

DOI: 10.31648/pw.6470

PIOTR ROSIK

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5317-4376>

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

RAFAŁ WIŚNIEWSKI

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4700-2922>

Polska Akademia Nauk

RUCH GRANICZNY Z POLSKI DO OBWODU KALININGRADZKIEGO NA TLE POZOSTAŁYCH ODCINKÓW ZEWNĘTRZNEJ GRANICY UNII EUROPEJSKIEJ¹

**Border traffic from Poland to the Kaliningrad region in the context
of other sections of the external border of the European Union**

WYRAZY KLUCZOWE: granica wschodnia, ruch graniczny, obwód kaliningradzki, czynniki ekonomiczne i prawne, pojazdy ciężarowe

KEYWORDS: eastern border, border traffic, Kaliningrad oblast, legal and economic factors, heavy good vehicles

ABSTRACT: The purpose of the paper is to present the cross-border mobility of Poles in a broader context of social, economic changes and formal and political conditions. The mobility of Poles is presented on the example of border traffic on the Polish-Russian border. We compare the situation on the border with Kaliningrad oblast with other sections of the eastern border. We focus on number of crossings and the movement of passenger and heavy good vehicles based on the data of the Border Guard. The conclusions are as follows: the intensity of border traffic was conditioned by both formal and legal changes as well as the economic situation on both sides of the state border. In the period from 1990, intensive travels of Poles to the Kaliningrad oblast were carried out: (1) from the mid-1990s until Poland's accession to the European Union; (2) during the operation of local border traffic, i.e. in the years 2012-2016.

¹ W artykule wykorzystano wyniki badań przeprowadzonych w ramach projektów badawczych finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki na podstawie decyzji DEC-2016/21/B/HS4/03019 i DEC-2014/13/B/HS4/03351.

1. Wstęp

Obecnie na tle dyskusji o Europie znikających granic, mimo pojawiających się prób powrotu do kontroli granicznych na wewnętrznych granicach strefy Schengen, coraz częściej mówi się o „złotej kurtynie” stanowiącej wschodnią granicę Unii Europejskiej (Gorzelać/Krok 2006, 11). Po przystąpieniu Polski do UE oraz ratyfikowaniu układu z Schengen wschodnia granica Polski stała się jednocześnie wschodnią granicą UE, co miało swoje konsekwencje w wielkości przepływu osób i towarów. W tym kontekście kluczowe jest zrozumienie czynników ekonomicznych, transportowych, politycznych lub geopolitycznych, a także innych uwarunkowań mobilności transgranicznej odnoszących się bezpośrednio do uczestników ruchu, m.in. społeczno-demograficznych, społeczno-psychologicznych lub czynników dotyczących samej podróży. Dynamiczne zmiany uwarunkowań mobilności na granicy wschodniej, w tym w szczególności na odcinku granicy z obwodem kaliningradzkim, są przedmiotem analizy w niniejszym artykule.

Celem rozważań jest przedstawienie przemian mobilności transgranicznej Polaków w długiej perspektywie czasowej, tj. od początku lat 90. na tle szerszych przemian społecznych, gospodarczych i uwarunkowań formalnych oraz politycznych. Mobilność obywateli Polski przedstawiono na przykładzie ruchu granicznego na specyficznym odcinku granicy z obwodem kaliningradzkim, będącym rosyjską eksklawą na terytorium UE. Przemiany te przedstawiono na tle pozostałych odcinków granicy wschodniej, tj. granic z Ukrainą i Białorusią. W artykule opisano szerzej przekroczenia przez Polaków granicy polsko-rosyjskiej oraz ruch pojazdów osobowych i ciężarowych z polską rejestracją na podstawie danych Straży Granicznej. Przy analizie przekroczeń granicy rosyjskiej przez Polaków przywołano badania prowadzone przez GUS z 2010 i 2017 r. dotyczące motywacji podróży przez granicę wschodnią oraz odległości podróży według miejsca zamieszkania obywateli Polski.

2. Granica z obwodem kaliningradzkim na tle przemian na polskiej granicy wschodniej

Polska granica wschodnia przechodziła wiele przemian: od zniesienia ograniczeń paszportowych i ogromnego wzrostu ruchu granicznego na początku lat 90. XX w., poprzez zaostrzenie reżimu granicznego na skutek wprowadzenia ruchu wizowego w 2003 r. i tzw. wiz schengenських w 2007 r., po ponowny wzrost przenikalności granicy wschodniej wskutek zmian administracyjno-formalnych (zniesienie wiz do UE dla obywateli Ukrainy; wprowadzenie ruchu bezwizowego do dwóch stref turystycznych na Białorusi; wejście w życie, a następnie zawieszenie umowy o małym ruchu granicznym między Polską a Rosją, wprowadzenie przez Rosję ułatwień

w aplikowaniu o bezpłatną wizę do obwodu kaliningradzkiego – wiza elektroniczna). Jednak nie tylko zmiany funkcji granic wpływają na wielkość ruchu granicznego (Więckowski 2019). Impulsem do obserwowanego wzrostu mobilności międzynarodowej mogą być zarówno czynniki ekonomiczne (np. migracje zarobkowe, różnice w cenach towarów) (Nerb/Hitzelsberg/Woidich i in. 2009; Bar-Koēlis/Wendt 2018), transportowe (np. rozwój tanich linii lotniczych) (Vera Rebollo/Ivars Baidal 2009), jak i polityczne lub geopolityczne (np. integracja w ramach UE, konsekwencje związane z aneksją Krymu przez Rosję) (Komornicki/Wiśniewski 2017; Ladino 2017). Uwarunkowania mobilności transgranicznej obejmują również wiele innych czynników odnoszących się bezpośrednio do uczestników ruchu, m.in. społeczno-demograficzne (wiek, wykształcenie, zawód, wielkość gospodarstwa domowego), społeczno-psychologiczne (np. doświadczenie, podobieństwo kulturowe, językowe, podobieństwo funkcjonowania systemu transportowego) czy też czynniki dotyczące samej podróży (np. motywacja, odległość, koszt podróży) (Schiebel/Omrani/Gerber 2015; Kulawczuk/Poszewiecki/Szczęch 2019; Studzińska 2019). Na liczbę przekroczeń granicy wpływają też lokalne i regionalne uwarunkowania społeczne i gospodarcze, m.in. różnice w rozwoju gospodarczym między sąsiadującymi regionami, poziom bezrobocia, różnice w cenach podstawowych produktów, w tym objętych akcyzą, różnice w cenach paliw, papierosów itp., co sprzyja rozwojowi drobnego handlu przygranicznego (np. Timothy 2005; Bar-Koēlis/Wendt 2018).

Cały odcinek wschodniej granicy Polski (termin *granica wschodnia* odnosi się do zewnętrznej granicy UE, tj. granicy z Rosją, Białorusią i Ukrainą) jest typową granicą subsekwentną, czyli powstałą już po etapie zagospodarowania przestrzennego danego obszaru (Harsthorne 1936). Granica polsko-ukraińska i polsko-białoruska przecina obszar należący przed II wojną światową częściowo do Polski. Natomiast granica polsko-rosyjska dzieli obszary będące przed wojną częścią Niemiec. W zasadzie przez cały okres powojenny obwód kaliningradzki był obszarem zamkniętym, również dla obywateli państw należących do bloku wschodniego. Po rozpadzie ZSRR stał się eksklawą oddzieloną od zasadniczej części Rosji, a od 2004 r., w wyniku integracji europejskiej, znalazł się w jeszcze innej rzeczywistości, tj. jako eksklawa Rosji na terytorium UE.

3. Metoda badawcza

W analizie wykorzystano dane uzyskane z Komendy Głównej Straży Granicznej z lat 1990-2018 (w ujęciu rocznym). Analizowano zarówno ruch osobowy, jak i środków transportu (samochody osobowe i ciężarowe). W analizie skupiono się na łącznym ruchu Polaków (tj. wyjazdy i przyjazdy). Przekroczenia Polaków przez

granicę z obwodem kaliningradzkim przedstawiono w szerszym kontekście ogółu przekroczeń Polaków przez wszystkie granice w latach 1990-2018 (ryc. 1).

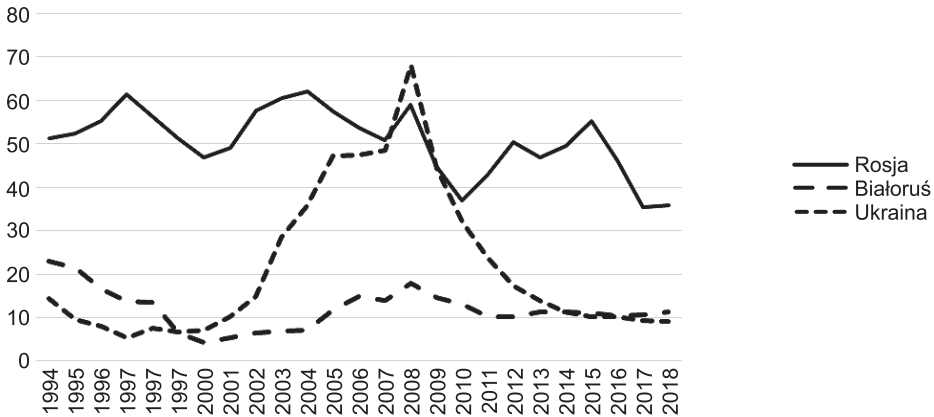
Wykorzystano również badania GUS w kontekście mobilności transgranicznej Polaków (badania w cyklu kwartalnym; początkowo dotyczyły tylko granicy polsko-ukraińskiej, a od 2010 r. także całego polskiego odcinka wschodniej granicy UE). Na podstawie tych badań możliwa jest identyfikacja wysokości i struktury wydatków poniesionych przez cudzoziemców w Polsce i Polaków za granicą (GUS 2018).

4. Przekroczenia Polaków przez granicę wschodnią

Dominującym kierunkiem przekroczeń granicy przez Polaków była i jest granica zachodnia oraz południowa. Granica wschodnia aż do 2007 r. stanowiła mniej niż 10% ogółu przekroczeń Polaków przez granicę lądową. Ze względu na brak danych dla pozostałych odcinków granic można jedynie domniemywać na podstawie ruchu pojazdów na odcinkach przygranicznych mierzonych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu, że po 2007 r. udział granicy wschodniej w ruchu ogółem uległ dalszemu zmniejszeniu.

Na początku lat 90. istotny wpływ na wzrost znaczenia granicy z obwodem kaliningradzkim miało stopniowe otwarcie granicy, która w okresie PRL była praktycznie nieprzekraczalna. Po uruchomieniu przejścia w Bezledach nastąpiło gwałtowne przyspieszenie ruchu granicznego. Charakterystyczny jest też wzrost udziału obywateli polskich przekraczających granicę w pierwszej połowie lat 90. O ile w 1992 r. stanowili oni jedynie 39% przekraczających, o tyle w 1997 r. już ponad 61%. W okresie i tuż po kryzysie rosyjskim udział ten ponownie zmniejszył się do 47% w 2000 r., by w kolejnej dekadzie balansować w przedziale 50-60%. Po kryzysie finansowym udział obywateli polskich gwałtownie spadł i w 2010 r. wyniósł jedynie 37% ruchu. Po ponownej odbudowie kolejne załamanie nastąpiło w 2016 r. w związku z zawieszeniem przez stronę polską małego ruchu granicznego z obwodem kaliningradzkim. Pomimo relatywnie dużej fluktuacji udziału Polaków w przekroczeniach granicy w porównaniu z innymi odcinkami granicy wschodniej jest on zdecydowanie wyższy i warty analizy. W ciągu całego okresu badania, od 1994 r., jedynie w jednym roku, tj. 2008 r., na granicy ukraińskiej zaobserwowano wyższy udział Polaków w przekroczeniach granicy (ryc. 1).

Odpowiedzią na wzrost ruchu Polaków do obwodu kaliningradzkiego w pierwszej połowie lat 90. była relatywnie wysoka liczba regularnych połączeń autokarowych z Olsztyna, Gdańska i Warszawy. Wzajemne kontakty gospodarcze w tamtym czasie rozwijały się ponadto żywiołowo w wyniku ustanowienia Specjalnej Strefy Ekonomicznej JANTAR, na obszarze której zainwestowały firmy pochodzące z 42 państw (Komornicki 1999; Palmowski 2008a; Woźniak 2015). Szczegółne załamanie (w porównaniu z innymi granicami) na kierunku wschod-

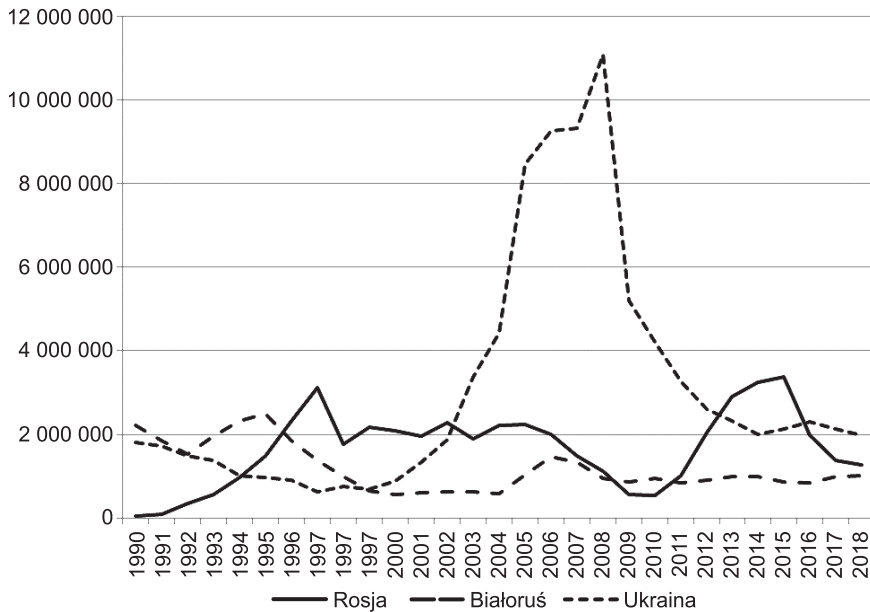


Ryc. 1. Udziały przekroczeń Polaków w przekroczeniach ogółem przez granicę wschodnią w latach 1990-2018 (wartości łączne dla wszystkich gałęzi transportu)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Straży Granicznej

nim jest widoczne od połowy lat 90., przede wszystkim w latach 1998-2001, co wiąże się z tzw. kryzysem rosyjskim (ryc. 1). Relatywnie wysoki eksport do Rosji, osiągnięty w ciągu pierwszych 7 lat transformacji polskiej gospodarki, załamał się w wyniku kryzysu finansowego w Rosji w drugiej połowie 1998 r. Głęboka deprecjacja rubla w stosunku do dolara i innych walut wymienialnych spowodowała drastyczne podrożenie importu, w tym także importu z Polski, kwotowanego w dolarach (Ministerstwo Gospodarki 2006). Liczba Polaków przekraczających granicę wschodnią spadła na wszystkich jej odcinkach, jednak na granicy z obwodem kaliningradzkim spadek ten był relatywnie niższy w porównaniu z granicą z Białorusią i Ukrainą (ryc. 2).

Przystąpienie Polski do UE spowodowało dużą zmianę prawną i organizacyjną na granicy wschodniej, która (z wyjątkiem relatywnie krótkiego odcinka granicy z Litwą) stała się zewnętrzną granicą UE (zewnętrzna granica obszaru celnego). Polska, na mocy przepisów obowiązujących w UE, została zobligowana do wprowadzenia wiz dla obywateli Ukrainy, Białorusi oraz Rosji (październik 2003 r.). W odpowiedzi (na zasadzie wzajemności) władze Rosji i Białorusi wprowadziły wizy także dla Polaków. Na granicy rosyjskiej z początku były one bezpłatne, jednak wiązały się z koniecznością złożenia w konsulacie oryginału paszportu, a przy wizie wielokrotnej również aktualnych badań na obecność wirusa HIV (Anisiewicz 2008). Z wprowadzenia wiz zrezygnowała jedynie Ukraina. Był to tzw. wariant ukraiński polegający na bezwizowym ruchu obywateli Polski na Ukrainę w zamian za bezpłatne wydawanie wiz obywatelom Ukrainy przez Polaków. Tym samym po wstąpieniu Polski do UE nastąpił dalszy spadek udziału granicy z Rosją (a także z Białorusią) w strukturze ruchu Polaków przez granicę wschodnią. Sytuacja ta wynikała głównie ze spektakularnego wzrostu liczby Polaków wyjeżdżających na Ukrainę.



Ryc. 2. Przekroczenia Polaków przez granicę wschodnią w latach 1990-2018
(wartości łączne dla wszystkich gałęzi transportu)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Straży Granicznej

W grudniu 2007 r. Polska stała się członkiem strefy Schengen, a granica z Rosją, Białorusią i Ukrainą stała się zewnętrzną granicą tej strefy. Nastąpiło uszczelnienie granicy poprzez zaostrenie kontroli granicznych. Każdy podróżny otrzymujący wizę był dokładnie sprawdzany, czy nie jest osobą poszukiwaną (Palmowski 2008b). Jednak największą zmianą było wprowadzenie tzw. wiz schengenских zarówno przez stronę Polską, jak i na zasadzie retorsji również przez stronę rosyjską. Zdecydowano się na wprowadzenie odpłatności za wizy od 1 czerwca 2007 r. w wysokości 35 euro. Liczba przekroczeń granicy rosyjskiej przez Polaków ponownie uległa obniżeniu.

W latach 2009-2010 liczba przekroczeń Polaków przez granicę z obwodem kaliningradzkim wyniosła mniej niż 600 tys., co było jak dotąd najniższą wartością od 1992 r. W okresie tym można mówić nawet o pewnego rodzaju zapaści, niespotykanej na tym odcinku granicy od początku lat 90. Główną przyczyną tejże były oczywiście bariery prawne związane z ruchem wizowym. Wskazuje się też na rolę migracji zarobkowych z terenów pogranicza polsko-rosyjskiego do krajów zachodniej Europy po akcesji Polski do UE. Legalna migracja zarobkowa stała się dla wielu ludzi zajmujących się działalnością handlowo-przemysłową bardzo interesującą alternatywą (Anisiewicz 2008). Dodatkowy aspekt stanowiło powolne zrównywanie się cen towarów po obu stronach granicy, chociaż należy zaznaczyć,

że np. różnica w cenach paliwa była, podobnie jak na granicy białoruskiej lub ukraińskiej, nadal bardzo wyraźna.

By poprawić sytuację w tym zakresie, na mocy rozporządzeń unijnych rozpoczęto rozmowy o małym ruchu granicznym². Rozmowy z Rosją miały swój precedens we wcześniejszych uzgodnieniach polsko-ukraińskich. Umowa o małym ruchu granicznym na granicy polsko-ukraińskiej weszła w życie w lipcu 2009 r. i dotyczyła przede wszystkim Ukraińców, ponieważ dla Polaków obowiązywał ruch bezwizowy. Na granicy polsko-białoruskiej podpisana umowa w 2010 r. nie weszła jednak w życie. Dla granicy polsko-rosyjskiej rozpoczęte przygotowania do wypracowania nowego modelu współpracy w regionie Morza Bałtyckiego (Zverev 2002; Anisiewicz/Palmowski 2016), nie tylko między Rosją a Polską, ale w szerszym ujęciu między UE a Rosją, zaowocowały podpisaniem umowy o małym ruchu granicznym w lipcu 2012 r.

Wprowadzenie małego ruchu granicznego z obwodem kaliningradzkim spowodowało intensyfikację różnorodnych powiązań i korzyści w sferze gospodarki (turystyka zakupowa), turystyki (wypoczynek turystów z Rosji na polskim wybrzeżu i na Mazurach) czy nauki (np. współpraca uczelni gdańskich czy Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie z Bałtyckim Uniwersytetem Federalnym im. I. Kanta w Kaliningradzie) (Anisiewicz/Palmowski 2016). W latach 2011-2015 nastąpił wyraźny wzrost liczby Polaków przekraczających granicę rosyjską z nieco ponad 1 mln w 2011 r. aż do ponad 3,3 mln w 2015 r. Rozwinął się w szczególności drobny handel, będący pochodną sytuacji społecznej i ekonomicznej na obszarze objętym małym ruchem granicznym (przede wszystkim w województwie warmińsko-mazurskim) i różnic w cenach towarów między Polską a Rosją. Graniczące z obwodem kaliningradzkim województwo warmińsko-mazurskie charakteryzuje się niskim poziomem przedsiębiorczości i konkurencyjności przedsiębiorstw oraz nisko oceniane jest pod względem atrakcyjności inwestycyjnej (Strategia rozwoju 2013). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wynosi 81,5% średniej krajowej, a pod względem PKB na 1 mieszkańca województwo plasuje się na 14. miejscu w kraju. Od wielu lat w województwie jest najwyższy poziom bezrobocia w kraju. Obserwowane są procesy depopulacji i starzenia się społeczeństwa, szczególnie w północnej części województwa przy granicy z obwodem kaliningradzkim.

Co interesujące, aneksja Krymu w 2014 r. oraz działania wojenne we wschodniej Ukrainie (od 2014 r.) nie skutkowały spadkiem liczby Polaków przekraczających granicę rosyjską, co najwyżej można mówić o zahamowaniu w 2015 r. intensywnego

² Mały ruch graniczny oznacza regularne i częste przekraczanie, z uzasadnionych powodów, zewnętrznej granicy UE przez obywateli sąsiadujących państw trzecich zamieszkujących w strefach przygranicznych UE. [...] Takie osoby mogą przebywać w strefie przygranicznej przez maksymalny czas określony w umowie dwustronnej zawartej przez państwo UE i sąsiadujące państwo trzecie. Czas trwania pobytu nie może przekraczać trzech miesięcy (eur-lex.europa.eu).

wzrostu przekroczeń w latach 2012-2015. Inne wydarzenie z 2016 r. natomiast wpłynęło na gwałtowny spadek liczby przekroczeń. W lipcu 2016 r. nastąpiło tymczasowe zawieszenie przez polską stronę małego ruchu granicznego. Oficjalnym powodem zawieszenia były szczyt państw NATO w Warszawie oraz Światowe Dni Młodzieży w Krakowie, które odbyły się również w tym samym miesiącu. Jednak w okresie 2016-2019 nie doszło do zmian w tym zakresie i mały ruch graniczny z obwodem kaliningradzkim pod koniec 2019 r. nadal nie obowiązuje, a liczba przekroczeń polsko-rosyjskiej granicy przez obywateli Polski spadła prawie trzykrotnie w porównaniu do wielkości obserwowanych w 2015 r.

W lipcu 2019 r. uruchomiono bezpłatne wizy elektroniczne³ umożliwiające wjazd na teren obwodu kaliningradzkiego dla obywateli 52 krajów, w tym Polski. Tym samym Rosja niejako przywróciła jednostronnie mały ruch graniczny, tyle że na dużo większą skalę przestrzenną (obszar Polski). Pod koniec 2019 r. brak jest wystarczających danych, by ocenić skalę wpływu wprowadzenia wiz na wzrost ruchu Polaków do obwodu kaliningradzkiego. Można domniemywać, że efekt ten będzie widoczny w danych Straży Granicznej za drugą połowę 2019 oraz w Generalnym Pomiarze Ruchu w 2020 r.

Główne cele wyjazdów Polaków pozostają od lat niezmiennie: są to przede wszystkim towary objęte akcyzą (Komornicki 2008). Zmiany związane z tymi towarami, w tym przede wszystkim zmiany stawek podatku akcyzowego na wyroby spirytusowe w Polsce w 2001 r., miały również istotny wpływ na liczbę przekroczeń na granicy polsko-rosyjskiej (Anisiewicz 2008). W latach 2010-2017 zaobserwowano następujące zmiany w aktywności Polaków przekraczających granicę wschodnią (tab. 1):

- na granicy rosyjskiej nastąpił w badanym okresie ponad czterokrotny wzrost wydatków Polaków, podczas gdy na granicy białoruskiej nastąpiła stagnacja, a na ukraińskiej łączne wydatki uległy zmniejszeniu;
- nadal dominującym wydatkiem Polaków za granicą wschodnią są zakupy (w tym głównie paliwo), aczkolwiek w przypadku granicy rosyjskiej stanowią one już prawie 100% wszystkich wyjazdów, podczas gdy na pozostałych odcinkach granic udział podróży „zakupowych” uległ wyraźnemu zmniejszeniu;
- o ile w przypadku granicy białoruskiej i ukraińskiej nadal dominuje ruch Polaków zamieszkałych w najbliższym sąsiedztwie granicy (do 50 km), o tyle na granicy z obwodem kaliningradzkim nastąpiła wyraźna zmiana ukazująca rolę tego odcinka granicznego dla mieszkańców miast położonych ponad 50 km od granicy (prawdopodobnie mieszkańcy Trójmiasta i Olsztyna).

³ Tzw. e-vizę otrzymuje się cztery dni po złożeniu wniosku i na jej podstawie można przez 30 dni osiem razy przebywać na terenie obwodu kaliningradzkiego.

Tabela 1. Porównanie aktywności Polaków przekraczających granicę z obwodem kaliningradzkim na tle pozostałych przekroczeń Polaków przez granicę wschodnią w 2010 i 2017 r.

Nazwa kraju	Wydatki Polaków ogółem w III kwartale (mln zł)		Zakupy jako główny cel wyjazdu (w % ogółu podróży)		Odległość miejsca przekraczania granicy od miejsca zamieszkania			
	2010	2017	2010	2017	2010	2010	2017	2017
					do 50 km	powyżej 50 km	do 50 km	powyżej 50 km
Rosja	13	56	79	97	77	23	46	54
Białoruś	21	26	73	66	77	23	75	25
Ukraina	97	65	86	71	66	34	73	27

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS 2010 i GUS 2018

5. Ruch pojazdów osobowych i ciężarowych z rejestracją polską przez granicę wschodnią

Na wielkość ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych oraz zmiany udziału poszczególnych odcinków granic w badanym okresie wpływały wybrane wydarzenia ekonomiczne i polityczne, przy czym część z nich oddziaływała na obie kategorie ruchu, a część głównie na jedną z nich (tab. 2).

Tabela 2. Wybrane wydarzenia ekonomiczne i polityczne uwzględnione w analizie ruchu granicznego pojazdów osobowych i ciężarowych

Lp.	Ruch pojazdów osobowych	Ruch pojazdów ciężarowych
1.	kryzys ekonomiczny w Rosji (1998)	
2.	wprowadzenie wiz dla Rosjan, Białorusinów i Ukraińców (2003)	
3.		embargo rosyjskie na produkty rolno-spożywcze (2005-2007)
4.	przystąpienie Polski do strefy Schengen (2007)	
5.	globalny kryzys finansowy (2008)	
6.	umowa o małym ruchu granicznym z Ukrainą (2009)	
7.		rosyjskie embargo na świeże warzywa (2011)
8.	organizacja przez Polskę i Ukrainę Mistrzostw Europy w piłce nożnej (2012)	
9.	umowa o małym ruchu granicznym z Rosją (2012)	
10.	aneksja Krymu (2014) oraz działania wojenne we wschodniej Ukrainie (2014-)	

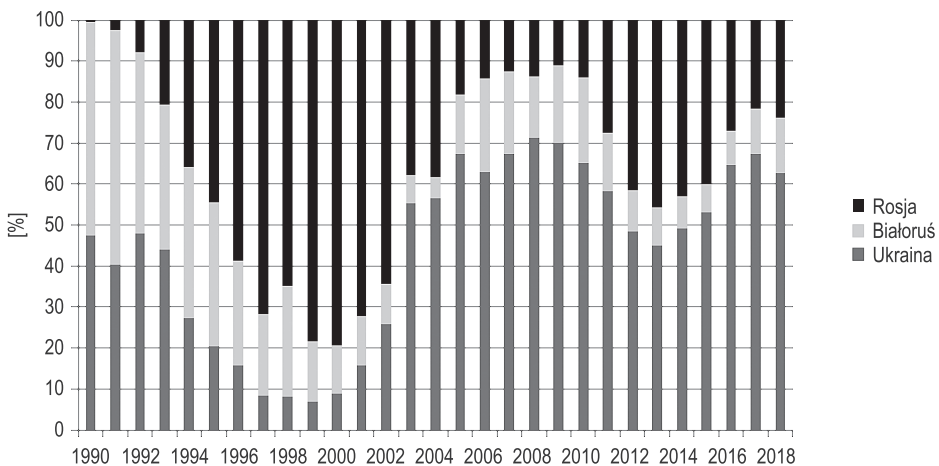
cd. tabeli 2

Lp.	Ruch pojazdów osobowych	Ruch pojazdów ciężarowych
11.		embargo rosyjskie na mięso oraz warzywa i owoce (2014)
12.	zawieszenie umowy o małym ruchu granicznym z Rosją (2016)	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Komornicki/Wiśniewski 2017

Ruch pojazdów osobowych z rejestracją polską jest silnie skorelowany z przekroczeniami ogółem obywateli polskich przez granicę z obwodem kaliningradzkim. Analogicznie, jak w przypadku przekroczeń ogółem, omawiany odcinek granicy wschodniej dominował w ruchu pojazdów osobowych w drugiej połowie lat 90. (ryc. 3). Po akcesji Polski do UE nastąpiło załamanie ruchu Polaków do obwodu kaliningradzkiego, by ponownie wzrosnąć w okresie funkcjonowania małego ruchu granicznego w latach 2012-2016. Tylko w latach 2011-2014 ruch pojazdów z rejestracją polską wzrósł ponad trzykrotnie! Jednak w 2016 r. doszło do załamania ruchu i w 2018 ponownie oscyluje on w granicach ok. 1 mln pojazdów rocznie, tj. mniej niż w 1997 r.

Rola granicy wschodniej nigdy nie była bardzo duża dla ruchu pojazdów ciężarowych, przynajmniej w porównaniu do pozostałych odcinków granic Polski. Niemniej w połowie lat 90., aż do kryzysu rosyjskiego w 1998 r., stosunkowo mocno obciążona pojazdami ciężarowymi z rejestracją polską stała się granica białoruska, której znaczenie wówczas było znacznie większe niż np. granicy czeskiej. Podobnie jak w przypadku przekroczeń granicy w ruchu osobowym także i ruch ciężarowy

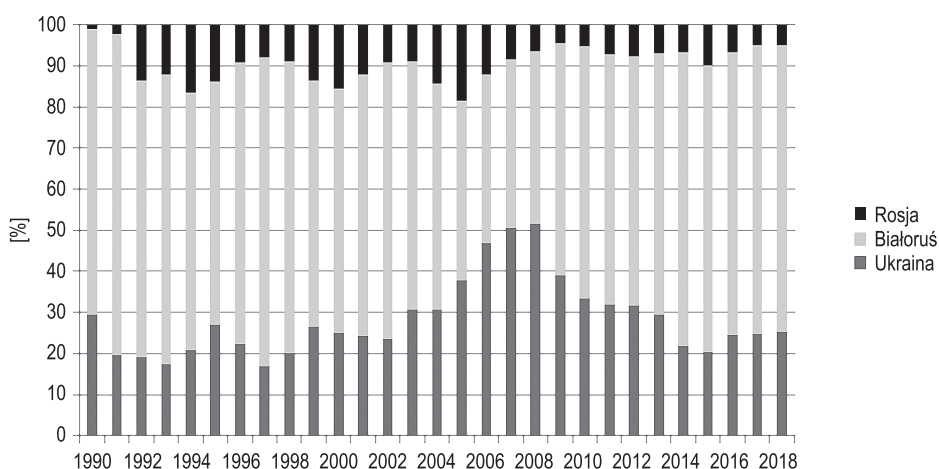


Ryc. 3. Przekroczenia pojazdów osobowych z rejestracją polską przez granicę wschodnią w latach 1990-2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Straży Granicznej

dla granicy wschodniej uległ gwałtownemu załamaniu po kryzysie rosyjskim. Po akcesji Polski do UE polscy przewoźnicy rozpoczęli swoistego rodzaju „inwazję” w kierunku północno-wschodnim, przez granicę z Litwą. Granica litewska została tu przywołana w celu pokazania, jakie skutki wejście Polski do UE miało dla kształtowania się potoków ruchu ciężarowego we wschodnim i północnym kierunku. Po 2004 r. zwiększeniu uległ również ruch pojazdów ciężarowych z rejestracją polską przez granicę ukraińską. Natomiast od 2009 r. ponownie granica białoruska stała się główną „bramą na Wschód”, oczywiście wyłączając granicę polsko-litewską. W przypadku granicy wschodniej w ruchu ciężarowym dominowały przejścia z Białorusią (Kukuryki, Kuźnica i Bobrowniki), a w latach 2006-2008 przejścia na granicy polsko-ukraińskiej (Dorohusk, Korczowa, Hrebenne).

Pomimo intensywnej modernizacji z wykorzystaniem środków unijnych granica z obwodem kaliningradzkim jest granicą relatywnie rzadko wykorzystywaną w ruchu ciężarowym i stanowi mniej niż 10% ruchu pojazdów ciężarowych przez granicę wschodnią. Najwięcej ciężarówek z rejestracją polską przejechało przez granicę polsko-rosyjską w 2005 r. (ryc. 4). W późniejszych latach wzrost wymiany handlowej między Polską a obwodem kaliningradzkim nie znalazł odzwierciedlenia w bardziej intensywnych przewozach wykonywanych przez polskich przewoźników. Przewozy te zostały zdominowane przez przewoźników rosyjskich. Największe skupienie ruchu towarowego charakteryzuje przejście Bezledy-Bagrationski, które było do 2002 r. w zasadzie jedynym przejściem przygotowanym do obsługi ruchu towarowego. W latach 2004-2005 mocno wzrosła rola Gołdapi, jednak od 2006 r. również to przejście graniczne ma niewielkie znaczenie dla ruchu ciężarowego (Anisiewicz 2008). W grudniu 2010 otwarto przejście graniczne Grzechotki-



Ryc. 4. Przekroczenia pojazdów ciężarowych z rejestracją polską przez granicę wschodnią w latach 1990-2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Straży Granicznej

-Mamonowo. W 2015 r. udział ruchu ciężarowego z obwodem kaliningradzkim wyniósł niemalże 10% łącznego ruchu ciężarowego przez granicę wschodnią, a przejście w Bezledach nadal dominowało w obsłudze ruchu ciężarowego. W kolejnych latach ruch ciężarowy znacząco zmalał, natomiast ruch w kierunku Rosji był realizowany przez przejścia litewskie i białoruskie.

6. Wnioski

Zmiana funkcji granicy wschodniej, w tym granicy Polski z obwodem kaliningradzkim, wpłynęła na zmiany wielkości ruchu granicznego oraz jego struktury. Natężenie ruchu granicznego na granicy wschodniej uwarunkowane było nie tylko zmianami formalno-prawnymi, lecz także sytuacją ekonomiczną po obu stronach granicy państwowej (kryzys rosyjski, różnice w cenach towarów).

Na każdym z odcinków polskiej granicy wschodniej przeważa ruch lokalny, aczkolwiek w przypadku granicy rosyjskiej coraz większą część przejazdów stanowią podróże mieszkańców miast położonych ponad 50 km od granicy. Dominującym celem wyjazdów są zakupy, w tym przede wszystkim zakupy paliwa.

W okresie od 1990 r. intensywne (powyżej 2 mln przekroczeń) podróże Polaków do obwodu kaliningradzkiego realizowane były w dwóch okresach: 1) od połowy lat 90. XX w. do akcesji Polski do UE); 2) w okresie funkcjonowania małego ruchu granicznego, tj. w latach 2012-2016. Zmniejszenie się liczby przekroczeń Polaków przez granicę z obwodem kaliningradzkim może wynikać z faktu zawieszenia małego ruchu granicznego (po 2016 r.), ale również z powstałej alternatywy, jaką są migracje zarobkowe i możliwość podejmowania legalnej pracy w krajach UE (po 2004 r.).

Charakterystyczną cechą w strukturze ruchu ciężarowego przez granicę polsko-rosyjską jest zdecydowana dominacja przewoźników rosyjskich (samochody zarejestrowane w obwodzie kaliningradzkim), których udział w ruchu wynosi ponad 90%. Ruch ten jednak jest relatywnie znikomy (ok. 66 pojazdów w ciągu dnia) i jest on głównie realizowany z wykorzystaniem przejść litewskich (głównie Budzisko) i białoruskich.

Poprawy przenikalności granicy polsko-rosyjskiej należy poszukiwać w formalno-prawnych usprawnieniach przekraczania granicy, a nie w otwieraniu nowych przejść granicznych. Należy w najbliższej przyszłości zbadać efekty uruchomienia bezpłatnych wiz elektronicznych umożliwiających wjazd na teren obwodu kaliningradzkiego.

Bibliografia

- ANISIEWICZ, R. (2008), Zmiany natężenia i struktury ruchu granicznego z obwodem kaliningradzkim w okresie poakcesyjnym. W: Dołzbłasz, S./Raczyk, A. (red.), Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, 4. Wrocław, 141-147.
- ANISIEWICZ, R., PALMOWSKI, T. (2016), Współpraca Polski z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej jako istotny element integracji bałtyckiej. W: Prace i Studia Geograficzne. 61/1, 13-28.
- BAR-KOLELIS, D./WENDT, J. (2018), Comparison of cross-border shopping tourism activities at the Polish and Romanian external borders of European Union. In: Geographia Polonica. 91 (1), 113-125.
- GORZELAK, G./KROK, K. (red.) (2006), Nowe granice Unii Europejskiej – współpraca czy wykluczenie? Warszawa.
- GUS (2010), Badanie obrotu towarów i usług w ruchu granicznym na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej na terenie Polski w III kwartale 2010 roku, Materiał na konferencję prasową w dniu 25 listopada 2010 r. Rzeszów.
- GUS (2018), Ruch graniczny oraz wydatki cudzoziemców w Polsce i Polaków za granicą w 2017 r. Warszawa/ Rzeszów.
- HARTSHORNE, R. (1936), Suggestions on the terminology of political boundaries. In: Annals of the Association of American Geographers. 22, 56-57.
- KOMORNICKI, T. (1999), Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996. Warszawa.
- KOMORNICKI, T. (2008), Polska granica wschodnia – zmiany w natężeniu, strukturze i kierunkach interakcji w latach 1990-2007. W: Dołzbłasz, S./Raczyk, A. (red.), Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, 4. Wrocław, 109-119.
- KOMORNICKI, T./WIŚNIEWSKI, R. (2017), Border traffic as a measure of trans-border relations. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft. 159, 151-172.
- KULAWCZUK, P./POSZEWIECKI, A./SZCZĘCH, A. (2019), The needs of youth and spatial justice. How the inclusion of youth preferences can support targeted regional policies. In: Europa XXI. 37, 71-88.
- LADINO, M. T. (2017), Borders, mobility and the transborder space: Reflections for a discussion. In: Estudios Fronterizos. 18 (37), 61-80.
- Ministerstwo Gospodarki (2006), Uwarunkowania polskiego eksportu na rynku rosyjskim. Informacja. Warszawa.
- NERB, G./HITZELBERG, F./WOIDICH, A. et al. (2009), Scientific report on the mobility of cross-border workers within the EU-27/EEA/EFTA countries. In: https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/mkw_workers_mobility.pdf [access: 5 VII 2019].
- PALMOWSKI, T. (2008a), Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z położenia w sąsiedztwie z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. W: Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033. Warszawa, 66-106.
- PALMOWSKI, T. (2008b), Wybrane problemy pogranicza polsko-rosyjskiego po wprowadzeniu Układu z Schengen. W: Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, 4. Wrocław, 131-139.
- SCHIEBEL, J./OMRANI, H./GERBER, P. (2015), Border effects on the travel mode choice of resident and crossborder workers in Luxembourg. In: European Journal of Transport and Infrastructure Research. 15 (4), 570-596.

- Strategia (2013), Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025. Olsztyn.
- STUDZIŃSKA, D. (2019), Wybrane aspekty transformacji funkcji i stopnia przenikalności granicy polsko-rosyjskiej. W: *Przegląd Geograficzny*. 91 (4), 553-571.
- TIMOTHY, D. J. (2005), Shopping tourism, retailing and leisure. Channel View Publications. Bristol.
- VERA REBOLLO, J. F./IVARS BAIDAL, J. (2009), Spread of Low-Cost Carriers: Tourism and Regional Policy Effects in Spain. In: *Regional Studies*. 43 (4), 559-570.
- WIĘCKOWSKI, M. (2019), Od barier i izolacji do sieci i przestrzeni transgranicznej – konceptualizacja cyklu funkcjonowania granic państwowych. W: *Przegląd Geograficzny*. 91 (4), 443-466.
- WOŹNIAK, E. (2015), Specjalne strefy ekonomiczne w Wałbrzychu i Kaliningradzie: analiza porównawcza. W: *Przegląd Wschodnioeuropejski*. VI, 161-175.
- ZVEREV, Y. M. [= Зверев, Ю. М.] (2002), Расширение ЕС и Калининградская область РФ. В: Федоров, Г. М./Зверев, Ю. М. (ред.), Социально-экономическое и геополитическое развитие Калининградской области. Калининград, 107-120.