy o tym fakt, że udział samochodów z rejestracją polską wśród ogółu przejeżdżających przez granicę był we wszystkich badanych latach z reguły nieco niższy aniżeli udział obywateli Polski w ruchu osobowym. Różnica ta wykazywała jednak tendencję malejącą.

Granica polsko-czeska skupia na sobie 19,7% granicznego ruchu autobusów (106,9 tys. pojazdów), co jest wynikiem przede wszystkim licznych przejazdów tranzytowych polskich pojazdów liniowych i turystycznych w kierunku Europy Południowej. Nie bez znaczenia jest także lokalna regularna komunikacja autobusowa (w Sudetach i na Śląsku Cieszyńskim) oraz liczne wycieczki autokarowe organizowane np. do Pragi dla polskich i niemieckich turystów i kuracjuszy przebywających w uzdrowiskach sudeckich. Blisko 80% ruchu autokarów koncentrowało się w 1996 r. na trzech tylko przejściach w Cieszynie, Kudowej i Jakuszycach. Pojazdy polskie stanowiły 44,0% (o ponad 7 punktów procentowych więcej niż w 1994 r.).

Stosunkowo najwolniejszy był natomiast w latach 90-tych, co charakterystyczne, przyrost natężenia transgranicznego ruchu pojazdów ciężarowych (z 56 tys. w 1980 i 144 tys. w 1990 do zaledwie 243 tys. w 1994 i 293 tys. w 1995 r. oraz 407 tys. w 1996; patrz tabela 5.38). Udział ruchu przez granicę polsko-czeską w całości ruchu ciężarówek przez granice Polski systematycznie malał z 19% w 1980 r. do 14,5% w 1991 i zaledwie 8,9% w 1994. Dopiero w 1995 r. wzrósł on ponownie do poziomu 10,5%, a w 1996 do 11,7%. Przez całą granicę z Czechami przejeżdża jednak nadal nie wiele więcej ciężarówek niż przez niektóre pojedyncze przejścia graniczne na granicy niemieckiej. Liczby te obrazują z całą mocą upadek wzajemnej wymiany

towarowej jaki nastąpił po rozpadzie RWPG. Odnotowywany obecnie wzrost ruchu spowodowany jest przede wszystkim rosnącą rolą przejazdów tranzytowych.

Pełny ruch towarowy oficjalnie dopuszczony jest wyłącznie na czterech polsko-czeskich przejściach granicznych (w Cieszynie, Chałupkach, Kudowej i Jakuszycach). Od 1997 r. na przejściu w Pietraszynie dopuszcza się ruch pojazdów polskich i czeskich do 12 ton. Przez dalsze sześć przejść (Pietrowice, Konradów, Paczków, Boboszków, Czerniawa Zdrój i Zawidów) przepisy zezwalają na tzw. lokalny ruch towarowy (ciężarówki zarejestrowane w przygranicznych jednostkach administracyjnych, o ładowności poniżej 3,5 tony; w Zawidowie do 6 ton). Ponadto pojazdy ciężarowe oraz liczone w tej kategorii ciągniki (przewozy buraków podczas kampanii cukrowniczej w rejonie Głubczyc) i maszyny rolnicze przekraczają często granicę w ramach małego ruchu granicznego i przez przejścia przeznaczone dla tego ruchu. Rola przekroczeń lokalnych powoli wzrasta. W 1980 r. na czterech przejściach o nieskrępowanym ruchu towarowym odprawiono łącznie 94,8% ciężarówek (patrz tab. 3). W 1994 było to 91,3%, a w 1996 r. - 86,7%. Udział poszczególnych przejść w ramach wspomnianej "czwórki" ulegał w ostatnich latach znacznym wahaniom. Generalnie jednak, do 1995 zmniejszało się znaczenie Cieszyna, powoli zaś wzrastała rola pozostałych punktów (szczególnie Kudowej). W roku 1996 udział Cieszyna ponownie gwałtownie wzrósł aż do 56,2% (229,0 tys. pojazdów). W liczbach bezwzględnych ruch zwiększał się jednak na wszystkich przejściach (najwolniej w Chałupkach). Spośród przejść o limitowanym ruchu towarowym najwięcej ciężarówek w 1996 r. zanotowano w Pietraszynie i Boboszkowie (odpowiednio 1,7 i 1,3% całości ruchu), zaś spośród punktów dla MRG w Łaziskach i Bolesławie.

Udział pojazdów ciężarowych mających rejestrację polską wynosił w 1990 r. 41,8%, później zaś obniżył się i aż do 1994 utrzymał na zbliżonym poziomie (35-38%). W roku 1995 gwałtownie zmalował (do 29,5%), aby w 1996 ponownie wzrosnąć do 38,6%. We wszystkich badanych latach, wyższy niż dla całej granicy był odsetek polskich ciężarówek odprawianych na przejściu w Cieszynie (polski tranzyt), a do 1993 r. także w Kudowej; mniejszy w Chałupkach i Jakuszycach (a od 1994 również w Kudowej). Można przyjąć, że polskie ciężarówki udające się tranzytem do Europy Południowej z reguły jako miejsce przekroczenia granicy wybierają Cieszyn (m.in. z uwagi na jego dostępność w krajowej sieci drogowej). Jednocześnie pojazdy obce obsługujące tranzyt z Czech do obszaru byłego ZSRR (duża rola przewoźników czeskich w przewozach na tej trasie, potwierdzona m.in. wysokim odsetkiem Czechów na towarowym polsko-białoruskim przejściu w Kukurykach) wybierają najkrótszą drogę przez przejścia sudeckie.

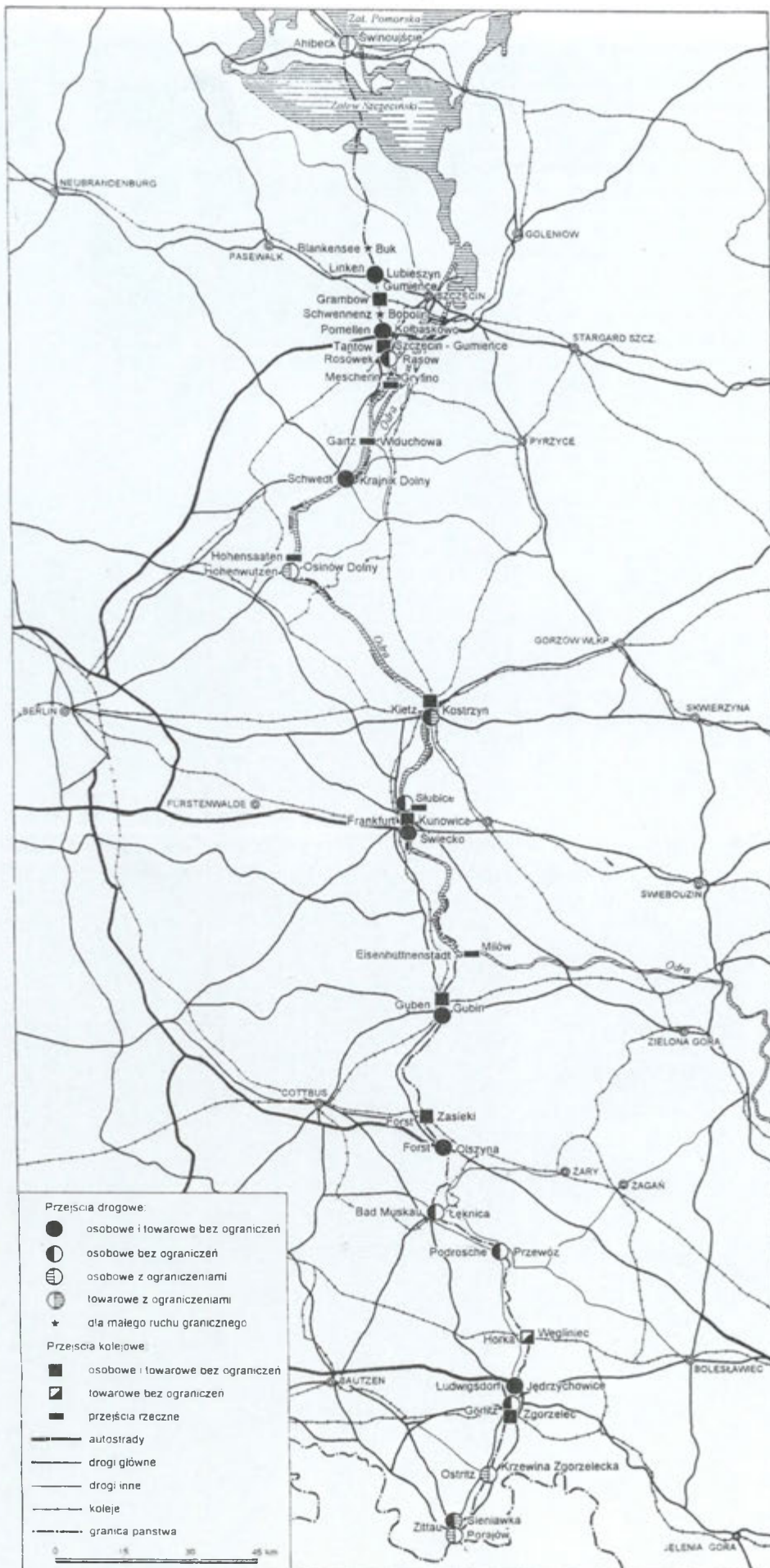
5.7. Granica z Niemcami

5.7.1. Granica z Niemcami jako bariera przestrzenna

Granica polsko-niemiecka jest klasyczną młodą granicą subsekwentną, nawiązującą swoim przebiegiem do elementów środowiska naturalnego. Została wytyczona w roku 1945 na mocy postanowień aliantów na konferencjach w Jałcie i Poczdamie. Obie jej strony pozostawały od wieków w obrębie jednego organizmu państwowego. Rola granicy, jako bariery przestrzennej typu środowiskowego rośnie, w miarę przesuwania się z południa na północ (rzeki Nysa Łużycka, a później Odra stają się coraz szersze, a w dolnym odcinku Odry na realizację potencjalnych inwestycji wpływa hamująco istnienie Parku Krajobrazowego Dolnej Odry). Bariera środowiskowa nie występuje na krótkim odcinku między Rosówkiem a Zalewem Szczecińskim, w miejscu gdzie Odra wpływa całkowicie na terytorium Polski. Na wyspie Uznam ma ona ponownie pośrednie znaczenie z uwagi na rzekę-cieśninę - Świnę odgraniczającą Świnoujście od wyspy Wolin (przebieg bariery nie pokrywa się z przebiegiem granicy ale zdecydowanie oddziałuje na jej przenikalność).

Rola granicy niemieckiej, jako bariery w sensie formalno-prawnym, uległa w historii powojennej charakterystycznym przemianom funkcjonalnym [Ciok S., 1996], które omówione zostały w rozdziale 2. Od zjednoczenia Niemiec w roku 1990, rola ta systematycznie maleje. W 1991 roku podpisana została polsko-niemiecka umowa o ruchu bezwizowym oraz układ stowarzyszeniowy z Unią Europejską; w 1992 roku umowa o małym ruchu granicznym. Jednocześnie jednak, pewne zmiany prawne wpływały hamująco na tempo wzrostu przenikalności granicy oraz oddziaływały na wielkość i strukturę ruchu granicznego. Należy tu wymienić:

- wprowadzenie unijnych zasad odprawy pojazdów ciężarowych (druki SAD), skutkujące zbiurokratyzowaniem i wydłużeniem odprawy celnej tych pojazdów;
- wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężarowych po drogach niemieckich w czasie weekendów i świąt;
- układ z Schengen skutkujący skrupulatniejszą, a zarazem dłuższą kontrolą poszczególnych osób;
- niemieckie limity na przewozy towarowe samochodami ciężarowymi i jednostkami żeglugi śródlądowej;
- zaostrzenie niemieckich przepisów dotyczących stanu technicznego wjeżdżających do Niemiec pojazdów;



Ryc. 5.7. Polsko-niemiecka transgraniczna infrastruktura transportowa w 1997 r.

Fig. 5.7. Polish-German cross-border transport infrastructure in 1997

- zmianę zasad ubezpieczeń samochodowych OC w Polsce (od 1997 r. ponownie stosunkowo wysoko płatne).

Układ z Schengen przyniósł duże zmiany. Spowodował on bowiem przeniesienie na granicę z Polską (jako zewnętrzną granicę Unii Europejskiej) wielu funkcjonariuszy niemieckich wycofanych z placówek na unijnych granicach wewnętrznych. Zaowocowało to uszczelnieniem tzw. „zielonej granicy” i ograniczeniem ruchu nielegalnego. Jednakże, różnego rodzaju przestępczość graniczna (przemyt, nielegalna imigracja do Niemiec z krajów byłego ZSRR i Trzeciego Świata) wywołuje pośrednio zaostrenie roli granicy jako bariery organizacyjnej, gdyż polskie i niemieckie służby zmuszone są do wzmożenia kontroli granicznej. Zmniejszenie (lub usiłowania zmniejszenia) przenikalności granicy dla przestępców powoduje więc pewne jej ograniczenie dla normalnych podróżnych. Zdarzające się coraz częściej próby taranowania granicy przez przestępców, lub też użycia przez nich broni stwarzają realną obawę dalszego potęgowania się bariery organizacyjnej (m.in. strona niemiecka rozważa powrót do kontroli pasażerów autobusów poza pojazdem, co oznaczałoby przyjęcie standardów obowiązujących na granicy wschodniej). Swego rodzaju barierą ekonomiczną występującą na granicy polsko-niemieckiej jest rozpoczęte w połowie lat 90-tych pobieranie zryczałtowanych opłat za użytkowanie niemieckich autostrad przez samochody ciężarowe.

Lata 90-tych przyniosły też częściowe zmniejszenie się istniejącej wzdłuż granicy niemieckiej bariery psychologicznej. Jedną z głównych przyczyn tego zmniejszenia był sam ruch graniczny, który sprzyjał wzajemnemu poznawaniu się. Bariera psychologiczna z pewnością jednak pozostała, choć w dużej mierze zmieniła swoje podłoże. Jest ona związana nie tyle z zaszłościami historycznymi, co raczej ze współczesnymi negatywnymi doświadczeniami niektórych Niemców w Polsce i Polaków w Niemczech. Należy tu wymienić przede wszystkim:

- kradzieże samochodów niemieckich w Polsce;
- niski standard niektórych usług świadczonych turystom przyjeżdżającym do Polski;
- przypadki napadów na obywateli polskich w Niemczech o podłożu etnicznym (sporadycznie także analogiczne napady na Niemców w Polsce);
- kradzieże dokonywane przez Polaków w niemieckich sklepach (tzw. „Juma”),
- duży odsetek obywateli polskich wśród osób trudniących się nierządem.

Tabela 5.39

Drogi o nawierzchni twardej przecinające granicę polsko-niemiecką

Table 5.39

Hard-surfaced roads crossing the Polish-German border

Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Stan* PL/D	Status przejścia granicznego** (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997***	Plany rozbudowy** (planowane formy ruchu)
1	2	3	4	5
Porajów/Zittau	Zittau-Hradek	3*3	osobowy (bez autobusów)	
Sieniawka/Zittau	Bogatynia-Zittau	3*3	osobowy i towarowy	
Krzewina Zgorz./Ostritz	Krzewina Zgorz.-Ostritz	3*3	osobowy (tylko pieszy i rowerowy)	
Zgorzelec/Goerlitz	Wrocław-Drezno	2*2	osobowy	
Jędrzychowice/Ludwigsdorf	Wrocław-Drezno	1*1	osobowy i towarowy	
Przewóz/Podrosche	Żary-Podrosche	3*3	osobowy	
Łęknica/Bad Muskau	Żary-Weisswasser	3*2	osobowy	
Olszyna/Forst	Wrocław - Berlin	1*1	osobowy i towarowy	
Gubin/Guben	Zielona Góra-Cottbus	3*3	osobowy i towarowy	
Świecko/Frankfurt	Warszawa-Berlin	2*1	osobowy i towarowy	
Słubice/Frankfurt	Słubice-Frankfurt	3*3	osobowy	
Kostrzyn/Kietz	Gorzów Wlkp.-Berlin	3*3	osobowy i towarowy (do 3,5 t)	
Osinów Dolny/Hohenwutzen	Myślibórz-Bad Freienwalde	3*3	osobowy (bez autobusów)	towarowy

1	2	3	4	5
Krajnik Dolny/Schwedt	Gorzów Wlkp.-Neubrandenburg	3*2	osobowy i towarowy	
Rosówek/Rosow	Szczecin-Schwedt	2*2	osobowy	
Kołbaskowo/Pomellen	Szczecin-Berlin	1*1	osobowy i towarowy	
Lubieszyn/Linken	Szczecin-Neubrandenburg	2*2	osobowy i towarowy	
Dobieszczyń/Hintersee	Szczecin-Eggesin	3*3		osobowy
Świnoujście/Garz	Świnoujście-Anklam	3*3		osobowy
Świnoujście/Ahlbeck	Świnoujście-Greifswald	3*2	osobowy (tylko pieszy i rowerowy)	

* Rodzaj drogi po stronie polskiej/niemieckiej:

1 - droga dwujezdniowa lub autostrada, 2 - droga główna, 3 - droga drugorzędna,

** Stosowane skróty:MRG - tylko mały ruch graniczny dopuszczony w godz. 6.00-20.00,

*** Ponadto na granicy polsko-niemieckiej funkcjonują przejścia graniczne położone na drogach gruntowych przeznaczone dla małego ruchu granicznego i otwarte w godzinach 6.00-20.00 w: Gryfinie/Mescherin, Bobolinie/Schwennenz i Buku/Blankensee.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Zittau, Jelenia Góra, Cottbus, Frankfurt, Myślibórz, Szczecin,
- 2) Fiedorowicz K., 1992,
- 3) Lijewski T., 1993,
- 4) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

Jak już wspomniano w rozdziale 3, duży ruch graniczny nie jest dowodem na brak bariery psychologicznej (jego uczestnikami są w dużej mierze wciąż te same osoby, podczas gdy inni mogą mieszkać przy granicy i nigdy jej nie przekraczać właśnie ze względu na różnego rodzaju obawy i uprzedzenia), świadczy jednak z pewnością, że bariera ta nie już tak silna jak w przeszłości (nawet w okresie „programowej przyjaźni” w czasach istnienia NRD).

Działania wojenne w 1945 r. doprowadziły do zniszczenia wszystkich mostów na Odrze i Nysie Łużyckiej. Można więc powiedzieć, że Polskę i Niemcy nie łączyła przejściowo żadna infrastruktura transportowa. Odbudowa mostów następowała powoli i nadal obiektów tych jest mniej niż przed II wojną światową (wówczas ok. 30). Specyficzną barierą infrastrukturalną występującą w polsko-niemieckiej sieci kolejowej jest różny w obu krajach system zasilania kolejowej trakcji elektrycznej [Ciok S., 1996]. Pomimo to granica z Niemcami należy do najlepiej wyposażonych w infrastrukturę drogową (jedna droga utwardzona średnio co 23,1 km granicy; patrz tab. 5.39; ryc. 5.7) i kolejową (jedna linia kolejowa średnio co 35,5 km granicy; patrz tab. 5.40; ryc. 5.7). Co więcej, wykorzystanie infrastruktury drogowej przez ogólnodostępne przejścia graniczne jest bardzo wysokie i wynosi aż 90%. Granica polsko-niemiecka jest też jedyną, na której w latach 90-tych pojawiły się nowe transgraniczne szlaki drogowe (mosty na Nysie Łużyckiej: na autostradzie A-4 w Jędrzychowicach / Ludwigsdorfie i lokalny w Przewozie / Podroschu). Łącznie w latach 1990-1997 uruchomiono 6 ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych (w Porajowie, Jędrzychowicach, Przewozie, Kostrzynie, Osinowie Dolnym i Rosówku), jedno przejście dla ruchu pieszego i rowerowego (w Krzewinie Zgorzeleckiej) i trzy dla małego ruchu granicznego (w 1996 r., na moście w Gryfinie oraz na „ładowym” odcinku granicy w rejonie Szczecina w Bobolinie i Buku). Drogi dojazdowe do wielu innych przejść zostały wyremontowane, zaś w Świecku zbudowano drugą nitkę mostu na przyszłej polskiej autostradzie A 2. W realizacji znajdują się mosty w Olszynie (druga nitka autostrady A-12) i Gubinku. Połączenia pasażerskie powróciły na linię kolejową Gorzów Wielkopolski - Kostrzyn - Berlin, a port w Nowym Warpnie nad Zalewem Szczecińskim uzyskał status morskiego przejścia granicznego. Bariera infrastrukturalna występująca na granicy z Niemcami jest więc obecnie wynikiem nie tyle braku przejść granicznych, co raczej niskiej przepustowości (związanej z omówionymi wyżej barierami formalną i organizacyjną) głównych punktów, w których koncentrują się ogromne potoki towarowe. Środkiem do poprawy sytuacji w tym zakresie jest budowa terminali granicznych odsuwających odprawę samochodów ciężarowych z samego przejścia granicznego. Po stronie polskiej ogromny terminal celny powstał w Świecku, po niemieckiej w Pommelen (Kołbaskowo) i Ludwigsdorfie (Jędrzychowice). Na innych przejściach funkcjonują często bazy zatrzymujące

Linie kolejowe przecinające granicę polsko-niemiecką

Railway lines crossing the Polish-German border

Stacje graniczne	Linia kolejowa	Stan PL*D	Status przejścia granicznego (dopuszczone formy ruchu) stan - marzec 1997
Porajów-Zittau	Liberec-Zittau	1*1	-
Turoszów/Hirschtelde	Goerlitz-Zittau	1*1	tranzyt niemiecki
Krzewina/Leuba	Goerlitz-Zittau	1*1	tranzyt niemiecki
Zgorzelec/Goerlitz	Wrocław-Drezno	2*2	osobowy (reg.) i towarowy
Węgliniec/Horka	Bolesławiec-Hoyerswerda	2*1	towarowy
Łęknica/Bad Muskau	Lubsko-Weisswasser	1*1	-
Zasieki/Forst	Żary-Cottbus	1*1	osobowy (reg.) i towarowy
Gubinek/Guben	Lubsko-Guben	1*1	-
Gubin/Guben	Zielona Góra-Guben	1*1	osobowy (n) i towarowy
Kunowice/Frankfurt	Warszawa-Berlin	2*2	osobowy (reg.) i towarowy
Kostrzyn/Kietz	Gorzów Wlkp.-Berlin	2*1	osobowy (reg.) i towarowy
Siekierki/Neurudnitz	Chojna-Wriezen	1*1	-
Szczecin/Radekow	Szczecin-Angermünde	1*1	osobowy (reg.) i towarowy
Szczecin/Grambow	Szczecin-Pasewalk	2*1	osobowy (reg.) i towarowy

Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej*niemieckiej:

1 - jednotorowa, 2 - dwutorowa, E - zelektryfikowana,

Stosowane skróty:

reg. - regularna komunikacja pasażerska, n.- niewykorzystywane.

Źródło:

- 1) Mapy topograficzne 1:200000; WZKart, arkusze: Zittau, Jelenia Góra, Cottbus, Frankfurt, Myślibórz, Dziwnów, Szczecin,
- 2) Fiedorowicz Kazimierz, 1992,
- 3) Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej (aktualny na grudzień 1997).

pojazdy kilka kilometrów przed granicą i kontrolujące ich dojazd na samo przejście (tak, by nie dochodziło do kompletnego zablokowania).

Nie bez znaczenia jest także ogólny zły stan techniczny sieci drogowej w regionach przygranicznych (w tym dróg dojazdowych do przejść granicznych po obu stronach granicy). Stan ten ulega stopniowej poprawie po stronie niemieckiej (ogromne inwestycje w naprawę dróg nieremontowanych często od

czasów Hitlera). Analogiczne remonty dróg w Polsce realizowane są tylko w minimalnym zakresie.

Spośród 14 przecinających granicę niemiecką linii kolejowych międzynarodowe pociągi pasażerskie jeżdżą obecnie po 6, przy czym linie Szczecin - Angermünde i Szczecin - Pasewalk, wykazane są w statystykach Straży Granicznej jako jedno przejście graniczne Szczecin Gumieńce. Wzajemnie uzupełniają się sąsiednie punkty kolejowe w Zgorzelcu i Weglińcu. Pierwszy odprawia pociągi pasażerskie, drugi towarowe. W Turoszowie i Krzewinie Zgorzeleckiej granicę przecina wspólnie wykorzystywana (w obu przypadkach tylko w ruchu wewnętrznym; jeżdżą nią polskie pociągi do Bogatyni) linia kolejowa Goerlitz-Zittau.

Polityka rządów przygranicznych landów niemieckich popierała w latach 90-tych budowę jak największej liczby lokalnych przejść granicznych. Strona Polska, z uwagi na brak środków na tego typu inwestycje, starała koncentrować się na inwestycjach priorytetowych. O otwieranie nowych punktów granicznych zabiegały także społeczności lokalne (widzące w nich szansę rozwoju handlu, a w perspektywie całej lokalnej gospodarki) oraz władze czterech polsko-niemieckich Euroregionów (Nysa, Szprewa-Nysa-Bóbr, Viadrina i Pomerania). W planach znajduje się kilkanaście kolejnych inwestycji tego typu. Opracowania byłego CUP rozważały także możliwość otwarcia przejść w Radomierzycach, Pieńsku, Gubinku, Gryfinie (przekształcenie przejścia w ogólnodostępne), Dobieszczyne i Świnoujściu-Kaminke. Realizacja obiektów w Radomierzycach i Gubinku (szczególnie istotny dla wyprowadzenia z ulic miasta ciężkiego ruchu towarowego) jest dofinansowywana ze środków Unii Europejskiej (PHARE) [Fiedorowicz K., 1992]. Strona niemiecka zgłaszała na początku lat 90-tych postulat uruchomienia dalszych przejść w postaci przepraw promowych (m.in. w Widuchowej, Gozdowickich Mokradłach i przy ujściu Nysy do Odry). Jednocześnie jednak, podczas rozmów na szczeblu rządowym (w końcu 1997 r.) zwrócono uwagę na niecelowość inwestowania znacznych sum w infrastrukturę ściśle graniczną, jeżeli w perspektywie kilku najbliższych lat Polska miałaby stać się członkiem Unii Europejskiej oraz sygnatariuszem układu z Schengen. Należy stwierdzić, że owocem rozbudowy infrastruktury granicznej jest prawie całkowita eliminacja kolejek samochodów osobowych (nie licząc szczytów urlopowych oraz kolejek osób importujących prywatnie samochody) na granicy z Niemcami. Jednocześnie, skądinąd znaczne inwestycje poniesione na rzecz usprawnienia granicznego drogowego ruchu towarowego nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Kolejki pojazdów ciężarowych nie zmniejszyły się. Poprawa technicznej przepustowości przejść

z nawiązką rekompensowana była wzrostem ruchu oraz utrudnieniami formalnymi i organizacyjnymi.

5.7.2. Polsko-niemiecki ruch graniczny

W drugiej połowie lat 80-tych oraz w okresie 1990-1994 ruch na granicy polsko-niemieckiej wzrastał niezwykle dynamicznie (z 15,8 mln przekraczających granice w obu kierunkach w 1980 r. do 42,4 mln w 1990 r. i 134,0 mln w 1994 r.; patrz tab. 5.41), będąc główną składową ogólnego wzrostu ruchu na granicach Polski. Przyczyny gwałtownego wzrostu były już wymieniane w rozdziale 4 i leżały przede wszystkim w zniesieniu ograniczeń formalnych (patrz wyżej) oraz zróżnicowaniu cen artykułów konsumpcyjnych pomiędzy Polską i zjednoczonymi Niemcami. Wprawdzie po roku 1994 natężenie ruchu polsko-niemieckiego nieznacznie zmalało, to jednak z sumą 127,7 mln przekraczających granicę (48,7% całości ruchu granicznego) nadal kształtuje on w ogromnej mierze strukturę całości ruchu granicznego. Spadek natężenia ruchu obejmował zarówno przyjazdy obywateli niemieckich do Polski (z 44,6 mln osób w 1994 r. na 43,1 mln w 1996), jak i wyjazdy obywateli polskich za granicę na kierunku niemieckim (odpowiednio z 19,6 mln na 18,4 mln). Przyczyn spadku natężenia ruchu szukać należy w:

- powolnym wyrównywaniu się cen (podwyżki w Polsce, pojawienie się tanich supermarketów w niemieckich miastach przygranicznych - konkurencja dla polskich bazarów);
- wzroście zamożności społeczeństw wschodnich landów niemieckich (ludzie bogaci nie poświęcają weekendu na wyjazd do odległej o kilkadziesiąt kilometrów Polski po benzynę i masło);
- ograniczeniach w działalności polskich firm budowlanych na rynku niemieckim (zmniejszenie liczby wahadłowych podróży robotników polskich);
- przejściem pewnej części tranzytu do Europy Zachodniej przez kierunek czeski.

Po roku 1993 drastycznie zmniejszyło się znaczenie wzajemnego ruchu kolejowego i ostatnio (1996) w jego ramach odbywało się już tylko ok. 1,7% przekroczeń granicy. Drogowe polsko-niemieckie przejścia graniczne należą obok Cieszyna do najruchliwszych w Polsce. W przeciwieństwie do granicy południowej ogromne potoki ruchu odnotowuje się także na przejściach typowo lokalnych, co związane jest z przyjazdami Niemców na przygraniczne bazy. W 1996 r. ruch na 5 przejściach przekraczał 10 mln osób (rząd wielkości

Tabela 5.41

Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-niemieckiej 1980,1990-1996

Table 5.41

Passenger border traffic at the Polish-German border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995			1996			Udział w ruchu 1996			
	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	MRG* w %	ogółem	obywatel Polski w %	MRG* w %	przez granicę niemiecką	przez wszystkie granice**		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
W ruchu drogowym:																						
Zgorzelec/Goerlitz	1068659	75,2	570945	88,1	192882	61,4	266673	56,9	408832	53,6	657786	53,3	298178	60,5	5,7	256950	62,2	0,8	0,20	0,10		
Bielawa Dolna/Horka	25	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,00	0,00		
Zasiek/Forst	316192	79,6	238070	86,5	46768	66,8	16059	74,4	3621	60,9	11057	38,6	9081	54,0	26,7	18050	70,6	16,3	0,01	0,01		
Gubin/Guben	13412	79,9	1290	49,1	0	0,0	0	0,0	103	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	3379	51,9	44,5	0,00	0,00		
Kunowice/Frankfurt	1694371	56,1	505006,4	61,2	2248084	29,8	2046427	40,3	1303817	44,2	1185205	48,9	1119821	55,4	2,0	1346200	57,2	4,0	1,05	0,51		
Kostrzyn/Kietz	0	0,0	57	35,1	18613	5,4	649505	32,6	400474	27,6	171600	61,5	316997	83,8	45,8	278903	79,8	48,4	0,22	0,11		
Szczecin Gumiecie/Tantow	556220	57,3	852596	95,1	111714	69,2	136155	65,8	165518	58,4	176723	53,1	237677	55,3	0,0	250671	52,9	0,4	0,20	0,10		
RAZEM	3648879	64,0	6713022	68,7	2618061	34,3	3114819	41,4	5882365	33,9	2202371	51,5	1981754	60,7	9,5	2154161	60,3	9,1	1,69	0,82		
W ruchu drogowym:																						
Porajów/Zittau	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4062559	2,0	4273763	1,9	42,0	4308653	2,1	40,3	3,37	1,64		
Sieniewka/Zittau	818515	58,6	1659841	15,9	2354392	8,1	2852841	6,7	6207590	4,8	7622994	5,0	8167141	4,7	47,9	9467407	4,5	47,3	7,41	3,61		
Krzewina Zg./Ostroz	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17542	17,4	115267	12,8	65,6	164453	16,3	72,9	0,13	0,06		
Zgorzelec/Goerlitz	2689637	58,9	7629344	28,9	7809472	37,8	10120704	42,5	10541183	36,7	16037746	52,1	14797341	43,8	20,4	9362147	45,1	18,4	7,33	3,57		
Jędrzychowice/Ludwigsdorf	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	150243	67,2	302205	67,4	0,0	2799166	46,8	10,4	2,19	1,07		
Przewóz/Podrosche	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2370700	13,6	54,0	4181579	10,2	53,1	3,27	1,59		
Łęknica/Bad Muskau	418558	64,3	2361806	19,4	7490923	6,4	7869381	8,4	7445122	8,2	7610355	10,4	7087608	13,3	46,0	5163064	14,6	50,1	4,04	1,97		
Olszyna/Cottbus	745411	34,7	4101952	69,0	4877254	52,2	5375028	47,3	7576239	33,5	9353377	30,5	10103373	30,9	25,0	11424469	32,4	26,6	8,94	4,36		
Gubin/Guben	1489565	71,7	2822587	28,3	3389565	30,8	4482559	29,2	10742249	34,9	10765929	30,8	10514161	30,9	52,8	11048067	29,1	53,8	8,65	4,21		
Świecko/Frankfurt	729030	34,4	6512964	78,3	7516331	66,9	9272209	60,9	14627815	52,9	17202358	45,3	15572717	41,3	13,8	14887682	39,4	13,9	11,65	5,68		
Ślubice/Frankfurt	1707237	68,3	4384802	21,7	9370819	19,4	14113575	17,7	16998634	21,6	15056600	24,6	16488218	26,3	34,8	12527501	30,4	37,9	9,81	4,78		
Kostrzyn/Kietz	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5260391	35,1	12259744	31,2	9444130	35,8	41,3	10756148	42,5	42,1	8,42	4,10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Osinów Dol./Hohenwutzen	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4366667	0,9	4311786	1,3	3389996	1,8	41,2	2466029	1,3	41,4	1,93	0,94
Krajnik Dol./Schwedt	241143	80,5	1104657	14,1	5070426	3,2	6280446	3,6	5738222	5,0	6421572	6,3	6013196	7,3	64,3	6087738	7,3	65,5	4,76	2,32
Gryfino/Mescherin	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	26051	75,0	100,0	0,02	0,01
Rosowek/Rosow	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	15878	24,7	54,9	3690127	45,2	39,4	2,89	1,41
Kolbaskowo/Pcnkun	1101583	41,2	2318644	62,8	4049751	55,6	8795448	53,6	11996574	53,1	9898122	52,6	8997414	52,1	5,3	5156409	50,5	8,4	4,04	1,97
Lubieszyn/Linken	705045	46,1	1321008	33,8	3493011	10,2	6710763	4,3	5993478	5,6	6132064	5,9	5929211	6,4	46,2	6639703	7,8	40,2	5,20	2,53
Buk/Blankensee	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	459	59,3	100,0	0,00	0,00
Bobolin/Schwennenz	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	182	79,1	100,0	0,00	0,00
Świnoujście/Abtbeck	1474593	32,2	1433503	1,8	2461810	12,5	4871840	7,4	5131800	5,8	4862900	6,1	5337955	6,2	76,6	5441646	5,3	64,8	4,26	2,07
RAZEM	12120317	53,8	35651108	41,2	57883754	29,6	80744794	28,2	112625964	28,1	131765891	28,5	128920274	27,0	35,5	125598680	27,1	37,1	98,31	47,88
W ruchu rzečním:																				
Świecko	4252	26,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,00	0,00
Stubice	0	0,0	0	0,0	0	0,0	68	100,0	0	0,0	0	0,0	37	0,0	0,0	693	0,0	0,0	0,00	0,00
Kostrzyn	119	19,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,00	0,00
Osinów Dolny	8	100,0	120	100,0	170	100,0	33	100,0	13	100,0	554	69,3	684	91,2	0,0	768	95,7	0,0	0,00	0,00
Widuchowa	14316	0,7	188	100,0	378	21,4	2392	3,8	2062	8,9	3273	2,7	3230	16,6	0,0	3103	17,5	0,0	0,00	0,00
Gryfino	13	100,0	136	100,0	115	60,0	3889	1,9	4004	4,4	6080	3,1	6630	14,4	0,0	6286	17,3	0,0	0,00	0,00
RAZEM	18708	6,7	444	100,0	663	48,3	6382	4,2	6079	6,1	9907	6,7	10581	20,0	0,0	10850	21,8	27,4	0,01	0,00
Razem w ruchu osobowym	15787904	56,1	42364574	45,6	60502478	29,8	83865995	28,6	118514408	28,4	133978169	28,9	130912609	27,5	35,1	127763691	27,6	36,6	100,00	48,70

* Mały Ruch Graniczny funkcjonujący pomiędzy Polską i Niemcami od 1993 roku,
** w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-niemiecką w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Arrivals of foreigners via the Polish-German border in 1996, by main border crossings

Przejścia graniczne	Przyjazdy ogółem	W tym wby watek państw																							
		Rosja		Litwa		Białoruś		Ukraina		Czechy		Niemcy		Francja		Holandia		Dania		Belgia		Estonia		Lotwa	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	Ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
Porajow/Zittau - drogowe	2249494	23	0.00	11	0.00	13	0.00	85	0.00	263823	11.73	1963935	87.31	442	0.02	14701	0.65	580	0.03	927	0.04	0	0.00	0	0.00
Stenjawka - drogowe	4610771	100	0.00	78	0.00	23	0.00	254	0.01	92182	2.00	4511757	97.85	622	0.01	1692	0.04	167	0.00	674	0.01	0	0.00	2	0.00
Zgorzelec - kolejowe	42737	1353	3.17	803	1.88	1047	2.45	1083	2.53	18	0.04	35193	82.35	709	1.66	197	0.46	84	0.20	195	0.46	17	0.04	123	0.29
Zgorzelec - drogowe	2535480	11371	0.45	2775	0.11	4260	0.17	13701	0.54	20180	0.80	2380403	93.88	36629	1.44	15568	0.61	987	0.04	6450	0.25	241	0.01	1277	0.05
Jędrzychowice - drogowe	862565	6393	0.74	3115	0.36	2514	0.29	8660	1.00	3720	0.43	792365	91.86	14805	1.72	6831	0.79	349	0.05	2755	0.32	400	0.05	1021	0.12
Przewóz - drogowe	1877728	77	0.00	16	0.00	28	0.00	133	0.01	301	0.02	1874176	99.81	312	0.02	392	0.02	67	0.00	116	0.01	0	0.00	4	0.00
Lęknica - drogowe	2190914	1081	0.05	111	0.01	136	0.01	1114	0.05	782	0.04	2173580	99.21	1616	0.07	2648	0.12	607	0.03	1441	0.07	7	0.00	6	0.00
Olszyna - drogowe	3772236	4739	0.13	6879	0.18	2045	0.05	16747	0.44	10024	0.27	3614507	95.82	18115	0.48	31110	0.82	15143	0.40	15555	0.41	162	0.00	457	0.01
Gubin - drogowe	4005578	4958	0.12	7213	0.18	921	0.02	1621	0.04	62	0.00	3982798	99.43	954	0.02	2246	0.06	128	0.00	750	0.02	49	0.00	150	0.00
Świecko - drogowe	4513766	339189	7.51	320186	7.09	262598	5.82	264083	5.85	383	0.01	2517756	55.78	65834	1.46	63085	1.40	24343	0.54	48786	1.08	192856	4.27	211079	4.68
Ślubice - drogowe	4337460	18647	0.43	15831	0.36	14247	0.33	13871	0.32	61	0.00	4061597	93.64	34448	0.79	37580	0.87	12549	0.29	20555	0.47	7584	0.17	9432	0.22
Kunowice - kolejowe	294326	65233	22.16	7174	2.44	19727	6.70	29017	9.86	342	0.12	113758	38.65	3174	1.08	7185	2.44	1119	0.38	3829	1.30	843	0.29	2632	0.89
Kostrzyn - kolejowe	26521	41	0.15	2	0.01	7	0.03	20	0.08	0	0.00	25839	97.43	7	0.03	25	0.09	1	0.00	20	0.08	0	0.00	0	0.00
Kostrzyn - drogowe	3128763	8214	0.26	4145	0.13	1945	0.06	2577	0.08	0	0.00	3104635	99.23	44	0.00	356	0.01	1408	0.05	231	0.01	1949	0.06	1196	0.04
Osinów Dolny - drogowe	1228301	127	0.01	8	0.00	14	0.00	114	0.01	137	0.01	1221340	99.43	210	0.02	545	0.04	596	0.05	68	0.01	1	0.00	0	0.00
Krajnik Dolny - drogowe	2850490	388	0.01	350	0.01	149	0.01	228	0.01	690	0.02	2838131	99.57	905	0.03	1359	0.05	1563	0.05	271	0.01	344	0.01	180	0.01
Widuchowa - rzeczne	1930	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	0.21	1797	93.11	1	0.05	27	1.40	2	0.10	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Rosówek - drogowe	596090	341	0.06	128	0.02	103	0.02	104	0.02	33	0.01	590850	99.12	329	0.06	1225	0.21	498	0.08	264	0.04	5	0.00	44	0.01
Kolbaskowo - drogowe	1788305	8534	0.48	7829	0.44	2001	0.11	1882	0.11	617	0.03	1684532	94.20	5630	0.31	18766	1.05	16252	0.91	5815	0.33	2824	0.16	5535	0.31
Szczecin - kolejowe	57430	3266	5.69	72	0.13	98	0.17	289	0.50	62	0.11	48308	84.12	388	0.68	450	0.78	114	0.20	107	0.19	13	0.02	28	0.05
Lubieszyn - drogowe	2950237	994	0.03	875	0.03	401	0.01	485	0.02	808	0.03	2918736	98.93	398	0.01	4079	0.14	11542	0.39	328	0.01	157	0.01	316	0.01
Świnoujście - drogowe	2565236	7	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	332	0.01	2560669	99.64	162	0.01	679	0.03	2323	0.09	146	0.01	0	0.00	0	0.00
RAZEM	46564863	475084	1.02	377601	0.81	312277	0.67	356087	0.76	395128	0.85	43089515	92.54	185780	0.40	210762	0.45	90522	0.19	109293	0.23	207452	0.45	233482	0.50

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

odpowiadający całemu ruchowi np. z Ukrainą lub Białorusią). Były to zarówno punkty o charakterze tranzytowym (Świecko, Olszyna) jak i regionalnym (Gubin) oraz lokalnym (Kostrzyn, Słubice). Na dalszych 7 przejściach natężenie ruchu przekraczało 5 mln osób, a na najmniej ruchliwym (nie licząc przeznaczonej dla pieszych Krzewiny Zgorzeleckiej oraz 3 punktów tylko dla małego ruchu granicznego) punkcie drogowym w Osinowie Dolnym wynosiło 2,5 mln (prawie tyle samo co na lotnisku Warszawa-Okęcie). Najruchliwszym przejściem kolejowym były, położone na trasie Warszawa-Berlin, Kunowice (1,3 mln w 1996 r.). W okresie 1994-1996 najbardziej zmniejszył się ruch w lokalnych punktach „przybazarowych” (szczególnie w Słubicach i Łęknicy) oraz na przejściach w sąsiedztwie nowych punktów granicznych (Kołbaskowo po otwarciu Rosówka, Zgorzelec po otwarciu Jędrzychowice, ale również z uwagi na regres miejscowego handlu bazarowego - patrz punkt 5.7.3). Jednocześnie nadal rósł ruch w Sieniawce (z 7,6 mln w 1994 do 9,5 mln w 1996 r.) i w Olszynie. W 1996 granicę polsko-niemiecką przekroczyło też 10,9 tys. osób w ruchu rzeczonym.

Informacji o strukturze ruchu granicznego dostarcza nam analiza udziału małego ruchu granicznego (MRG) w całym osobowym potoku transgranicznym. Wysoki udział MRG pozwala zidentyfikować dane przejście graniczne jako mające zasięg lokalny (odprawiające głównie mieszkańców gmin przygranicznych); niski udział wskazuje na szersze oddziaływanie przestrzenne (dużą rolę ruchu tranzytowego). w 1996 r. na MRG przypadało 36,6% przekroczeń granicy polsko-niemieckiej. Odsetek ten utrzymywał się w latach 1994-1996 na wyrównanym poziomie. Bardzo niskim udziałem MRG charakteryzowały się z oczywistych względów przejścia położone na szlakach transeuropejskich (Zgorzelec, Jędrzychowice, Świecko, Kołbaskowo; nieco wyższym Olszyna); zdecydowanie wysokim udziałem (ponad 50%) przejścia „przybazarowe” w: Przewozie, Łęknicy, Gubinie, Krajniku Dolnym i Świnoujściu. Zróznicowany pomiędzy przejściami, był odsetek podróżujących w ramach MRG wśród pasażerów transgranicznych linii kolejowych (ogółem 9,1%, w Kunowicach tylko 4,0%, ale w Kostrzynie 48,4%).

Po spadku, jaki wystąpił w latach 1990-1991, udział Polaków wśród przekraczających granicę polsko-niemiecką utrzymuje się na w miarę wyrównanym poziomie 27-29%. W całym badanym okresie jest on wysoki na przejściach o charakterze tranzytowym (Zgorzelec, Jędrzychowice, Rosówek, Kołbaskowo i choć w mniejszym stopniu także Olszyna, Świecko i Kostrzyn). W okresie 1992-1996 udział obywateli polskich małał w Świecku i Olszynie (rosł tam odsetek podróżujących tranzytem obywateli państw byłego ZSRR), wzrastał natomiast w Kostrzynie (coraz częściej wybieranym jako mniej obciążona trasa dojazdu do Berlina). Jednocześnie odsetek Polaków pozostawał niezmiennie mały (najczęściej poniżej 10%) na przejściach lokalnych

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę

Car and bus traffic crossing the Polish-German border

PRZEJŚCIA GRANICZNE:	1980		1990		1991		1992		1993		1994	
	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską	ogółem	udział poj z rej polską
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Porajów/Zittau	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1398861	2,0
Sieniawka/Zittau	135163	36,7	481815	14,0	350434	10,5	350714	12,4	1056652	10,5	1729653	7,5
Zgorzelec/Goerlitz	293046	32,9	983583	41,0	1721039	37,7	2583968	37,6	3107924	39,6	5249923	46,1
Jędrzychowice/Ludwigsdorf	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Przewo/Podrosche	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Lęknica/Bad Muskau	93333	49,7	504978	22,8	1093268	13,4	1625423	11,8	2198065	50,2	2797518	10,0
Olszyna/Cottbus	212156	32,6	1042391	64,3	1393845	47,2	1756369	41,1	2488835	32,8	3646847	27,8
Gubin/Guben	115718	54,4	344016	38,0	596957	26,3	1173666	25,8	4635219	30,1	4776110	27,9
Świecko/Frankfurt	168335	25,7	1454888	65,0	2543711	67,0	3043436	62,0	5057146	55,9	5697282	46,5
Ślubice/Frankfurt	265538	74,6	562696	19,3	2294133	19,8	4321167	16,8	4114180	21,9	4266592	26,1
Kunowice (tr kombinowany)	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	436	87,4	0	0,0
Kostrzyn/Kietz	0	0,0	0	0,0	0	0,0	207311	29,8	3923867	19,5	5894801	31,1
Osinów Dln /Hohenwutzen	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1259961	1,1	1421202	1,5
Krajnik Dolny/Schwedt	46071	69,4	180772	24,0	1246310	4,1	1959787	3,7	2221743	4,0	2393119	5,4
Rosówek/Rosow	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Kolbaskowo/Penkun	254426	29,4	615409	50,5	1462576	51,4	3146165	51,8	4183313	51,5	3757278	52,1
Lubieszyn/Lincken	183301	45,4	343529	30,5	1181013	10,3	2127389	4,4	1795018	5,8	1894420	5,9
Świnoujście/Garz	0	0,0	0	0,0	1643	0,0	100	0,0	0	0,0	0	0,0
Świnoujście/Ahlbeck	1540	37,9	4482	19,9	5116	16,9	8435	20,4	370	35,1	1070	40,0
RAZEM	1768627	42,8	6518559	44,5	13890045	34,1	22303930	30,1	36042729	31,9	44924676	29,0

* including passport-based traffic and minor border traffic

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

(służących głównie przychodzącym na bazy Niemcom) w Sieniawce, Przewozie, Osinowie Dolnym (w 1996 r. zaledwie 1,3%), Krajniku Dolnym, Lubieszynie i Świnoujściu; ponadto na obsługującym tranzyt niemiecko-czeski przejściu Porajów/Zittau. W transgranicznej komunikacji kolejowej po spadku udziału w okresie 1991-1993 (masowe przyjazdy Berlińczyków pociągami na bazar w Kostrzynie) od 1994 ponownie dominowali pasażerowie polscy (w 1996 r. - 60,3%). Dominacja ta była większa na punktach regionalnych, niż na głównym kierunku tranzytowym do Berlina (w Kunowicach 57,2%; w Kostrzynie aż 79,8%).

W 1996 r. przez granicę niemiecką wjechało do Polski 46,6 mln cudzoziemców (53,3% wszystkich wjazdów; o 11 punktów procentowych mniej niż w 1994 r.; patrz tab. 5.42), w tym 43,1 mln obywateli niemieckich (92,5%). Pomimo tak dużej dominacji przyjazdów z kraju sąsiedniego, ogromną rolę odgrywał jednak ruch tranzytowy (z Europy Zachodniej do

Tabela 5.43

polsko-niemiecką w latach 1980, 1990-1996

Table 5.43

in the years 1980 and 1990-1996

		1995					1996					Udział w całości ruchu 1996 w %			
w tym autobusy		udział poj z rej. polska	udział poj z rej. polska	w tym autobusy		ogółem	udział poj z rej. polska	w tym autobusy		ogółem		Autobusy			
ogółem	udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL	granica niemiecka	granica Polski	granica niemiecka	granice Polski		
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		
0	0.0	1482222	1.7	0	0.0	1589976	1.9	0	0.0	3.52	2.08	0.00	0.00		
210	30.5	2006179	7.2	41	56.1	2430800	7.0	11	45.5	5.38	3.19	0.01	0.00		
44101	52.8	4829294	42.2	43082	46.9	2922741	44.3	35029	47.1	6.46	3.83	31.37	6.46		
0	0.0	0	0.0	0	0.0	917078	43.2	8210	45.6	2.03	1.20	7.35	1.51		
0	0.0	1013827	12.2	0	0.0	1722267	10.1	0	0.0	3.81	2.26	0.00	0.00		
1337	48.1	2464477	15.4	1588	42.9	1988793	13.6	1073	44.9	4.40	2.61	0.96	0.20		
25216	62.1	3888613	28.6	24453	59.7	4781146	30.9	20067	54.5	10.57	6.27	17.97	3.70		
169	42.0	4596977	31.0	1074	42.1	5211914	27.6	600	40.5	11.53	6.83	0.54	0.11		
26189	71.2	5579123	41.0	24174	66.2	5610720	34.9	25183	40.1	12.41	7.35	22.55	4.64		
4747	47.3	4737566	29.9	9876	49.3	4030825	31.9	1794	46.3	8.91	5.28	1.61	0.33		
0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00		
0	0.0	5396898	35.0	1186	14.8	6127849	41.5	1635	24.3	13.55	8.03	1.46	0.30		
2	100.0	1182193	2.0	0	0.0	372090	2.0	0	0.0	0.82	0.49	0.00	0.00		
454	12.6	2259740	6.6	489	20.0	2250901	7.0	504	32.7	4.98	2.95	0.45	0.09		
0	0.0	6921	25.0	2	0.0	1339286	45.0	4487	35.6	2.96	1.76	4.02	0.83		
17917	50.8	3129560	51.2	15003	39.1	1718795	47.6	9180	33.1	3.80	2.25	8.22	1.69		
5663	7.1	1872207	6.7	4657	6.1	2200680	8.2	3894	10.5	4.87	2.88	3.49	0.72		
0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00		
42	76.2	2178	35.3	0	0.0	2940	28.4	1	100.0	0.01	0.00	0.00	0.00		
126047	55,7	44447975	28,7	125625	50,4	45218801	28,3	111668	43,4	100,00	59,26	100,00	20,59		

Polski i z krajów Europy Wschodniej do Niemiec i dalej na Zachód). Łącznie do Polski wjechało bowiem na tym kierunku aż 3,5 mln obywateli państw trzecich. Niemcy dominowali z reguły na przejściach lokalnych (np. w Przewozie - 99,8%, Gubinie 99,4%, Kostrzynie 99,2%, Świnoujściu - 99,6%). Zdecydowanie najmniejszym odsetkiem obywateli niemieckich charakteryzowały się punkty tranzytowe na kierunku berlińskim, drogowe w Świecku (tylko 55,8%) i kolejowe w Kunowicach (38,7%); relatywnie niskim pozostałe przejścia kolejowe (w granicach 85,5%; poza Kostrzynie - 97,4%), punkt w Porajowie/Zittau (87,3%; ruch czeski) oraz, choć w mniejszym stopniu (90-95% Niemców) inne drogowe punkty na głównych szlakach europejskich (Zgorzelec, Jędrzychowice, Olszyna, Kołbaskowo) oraz przejście w Słubicach (przejmujące część tranzytu z sąsiedniego Świecka).

Poza Niemcami, największą, choć niezbyt liczną, grupę wśród obcokrajowców wjeżdżających do Polski przez granice niemiecką stanowili

Tabela 5.44

Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-niemiecką w latach 1980, 1990-1996

Table 5.44

Heavy goods vehicle traffic at the Polish-German border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r.	
	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	na granicy niemieckiej	na granicach Polski
Steniawka/Zittau	625	50.9	3651	28.1	43887	45.8	48914	51.1	50859	53.3	74803	53.8	79654	57.4	62129	67.1	3.54	1.78
Zgorzelec/Goerlitz	5066	43.1	50723	47.3	87686	45.0	99773	45.7	167564	57.5	300788	53.4	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Jędrzychowice/Ludwigsdorf	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	130090	68.4	268307	67.9	290081	69.2	16.55	8.33
Łęknica/Bad Muskau	0	0.0	0	0.0	0	0.0	623	72.4	54	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Olszyna/Cottbus	15446	21.3	120365	44.6	273681	55.5	309000	66.7	343228	58.1	304745	80.2	272860	73.6	276372	75.7	15.77	7.94
Gubin/Guben	1392	83.3	21120	62.3	49869	60.2	65557	57.4	86211	49.0	72417	41.6	63314	43.3	51744	46.0	3.07	1.54
Swiecko/Frankfurt	95582	32.5	360724	47.6	395318	45.4	373316	43.3	392513	35.3	215101	48.4	261461	49.6	597409	23.1	34.08	17.16
Kunowice/Frankfurt (kol.)	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	291	35.1	0	0.0	0	0.0	805	11.4	0.05	0.02
Słubice/Frankfurt	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	13	30.8	4464	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Kostrzyn/Kietz	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	140	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Osinów Dolny/Hohenwatzem	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	10	0.0	10	40.0	0	0.0	0.00	0.00
Krajnik Dol./Schwedt	5958	41.5	4490	47.8	35920	41.8	46936	59.2	70503	70.3	83104	74.6	74222	74.6	72497	72.3	4.14	2.08
Kolbaskowo/Penkun	19871	36.7	116744	51.5	118275	45.2	148531	58.0	233234	62.7	345887	56.0	379025	64.1	329908	73.5	18.82	9.48
Lubieszyn/Lincken	1397	53.7	2224	57.1	13917	57.4	75562	52.1	82494	43.9	98659	41.9	75700	44.7	69946	51.7	3.99	2.01
Swinoujście/Garz	0	0.0	0	0.0	4859	0.0	955	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Swinoujście/Ahlbeck	4567	5.4	6467	4.5	312	44.2	712	24.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	0.0	0.00	0.00
RAZEM	149904	32,5	686508	47,7	1023724	48,6	1169879	53,8	1427291	51,6	1625617	59,4	1479017	62,1	1752893	53,9	100,00	50,35

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Rosjanie (475 tys. - 1,0%), Czesi (0,9%), Litwini (0,8%), Ukraińcy (0,8%), Białorusini (0,7%), Łotysze (0,5%), Estończycy (0,5%), Holendrzy (0,5%), Francuzi (0,4%), Belgowie (0,2%) i Duńczycy (0,2%). Tak więc, łącznie na obywateli europejskich państw byłego ZSRR (bez Mołdawii) przypadało 4,3% wjazdów (znacznie ponad połowę wszystkich wjazdów nie niemieckich), a na stanowiące naturalne (analogiczne jak kraje byłego ZSRR dla Polski) „zaplecze” Niemiec kraje Beneluksu i Francję tylko 1,1% wjazdów. Obywatele europejskich państw byłego ZSRR (bez Mołdawii) odprawiani byli przede wszystkim w punkcie drogowym w Świecku (byli to w znacznej mierze kierowcy ciężarówek i stanowili na tym przejściu łącznie 35,3% wjeżdżających do Polski cudzoziemców). Rosjanie, Ukraińcy i Białorusini stanowili też znaczącą grupę wśród podróżujących pociągami przez Kunowice, a także przez pozostałe przejścia kolejowe; Ukraińcy na tranzytowych przejściach południowych w Jędrzychowicach i Olszynie. Ponad połowa wjeżdżających obywateli czeskich odprawiona była w Porajowie/Zittau (tranzyt z Niemiec do Czech; 11,7% wjazdów cudzoziemców przez ten punkt); wielu ponadto w sąsiednich Sieniawce i Zgorzelcu. Ruch obywateli państw zachodnich był bardziej rozproszony. Także i w tym przypadku, największą jego część przejmowały punkty w Świecku i sąsiednich Słubicach. Relatywnie duży udział gości z Europy Zachodniej występował ponadto w Zgorzelcu i Jędrzychowicach, Kołbaskowie, Olszynie oraz na przejściach kolejowych, a także rzecznych.

Na początku lat 90-tych dynamika wzrostu ruchu samochodów osobowych była na granicy niemieckiej podobna, a nawet nieco większa do obserwowanej w przypadku ruchu osobowego (patrz tab. 5.43). W latach 1994-1996 spadkowi ruchu osób nie towarzyszył jednak spadek liczby przekraczających granice pojazdów osobowych. W 1995 r. liczba ta utrzymała się na mniej więcej tym samym poziomie, zaś w 1996 ponownie wzrosła. Przyczyn tego faktu szukać można w ograniczeniu liczby pieszych przekroczeń granicy (spadek popularności zapewniających codzienne zaopatrzenie polskich bazarów żywnościowych), przy jednoczesnym utrzymaniu tendencji wzrostowej krótkich przyjazdów obywateli niemieckich samochodami (wciąż bardzo atrakcyjna cena paliwa w Polsce), a ponadto także w rosnącej roli tranzytu i coraz większym stopniu wykorzystania własnych samochodów przy podróżach zagranicznych na zachód wśród obywateli polskich. Poza tym rozkład, struktura i tendencje zmian w ruchu samochodów osobowych na poszczególnych przejściach były w ogólnym założeniu analogiczne, jak w przypadku ruchu osób. Wyjątek stanowi przejście w Olszynie, gdzie w latach 1995-1996 nastąpił gwałtowny, nieproporcjonalny (do ruchu osób) i trudny w interpretacji wzrost ruchu samochodów osobowych.

Odprawiając 59,3% (1996) wszystkich przekraczających granice Polski samochodów osobowych, granica niemiecka skupia na sobie zaledwie 20,6% ruchu granicznego autobusów. Wynika to z niespotykanej koncentracji ruchu autobusów na granicach wschodnich oraz z mniejszej częstotliwości kursów regularnych połączeń autobusowych (mimo dużej liczby linii) na kierunku zachodnim niż wschodnim. W 1996 r. granice niemiecką przekroczyło w obu kierunkach 111,7 tys. autobusów, o blisko 15 tys. mniej niż w 1994 r. (skutek m.in. odzyskiwania części rynku międzynarodowych przewozów publicznych przez komunikację lotniczą oraz sukcesywnego podnoszenia poziomu motoryzacji w Polsce, połączonego z odmładzaniem parku samochodowego). Największy ruch w tej kategorii zanotowano w Zgorzelcu i Jędrzychowicach, Świecku, Olszynie i Kołbaskowie (łącznie 88,6% ruchu dwustronnego). Przesunięcie środka ciężkości ruchu autobusowego ku południowej części granicy wiąże się z dużą liczbą połączeń regularnych z Górnego Śląska i Opolszczyzny (mniejszość niemiecka) do Niemiec oraz z kierunkiem połączeń dalekobieżnych i przejazdów turystycznych do Europy Południowo-Zachodniej. Ponadto na ruch w Zgorzelcu wpływa istnienie miejskiej linii autobusowej Zgorzelec-Goerlitz. Udział autobusów z rejestracją polską jest relatywnie wysoki (43,4% w 1996 r.), co wiąże się z zasadą, w myśl której regularne połączenia międzynarodowe obsługiwane są wspólnie przez przedsiębiorstwa rodzime i zagraniczne. Odsetek wozów polskich ma jednak tendencję malejącą (w 1994 wynosił 55,7%), co wskazuje, że wspomniany spadek ruchu objął przede wszystkim przewoźników polskich, podczas gdy nadal wzrastała liczba przejazdów tranzytowych (autobusy z Europy Wschodniej) i zorganizowanych wycieczek do Polski (z Europy Zachodniej).

Do roku 1993 ruch samochodów ciężarowych wzrastał na granicy niemieckiej szybciej niż na innych granicach, co wynikało przede wszystkim z postępującego przejmowania przez Niemcy roli głównego partnera handlowego Polski (patrz tab. 5.44.). W roku 1993 na granicy zachodniej odprawiono aż 65,1% wszystkich przekraczających granice Polski samochodów ciężarowych. W roku 1994 wzrost ruchu był już wolniejszy (z 1,4 mln do 1,6 mln pojazdów), a udział granicy niemieckiej spadł do poziomu 59,7%, co związane było z kolei z dynamicznym wzrostem ruchu na granicy z Białorusią (był to w znacznej mierze tranzyt). W 1995 nastąpiło przejściowe zatrzymanie wzrostu dwustronnego drogowego ruchu towarowego (spadek do poziomu 1,5 mln pojazdów), zaś w 1996 jego ponowny wzrost (do 1,75 mln). Jednocześnie jednak nadal malał udział granicy, a także drastycznie zmniejszył się odsetek ciężarówek z rejestracją polską (na 53,9%, po systematycznym wzroście w całej dekadzie, aż do 62,1% w 1995 r.). Wynika z tego, że za wzrost ruchu odpowiedzialny jest obecnie przede wszystkim rosnący na znaczeniu tranzyt z Europy Wschodniej do Zachodniej i odwrotnie. Spadek udziału ciężarówek polskich wiąże się też z ograniczeniami w przyznawaniu zezwoleń na

wykonywanie usług transportowych na terenie Niemiec dla przewoźników polskich.

Ruch pojazdów ciężarowych jest na granicy niemieckiej silnie skoncentrowany (po części ze względów formalnych - tylko 8 przejść odprawia takie pojazdy). W całym badanym okresie większość ruchu skupiała się na przejściach w Zgorzelcu (później Jędrzychowicach), Olszynie, Świecku i Kołbaskowie. Punkty te odprawiają wszelkie rodzaje ładunków i położone są na głównych trasach międzynarodowych. Rozkład ruchu pomiędzy wymienionymi przejściami zmieniał się jednak w poszczególnych latach, co wiązało się z:

- prowadzonymi remontami mostów (najpierw w Zgorzelcu, potem w Świecku);
- zakładaniem na kolejnych przejściach przez stronę niemiecką wag pojazdów (ucieczka ruchu, zwłaszcza tranzytowego, z reguły przeładowanych pojazdów z byłego ZSRR na przejścia jeszcze nie wyposażone w wagę);
- budową i uruchamianiem towarowych terminali granicznych.

W latach 1980, 1990-1993 oraz ponownie w 1996 r. największą część ruchu skupiało Świecko, w okresie 1994-1995 - Kołbaskowo i Zgorzelec / Jędrzychowice. W roku 1996 ruch w Jędrzychowicach i w Kołbaskowie zmalał. Od 1993/94 r. zmniejsza się też ruch w punkcie Olszyna oraz na wszystkich bez wyjątku przejściach regionalnych. W efekcie, w roku 1996 doszło do ponownej (podobnej do sytuacji z początku dekady) bardzo silnej koncentracji ruchu w Świecku (34,1% ruchu polsko-niemieckiego i aż 17,2% całości ruchu granicznego ciężarówek). Można zaryzykować twierdzenie, że koncentracja ruchu towarowego na głównych czterech szlakach (w tym w potoków pojazdów ciężarowych pomiędzy różnymi przejściami było, w latach 90-tych sytuacją przejściową związaną z unowocześnianiem infrastruktury granicznej. W roku 1993 i ponownie w 1996 niewielką ilość samochodów ciężarowych odprawiono też na przejściu kolejowym w Kunowicach w ramach tzw. transportu kombinowanego.

Udział samochodów ciężarowych z rejestracją polską rósł w latach 90-tych i jest konsekwentnie wysoki na wszystkich przejściach poza Świeckiem; najwyższy w Olszynie (w 1996 r. - 75,7%), Kołbaskowie, Krajniku Dolnym, Jędrzychowicach i Sieniawce, nieco niższy w Lubieszynie i Gubinie. W Świecku udział samochodów polskich małał do 1993 r., w latach 1994-1995 przejściowo wzrósł (do blisko 50%) i w 1996 gwałtownie zmalał do zaledwie 23,1%. Jak widać, nastąpiła więc ponowna koncentracja ruchu tranzytowego (Europa Wschodnia-Europa Zachodnia) na naturalnym kierunku berlińskim (po

zakończeniu remontów i budowy terminala celnego), zaś obsługiwany w znacznej mierze przez przewoźników polskich, polsko-niemiecki ruch dwustronny pozostał rozproszony na kierunkach pozostałych.

5.7.3. Badania zasięgów oddziaływania wybranych polsko-niemieckich przejść granicznych

Z uwagi na szczególne znaczenie granicy polsko-niemieckiej, jako skupiającej największą część ruchu granicznego, w pracy zdecydowano się umieścić krótkie omówienie wyników badań terenowych przeprowadzonych w latach 1994 i 1996 na wybranych przejściach granicznych. Ich celem każdorazowo było określenie zasięgu oddziaływania punktów odprawy oraz uszczegółowienie i zweryfikowanie danych Straży Granicznej odnośnie struktury ruchu granicznego. W obu badaniach posłużono się metodą zapisywania pierwszych liter numerów rejestracyjnych pojazdów. Pozwalało to na identyfikację samochodów na poziomie polskich województw i niemieckich powiatów (Kreis). W przypadku pojazdów spoza Polski i Niemiec odnotowywano jedynie ich przynależność państwową. Analogiczna metoda badawcza była już stosowana kilkakrotnie, m.in. w badaniach stref oddziaływania aglomeracji miejskich [Warakomska K., 1987]. W obu przypadkach badania przeprowadzono w czerwcu (21-27 czerwca 1994 r. i 22-28 czerwca 1996 r.) przy pomocy pracowników i studentów Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego. Za każdym razem zakładano, że ogromna większość wyjazdów zagranicznych (w obu kierunkach) ma charakter krótkotrwały (jest krótsza niż 1 tydzień), dlatego też notowane były wyłącznie pojazdy wjeżdżające do Polski. W 1994 r., kierując się wymogami: różnorodności funkcji oraz bliskiej wzajemnej lokalizacji (granica z Brandenburgią), do badania wybrano 4 przejścia graniczne: Kostrzyn, Słubice, Świecko i Gubin [Komornicki T., Powęska H., 1996]. Założono, że pierwsze dwa wymienione punkty pełnią funkcję przede wszystkim lokalną i regionalną (Kostrzyn). Przejście w Świecku skupia na sobie w pierwszej kolejności ruch tranzytowy (skala europejska). Gubin w jakimś zakresie łączy obie wymienione funkcje. Numery rejestracyjne zapisywane były wówczas przez 6 dni, przez 8 godzin dziennie. W 1996 badania objęły zespół przejść Zgorzelec / Jędrzychowice. Celem osiągnięcia jak najpełniejszej ilustracji zagadnienia, prowadzone były one przez 7 dni i 12 godzin dziennie (od 7.00 do 19.00). Badanie ruchu pojazdów osobowych i autobusów odbywało się na moście w Zgorzelcu. Ciężarówki były zapisywane równolegle na dostępnym jeszcze wówczas wyłącznie dla ruchu towarowego nowym przejściu granicznym w Jędrzychowicach (4 km na północ od Zgorzelca, na trasie przyszłej autostrady A-4).

Badania z 1994 r. potwierdziły w ogólnym zarysie przyjęty na wstępie podział badanych przejść granicznych na lokalne (Kostrzyn, Słubice), regionalne (Gubin) i europejskie (Świecko). Rola przejścia granicznego w Gubinie w ruchu tranzytowym okazała się jednak nieco mniejsza niż zakładano, natomiast przejście w Kostrzynie spełniało wyraźnie funkcje regionalne (jako punkt obsługujący aglomerację Berlina). Stwierdzono, że polsko-niemieckie przejścia graniczne o znaczeniu lokalnym i regionalnym charakteryzowały się wyraźną asymetrią zasięgów swojego zaplecza. Zasięg ten był zdecydowanie większy po stronie niemieckiej. W przypadku trzech spośród czterech badanych przejść granicznych (prócz Świecka), odznaczał się on ponadto charakterystycznymi wahaniami tygodniowymi, wzrastając znacznie w okresie weekendu (aż po sąsiadujący od zachodu z Brandenburgią kraj związkowy Saksonia-Anhalt, a nawet po landy zachodnie). W zakresie ruchu towarowego przejście graniczne w Świecku spełniało wyraźnie funkcje ogólnoeuropejskie, zaś przejście w Gubinie miało charakter typowo regionalny.

Struktura ruchu osobowego odznaczała się wyraźną przewagą samochodów osobowych z rejestracją niemiecką nad samochodami z rejestracją polską. Prawidłowość ta nie dotyczyła przejścia w Świecku, gdzie udział samochodów polskich był bliski 50%. W Kostrzynie, Słubicach i Gubinie struktura ta zmieniała się na przestrzeni tygodnia. Przewaga pojazdów niemieckich była najbardziej przygniatająca w okresie weekendu (zakupy, wypoczynek w Polsce). Jednocześnie liczba pojazdów polskich wjeżdżających do Polski wzrastała na tych przejściach w piątki. Można to wiązać z przyjazdami weekendowymi Polaków zatrudnionych w Niemczech. Struktura ruchu, tak osobowego jak i towarowego, obserwowana na przejściu w Świecku potwierdziła ogromną rolę transeuropejskiego szlaku E-30 (przyszła autostrada A-2), jako trasy łączącej kraje Unii Europejskiej z państwami powstałymi z rozpadu ZSRR.

Dwa lata później, podczas trwania badania przez przejście graniczne w Zgorzelcu wjechało do Polski 10700 samochodów osobowych [Komornicki T., Miros K., 1997]. Prawie 50% spośród nich stanowiły pojazdy polskie, dalszych przeszło 45% niemieckie i zaledwie 4,2% pojazdy z państw trzecich. Stwierdzono, że odsetek samochodów z innych krajów jest w Zgorzelcu zauważalnie niższy, niż np. w zespole przejść Świecko-Słubice (trasa Warszawa - Berlin). Podczas badań prowadzonych w 1994 r. aż 7,9% pojazdów osobowych pochodziło tam z państw trzecich (patrz tab. 5.45.; ryc. 5.8).

Proporcje udziału samochodów osobowych z samych miast przygranicznych i z miast sąsiednich były w 1996 r. w Zgorzelcu wyrównane. Na rejon komunikacyjny Zgorzelca przypadało bowiem 9,2% zanotowanego ruchu, a na rejon komunikacyjny Görlitz 12,7%. Przewaga samochodów niemieckich w ruchu lokalnym wydaje się więc zaskakująco mała (w

porównaniu z odsetkami notowanymi w 1994 r. na przejściach z Brandenburgią). Na trzech spośród badanych wówczas przejść (poza typowo tranzytowym Świeckim) odsetek pojazdów pochodzących z przylegającego do granicy niemieckiego rejonu komunikacyjnego przekraczał 30% (w Gubinie - 38,9%). Świadczy to o malejącej atrakcyjności zakupów w Polsce (potwierdzonej przez zahamowanie rozwoju targowisk zgorzeleckich), przy jednoczesnym wzroście zainteresowania krótkimi wypadami do Niemiec wśród mieszkańców Zgorzelca i okolic. Różnica względem sytuacji w Słubicach/Frankfurcie nad Odrą może jednak wynikać także z lokalizacji tanich centrów handlowych w miastach niemieckich. W Görlitz centra takie są na tyle oddalone od granicy, że wymusza to niejako na polskich klientach korzystanie z samochodu. W Słubicach kilka tanich, obliczonych na klientelę polską, supermarketów ulokowano tuż za mostem granicznym.

Udział pojazdów z woj. jeleniogórskiego (24,9%) był już natomiast w Zgorzelcu wyraźnie wyższy niż pojazdów z okręgu Drezno (Regierungsbezirk Dresden; 18,1%). W 1994 na żadnym z badanych przejść udział województwa przyległego nie przekroczył 20%, a np. w Słubicach wynosił zaledwie 7,1%. Potwierdza to tezę o ponownie rosnącym udziale Polaków w lokalnym ruchu granicznym. Z drugiej strony wiąże się też z położeniem zespołu przejść Świecko-Słubice na trasie z, również przygranicznego, woj. zielonogórskiego do Berlina.

Proporcje są jeszcze bardziej zachwiane, jeśli liczbę przekraczających granicę samochodów odniesiemy do liczby pojazdów osobowych zarejestrowanych na danych terenie (wg danych z 31.12.1995). Średnio, co trzydziesty samochód pochodzący z woj. jeleniogórskiego przekroczył w interesującym nas tygodniu granicę z Niemcami w Zgorzelcu. W przypadku samochodów z okręgu Drezno tylko co czterechsetny!. Wynika z tego, że zainteresowanie podróżami do Polski maleje bardzo szybko w miarę oddalania się od granicy (znacznie szybciej niż to miało miejsce w roku 1994 na granicy z Brandenburgią). Jednocześnie do Niemiec w większym stopniu podróżują Polacy z całego województwa. Wiąże się to ze strukturą zakupów dokonywanych podczas podróży zagranicznych. Niemcy kupują w Polsce przede wszystkim artykuły codziennego użytku (m.in. żywność i paliwo) oraz korzystają z usług. Polacy dokonują w Niemczech najczęściej zakupów poważniejszych (np. sprzętu elektronicznego, samochodów), w przypadku których koszt i czas poświęcony na wyjazd nie odgrywają większej roli. Analizując udział pojazdów osobowych z pozostałych województw Polski zauważymy, że z przejścia w Zgorzelcu korzystają przede wszystkim mieszkańcy południowej połowy kraju (na południe od trasy E-30 Berlin-Warszawa). Wysokim odsetkiem przekraczających granicę charakteryzują się wszystkie województwa Dolnego Śląska (obok jeleniogórskiego szczególnie

Tabela 5.45

Ruch pojazdów przez przejścia graniczne Zgorzelec i Jędrzychowice
w dn. 22-28.06.1996 r.

Table 5.45

Vehicular traffic via the border crossings at Zgorzelec and Jędrzychowice
22-28.06.1996

Miejsca rejestracji Pojazdów (województwa)	ZGORZELEC/GOERLITZ					JĘDRZYCHOWICE/ LUDWIGSDORF		
	Samochody osobowe			Autobusy		Samochody ciężarowe		
	ogółem	w %	na 10 tys. zarejestrowanych	ogółem	w %	ogółem	w %	na 10 tys. zarejestrowanych
1	2	3	4	5	6	7	8	9
P O L S K A:								
jeleniogórskie	2660	24,87	307,5	77	34,38	298	13,87	224,1
w tym rejon komunik. Zgorzelec	986	9,22	b.d.	74	33,04	47	2,19	b.d.
białkopodlaskie	12	0,11	2,3	0	0,00	2	0,09	1,5
białostockie	13	0,12	1,3	0	0,00	3	0,14	1,6
bielskie	33	0,31	1,7	0	0,00	20	0,93	7,3
bydgoskie	14	0,13	0,6	0	0,00	4	0,19	0,9
chełmskie	8	0,07	2,2	0	0,00	1	0,05	1,3
ciechanowskie	9	0,08	1,2	0	0,00	1	0,05	0,6
częstochofskie	48	0,45	3,3	1	0,45	36	1,68	16,0
elbąskie	1	0,01	0,1	0	0,00	3	0,14	1,6
gdańskie	7	0,07	0,3	0	0,00	10	0,47	2,0
gorzowskie	5	0,05	0,6	0	0,00	6	0,28	3,5
kaliskie	112	1,05	6,8	1	0,45	34	1,58	12,7
katowickie	276	2,58	3,5	3	1,34	89	4,14	9,4
kieleckie	68	0,64	3,6	1	0,45	17	0,79	3,1
konińskie	13	0,12	1,4	0	0,00	0	0,00	0,0
koszalińskie	5	0,05	0,6	0	0,00	5	0,23	2,7
krakowskie	65	0,61	2,3	3	1,34	69	3,21	12,4
krosnieńskie	20	0,19	2,6	0	0,00	9	0,42	6,9
legnickie	476	4,45	54,3	2	0,89	93	4,33	62,4
leszczyńskie	78	0,73	8,7	0	0,00	18	0,84	12,3
lubelskie	35	0,33	2,1	1	0,45	5	0,23	1,3
łomżyńskie	6	0,06	1,2	1	0,45	12	0,56	15,2
łódzkie	56	0,52	2,4	0	0,00	87	4,05	22,8
nowosądeckie	14	0,13	1,4	0	0,00	21	0,98	11,3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
olsztyńskie	5	0,05	0,4	0	0,00	5	0,23	2,3
opolskie	210	1,96	10,8	3	1,34	173	8,05	56,7
ostrolęckie	13	0,12	1,8	0	0,00	3	0,14	1,7
pilskie	8	0,07	0,8	0	0,00	3	0,14	2,0
piotrkowskie	24	0,22	2,3	0	0,00	131	6,10	68,2
płockie	7	0,07	0,7	0	0,00	10	0,47	4,0
poznańskie	37	0,35	1,0	0	0,00	35	1,63	6,1
przemyskie	14	0,13	2,2	0	0,00	5	0,23	4,9
radomskie	39	0,36	3,7	0	0,00	9	0,42	3,3
rzeszowskie	23	0,22	1,6	1	0,45	10	0,47	4,7
siedleckie	11	0,10	0,9	0	0,00	6	0,28	2,2
sieradzkie	30	0,28	4,0	0	0,00	7	0,33	3,9
skierniewickie	7	0,07	0,8	0	0,00	13	0,61	5,6
słupskie	6	0,06	1,0	0	0,00	2	0,09	1,5
suwalskie	10	0,09	1,3	0	0,00	1	0,05	0,8
szczecińskie	5	0,05	0,3	0	0,00	3	0,14	0,9
tarnobrzeskie	19	0,18	2,2	0	0,00	6	0,28	2,9
tarnowskie	29	0,27	2,8	0	0,00	50	2,33	30,7
toruńskie	13	0,12	1,0	0	0,00	46	2,14	24,0
wałbrzyskie	196	1,83	17,6	1	0,45	105	4,89	58,3
warszawskie	106	0,99	1,3	3	1,34	85	3,96	5,8
włocławskie	5	0,05	0,7	0	0,00	9	0,42	6,8
wrocławskie	410	3,83	16,4	6	2,68	88	4,10	18,3
zamojskie	26	0,24	3,5	0	0,00	4	0,19	2,4
zielonogórskie	47	0,44	4,1	0	0,00	29	1,35	14,2
policeja, wojsko	2	0,02	b.d.	0	0,00	0	0,00	0,0
POLSKA RAZEM	5336	49,89	7,1	104	46,43	1681	78,26	12,4
NIEMCY:								
Saksonia	2148	20,08	10,2	67	29,91	101	4,70	6,6
w tym okręg DREZNO	1937	18,11	24,0	65	29,02	78	3,63	12,2
w tym rejon kominik. Görlitz	1356	12,68	519,5	59	26,34	18	0,84	112,5
w tym okręg LIPSK	94	0,88	1,9	2	0,89	3	0,14	0,7
w tym okręg CHEMNITZ	117	1,09	1,5	0	0,00	20	0,93	3,1
Berlin	68	0,64	0,6	0	0,00	5	0,23	0,6
Brandenburgia	99	0,93	0,8	1	0,45	32	1,49	3,7
Meklemburgia - Pomorze Przednie	27	0,25	0,3	0	0,00	1	0,05	0,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Saksonia - Anhalt	102	0,95	0,8	3	1,34	22	1,02	2,6
Turyngia	135	1,26	1,2	3	1,34	23	1,07	2,7
Szlezwik-Holsztyn	28	0,26	0,2	1	0,45	1	0,05	0,1
Hamburg	17	0,16	0,2	0	0,00	1	0,05	0,2
Dolna Saksonia	262	2,45	0,7	1	0,45	15	0,70	1,1
Nadrenia Płn - Westfalia	402	3,76	0,5	5	2,23	47	2,19	1,2
Nadrenia - Palatynat	209	1,95	1,0	1	0,45	5	0,23	0,5
Hesja	438	4,10	1,4	4	1,79	21	0,98	1,5
Saara	27	0,25	0,5	0	0,00	2	0,09	0,8
Badenia - Wirtembergia	439	4,10	0,8	6	2,68	26	1,21	1,1
Bawaria	439	4,10	0,7	7	3,13	30	1,40	1,0
Brema	7	0,07	0,2	0	0,00	1	0,05	0,7
Niemcy nierozpoznane	60	0,56	0,0	0	0,00			
NIEMCY RAZEM	4907	45,88	1,2	99	44,20	333	15,50	1,6
INNE PAŃSTWA								
Holandia	37	0,35	0,1	3	1,34	41	1,91	0,7
Belgia	29	0,27	0,1	1	0,45	2	0,09	0,0
Luksemburg	10	0,09	b.d.	0	0,00	0	0,00	0,0
Francja	117	1,09	0,0	4	1,79	19	0,88	0,1
Wielka Brytania	79	0,74	0,0	1	0,45	5	0,23	0,0
Irlandia	2	0,02	b.d.	0	0,00	0	0,00	0,0
Hiszpania	3	0,03	0,0	0	0,00	4	0,19	0,0
Portugalia	1	0,01	0,0	0	0,00	1	0,05	0,0
Włochy	10	0,09	0,0	1	0,45	2	0,09	0,0
Szwajcaria	19	0,18	0,1	4	1,79	4	0,19	0,1
Austria	7	0,07	0,0	0	0,00	4	0,19	0,1
Czechy	49	0,46	0,2	3	1,34	1	0,05	0,0
Węgry	6	0,06	0,0	0	0,00	1	0,05	0,0
Słowacja	3	0,03	0,0	0	0,00	0	0,00	0,0
Rumunia	0	0,00	0,0	0	0,00	6	0,28	0,1
Bulgaria	1	0,01	0,0	0	0,00	7	0,33	b.d.
Grecja	0	0,00	0,0	0	0,00	2	0,09	0,0
Ukraina	9	0,08	0,0	1	0,45	8	0,37	b.d.
Białoruś	3	0,03	0,0	0	0,00	4	0,19	b.d.
Rosja	3	0,03	0,0	0	0,00	4	0,19	0,0
Litwa	5	0,05	0,1	1	0,45	6	0,28	0,5
Łotwa	2	0,02	0,1	0	0,00	2	0,09	0,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Estonia	0	0,00	0,0	0	0,00	2	0,09	0,3
Szwecja	5	0,05	0,0	0	0,00	0	0,00	0,0
Dania	5	0,05	0,0	1	0,45	1	0,05	0,0
Mołdawia	2	0,02	0,1	0	0,00	1	0,05	0,4
Chorwacja	1	0,01	0,0	0	0,00	0	0,00	0,0
Norwegia	0	0,00	0,0	0	0,00	2	0,09	0,0
Iran	0	0,00	0,0	0	0,00	1	0,05	b.d.
Armenia	0	0,00	0,0	0	0,00	2	0,09	b.d.
Stany Zjednoczone	14	0,13	0,0	0	0,00	0	0,00	0,0
inne (nierozpoznane)	30	0,29	b.d.	1	0,45	2	0,09	0,0
INNE PAŃSTWA RAZEM	452	4,23	b.d.	21	9,38	134	6,24	b.d.
CAŁOŚĆ RUCHU	10695	100,00	b.d.	224	100,00	2148	100,00	b.d.

b.d. - brak danych.

Źródło: Opracowanie na podstawie badań terenowych: T.Komornicki, K.Miros. legnickie). W przeliczeniu na 10 tys. pojazdów zarejestrowanych dużą rolę odgrywają też samochody z opolskiego, kaliskiego i leszczyńskiego.

Udziały dwóch okręgów Saksonii w ruchu przez Zgorzelec były niewielkie (rzędu 1-2%). Większość przekraczających granicę w Zgorzelcu samochodów osobowych (poza ruchem lokalnym) pochodziła z zachodniej części Niemiec (najwięcej z Hesji, Bawarii, Badenii-Wirtembergii i Nadrenii Płn.-Westfalii). Znaczenie landów wschodnioniemieckich jest nieco większe przy analizie liczby przekroczeń na 10 tys. zarejestrowanych pojazdów (m.in. z uwagi na ich mniejszą liczbę w byłym NRD). Pomimo to należy stwierdzić, że struktura ruchu pojazdów z rejestracją niemiecką pozostaje bardzo spolaryzowana. Biorą w nim bowiem udział przede wszystkim samochody z regionu przygranicznego oraz z Niemiec Zachodnich. Nie bez znaczenia jest tu duży udział osób o podwójnym obywatelstwie mieszkających formalnie (lub posiadających rodziny) na Opolszczyźnie i Górnym Śląsku, a pracujących w Niemczech (najczęściej w Nadrenii).

Spośród samochodów z państw trzecich w Zgorzelcu najczęściej notowano pojazdy francuskie (1,1%), brytyjskie (0,75) i czeskie (0,5%). Odsetki są dużo niższe od notowanych w 1994 r. na przejściu tranzytowym w Świecku. Udział pojazdów holenderskich sięgał tam aż 5%, a francuskich 1,9%. Wbrew oczekiwaniom w Zgorzelcu znikomy był też odsetek pojazdów z państw byłego ZSRR.

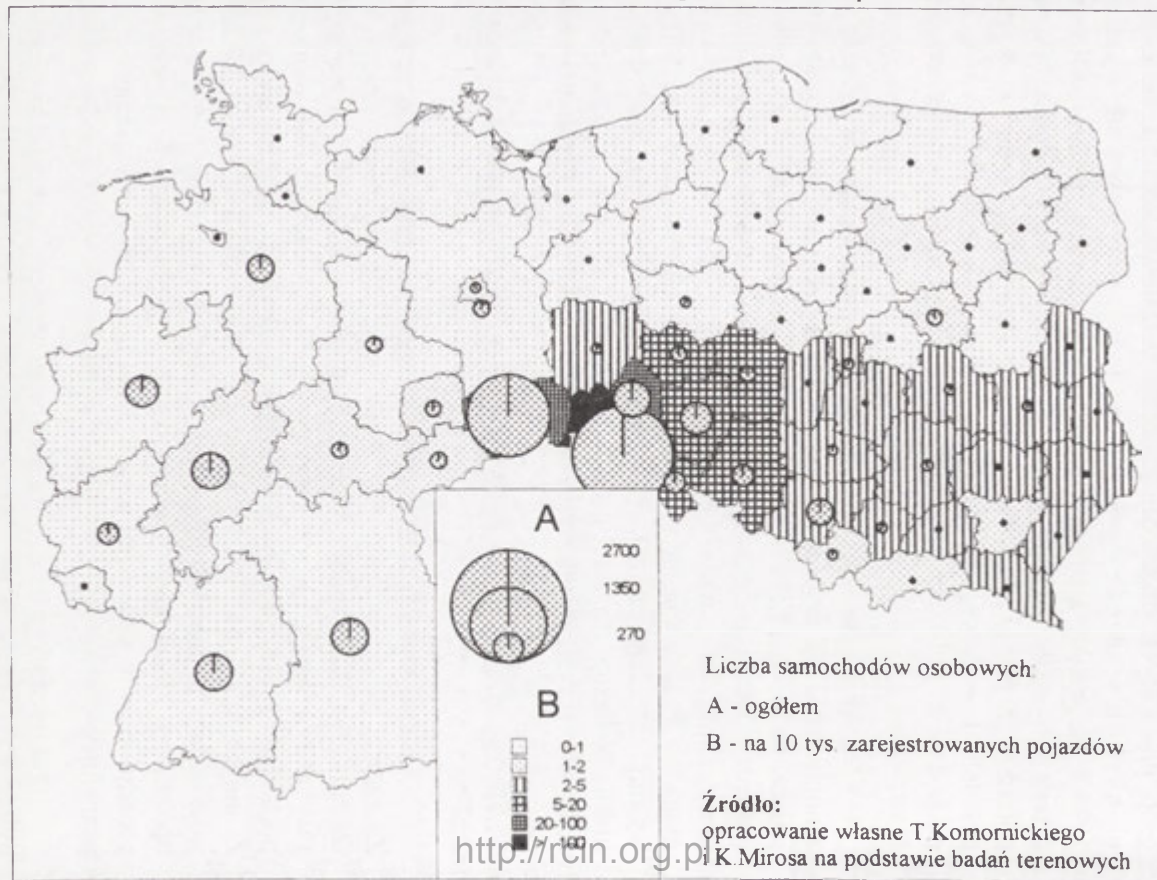
Udało się też zaobserwować tygodniowe wahania udziału poszczególnych grup pojazdów. Liczba samochodów z rejestracją polską wyraźnie obniżyła się podczas weekendu (szczególnie w ruchu lokalnym), gdy handel niemiecki nie pracował. Podobnie jak dwa lata wcześniej, wzrastała ona w drugiej połowie tygodnia, m.in. w skutek przyjazdów na sobotę i niedzielę osób pracujących przez cały tydzień w Niemczech. Liczba samochodów niemieckich w okresie weekendu nie była już natomiast tak wysoka, jak w 1994 r. na granicy z Brandenburgią. Podwyższone natężenie zaobserwowano przede wszystkim w ruchu lokalnym w niedzielę rano. Jednocześnie najwięcej pojazdów z części zachodniej Niemiec przyjeżdża do Polski w piątek po południu i w sobotę. W dużej mierze są to przyjazdy Polaków lub osób pochodzenia polskiego poruszających się pojazdami zarejestrowanymi w Niemczech.

Na przejściu granicznym w Jędrzychowicach w czasie badania zanotowano 2148 pojazdów ciężarowych, z czego aż 78,3% miało rejestrację polską, dalszych 15,5% niemiecką i tylko 6,2% pochodziło z państw trzecich (patrz tab. 5.45; ryc. 5.9.). W porównaniu z innymi dużymi polsko-niemieckimi przejściami granicznymi (dane Straży Granicznej z 1995 r. i wyniki badań na granicy z Brandenburgią z 1994 r.), odsetek ciężarówek polskich jest bardzo wysoki, zaś udział samochodów z krajów innych niż Polska i Niemcy, bardzo niski. Wskazuje to na znacznie mniejszy udział ruchu tranzytowego w Jędrzychowicach, aniżeli na przejściu w Świecku (trasa Berlin-Warszawa). Dla porównania, w 1994 roku w Świecku ciężarówki z państw trzecich stanowiły aż 51,5% wjeżdżających do Polski, zaś same tylko pojazdy z byłego ZSRR - 29,8%.

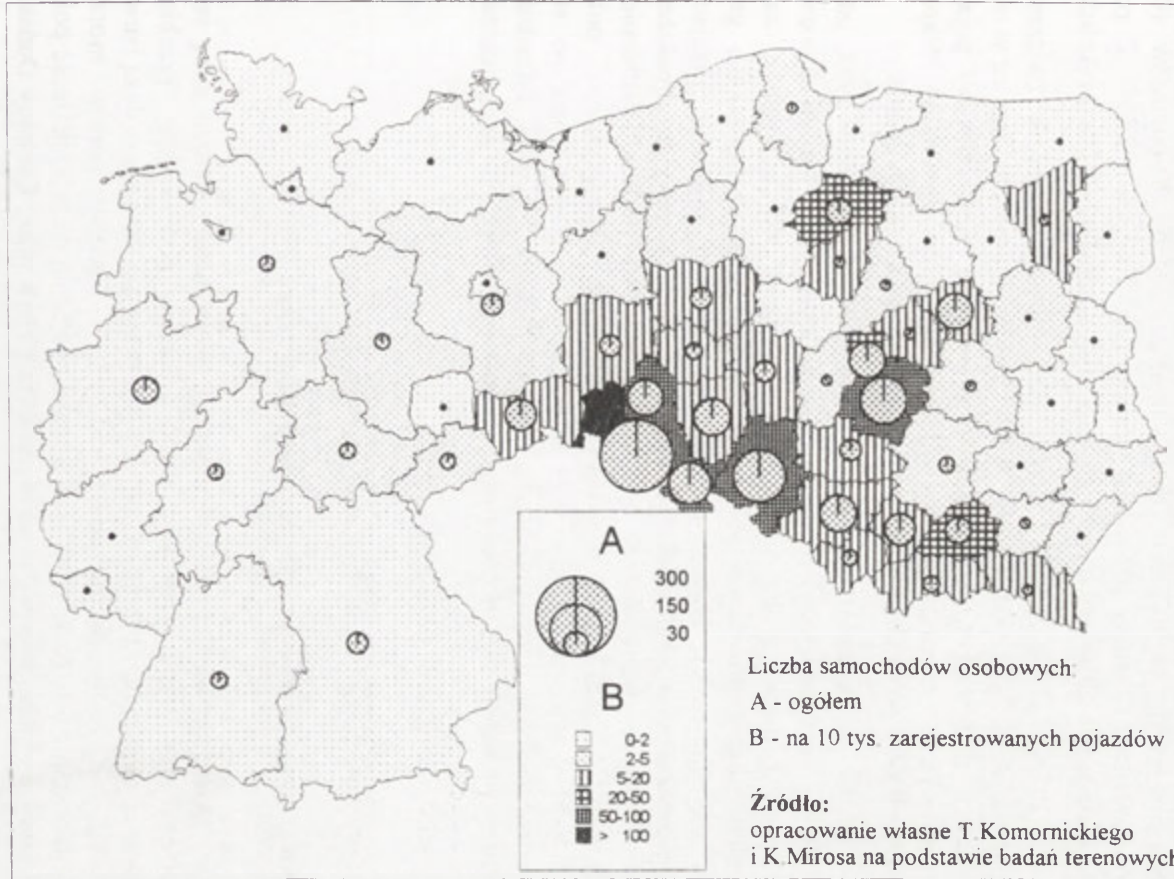
Liczba polskich samochodów ciężarowych przekraczających granicę w Zgorzelcu, w przeliczeniu na 10 tys. zarejestrowanych pojazdów, wynosiła średnio 12,4. W przypadku Niemiec analogiczny wskaźnik był znacznie niższy i wynosił ogółem - 1,6, a dla Saksonii - 6,6. Z województwa jeleniogórskiego pochodziło 13,9% ciężarówek; z okręgu Drezno jedynie 3,6% takich pojazdów. Z innych regionów Polski najliczniej reprezentowane były ciężarówki z województw południowych położonych na kierunku trasy E-40, szczególnie z opolskiego, legnickiego, wrocławskiego wałbrzyskiego i katowickiego; ponadto z woj. aglomeracyjnych Polski centralnej (warszawskie, łódzkie, poznańskie).

Na terenie Niemiec, poza Saksonią, najwięcej samochodów pochodziło z byłego RFN (szczególnie z Nadrenii, Badenii i Bawarii) oraz z Brandenburgii. W przeliczeniu na 10 tys. zarejestrowanych pojazdów najwięcej ciężarówek udało się do Polski z samego rejonu komunikacyjnego Görlitz (112,5), innych powiatów okręgu Drezno, a ponadto z okręgu Chemnitz, Brandenburgii, Saksonii-Anhalt i Turynгии. Wysoka wartość wskaźnika dla wschodnich

Ryc. 5.8. Struktura ruchu pojazdów osobowych w Zgorzelcu w okresie 22-28 czerwca 1996 r.
 Fig. 5.8. Structure of the private vehicular traffic in Zgorzelec in the period 22-28 June 1996



Ryc. 5.9. Struktura ruchu pojazdów osobowych w Jędrzychowicach w okresie 22-28 czerwca 1996 r.
 Fig. 5.9. Structure of the heavy goods vehicle traffic in Jedrzychowice in the period 22-28 June 1996



Niemiec wynika jednak głównie z mniejszej liczby zarejestrowanych tam ciężarówek.

Spośród państw trzecich, najczęściej przez Zgorzelec wjeżdżały do Polski ciężarówki holenderskie (1,9%; w 1994 r. w Świecku - aż 5,1%) i francuskie (0,9%). Wbrew oczekiwaniom, zaledwie 8 pojazdów (0,4%) pochodziło z Ukrainy (dwa lata wcześniej w Świecku - 3,5%). Z państw pozaeuropejskich sporadycznie notowane były samochody z Iranu i Armenii.

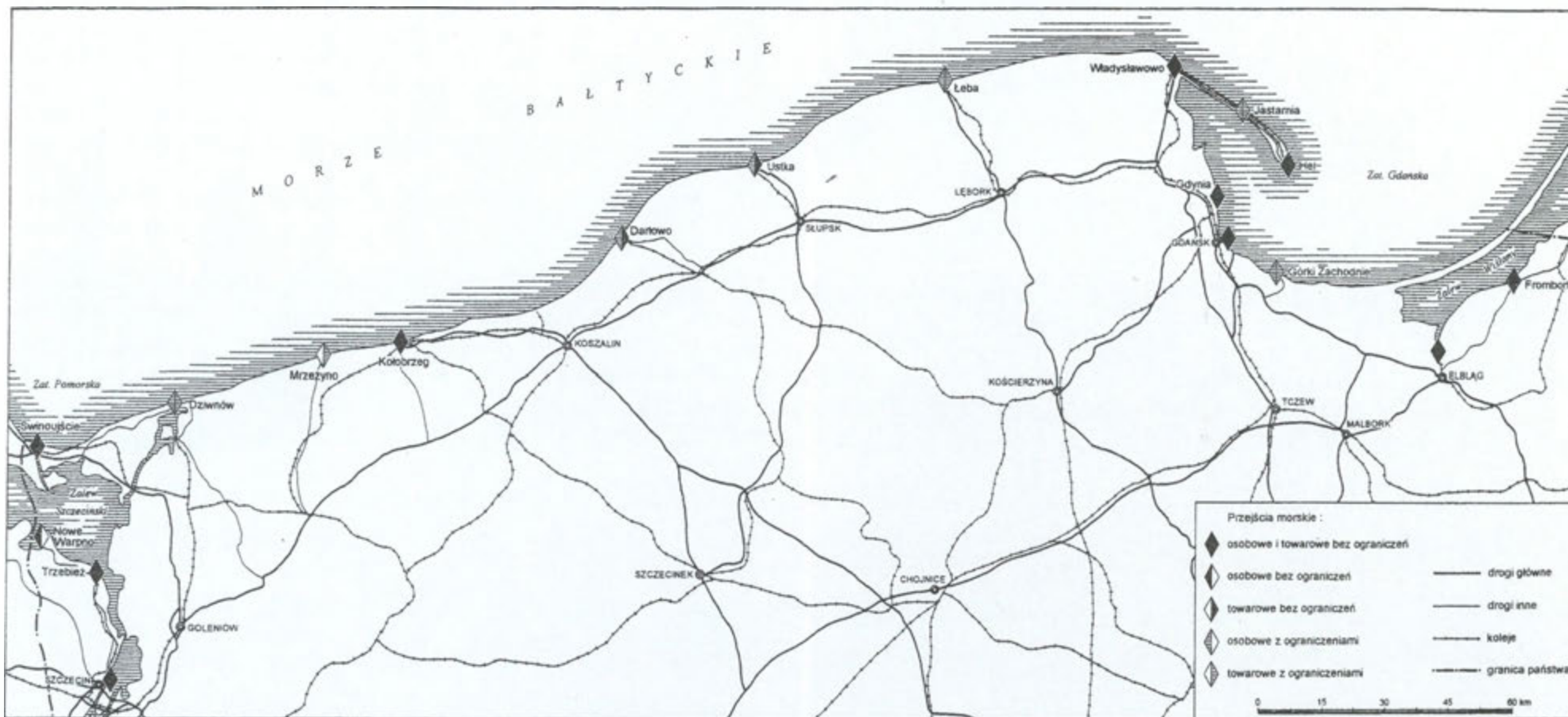
Wahania tygodniowe w natężeniu ruchu ciężarówek związane są ograniczeniami w poruszaniu się tych pojazdów na drogach Niemiec w okresie weekendu. W sobotę i niedzielę prawie wcale nie notowano pojazdów niemieckich, w niedzielę zaś ruch był w ogóle minimalny. Najwięcej samochodów polskich powraca do kraju w drugiej połowie tygodnia.

Przeprowadzone jednocześnie z badaniami (zarówno w 1994, jak i w 1996 r.) obserwacje i wywiady z przedstawicielami władz lokalnych pozwoliły też na podjęcie próby wskazania czynników decydujących o zasięgu oddziaływania poszczególnych przejść granicznych w warunkach granicy polsko-niemieckiej. Należy do nich zaliczyć: 1) położenie przejścia w ogólnokrajowym i europejskim systemie połączeń drogowych; 2) położenie w strefie oddziaływania dużych aglomeracji miejskich (Berlin); 3) istnienie oraz stopień rozbudowania ośrodków handlowych (bazarów) w polskich miejscowościach przygranicznych, a w jakiejś mierze również po stronie niemieckiej (konkurencja dużych supermarketów); 4) stan infrastruktury transportowej (drogi dojazdowe) i granicznej (fizyczna przepuszczalność przejścia).

5.8. Granica morska

5.8.1. Granica morska jako bariera przestrzenna

Granica morska stanowi z samej swojej natury bardzo silną barierę przestrzenną typu środowiskowego. Biorąc pod uwagę przebieg i ukształtowanie linii brzegowej polskie wybrzeże nie jest jednak dużą barierą, z uwagi na relatywną łatwość lokalizacji i budowy portów morskich. Jednocześnie rolę bariery oddziałującej pośrednio na przenikalność polskiej granicy morskiej stanowi samo wejście na Bałtyk przez Cieśniny Duńskie. Z uwagi na szerokość cieśnin oraz względy ochrony środowiska na akwen Bałtyku nie wpływają największe statki handlowe (szczególnie tankowce). Z drugiej strony, zwłaszcza w części zachodniej, stosunkowo niewielka szerokość morza (rejs promu ze Świnoujścia do Ystad trwa tylko 6,5 godziny) ułatwia rozwój społecznych i gospodarczych powiązań Polski z krajami



Ryc. 5.10. Rozmieszczenie morskich przejść granicznych w 1997 r.
 Fig. 5.10. Distribution of marine border crossings

skandynawskimi (szczególnie Szwecją i Danią). Tradycyjnie granica morska jest też łatwo przenikalna z formalnego punktu widzenia. Już w latach 70-tych Polska posiadała umowy o ruchu bezwizowym z Szwecją i Finlandią, a stosunki gospodarcze i handlowe z tymi krajami były dobrze rozwinięte, jak na warunki „Żelaznej Kurtyny”. Bariera natury politycznej występuje na Zalewie Wiślanym, gdzie korzystanie z portów w Elblągu i Fromborku ograniczone jest przepisami regulującymi przepływ jednostek morskich przez Cieśninę Pilawską (koło bazy Rosyjskiej Floty Bałtyckiej w Bałtiju). Strona rosyjska nadal nie zezwala na wpływanie na Zalew Wiślany jednostek pod banderą inną niż polska lub rosyjska. Swoistą barierą ekonomiczną jest na granicy morskiej sama cena biletów promowych. Uzależnienie tej ceny od długości rejsu rzutuje wyraźnie na przestrzenny rozkład ruchu (koncentracja w terminalu promowym Świnoujście, skąd rejsy do Szwecji są najkrótsze a tym samym najtańsze; względnie nawet podróz do Skandynawii przez Niemcy i promami Sassnitz-Trelleborg). Na granicy morskiej brak jest natomiast oddziaływujących negatywnie obciążeń historyczno-psychologicznych (nie licząc mogącej ujawniać się na jej krańcach polsko-rosyjskiej i polsko-niemieckiej bariery psychologicznej).

Transgraniczną infrastrukturę transportową stanowią na granicy morskiej porty (patrz ryc. 5.10.). Status przejść granicznych posiadają obecnie wszystkie terminale promowe i porty handlowe oraz większe porty rybackie i przystanie jachtowe, a ponadto część przystani białej floty. W roku 1997 status ten posiadało łącznie 18 portów. Stałe terminale promowe znajdowały się w Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku; sezonowy także w Kołobrzegu; międzynarodowe przystanie białej floty w Trzebieży, Nowym Warpnie, Elblągu i Fromborku (sezonowo także w Gdańsku). Pasażerowie statków handlowych odprawiani są przede wszystkim w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Ruch w pozostałych portach obejmuje głównie pasażerów jednostek sportowych. Plany byłego CUP zakładały możliwość uruchomienia przejść granicznych również w portach Pucka i Krynicy Morskiej [Fiedorowicz K., 1992].

5.8.2. Ruch graniczny w portach morskich

Ruch osobowy na granicy morskiej obejmuje przede wszystkim pasażerów regularnych i sezonowych linii promowych, uczestników transgranicznych rejsów białej floty oraz pasażerów (odprawianych na podstawie paszportu, lub w ramach umowy o małym ruchu granicznym) podróżujących statkami handlowymi lub jednostkami żeglarskimi. Osoby zatrudnione na jednostkach pływających oraz załogi jednostek sportowych objęci są odrębną, statystyką jako tzw. obsługa środków transportu. Ten rodzaj

Osobowy ruch graniczny na granicy morskiej w latach 1980, 1990-1996
 Table 5.46. Passenger traffic at the maritime border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996			Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	ogółem	obywatel Polski w %	MRG*	przez granicę morską	przez wszystkie granice**
Porty morskie:																			
Trzbież	39	0,0	0	0,0	83352	0,0	181697	0,7	252302	3,5	224687	2,9	230781	3,6	118838	3,5	0,0	7,60	0,05
Nowe Warpno	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	380524	29,5	36,8	24,33	0,15
Szczecin	21923	25,9	2537	84,4	4482	49,0	4148	34,8	10881	12,0	23101	6,0	22739	9,5	7259	17,6	17,4	0,46	0,00
Świnoujście	248561	40,3	514703	49,8	512192	55,0	612590	35,8	662240	34,7	658310	36,7	796620	33,2	773327	37,3	0,0	49,44	0,29
Dziwnów	0	0,0	0	0,0	0	0,0	916	56,7	654	16,4	878	49,0	986	24,9	911	23,1	0,0	0,06	0,00
Mrzeżyno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	0,0	0	0,0	0	0,0	38	31,6	0	0,0	0,00	0,00	
Kołobrzeg	2677	67,8	379	66,8	2312	27,9	2885	30,3	2189	7,8	4782	53,5	2260	38,2	3342	45,2	0,0	0,21	0,00
Darłowo	69	34,8	0	0,0	737	54,4	1797	40,9	515	16,5	427	23,7	400	26,8	500	15,0	0,0	0,03	0,00
Ustka	259	80,7	0	0,0	637	41,3	1655	23,6	1581	45,2	1187	26,6	1078	38,3	997	24,4	0,0	0,06	0,00
Łeba	0	0,0	0	0,0	401	5,5	1134	4,9	531	8,1	464	19,2	387	20,4	215	20,5	0,0	0,01	0,00
Władysławowo	0	0,0	77	0,0	0	0,0	752	0,0	718	6,7	681	34,2	450	56,4	965	49,2	0,0	0,06	0,00
Jastarnia	0	0,0	0	0,0	0	0,0	15	0,0	34	82,4	62	0,0	352	86,4	92	70,7	0,0	0,01	0,00
Hcl	0	0,0	28	78,6	9	55,6	350	0,0	512	32,6	609	43,5	622	47,3	987	42,8	0,0	0,06	0,00
Gdynia	43712	41,7	78327	6,9	92983	15,8	154536	32,5	165755	28,4	162150	32,8	147166	28,2	161675	39,8	0,0	10,34	0,06
Gdańsk	113674	41,3	107703	56,5	127566	60,5	133914	50,6	134888	56,8	120580	57,2	108139	62,1	103139	63,0	0,0	6,59	0,04
Górki Zachodnie	372	74,7	162	79,6	38	81,6	0	0,0	204	70,1	93	44,1	246	72,8	210	68,1	0,0	0,01	0,00
Frombork	0	0,0	0	0,0	182	49,5	2875	25,5	11955	59,5	17892	47,4	14313	42,8	4778	71,4	0,0	0,31	0,00
Elbląg	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6437	33,6	0,0	0,41	0,00
RAZEM	431286	40,2	703916	46,2	825091	45,7	1119274	31,3	1244959	29,9	1215903	31,6	1326177	29,6	1564196	34,8	9,0	100,00	0,60

* Mały Ruch Graniczny funkcjonujący pomiędzy Polską i Niemcami od 1993 roku,

** w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.47

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę morską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.47

Arrivals of foreigners across the maritime border in 1996, by main port of arrival

Przejścia graniczne: (porty)	Przyjazdy ogółem	W tym obywatele państw											
		Rosja		Czechy		Niemcy		Szwecja		Dania		Norwegia	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
Trzebież	65546	0	0,00	4	0,01	65108	99,33	29	0,04	68	0,10	1	0,00
Nowe Warpno	135661	1	0,00	5	0,00	135484	99,87	13	0,01	13	0,01	2	0,00
Szczecin	1201	10	0,83	3	0,25	1135	94,50	6	0,50	3	0,25	3	0,25
Świnoujście	274076	749	0,27	2281	0,83	157428	57,44	72796	26,56	14882	5,43	11273	4,11
Kołobrzeg	930	1	0,11	16	1,72	554	59,57	32	3,44	256	27,53	6	0,65
Hel	282	27	9,57	0	0,00	220	78,01	3	1,06	8	2,84	0	0,00
Gdynia	49943	969	1,94	203	0,41	6409	12,83	26234	52,53	1588	3,18	2437	4,88
Gdańsk	18965	114	0,60	497	2,62	2422	12,77	11838	62,42	38	0,20	543	2,86
Elbląg	2204	832	37,75	7	0,32	1034	46,91	6	0,27	36	1,63	0	0,00
Frombork	639	509	79,66	6	0,94	96	15,02	0	0,00	0	0,00	0	0,00
RAZEM	550761	3221	0,58	3099	0,56	370840	67,33	110984	20,15	16929	3,07	14271	2,59

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę

Car and bus traffic crossing the maritime border

PRZEJŚCIA GRANICZNE:	1980		1990		1991		1992		1993		1994	
	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	Udział poj. z rej. Polska	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską
Szczecin	0	0,0	2	0,0	6	50,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Świnoujście	32423	19,4	114287	47,0	119095	44,4	91045	44,8	90025	44,8	85853	47,9
Gdynia	130	55,4	967	21,5	5962	24,7	23700	34,5	19010	36,2	17861	33,9
Gdańsk	16468	27,1	15578	39,5	21024	44,1	20766	39,9	22148	43,3	21357	40,3
RAZEM	49021	22,1	130834	45,9	146087	43,5	135511	42,2	131183	43,3	125071	44,6

* w ruchu paszportowym i małym ruchu granicznym (MRG).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

ruchu omówiony został w rozdziale 4. Wahania w natężeniu ruchu osobowego w portach morskich są więc w dużej mierze pochodną uruchamiania, lub zamykania regularnych połączeń promowych i rejsów białej floty. W latach 80-tych Polska posiadała regularne połączenia promowe Świnoujście-Ystad, Świnoujście-Kopenhaga oraz Gdańsk-Oxelsund koło Sztokholmu i Gdańsk-Helsinki. Na początku lat 90-tych uruchomiono linię Gdynia-Karlskrona, zaś linie do Oxelsundu i Helsinek połączone w jedną (Gdańsk-Oxelsund-Helsinki). W roku 1995 linie do Helsinek zamknięto na skutek drastycznego zmniejszenia popytu po katastrofie promu Estonia [Pacuk M., 1997]. Jednocześnie nowa spółka Unity Line wprowadziła na trasę Świnoujście-Ystad nowoczesny prom "Polonia". W efekcie Polska Żegluga Bałtycka zawiesiła połączenia na tej linii uruchamiając połączenie Świnoujście - Malmö. W sezonie uruchomiono linie z Świnoujścia i Kołobrzegu do portu Røne na duńskiej wyspie Bornholm. W 1992 r. pojawiły się pierwsze transgraniczne rejsy białej floty na Zalewie Szczecińskim, a w 1993 także na Zalewie Wiślanym i w Zatoce Gdańskiej (do Kaliningradu, a później także do Kłajpedy). Rejsy po Zalewie Szczecińskim z Uckerunde do Trzebieży i Nowego Warpna wykorzystywane są w ramach wycieczek morsko-autobusowych (rejs plus powrót autobusem lub odwrotnie), których celem są dokonywane przez niemieckich pasażerów zakupy w umieszczonych na statkach sklepach wolnocłowych.

Na przełomie lat 80-tych i 90-tych ruch na granicy morskiej wzrastał szybko, z 431 tys. osób w 1980 do 704 tys. w 1990 i 1244 tys. w 1993 r. (patrz tab. 5.46.) W 1994 r. uległ on przejściowemu zmniejszeniu, zaś w latach 1995-1996 wzrósł ponownie aż do poziomu 1564 tys. Prawie połowa ruchu osobowego skoncentrowana jest w Świnoujściu (w 1996 r. 49,4%), zaś kolejne 31,9% w dwóch portach białej floty na Zalewie Szczecińskim (Trzebież i Nowe

morską w latach 1980, 1990-1996

in the years 1980 and 1990-1996

		1995				1996				Udział w całości ruchu 1996 w %			
w tym autobusy		udział poj. z rej. polska	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem	udział poj. z rej. polską	w tym autobusy		ogółem		Autobusy	
ogółem	udział rej. PL			ogółem	Udział rej. PL			ogółem	udział rej. PL	granica morska	granice polski	granica morska	granice polski
0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	42,9	0	0,0	0,01	0,00	0,00	0,00
2048	35,9	88933	51,7	2278	41,3	92983	51,2	2247	43,8	69,19	0,12	73,14	0,41
500	7,4	11926	38,5	355	8,2	22903	43,0	678	12,7	17,04	0,03	22,07	0,13
162	24,1	19712	39,9	225	38,2	18501	41,9	147	34,0	13,77	0,02	4,79	0,03
2710	30,0	120571	48,5	2858	36,9	134394	48,5	3072	36,5	100,00	0,18	100,00	0,57

Warpno). Na Gdynię i Gdańsk łącznie przypada obecnie jedynie 16,9%. Ruch w Gdyni nie zwiększa się zauważalnie od 1992 r., zaś ruch w Gdańsku wykazuje od 1993 r. tendencję spadkową. Ruch w Świnoujściu rósł sukcesywnie aż do 1995 r., w 1996 jednak nieznacznie zmalał. Dlatego też należy podkreślić, że notowany po 1995 r. wzrost ruchu na granicy morskiej wynika przede wszystkim ze zwiększenia liczby pasażerów na polsko-niemieckich statkach białej floty. Jednocześnie natężenie ruchu pasażerskiego w relacjach transbałtyckich powoli maleje (m.in. na skutek przejęcia potoków tranzytowych przez promy do Niemiec i autostrady niemieckie). Zmniejsza się też ilość pasażerów na statkach i wodolotach pływających do Kaliningradu (od 1994 r.).

Udział Polaków wśród osób przekraczających granicę morską był na początku lat 90-tych wysoki (rzędu 45%). Po uruchomieniu rejsów białej floty na Zalewie Szczecińskim znacząco zmalał (do 29,6% w 1995 r.), w roku 1996 zaś ponownie wzrósł do 34,8%. Wzrost ten wynikał ze zwiększenia się odsetka Polaków wśród odprawianych w Świnoujściu oraz z pojawienia się (po raz pierwszy) większej grupy Polaków wśród pasażerów rejsów na Zalewie Szczecińskim. Stosunkowo dużym udziałem Polaków odznaczają się też porty w Gdańsku i Gdyni (mniejszy jest tam udział tranzytu, w tym towarowego). Liczone w liczbach bezwzględnych wyjazdy zagraniczne obywateli polskich przez granicę morską wzrosły w latach 1995-1996 ze 197 tys. na 271 tys. osób.

Wśród cudzoziemców przybywających do Polski drogą morską największą grupę (głównie za sprawą rejsów białej floty) stanowili w 1996 r. Niemcy (67,3%, patrz tab. 5.47.). Kolejną lokatę zajmowali Szwedzi (20,2%),

Tabela 5.49

Ruch samochodów ciężarowych na granicy morskiej 1980, 1990-1996

Table 5.49

Heavy goods vehicle traffic crossing the maritime border in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE:	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w całości ruchu w 1996 r.	
	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	ogółem	udział poj. z rej. polską	na granicy morskiej	na granicach Polski
Szczecin	0	0,0	54	0,0	294	27,2	89	42,7	80	68,8	26	15,4	19	0,0	6	16,7	0,01	0,00
Swinoujście	22824	21,4	42957	39,4	40941	40,7	48505	42,9	47530	42,6	60352	48,7	63921	50,7	57161	47,9	84,72	1,64
Gdynia	0	0,0	454	17,8	1821	46,3	6037	53,1	4410	61,5	5559	60,2	9393	54,0	8387	71,8	12,43	0,24
Gdańsk	4342	4,4	3256	9,7	3458	17,2	3991	13,5	3058	21,2	4213	21,9	4812	17,4	1913	72,5	2,84	0,05
RAZEM	27166	18,7	46721	37,0	46514	39,1	58622	41,9	55078	43,0	70150	48,0	78145	49,0	67467	51,6	100,00	1,94

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

zaś liczącymi się grupami byli też Duńczycy (3,1%) i Norwegowie (2,6%). Struktura przynależności narodowej przyjeżdżających obcokrajowców była jednak bardzo różna w poszczególnych portach i wiązała się bezpośrednio z istnieniem regularnych połączeń pasażerskich. W portach białej floty regionu Zalewu Szczecińskiego (Trzebież i Nowe Warpno), Niemcy stanowili ponad 99% przyjeżdżających. Ich udział był też znaczny w Świnoujściu (przystań promowa plus port białej floty) oraz w lokalnych portach środkowego wybrzeża. Szwedzi dominowali w Gdańsku i Gdyni (regularne połączenia promowe do Oxelsundu i Karlskrony), stanowiąc też ponad 1/4 przybywających do Świnoujścia (połączenia do Ystad i Malmö). Najwięcej Duńczyków odprawiono w Świnoujściu (14,8 tys.); zaś największy odsetek przyjezdnych stanowili oni w Kołobrzegu (sezonowe połączenia promowe z Bornholmem). Także Norwegowie najczęściej korzystali z połączeń promowych do Świnoujścia, w mniejszym stopniu do Gdyni. Większość przybywających przez granicę morską Rosjan odprawiono we Fromborku i Elblągu (rejsy białej floty do Kaliningradu). W Gdańsku i Świnoujściu (14,8 tys.); zaś największy odsetek przyjezdnych stanowili oni w Kołobrzegu (sezonowe połączenia promowe z Bornholmem). Także Norwegowie najczęściej korzystali z połączeń promowych do Świnoujścia, w mniejszym stopniu do Gdyni. Większość przybywających przez granicę morską Rosjan odprawiono we Fromborku i Elblągu (rejsy białej floty do Kaliningradu). W Gdańsku i Świnoujściu zauważalną grupę stanowili ponadto Czesi (głównie kierowcy tranzytowych ciężarówek). 9,0% przekroczeń granicy morskiej nastąpiło w ramach polsko-niemieckiego małego ruchu granicznego. Prawie wszystkie one miały miejsce w porcie w Nowym Warpnie (biała flota).

Ruch pojazdów samochodowych z konieczności koncentruje się na granicy morskiej w terminalach promowych (nie licząc samochodów sporadycznie odprawianych w Szczecinie), a więc w Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku (patrz tab. 5.48). Po wzroście na przełomie lat 80-tych i 90-tych, natężenie ruchu samochodów osobowych na granicy morskiej utrzymywało się w całej dekadzie na mniej więcej jednakowym poziomie między 120 a 150 tys.

Najwięcej pojazdów odprawiono w roku 1991 (146 tys.). W całym badanym okresie większość ruchu koncentrowała się w terminalu w Świnoujściu (w 1996 r. - 69,2%). Do 1995 drugim pod względem ruchu terminalem był Gdańsk, nieznacznie wyprzedzający (po uruchomieniu w 1991 r. połączenia do Karlskrony) Gdynię. W 1996 r. po raz pierwszy więcej samochodów osobowych odprawiono w Gdyni. W roku 1980 udział korzystających z promów bałtyckich pojazdów osobowych z rejestracją polską był bardzo mały (zaledwie 22,1%; masowe przyjazdy Skandynawów). Na początku lat 90-tych udział ten wzrósł gwałtownie do ponad 40% (zniesienie wiz do państw skandynawskich, konkurencja szwedzkich, a szczególnie fińskich wypadów na

zakupy ze strony państw bałtyckich, głównie Estonii). Tendencja wzrostowa utrzymała się aż do roku 1996 (48,5%).

W drugiej połowie lat 90-tych powoli wzrastała liczba korzystających z promów autobusów (do poziomu 3,1 tys. w 1996 r.), co wynika po części z rozwoju regularnej komunikacji autobusowej pomiędzy Polską i Skandynawią (połączenia do Goeteborgu i Oslo). Ruch autobusów prawie w całości skoncentrowany jest w Świnoujściu (73,1%) i Gdyni (22,1%). Autobusy z rejestracją polską stanowiły w roku 1996 - 36,5% odprawianych pojazdów.

Ruch graniczny samochodów ciężarowych wzrastał w latach 90-tych praktycznie nieprzerwanie (za wyjątkiem drobnego załamania w 1993 r.) aż do 1995 r. (z 46,7 tys. w 1990 do 78,1 tys. w 1995; patrz tab. 5.49.). W 1996 uległ on niespodziewanie poważnemu ograniczeniu (do 67,5 tys.). Wielkość ruchu towarowego w terminalach promowych jest wypadkową dwóch podstawowych czynników: rozwoju polsko-skandynawskiej współpracy gospodarczej oraz częstości wyboru szlaku tranzytowego przez Polskę w przewozach z Europy Północnej do Południowej. Można przypuszczać, że w roku 1996 wzrost ruchu spowodowany pierwszym czynnikiem nie zdołał już zrównoważyć spadku związanego z czynnikiem drugim (konkurencja nowocześniejszych promów oraz lepszych dróg przez Niemcy). Interpretację taką potwierdza pośrednio stały wzrost odsetka samochodów ciężarowych z rejestracją polską (z 37,0% w 1990 r. do 51,6% w roku 1996).

Aż 84,7% ruchu ciężarówek koncentrowało się w 1996 r. w terminalu Świnoujście, a kolejne 12,4% w Gdyni. Znaczenie Gdańska w promowym ruchu towarowym było marginalne (2,8%; przeszło dwukrotne zmniejszenie natężenia ruchu względem roku 1995). Terminal w Gdyni od początku swego istnienia charakteryzował się dominacją pojazdów polskich (w 1996 r. - 71,8%; nie przejął przewozów tranzytowych). Terminal w Gdańsku do 1995 odznaczał się bardzo małym odsetkiem rodzimych ciężarówek (między 10 a 20%). W 1996 r. tranzyt promowy przez Gdańsk uległ załamaniu (udział pojazdów polskich wzrósł z 17,4% w 1995 do 72,5% w 1996). W tej sytuacji głównym terminalem tranzytowym pozostało Świnoujście, gdzie analogiczny udział jest o 4 punkty procentowe niższy niż średnio dla całej granicy.

5.9. Granica powietrzna

5.9.1. Granica powietrzna jako bariera przestrzenna

Warunki środowiska naturalnego sprzyjają w Polsce budowie lotnisk. Zgodnie z danymi Atlasu Rzeczypospolitej [Lijewski T., 1997] w Polsce znajduje się 59 lotnisk (nie licząc lądowisk dla samolotów rolniczych i

helikopterów). Większość z nich znajduje się pod całkowitym lub częściowym zarządem wojskowym (względnie znajdowało się pod takim zarządem do czasu wycofania z Polski Armii Radzieckiej). Wiąże się z tym ich rozkład przestrzenny. Znaczna część obiektów powstawała w Polsce Zachodniej, jako znajdującej się bliżej zakładanego wówczas potencjalnego teatru działań wojennych. Cywilne lotnictwo pasażerskie wykorzystuje obecnie zaledwie 9 lotnisk (13,6%; patrz ryc. 5.11). Wszystkie one mają jednocześnie status lotniczych przejść granicznych, choć w rzeczywistości regularne loty międzynarodowe obsługuje tylko 7 lotnisk (Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Gdańsk-Rębiechowo, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Poznań-Ławica i Szymany koło Szczytna). Te same obiekty (plus lotnisko w Szczecinie-Goleniowie) mają status przejść osobowo-towarowych (obsługują również połączenia cargo). Połączenia czarterowe obsługują dwa pozostałe lotniska w Rzeszowie-Jasionce i Szczecinie-Goleniowie. Ponadto status osobowych przejść granicznych posiadają także lotniska w Jeleniej Górze, Kielcach-Masłowo, Bydgoszczy, Łodzi-Lublinek, Białej Podlaskiej, Świdniku, Mielcu, Zielonej Górze - Babimoście i Zielonej Górze - Przylepiu, zaś sporadyczna odprawa na zasadach tymczasowych odbywała się w latach 90-tych także na kilku innych obiektach, najczęściej podczas podejmowania prób uruchomienia lokalnej małej międzynarodowej linii lotniczej (np. w Suwałkach - loty Suwałki-Wilno).

5.9.2. Ruch graniczny w portach lotniczych

Lotniczy ruch graniczny zmniejszył się na granicach Polski w latach 1990-1991 (do poziomu 1,9 mln osób), co wynikało bezpośrednio z drastycznej podwyżki cen biletów, będącej następstwem urealnienia kursu dolara amerykańskiego (patrz tab. 5.50.). Lata następne przynosiły początkowo powolny, a potem coraz szybszy wzrost natężenia ruchu. W pierwszym okresie wiązał się on głównie ze zwiększonym napływem cudzoziemców (pojawianie się coraz liczniejszych firm zachodnich, wraz z kadrą kierowniczą, często wręcz „dojeżdżającą” do pracy w Warszawie z Londynu czy Paryża), później także z ponownym wzrostem liczby podróżujących zagranicę samolotami Polaków (w okresie 1994-1996 ich liczba wzrosła z 551 tys. do 757 tys.). Z samolotów masowo korzystać zaczęli nie tylko rodzimi biznesmeni ale także turyści. Ci ostatni głównie w następstwie sezonowych połączeń czarterowych do takich krajów, jak Grecja, Cypr, Tunezja, Hiszpania, a zimą Austria i Francja (w roku 1996 czarterami na wakacje wyjechało ok. 75 tys. Polaków, w 1997 ok. 150 tys., z czego 80% przypadało na samoloty PLL LOT). Łącznie w roku 1996 na polskich lotniskach odprawiono 2950 tys. osób, w tym 49,9% obywateli polskich (w 1993 udział Polaków wynosił 45,2%).

Ryc. 5.11. Rozmieszczenie lotniczych przejść granicznych w 1997 r.
 Fig. 5.11. Distribution of border crossings for air traffic in 1997



Na początku lat 90-tych praktycznie cały ruch międzynarodowy koncentrował się w Warszawie. Kilka lotów w tygodniu odprawiano ponadto w Krakowie i Gdańsku, a w okresie targów także w Poznaniu. Sytuacja zmieniła się po 1994, kiedy PLL LOT rozpoczął uruchamianie połączeń z ośrodków regionalnych do głównych stolic europejskich i miast niemieckich oraz kiedy pewnemu złagodzeniu uległa polityka nie dopuszczania obcych przewoźników do połączeń z tymi ośrodkami. Skorzystały z tego głównie małe towarzystwa niemieckie uruchamiając linie do Wrocławia i Katowic. Odsetek pasażerów odprawianych na Okęciu zmniejszył się, choć nadal jest bardzo wysoki (w 1996 r. - 88.3%). W roku 1995 przejściowo nastąpiło wzmocnienie ruchu w Katowicach-Pyrzowicach, związane z remontem sąsiednich podkrakowskich Balic. Udział Polaków wśród przekraczających granicę samolotami jest stale

Tabela 5.50

Osobowy ruch graniczny na granicy powietrznej w latach 1980, 1990-1996

Table 5.50

Passenger traffic via air border crossings in the years 1980 and 1990-1996

PRZEJŚCIA GRANICZNE	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		Udział w ruchu 1996	
	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	ogółem	obywatele Polski w %	przez granicę powietrzna	przez granicę Polski
Lataiska:																		
Warszawa Okęcie	1498034	63.2	2256146	63.6	1821414	56.5	1837939	48.5	1910176	46.5	2086186	48.0	2375079	50.5	2603663	52.7	88.27	0.99
Kraków Balice	23609	45.4	58267	47.4	54596	33.5	69803	33.8	89417	36.5	84514	33.2	30954	28.6	120873	32.9	4.10	0.05
Gdańsk Rębiechowo	32376	66.3	53517	53.9	38564	43.2	49310	43.0	57985	36.6	68166	29.8	76153	30.9	82600	32.7	2.80	0.03
Poznań Ławica	10533	61.5	7589	56.3	6798	16.5	4894	15.2	13192	12.0	14857	23.6	30571	37.9	46932	25.5	1.59	0.02
Katowice Pyrzowice	1446	42.9	789	24.8	2368	47.1	4338	70.7	17033	24.7	27488	22.4	109360	25.4	57134	27.5	1.94	0.02
Wrocław Strachowice	770	4.9	458	14.4	410	11.7	1236	58.6	18103	34.8	19652	15.3	23203	13.9	27156	17.7	0.92	0.01
Szczecin Goleniów	4894	98.0	1203	46.9	1422	37.2	1809	35.3	2107	22.7	2550	22.0	2291	18.2	2397	9.2	0.08	0.00
Rzeszów	583	50.1	548	78.1	2033	85.9	1705	79.7	782	31.5	1082	5.2	1305	15.4	6136	3.5	0.21	0.00
Suwałki	0	0.0	0	0.0	7	100.0	761	15.6	2177	4.0	21	23.8	7	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Koszalin	119	21.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Mielec	0	0.0	337	97.9	166	47.6	36	41.7	84	58.3	2	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Świdnik	0	0.0	0	0.0	40	5.0	143	50.4	76	43.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Jelenia Góra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0.0	0	0.0	0.00	0.00
Białystok	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	100.0	0.00	0.00	0.00
Szymany	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2680	0.4	0.09	0.00	0.00
RAZEM	1572364	63.1	2378854	62.9	1927818	55.5	1973974	47.8	2111332	45.2	2304518	46.2	2648925	48.1	2949589	49.9	100.00	1.12

* w odniesieniu do całości paszportowego i pozapaszportowego ruchu granicznego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tabela 5.51

Przyjazdy cudzoziemców przez granicę powietrzną w 1996 r. wg głównych przejść granicznych

Table 5.51

Arrivals of foreigners via air border crossings in 1996, by main crossings

Przejścia graniczne (lotniska)	Przyjazdy ogółem	W tym obywatel państw																							
		Rosja		Niemcy		Austria		Francja		Holandia		Stany Zjednocz.		Szwecja		Dania		Belgia		Wielka Brytania		Włochy		Finlandia	
		ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %	ogółem	w %
Warszawa-Okęcie	648050	24128	3.72	77802	12.01	15402	2.38	44909	6.93	22412	3.46	104014	16.05	21670	3.34	11271	1.74	12759	1.97	69262	10.69	31375	4.84	15279	2.36
Kraków-Balice	40335	126	0.31	9161	22.71	1398	3.47	5802	14.38	915	2.27	3066	7.60	264	0.65	283	0.70	878	2.18	6505	16.13	5283	13.10	102	0.25
Poznań-Ławica	17399	79	0.45	7834	45.03	331	1.90	979	5.63	1238	7.12	423	2.43	1231	7.08	1399	8.04	594	3.41	849	4.88	574	3.30	211	1.21
Gdańsk-Rebiechowo	28391	205	0.72	8860	31.21	213	0.75	1319	4.65	1394	4.91	846	2.98	3352	11.81	3192	11.24	479	1.69	2107	7.42	511	1.80	1123	3.96
Wrocław-Smradowice	11338	70	0.62	6154	54.28	193	1.70	641	5.65	346	3.05	618	5.45	224	1.98	184	1.62	250	2.20	704	6.21	790	6.97	124	1.09
Katowice-Pyrzowice	20849	9	0.04	12182	58.43	241	1.16	1075	5.16	854	4.10	539	2.59	183	0.88	170	0.82	672	3.22	1237	5.93	1915	9.19	86	0.41
Rzeszów-Jasionka	3177	14	0.44	57	1.79	37	1.16	87	2.74	1	0.03	59	1.86	0	0.00	0	0.00	47	1.48	40	1.26	2	0.06	0	0.00
Szczecin-Goleniów	1134	8	0.71	439	38.71	23	2.03	12	1.06	12	1.06	4	0.35	62	5.47	340	29.98	37	3.26	44	3.88	55	4.85	3	0.26
Szymany	1389	9	0.65	1348	97.05	4	0.29	7	0.50	1	0.07	4	0.29	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.07	0	0.00	0	0.00
RAZEM	772062	24648	3.19	123837	16.04	17842	2.31	54831	7.10	27173	3.52	109573	14.19	26986	3.50	16839	2.18	15716	2.04	80749	10.46	40505	5.25	16928	2.19

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

wyższy na Okęciu (w 1996 r. 52,7%), niż w portach regionalnych (od 17,7% we Wrocławiu do 32,9% w Krakowie). Wiąże się to faktem, iż lotniska regionalne obsługują przede wszystkim połączenia europejskie, w tym w dużej mierze lokalne do bliskich miast niemieckich. Na tego typu liniach (z uwagi na cenę; konkurencyjność wyjazdu autobusem lub samochodem prywatnym) pasażerami są najczęściej odwiedzający Polskę cudzoziemcy. Lotnisko w Warszawie obsługuje loty międzykontynentalne (przede wszystkim do Ameryki Północnej), gdzie Polacy stanowią znaczny odsetek pasażerów.

Struktura przynależności państwowej cudzoziemców wjeżdżających do Polski drogą powietrzną jest z oczywistych względów bardzo silnie zróżnicowana (patrz tab. 5.51). Odsetki przypadające na poszczególne państwa były w tym wypadku najczęściej odwrotnie proporcjonalne do odległości geograficznej dzielącej Polskę od tych krajów. Dlatego też najliczniejszą, obok Niemców (16,0%), grupę wśród przybywających samolotami stanowili w 1996 r. obywatele Stanów Zjednoczonych (14,2%; w tym duża grupa osób pochodzenia polskiego posługujących się paszportami amerykańskimi). Duże znaczenie w ruchu lotniczym mieli też Brytyjczycy (10,5%), Francuzi (7,1%), Włosi (2,3%), Holendrzy, Szwedzi i Rosjanie. Udziały większości grup narodowych były w skali kraju analogiczne jak na najruchliwszym lotnisku Warszawa-Okęcie. Wyjątek stanowili Niemcy, których udział na Okęciu był zauważalnie niższy niż na całej granicy powietrznej (tylko 12,0%) oraz Amerykanie, w przypadku których wystąpiła sytuacja odwrotna. Powodem była zdecydowana dominacja Niemców wśród cudzoziemców przylatujących na wszystkie bez wyjątku lotniska regionalne obsługujące regularne połączenia międzynarodowe (od 22,7% w Krakowie-Balicach, do 58% w Katowicach-Pyrzowicach i aż 97,1% w Szymanach koło Szczytna). Tego typu struktura wynika bezpośrednio z układu połączeń lotnisk regionalnych, których znaczna część prowadzi do Niemiec. Jednocześnie wszystkie, stanowiące znaczną część ogólnego potoku pasażerów loty transatlantyckie do Stanów Zjednoczonych i Kanady (pojemne samoloty szerokokadłubowe) do 1997 r. włącznie zaczynały się i kończyły na warszawskim Okęciu [*Rozkład Lotów...*, 1997, 1998]. Spośród innych grup narodowościowych wymienić należy relatywnie duży udział Francuzów, Brytyjczyków i Włochów na lotnisku w Krakowie-Balicach oraz Szwedów i Duńczyków w Gdańsku-Rębiechowie.

Przestrzenny rozkład ruchu granicznego samolotów omówiony został w rozdziale 4 i przedstawiony w tabeli 4.27.

6. PODSUMOWANIE, PRÓBA KLASYFIKACJI GRANIC

Przystępując do podsumowania przeprowadzonej w pracy analizy postanowiono podjąć próbę najprostszego choćby usystematyzowania granic Polski. Z uwagi na wielkość próby (7 granic lądowych plus granica morska i powietrzna), za niecelowe uznano dokonywanie typologii (w klasycznym tego pojęcia znaczeniu) granic. Postanowiono ograniczyć się do klasyfikacji z zastosowaniem najprostszych metod rangowych, bez obliczania bardziej złożonych miar syntetycznych (których wartość merytoryczna byłaby dyskusyjna) oraz do prezentacji graficznej (w formie typogramów) pozwalającej na porównanie poszczególnych granic. Pomimo to, złożoność problemu zmusza do bardzo wnikliwej i ostrożnej interpretacji otrzymanego przy zastosowaniu tych metod materiału. Przedstawione w dalszej części rozdziału, zasadnicze podsumowanie pracy ma więc charakter opisowy, a zamieszczone w nim wnioski odnoszą się bezpośrednio do całego materiału, a nie wyłącznie do rezultatów klasyfikacji. Oddzielnie omówiono wnioski merytoryczne oraz te, które mogą mieć realną wartość aplikacyjną. Ponieważ szereg wniosków szczegółowych (m.in. w zakresie natężenia i struktury ruchu granicznego) została już przedstawiona w poszczególnych rozdziałach pracy, w zakończeniu postanowiono ograniczyć się do wypunktowania zagadnień podstawowych.

6.1. Klasyfikacja granic

Podejmując się przeprowadzenia prostej klasyfikacji polskich granic, z punktu widzenia ich przenikalności, podstawowym problemem było określenie:

- granic nadających się do porównania,
- przekrojów czasowych uwzględnionych w analizie,
- mierników (cech) odzwierciedlających jednoznacznie stopień przenikalności granic.

Przyjęto, że analizie poddanych zostanie tylko siedem granic lądowych. Uwzględnienie również granicy morskiej i powietrznej spowodowałoby bowiem, z uwagi na ich specyfikę, dalsze zawężenie liczby dostępnych mierników przenikalności. Uznano również, że najbardziej reprezentatywne

będzie przyjęcie dwóch przekrojów czasowych - dla lat 1990 i 1996 (początek przemian funkcjonalnych granic Polski oraz dane najbardziej aktualne).

Zdecydowanie więcej problemów przysporzyło ustalenie optymalnego zestawu mierników. Założono, że każda granica scharakteryzowana będzie zarówno przez mierniki statystyczne jak i cechy o charakterze opisowym, którym przypisane zostaną w sposób subiektywny (na podstawie wcześniejszej analizy szczegółowej) pewne rangi. Mierniki statystyczne musiały spełniać określone wymogi natury merytorycznej i technicznej. Tak więc musiały być:

- maksymalnie jednoznaczne w interpretacji (wzrost, lub spadek wartości miernika musiał odpowiadać wzrostowi przenikalności granicy),
- maksymalnie autonomiczne względem siebie (nie wynikające bezpośrednio jeden z drugiego),
- możliwe do porównania (odpowiednio zróżnicowane),
- dostępne dla wszystkich siedmiu granic,
- dostępne dla wybranych przekrojów czasowych.

Stwierdzono, że kryteria te spełnia 9 analizowanych wcześniej w pracy zmiennych:

- odcinek granicy (w kilometrach) przypadający na jedną drogę transgraniczną o nawierzchni twardej;
- odcinek granicy (w kilometrach) przypadający na jedną transgraniczną linię kolejową;
- odsetek (%) transgranicznych dróg o nawierzchni twardej, na których znajdują się ogólnodostępne przejścia graniczne;
- odsetek (%) transgranicznych linii kolejowych wykorzystywanych przez regularną komunikację pasażerską;
- wielkość granicznego ruchu osobowego w tys. osób (w obu kierunkach);
- wielkość granicznego ruchu samochodów osobowych w tys. pojazdów (w obu kierunkach);
- wielkość granicznego ruchu samochodów ciężarowych w tys. pojazdów (w obu kierunkach);
- współczynnik koncentracji granicznego ruchu osobowego;
- współczynnik koncentracji ruchu granicznego pojazdów ciężarowych.

Przystępując do analizy statystycznej mierników zmodyfikowano je tak, aby nie były wielkościami bezwzględными, dążąc tym samym do zminimalizowania błędu wynikającego z jednakowej wagi przypisanej poszczególnym zmiennym. Tak więc, aby zapewnić wzajemną porównywalność granic, wskaźniki obrazujące wielkość ruchu granicznego odniesiono do liczby przejść granicznych. Uwzględniono tylko te przejścia graniczne, które skupiają na sobie minimum 0,1% dwustronnego ruchu w danej kategorii. Dobierając wskaźniki wzięto też pod uwagę, mogącą pojawić się

trudność w jednoznacznej interpretacji ich zwrotu. Dotyczyło to przede wszystkim właśnie wielkości ruchu przez jedno przejście (z jednej strony większy ruch oznacza bardziej przenikalną granicę, z drugiej jest on poniekąd dowodem na zbyt małą liczbę przejść, która pośrednio oznacza mniejszą przenikalność). Przyjęto jednak, że liczba przejść granicznych zobrazowana jest innymi wskaźnikami (wykorzystanie infrastruktury i po części także współczynniki koncentracji), a tym samym dla potrzeb analizy można założyć, że większy ruch na przejściach oznacza większą przenikalność granicy.

Pięć spośród wybranych wskaźników miało w pierwotnej formie charakter stymulanty, zaś dwa pierwsze (nasylenie infrastrukturą) i dwa ostatnie (miary koncentracji) były destymulantami. Przyjęto bowiem, że granica jest tym bardziej przenikalna, im bardziej zdekcentrowany jest dwustronny ruch graniczny. Aby zapewnić jednakowy zwrot wszystkich miar (co umożliwiałoby ich późniejszą prezentację graficzną) zmieniono formę matematyczną wspomnianych 4 wskaźników, tak aby i one stały się stymulantami. Przy nasyleniu infrastrukturą liczbę transgranicznych dróg i linii kolejowych odniesiono do 100 km granicy. W przypadku współczynników koncentracji posłużono się ich odwrotnością. Aby uniknąć dzielenia „przez 0”, występujący w trzech przypadkach (z reguły, tam gdzie ruch odbywał się przez jedno przejście, a więc analiza stopnia koncentracji jest i tak z założenia bezprzedmiotowa) współczynnik koncentracji 0 zastąpiono umownie wielkością 0,1.

Jest oczywiste, że mierniki statystyczne obrazują jedynie część zagadnienia. Wszystkie dotyczą bowiem wielkości granicznej bariery infrastrukturalnej oraz ruchu granicznego. Tak więc, w jakimś sensie, spełniają one swoją rolę tylko na tyle, na ile wielkość (oraz koncentracja) tego ruchu jest odzwierciedleniem stopnia przenikalności granic. W wielu przypadkach zależność ta nie jest jednak bezpośrednia. Przykładem może być duży ruch na granicy białoruskiej, gdzie dochody czerpane z handlu przygranicznego skłaniają do przewyższania barier, tak infrastrukturalnych (kolejki) jak i formalnych (zaproszenia, vouchery), czy psychologicznych (obawy przed działaniami mafii). Brak jest jednak wskaźników statystycznych mogących zobrazować wielkość bariery formalnej, organizacyjnej, ekonomicznej, czy tym bardziej psychologicznej. Dlatego też dziewięć mierników statystycznych postanowiono uzupełnić również dziewięcioma miernikami opisowymi określającymi przenikalność danej granicy z uwagi na:

- istnienie bariery środowiska naturalnego;
- istnienie barier formalnych w podróżowaniu (wizy vouchery itd.);
- istnienie i rolę umów o małym ruchu granicznym;
- stopień redukcji cel w wymianie dwustronnej;

Klasyfikacja przenikalności granic 1990

Tabela 6.1

Classification of border permeability in 1990

Table 6.1

Mierniki:	Granica z						
	Rosją	Litwą	Białorusią	Ukrainą	Słowacją	Czechami	Niemcami
Miary statystyczne:							
liczba dróg utwardzonych na 100 km granicy	8,1	2,9	3,4	2,1	2,5	6,6	4,1
ranga	1	5	4	7	6	2	3
liczba linii kolejowych na 100 km granicy	1,4	1,0	1,5	1,3	0,6	1,5	2,8
ranga	4	6	3	5	7	2	1
% dróg utwardzonych z przejściami ogólnodostępnymi	0,0	33,3	14,3	18,2	30,8	17,0	55,5
ranga	7	2	6	4	3	5	1
% linii kolejowych z reg. komunikacją pasażerską	0,0	0,0	33,3	42,9	33,3	16,7	30,8
ranga	7	7	2	1	2	5	4
ruch osobowy w tys. na 1 przejście*	20,8	996,0	927,8	712,0	1245,2	1393,1	2824,3
ranga	7	4	5	6	3	2	1
ruch samochodów osobowych w tys. na 1 przejście*	2,5	195,0	247,0	238,5	197,4	325,9	651,9
ranga	7	6	3	4	5	2	1
ruch samochodów ciężarowych w tys. na 1 przejście*	1,0	13,0	34,0	17,0	4,7	14,5	76,3
ranga	7	5	2	3	6	4	1

odwrotność stopnia koncentracji ruchu osobowego	2,0	10,0	2,2	1,8	3,5	2,5	3,1
ranga	6	1	5	7	2	4	3
odwrotność stopnia koncentracji ruchu towarowego	6,7	10,0	1,9	2,1	3,3	1,6	1,9
ranga	2	1	5	4	3	7	6
Miary opisowe (punkty od 1 do 5) -							
przenikalność granicy z uwagi na:							
barierę środowiskową	5	5	4	3	2	2	3
bariery formalne w podróżowaniu (wizy, vouchery itd.)	1	1	1	1	2	2	3
istnienie i rola małego ruchu granicznego	1	1	2	2	2	2	1
stopień redukcji ceł w wymianie dwustronnej	1	1	1	1	1	1	1
stopień skrupulatności kontroli granicznej	1	1	1	1	3	3	3
barierę ekonomiczną (opłaty itp.)	3	3	3	3	5	5	5
barierę psychologiczną	2	2	2	2	4	4	3
istnienie i długość kolejek pojazdów osobowych	3	1	1	1	5	5	4
istnienie i długość kolejek pojazdów ciężarowych	1	1	1	1	4	3	2
Średnia ranga	5,33	4,11	3,89	4,56	4,11	3,67	2,33
Suma punktów	18	16	16	15	28	27	25
Średnia ocena punktowa	2,00	1,78	1,78	1,67	3,11	3,00	2,78

* przy uwzględnieniu przejść granicznych skupiających więcej niż 0,1% ruchu dwustronnego w danej kategorii.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej, map topograficznych oraz literatury.

Tabela 6.2

Klasyfikacja przenikalności granic 1996

Table 6.2

Classification of border permeability in 1996

Mierniki:	Granica z						
	Rosją	Litwą	Białorusią	Ukrainą	Słowacją	Czechami	Niemcami
I	2	3	4	5	6	7	8
Miary statystyczne:							
liczba dróg utwardzonych na 100 km granicy	8,1	2,9	3,4	2,1	2,5	7,0	4,3
ranga	1	5	4	7	6	2	3
liczba linii kolejowych na 100 km granicy	1,4	1,0	1,5	1,3	0,6	1,5	2,8
ranga	4	6	3	5	7	2	1
% dróg utwardzonych z przejściami ogólnodostępnymi	17,6	66,7	28,6	36,4	69,2	40,0	90,0
ranga	7	3	6	5	2	4	1
% linii kolejowych z reg. komunikacją pasażerską	33,3	100,0	50,0	57,1	66,7	41,7	46,2
ranga	7	1	4	3	2	6	5
ruch osobowy w tys. na I przejście*	1049,8	979,7	1208,8	1181,0	2093,8	2576,6	5807,4
ranga	6	7	4	5	3	2	1
ruch samochodów osobowych w tys. na I przejście*	549,7	438,5	599,8	614,5	428,6	857,3	2826,2
ranga	5	6	4	3	7	2	1
ruch samochodów ciężarowych w tys. na I przejście*	15,7	306,0	185,0	59,7	41,8	31,3	219,1
ranga	7	1	3	4	5	6	2

odwrotność stopnia koncentracji ruchu osobowego	2,3	3,3	2,8	2,3	2,4	2,1	3,2
ranga	5	1	3	6	4	7	2
odwrotność stopnia koncentracji ruchu towarowego	1,6	10,0	2,9	8,7	2,2	1,6	2,8
ranga	7	1	3	2	5	6	4
Miary opisowe (punkty od 1 do 5) -							
przenikalność granicy z uwagi na:							
barierę środowiskową	5	5	4	3	2	2	3
bariery formalne w podróżowaniu (wizy, vouchery itd.)	2	3	2	3	5	5	5
istnienie i rola małego ruchu granicznego	1	1	2	2	4	5	5
stopień redukcji cel w wymianie dwustronnej	1	2	1	2	3	3	3
stopień skrupulatności kontroli granicznej	2	2	2	2	4	4	4
barierę ekonomiczną (opłaty itp.)	4	4	2	4	4	4	4
barierę psychologiczną	2	3	2	3	5	5	4
istnienie i długość kolejek pojazdów osobowych	2	2	1	2	4	5	4
istnienie i długość kolejek pojazdów ciężarowych	1	2	1	1	3	3	2
Średnia ranga	5,44	3,44	3,78	4,44	4,56	4,11	2,22
Suma punktów	20	24	17	22	34	36	34
Średnia ocena punktowa	2,22	2,67	1,89	2,44	3,78	4,00	3,78

* przy uwzględnieniu przejść granicznych skupiających więcej niż 0,1% ruchu dwustronnego w danej kategorii.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej, map topograficznych oraz literatury.

- stopień skrupulatności kontroli granicznej i sprawności pracy służb granicznych;
- istnienie opłat stwarzających bezpośrednią barierę ekonomiczną;
- istnienie bariery psychologicznej;
- częstotliwość występowania i długość kolejek samochodów osobowych;
- częstotliwość występowania i długość kolejek samochodów ciężarowych.

Wielkość kolejek scharakteryzowano za pomocą miar opisowych, gdyż jedyne kompletne dane (pozwalające na obliczenie średniej rocznej długości kolejki) zgromadzone zostały dla roku 1992. Każdej z granic przyznano w sposób subiektywny od 1 do 5 punktów w każdej z 9 kategorii. Przyznanie 5 punktów oznaczało brak danego rodzaju bariery, względnie brak kolejek granicznych. Przyznanie 1 punktu oznaczało bardzo istotne oddziaływanie na przenikalność granicy ze strony danego rodzaju bariery, względnie bardzo długie kolejki graniczne.

Wyniki klasyfikacji granic przedstawiono w tabelach 6.1 i 6.2. Analizując dziewięć miar statystycznych stwierdzimy, że w obu badanych przekrojach czasowych najwyższe lokaty najczęściej zajmowała granica niemiecka (w 1990 r. 5 pierwszych lokat, w 1996 - 4 lokaty pierwsze i 2 lokaty drugie; średnia ranga odpowiednio 2,33 i 2,22). Pozostałe pierwsze lokaty przypadły najczęściej granicy litewskiej (z uwagi na zerową koncentrację ruchu), względnie rosyjskiej (największa gęstość transgranicznych dróg utwardzonych). Tym niemniej, średnio najgorzej wypada zawsze właśnie granica z Obwodem Kaliningradzkim. W porównaniu do roku 1990, w 1996 swoją średnią pozycję najbardziej poprawiła granica litewska (o ponad 0,5 lokaty, głównie na skutek uruchomienia komunikacji na jedynej transgranicznej linii kolejowej), pogorszyła czeska. W roku 1990 kolejność granic wg ich przenikalności (ocenianej na podstawie miar statystycznych) była następująca: granica niemiecka, czeska, słowacka, litewska, białoruska, ukraińska, rosyjska; w 1996 odpowiednio: niemiecka, litewska, białoruska, czeska, ukraińska, słowacka, rosyjska. W obu przekrojach czasowych wskaźniki dotyczące wielkości ruchu spowodowały wyraźne zawyżenie pozycji granicy białoruskiej, zaś miary koncentracji ruchu poprawiały pozycję granicy litewskiej. Mała liczba powiązań infrastrukturalnych wpłynęła na obniżenie pozycji granicy słowackiej, zaś relatywnie mały ruch i nikły stopień wykorzystania infrastruktury decydował o ostatniej lokacie granicy rosyjskiej.

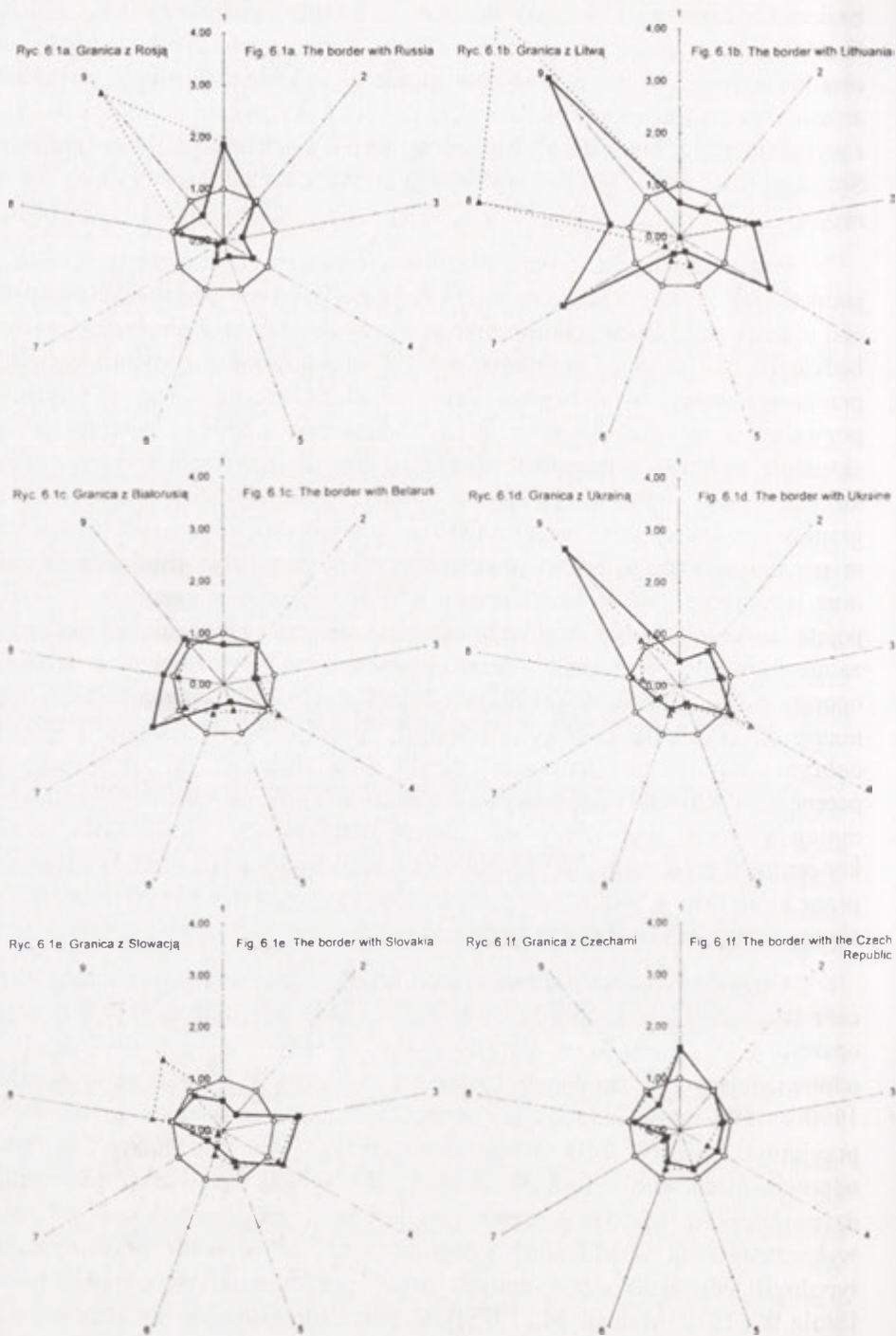
Interpretacja wyników otrzymanych na podstawie analizy miar opisowych była mniej niejednoznaczna. W roku 1990 zbliżone liczby punktów otrzymywały granice z poszczególnymi istniejącymi jeszcze wówczas państwami (Niemcy, Czecho-Słowacja i ZSRR). Najwięcej punktów otrzymały granice z Czechami i Słowacją (a więc były wówczas najbardziej przenikalne z punktu widzenia analizy przyjętych miar opisowych), nieco tylko mniej granica

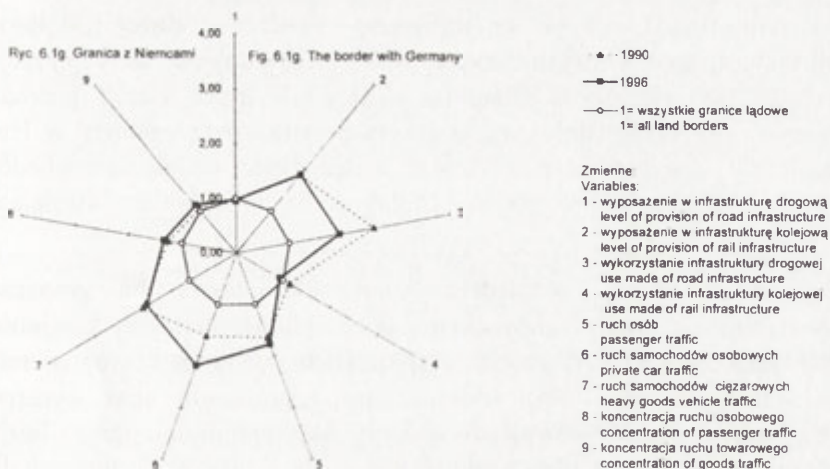
z Niemcami oraz wyraźnie mniej granice z ZSRR (różnice pomiędzy odcinkami wynikały tylko z różnej liczby punktów przyznanych za istnienie bariery fizycznogeograficznej). W roku 1996 sytuacja uległa zmianie. Zbliżone liczby punktów otrzymały granice niemiecka, słowacka i czeska (przy czym ta ostatnia najwięcej), zaś sytuacja na granicach wschodnich uległa wyraźnemu zróżnicowaniu (najwięcej punktów granica litewska, potem ukraińska, rosyjska i wyraźnie mniej białoruska). Najwięcej ocen 4 i 5 miała w 1990 r. granica ze Słowacją (dwa razy 5 i raz 4), w 1996 granica z Czechami (cztery razy 5 i dwa razy 4).

Podsumowując dokonaną klasyfikację należy raz jeszcze podkreślić, że jakakolwiek syntetyczna ocena możliwa jest tylko jeżeli pod uwagę weźmiemy oba rodzaje zastosowanych mierników, a przy dalszej ich interpretacji pamiętać będziemy o szeroko rozumianych uwarunkowaniach, wynikających z przeprowadzonej w niniejszej pracy analizy szczegółowej. Klasyfikacja pozwala na w miarę jednoznaczne wskazanie granicy niemieckiej jako aktualnie najbardziej przenikalnej, granic litewskiej i ukraińskiej jako granic, których niska dotąd przenikalność ulega systematycznej poprawie oraz granicy rosyjskiej jako wciąż najslabiej przenikalnej. Jeżeli przyjmiemy, że miary statystyczne są odzwierciedleniem faktycznej sytuacji infrastrukturalnej oraz istniejącego ruchu granicznego, a miary opisowe obrazują nam szeroko pojęte uwarunkowania w jakich odbywa się ten ruch, to na szczególne zainteresowanie zasługują te odcinki graniczne, na których oceny dokonane w oparciu o oba rodzaje wskaźników odbiegają od siebie. Z przypadkiem takim mamy do czynienia na trzech odcinkach. Na granicy z Czechami i Słowacją dobrym warunkom (umownie moglibyśmy nazwać je „przenikalnością potencjalną”) towarzyszy relatywnie słabszy rozwój infrastruktury i relatywnie mniejszy ruch graniczny oraz wciąż utrzymujący się wysoki poziom koncentracji tego ruchu. W odwrotnej sytuacji znajduje się granica białoruska, przez którą mimo, wspomnianych już, niesprzyjających uwarunkowań odbywa się ogromny ruch (zwłaszcza towarowy).

Otrzymany obraz postanowiono uzupełnić prezentacją graficzną. W tym celu stworzono dla każdej lądowej granicy diagram radarowy (typogram) w oparciu o 9 mierników statystycznych. Każdy diagram posiada 9 osi odpowiadających 9 zmiennym (patrz ryc. 6.1.a.-g). Wielkości zmienne dla lat 1990 i 1996 odniesiono do ich wartości w skali wszystkich granic Polski, przyjmując wartość dla wszystkich granic jako 1. Punkty na osiach odpowiadające wartościom dla danego roku połączono tworząc nieregularne dziewięcioboki. Metoda prezentacji radarowej (typogramów) była od dawna wykorzystywana w badaniach geograficznych, głównie dla porównywania i typologii jednostek przestrzennych (m.in. przy próbach typologii rolnictwa [Stola W., 1970, Matusik M., 1973]). W pracy zdecydowano się zastosować ją

Ryc. 6.1a-g. Typogramy prezentujące przenikalność granic
 Fig. 6.1a-g. Typograms of borders permeability





do charakterystyki elementów liniowych, jakimi są granice z poszczególnymi sąsiadami Polski. Analizując wykresy zgodnie z ruchem wskazówek zegara, pierwsze cztery osie obrazują nam stan i wykorzystanie transgranicznej infrastruktury transportowej, kolejne trzy natężenie dwustronnego ruchu granicznego i ostatnie dwie poziom koncentracji tego ruchu. Porównanie kształtu otrzymanych dziewięcioboków pokazuje nam, które z odcinków granicznych są (były w 1990 r.) bardziej przenikalne (z uwagi na miary statystyczne) niż średnio wszystkie granice Polski, a które nie. Pozwala też osądzić, które odcinki są do siebie podobne, oraz na których w ostatnich latach dokonały się największe zmiany. Jedynie granica niemiecka była zarówno w roku 1990 jak i 1996 bardziej przenikalna niż średnio granice Polski, z uwagi na praktycznie każdą z 9 zmiennych. Z kolei wieloboki czeski, ukraiński i rosyjski prawie w całości zamykają się wewnątrz regularnego dziewięciokąta odpowiadającego wartościom średnim dla 7 granic.

O poziomie przenikalności granicy świadczy nie tylko powierzchnia powstałych wieloboków ale także regularność ich kształtu. Regularny układ wskazuje na sytuację, w której wzajemne proporcje poszczególnych miar przenikalności odpowiadają wartościom średnim (np. wielkość ruchu jest proporcjonalna do nasycenia infrastrukturą). Najbardziej regularny kształt posiadają wieloboki sporządzone dla granic niemieckiej (z odchyleniem in plus w zakresie zmiennych infrastrukturalnych) i czeskiej (z odchyleniami in plus w kategorii nasycenia infrastrukturą drogową i in minus w kategorii ruchu pojazdów ciężarowych), zaś spośród granic wschodnich dla białoruskiej.

Wielobok o kształcie gwiazdy sugeruje sytuację nieunormowaną i może świadczyć o ograniczeniach w przenikalności. Kształt taki mają wieloboki sporządzone dla Rosji, Litwy i w mniejszym stopniu także Ukrainy. Ich analiza wskazuje na sytuację, w której ruch graniczny jest relatywnie mały względem

możliwości infrastrukturalnych, co pośrednio świadczy o dużej roli barier natury formalno-prawnej i organizacyjnej (niska przepustowość samych przejść granicznych). Dziewięcioboki Białorusi i Słowacji mają kształt pośredni spłaszczony od góry i do dołu, w pierwszym przypadku przesunięty w lewo (zniekształcenie spowodowane wysokim natężeniem ruchu samochodów ciężarowych), w drugim w prawo (dobrym wykorzystaniem istniejącej infrastruktury).

Największe zmiany względem roku 1990 zaszły na granicach wschodnich oraz na granicy słowackiej i dotyczyły w pierwszej kolejności zmiennych koncentracyjnych (zależnie od rozkładu ruchu na nowootwierane przejścia sytuacja ulegała albo drastycznemu pogorszeniu albo wyraźnej poprawie). Należy jednak pamiętać, że w przypadku tych granic ogólna liczba przejść granicznych w roku 1990 wynosiła często 1 (zwłaszcza dostępnych dla ruchu towarowego). Poprawę w zakresie zmiennych infrastrukturalnych, przy jednoczesnym nieznacznym pogorszeniu w kategorii wielkości ruchu osobowego, widzimy na granicy czeskiej i słowackiej. Odwrotna sytuacja wystąpiła na granicy niemieckiej, gdzie relatywnemu wzrostowi ruchu towarzyszyło relatywne pogorszenie wartości zmiennych infrastrukturalnych. Wynika to z faktu, że już w 1990 r. wykorzystanie infrastruktury transportowej było na granicy niemieckiej daleko lepsze niż na innych granicach (tym samym późniejsze inwestycje gdzie indziej, obniżyły jej relatywną pozycję). Spektakularna zmiana (in plus) w kategorii ruchu pojazdów ciężarowych dokonała się na granicach białoruskiej i litewskiej, a na mniejszą skalę także słowackiej.

6.2. Wnioski

6.2.1. Wnioski merytoryczne

Odnosząc otrzymane rezultaty do postawionego na wstępie niniejszej pracy pytania o zaawansowanie procesu przemian przenikalności oraz do charakteryzowanych w rozdziale drugim faz przemian funkcjonalnych granic europejskich należy stwierdzić, że przeprowadzone badania potwierdziły tezę iż granice polsko-niemiecka, polsko-czeska i polsko-słowacka znajdują się już w IV fazie przemian. Wykazały one także, że różnice w stanie zaawansowania tych przemian są pomiędzy tymi trzema granicami mniejsze niż się powszechnie sądzi. Wprawdzie największy ruch graniczny wciąż koncentruje się na granicy niemieckiej, to jednak jej rola powoli maleje głównie na rzecz granicy czeskiej, a jednocześnie właśnie granice południowe stały się po 1995 r. najbardziej przenikalne z formalnego, ekonomicznego i psychologicznego punktu widzenia. Jednocześnie analiza potwierdziła, iż

wszystkie granice wschodnie pozostają w fazie III, a ich wewnętrzne zróżnicowanie w tym zakresie jest również nieco mniejsze niż zakładano (wprawdzie na granicy z Litwą i Ukrainą procesy zmian przenikalności wydają się bardziej zaawansowane, to jednak granica białoruska wciąż odznacza się największą dynamiką wzrostu natężenia ruchu granicznego). Trzeba też stwierdzić, że przemiany funkcjonalne i poprawa przenikalności granic zachodniej i południowej dokonują się ewolucyjnie i bez większych zahamowań. Na graniach wschodnich zmiany miały najpierw charakter skokowy (nagła poprawa przenikalności na początku lat 90-tych), później zaś przebiegały powoli, a niekiedy ulegały zatrzymaniu lub wręcz odwróceniu.

Próbując dać odpowiedź na pytanie, jakiego rodzaju bariery przestrzenne występujące wzdłuż granic Polski w największym stopniu oddziałują na ich przenikalność, należy stwierdzić, że przeprowadzona analiza potwierdziła szczególną rolę barier formalno-prawnej oraz infrastrukturalnej. Z pewną ostrożnością można jednak, w warunkach końca lat 90-tych, określić znaczenie bariery infrastrukturalnej jako nieznacznie mniejsze niż zakładano. Było ono decydujące w pierwszym okresie przemian (przed osiągnięciem pewnego niezbędnego minimum w tym zakresie), z czasem zaś zaczęło ustępować roli czynnik formalnoprawnego, a przede wszystkim organizacyjnego (granica wschodnia). Wydarzenia związane z nową interpretacją polskich przepisów wjazdowych w styczniu 1998 r. wykazały, że w warunkach społeczeństw państw byłego ZSRR, istotne (większe niż sądzono) znaczenie może mieć bariera ekonomiczna (koszty vouchery). Analiza potwierdziła natomiast ograniczone (za wyjątkiem granicy południowej i obszaru parków narodowych) znaczenie bariery fizycznogeograficznej. Dokładne określenie roli, jaką w odniesieniu do przenikalności granic pełni bariera psychologiczna byłoby możliwe jedynie w przypadku przeprowadzenia dodatkowych badań socjologicznych.

Spośród wypunktowanych szczegółowo w zakończeniu rozdziału 4 wniosków, odnośnie zmian w natężeniu, strukturze i koncentracji ruchu granicznego, na szczególne ponowne podkreślenie zasługuje występujące po 1995 r. spowolnienie tempa wzrostu natężenia ruchu osobowego oraz towarzyszące mu znaczne zmiany strukturalne. Potwierdza ono ogromną rolę, jaką we wzroście ruchu odegrała tzw. „koniunktura bazarowa”. Jej powolne pogarszanie (spowodowane wyrównywaniem cen, ograniczeniami celnymi i wizowymi, a w przypadku granicy niemieckiej podnoszeniem się stopy życiowej mieszkańców wschodnich krajów związkowych) owocuje zmniejszeniem dynamiki, a na granicy zachodniej nawet nieznacznym spadkiem natężenia ruchu. Można się spodziewać, że rok 1997 będzie ostatnim rokiem wzrostu natężenia ruchu granicznego (wg wstępnych danych w 1997 r. wielkość ruchu wzrosła już tylko o ok. 10 mln osób - niespełna 4%). W

kolejnych latach, stale rosnąca liczba przekraczających granicę Polski autentycznych turystów oraz podróżujących służbowo nie zdoła już wyrównać zmniejszenia się liczebności osób przyjeżdżających do Polski na zakupy. Opisane tendencje potwierdza ponownie rosnący (od 1995 r.) odsetek Polaków wśród przekraczających granicę. Należy się też spodziewać dalszej dekoncentracji ruchu osobowego.

O ile zmiany w natężeniu i strukturze osobowego ruchu granicznego w latach 1990-1996 wynikają w ogólnym zarysie z czynników wymienionych w rozdziale 4.2.1., o tyle w przemianach dotyczących ruchu towarowego oraz ruchu pojazdów (poza samochodami osobowymi), jako przyczyny pierwotnie niedocenione, uznać należy szeroko rozumiane przekształcenia makroekonomiczne, jak np. zmniejszenie udziału towarów masowych w polskim eksporcie, czy regres rybołówstwa morskiego. Można sądzić, że w przeciwieństwie do ruchu osobowego, drogowy ruch towarowy będzie nadal wzrastał wraz z rozwojem gospodarczym Polski i krajów Europy Wschodniej (tranzyt) oraz wraz z postępem w procesach integracyjnych w tej części kontynentu. Jednocześnie możliwości dalszej dekoncentracji tego ruchu są ograniczone.

Przeprowadzone powyżej próby zastosowania miar statystycznych do stworzenia klasyfikacji polskich granic wskazały wprawdzie na pewne prawidłowości. Ich rezultat jest jednak ograniczony. Dowodzą, że granic naszego kraju nie da się z punktu widzenia ich przenikalności pogrupować jednoznacznie w żadne klasy ani tym bardziej typy. Można zaryzykować stwierdzenie, że każda z 7 granic lądowych tworzy zatem typ (klasę) swoisty, charakteryzujący się innym układem cech dotyczących rozwoju transgranicznej infrastruktury transportowej oraz natężenia i koncentracji ruchu granicznego. Każdemu odcinkowi granicy można by z punktu widzenia tak przyjętego kryterium, nadać pewną nazwę własną charakteryzującą stan i dynamikę przemian, jakie wystąpiły na niej w latach 1990-1996.

6.2.2. Wnioski aplikacyjne

Charakter pracy skłania również do wypunktowania w zakończeniu kilku wniosków o charakterze aplikacyjnym, które mogłyby okazać się przydatne przy:

- podejmowaniu decyzji związanych z rozbudową infrastruktury granicznej;
- ustanawianiu i interpretacji przepisów prawnych dotyczących granicznego ruchu osób i towarów (zarówno na szczeblu centralnym jak i lokalnym - decyzje władz samorządowych);

- omawianiu związanych z przenikalnością granic tematów podczas rozmów negocjacyjnych dotyczących przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.

W każdym z tych trzech przypadków nadrzędnym spostrzeżeniem wydaje się stwierdzenie daleko idącego wzajemnego zróżnicowania granic Polski, które bezwzględnie implikować powinno, że także wszelkie działania praktyczne władz różnych szczebli oraz służb państwowych (w tym przede wszystkim w zakresie polityki inwestycyjnej, celnej i wizowej) winny być elastyczne i zróżnicowane (uwzględniające specyfikę danej granicy).

Najważniejsze wnioski związane bezpośrednio z rozwojem infrastruktury zawrzeć można w kilku podstawowych punktach:

- Największe potrzeby w zakresie budowy całkiem nowych dróg transgranicznych istnieją na granicy ze Słowacją i z Ukrainą. Modernizacji wymaga natomiast sieć dróg na wszystkich właściwie obszarach przygranicznych.
- Budowa samych przejść granicznych powinna koncentrować się na granicach wschodnich jako tych, które w najbliższej przyszłości staną się granicami Unii Europejskiej. Inwestycje na granicy zachodniej i granicach południowych winny mieć charakter tymczasowy (przyszłe dalsze przekształcenia funkcjonalne granic) i powinny być realizowane przy minimalnym nakładzie kosztów. Także ewentualne dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych ze środków Unii Europejskiej (PHARE i innych) powinny być przeznaczane raczej na rozbudowę przejść wschodnich niż, jak to ma miejsce obecnie głównie polsko-niemieckich [Rościszewski M., 1997]. Mając na uwadze perspektywę przesunięcia granic Unii z Odry na Bug, nie sposób jest przecenić rolę wszelkiego rodzaju inwestycji na polskich granicach wschodnich (w tym także infrastruktury związanej z jej ochroną - np. strażnice).
- Z uwagi na ograniczone możliwości budżetowe, państwo powinno finansować wybrane transgraniczne inwestycje infrastrukturalne o znaczeniu strategicznym (autostrady, przejścia autostradowe, obwodnice miast przygranicznych, drogi główne wymienione w dwustronnych umowach międzynarodowych) oraz niektóre ważne z punktu widzenia interesu regionalnego (np. skrócenie dojazdu do Bogatyni przez otwarcie obu przejść na trasie tranzytowej przez Czechy - Jelenią Górę - Bogatynię). Państwo winno również realizować inwestycje potrzebne z uwagi na ochronę środowiska lub bezpieczeństwo w ruchu drogowym (np. przeniesienie ruchu tranzytowego z Łysej Polany do Jurgowa, celem oddalenia go od Tatrzańskiego Parku Narodowego oraz odciążenia niebezpiecznej zimą krętej trasy Bukowina - Łysa Polana).

- Jednocześnie państwo powinno wspierać formalnie wszelkie inne inicjatywy samorządów (w tym ewentualnych nowopowstałych samorządów powiatowych i wojewódzkich), dążące do poprawy przenikalności granic w skali lokalnej (o ile nie kolidują one z podpisanymi umowami międzynarodowymi oraz z polityką w zakresie ochrony środowiska).
- W warunkach trudnej do przewyciężenia bariery formalno-prawnej i organizacyjnej blokującej ruch (zwłaszcza towarowy) na głównych szlakach tranzytowych, szczególne znaczenie ma rozwój lokalnych powiązań transportowych i przejść granicznych. Należy tu wymienić dalszy wzrost liczby punktów dla małego ruchu granicznego (z Niemcami, Czechami i Słowacją) oraz rozszerzenie idei przejść turystycznych z granicy czeskiej na słowacką (Tatry, Pieniny, Beskidy, Bieszczady). Nie należy przy tym zapominać, że organizacja przejść lokalnych pociąga za sobą najmniejsze nakłady finansowe. Potencjalnie przejścia turystyczne mogłyby powstać również na pozostałych granicach (szczególnie ukraińskiej - Bieszczady, Roztocze; białoruskiej - Bug, Puszcza Białowieska, Kanał Augustowski i rosyjskiej - Puszcza Rominka, Mierzeja Wiślana). W praktyce będzie to trudne zadanie, ze względu na słabe zabezpieczenie przez naszych wschodnich sąsiadów ich własnych granic oraz związanej z tym rosnącej przestępczości granicznej.
- Na przejściach dla ruchu towarowego absolutnie konieczne jest rozgraniczenie różnych jego form, których odprawa wymaga zdecydowanie różnej dokładności i czasu (m.in. tranzytowego na podstawie karnetów TIR, „pustego”, z artykułami szybko psującymi się itd.).
- Ewentualne inwestycje związane z transgraniczną infrastrukturą kolejową powinny być przeznaczane przede wszystkim na poprawę stanu technicznego głównych szlaków tranzytowych (dostosowanie do dużych prędkości, usprawnienie przejazdu pomiędzy obszarami o różnej szerokości torów - np. w sposób płynny na wzór hiszpański, uruchamianie kolejnych połączeń Eurocity). Doświadczenia z reaktywowaniem kolejowych połączeń lokalnych nie przyniosły natomiast oczekiwanych rezultatów (graniczny ruch kolejowy nadal ulegał zmniejszeniu, a jego późniejszy nieznaczny wzrost dokonał się prawie wyłącznie na trasach głównych).
- W warunkach nowoczesnej żeglugi morskiej konieczna wydaje się rozbudowa i zwiększenie liczby terminali promowych na wybrzeżu Bałtyku oraz intensyfikacja połączeń ze Skandynawią.
- W samych inwestycjach infrastrukturalnych (w tym w budowie nowoczesnych przejść granicznych) nie można upatrywać jedyne

antidotum na poprawę poziomu przenikalności granic. Przeprowadzona analiza dowodzi, że pewien poziom rozwoju infrastruktury jest oczywiście warunkiem koniecznym dla zapewnienia wysokiej przenikalności. Nie jest to jednak warunek wystarczający. Wysoki stan sformalizowania granicy wschodniej, jako bariery przestrzennej (przede wszystkim organizacyjnej), wyklucza wysoką przenikalność nawet w przypadku ogromnych inwestycji w infrastrukturę.

Z punktu widzenia formalno-prawnego i organizacyjnego, mając na uwadze poprawę przenikalności polskich granic, jako celowe wydaje się dążenie do:

- Podpisania umów o ruchu bezwizowym z Rosją i Białorusią, pod bezwzględnym warunkiem jednoczesnego podpisania umów readmisyjnych, skrupulatnego kontrolowania zabezpieczeń finansowych osób wjeżdżających oraz usprawnienia procesu wydalenia osób naruszających polskie prawo.
- Zastąpienia polsko-radzieckiej umowy o ruchu uproszczonym nowymi dwustronnymi umowami o małym ruchu granicznym, w pierwszej kolejności z Litwą i Ukrainą.
- Zniesienia zakazu ruchu pieszego na wschodnich przejściach granicznych.
- Zmiany organizacji przekraczania granicy wschodniej (na mocy porozumień dwustronnych) poprzez wydzielenie ruchu drobnych handlarzy z ogółu ruchu osobowego (stworzenie zielonej linii „*nic do oclenia*” dostępnej dla autentycznych turystów, podróżujących służbowo, tranzytem, itd.).
- Zmiany polityki taryfowej w PKP, stwarzającej większą konkurencyjność zagranicznych podróży kolejowych.
- Wprowadzenia kontroli pasażerów pociągów przekraczających granicę wschodnią podczas ich jazdy.
- Wprowadzenia analogicznych do obowiązujących w Niemczech i Czechach regulacji odnośnie ruchu samochodów ciężarowych w weekendy i święta.
- Aktywnej ochrony pozycji polskich przewoźników na rynkach obcych (szczególnie niemieckim - pojazdy ciężarowe i jednostki żeglugi śródlądowej).
- Zmiany nieuzasadnionej polityki „podwójnego ubezpieczenia” prowadzonej przy ubezpieczeniach samochodów wyjeżdżających za granicę, przez polskich ubezpieczycieli.

Biorąc pod uwagę, jaki wpływ na skrupulatność odpraw granicznych ma zagrożeniu przestępczością, w przyszłości słuszną może okazać się weryfikacja niektórych przepisów prawa (szczególnie podatkowego) stwarzających zachętę dla przemytu. Szczególne znaczenie mogłoby mieć wyrównanie cen alkoholu (poprzez zredukowanie podatku akcyzowego) do poziomu czeskiego lub choćby niemieckiego.

W kontekście rozpoczynających się negocjacji dotyczących członkostwa w Unii Europejskiej szczególnie ważne wydaje się, aby przed ich zakończeniem dokonano unormowania zasad ruchu ze wszystkimi sąsiadami wschodnimi. Doświadczenia państw zachodnioeuropejskich wskazują, że nawet po podpisaniu Układu z Schengen ich polityka wizowa nie została natychmiast ujednolicona. Okres poprzedzający nasze członkostwo jest niejako „ostatnią szansą” na wypracowanie własnej polityki w tym zakresie względem państw byłego ZSRR. Układ z Schengen pozostawia też krajom członkowskim wolną rękę w zakresie podpisywania umów o małym ruchu granicznym. Polska nie posiada obecnie takiej umowy z żadnym z państw postradzieckich. Jednym z priorytetów polskich negocjacji akcesyjnych z Unią Europejską powinno być dążenie do natychmiastowej (bez okresów przejściowych) pełnej przenikalności granicy zachodniej i południowej (czeskiej) dla ruchu osobowego (spełnienie wymogów Układu z Schengen; faza VI - patrz rozdział 2). Sprawa przenikalności w kategorii ruchu towarowego będzie z konieczności pochodną negocjacji dotyczących wolnego przepływu towarów. Priorytetem musi być jednak także przeciwstawianie się tworzeniu zbyt wielu nowych barier formalno-prawnych na granicy wschodniej (zachowanie przenikalności na poziomie fazy IV, lub w szczególnych przypadkach III), a w szczególności słowackiej (na poziomie fazy IV lub nawet V). Skuteczna kontrola może odbywać się także w warunkach relatywnie przenikalnej granicy i ruchu bezwizowego (jak to ma miejsce np. w Wielkiej Brytanii). W tym kontekście istotne wydaje się, jak najwcześniejsze wyposażenie polskich funkcjonariuszy granicznych w komputerowy system kontroli osób, kompatybilny z systemem państw stron Układu z Schengen.

Ważnym zagadnieniem jest prowadzenie działań mających na celu zmniejszenie bariery psychologicznej mogącej negatywnie oddziaływać na decyzje o przyjazdach do Polski. W pierwszej kolejności należy tu wymienić:

- poprawę skuteczności policji w walce z przestępczością skierowaną przeciw cudzoziemcom;
- poprawę jakości usług turystycznych oraz dążenie do ograniczenia nadmiernego wzrostu ich cen (muszą one pozostać konkurencyjne względem np. Europy Południowej);

- poprawę jakości szeroko rozumianej infrastruktury technicznej i społecznej, w tym przede wszystkim: turystycznej (baza noclegowa), transportowej (drogi, parkingi), telekomunikacyjnej (telefony) i finansowej (bankomaty);
- odpowiednią edukację dzieci i młodzieży (szczególnie na obszarach przygranicznych), zmierzającą do ograniczenia pokutujących stereotypów;
- łagodzenie ewentualnych nieporozumień mających podłoże w zaszłościach historycznych.

Oddzielnym zagadnieniem jest wskazanie możliwych dalszych kierunków badań związanych z przenikalnością granic oraz ruchem granicznym, których prowadzenie powiększyłoby stan wiedzy na ten temat, a także miałyby istotny wymiar aplikacyjny. Wydaje się, że duża zmienność sytuacji, zróżnicowanie i specyfika poszczególnych granic uzasadniają potrzebę kontynuowania studiów podjętych w niniejszej pracy.

Należy tu wymienić przede wszystkim:

- badania w skali wszystkich granic dotyczące natężenia i struktury ruchu granicznego towarów będących przedmiotem handlu zagranicznego oraz tranzytu, jako z pewnością odbiegających od natężenia i struktury ruchu samych pojazdów;
- badania szczegółowe na poszczególnych granicach uwzględniające element socjologiczny (połączone z badaniami ankietowymi wśród przedstawicieli samorządów oraz mieszkańców obszarów nadgranicznych, a także osób przekraczających granicę) i pozwalające na wyodrębnienie odcinków, które w ramach jednej granicy odznaczają się różnym poziomem przenikalności.

LITERATURA

1. Bartoszewicz T., Ruciński M., 1973, *Unia Gospodarcza Beneluksu*, Warszawa.
2. *Belgium-France-Federal Republic of Germany-Luxemburg-Netherlands Schengen Agreement on the Gradual Abolition of Checks at Their Common Borders and the Convention Applying the Agreement*, 1991, International Legal Materials No 143, 146, 147, Bruksela.
3. Boggs S.W., 1940: *International boundaries: a study of boundary functions and problems*, New York, Columbia University Press.
4. Bolten J.J., 1991, *From Schengen to Dublin*, NJB.
5. Cabała S., Komornicki T., *Ruch drogowy*; w: Atlas Rzeczypospolitej Polskiej, cz. 4, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 101.4.
6. Chmaj A., 1996, *Analiza wybranych zjawisk w ruchu transgranicznym w 1995 r.*, w: Problemy regionalnej współpracy transgranicznej (red. J. Kitowski), Wydział ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 119-138.
7. Ciok S., 1996, *Przekształcenia obszarów przygranicznych na skutek zmian w przebiegu i funkcji granic*, w: Problemy regionalnej współpracy transgranicznej (red. J. Kitowski), Wydział ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 59-78.
8. Ciok S., 1996, *Spójność sieci transportowej na obszarze przygranicza zachodniego*, w; Prace Komisji Geografii komunikacji PTG, tom II, Warszawa-Rzeszów, s. 219-236.
9. Ciok S., 1997, *Przeobrażenia obszarów przygranicznych państwa pod wpływem zmian funkcji granicy (ze szczególnym uwzględnieniem granicy zachodniej)*, w: Studia Regionalne, Zeszyt nr 6, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Wrocław.
10. *Council Directive of 15 October 1968 on the abolition of restrictions on movement and residence within the Community for workers of Member States and their families*, 1968, Official Journal No L 257, 19.10.1968, p. 0013, The Council of the European Communities, Bruksela.

11. *Council Directive of 21 May 1973 on the abolition of restriction on movement and residence within the Community for nationals of Member States with regard to establishment and the provision of services*, 1973, Official Journal No. L 172, 28.06.1973 p.0014, The Council of the European Communities, Bruksela.
12. *Council Directive of 25 February 1964* , Official Journal No 56 04.04.1964 p. 850, The Council of the European Communities, Bruksela
13. *Council Regulation (EEC) no 2726/90 of 17 September 1990 on Community Transit*, 1990, Official Journal L 262, 26.9.1990, The Council of the European Communities, Bruksela.
14. *Council Regulation (EEC) no 3648/91 of 11 December 1991 laying down the methods of using form and repealing regulation (EEC) No 3690/86 concerning the abolition, within the framework of TIR Convention, of customs formalities on exit from Member State at a frontier between two Member States and Regulation (EEC) No 4283/88 on the abolition of certain exit formalities at internal Community frontiers - introduction of common border post*, 1991, Official Journal no. L 348, 17.12.1991 p.0001, The Council of the European Communities, Bruksela.
15. *Council Regulation (EEC) No 3648/91 of 13 December 1991 laying down the procedures governing the use of Form 302*, 1991, Official Journal L 348, 17.12.1991, The Council of the European Communities, Bruksela.
16. *Council Regulation (EEC) No 3912/92 of 17 December 1992 on controls carried out within the Community in the field of road and inland waterway transport in respect of means of transport registered or put into circulation in a third country*, 1992, Official Journal No. L 395, 31.12.1992 p.0006, The Council of the European Communities, Bruksela.
17. *Council Regulation (EEC) No 4060/89 of 21 december 1989 on the elimination of controls performed at the frontiers of Member States in the field of road and inland waterway transport*, 1989, Official Journal no. 390, 30.12.1989 p. 0018, The Council of the European Communities, Bruksela.
18. *Council Regulation (EEC) No 717/91 of 21 March 1991 concerning the Single Administrative Document*, 1991, Official Journal L 78, 26.3.1991, The Council of the European Communities, Bruksela.
19. *Council Regulation (EEC) No 719/91 of 21 March 1991 on the use in the Community TIR carnets and ATA carnets as transit documents*, 1991, Official Journal L78, 26.3.1991, The Council of the European Communities, Bruksela.

20. Czajkowski H., Kitowski J., 1997, *Przestępczość transgraniczna w Polsce - uwarunkowania, tendencje i społeczne skutki*, w: Społeczne koszty migracji transgranicznych (red. J.Kitowski), Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 85-120.
21. Dashwood A., Wyatt D., 1987, *The Substantial Law of the EEC*, Sweet and Maxwell, Londyn.
22. Degórska B., 1994, *Wybrane transgraniczne problemy ekologiczne wschodniego i zachodniego pogranicza Polski*, w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 5, IGiPZ PAN Warszawa.
23. *Development perspectives for the wider European territory. Proceedings of a joint conference held in Dresden 15-16 November 1993*, 1995, Council of Europe, European Commission, Bruksela - Luksemburg.
24. Doliwa-Klepacki Z.M., 1996, *Europejska Integracja Gospodarcza*, Temida 2, Białystok.
25. Domański R., 1982, *Teoretyczne podstawy geografii ekonomicznej*, PWE, Warszawa.
26. Domański R., 1996, *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*, PWN, Warszawa.
27. Dynia E., 1997, *Polska wobec procesów migracyjnych powstałych po 1989 roku - cudzoziemcy w Polsce*, w: Społeczne koszty migracji transgranicznych (red. J.Kitowski), Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 49-62.
28. Dziadek S., Hornig A., 1987, *Zarys geografii transportu lądowego*, PWN, Warszawa.
29. Dzięziul B., 1996, *Drogowe przejścia graniczne w województwie szczecińskim*, w: Problemy regionalnej współpracy transgranicznej (red. J. Kitowski), Wydział ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 455-460.
30. Eberhardt P., 1994, *Przemiany demograficzno - osadnicze na pograniczu polsko-rosyjskim*, w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 6, IGiPZ PAN Warszawa.
31. Eberhardt P., 1997, *Demographic Issues Concerning the Polish-Lithuanian Borderland*, w: The Polish-Lithuanian Border Region. Research Problems and Scientific Co-operation, Geopolitical Studies, vol. 2, IGiPZ PAN, Warszawa.
32. *EU Promotes Intra-EU Mobility*, 1998, w: Migration News vol. 5, No 1/1998, Davis, Kalifornia.

33. Evans A., 1996, *Prawo Integracji Europejskiej*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa.
34. Fiedorowicz K., 1992, *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski, Stan i perspektywy*, Instytut Turystyki, Warszawa.
35. *Geografia Gospodarcza Polski* (red. Fierla I.), 1995, PWE, Warszawa
36. Giaoutzi M., Stratiega A., 1995, *Barriers in Network Performance in Border Areas*, w: *Overcoming Isolation* (ed. Coccossis H., Nijkamp P.), Springer.
37. Hartshorne R., 1933: *Geographic and political boundaries in Upper Silesia*. w: *Annals of the Association of American Geographers*, 23, 195-228.
38. Hartshorne R., 1936: *Suggestions on the terminology of political boundaries*. w: *Annals of the Association of American Geographers*, 22, 48-49.
39. Holdich T.H., 1916, *Political Boundaries*, *Scottish Geographical Magazine*, 32, 497-507.
40. *Informacja o funkcjonowaniu i najnowszych ustaleniach Środkowoeuropejskiej Strefy Wolnego Handlu*, 1996, Przegląd Rządowy nr 10/96, Warszawa.
41. *Informacja o przejściach granicznych między Polską a Czecho-Słowacją (na obszarze województw bielskiego, nowosądeckiego, krośnieńskiego)*, 1992, Centralny Urząd Planowania BPR Kraków.
42. *Informacja o przejściach granicznych*, 1992, Raport nr 4 (opr. Jaruchowski Z., Wasilewski A.), Centralny Urząd Planowania BPR Wrocław.
43. *Italy: Schengen, Albanians*, 1997, w: *Migration News*, vol. 4, no 11, Davis, Kalifornia.
44. Jerczyński M., 1995, *Migracje Zagraniczne*, w: *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 65.3.
45. Jones S.B., 1937, *The Cordilleran Section of the Canadian-United States Borderland*, *Geographical Journal*, 89, 439-450.
46. Jones S.B., 1959, *Boundary Concepts in the Setting of Place and Time*, w: *Annals of the Association of American Geographers*, 49, s. 241-255.
47. Kałuski S., 1992: *Rzeki graniczne a kształtowanie się więzi regionalnych w Europie*. Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa.

48. Kitowski J., 1996, *Nielegalna migracja transgraniczna w południowo-wschodniej Polsce*, w: Problemy regionalnej współpracy transgranicznej (red. J. Kitowski), Wydział ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 59-78.
49. Komornicki T., 1993, *Przepustowość polsko-ukraińskich drogowych przejść granicznych w 1992 roku*; w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn Nr 3 (red. P.Eberhardt, T.Komornicki), Warszawa, s. 124-134.
50. Komornicki T., 1994, *Międzynarodowe, regularne połączenia autobusowe pomiędzy Polską i pozostałymi krajami Europy - analiza układu sieci i natężenia ruchu na przejściach granicznych*; w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn nr 5 (red. P.Eberhardt, K.Miros), Warszawa, s. 103-116.
51. Komornicki T., 1994, *Powiązania transportowe Polski i Obwodu Kaliningradzkiego - stan aktualny, wykorzystanie perspektywy*; w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn nr 6 (red. A.Stasiak, T.Komornicki), Warszawa; s. 71-80.
52. Komornicki T., 1994, *Przepustowość polskich drogowych przejść granicznych na podstawie analizy czasów oczekiwania na odprawę w 1992 roku*; w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn nr 5 (red. P.Eberhardt, K.Miros), s. 85-102; Warszawa.
53. Komornicki T., 1995, *Polish eastern border under conditions of dynamic increase of international passenger and vehicle traffic*; w: "Polish eastern border. Past and present problems"; red. M. Rościszewski, M. Jakubowski, s. 67-81, Warszawa.
54. Komornicki T., 1995, *Powiązania transportowe Polski i Białorusi - stan aktualny, wykorzystanie, perspektywy*; w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn nr 8; red. A. Stasiak, W. Zgliński, s. 53-69, Warszawa.
55. Komornicki T., 1995, *Powiązania transportowe Polski i Ukrainy - stan aktualny, wykorzystanie, perspektywy*; w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn nr 9; red. T. Komornicki, W. Zgliński, s. 37-53; Warszawa.
56. Komornicki T., 1995, *Ruch osób i pojazdów na granicach Polski w latach 1990-1994*; Opracowania tematyczne nr OT-152, Dział Analiz i Dokumentacji Europejskiej, Biuro Studiów i Analiz Kancelarii Senatu; Warszawa.

57. Komornicki T., 1995, *Transgraniczna infrastruktura transportowa Polski*; Przegląd Geograficzny T.LXVII, z.1-2, Warszawa, s. 45 - 53.
58. Komornicki T., 1996, *Bus connections between Poland and other European Countries*; Transport Reviews, Vol.16, No.2, s. 99-108.
59. Komornicki T., 1996, *Polsko-czeski ruch graniczny w latach 1990-1994*, w: Strefa pogranicza Polska-Czechy, Procesy transformacji i rozwoju, (red. K.Heffner, W.Drobek), s. 215-223, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
60. Komornicki T., 1996, *Trans-frontier traffic between Poland and Germany - a study of the situation at the frontier crossing points three years after the full opening of the border*, Arbeitsmaterial Nr.232 "Planerische und raumordnungsrechtliche Betrachtung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aus polnischer und deutscher Sicht, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, s. 144-155.
61. Komornicki T., 1997, *Powiązania transportowe Polski Południowej z Niemcami i Ukrainą* w: Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG (red. J.Kitowski, T.Lijewski) tom III, s. 127-158; Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa-Rzeszów.
62. Komornicki T., 1997, *Transport links between Poland and Lithuania - present state, use, prospects*, w: Geopolitical Studies No 2, „The Polish-Lithuanian Border Region, Research Problems and Scientific Co-operation”, red. M.Jakubowski, s. 149-158, IGiPZ PAN, Warszawa.
63. Komornicki T., Miros K., 1997, *Polsko-niemieckie transgraniczne powiązania społeczno-gospodarcze wzdłuż drogi europejskiej E-40*, Przegląd Geograficzny T. LXIX. Z. 3-4, IGiPZ PAN, Warszawa.
64. Komornicki T., Powęska H., 1996, *Przejścia graniczne: Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin podstawowe funkcje i strefa oddziaływania na terenie Polski i Niemiec*, Zeszyty IGiPZ PAN Nr 37, s. 5-40; Warszawa.
65. Koziarski S.M., 1993, *Sieć kolejowa polski w latach 1918-1992*, Instytut Śląski, Opole.
66. Koziarski S.M., 1996, *Infrastruktura transportowa województw pogranicza polsko-czeskiego*, w: Strefa pogranicza Polska-Czechy, Procesy transformacji i rozwoju, (red. K.Heffner, W.Drobek), s. 201-214, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
67. Kristof L.D.K., 1959, *The Nature of Frontiers and Boundaries*, w: Annals of the Association of American Geographers, 49, s. 269-282.

68. Lijewski T. , 1993, *Infrastruktura transportu wschodniego pogranicza Polski*, w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 2, IGiPZ PAN; Warszawa.
69. Lijewski T., 1986, *Geografia Transportu Polski*, PWE, Warszawa.
70. Lijewski T., 1994, *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, Zeszyty IGiPZ PAN Nr 23, IGiPZ PAN, Warszawa.
71. Lijewski T., 1994, *Ruch turystyczny przez granice Polski i jego formy*, Turyzm, t.4, z.1, Warszawa.
72. Lijewski T., 1996, *Graniczne linie kolejowe w przeszłości i w perspektywie*, w: Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG (red. Lijewski T., Kitowski J.), Tom I, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa-Rzeszów.
73. Lijewski T., 1997, *Sieć kolejowa*, w: Atlas Rzeczypospolitej Polskiej, cz. 4, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 101.1.
74. Lijewski T., 1997, *Żegluga, lotnictwo i komunikacja międzynarodowa*, w: Atlas Rzeczypospolitej Polskiej, cz. 4, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 101.6.
75. Lisiecki M., 1993, *Obrona i ochrona granicy państwowej Polski jako element bezpieczeństwa państwa*, w: Studia i Materiały, PISM, Warszawa.
76. Lisiecki S., 1995, *Opinie i oceny mieszkańców pogranicza zachodniego na temat współpracy transgranicznej*, w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 11, red. K. Miros, A. Stasiak, IGiPZ PAN, Warszawa.
77. Łoboda J., 1983, *Rozwój koncepcji i modeli przestrzennej dyfuzji innowacji*, Studia Geograficzne 37, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
78. *Mały Rocznik Statystyczny 1938*, 1938, GUS, Warszawa.
79. *Mapa topograficzna Polski 1:200000*, Wojskowe Zakłady Kartograficzne 1990-1993, Warszawa, arkusze: Elbląg, Lidzbark Warmiński, Giżycko, Suwałki, Sejny, Grodno, Białystok, Brest, Włodawa, Chełm, Tomaszów Lubelski, Drogobyc, Przemyśl, Cisna, Krosno, Kosice, Poprad, Nowy Sącz, Bielsko-Biała, Zakopane, Ostrawa, Gliwice, Nysa, Kłodzko, Wałbrzych, Jelenia Góra, Zittau, Cottbus, Frankfurt/O, Myślibórz, Szczecin.
80. Matusik M., 1973, *Próba typologii i regionalizacji rolnictwa na obszarze Dolnego Powiśla*, w: Prace Geograficzne Nr 102, Ossolineum, Wrocław.

81. Michałowska M., 1996, *Procedury granicznej odprawy ładunków i kierunki ich usprawnienia*, w: Problemy regionalnej współpracy transgranicznej (red. J. Kitowski), Wydział ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 59-78.
82. Minghi J.V., 1963: *Boundary studies in political geography*, w: Annals of the Association of American Geographers, 53, 407-428.
83. Miros K., 1995, *Development problems of the Western Border Region in Poland*, w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 12, IGiPZ PAN Warszawa.
84. Nijkamp P. 1995, *Borders and Barriers in the New Europe: Impediments and Potentials of New Network Configurations*, w: Overcoming Isolation (ed. Coccossis H., Nijkamp P.), Springer.
85. O'Keeffe D., 1992, *The Free Movement of Persons and Single Market*, European Law Review vol.17, No.1, Sweet and Maxwell.
86. O'Keeffe D., 1992, *The Schengen Convention: A Suitable Model for European Integration?*, Yearbook of European Law 11 - 1991, Clarendon Press, Oxford.
87. Pacuk M., 1997, *Perspektywy polskiej żeglugi promowej w transbałtyckim systemie komunikacyjnym*, w: Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, Tom III, Warszawa-Rzeszów, s.171-186.
88. Pastuszek Z., 1997, *Przejścia graniczne i ruch graniczny w obszarze Euroregionu Bug*, Euroregion Bug tom 7, Norbertinum, Lublin.
89. Pietkiewicz S., 1946, *O granicy państwowej i jej przeprowadzaniu*, Przegląd Geograficzny, T.XX, Warszawa.
90. *Polish Eastern Border. Past and Present Problems* (red. Rościszewski M., Jakubowski M.), 1995, Conference Papers 22, IGiPZ PAN, Warszawa.
91. *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami* (cz. I i II, red. Stasiak A., Miros K.), 1995, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 10-11, IGiPZ PAN Warszawa.
92. *Polska i Niemcy. Geografia sąsiedztwa w nowej Europie*, (red. Buchhofer E., Kortus K.), 1995, Kraków.
93. Potrykowski M., 1993, *Infrastrukturalne uwarunkowania rozwoju Zachodniego Regionu Przygranicznego*, w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 1, IGiPZ PAN Warszawa.

94. Potrykowski M., Taylor Z., 1982, *Geografia Transportu*, PWN, Warszawa.
95. Powęska H., Werwicki A., 1993, *Rejony przejść granicznych jako obszary koncentracji handlu i usług - granica zachodnia*, w: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 2, IGiPZ PAN, Warszawa.
96. Prescott J.R.V., 1967: *The Geography of Frontiers and Boundaries*, Londyn, Huhchinson University Library.
97. Prescott J.R.V., 1990: *Political Frontiers and Boundaries*; Londyn, Unwin Hyman.
98. *Problematyka wschodniego obszaru pogranicza* (red. P. Eberhardt, T. Komornicki), 1993, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 2, IGiPZ PAN Warszawa.
99. *Problematyka zachodniego obszaru pogranicza* (red. A. Stasiak., K. Miros), 1993, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 1, IGiPZ PAN Warszawa.
100. *Problemy polsko-białoruskiej współpracy transgranicznej* (red. A. Stasiak, W. Zgliński), 1995, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 8, IGiPZ PAN Warszawa-Mińsk.
101. *Problemy polsko-ukraińskiej współpracy przygranicznej* (red. P. Eberhardt, A. Józefowicz, T. Komornicki), 1993, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 3, IGiPZ PAN Warszawa-Kijów.
102. *Problemy polsko-ukraińskiej współpracy przygranicznej II* (red. W. Zgliński, T. Komornicki), 1995, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 9, IGiPZ PAN Warszawa-Kijów.
103. *Problemy współpracy przygranicznej pomiędzy Polską i obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej* (red. A. Stasiak, T. Komornicki), Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 6, IGiPZ PAN Warszawa.
104. *Przejścia Graniczne - wykaz*, 1998, Straż Graniczna, maszynopis.
105. *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych* (red. J. Kitowski, Z. Ziolo), 1995, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa-Kraków-Rzeszów.

106. Rataj M., 1995, *Osobowy ruch przez polskie granice w latach 1985-1994*, Przegląd Komunikacyjny 1995, nr 12, s.3-7.
107. Ratti R., 1995, *How to Overcome Barriers and Border Effects: Theoretical Elements*, w: *Overcoming Isolation* (ed. Coccossis H., Nijkamp P.), Springer.
108. Ratzel F., 1895, *Politische Geographie*, Berlin.
109. *Resolution of the Council and the representatives of the Governments of the Member States of the European Communities, meeting within the Council, concerning free passage across the community's internal frontiers for Member states' nationals*, 1984, Official Journal No. c 159, 19.06.1984 p. 0001, The Council of the European Communities, Bruksela.
110. *Rocznik Statystyczny 1995*, GUS, Warszawa.
111. *Rocznik Statystyczny 1997*, GUS, Warszawa.
112. Rościszewski M., 1997, *Polska granica wschodnia*, Geopolitical Studies, vol. 1, IGiPZ PAN, Warszawa.
113. *Rozkład lotów, 1990-1998*, Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa.
114. *Rozporządzenie Ministra Spraw wewnętrznych z dnia 5.12.1991 w sprawie zasięgu terytorialnego przejść granicznych oraz sposobów i warunków przekraczania granicy państwowej*, 1991, dziennik ustaw nr 117/91, Warszawa.
115. *Rozporządzenie Ministra Spraw wewnętrznych z dnia 7.10.1991 w sprawie określenia zasad korzystania z wód granicznych oraz uprawiania turystyki w strefie nadgranicznej*, 1991, Dziennik ustaw nr 93.91, Warszawa.
116. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 9.05.1992 w sprawie sposobu przeprowadzania kontroli granicznej oraz kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży, sprawdzania ładunków w portach i na dworcach oraz w środkach komunikacji przez funkcjonariuszy Straży Granicznej*, 1992, Dziennik Ustaw nr 44/92, Warszawa.
117. *Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych z dnia 28.05.1991*, 1991, Dziennik Ustaw nr 49/91, Warszawa.
118. *Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych z dnia 22.11.1994*, 1994, Dziennik Ustaw nr 131/94, Warszawa.

119. *Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w 1994 r.*, 1995, GUS, Warszawa.
120. *Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w 1995 r.*, 1996, GUS, Warszawa.
121. *Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w latach 1994-1996*, 1997, GUS, Warszawa.
122. Rykiel Z., 1990: *Koncepcje granic w badaniach geograficznych*. w: *Przegląd Geograficzny*", 62, 263-273.
123. Rykiel Z., 1991: *Rozwój regionów stykowych w teorii i w badaniach empirycznych*. w: *Prace habilitacyjne IGiPZ PAN*, Warszawa.
124. *Schengen - a summary*, 1997, w: *Information*, No 8/1997, Ministry for Foreign Affairs, Sztokholm.
125. *Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, 1990-1997*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
126. Siemiński J.L., 1997, *Questions on the Spatial Organization of the Poland's Eastern Border*, w: *The Polish-Lithuanian Border Region. Research Problems and Scientific Co-operation*, Geopolitical Studies, vol. 2, IGiPZ PAN, Warszawa.
127. Sobczyński M., 1993, *Trwałość dawnych granic państwowych w krajobrazie kulturowym Polski*, Zeszyty IGiPZ PAN, Nr 14, Warszawa.
128. *Spoleczne koszty migracji transgranicznych*, (red. J. Kitowski), 1997, Wydział Ekonomiczny filii UMCS w Rzeszowie, Rzeszów.
129. Stasiak A., 1992, *Wybrane problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów pogranicza zachodniego i wschodniego Polski*, *Nauka Polska* nr 1/2, Ossolineum, s. 51-60.
130. Stasiak A., 1993, *Wybrane procesy rozwoju ludnościowego Przygranicznego Regionu Zachodniego Polski*, w: *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, *Biuletyn* 2, IGiPZ PAN, Warszawa.
131. Stola W., 1970, *Próba typologii rolnictwa Poniżnia*, w: *Prace Geograficzne* Nr 81, PWN, Warszawa.
132. *Strefa pogranicza Polska-Czechy. Procesy transformacji i rozwoju* (red. K. Heffner, W. Drobek), 1996, Instytut Śląski, Opole.
133. Sulimierski B., 1976, *Integracja krajów skandynawskich*, w: *Sprawy Międzynarodowe* nr 12, Warszawa.

134. Szul R., Mync A., 1996, *Terytorialna organizacja państwa, integracja z Unią Europejską a problemy regionalnej współpracy transgranicznej Polski*, w: *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej* (red. J. Kitowski), Wydział ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 21-36.
135. *The „Cost of Non-Europe”: - Border-related controls and administrative formalities, - an illustration in the road haulage sector*, 1988, Vol. 4, Document Commission of the European Communities, Ernst and Whinney, Bruksela-Luksemburg.
136. *The Elimination of Frontier Controls*, 1994, Internal Market vol. 2, European Commission, Bruksela.
137. *The Polish-Lithuanian Border Region. Research Problems and Scientific Co-operation* (red. M. Jakubowski), 1997, Geopolitical Studies, vol. 2, IGiPZ PAN, Warszawa.
138. *Turystyka w 1996 r.*, 1997, Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa.
139. Tyranowski J., 1979, *Sukcesja państw a traktaty w sprawie granic*, UAM, Poznań.
140. *Układ w sprawie Unii Europejskiej*, 1993, w: *Wspólnoty Europejskie. Analiza oraz wybrane dokumenty*, Białystok .
141. *Ukraina. Topograficzieskaja Karta*, 1993, WKF, Kijów, arkusze Wołyńska obłast', Lwowska obłast', Zakarpacka obłast'.
142. Ura E., 1996, *Pozycja prawna i zakres kompetencji organów ochrony granicy państwowej*, w: *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej* (red. J. Kitowski), Wydział ekonomiczny Filii UMCS, Rzeszów, s. 59-78.
143. *Ustawa o cudzoziemcach*, Dziennik Ustaw 1997, Nr 114, poz. 739.
144. *Ustawa o ochronie granicy państwowej z dnia 12.10.1990*, 1990, Dziennik Ustaw nr 78/90, Warszawa.
145. Warakomska K., 1987, *Intensywność ruchu pojazdów mechanicznych na granicy Lublina i powiązania transportowe miasta z innymi województwami Polski (na podstawie obserwacji w dniu 5 VII 1983 r.)*, Przegląd Geograficzny, LIX, 1-2, s. 119-134.
146. Weigert H. i inni, 1957, *Principles of political geography*, Nowy Jork
147. *Węzłowe problemy współpracy przygranicznej* (red. P. Eberhardt, K. Miros), 1994, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn 5, IGiPZ PAN Warszawa.

148. *Wstępna identyfikacja problemów przygranicznych wymagających rozwiązań polsko-czeskich*, 1992, Raport nr 5, Centralny Urząd Planowania BPR Wrocław.
149. *Wstępna propozycja polsko-czeskich przejść granicznych*, 1992, Raport 6 (opr. Z. Jaruchowski, R. Kaszłuk, A. Wasilewski), Centralny Urząd Planowania BPR Wrocław.
150. *Wykaz państw z którymi Polska zawarła porozumienia o zniesieniu obowiązku wizowego przy pobytach do 90 lub 30 dni (stan na 20 czerwca 1996 r.)*, 1997, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, strona w internecie.
151. Yuill R. S., 1965, *A Simulation study of barrier effects in spatial diffusion problems*, Michigan Inter.-Univ. Comm. of Mathematical Geographers, Disc. Papers 5, Ann Arbor.
152. *Zarządzenie Ministra Spraw wewnętrznych z dnia 11.06.1991 r. w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia*, 1991, Monitor Polski 20/91, Warszawa.
153. *Zarządzenie Ministra Spraw wewnętrznych z dnia 15 XII 1994 r. w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia*, Monitor Polski 69/1994, poz. 617, Warszawa.
154. *Zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27.06.1994 w sprawie określenia lotnisk, na których mogą być wykonywane starty i lądowanie statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe*, 1994, Dziennik Ustaw Nr 37/94, Warszawa.

SPIS TABEL

- Tab. 3.1. Transgraniczna infrastruktura drogowa w 1997 r.
- Tab. 3.2. Transgraniczna infrastruktura kolejowa w 1997 r.
- Tab. 3.3. Liczba przejść granicznych na granicach Polski 1991-1997
- Tab. 3.4. Średni czas oczekiwania na przejściach granicznych w 1992 r. w godzinach
- Tab. 3.5. Maksymalny czas oczekiwania na przejściach granicznych w 1992 r. w godzinach
- Tab. 3.6. Przykładowe kolejki na przejściach granicznych w czerwcu 1997 r., (w godzinach)
- Tab. 4.1. Ruch osobowy na granicach Polski w okresie 1946-1996
- Tab. 4.2. Osobowy ruch graniczny w latach 1980, 1990-1996, wg rodzajów ruchu
- Tab. 4.3. Rola kolei w osobowym ruchu granicznym
- Tab. 4.4. Osobowy ruch graniczny w latach 1990-1996, wg kierunków ruchu
- Tab. 4.5. Dynamika zmian w wielkości osobowego ruchu granicznego 1980-1996
- Tab. 4.6. Udział obywateli polskich w osobowym, paszportowym ruchu granicznym w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 4.7. Wyjazdy obywateli Polski wg granic w latach 1994-1996
- Tab. 4.8. Przyjazdy cudzoziemców do Polski przez poszczególne granice w latach 1994 i 1996
- Tab. 4.9. Przyjazdy cudzoziemców do Polski w latach 1994 i 1996 – rozkład na poszczególne granice w %
- Tab. 4.10. Przyjazdy cudzoziemców do Polski w latach 1994 i 1996 – struktura ruchu przez poszczególne granice w %
- Tab. 4.11. Przyjazdy cudzoziemców w stosunku do liczby mieszkańców kraju pochodzenia
- Tab. 4.12. Osobowy pozapaszportowy ruch graniczny 1980, 1990-1996
- Tab. 4.13. Ruch graniczny w kategorii "obsługa środków transportu"
- Tab. 4.14. Koncentracja ruchu granicznego wg jego udziału na najwięksiych przejściach
- Tab. 4.15. Koncentracja ruchu osobowego w latach 1980, 1990, 1993, 1996

- Tab. 4.16. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granice Polski w latach 1980 i 1990-1996
- Tab. 4.17. Udział samochodów osobowych i autobusów z rejestracją polską w ruchu granicznym w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 4.18. Wykorzystanie samochodów osobowych w drogowym osobowym ruchu granicznym
- Tab. 4.19. Ruch autobusów przez granice Polski w latach 1994-1996
- Tab. 4.20. Koncentracja ruchu pojazdów osobowych i autobusów w latach 1980, 1990, 1993, 1996
- Tab. 4.21. Ruch samochodów ciężarowych przez granice Polski w latach 1980 i 1990-1996
- Tab. 4.22. Udział samochodów ciężarowych z rejestracją polską w ruchu granicznym w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 4.23. Koncentracja ruchu pojazdów ciężarowych - 1980, 1990, 1993, 1996
- Tab. 4.24. Ruch graniczny pojazdów w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 4.25. Ruch graniczny pociągów w latach 1994, 1996
- Tab. 4.26. Ruch graniczny jednostek pływających 1994, 1996
- Tab. 4.27. Ruch graniczny samolotów w 1994, 1996
- Tab. 5.1. Drogi o nawierzchni twardej przecinające granicę polsko-rosyjską
- Tab. 5.2. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-rosyjską
- Tab. 5.3. Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.4. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-rosyjską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.5. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-rosyjską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.6. Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-rosyjską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.7. Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę Polsko-litewską
- Tab. 5.8. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-litewską
- Tab. 5.9. Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-litewskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.10. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-litewską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.11. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-litewską w latach 1980, 1990-1996

- Tab. 5.12. Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-litewską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.13. Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-białoruską
- Tab. 5.14. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-białoruską
- Tab. 5.15. Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-białoruskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.16. Ruch uproszczony na granicy polsko-białoruskiej 1994, 1996 r.
- Tab. 5.17. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-białoruską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.18. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-białoruską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.19. Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-białoruską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.20. Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-ukraińską
- Tab. 5.21. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-ukraińską
- Tab. 5.22. Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-ukraińskiej w latach 1980, 1990
- Tab. 5.23. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-ukraińską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.24. Ruch uproszczony na granicy polsko-ukraińskiej 1994, 1996
- Tab. 5.25. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-ukraińską w latach 1980, 1990-1996*
- Tab. 5.26. Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-ukraińską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.27. Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-słowacką
- Tab. 5.28. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-słowacką
- Tab. 5.29. Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-słowackiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.30. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-słowacką w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.31. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-słowacką w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.32. Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-ukraińskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.33. Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-czeską

- Tab. 5.34. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-czeską
- Tab. 5.35. Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-czeskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.36. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-czeską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.37. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-czeską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.38. Ruch samochodów ciężarowych na granicy polsko-czeskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.39. Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-niemiecką
- Tab. 5.40. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-niemiecką
- Tab. 5.41. Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-niemieckiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.42. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę polsko-niemiecką w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.43. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę polsko-niemiecką w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.44. Ruch samochodów ciężarowych przez granicę polsko-niemiecką w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.45. Ruch pojazdów przez przejścia graniczne Zgorzelec i Jędrzychowice w dn. 22-28.06.1996 r.
- Tab. 5.46. Osobowy ruch graniczny na granicy morskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.47. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę morską w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 5.48. Ruch samochodów osobowych i autobusów przez granicę morską w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.49. Ruch samochodów ciężarowych na granicy morskiej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.50. Osobowy ruch graniczny na granicy powietrznej w latach 1980, 1990-1996
- Tab. 5.51. Przyjazdy cudzoziemców przez granicę powietrzną w 1996 r. wg głównych przejść granicznych
- Tab. 6.1. Klasyfikacja przenikalności granic 1990
- Tab. 6.2. Klasyfikacja przenikalności granic 1996

SPIS RYCIN

- Ryc. 1.1. Uwarunkowania przenikalności granic
- Ryc. 2.1. Ruch osobowy Grupa Schengen-reszta Europy.
Zasady wjazdu i wyjazdu w 1997 r.
- Ryc. 2.2. Przemiany funkcji granic w Europie
- Ryc. 3.1. Granice Polski jako bariery przestrzenne
- Ryc. 3.2. Granice Polski a obszary chronione
- Ryc. 3.3. Ruch osobowy Polska-Europa.
Zasady wjazdu i wyjazdu w 1976 r.
- Ryc. 3.4. Ruch osobowy Polska-Europa.
Zasady wjazdu i wyjazdu w 1996 r.
- Ryc. 3.5. Rozmieszczenie drogowych przejść granicznych w 1996 r.
- Ryc. 3.6. Średnia długość kolejek granicznych w 1992 r.
- Ryc. 3.7. Medyka 1992 r. Kolejka samochodów osobowych
na wjazd do Polski
- Ryc. 4.1. Ruch na granicach Polski
- Ryc. 4.2. Osobowy ruch graniczny wg przejść w latach 1990 i 1998
- Ryc. 4.3. Ruch graniczny pojazdów ciężarowych wg przejść
w latach 1990 1996
- Ryc. 5.1. Polsko-rosyjska infrastruktura transportowa w 1997 r.
- Ryc. 5.2. Polsko-litewska infrastruktura transportowa w 1997 r.
- Ryc. 5.3. Polsko-białoruska infrastruktura transportowa w 1997 r.
- Ryc. 5.4. Polsko-ukraińska infrastruktura transportowa w 1997 r.
- Ryc. 5.5. Polsko-słowacka infrastruktura transportowa w 1997 r.
- Ryc. 5.6. Polsko-czeska infrastruktura transportowa w 1997 r.
- Ryc. 5.7. Polsko-niemiecka infrastruktura transportowa w 1997 r.
- Ryc. 5.8. Struktura ruchu pojazdów osobowych w Zgorzelcu
w okresie 22-28 czerwca 1996 r.

- Ryc. 5.9. Struktura ruchu pojazdów ciężarowych w Jędrzychowicach w okresie 22-28 czerwca 1996 r.
- Ryc. 5.10. Rozmieszczenie morskich przejść granicznych w 1997 r.
- Ryc. 5.11. Rozmieszczenie lotniczych przejść granicznych w 1997 r.
- Ryc. 6.1a-g. Typogramy prezentujące przenikalność granic

**POLAND'S BORDERS
ANALYSIS OF PERMEABILITY
(1990-1996)**

Summary

Tomasz KOMORNICKI

Institut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego
Polskiej Akademii Nauk

Warszawa

The level of openness, and thus the permeability, of Poland's borders has changed fundamentally in the last seven years, as has the intensity of the traffic crossing them. This has been a result of: (1) the fall of the communist system, as the main and most fundamental factor; (2) geopolitical changes manifesting themselves in the fall of the state organisms of all three countries bordering onto the former People's Republic of Poland, and the emergence of 7 new sovereign states; (3) changes in the economic and visa policies towards Poland in Western Europe; and (4) a different level of economic development and different rates to the systemic transformations in the different countries bordering onto Poland.

The aim of this study is to define the degree of advancement of the process of change in the permeability of Poland's borders as a whole, and in reference to the sections of border with particular neighbours. An element in this is the description of trends to the changes in the intensity and structure of border traffic in the years 1990-1996. An additional aim has been to indicate which of the spatial barriers occurring along the borders have had and continue to have the greatest impact on the aforementioned permeability. In the context of the border traffic involving people and vehicles, the study of the permeability of borders is clearly located in the borderland between the two geographical disciplines of political geography and the geography of transport. However, the research topic of this work is first and foremost the element of what is widely understood to be the study of the evolution of borders. Nevertheless, what is considered here is not evolution in the sense of a change

in location (as classical political geography interprets it), but evolution in the sense of a change in function.

Changes in the functions of borders in Europe

It may be accepted that borders in Europe were (and are) to serve three fundamental and broadly-conceived functions that are: military (providing a barrier to military aggression from abroad), economic (constituting a barrier to the free flow of goods) and social (as a barrier to the free movement of peoples). As recently as in the 19th century it was still the first of these functions - the military - which predominated, albeit augmented by the economic role. The system of restrictions on the movement of individuals was still limited in scope. However, with the onset of the 20th century, the significance of all three of these fundamental functions began to change rapidly. The military functions gradually became concentrated along the borders between alliances. After World War II, this concentration took on the extreme form of the "Iron Curtain", which at the same time implied a significant enhancement of the economic and social functions of the borders along which it ran. As time passed it was just this apparently secondary function that began to dominate, as the development of military technologies ensured a marked decline in the real military role played by borders. In this same period, the economic functions were a derivative of the economic policy of the different countries at the time. After the Second World War, processes of economic integration were set in train in Western Europe. This bore fruit in a steady lifting of customs barriers and a consequent limitation of the border controls over goods and the vehicles carrying them. In turn, the progressive strengthening of the social functions of political boundaries was a result of two basic factors. In the case of totalitarian countries, the factor took the form of fears that citizens would make contact with the outside world, and that they would emigrate en masse to it. Equally, the democratic countries were afraid of mass immigration from poorer states.

The first processes moving towards limitations on the functions of borders that are described in the literature are the customs unions between German principalities that were set up at the beginning of the 19th century. As we know, these processes were ultimately to result in the unification of Germany. The starting point for today's European economic integration was in turn the economic union of Belgium and Luxembourg established in 1921. The 1957 Treaty of Rome formalized efforts to create a common (later single) market in Europe, on the assumption that there would be free movement of goods, people, services and capital. It was in 1985, in the form of a White Paper, that the Member States of the European Communities were first

presented with the ambitious objective of creating the conditions under which all border formalities and controls might in future be eliminated. January 1st 1993 brought an end to baggage checks for those crossing the internal borders of European Union Member States. However, it did not prove possible to dispense with checks on the identities of those crossing borders. Independently of the above measures, five Member States of the Union decided to go further by entering into the 1985 "Schengen Accord". This anticipated the gradual lifting of all forms of border control, as well as the full and free crossing of borders between the signatory countries by anyone legally present on their territories.

In summing up the above considerations, it is possible to attempt the identification of several basic phases to the functional changes along Europe's borders:

- Phase I. Maintenance of the significance of the military function, with simultaneous development of the economic and social functions, of borders - a situation which currently applies once more in the area of the former Yugoslavia.
- Phase II. The decline of the military function with the maintenance of well-developed economic functions (customs) and social functions (restrictions on exits via passports and on entries via visas) - a situation which now hardly occurs along any European border.
- Phase III. With this phase, the economic and social functions of borders are steadily limited. There is a liberalization of foreign trade and passport policy, with simultaneous retention of visa-mediated movements of people, and full border controls over individuals and goods (e.g. to this day at the Norwegian-Russian border). The transition to phase III may (though does not have to) be associated with the onset of economic integration.
- Phase IV. The trade in goods undergoes further liberalization (usually as a consequence of initiated or advanced economic integration). Non-visa travel is introduced, though border controls over people and goods are retained (as along the Polish-German border at present).
- Phase V. There is a full liberalization of the trade in goods (lifting of the majority of customs duties and fees at borders as a realization of the assumptions underpinning the third stage of economic integration according to Klepacki). Visa-free travel gives way to full freedom of movement, the taking-up of work and changes in place of residence. Border controls over people and goods are simplified and limited to the maximum possible extent (as at present along the French-Swiss border).

- Phase VI. The elimination of all border controls, thereby permitting the crossing of borders at any point (as in the case of the Schengen group of countries).

In the last 40 years, there has been a gradual change in the spatial extent of areas with borders at the different stages of the above functional changes. An ever greater part of Europe has come to be embraced by ever more advanced phases, with an associated increase in the permeability of more and more borders. In this context, the process in question may be considered by applying a model of the diffusion of innovation.

Poland's borders as spatial barriers

Poland's borders function in the geographical, historical/political and economic environments, which all have an influence on the existence of different kinds of barrier. They in turn contribute to the character of the border as a formalized spatial barrier. From the point of view of permeability analysis, the formal-legal and infrastructural barriers would seem of the greatest importance. However, they remain interdependent with other types of barrier (geographical, economic and psychological). In many cases, the existence of a barrier of one type implies the emergence of a barrier of another type.

Formal barriers to goods traffic result from the existence of export and import duties; different kinds of fee similar in nature to duties; bans on the import or export of defined goods; a concessionary system in import; phytosanitary and veterinary restrictions; transit safeguards; systems of concessions and permits for transports; and principles for heavy road traffic binding in different countries. In contrast, barriers to the movement of individuals result from: restrictions on the rights of a citizen to leave his own country (passports, passes, etc.); restrictions on the right of a citizen to enter a given country (visas, vouchers, etc.); principles for the movement of private vehicles and the possible need to be in possession of concessions and permits (in the case of buses); and regulations concerning insurance.

After 1989, it ceased to be a problem to obtain a passport in Poland. The 1990s also brought a fundamental breakthrough in visa policies towards Polish citizens. Poland signed agreements on visa-free movement with all the countries of Western Europe; most states in East-Central Europe and the Balkans (apart from Bosnia-Herzegovina, Albania, Yugoslavia and Turkey); some countries of the former USSR and several states outside Europe.

The degree of infrastructural permeability of different borders reflects two basic elements: (1) the existence of purely transport-related infrastructure

(border crossings with paved roads, and railway lines, seaports and airports); (2) the degree to which use is made of this infrastructure, as expressed in the functioning of generally-accessible road border crossings (and the degree to which they are developed), as well as regular railway, ferry and flight connections.

A measure of the degree to which an area is furnished in purely-transportational infrastructure is the length of border per paved road and per railway line. On the scale of the country as a whole, the Polish border is crossed every 22.6 km on average. The densest network of cross-border roads is typically characteristic of the subsequent border with the Russian Federation's Kaliningrad District: here there is one paved road crossing the border every 12.3 km on average. Other good situations are those enjoyed by the borders with the Czech Republic and Germany, while the least well-provided for are the borders with Slovakia and Ukraine. In the period of rapid development in border traffic after 1989, the indices referred to hardly changed at all. The only new roads to link Poland with the territory of its neighbours passed across two bridges over the Nysa Łużycka in Jędrzychowice and Przewóz, as well as one on the Olza in Boguszowice.

Measures of the use made of the infrastructure referred to are the percentages of roads and railway lines which have any kind of even relatively widely-accessible border crossings. In contradistinction to the saturation of borders with transportational infrastructure, the level of use rose significantly in the years 1989-1997. In the case of all land borders taken together, the percentage of cross-border paved roads utilized by generally-accessible road crossings increased between 1993 and 1997 alone from 30.2% to 48.1%. Decidedly the highest level of utilization of the cross-border road network characterized the Polish-German border, where border crossings are to be found on 90.0% of the paved roads. The least-utilized road infrastructure (with a figure of only 17.6%) is that crossing the border with Kaliningrad. Cross-border railway lines are utilized to a slightly greater degree, with the figure for all borders being 75.0%.

Border traffic

As mentioned already, the increase in the level of border passenger traffic in the 1990s was without precedence in the history of Poland up to that time. While there were a total of 59.2 million individual crossings of all the borders taken together in 1989, the figure just a year later was already up to 84.3 million, while that for 1992 was as high as 157.4 million (thus 2.5 times the level three years previously). In subsequent years, the rate of increase in the

traffic slowed gradually, while still exceeding 10% each year. By 1996, the number of individual crossings of the border in both directions exceeded 262.3 million, of which Poles were involved in 33.4%.

There was also a fundamental change in the structure of border traffic in the period. In 1980, only just over half of all crossings took place by road (including on foot). One-fifth of those crossing at that time made use of railways and just over 4% went by air. At the same time, as many as 18% of all crossings were without passports. From the late 1980s onwards, there was a steady rise in the role of road traffic at the expense of rail, air or non-passport traffic. By 1996, the share taken by road traffic had exceeded 94%, while those taken by air and rail were only 1.1 and 3.1% respectively (the only part of the border along which rail crossings remained of greater significance was that between Poland and Belarus).

The directional structure of the traffic also changed markedly. In the years 1990-1991, it was along the German and eastern borders that the greatest increase in traffic occurred. In the years 1993-4, the German border was again predominant, followed by those with the Czech Republic and Russia. In contrast, the years 1995-6 saw the biggest increase along the Czech, Slovak, Ukrainian and Russian borders. At present (as of 1996), the greatest streams of cross-border passenger traffic are focused on the borders with Germany and the Czech Republic (with the two together accounting for 80.1% of the traffic in terms of numbers of people and 85.1% in terms of numbers of cars).

Up to 1995, there was a decline in the proportion of Polish citizens among those crossing the Polish border (from 54.6% in 1990 down to 30.3% in 1995), as well as in the share of private passenger vehicles with Polish registration that crossed over. The trend was reversed in the years 1995-1996. The dynamic to the increase in the number of departures abroad by Polish citizens was smaller up to 1995 than that for all border traffic taken together. However, in 1996, the level of increase was almost twice as great, mainly as a result of a greater number of tourist journeys across the southern border, and an increase in the number of flights. Along the borders with Ukraine and Russia, the border traffic is two-directional. In contrast, the border with Belarus has a large share of transit traffic (heading for Russia), as do those with Lithuania (for the other Baltic States) and the Czech Republic (for southern and south-western Europe). For German, Czech, Slovak, Ukrainian and Belarussian citizens entering Poland, this country is most often the target destination. In contrast, for most Lithuanians and a large part of the Russians entering the country it is merely a transit state.

A separate issue is the increase in the level of border traffic involving heavy goods vehicles. Proof of the increasing vitality of economic contacts is

provided by a dynamic to the growth in this kind of border traffic that is even greater than in the case of individuals and private passenger vehicles. While 295,000 HGVs crossed all Poland's borders taken together in 1980, the figure for 1990 was 1.1 million, that for 1993 - 2.2 million and that for 1996 nearly 3.5 million. This growth in HGV traffic has taken place virtually uninterruptedly along all the borders.

The classification of borders

In proceeding to sum up the analysis carried out in this study, an attempt was made at even a simplified systematic arrangement of Poland's borders. On account of the small number of samples, it was considered to be of little value to devise a typology, so efforts were confined to classifications on the basis of the simplest ranking methods. Even so, the complexity of the issue required a more penetrating and cautious interpretation of the material obtained using these methods. 9 statistical variables and 9 descriptive measures depicting the permeability of borders were chosen.

In analyzing the ranking for the nine statistical measures, it has been found that - in both of the studied time intervals - the highest places were mostly taken by the German border, while the border with the Kaliningrad District was consistently the worst on average. Between 1990 and 1996, the border improving its position to the greatest degree was that with Lithuania. A less ambiguous interpretation proved possible for the results obtained from the analysis of descriptive measures. In 1990, whole sections of the border with the different countries then in existence (Germany, Czechoslovakia and the USSR) obtained similar numbers of points - highest in the case of the borders with the Czech Republic and Slovakia (which were thus the most permeable from the point of view of analysis of the descriptive measures adopted); only a little lower in the case of the border with Germany; and distinctly lower in the case of that with the USSR. However, the situation had changed by the end of 1996, with the borders with Germany, Slovakia and the Czech Republic all gaining similar numbers of points (though the last obtained the most); while the eastern borders had become differentiated as regards those with Lithuania (most points), followed by those with Ukraine and Russia, with the Polish-Belarusian border clearly further behind.

The classification gave relatively unambiguous indications that the German border is at present the most permeable; that the permeability of those with Lithuania and Ukraine (so far limited) is improving steadily; and that the border with Russia remains the least permeable. If it is accepted that the statistical measures are a reflection of the real infrastructural situation and the

existing border traffic; and that the descriptive measures give a general idea of the conditioning under which traffic moves; then particular interest should be taken in those sections of the border where assessments based on the two types of indicator differ from one another. On the borders with the Czech Republic and Slovakia, good conditions (capable of being referred to as "potential permeability") are accompanied by relatively more weakly-developed infrastructure and by more limited, and concentrated, border traffic. The reverse situation applies to the border with Belarus, along which the unfavourable conditions do not prevent a huge traffic (especially in goods) from taking place.

Efforts were made to supplement the picture obtained with a graphic presentation. To this end, a radar diagram (typogram) was devised for each border, on the basis of the 9 statistical measures. Comparison of the shapes of the nonagons obtained showed which of the sections are (or were in 1990) more or less permeable than the average for all Poland's borders. This in turn allowed it to be judged which sections are similar to one another and which have been characterized by the most marked changes in recent years.

Conclusions

In relating the results obtained to the question posed at the outset regarding the advancement of the change in permeability and comparisons with the phases distinguished for functional transformations along borders in Europe as a whole, the research was found to confirm the thesis that the Polish-German, Polish-Czech and Polish-Slovak borders are already in phase IV of the transformation. They also indicate that differences in the degree of advancement of these transformations along the three borders are more limited than has been widely-recognized. While it is true that the greatest border traffic is still concentrated along the German border, its role is slowly declining - mainly in favour of the Czech border, while these southern borders have simultaneously (after 1995) become the most permeable from the formal, economic and psychological points of view. At the same time, the analysis of permeability confirms that all the eastern borders remain in phase III, while the differences between them in this regard are again rather smaller than has been assumed (while it is true that the processes of change in permeability seem more advanced along the borders with Lithuania and Ukraine, it is the border with Belarus that still shows the greatest dynamic for the increased intensity of border traffic). It should thus also be noted that the functional transformations and improvements in permeability along the western and southern borders have been achieved by evolutionary means, without more major holdups. In contrast, changes along the eastern border have been saltatory in character.

Analysis seeking to identify the kind of spatial barriers along the Polish border that have the greatest impact on permeability has confirmed the particular role played by formal-legal and infrastructural barriers. However, as of the late 1990s, it is possible - with a certain caution - to consider the infrastructural barrier as being of more limited significance than had been assumed. It was decisive in the first period of the transformation (before the attainment of a certain necessary minimum in this sphere), but has with time given way to the role of the formal-legal, and above all organizational, factor (on the eastern border). Thus, it is not possible to look solely to infrastructural developments (including the construction of modern border crossings) as antidotes by which to improve the permeability of borders.

Particularly noteworthy is the slowing, post-1995, in the rate of growth of passenger traffic, and of the considerable associated structural changes. This confirms the huge role played in the increased traffic by so-called "bazaar-based economic relations". A slow deterioration in this kind of exchange is resulting in a reduced dynamic, and even in a slight fall in the level of traffic along the western border. 1997 is likely to be the last year showing an increase in the level of border traffic (according to preliminary data the figure rose by only about 10 million individuals in 1997 - or not quite 4%). In consecutive years, the steadily-increasing number of crossings of the Polish border by authentic tourists, and by those travelling on business, was not sufficient to make up for the declining numbers of crossings by those coming here to shop. Unlike passenger traffic, goods traffic by road may be expected to increase further, though the possibilities for its further deconcentration are limited.

In the context of the commencing negotiations over Poland's accession to the European Union, it would seem particularly important that the principles for traffic between Poland and all her eastern neighbours be normalized prior to their conclusion. The period leading up to our membership is some kind of "last chance" for our own policy in this sphere, towards the countries of the former Soviet Union, to be devised. One of the priorities in Poland's accession negotiations should thus be to obtain immediate full (phase VI) permeability of the western and southern (Czech) borders to passenger traffic. However, it must also be a priority for Poland to stand against the creation of too many new formal-legal barriers along the eastern border (retention of permeability at the phase IV level or that of phase III in particular cases), and particularly along that with Slovakia (at the phase-IV or even phase-V levels).

Translated by

James Richards

TABLES

- Table 3.1. Cross-border road infrastructure in 1997
- Table 3.2. Cross-border railway infrastructure in 1997
- Table 3.3. Number of crossings along Poland's borders 1991-1997.
- Table 3.4. Mean waiting times at border crossings in 1992 (in hours)
- Table 3.5. Maximum waiting times at border crossings in 1992 (in hours)
- Table 3.6. Examples of queues at border crossings in June 1997 (length in hours)
- Table 4.1. Passenger traffic on Poland's borders in the years 1946-1996
- Table 4.2. Passenger border traffic in the years 1980 and 1990-1996 inclusive, by type
- Table 4.3. The role of railways in passenger border traffic
- Table 4.4. Passenger border traffic in the years 1980 and 1990-1996 inclusive, by direction
- Table 4.5. Dynamic to changes in the size of passenger border traffic 1980-1996
- Table 4.6. Share of Polish citizens in passport-based passenger traffic in the years 1980 and 1990-1996 inclusive
- Table 4.7. Departures by Polish citizens by border in the years 1994-1996
- Table 4.8. Arrivals of foreigners in Poland via different borders in the years 1994 and 1996 combined
- Table 4.9. Arrivals of foreigners in Poland in the years 1994 and 1996 - distribution by particular borders in %
- Table 4.10. Arrivals of foreigners in Poland in the years 1994 and 1996 - structure of traffic passing across different borders in %
- Table 4.11. Arrivals of foreigners in relation to number of inhabitants of country of origin
- Table 4.12. Individual non-passport-based border traffic 1980,1990-1996.
- Table 4.13. Border traffic in the category "serviced by means of transport"
- Table 4.14. Concentration of border traffic by share at the biggest crossings
- Table 4.15. Concentration of passenger traffic 1980, 1990, 1993, 1996

- Table 4.16. Traffic of private cars and buses across Poland's borders in 1990 and 1990-1996
- Table 4.17. Share of private cars and buses with Polish registration in border traffic in the years 1980 and 1990-1996
- Table 4.18. Use of private cars in passenger border traffic by road
- Table 4.19. Bus traffic across Poland's borders in the years 1994-1996
- Table 4.20. Concentration of movements of private cars and buses 1980, 1990, 1993, 1996
- Table 4.21. Movement of heavy goods vehicles across Poland's borders in the years 1980 and 1990-1996
- Table 4.22. Share of heavy goods vehicles of Polish registration in border traffic in the years 1980 and 1990-1996
- Table 4.23. Concentration of heavy goods vehicle traffic in the years 1980, 1990, 1993 and 1996
- Table 4.24. Vehicular border traffic in the years 1980 and 1990-1996
- Table 4.25. Railway border traffic 1994, 1996
- Table 4.26. Border traffic by vessels 1994, 1996
- Table 4.27. Aircraft border traffic 1994, 1996
- Table 5.1. Hard-surfaced roads crossing the Polish-Russian border
- Table 5.2. Railway lines crossing the Polish-Russian border
- Table 5.3. Passenger border traffic on the Polish-Russian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.4. Arrivals of foreigners via the Polish-Russian border in 1996, by main border crossings
- Table 5.5. Car and bus traffic crossing the Polish-Russian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.6. Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Russian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.7. Hard-surfaced roads crossing the Polish-Lithuanian border
- Table 5.8. Railway lines crossing the Polish-Lithuanian border
- Table 5.9. Passenger border traffic at the Polish-Lithuanian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.10. Arrivals of foreigners via the Polish-Lithuanian border in 1996, by main border crossings
- Table 5.11. Car and bus traffic across the Polish-Lithuanian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.12. Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Lithuanian border in the years 1980 and 1990-1996

- Table 5.13. Hard-surface roads crossing the Poland-Belarus border
- Table 5.14. Railway lines crossing the Poland-Belarus border
- Table 5.15. Passenger border traffic at the Poland-Belarus border in the years 1980, 1990-1996
- Table 5.16. Simplified traffic at the Poland-Belarus border in 1994 and 1996
- Table 5.17. Arrivals of foreigners via the Poland-Belarus border in 1996, by main border crossings
- Table 5.18. Car and bus traffic across the Poland-Belarus border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.19. Heavy goods vehicle traffic at the Poland-Belarus border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.20. Hard-surface roads crossing the Polish-Ukrainian border
- Table 5.21. Railway lines crossing the Polish-Ukrainian border
- Table 5.22. Passenger border traffic at the Poland-Ukraine border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.23. Arrivals of foreigners via the Poland-Ukraine border in 1996, by main border crossings
- Table 5.24. Simplified traffic at the Poland-Ukraine border in 1994 and 1996
- Table 5.25. Car and bus traffic across the Polish-Ukrainian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.26. Heavy goods vehicle traffic at the Poland-Ukraine border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.27. Hard-surface roads crossing the Polish-Slovakian border
- Table 5.28. Railway lines crossing the Polish-Slovakian border
- Table 5.29. Passenger border traffic at the Poland-Slovakian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.30. Arrivals of foreigners via the Polish-Slovakian border in 1996, by main border crossings
- Table 5.31. Car and bus traffic via the Polish-Slovakian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.32. Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Slovakian border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.33. Hard-surface roads crossing the Polish-Czech border
- Table 5.34. Railway lines crossing the Polish-Czech border
- Table 5.35. Passenger border traffic at the Polish-Czech border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.36. Arrivals of foreigners via the Polish-Czech border in 1996, by main border crossings

- Table 5.37. Car and bus traffic crossing the Polish-Czech border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.38. Heavy goods vehicle traffic at the Polish-Czech border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.39. Hard-surfaced roads crossing the Polish-German border
- Table 5.40. Railway lines crossing the Polish-German border
- Table 5.41. Passenger border traffic at the Polish-German border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.42. Arrivals of foreigners via the Polish-German border in 1996, by main border crossings
- Table 5.43. Car and bus traffic crossing the Polish-German border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.44. Heavy goods vehicle traffic at the Polish-German border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.45. Vehicular traffic via the border crossings at Zgorzelec and Jędrzychowice 22-28.06.1996
- Table 5.9. Structure of the heavy goods vehicle traffic in Jędrzychowice in the period 22-28 June 1996
- Table 5.46. Passenger traffic at the maritime border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.47. Arrivals of foreigners across the maritime border in 1996, by main port of arrival
- Table 5.48. Car and bus traffic crossing the maritime border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.49. Heavy goods vehicle traffic crossing the maritime border in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.50. Passenger traffic via air border crossings in the years 1980 and 1990-1996
- Table 5.51. Arrivals of foreigners via air border crossings in 1996, by main crossings
- Table 6.1. Classification of border permeability in 1990
- Table 6.2. Classification of border permeability in 1996

FIGURES

- Fig. 1.1. Conditioning of border permeability. Source: the author
- Fig. 2.1. Passenger traffic between the Schengen Group and the rest of Europe
- Fig. 2.2. Changes in the functions of borders in Europe
- Fig. 3.1. Poland's borders as spatial barriers
- Fig. 3.2. Poland's borders and protected areas
- Fig. 3.3. Poland-Europe passenger traffic. Principles of entry and exit as of 1976
- Fig. 3.4. Poland-Europe passenger traffic. Principles of entry and exit as of 1996
- Fig. 3.5. Distribution of road border crossings in 1996
- Fig. 3.6. Mean length of border railways in 1992
- Fig. 3.7. Medyka 1992: queue of private cars entering Poland by days
- Fig. 4.1. Traffic at Poland's borders in the years 1946-1996
- Fig. 4.2. Passenger border traffic by crossing point
- Fig. 4.3. Border traffic of heavy goods vehicles by crossing point
- Fig. 5.1. Polish-Russian transportational infrastructure in 1997
- Fig. 5.2. Polish-Lithuanian cross-border transport infrastructure in 1997
- Fig. 5.3. Polish-Belarusian cross-border transport infrastructure in 1997
- Fig. 5.4. Polish-Ukrainian cross-border transport infrastructure in 1997
- Fig. 5.5. Polish-Slovakian transport infrastructure
- Fig. 5.6. Polish-Czech transport infrastructure in 1997
- Fig. 5.7. Polish-German cross-border transport infrastructure in 1997
- Fig. 5.8. Structure of the private vehicular traffic in Zgorzelec in the period 22-28 June 1996
- Fig. 5.9. Structure of the heavy goods vehicle traffic in Jędrzychowice in the period 22-28 June 1996
- Fig. 5.10. Distribution of marine border crossings
- Fig. 5.11. Distribution of border crossings for air traffic in 1997
- Fig. 6.1a-g. Typograms of borders permeability

Geopolitical Studies

- 1 - Polska granica wschodnia, 1997 - Marcin Rościszewski.
- 2 - The Polish-Lithuanian border region. Research problems and scientific co-operation, 1997.
- 3 - Strategiczne znaczenie polskiej granicy wschodniej i polskiego pogranicza wschodniego, 1997.
- 4 - Polska i jej sąsiedzi wobec przemian cywilizacyjnych i geopolitycznych, 1998.
- 5 - Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996, 1999 - Tomasz Komornicki.

PL.-ISSN 1429-009X

PL. ISSN 1429 009X

