

Renata Anisiewicz
Uniwersytet Gdański

ZMIANY NATEŻENIA I STRUKTURY RUCHU GRANICZNEGO Z OBWODEM KALININGRADZKIM W OKRESIE POAKCESYJNYM

Słowa kluczowe: *Obwód Kaliningradzki, ruch graniczny, akcesja do Unii Europejskiej, strefa Schengen*

1. Wstęp

Wraz z akcesją Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. wschodnia granica kraju (z wyjątkiem odcinka litewskiego) stała się jedną z zewnętrznych granic tej organizacji. Konsekwencją tego wydarzenia była zmiana funkcji granicy, związana z jej przystosowaniem do standardów i rozwiązań unijnych. Likwidacji uległ uproszczony ruch graniczny, wprowadzono unijny reżim kontroli granic oraz nowe regulacje wizowe, azylowe i dotyczące uchodźców (Trojanowska-Strzęboszewska, 2005). Działania te miały na celu uszczelnienie wschodniej granicy unii i tym samym przygotowanie jej do przyjęcia europejskiego systemu Schengen. Nowe uregulowania, dążące do skutecznego zwalczania zorganizowanej przestępczości międzynarodowej, nielegalnej imigracji i przemytu towarów, wpłynęły znacząco na kształtowanie się ruchu granicznego. W artykule przedstawiono zmiany, jakie zaobserwowano w tym zakresie na polsko-rosyjskim odcinku nowej wschodniej granicy Unii Europejskiej, obejmującym 210-kilometrową granicę z Obwodem Kaliningradzkim.

2. Infrastruktura przejść granicznych

Infrastrukturę miejsc przekraczania granicy Polski z Obwodem Kaliningradzkim tworzy osiem przejść granicznych, w tym trzy drogowe (Gronowo-Mamonowo, Bezledy-Bagrationski, Gołdap-Gusiew), trzy kolejowe (Braniewo-Mamonowo, Głomno-Bagrationski, Skandawa-Zeleznodorożnyj) oraz dwa morskie (Elbląg, Frombork) .

Osobowy ruch graniczny prowadzony jest na wszystkich przejściach drogowych oraz na przejściu kolejowym Braniewo-Mamonowo. Ze względu na zamknięcie przez Rosjan dla żeglugi rosyjskiej części Zalewu Wiślanego, od 2006 r. nie prowadzi się odpraw na przejściach morskich w Elblągu i Fromborku. Przejścia drogowe, z powodu braku zgody Rosjan, są niedostępne dla ruchu pieszych. Przekroczenie granicy rowerem jest możliwe jedynie w Gołdapi.

Ruch towarowy obsługują wszystkie przejścia drogowe (w Gronowie tylko samochody do 6 ton masy całkowitej, w Gołdapi - do 7,5 ton), a także kolejowe w Braniewie i Skandawie. Ze względu na częściowy brak torów po stronie rosyjskiej przejście w Głomnie jest nieczynne.

Przejścia graniczne z Obwodem Kaliningradzkim były w ostatnich latach poddawane modernizacji przy udziale środków unijnych (Anisiewicz, 2007). Infrastrukturę graniczną rozbudowano w Bezledach, Gronowie, Gołdapi, Elblągu. W budowie znajduje się osobowo-towarowe przejście drogowe Grzechotki-Mamonowo II, którego uruchomienie planowane jest na 2009 r. Ze względu na położenie w zachodniej części granicy oraz lepszy stan techniczny prowadzących do niego dróg, przejmie ono w niedalekiej przyszłości znaczną część ruchu skierowanego do Europy Zachodniej.

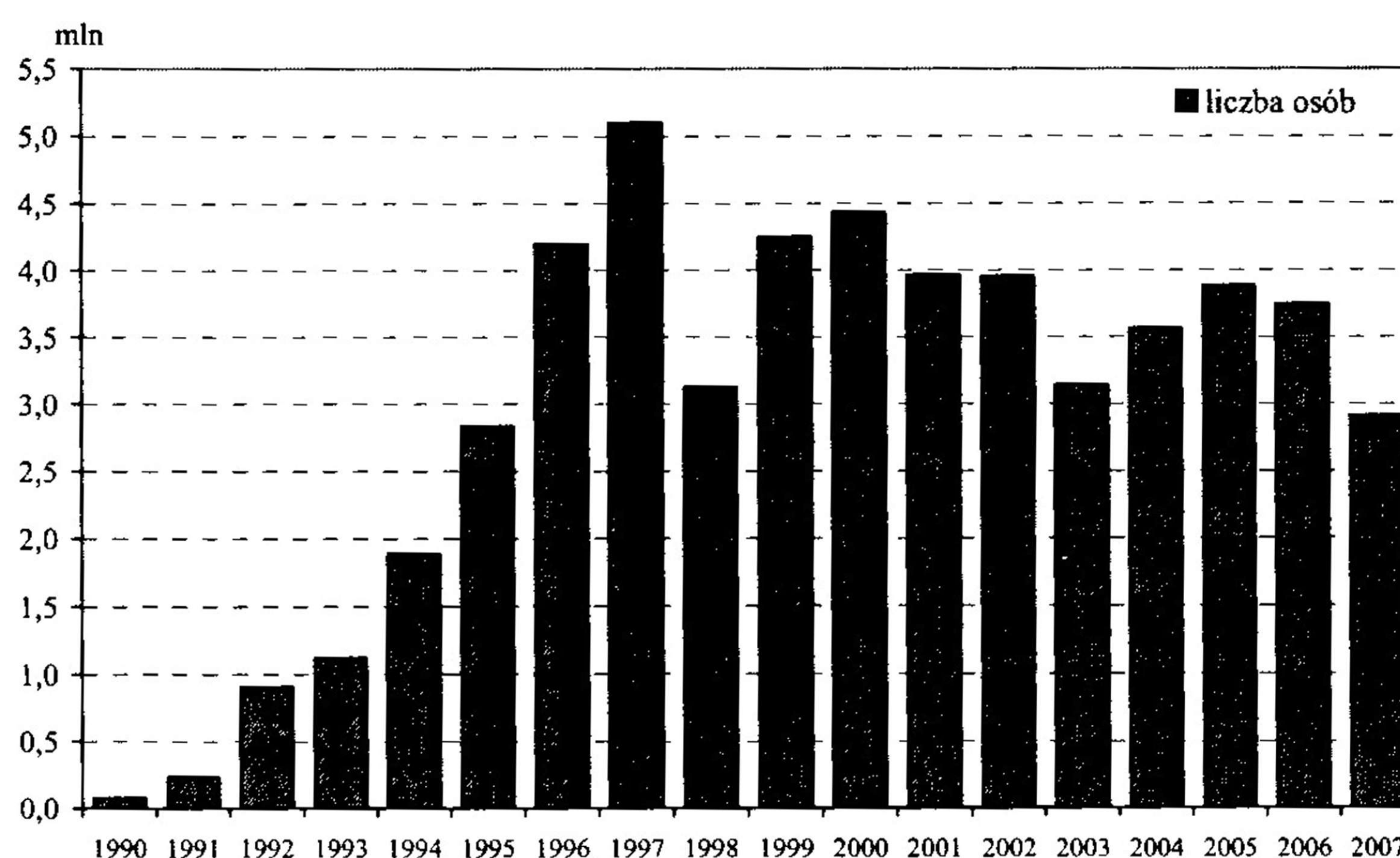
¹ Stan na 31 października 2008 r

3. Ruch osobowy

Obszar pogranicza polsko-rosyjskiego należy do najbiedniejszych regionów w Unii Europejskiej. Upadek dominujących w poprzednim systemie dużych państwowych gospodarstw rolnych oraz brak większego przemysłu do chwili obecnej skutkują wysokim bezrobociem. Według stanu na koniec czerwca 2008 r. aż trzy powiaty z województwa warmińsko-mazurskiego - braniewski, bartoszycki i węgorzewski - wszystkie położone w strefie przygranicznej, znajdowały się wśród pięciu polskich powiatów o najwyższej (ponad 26 %) stopie bezrobocia (*Bezrobocie rejestrowane 2008*). Trudna sytuacja ekonomiczna, pomimo zmniejszania się wielkości tego wskaźnika, charakteryzuje mieszkańców badanego obszaru od początku procesu transformacji. Podobnie przedstawia się położenie dużej części ludności zamieszkałej w Obwodzie Kaliningradzkim. Według oficjalnych statystyk stopa bezrobocia wynosi tam wprawdzie tylko około 6 % (*Kaliningradskaja obłast 2006*), jednak ok. 35-40 % społeczeństwa żyje poniżej poziomu minimum socjalnego, zaś dochody dalszych 35-40 % niewiele je przekraczają (Klemieszew, 2007).

Brak możliwości znalezienia zatrudnienia, niskie wynagrodzenia oraz różnica cen części artykułów (głównie akcyzowych) po obydwu stronach granicy, szybko zdeterminowały rozwój ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim, którego głównym celem stała się nieoficjalna wymiana handlowa. Szacuje się, że blisko 90 % przekroczeń tej granicy związanych jest z nielegalnym handlem przygranicznym. Świadczyć o tym może bardzo krótki czas trwania pobytu za granicą. Przykładowo, w 2002 r. tylko ok. 9 % odprawianych tu Polaków przebywało na terytorium obwodu ponad jeden dzień. Podobnie było w wypadku Rosjan przyjeżdżających do Polski, z których zaledwie 10 % pozostawało poza granicą na dłużej niż jeden dzień (Doroś i inni, 2005).

Przemysłowo-handlowy charakter osobowego ruchu granicznego z obwodem w istotny sposób decyduje o jego natężeniu i strukturze już od chwili otwarcia granicy w 1990 r. (ryc. 1). Początkowo niewielka liczba odpraw zaczęła dynamicznie rosnać do 1997 r., kiedy osiągnęła najwyższą w dotychczasowej historii wielkość 5 mln osób. Na jej późniejsze fluktuacje wpływ miał kryzys ekonomiczny w Rosji z 1998 r., skutkujący wzrostem kursu dolara niekorzystnym zarówno dla Rosjan zaopatrujących się w Polsce, jak i polskich eksporterów do eksklawy, zmiany stawek podatku akcyzowego na wyroby spirytusowe w Polsce w 2001 r. i wreszcie zmiany prawne uwarunkowań przekraczania granicy. Ostatni z wymienionych czynników uwidocznił się szczególnie wraz z akcesją Polski do Unii Europejskiej.



Ryc. 1. Ruch osobowy na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1990-2007
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Komornicki (2003) oraz *Straż graniczna...* (2008)

Przystąpienie do tej organizacji zobligowało nasz kraj do stopniowego uszczelniania granic i wprowadzenia już w październiku 2003 r. procedur wizowych przy ich przekraczaniu. Na zasadzie wzajemności wizy wprowadziła strona rosyjska. Zarówno dla obywateli RP jadących do eksklawy, jak i dla Rosjan udających się do Polski były one bezpłatne, jednak możliwość ich uzyskania została wydłużona przez konieczność złożenia w konsulacie oryginału paszportu, a przy

wizie wielokrotnej do obwodu także aktualnych badań na HIV. Fakt ten uwidocznił się w znacznym (ok. 20 %) spadku liczby osób przekraczających granicę w 2003 r. Jednak już w następnych latach zaobserwowano wzrost przekroczeń granicy do prawie 4 mln osób rocznie.

Konsekwencją przystąpienia Polski do strefy Schengen, które miało miejsce 21 grudnia 2007 r., był kolejny spadek ruchu osobowego na granicy z Obwodem Kaliningradzkim. Wiąże się on z dalszym uszczelnianiem nowej zewnętrznej granicy UE, wyrażającym się zaostrzeniem kontroli granicznych oraz wprowadzeniem tzw. wiz schengeńskich. Na zasadzie retorsji wizy wprowadziła strona rosyjska. Ich uzyskanie wymaga złożenia w konsulacie oprócz paszportu dokumentów potwierdzających cel podróży oraz wniesienia opłaty w wysokości 35 euro (w trybie przyspieszonym 70 euro). Koszty wiz (pierwotnie ustalone na 60 euro, w wyniku negocjacji zmniejszone do 35 euro) oraz wykaz grup obywateli, dla których stosuje się uproszczoną procedurę ich wydawania określono w Porozumieniu między Federacją Rosyjską i Unią Europejską o uproszczonym trybie wydawania wiz, podpisanym 25 maja 2006 r. w Soczi (weszło w życie 1 czerwca 2007 r.)¹. Ponadto na mocy tego dokumentu niektóre grupy obywateli zostały zwolnione z opłat wizowych².

Nowy tryb uzyskiwania wiz, a także związane z tym koszty sprawiły, że w 2007 r. na granicy z Obwodem Kaliningradzkim odnotowano przeszło 1/5 osób mniej niż rok wcześniej. Tendencję malejącą obserwowano już od początku roku 2007 (ryc. 2). W wypadku cudzoziemców przyjeżdżających do Polski ujawniła się ona zwłaszcza w drugiej połowie roku, kiedy w ramach przygotowań do wprowadzenia wiz schengeńskich zaostrzono kontrole graniczne obywateli spoza unii. Spadek wyjazdów Polaków w porównaniu do analogicznego okresu 2006 r. notowany był we wszystkich miesiącach 2007 r.

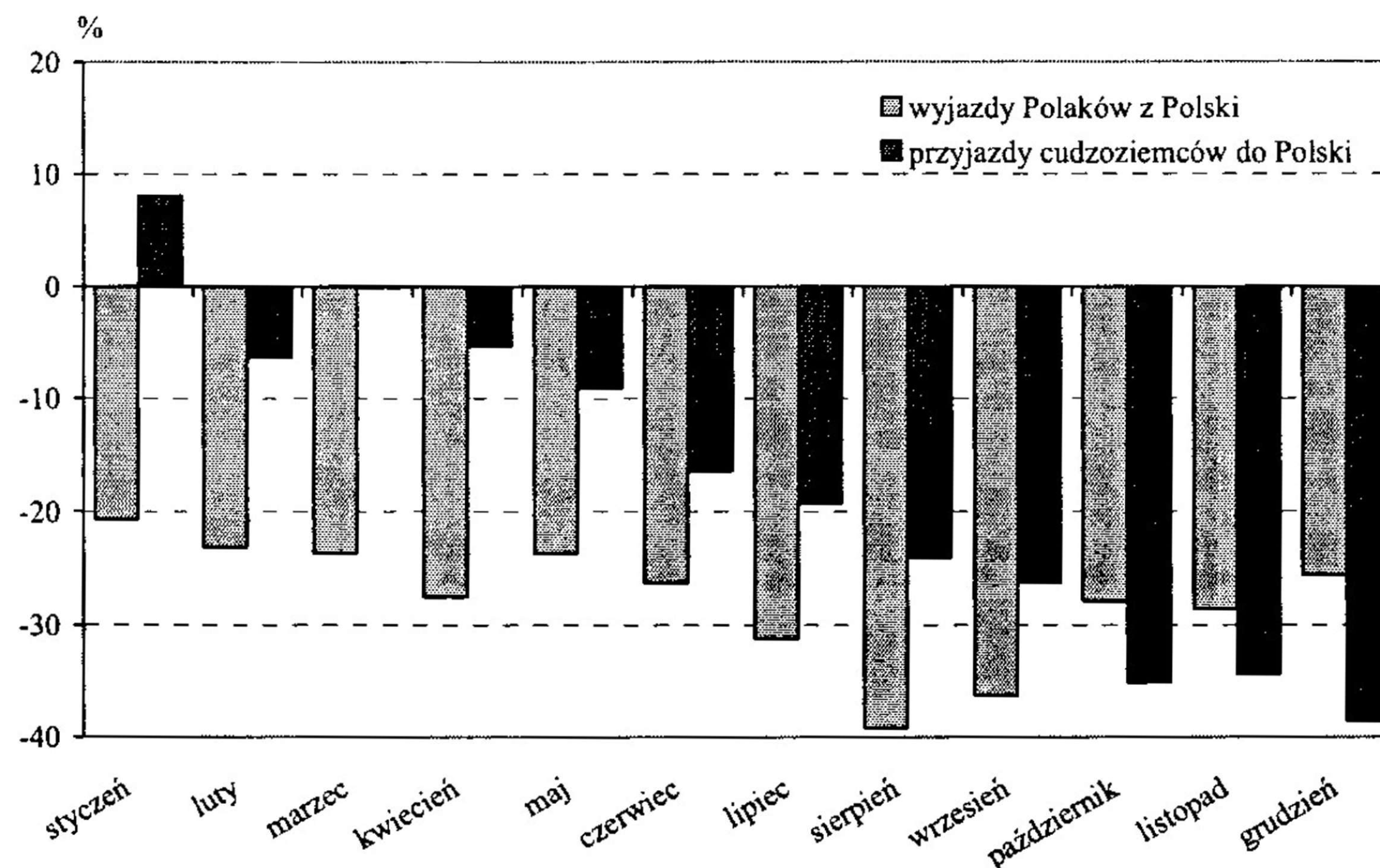
Cechą charakterystyczną kształtowania się osobowego ruchu granicznego pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim przed przystąpieniem do strefy Schengen były wzrosty jego wielkości widoczne już w następnym roku po załamaniach, wynikające z szybkiego przystosowywania się do nowej sytuacji głównych uczestników tego ruchu. Wydaje się jednak, iż obecna tendencja spadkowa ma trwalszy charakter. W I półroczu 2008 r. zaobserwowano bowiem dalsze zmniejszanie się liczby przekroczeń granicy polsko-rosyjskiej. Ruch z Obwodem Kaliningradzkim był o ok. 40 % mniejszy niż w analogicznym okresie 2007 r., przy czym spadek liczby Polaków wyniósł ok. 30 %, zaś obcokrajowców prawie 50 % (*Straż graniczna...*, 2008).

Jednym z czynników takiego kształtowania się wielkości ruchu granicznego na omawianym odcinku granicy jest - związane z akcesją Polski do Unii Europejskiej - stopniowe otwieranie dla Polaków rynków pracy w krajach Europy Zachodniej. Wzbudziło ono falę migracji zarobkowych, również z terenów pogranicza polsko-rosyjskiego. Łatwość znalezienia legalnego, dobrze płatnego zatrudnienia za granicą staje się istotną alternatywą dla związanych z ryzykiem handlowo-przemysłowych wyjazdów do obwodu. Opłacalność tej działalności ograniczają także: wyrównywanie cen po obydwu stronach granicy oraz wzmożone kontrole celne i zaostrzenie procedur karno-skarbowych dotyczących ujawnionego przemytu.

Wymienione czynniki wpływają na zmiany w strukturze ruchu granicznego według obywatelstwa osób w nim uczestniczących. Wśród podróżujących przez granicę polsko-rosyjską w latach 1990-2007 przeważali obywatele RP, stanowiący między 51 a 62 % osób w danym roku. Jedynie w latach 1991-1992 i 2000-2001 wśród przekraczających granicę było nieznacznie więcej cudzoziemców (Komornicki, 2003). Od 2004 r. obserwuje się spadek udziału Polaków na rzecz obcokrajowców (*Straż graniczna...*, 2008), wśród których gros stanowią Rosjanie (*Turystyka...*, 2008).

¹ Uproszczona procedura dotyczy wydawania wiz ważnych do 3 miesięcy oraz wiz wielokrotnych dla biznesmenów, członków oficjalnych delegacji, dziennikarzy, sportowców, uczniów, studentów, doktorantów i nauczycieli biorących udział w programach wymiany, uczestników wydarzeń naukowych, kulturalnych i artystycznych organizowanych w ramach wymiany miast partnerskich, kierowców zawodowych na trasach międzynarodowych, załóg pociągów i bliskich krewnych osób zamieszkałych na terytorium FR lub państw członkowskich UE (Stachurka-Geller, 2008).

² Należą do nich m.in. członkowie rządów i parlamentów, oficjalnych delegacji, uczniowie, studenci i nauczyciele w ramach wymiany, niepełnosprawni, sportowcy biorący udział w zawodach międzynarodowych (Stachurka-Geller, 2008).

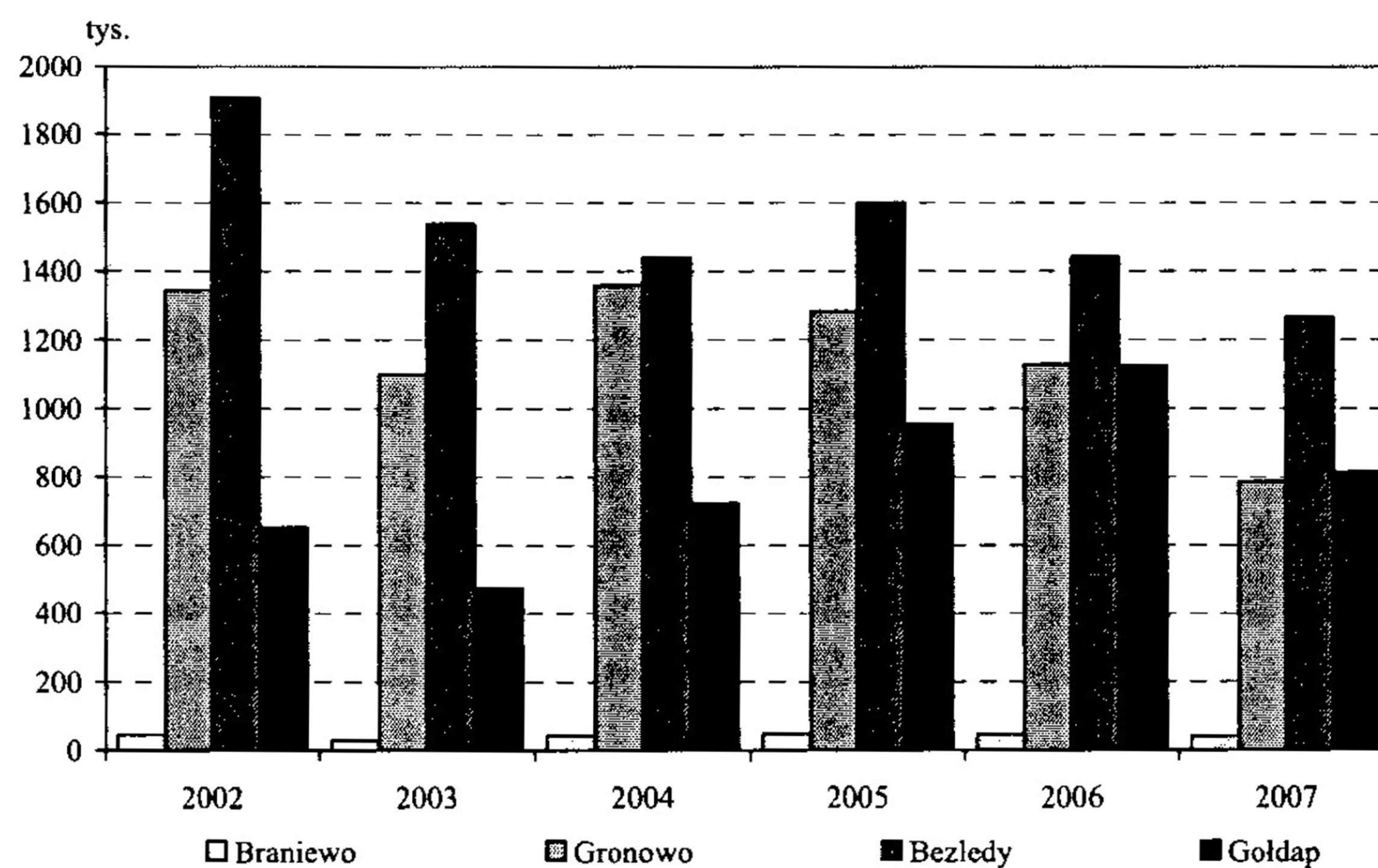


Ryc. 2. Zmiany wielkości ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w 2007 r. w porównaniu do 2006 r. według miesięcy

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Instytut Turystyki...* (2008)

Największą część osobowego ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim skupia przejście w Bezledach (ok. 43 % przekroczeń granicy). Udział Gronowa i Gołdapi jest zbliżony (po ok. 27 % odpraw), natomiast przejście kolejowe w Braniewie ma znaczenie marginalne (poniżej 2 % odpraw).

Fluktuacje liczby osób przekraczających granicę polsko-rosyjską, związane z akcesją kraju do Unii Europejskiej, odzwierciedliły się na wszystkich przejściach granicznych (ryc. 3). Zaobserwowano jednak różnice w kształtowaniu się natężenia tego ruchu. Położone w zachodniej części regionu największe przejście w Bezledach, charakteryzował spadek liczby podróżnych w latach 2003-2004 i ponownie od 2006 r. Podobnie przedstawiała się sytuacja w Gronowie, w którym zmniejszanie liczby odpraw obserwowano w 2003 r. i od 2005 r. Z kolei ruch na przejściu w Gołdapi po spadku w 2003 r. rósł do 2006 r. i dopiero w 2007 r. zaczął wykazywać tendencję malejącą.



Ryc. 3. Osobowy ruch graniczny z Obwodem Kaliningradzkim według przejść w latach 2002-2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Straż Graniczna...* (2008)

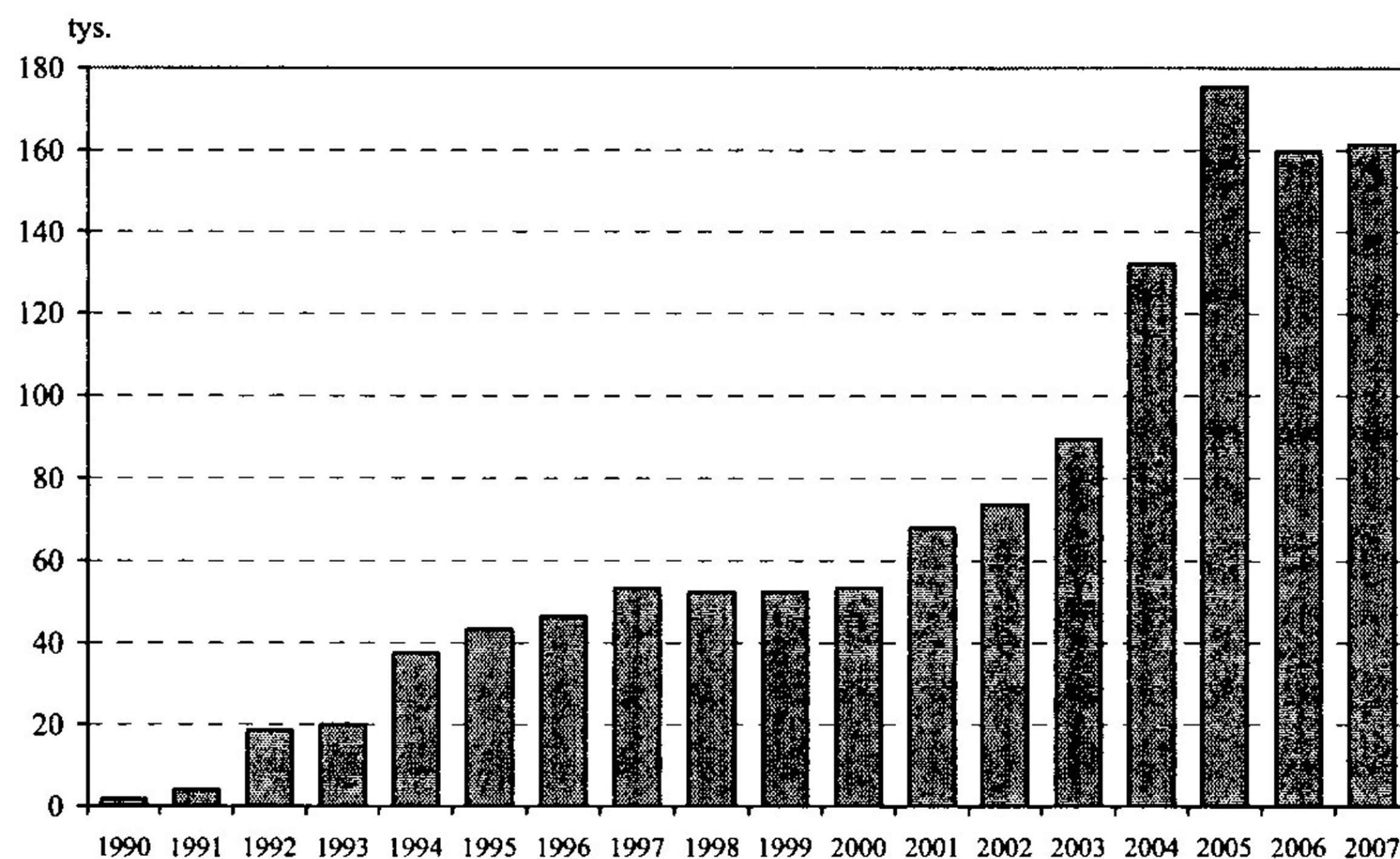
Zmiany procedur wizowych związane z przystąpieniem Polski do Układu z Schengen odbiły się szczególnie na przejściach mniejszych, obsługujących przede wszystkim ruch lokalny. Liczba odpraw w Gronowie i Gołdapi w 2007 r. spadła o ok. 30 % w stosunku do 2006 r., podczas gdy w Bezledach, przez które przebiega główny korytarz transportowy łączący obwód z Polską i pozostałą częścią Europy, ruch zmalał o 12 %.

Zmniejszanie się udziału obywateli polskich na granicy z Obwodem Kaliningradzkim uwidoczniło się w zmianach struktury ruchu granicznego na przejściach drogowych leżących w zachodniej części regionu. Od czasu akcesji w Bezledach i Gronowie obserwuje się stały wzrost

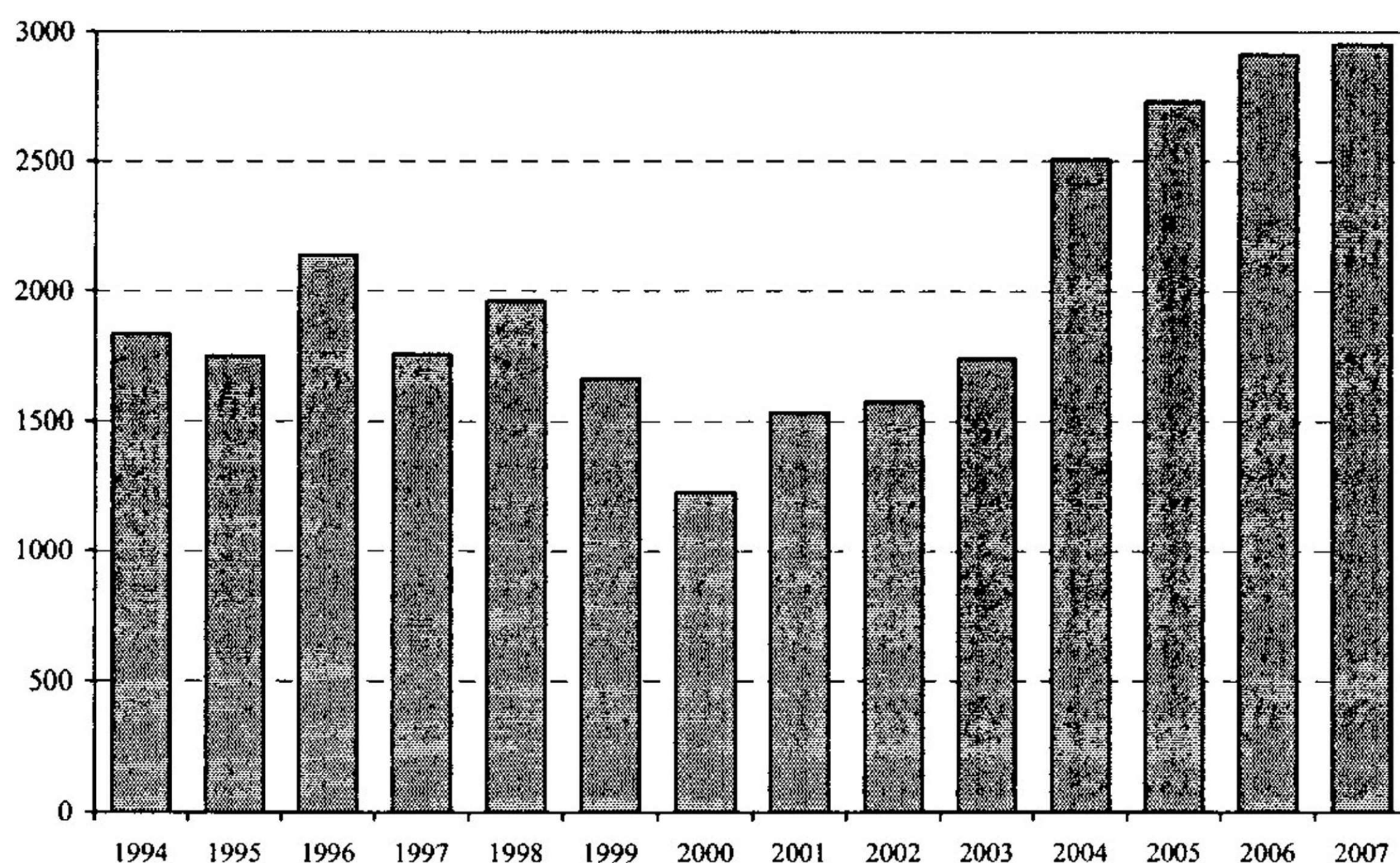
udziału cudzoziemców. W 2007 r. stanowili oni już przeszło 50 % korzystających z przejść w tych miejscach (*Straż graniczna* 2008). Obcokrajowcy przeważają także tradycyjnie na przejściu kolejowym w Braniewie, na którym w ostatnich latach istotnych zmian nie zaobserwowano. Po wejściu Polski do UE nie zmieniła się także struktura ruchu w Gołdapi. Dominacja Polaków, utrzymująca się od lat na poziomie ok. 75 %, wynika z położenia przejścia w słabiej zaludnionej (zwłaszcza po stronie rosyjskiej) i zagospodarowanej wschodniej części pogranicza. Wyjazdy za pobliską granicę są dla wielu mieszkańców wciąż jednym z głównych źródeł utrzymania.

4. Ruch towarowy

Malejącemu ruchowi osobowemu z Obwodem Kaliningradzkim towarzyszy rosnący, szczególnie w ostatnich latach, towarowy ruch graniczny. Znaczny wzrost przewozów, zarówno w transporcie samochodowym (ryc. 4), jak i kolejowym (ryc. 5), obserwowano jeszcze w okresie przedakcesyjnym - po 2000 r. Rok przystąpienia Polski do UE (2004) charakteryzował się największą dynamiką zmian. Liczba odprawianych samochodów ciężarowych zwiększyła się wówczas o 48 %, zaś pociągów o 44 % w stosunku do roku poprzedniego. Wiązało się to z obniżeniem stawek celnych, wprowadzonych na mocy porozumienia o partnerstwie i współpracy pomiędzy Unią Europejską a Federacją Rosyjską (Partnership and Cooperation Agreement - PCA), podpisanego w 1997 r., a w 2004 r. rozszerzonego na nowoprzyjęte kraje członkowskie unii (Moraczewska, 2008).



Ryc. 4. Ruch samochodów ciężarowych na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1990-2007
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Komornicki (2003) oraz *Straż Graniczna...* (2008)



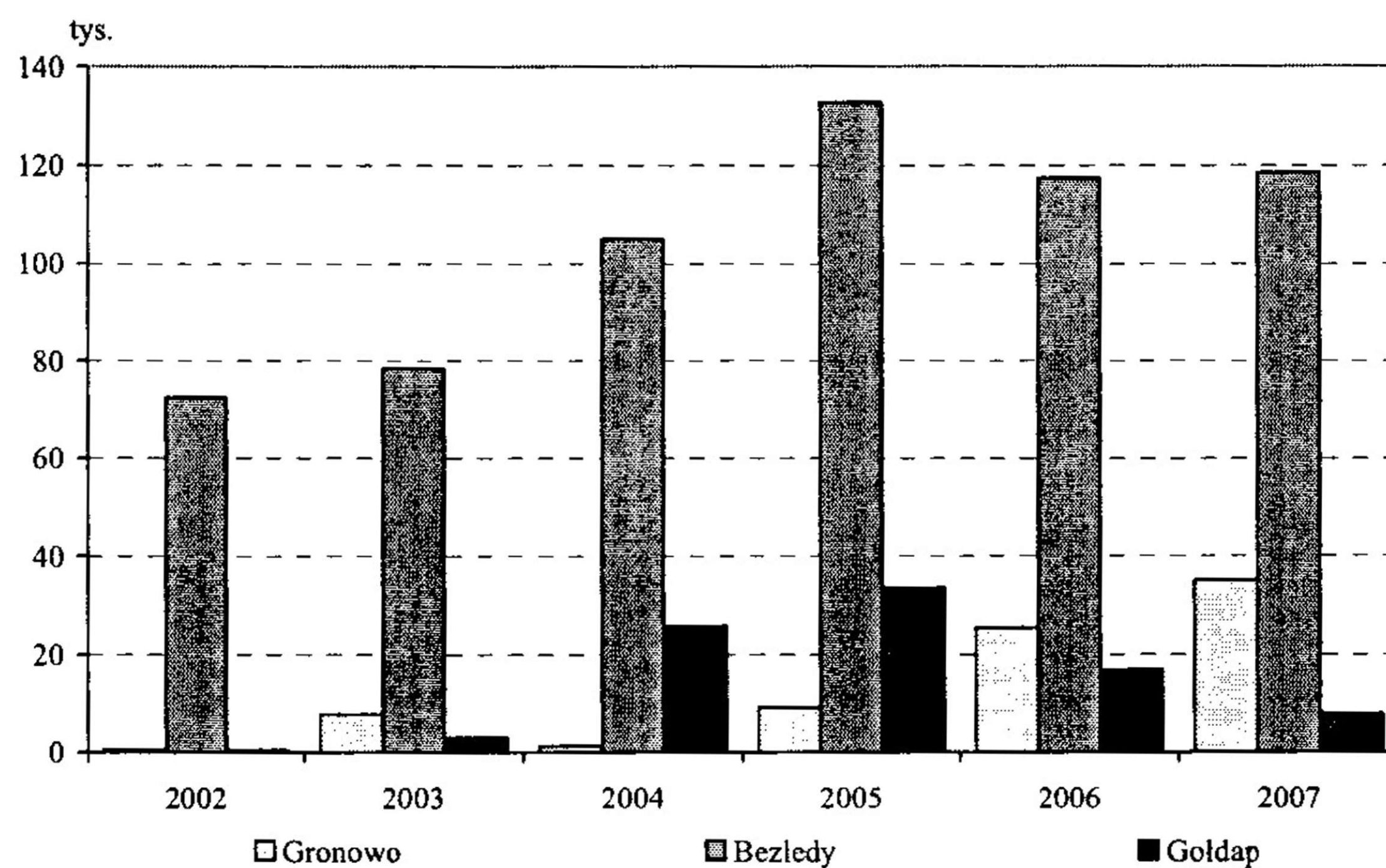
Ryc. 5. Ruch pociągów towarowych na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1994-2007
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Komornicki (2003) oraz *Straż Graniczna...* (2008)

Wzrost ruchu towarowego odzwierciedla dynamikę obrotów handlowych z eksklawą. Ich wielkość zwiększyła się w latach 2000-2006 o 230 % (Palmowski i Kondratowicz, 2008), co

świadczy o rozwoju współpracy gospodarczej z tym partnerem. Polska jest trzecim (po Niemczech i Chinach) dostawcą towarów do obwodu. Firmy rosyjskie zaopatrują się w Polsce głównie w żywność i chemię gospodarczą, ponadto w wyroby przemysłu maszynowego, tworzywa sztuczne, odzież, obuwie, materiały budowlane i meble. Z Obwodu Kaliningradzkiego do Polski sprowadzana jest ropa naftowa i produkty ropopochodne, drewno, nawozy, miedź i celuloza (Palmowski i Kondratowicz, 2008).

Asortyment towarów znajduje odzwierciedlenie w strukturze ruchu towarowego według kraju rejestracji środków transportu. W przewozach samochodowych, obsługujących obrót drobnicowy (stanowiący podstawę importu do eksklawy), zdecydowanie dominują pojazdy cudzoziemców, głównie Rosjan. Obejmują one na granicy polsko-rosyjskiej ok. $\frac{3}{4}$ samochodów ciężarowych. Natomiast w przewozach kolejowych, transportujących przede wszystkim towary masowe, po latach dominacji obcych przewoźników, od 2004 r. obserwuje się równowagę pomiędzy liczbą składów polskich i pozostałych (*Straż graniczna...*, 2008). Ma na to wpływ m.in. rosnący udział przewozu samochodów osobowych w tranzycie pomiędzy Belgią, Niemcami i Słowacją a Obwodem Kaliningradzkim, prowadzonym szczególnie na przejściu kolejowym w Skandawie.

Przejściem drogowym skupiającym największą część ruchu towarowego (ok. 73 % w 2007 r.) są Bezledy-Bagrationsk. Do 2002 r. było to praktycznie jedyne miejsce przekraczania granicy polsko-rosyjskiej przez pojazdy ciężarowe. Dzięki modernizacji przejść w Gronowie i Gołdapi, możliwe stało się częściowe rozłożenie rosnącego ruchu towarowego na trzy funkcjonujące przejścia. Wzrost ruchu tuż po akcesji Polski do UE w 2004 r. zaobserwowano przede wszystkim w Bezledach i częściowo w Gołdapi (ryc. 6). Po 2005 r. liczba ciężarówek odprawionych w Bezledach ustabilizowała się na poziomie blisko 120 tys. rocznie, zaś w Gołdapi zaczęła spadać. Ruch towarowy w Gronowie zwiększył się znacząco od 2006 r., dzięki m.in. Rosjanom przewożącym na lawetach samochody osobowe sprowadzane z Europy Zachodniej.



Ryc. 6. Towarowy ruch graniczny z Obwodem Kaliningradzkim według przejść w latach 2002-2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Straż Graniczna...* (2008)

5. Podsumowanie

Akcesja Polski do Unii Europejskiej wpłynęła na zmiany struktury i natężenia ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim. Jej oddziaływanie uwidoczniło się zwłaszcza w ruchu osobowym, zdominowanym przez wyjazdy handlowo-przemysłowe, szczególnie czułe na wszelkie nowe uwarunkowania prawne przekraczania granicy. Zmniejszeniu się ruchu osobowego, ograniczonego wprowadzeniem nowych procedur wizowych oraz dokładnych kontroli celnych, sprzyja także - związane z przystąpieniem do unii - otwieranie dla Polaków rynków pracy w krajach Europy Zachodniej.

Wzrost oficjalnych obrotów handlowych, wyrażający się rosnącym ruchem towarowym na granicy z obwodem, przy malejących wielkościach ruchu osobowego (w dużym stopniu przemysłowego) wskazywać może na swego rodzaju cywilizowanie się powiązań transgranicznych

na pograniczu polsko-rosyjskim. Z drugiej jednak strony schengenские uwarunkowania przekraczania granicy, które niwelują proceder handlowo-przemysłowy mogą być jednym z czynników ograniczających kontakty związane z rozwojem powiązań turystycznych, kulturalnych, naukowych, sportowych i innych tworzących równie istotną część współpracy transgranicznej.

Literatura

- Anisiewicz R., 2007, Przejścia i ruch graniczny, (w:) Palmowski T. (red.), Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin, s. 217-230.
- Bezrobocie rejestrowane I-II kwartał 2008 r.*, 2008, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Doroś A., Kogut R., Macieja E., 2005, Transgraniczna współpraca gospodarcza województwa warmińsko-mazurskiego i Obwodu Kaliningradzkiego, *Acta Elbingensia*, t. III, Elbląska Uczelnia Humanistyczno-Ekonomiczna, Elbląg, s. 371-379.
- Kaliningradskaja oblast, 2006. Kratkij statističeskij sbornik*, 2006, Goskomstat, Kaliningrad.
- Klemieszew A.P., 2007, Ekskławność w usłojach globalizacji. Izbrannyje publikacji, Izdatielstwo Rossijskogo Gosudarstwiennogo Uniwiersiteta im. Immanuiła Kanta, Kaliningrad.
- Komornicki T., 2003, Spatial dimension of the socio-economic connections between Poland and the Kaliningrad district of the Russian Federation, (w:) Palmowski T., Fedorov G., Korneevets V. (red.), Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland, Coastal Regions 6, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin, s. 50-60.
- Moraczewska A., 2008, Transformacja funkcji granic Polski, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- Palmowski T., Kondratowicz K., 2008, Wybrane problemy gospodarczej współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim, (w:) Rutkowski M. (red.), Relacje nowych krajów Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską (w aspekcie politycznym, ekonomicznym, kulturowym i społecznym), Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok, s. 277-289.
- Stachurka-Geller A., 2008, Realny i mentalny wymiar wschodniej granicy strefy Schengen na przykładzie Federacji Rosyjskiej, (w:) Rutkowski M. (red.), Relacje nowych krajów Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską (w aspekcie politycznym, ekonomicznym, kulturowym i społecznym), Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok, s. 371-382.
- Trojanowska-Strzęboszewska M., 2005, Krótka charakterystyka granic wschodnich III RP, (w:) Kurczewska J., Bojar H. (red.), Granice na pograniczach, Wydawnictwo Instytutu Filozofii i Socjologii PAN, Warszawa, s. 29-33.
- Turystyka w 2007 r.*, 2008, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Instytut Turystyki - www.intur.com.pl, 09.2008.
- Straż Graniczna-www.strazgraniczna.pl, 03.2008; 10.2008.

CHANGES IN STRUCTURE AND INTENSITY OF CROSS BORDER TRAFFIC WITH KALININGRAD OBLAST IN THE POST ACCESSION PERIOD

Key words: *Kaliningrad Oblast, border traffic, accession to the EU, Schengen zone*

Summary

European Union extension in 2004 resulted in the Polish eastern border becoming an external EU border. Accession to the Schengen zone in 2007 and related introduction of new regulations on border crossing meant a major change in the role of that border particularly in the country's eastern border regions. An important aspect of these changes is the fluctuating volume of border traffic.

The Polish and Kaliningrad Oblast border, dominated by passenger traffic generated by unofficial trade of border region residents, showed a drop in border traffic volumes both following

accession to EU and to the Schengen zone (traffic showed a rising trend following the drop in figures in 2003). Changes resulting from accession to the Schengen zone (fall in border traffic since 2007) seem more permanent. Official opening of European Union labour markets to Polish citizens has provided opportunities competitive to smuggling practice, the source of income for residents of the Polish Russian border regions, and the levelling of prices on both sides of the border.

European integration also affects cargo traffic volumes with the Kaliningrad Oblast. Contrary to road and rail passenger traffic (of lesser significance), a growth in cargo turnover, clearly animated by Poland's accession to the European Union, can be noted since the beginning of XXI century.

mgr Renata Anisiewicz
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Gdański
Al. Marsz. Piłsudskiego 46
81-378 Gdynia
e-mail: geora@univ.gda.pl