

TOMASZ KOMORNICKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. St. Leszczyńskiego PAN w Warszawie

PRZEMIANY PRZENIKALNOŚCI POLSKICH GRANIC W LATACH 1990-2002

Abstract: The degree of openness, and thus the permeability and the functions, 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 functional changes 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 1990-2001. 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.

The research was found to confirm that the Polish-German, Polish-Czech and Polish-Slovak borders are already in advanced phase IV of the transformation (and going to be in phase V after EU accession). 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.

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.

Wstęp

Funkcja, a zarazem przenikalność granic Polski oraz ruch przez te granice ulegały w ostatnich kilkunastu latach zasadniczym przekształceniom. Ich powodem były: (a) upadek systemu komunistycznego, jako przyczyna główna i podstawowa; (b) przemiany geopolityczne wyrażające się w upadku wszystkich trzech graniczących z Polską Ludową organizmów państwowych i zastąpieniem ich 7 nowymi suwerennymi państwami; (c) zmiana polityki gospodarczej i wizowej wobec Polski w Europie Zachodniej; (d) różny poziom rozwoju gospodarczego oraz różne tempo przemian ustrojowych w poszczególnych krajach sąsiadujących z Polską.

Celem opracowania jest określenie stanu zaawansowania procesu przemian przenikalności granic Polski jako całości oraz w odniesieniu do odcinków granicznych z poszczególnymi sąsiadami (także do granicy morskiej i powietrznej). Celem dodatkowym jest wskazanie, które bariery przestrzenne występujące wzdłuż granic w największym stopniu oddziaływały i oddziałują na tę przenikalność. Jako hipotezy badawcze można przyjąć:

- (a) istnienie szybkich przemian funkcjonalnych na wszystkich granicach Polski, przy jednoczesnym różnicowaniu się sytuacji na poszczególnych odcinkach granicznych;
- (a) szczególną rolę barier infrastrukturalnej i formalnoprawnej jako elementów ograniczających przenikalność polskich granic na przełomie XX i XXI w.

Podstawowy materiał empiryczny dla przeprowadzonej analizy stanowiły dane Komendy Głównej Straży Granicznej, dotyczące ruchu granicznego.

Możemy przyjąć, że granice miały (i mają) w Europie pełnić trzy zasadnicze, szeroko pojęte, funkcje:

- (a) militarną (bariera dla obcej agresji wojskowej);
- (b) ekonomiczną (bariera dla swobodnego przepływu towarów);
- (c) społeczną (bariera dla swobodnego przepływu osób).

Jeszcze w XIX w. dominowała zdecydowanie funkcja militarna. Uzupełniała ją rola ekonomiczna (granice celne). System ograniczeń w przepływie osób był natomiast względnie niewielki. Jedynym państwem europejskim w pełni kontrolującym wyjazdy swoich obywateli za granicę oraz reglamentującym prawo do takiego wyjazdu była Rosja. W XX w. znaczenie wszystkich trzech podstawowych funkcji zaczęło ulegać szybkim przemianom. Funkcje militarne stopniowo koncentrowały się na granicach między blokami wojskowymi, ulegając jednocześnie ograniczeniu na granicach między sojusznikami. Po II wojnie światowej wspomniana 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 zostały zapoczątkowane 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 tylko chwytem propagandowym. W rozwiniętych państwach kapitalistycznych funkcja ekonomiczna była ukierunkowana z reguły na kontrolę towarów przywożonych (ochrona własnego rynku). W krajach o gospodarce 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 w. 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 wskutek 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 efek-

tem propagandowym. W przypadku państw demokratycznych tendencja zmierzająca do wzrostu kontroli granicznego ruchu osobowego wiązała się z obawami przed masową imigracją z krajów biedniejszych. Ze względu 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 uległy znacznemu ograniczeniu. W praktyce obywatele prawie wszystkich krajów kontynentu mogą dziś bez przeszkód opuszczać własne terytorium. W krajach Europy Zachodniej wystąpiły natomiast sprzeczne tendencje zmierzające do pełnej przenikalności granic wewnętrznych (pomiędzy tymi krajami) przy jednoczesnym uszczelnianiu granic z krajami trzecimi.

Podsumowując przeprowadzoną analizę można wydzielić kilka zasadniczych faz przemian funkcjonalnych na granicach europejskich:

- Faza I. Utrzymuje się znaczenie funkcji militarnej, przy jednocześnie rozbudowanej funkcji ekonomicznej i społecznej granic. W latach 90., w Europie sytuacja taka wystąpiła ponownie na obszarze byłej Jugosławii.
- Faza II. Zanika funkcja militarna ale utrzymuje się rozbudowana funkcja ekonomiczna (cła) i społeczna (utrudnienia wyjazdowe – paszporty i przyjazdowe – wize). Jest to sytuacja nie istniejąca obecnie na żadnej granicy europejskiej.
- Faza III. Począwszy od tej fazy funkcje ekonomiczne i społeczne granic ulegają systematycznemu ograniczeniu. Następuje liberalizacja handlu zagranicznego i polityki paszportowej z zachowaniem 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 ze względu na zapoczątkowaną lub zaawansowaną integrację gospodarczą). Wprowadzony zostaje ruch bezwizowy, z zachowaniem kontroli granicznej osób i towarów (obecnie np. granica polsko-niemiecka).
- Faza V. Następuje całkowita liberalizacja obrotów towarowych (zniesienie większości cel i opłat). 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 jakkolwiek kontrola graniczna, dopuszcza się przekraczanie granicy w dowolnym punkcie (granice w ramach grupy Schengen).

Można przyjąć, że w ostatnich pięćdziesięciu latach, stopniowo coraz większa część Europy była obejmowana bardziej zaawansowanymi fazami przemian, a co za tym idzie, że coraz więcej granic stawało się coraz bardziej przenikalnych.

Opisany układ ulegnie znacznym zmianom po przyjęciu do Unii pierwszych 10 krajów kandydujących. Gwałtownie wzrośnie bowiem liczba i długość odcinków granicznych między Unią i krajami, które nie są z nią stowarzyszone (i nie aspirują do członkostwa). Obecnie sytuacja taka występuje wyłącznie na słabo zaludnionych obszarach Skandynawii. Teraz granica zewnętrzna Unii będzie przebiegać przez cały kontynent od Morza Bałtyckiego po Adriatyk. W Europie dojdzie do polaryzacji systemów reżimów granicznych. Dominować będą granice słabo sformalizowane (faza V i VI) wewnątrz Unii oraz relatywnie silnie sformalizowane (z reguły z ruchem wizowym dla bezpośrednich sąsiadów; faza III lub nawet II) na jej rubieżach zewnętrznych. Coraz mniej będzie natomiast granic o pośrednim stopniu sformalizowania, podobnych do dzisiejszej granicy polsko-niemieckiej (faza IV).

1. Granice Polski jako bariery przestrzenne

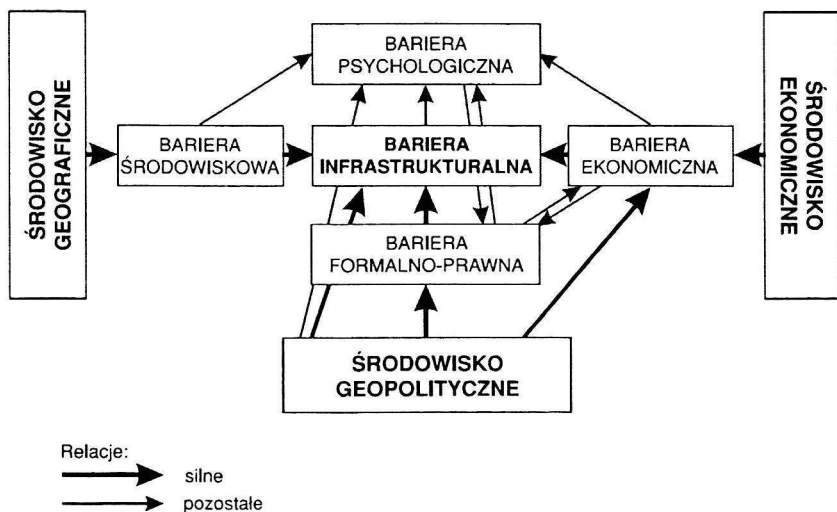
Granice Polski funkcjonują w określonym środowisku geograficznym, historyczno-politycznym i ekonomicznym. Środowiska te wpływają na istnienie różnego rodzaju barier, które w całości składają się na charakter granicy jako sformalizowanej bariery przestrzennej (patrz ryc. 1). Z punktu widzenia analizy stopnia przenikalności granic, najważniejsze wydają się bariery formalno-prawne i infrastrukturalne. Im też zostało poświęcone najwięcej uwagi. W wielu przypadkach istnienie bariery jednego rodzaju implikuje powstawanie bariery innego typu (np. zwiększenie utrudnień formalnoprawnych powoduje, że istniejąca infrastruktura transgraniczna przestaje zaspokajać potrzeby). W niektórych relacjach oddziaływanie to ma charakter sprzężenia zwrotnego.

1.1. Bariera formalnoprawna

Bariery formalne mają inny charakter w ruchu towarowym i osobowym. W pierwszym przypadku wynikają one z istnienia: (a) ceł przywozowych i wywozowych, (b) różnego rodzaju opłat o charakterze zbliżonym do ceł (podatki graniczne, akcyzowe, opłaty wyrównawcze), (c) zakazu importu lub eksportu określonych towarów, (d) systemu

koncesyjnego w imporcie niektórych towarów, (e) ograniczeń fitosanitarnych i weterynaryjnych, (f) zabezpieczeń tranzytowych, (g) systemu koncesji i zezwoleń zagranicznych przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów towarowych, (h) zasad ruchu drogowego pojazdów ciężarowych obowiązujących w poszczególnych krajach. Skutkiem wymienionych ograniczeń jest funkcjonowanie procedury granicznej przejawiającej się w konieczności: (a) przygotowywania odpowiednich dokumentów (począwszy od świadectw pochodzenia, a skończywszy na drukach SAD – Single Administrative Document); (b) poddaniu się odprawie celnej (może być także wewnątrz kraju); (c) poddaniu się kontroli granicznej na samej granicy, połączonej z wypełnianiem różnego rodzaju druków i często bardzo czasochłonnej; (d) poddaniu się ściśle określonej procedurze tranzytowej. Układy liberalizujące zasady wzajemnej wymiany towarowej obejmują obecnie całą polską granicę zachodnią (Niemcy, Unia Europejska), południową (Czechy, Słowacja), morską (kraje skandynawskie będące członkami Unii Europejskiej) i fragmentarycznie wschodnią (Litwa).

Bariery w ruchu osobowym wynikają z: (a) ograniczeń w prawie wyjazdu obywatela z własnego terytorium (wydawanie paszportów, przepustek granicznych itp.); (b) ograniczeń w prawie wjazdu obywatela na terytorium danego państwa (wizy, vouchery, zabezpieczenia fi-

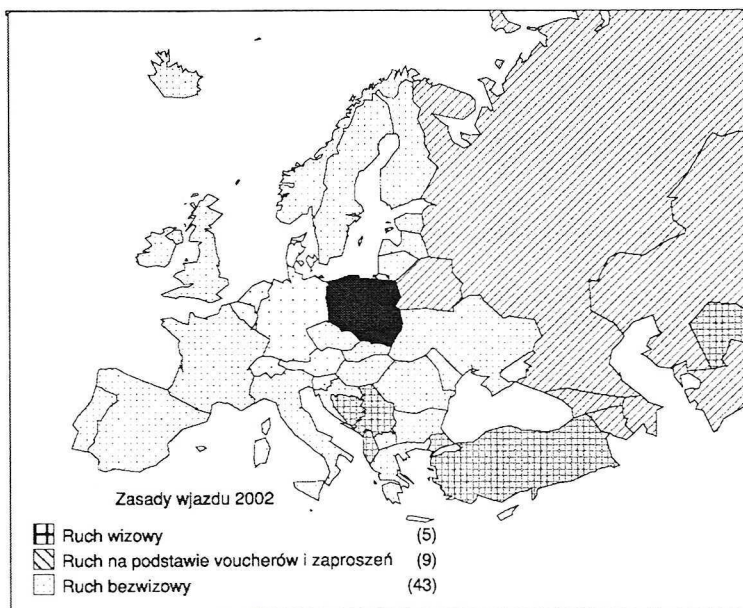
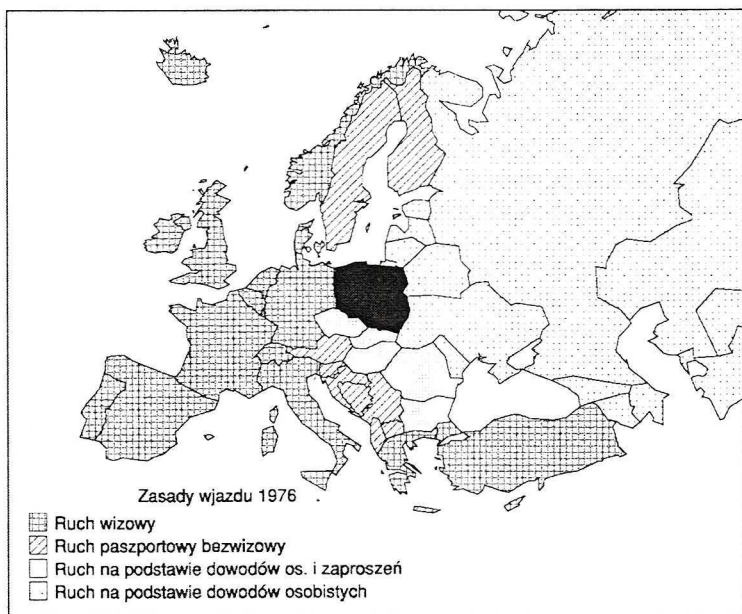


Ryc. 1. Granice jako bariery przestrzenne

nansowe itp.); (c) funkcjonowania wymienionych wyżej ograniczeń w ruchu towarowym (kontrola celna, ewentualnie sanitarna osób); (d) ograniczeń form ruchu dopuszczonego na poszczególnych przejściach granicznych; (e) zasad ruchu drogowego pojazdów osobowych i autobusów oraz ewentualnej konieczności posiadania odpowiednich koncesji i zezwoleń; (f) przepisów ubezpieczeniowych. Skutkiem istnienia tych ograniczeń jest w tym przypadku: (a) kontrola paszportowa osób; (b) kontrola celna osób; (c) kontrola pojazdów; (d) ewentualna kontrola sanitarna osób. Lata 90. przyniosły zasadniczy przełom w polityce wizowej względem obywateli naszego kraju (patrz ryc. 2). Polska podpisała umowy o ruchu bezwizowym z wszystkimi państwami Europy Zachodniej, większością państw Europy Środkowo-Wschodniej i Bałkanów (poza Albanią i Turcją), niektórymi państwami byłego ZSRR (Litwa, Łotwa, Estonia, Mołdawia i Ukraina). Ruch z Rosją i Białorusią odbywał się na podstawie starych umów i był w praktyce bezwizowy (wystarczało wykupienie na granicy tzw. vouchera bez pokrycia za symboliczną opłatą). Tendencja została odwrócona dopiero w 2003 r. Wypowiedziano wówczas starą umowę o ruchu bezwizowym z ZSRR. Zgodnie z wymaganiami Unii Europejskiej ponownie wprowadzono wizy dla ruchu z Rosją, Białorusią, Ukrainą i Mołdawią. W przypadku Ukrainy zostały zachowane bezwizowe podróże Polaków do tego kraju. Na całej granicy wschodniej zlikwidowano tzw. ruch uproszczony i przejścia graniczne przeznaczone do jego obsługi.

W rzeczywistości faktyczna przenikalność granic bardziej niż od ogólnych ograniczeń formalnych, zależała i zależy niejednokrotnie od technicznej procedury odpraw, jaka istnieje na konkretnych przejściach granicznych. Jako czynniki mające istotne znaczenie należy wymienić:

- 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).



Ryc. 2. Europa – zasady wjazdu dla obywateli polskich w 1976 i 2002 r.

1.2. Bariera infrastrukturalna

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 przebiegu granicy na tle warunków naturalnych, jak i zaszczości historycznych (wiek granicy). Element drugi związany jest z ograniczeniami polityczno-ekonomicznymi ostatnich 50 lat, uzgodnieniami zawartymi w umowach międzynarodowych, a także z tempem realizacji aktualnych inwestycji (Komornicki 1995). Miarą wyposażenia w infrastrukturę czysto transportową (element 1) jest długość granicy (w km) przypadająca na 1 drogę utwardzoną 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. odcięła 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 (w drugiej połowie lat 90. jedna droga na 14,3 km granicy). Należy jednak pamiętać że większość dróg przecina granicę w rejonie Śląska Cieszyńskiego i Opolskiego, znacznie mniej zaś w Sudetach, a także z Niemcami. Najslabiej wyposażona pozostaje granica ze Słowacją, co wiąże się przede wszystkim z utrudniającym 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.

W okresie gwałtownego wzrostu ruchu granicznego po 1989 r., omówione powyżej wskaźniki uległy tylko nieznacznym zmianom. Jedynymi nowymi drogami, jakie połączyły Polskę z terenami ich sąsiadów

były cztery mosty na Nysie Łużyckiej w Jędrzychowicach, Przewozie, Zasiakach i Gubinku oraz transgraniczne odcinki polsko-słowackie (Leluchów i Ujsoły). Przeprowadzono natomiast wiele inwestycji związanych z modernizacją istniejących szlaków. Było to konieczne, gdyż szczególnie na granicy wschodniej, rangi szlaków tranzytowych nabrały często drogi pełniące przez ostatnie 45 lat funkcje wyłącznie lokalne (np. dojazd do przejścia granicznego w Ogrodnikach). Także i w tym przypadku inwestycje ograniczały się najczęściej do bezpośredniego sąsiedztwa przejścia granicznego, sporadycznie tylko sięgając w głąb kraju.

Miarami wykorzystania opisanej infrastruktury jest odsetek dróg, na których istnieją jakiegokolwiek lub tylko ogólnodostępne (w ruchu paszportowym) przejścia graniczne, oraz odsetek kolejowych, na których znajdują się przejścia graniczne, lub tylko tych, po których kursują rozkładowe pociągi pasażerskie. W przeciwieństwie do poziomu nasycenia granic infrastrukturą transportową, poziom jej wykorzystania wzrósł w latach 90. w sposób istotny (patrz tabela 1). Dla wszystkich granic lądowych odsetek transgranicznych dróg utwardzonych wykorzystywanych przez ogólnodostępne przejścia drogowe wzrósł w latach 1993-1997 z 30,2 do 48,1%. Zdecydowanie najwyższym poziomem wykorzystania transgranicznej sieci drogowej odznacza się granica polsko-niemiecka. Przejścia graniczne znajdują się tam na ponad 90% dróg. Uwzględniając przejścia dla małego ruchu granicznego dobra sytuacja występuje też na granicy z Czechami i Słowacją. Zdecydowanie najsłabiej wykorzystywana jest infrastruktura drogowa przecinająca granicę z Obwodem Kaliningradzkim (zaledwie 23,5% dla wszystkich przejść i 17,6% dla ogólnodostępnych).

Tabela 1

Rozwój infrastruktury granicznej i ruchu granicznego w Polsce

Kategoria	1990	2001	Wzrost 1990=100
Drogi o nawierzchni ulepszonej przecinające granice	131	134	102
Linie kolejowe przecinające granice	44	44	100
Liczba ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych	32	69	216
Liczba kolejowych przejść granicznych	15	23	153
<i>Ruch graniczny pojazdów osobowych w tys.</i>	<i>11 740</i>	<i>55 299</i>	<i>471</i>
<i>Ruch graniczny pojazdów ciężarowych w tys.</i>	<i>1 077</i>	<i>5 441</i>	<i>505</i>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

W nieco większym stopniu niż drogi, wykorzystywane są transgraniczne linie kolejowe (ogółem dla wszystkich granic na 75,0% szlaków istnieją przejścia graniczne). Zdecydowana większość spośród nich jest użytkowana w ruchu towarowym. Pociągi pasażerskie kursują natomiast po połowie spośród ogółu 44 linii transgranicznych.

2. Ruch graniczny

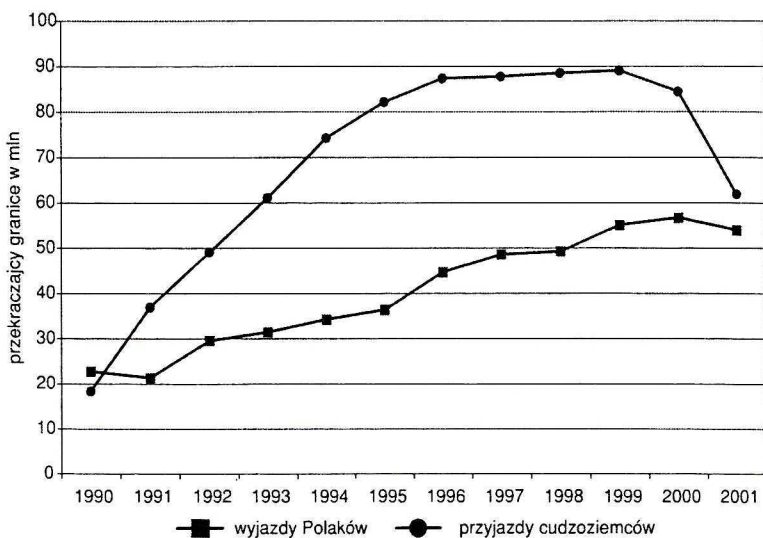
Do bezpośrednich czynników, które wpłynęły na ogromną dynamikę wzrostu ruchu granicznego w Polsce należy zaliczyć:

- (a) ostateczne zliberalizowanie polskich przepisów paszportowych;
- (b) podpisanie umów o ruchu bezwizowym między Polską i większością państw europejskich;
- (c) podpisanie umów o małym ruchu granicznym z Niemcami, Czechami (nowa) i w 1997 r. także ze Słowacją (nowa);
- (d) daleko idące ułatwienia paszportowe w państwach byłego Związku Radzieckiego;
- (e) decentralizację i prywatyzację transportu samochodowego i handlu zagranicznego;
- (f) zjednoczenie Niemiec, unifikację marki i gwałtowny wzrost kosztów utrzymania w byłym NRD (poszukiwanie tanich towarów i usług za polską granicą);
- (g) ubożenie społeczeństw byłego Związku Radzieckiego (motywacja do przyjazdów do Polski w celach handlowych) oraz części społeczeństwa polskiego (popyt na towary z przemytu);
- (h) 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);
- (i) wysokie cło i akcyza na wyroby alkoholowe w Polsce, skłaniające do drobnego przemytu zza granicy wschodniej i południowej;
- (j) podniesienie poziomu usług turystycznych w Polsce, powodujące większy napływ autentycznych turystów z Niemiec i innych krajów Europy Zachodniej;
- (k) podniesienie zamożności części społeczeństwa polskiego, połączone ze wzrostem cen krajowych usług turystycznych wpływa-

jące na ponowny rozwój turystyki wyjazdowej (latem głównie do krajów śródziemnomorskich, a zimą w Alpy i na Słowację).

W okresie 1990-1997 osobowy ruch graniczny (w obu kierunkach) wzrósł w Polsce z 84,2 mln do 273,9 mln osób. Później nastąpiła stagnacja jego poziomu, a w latach 2000 i 2001 zanotowano spadek. Największą część uczestników tego ruchu stanowiły w całej dekadzie osoby przyjeżdżające do Polski na zakupy. Dane za lata 1996-2000 wskazują jednak na systematyczne zmniejszanie się wydatków cudzoziemców w naszym kraju. Jednocześnie spadek liczby przekroczeń granicy w latach 2000-2001 dokonał się głównie w kategorii przyjazdów. Wyjazdy Polaków wzrastały aż do 2000 r., a w 2001 r. zmniejszyły się tylko nieznacznie (ryc. 3).

Zasadniczym przemianom uległa też w tym okresie struktura ruchu granicznego. W 1980 r. 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. systematycznie wzrastała rola ruchu drogowego, kosztem kolejowego, lotniczego oraz pozapaszportowego. W 1996 r. udział ruchu drogowego



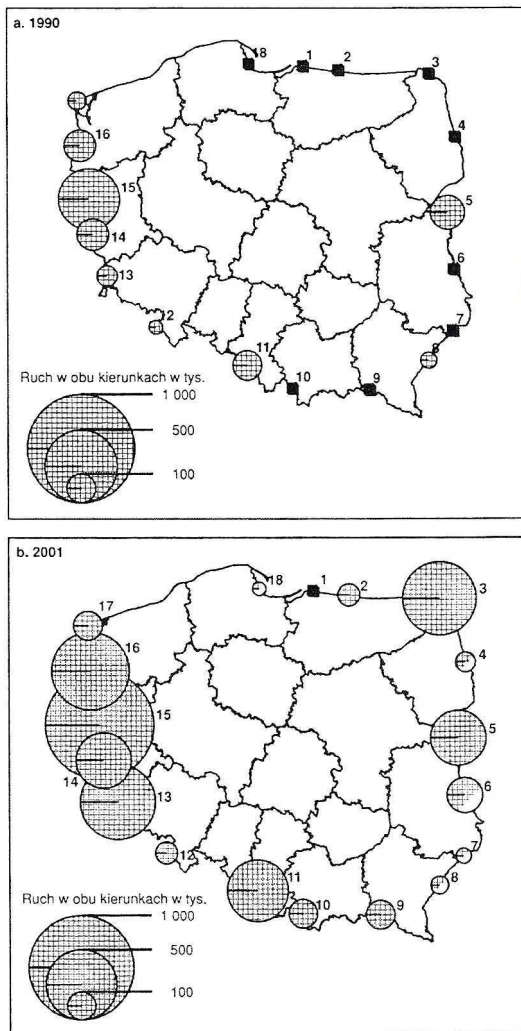
Ryc. 3. Wyjazdy Polaków za granicę i przyjazdy cudzoziemców do Polski w latach 1990-2001

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Służby Granicznej.

wynosił już ponad 94%, zaś kolejowego zaledwie 3,1%, a lotniczego 1,1%. Również udział ruchu morskiego miał w badanym okresie tendencję malejącą, mimo że bezwzględna liczba osób odprawianych w portach morskich stale powoli rosła. Począwszy od 1990 r. spadała także bezwzględna liczba osób przekraczających granice w komunikacji kolejowej (z 15,6 mln w 1990 r. do 8,0 mln w 1996), a początkowo również w komunikacji lotniczej. Tak drastyczny spadek znaczenia międzynarodowego transportu kolejowego był związany przede wszystkim z: (a) znacznym wzrostem cen międzynarodowych biletów kolejowych, (b) dużą konkurencją ze strony dynamicznie rozwijającej się międzynarodowej komunikacji autobusowej, (c) szybkim rozwojem motoryzacji w Polsce i krajach byłego ZSRR, (d) polaryzacją stanu zamożności podróżujących zagranicę transportem publicznym („bogaci” wybierający samolot i „biedni” decydujący się na tanią i niewygodną podróż autobusem).

Początkowy zastój w rozwoju międzynarodowej komunikacji lotniczej wynikał natomiast w ogromnej mierze z urealnienia kursu dolara (utrzymywana do końca lat 80. sprzedaż biletów według 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 było zjawiskiem trwałym, o tyle wzrost natężenia ruchu na polskiej granicy powietrznej odznacza się od połowy lat 90. ponownie znaczną dynamiką (w 1993 r. – 2,1 mln przekroczeń granicy, w 2002 – 5,4 mln).

Dynamiczny wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych trwał przez całą dekadę i trwa nadal. W 1980 r. wszystkie granice przekroczyło w obu kierunkach 295 tys. ciężarówek, w 1990 r. było ich 1,1 mln, a w 2001 r. ponad 5,4 mln. Dynamika wzrostu przewyższa znacznie dynamikę handlu zagranicznego, co świadczy zarówno o dużym udziale tranzytu, jak też o stopniowym przejmowaniu przez transport samochodowy obsługi polskiej wymiany towarowej z zagranicą. Przyrost ruchu pojazdów ciężarowych odbywał się praktycznie nieprzerwanie na wszystkich odcinkach granicznych. W całej dekadzie dominującą rolę odgrywał ruch ciężarówek przez granicę polsko-niemiecką. Na granicy wschodniej po 1998 r. przejście w Kukurykach przestało być najbardziej obciążonym w ruchu towarowym. Zdecydowanie większym natężeniem ruchu pojazdów ciężarowych odznacza się obecnie punkt w Budzisku na granicy litewskiej. Relatywnie wzrosła też w tym zakresie rola przejść polsko-ukraińskich, szczególnie punktu w Dorohusku (patrz ryc. 4). Do połowy lat 90. zwiększał się udział pojazdów ciężarowych z rejestracją



Ryc. 4. Ruch pojazdów ciężarowych przez granice Polski według korytarzy transportowych w latach 1990 i 2001

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Służby Granicznej.

Korytarze: 1. Gdańsk–Kaliningrad; 2. Warszawa–Kaliningrad; 3. Warszawa–Tallin;
 4. Warszawa–Grodno; 5. Warszawa–Moskwa; 6. Warszawa–Kijów; 7. Warszawa–Lwów;
 8. Kraków–Kijów; 9. Rzeszów–Miskolc; 10. Kraków–Budapeszt; 11. Warszawa–Wiedeń;
 12. Wrocław–Praga; 13. Wrocław–Frankfurt; 14. Wrocław–Berlin; 15. Warszawa–Berlin;
 16. Szczecin–Berlin; 17. Szczecin/Świnoujście – porty, 18. Gdańsk/Gdynia – porty

polską w ruchu granicznym. Później odsetek ten zmieniał się w granicach między 40-50%. Początkowy gwałtowny wzrost udziału był związany 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 oraz gwałtownego wzrostu udziału pojazdów z państw byłego ZSRR.

Podsumowanie

Należy stwierdzić, że przeprowadzone badania potwierdziły tezę, że granice polsko-niemiecka, polsko-czeska i polsko-słowacka znajdują się już w IV fazie przemian. Wykazały także, że różnice w stanie zaawansowania tych przemian są między tymi trzema granicami niewielkie. Wprawdzie największy ruch graniczny wciąż koncentruje się na granicy niemieckiej, to jednak jej rola powoli maleje głównie na rzecz granicy czeskiej. Granice południowe stały się po 1995 r. najbardziej przenikalne z formalnego, ekonomicznego i psychologicznego punktu widzenia. Wejście Polski, Czech i Słowacji do Unii Europejskiej spowoduje stopniowe przejście do fazy V, a w bardziej odległej perspektywie być może nawet VI na tych odcinkach. Jednocześnie analiza potwierdziła, że wszystkie granice wschodnie pozostają w fazie III. Przejście granicy litewskiej do fazy IV dokona się dopiero po przystąpieniu obu krajów do Unii Europejskiej. 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 charakter skokowy (nagła poprawa przenikalności na początku lat 90.), 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. Na początku XXI w. znaczenie bariery infrastrukturalnej już jest jednak wyraźnie mniejsze. Było ono decydujące w pierwszym okresie przemian (przed osiągnięciem pewnego niezbędnego minimum w tym zakresie), z czasem zaś zaczęło ustępować roli, czynnikowi formalnoprawnemu, a przede wszystkim organizacyjnemu (granica

wschodnia). Problemy związane z nową interpretacją polskich przepisów wjazdowych w styczniu 1998 r. (*Ustawa o Cudzoziemcach*) wykazały, że w warunkach społeczeństw państw byłego ZSRR, istotne znaczenie może mieć bariera ekonomiczna (koszty wouchery, a obecnie wizy). Natomiast ograniczone jest (z wyjątkiem granicy południowej i obszaru parków narodowych) znaczenie bariery fizyczno-geograficznej.

Literatura

- Komornicki T., 1995, *Transgraniczna infrastruktura transportowa Polski*. Przegląd Geograficzny T.LXVII, z.1-2, Warszawa, s. 45-53.
- Komornicki T., 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996*. Geopolitical Studies vol. 5, IGiPZ PAN, Warszawa 1999.