

Renata ANISIEWICZ*

Ruch graniczny z Obwodem Kaliningradzkim w latach 1990-2007

Ważną składową relacji polsko-rosyjskich, zwłaszcza dla regionów bezpośrednio przylegających do siebie, są zagadnienia związane z ruchem granicznym. Uwarunkowania możliwości przekraczania granicy rzutują nie tylko na społeczny odbiór sąsiedniego kraju, ale odgrywają istotną rolę w gospodarce słabiej rozwiniętych obszarów przygranicznych.

Do 1990 r. ruch na granicy polsko-rosyjskiej był niewielki. Status Obwodu Kaliningradzkiego, jako zmilitaryzowanego obszaru zamkniętego, do 1956 r. uniemożliwiał, a w późniejszych latach ograniczał rozwój powiązań transgranicznych. Ruch graniczny w tym okresie obejmował wyjazdy oficjalnych delegacji władz państwowych i lokalnych oraz ściśle reglamentowaną i kontrolowaną wymianę kulturalną, sportową organizacji młodzieżowych, a także tzw. grup branżowych. Wielkość tej wymiany wzrastała od około 200 osób w 1956 r. do ponad 5 tys. rocznie w latach 80. XX wieku¹.

Ożywienie na granicy polsko-kaliningradzkiej nastąpiło wraz z uzyskaniem przez Rosyjską Federacyjną Socjalistyczną Republikę Radziecką podmiotowości politycznej. Jego początkiem było zniesienie w październiku 1990 r. przez Radę Najwyższą ZSRR rygoru regionu zamkniętego w odniesieniu do Obwodu Kaliningradzkiego².

Po rozpadzie Związku Radzieckiego w 1991 r. obwód stał się eksklawą Federacji Rosyjskiej, otoczoną terytoriami niepodległej Litwy i Polski, a tym samym odizolowaną przestrzenią od pozostałej części kraju. Nowa sytuacja geopolityczna wymusiła otwarcie regionu na świat, a zwłaszcza na państwa ościenne. Już w 1990 r. odnotowano 83 738 przekroczeń granicy polsko-rosyjskiej, zaś dwa lata później liczba ta wzrosła prawie 11-krotnie - do 910 760 (rys. 1).

Ruch graniczny skoncentrowany był na dwóch przejściach drogowych (Bezledy-Bagrationsk i Gronowo-Mamonowo), wykorzystywanych do obsługi wymiany przygranicznej już przed 1990 r. W 1995 r., dzięki dużemu zaangażowaniu władz lokalnych, uruchomiono pierwsze we wschodniej części granicy drogowe przejście w Gołdapi (Gołdap-Gusiew).

**mgr Renata ANISIEWICZ - Uniwersytet Gdański*

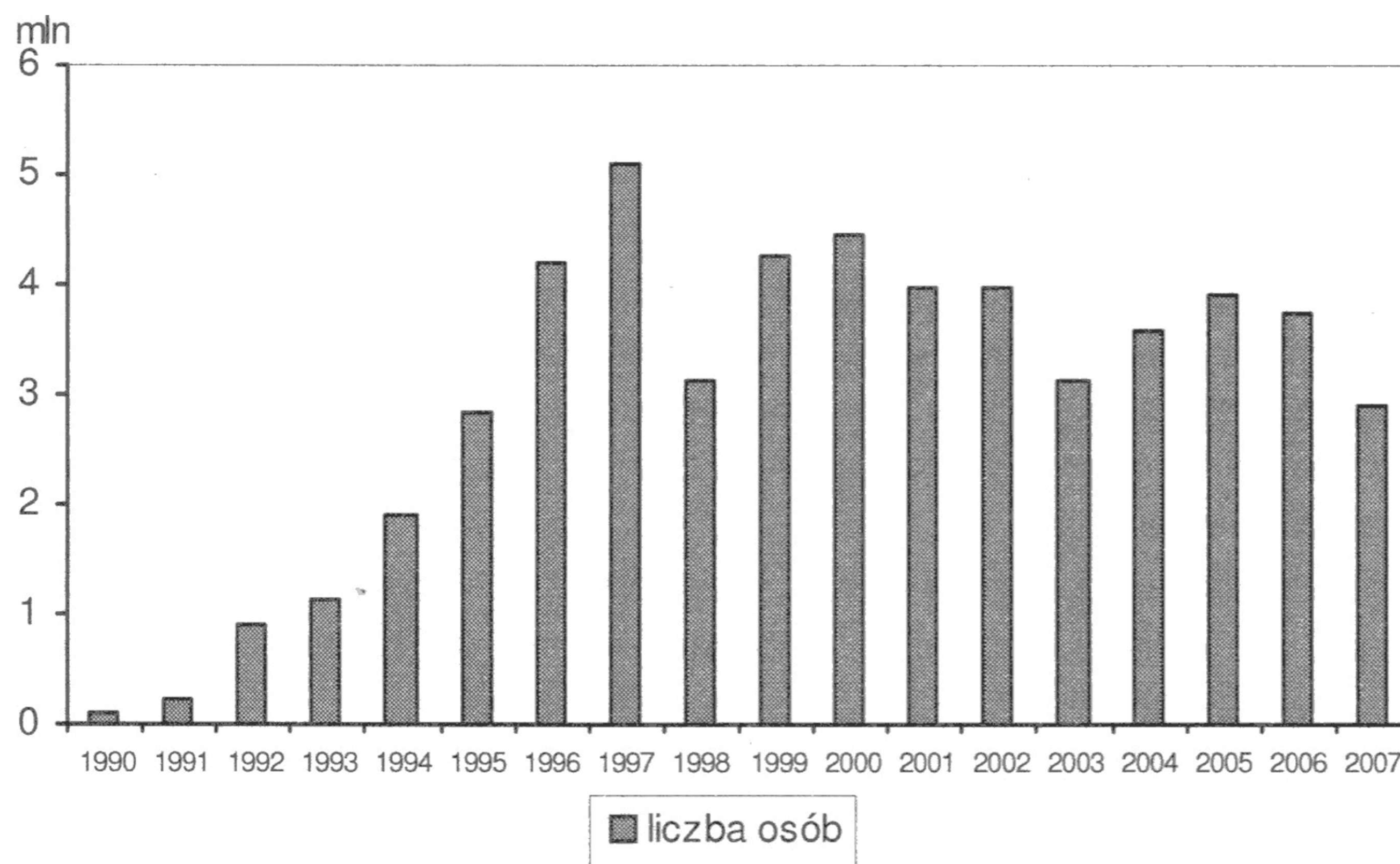
¹ E. Wojnowski, *Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej - od obszaru zamkniętego kii regionowi współpracy (1946-2006)*, Ośrodek Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, Olsztyn 2006.

² Ibidem.

Do 1997 r., w którym granicę z Obwodem Kaliningradzkim przekroczyło najwięcej osób (ponad 5 mln), notowano systematyczny wzrost liczby podróży. Głównym celem większości wyjazdów stała się nieoficjalna wymiana handlowa, wymuszona złą sytuacją ekonomiczną mieszkańców obszarów przygranicznych objętych wysokim bezrobociem³.

Wprowadzenie w 1998 r. w Polsce nowej ustawy o cudzoziemcach, obligującej obywateli obwodu do posiadania voucherów turystycznych, spowodowało załamanie tendencji wzrostowej ruchu granicznego. Spadek pogłębiła kryzysowa sytuacja ekonomiczna w Rosji, skutkująca wzrostem kursu dolara, niekorzystnym zarówno dla Rosjan zaopatrujących się w Polsce, jak i polskich eksporterów do eksklawy⁴. Ruch graniczny zmniejszył się wówczas o ponad 40% w stosunku do roku poprzedniego, przy czym liczba wyjazdów z Polski do obwodu spadła prawie o połowę, zaś przyjazdów do Polski o 36 %.

Rys. 1. **Osobowy ruch graniczny na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1990-2007**



Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Komornicki, *Spatial dimension of the socio-economic connections between Poland and the Kaliningrad district of the Russian Federation*, (w:) *Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland Coastal Regions 6*, eds. T. Palmowski, G. Fedorov, V. Komeevets, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin 2003 oraz www.strazgraniczna.pl

³ E. Kulesza, *Współpraca transgraniczna jako czynnik rozwoju lokalnego na przykładzie gmin polskiego pogranicza z Rosją*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2003.

⁴ E. Kulesza, A. Maciejewski, *Osobowe przejścia graniczne*, (w:) *Polsko-rosyjska współpraca transgraniczna. Raport*, red. E. Romanowska, B. Samojłowicz, Wspólnota Kulturowa „Borussia”, Olsztyn 2004, s. 45-49.

Przez dalsze dwa lata liczba przekraczających granicę ponownie rosła, po czym od 2001 r. odnotowano jej kolejny spadek. Czynnikiem ograniczającym ruch graniczny w tym czasie było obniżenie stawki podatku akcyzowego na wyroby spirytusowe w Polsce, zmniejszające opłacalność wyjazdów handlowych związanych z przywozem alkoholu.

W 2003 r. miało miejsce znaczne (o ponad 774 tys. w porównaniu do 2002 r.) zmniejszenie liczby podróżnych na granicy polsko-rosyjskiej. Wiązało się ono z wprowadzeniem przez władze rosyjskie we wrześniu 2003 r., wysokich podwyżek opłat za ubezpieczenie samochodów osobowych wjeżdżających na terytorium eksklawy. Liczba Polaków uczestniczących w ruchu granicznym zmalała wówczas o około 1/4 w stosunku do września 2002 r.⁵ Drugim czynnikiem wpływającym na obniżenie liczby przekroczeń granicy było wprowadzenie od 1 października 2003 r. obowiązku posiadania wiz przy przekraczaniu wschodnich granic Polski, związane z przygotowaniem do wstąpienia kraju do Unii Europejskiej. Na zasadzie wzajemności wizy wprowadziła również strona rosyjska. Wprawdzie dla obywateli RP i mieszkańców eksklawy udających się do Polski były one bezpłatne, jednak ich uzyskanie przez Polaków wiązało się z koniecznością złożenia w konsulacie oryginału paszportu, a przy wizie wielokrotnej także aktualnych badań na HIV⁶. Dodatkowe koszty ponosili korzystający z pośrednictwa biur podróży.

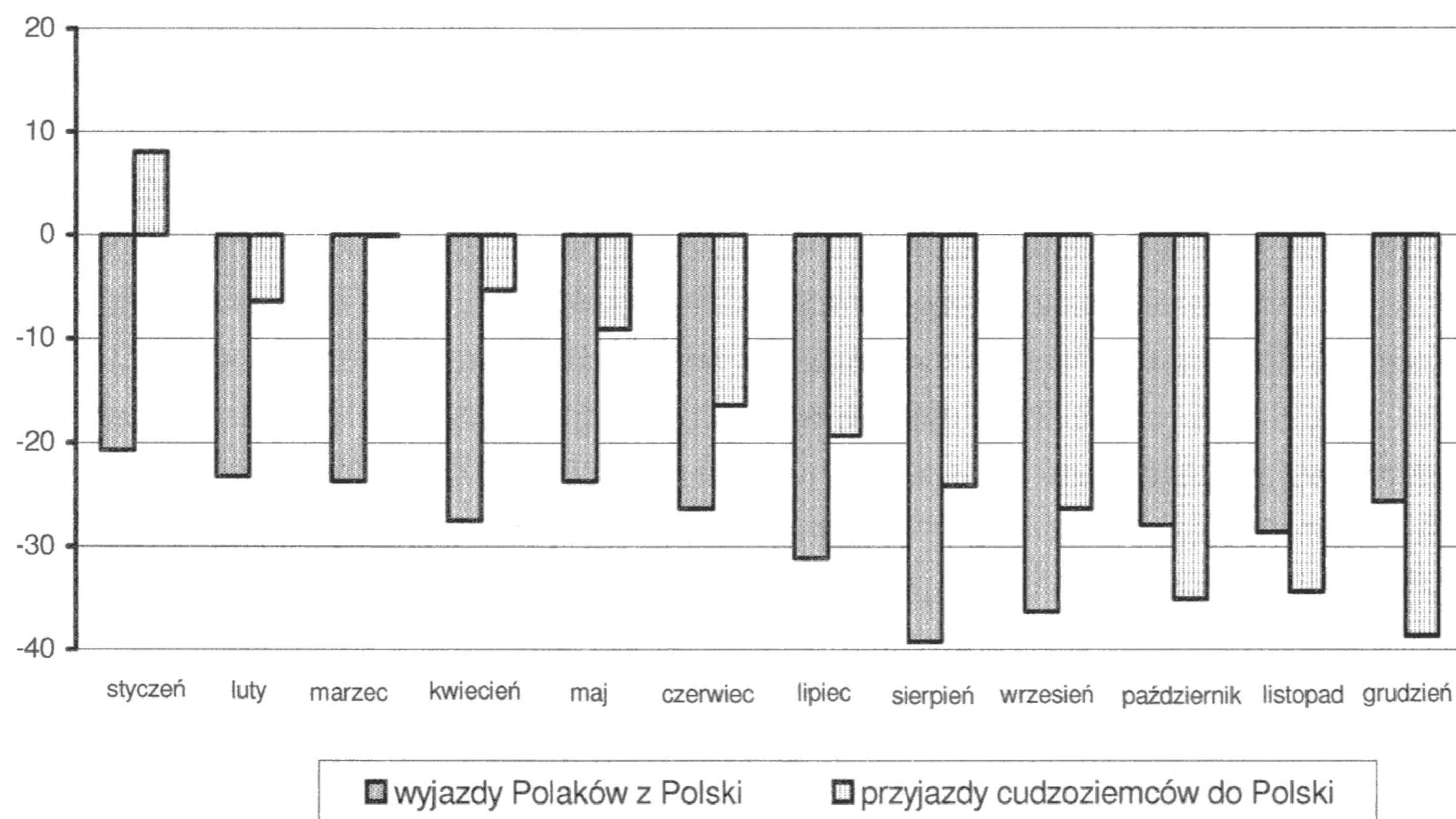
Wprowadzenie obowiązku wizowego odzwierciedliło się w zmniejszeniu ruchu granicznego w październiku 2003 r. Jednak już w następnych miesiącach tego roku oraz w latach 2004-2005 odnotowano wzrost zarówno wyjazdów z Polski do obwodu, jak i w przeciwnym kierunku. Ich liczba ogółem zaczęła się stabilizować w latach 2005-2006 na poziomie blisko 4 mln przekroczeń granicy rocznie.

Przystąpienie Polski do strefy Schengen, które miało miejsce 21 grudnia 2007 r., zobligowało nasz kraj do uszczelnienia zewnętrznej granicy Unii Europejskiej i zastosowania nowych procedur wizowych, również na analizowanym odcinku polsko-rosyjskim. Wzmożenie kontroli na granicy, na kilka miesięcy przed wejściem do strefy Schengen oraz obustronne wprowadzenie odpłatności za wizy w wysokości 35 euro, skutkowało w 2007 r. kolejnym, znacznym (o około 836 tys.) spadkiem liczby osób biorących udział w ruchu granicznym z Obwodem Kaliningradzkim. Porównując wyjazdy Polaków do eksklawy w 2007 r. według miesięcy do analogicznego okresu 2006 r., odnotowano zmniejszenie ich liczby o co najmniej 1/5, a w sierpniu i we wrześniu prawie o 40% (rys. 2). Spadek przekroczeń granicy przez cudzoziemców uwidocznił się szczególnie w drugiej połowie roku, kiedy osiągnął wartości powyżej 20%.

⁵ Instytut Turystyki - www.intur.com.pl

⁶ E. Kulesza, A. Maciejewski, 2004, *op.cit.*

Rys. 2. Zmiana wielkości ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w 2007 r. w porównaniu do 2006 r. według miesięcy



Źródło: opracowanie własne na podstawie www.intur.com.pl

Wśród podróżujących przez granicę polsko-rosyjską w latach 1990-2007 przeważali obywatele Polski, stanowiący między 51 a 62% osób w danym roku. Dotychczas tylko w latach 1991-1992 oraz 2000-2001 granicę tę przekroczyło nieznacznie więcej cudzoziemców. Od momentu akcesji Polski do Unii Europejskiej obserwuje się jednak istotny, systematyczny spadek udziału Polaków, z około 62% w 2004 r. do 51% w 2007 r.⁷ Należy przypuszczać, że czynnikiem rzucającym na zmiany jest otwarcie granic państw tzw. starej Unii dla nowo przyjętych członków oraz liberalizacja ich rynków pracy. Wzbudziła ona falę migracji zarobkowych do Europy Zachodniej, również z terenu pogranicza polsko-rosyjskiego. Łatwość znalezienia legalnego, dobrze płatnego zatrudnienia za granicą staje się istotną alternatywą dla - wiążących się z ryzykiem - handlowo-przemysłowych wyjazdów zarobkowych do obwodu. Nie sprzyja im także wyrównywanie cen po obu stronach granicy, ograniczające opłacalność tego rodzaju działalności.

W grupie obcokrajowców na omawianej granicy dominowali Rosjanie. W 2006 r., na skupiających około 70% ruchu osobowego przejściach Bezledy-Bagrationski i Gronowo-Mamonowo, było ich 89%⁸. W ruchu granicznym uczestniczyli też Niemcy (6,2%) i Litwini (1,3%) oraz w nieznacznym stopniu obywatele innych państw (3,5%).

⁷ Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

⁸ Turystyka w 2006 r., 2007, GUS, Warszawa.

W 2007 r. ruch osobowy na pograniczu polsko-rosyjskim obsługiwały trzy przejścia drogowe (Gronowo-Mamonowo, Bezledy-Bagrationski, Gołdapi-Gusiew) oraz jedno kolejowe (Braniewo-Mamonowo)⁹. Istniały ponadto przejścia morskie we Fromborku i Elblągu, które ze względu na zamknięcie przez Rosjan w 2006 r. dla żeglugi rosyjskiej części Zalewu Wiślanego, nie prowadziły odprawy granicznej. Największa część ruchu granicznego skupiona była w Bezledach (43,5%). Na zbliżonym poziomie (po około 27% odpraw) kształtował się udział Gołdapi i Gronowa.

Najwyższą dynamikę wzrostu liczby przekroczeń granicy w Bezledach (rys. 2) obserwowano po jej otwarciu na początku lat 90. (maksymalnie w 1992 r. - 421% w stosunku do roku poprzedniego). Natomiast liczba korzystających z przejścia w Gronowie rosła najszybciej w latach 1995-1997 (po około 200-300% rocznie). Późniejsze zmiany cechowały się znacznie mniejszą dynamiką, przy czym w niektórych latach notowano spadek ruchu granicznego od kilku do kilkunastu procent rocznie.

Udziały obywateli Polski i pozostałych krajów ogółem, wśród przekraczających granicę na przejściach w Bezledach i Gronowie, ulegały w latach 1990-2005 pewnym fluktuacjom (rys. 3). Zasadniczo utrzymywały się jednak na poziomie po około 50% dla każdej z grup, z kilkuprocentową przewagą Polaków. Tylko w wybranych latach większość przekroczeń dotyczyła obcokrajowców, przy czym najwyższe ich udziały notowano na początku lat 90. W Bezledach stanowili oni po 58% przekraczających granicę w roku 1991 i 1992, natomiast w Gronowie - po 55% w latach 1990-1991. Zwiększony udział Polaków odnotowano w Bezledach w roku 1997 (65,5%) oraz 1998 (59%), zaś w Gronowie - w 1994 (71%) oraz 1995 i 1996 (po około 65%)¹⁰.

Odmienną sytuację zaobserwowano na jedynym leżącym we wschodniej części granicy przejściu w Gołdapi. Od jego uruchomienia w 1995 r. ruch graniczny systematycznie rósł o około 30-50% rocznie. Wyjątek stanowiły lata 1998 i 2003, kiedy (podobnie jak na całej granicy polsko-rosyjskiej) odnotowano niewielkie spadki. Od początku funkcjonowania tego przejścia do 2006 r. zaobserwowano 16,5-krotny wzrost liczby odpraw (z około 68 tys. do ponad 1 125,5 tys.)¹¹.

Przejście w Gołdapi, położone w słabiej zaludnionej (zwłaszcza po stronie rosyjskiej) części badanego obszaru, z dala od głównego korytarza transportowego łączącego Obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią, od początku zostało

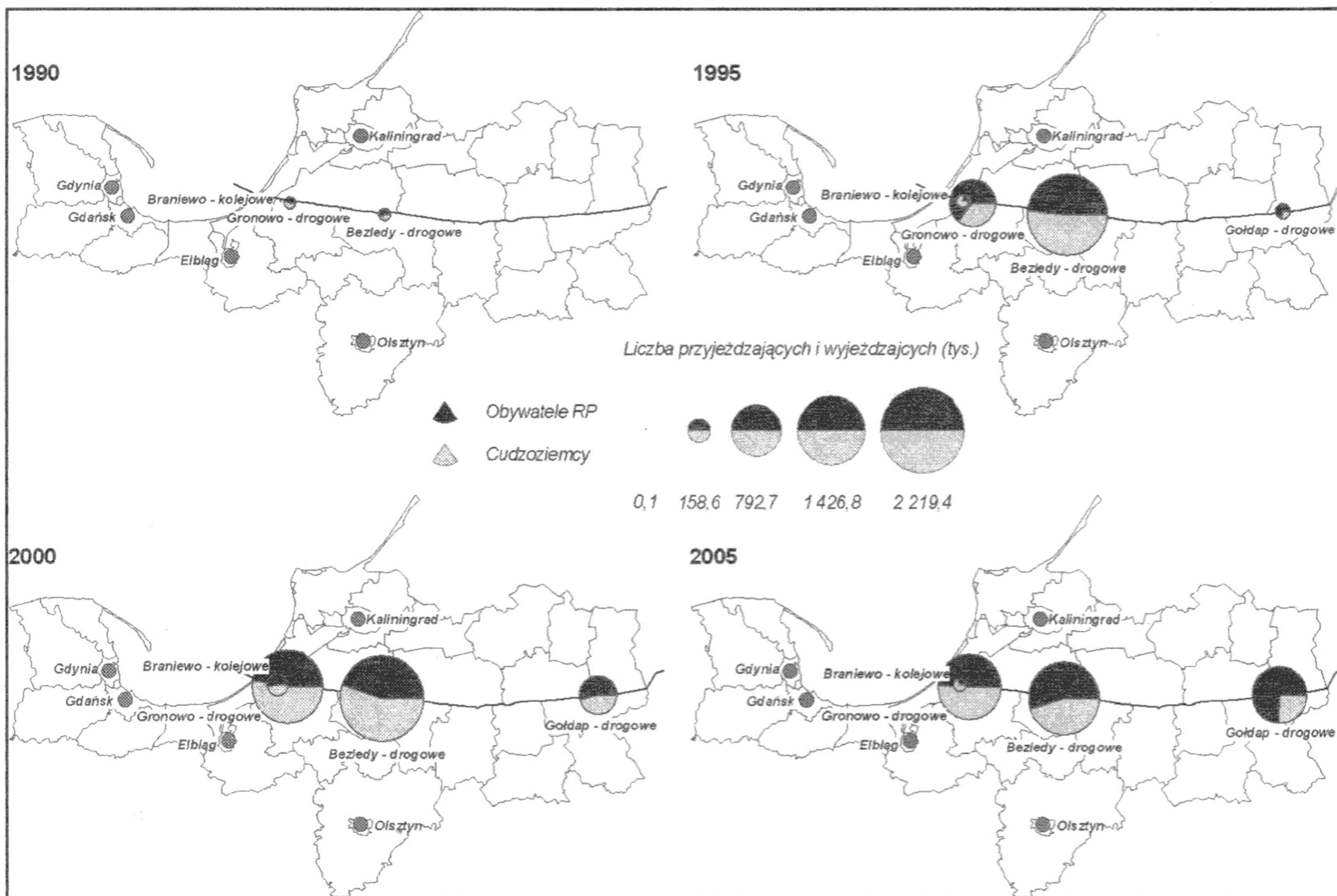
⁹ R. Anisiewicz, *Przejścia i ruch graniczny*, (w:) *Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim*, red. T. Palmowski, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin, 2007, s. 217-230.

¹⁰ T. Komornicki, *Spatial dimension of the socio-economic connections between Poland and the Kaliningrad district of the Russian Federation*, (w:) *Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland, Coastal Regions 6*, red. T. Palmowski, G. Fedorov, V. Korneevets, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin, 2003, s. 50-60.

¹¹ Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

zdominowane przez obywateli Rzeczypospolitej Polskiej. Stanowili oni tutaj zawsze ponad 55% podróżnych (rys. 3). Udział Polaków wzrastał z 72% w 1995 r. do 86% w 1998 r., po czym odnotowano jego spadek do 54% w 2000 r.¹² Od 2001 r. wartość ta ponownie wykazuje tendencję rosnącą. W 2007 r. Polacy stanowili blisko 3/4 osób przekraczających granicę w Gołdapi.

Rys. 3. Osobowy ruch graniczny według przejść w latach 1990,1995,2000,2005



Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Komornicki, op. cit. oraz www.strazgraniczna.pl

Marginalne znaczenie w całości osobowego ruchu granicznego posiada przejście kolejowe w Braniewie, uruchomione w 1992 r. Udział korzystających z niego osób oscyluje wokół 1,5%¹³. Przekraczanie granicy z Obwodem Kaliningradzkim koleją cieszy się większą frekwencją obcokrajowców. Od połowy lat 90. stanowili oni blisko 70% podróżnych. Jedynie w latach 2000-2002 ich udział zmniejszył się do około 50% .¹⁴

¹² T. Komornicki, op. cit.

¹³ Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

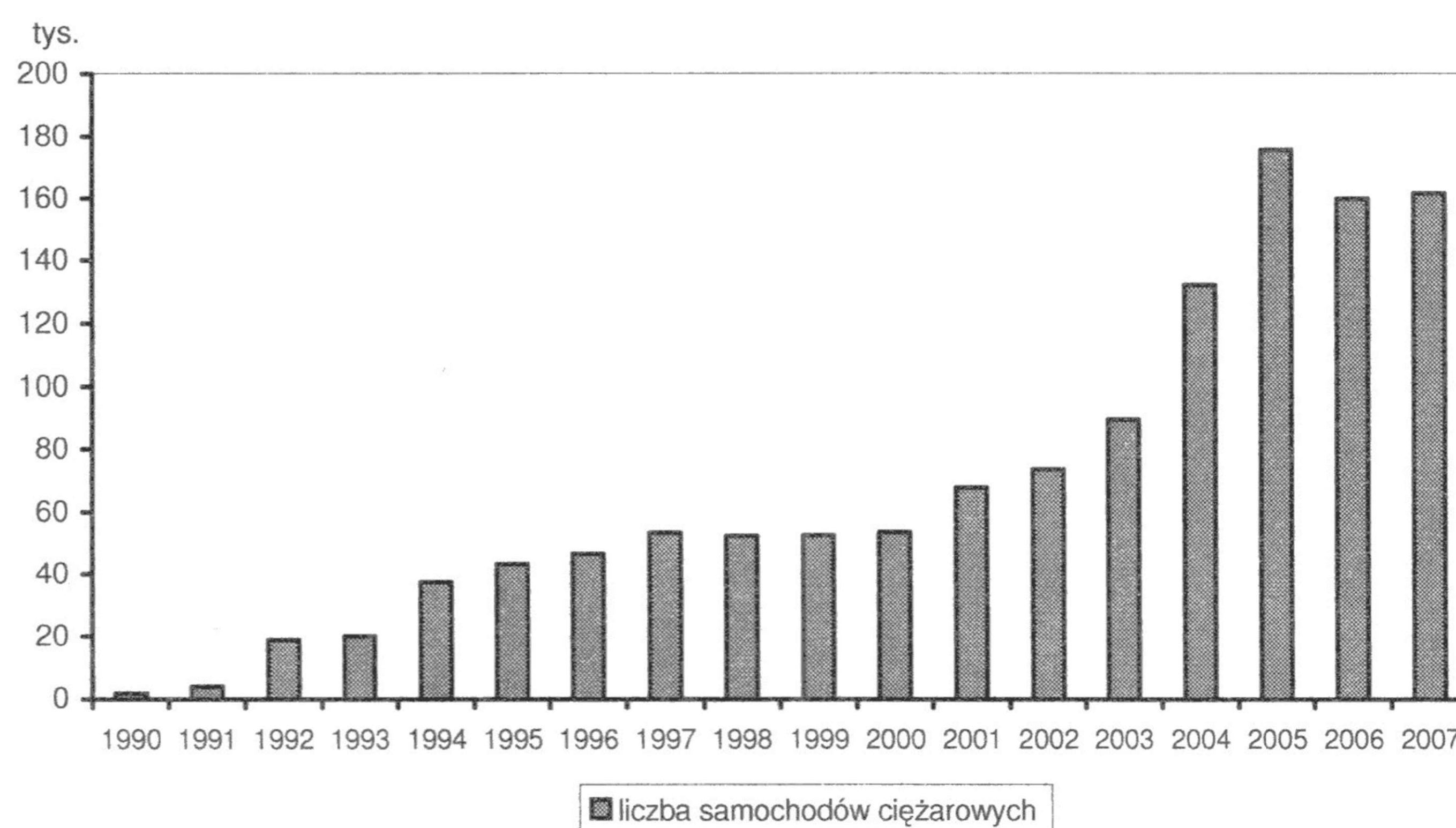
¹⁴ Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

Obniżenie liczby podróżnych na granicy polsko-rosyjskiej w 2007 r. odzwierciedliło się w zmniejszeniu ruchu granicznego na wszystkich przejściach do Obwodu Kaliningradzkiego. Największe spadki odnotowano w Gronowie i Gołdapi, gdzie odprawiono o około 30% osób mniej niż w 2006 r. Ruch w Bezledach zmalał o 12%, zaś w Braniewie o 10%¹⁵.

Towarowy ruch graniczny między Polską i Obwodem Kaliningradzkim odbywa się na trzech przejściach drogowych (Gronowo-Mamonowo, Bezledy-Bagrationsk, Gołdap-Gusiew) i dwóch kolejowych (Braniewo-Mamonowo, Skandawa-Żeleznodorożnyj).

Obroty towarowe wykonywane transportem drogowym i mierzone liczbą samochodów ciężarowych odprawianych na granicy, w latach 1990-2007 charakteryzowały się znacznym wzrostem - od poniżej 20 tys. pojazdów rocznie na początku badanego okresu do około 161,5 tys. w 2007 r. (rys. 4). Szczególną dynamikę zaobserwowano w latach 2000-2005, kiedy liczba przejeżdżających przez przejścia ciężarówek rosła co roku o 20-30% (w 2004 r. - 48%).

Ryc. 4. Ruch samochodów ciężarowych na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1990-2007



Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Komornicki, op.cit. oraz www.strazgraniczna.pl

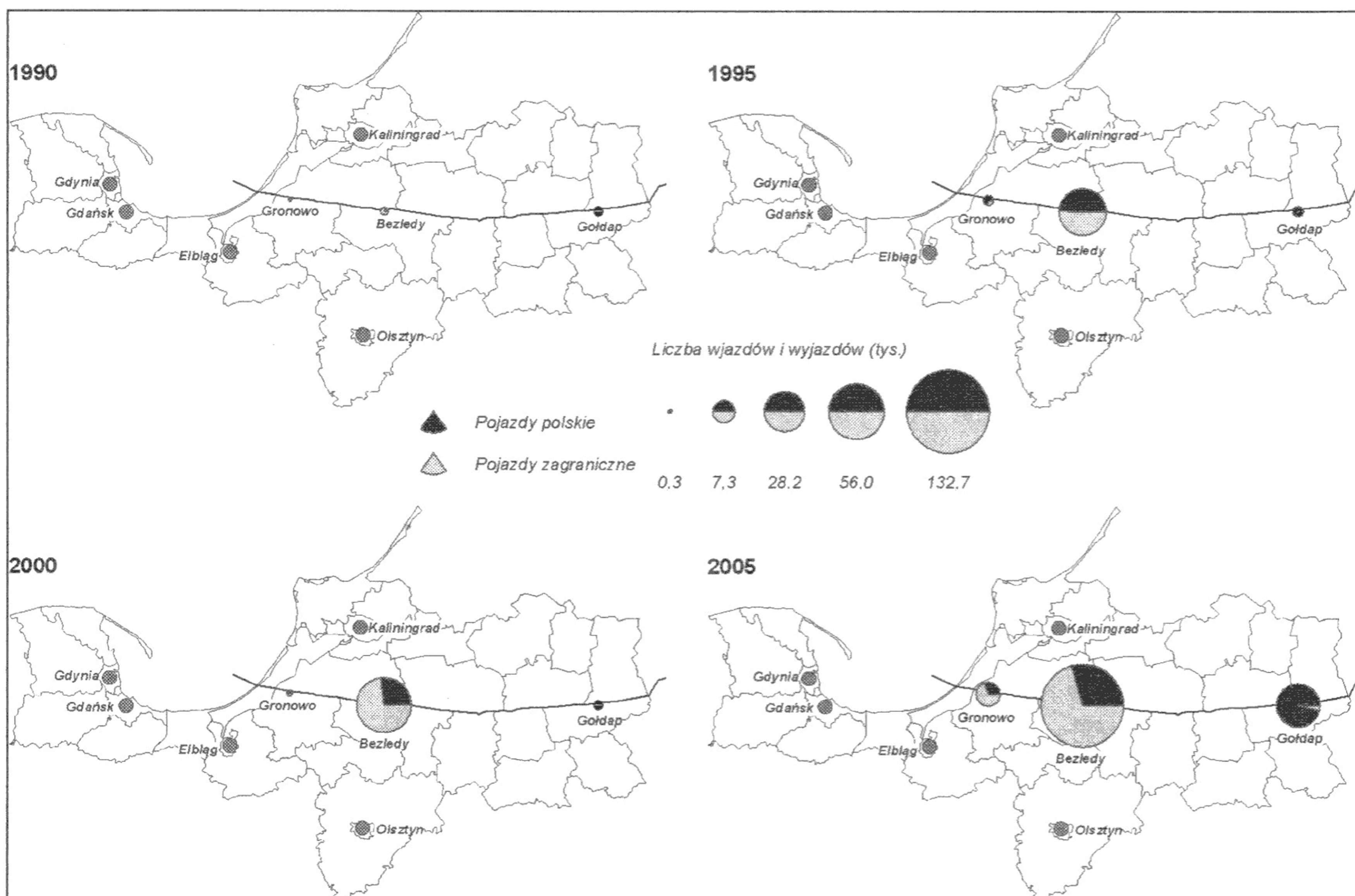
Wśród samochodów ciężarowych przekraczających granicę polsko-rosyjską dominowały pojazdy zarejestrowane poza Rzeczpospolitą Polską. W latach 1998-2003 tworzyły one ponad 70% towarowego ruchu granicznego. Od 2004 r.

¹⁵ Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

do 2006 r. obserwowano spadek ich udziału na rzecz aut polskich (w 2006 r. odprawiono prawie 31 tys. więcej samochodów polskich), po czym w 2007 r. ruch towarowy został ponownie zdominowany przez pojazdy obce (77%).

Drogowy ruch towarowy skoncentrowany jest na przejściu Bezledy-Bagratiowski (rys. 5). Do 2002 r., kiedy po pracach modernizacyjnych udostępniono dla samochodów ciężarowych przejście Gołdap-Gusiew, w Bezledach skupiało się do 98% przekroczeń granicy przez tę grupę pojazdów. Od 2003 r. ich udział maleje na rzecz Gronowa i Gołdapi, a po oddaniu do użytku nowego przejścia w Grzechotkach¹⁶, które przejmie dużą część ruchu towarowego skierowanego zwłaszcza do Europy Zachodniej, ulegnie dalszemu zmniejszeniu. W 2007 r. w Bezledach odprawiono ponad 73% wszystkich ciężarówek, w Gronowie - 22% i w Gołdapi-5%¹⁷.

Ryc. 5. Towarowy ruch graniczny według przejść w latach 1990,1995,2000,2005



Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Komornicki, op.cit. oraz www.strazgraniczna.pl

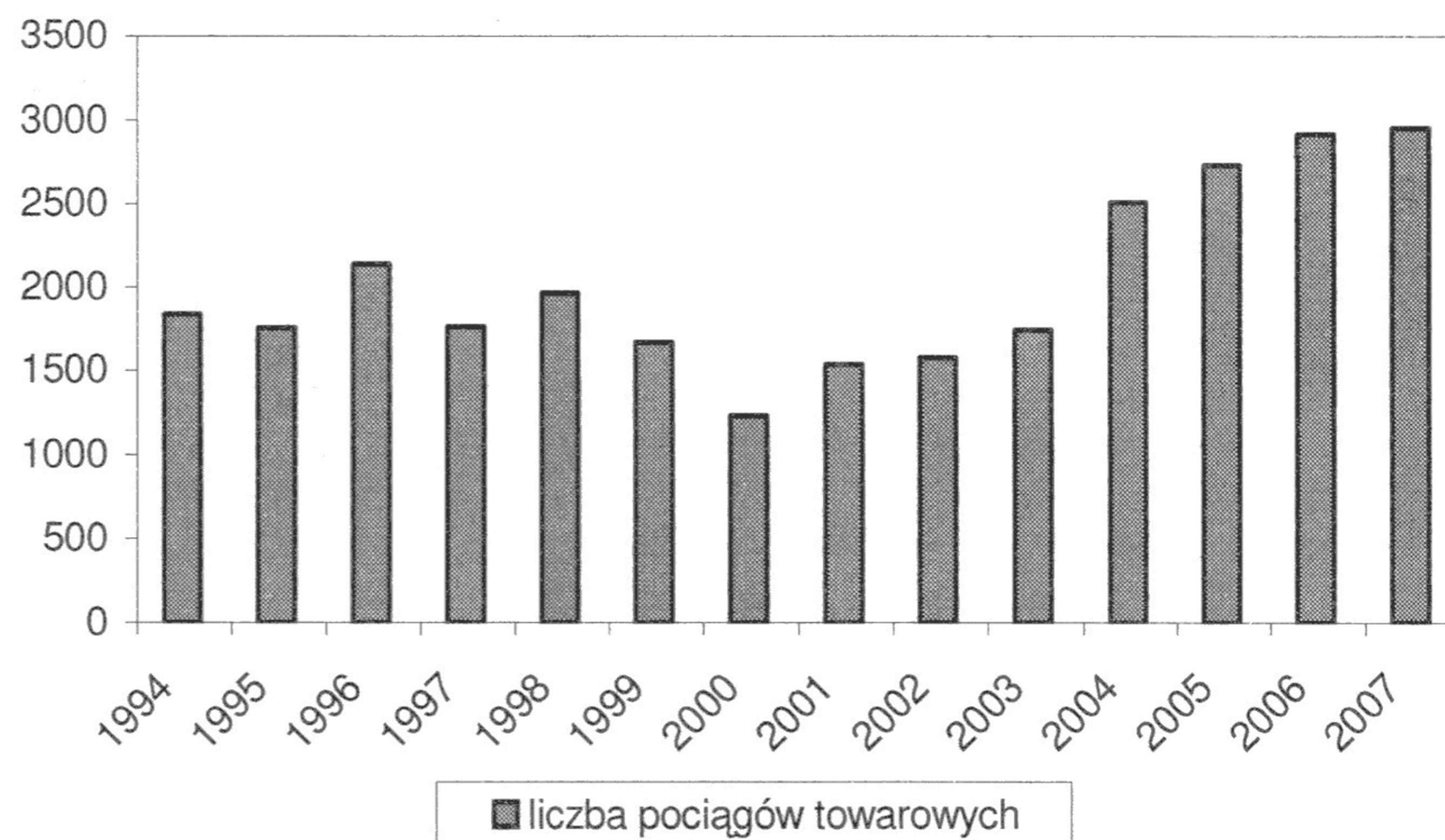
¹⁶ Zakończenie budowy przejścia Grzechotki-Mamonowo II, stanowiącego element infrastruktury międzynarodowego koryta transportowego IA, planowane jest na 2009 r.

¹⁷ Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

Przejścia znajdujące się w zachodniej części granicy zdominowane są przez pojazdy zagraniczne (rys. 5). Po 1998 r. stanowiły one w Bezledach i Gronowie prawie 3/4 samochodów ciężarowych¹⁸. Ze względu na położenie geograficzne przejścia te skupiają bowiem, poza obsługą ruchu lokalnego, tranzyt ładunków do krajów zachodniej i południowej Europy. Z kolei na przejściu w Gołdapi odprawiane są w większości polskie auta ciężarowe (w 2007 r. około 96%).

Kolejowy ruch towarowy na pograniczu z Obwodem Kaliningradzkim jest relatywnie niewielki w porównaniu do pozostałych odcinków polskiej granicy. W 2007 r. odprawiono tutaj 2952 składów, tj. tylko około 3% liczby pociągów towarowych, które przekroczyły wszystkie granice kraju¹⁹. Natężenie ruchu po 1990 r. podlegało pewnym fluktuacjom, ale zasadniczo utrzymywało się w przedziale 1500-2100 składów rocznie (rys. 6). Od 2000 r., kiedy odnotowano jedynie 1228 odpraw pociągów, kolejowy ruch towarowy rósł, przy czym największą dynamiką cechował się 2004 r. (wzrost o 44% do roku 2003).

Ryc. 6. Ruch pociągów towarowych przez granicę polsko-rosyjską w latach 1994-2007



Źródło: opracowanie własne na podstawie www.strazgraniczna.pl

Wielkość przewozów utrzymywała się w ostatnich latach badanego okresu wokół 1,5 mln ton ładunków rocznie²⁰. W przywozie do Polski dominował węgiel, nawozy sztuczne, ropa i wyroby ropopochodne. Wśród ładunków wywożonych

¹⁸ T. Komornicki, op. cit.

¹⁹ Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

²⁰ Na podstawie raportów rocznych PKP Cargo S.A.

do Obwodu Kaliningradzkiego znajdowały się artykuły spożywcze, węgiel, samochody osobowe przewożone w tranzycie z Belgii, Niemiec i Słowacji. Ruch kolejowy skoncentrowany był na przejściu w Braniewie. Od 2007 r. obserwuje się znaczne ożywienie przewozów na przejściu w Skandawie, związane przede wszystkim z odprawą wymienionych wcześniej samochodów osobowych.

Kształtowanie się ruchu granicznego pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim uwarunkowane jest różnymi czynnikami. Ich zmiany odzwierciedlają się szczególnie w ruchu osobowym, zdominowanym przez wyjazdy związane z nieoficjalną, zarobkową wymianą handlową. Na wielkość tego ruchu istotnie oddziałują wszelkie nowe uwarunkowania przekraczania granicy (np. podwyżka opłat za ubezpieczenie OC, wprowadzenie wiz), a także uregulowania prawne w państwie (np. wysokość stawek akcyzy). Po akcesji Polski do Unii Europejskiej i otwarciu dla Polaków zagranicznych rynków pracy, uwidacznia się wpływ uwarunkowań zewnętrznych, niezależnych od bilateralnych relacji polsko-rosyjskich. Rozwój innych form powiązań transgranicznych (np. turystyki), związany z np. tworzeniem nowych przejść lub sprawnością obsługi ruchu granicznego, na badanym pograniczu uzależniony jest w dużym stopniu od relacji polsko-rosyjskich oraz rosyjsko-unijnych.

Bibliografia:

- Anisiewicz R., Przejścia i ruch graniczny, (w:) *Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim*, red. T. Palmowski, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin 2007.
- Komornicki T., *Spatial dimension of the socio-economic connections between Poland and the Kaliningrad district of the Russian Federation*, (w:) *Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland, Coastal Regions 6*, eds. T. Palmowski, G. Fedorov, V. Korneevets, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin 2003.
- Kulesza E., *Współpraca transgraniczna jako czynnik rozwoju lokalnego na przykładzie gmin polskiego pogranicza z Rosją*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń, 2003.
- Kulesza E., Maciejewski A., *Osobowe przejścia graniczne*, (w:) *Polsko-rosyjska współpraca transgraniczna. Raport*, red. E. Romanowska, B. Samojłowicz, Wspólnota Kulturowa „Borussia”, Olsztyn 2004.
- Turystyka w 2006 r., 2007, GUS, Warszawa.
- Wojnowski E., *Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej - od obszaru zamkniętego kii regionowi współpracy (1946-2006)*, Ośrodek Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, Olsztyn 2006.
- Instytut Turystyki - www.intur.com.pl
- Straż Graniczna - www.strazgraniczna.pl

Streszczenie

Ruch graniczny jest ważną, szczególnie dla obszarów przygranicznych, składową relacji polsko-rosyjskich. Do 1990 r. ruch na granicy Polski z Obwodem Kaliningradzkim był niewielki. Ograniczał się do wizyt delegacji władz państwowych i lokalnych oraz ściśle reglamentowanej i kontrolowanej wymiany kulturalnej, sportowej, młodzieżowej i grup specjalistów. Ożywienie na granicy polsko-rosyjskiej zaczęło się w 1990 r. wraz ze zniesieniem rygoru regionu zamkniętego dla Obwodu Kaliningradzkiego. W ruchu osobowym, po okresie dużego wzrostu jego wielkości, który trwał do 1997 r., wyróżnia się okresy zmniejszenia liczby przekraczających granicę - największe w latach 1998, 2003 i 2007. Ze względu na duży udział wyjazdów związanych z nielegalnym przewozem towarów objętych akcyzą (papierosy, alkohol, benzyna) spadki w ruchu granicznym z Obwodem Kaliningradzkim odzwierciedlają wszelkie zmiany w uregulowaniach prawnych przekraczania granicy (np. wprowadzenie wiz). Po akcesji Polski do Unii Europejskiej i otwarciu zagranicznych rynków legalnej pracy dla Polaków, zaczyna uwidaczniać się oddziaływanie na ruch graniczny uwarunkowań zewnętrznych, niezależnych od relacji bilateralnych Polska-Rosja. W ruchu towarowym z Obwodem Kaliningradzkim, prowadzonym transportem drogowym i kolejowym (mającym mniejsze znaczenie), obserwuje się wyraźne ożywienie przewozów od początku XXI wieku, a szczególnie po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Rozwój nowych form powiązań transgranicznych na badanym pograniczu, związany z tworzeniem nowych przejść i poprawą sprawności obsługi ruchu granicznego jest w dalszym ciągu uzależniony w dużym stopniu od relacji polsko-rosyjskich, a w ostatnim czasie także od relacji na linii Rosja-Unia Europejska.

Summary

Border Traffic with the Kaliningrad Oblast in the years 1990-2007

Border traffic is an important, especially in cross border regions, component of Polish and Russian relations. Up to the year 1990, border traffic on the Polish border with the Kaliningrad Oblast was insignificant. It was limited to visits of state and local authority delegations and strictly controlled cultural, sport, youth and expert groups exchange programmes. Animation on the Polish - Russian border started in 1990 with elimination of the Kaliningrad Oblast status of closed region. In passenger traffic following considerable growth in volume, which lasted up to 1997, we can note periods of reduced traffic - the biggest in the years 1998, 2003 and 2007. Because of the big share of crossings connected with smuggling goods under excise tax (cigarettes, alcohol, petrol) reduced traffic with the Kaliningrad Oblast reflects all the changes in regulations on border crossings (eg. introduction of visas). The accession of Poland to the European Union and the opening of legal labour markets abroad for Poles, started to demonstrate the impact of external factors independent of bilateral Polish - Russian relations on border traffic. Cargo traffic with the Kaliningrad Oblast both by road and rail notes clear animation at the beginning of XXI century, particularly after Poland's accession to the European Union. The development of new forms of transborder relations in the studied border region linked with opening new border crossings and improving border traffic efficiency continues to depend to a considerable extent on Polish Russian relations and in recent time also the relations between Russia and the European Union.