

Транспортна та прикордонна інфраструктура в процесі активізації східної прикордонної зони Польщі

Інтенсивність людського потоку та транспортних засобів при перетині зовнішнього кордону ЄС відчутно зменшилась після входу Польщі до числа країн зони Шенген у 2007 р. Переговори, що велися з східними партнерами, були ефективними і це призвело до підписання угоди щодо введення в дію малого прикордонного руху (МПР) на відстані п'ятдесяти км вглиб країни у 2009 р., що, в свою чергу, дало можливість збільшити потік туристів на контрольно-пропускних пунктах і суттєво збільшити кількість покупок як серед іноземців, так і серед поляків. На цих територіях виник і зміцнився торговельний туризм, що дало можливість сформуватися і розвиватися господарській діяльності в межах прикордонної зони.

Ключові слова: торговельний туризм, малий прикордонний рух, прикордонна зона, прикордонна інфраструктура.

Інтенсивність людського потоку та транспортних засобів при перетині зовнішнього кордону ЄС відчутно зменшилась після входу Польщі до числа країн зони Шенген у 2007 р. Переговори, що велися зі східними партнерами, були ефективними і це призвело до підписання угоди щодо введення в дію малого прикордонного руху (МПР) на відстані п'ятдесяти км вглиб країни у 2009 р., що, в свою чергу, дало можливість збільшити потік туристів на контрольно-пропускних пунктах і суттєво збільшити кількість покупок як серед іноземців, так і серед поляків. На цих територіях виник і зміцнився торговельний туризм, що дало можливість сформуватися і розвиватися господарській діяльності в межах прикордонної зони.

Вступ. У суспільно-економічному просторі формується оточення людини, яке піддається постійним змінам. Тому цей простір необхідно вважати складною структурою, яка постійно змінюється під час свого росту або розвитку [1].

У суспільно-економічному просторі країни чітко вимальовується різниця між центральними районами країни та східними, які вважаються периферійними територіями. Специфічним простором є прикордонні зони, які тягнуться вздовж кордону держави, що створює одностороннє «закриття» прикордонної зони, і як результат цього, визначає його функціонування та розвиток [2].

© Р. Федан, Р. Пукала, 2014.

Прикордонні зони створено штучно за допомогою міждержавної кордонної смуги, яка вимальовує лінійний простір, що розділяє території двох суверенних держав під землею, на землі та в атмосфері. Цей лінійний простір законно можна перетинати тільки в чітко визначених пунктах, які формують чинні кордонні переходи, де відбуваються всі процедури митної та прикордонної служб щодо перетину державного кордону.

Прикордонний рух на східному кордоні натикається на просторові, економічні та інфраструктурні перешкоди, які за останні 20 років суттєво зменшились. Інтенсивність цього руху значною мірою пов'язана із станом та рівнем транскордонного співробітництва, яке успішно розвивається і може суттєво зменшити негативні наслідки існування державного кордону, а також може створити значні можливості для розвитку місцевостей прикордонної зони. Щоб цього досягнути, потрібна добра воля та інвестиції з боку місцевої влади, інституцій та громадських організацій з двох сторін кордону, які займаються популяризацією різних форм співробітництва щодо розширення контактів між суспільствами, поділеними штучним міждержавним кордоном. І надалі існують певні труднощі, які виникли 1 травня 2004 р., тобто, коли східний кордон Польщі змінився на зовнішній кордон Європейського Союзу.

1. Транспортна та прикордонна інфраструктура і пропускна спроможність кордону. Транскордонна інфраструктура є головним елементом економічної системи прикордонної зони. Важливу роль у цьому відіграє транспорт, який перевозить людей та вантажі, що в свою чергу створює комунікаційні вузли вздовж рухливих трас та урбанізованих місць [3]. Транскордонна інфраструктура також відіграє важливу роль у процесі міжнародного потоку людей та товарів, що дає можливість створення пунктів перетину кордону для кращого та швидшого потоку людей та вантажів на державному кордоні.

На східному державному кордоні, який одночасно є зовнішнім кордоном ЄС, функціонують важливі дорожні та залізничні переїзди, які є своєрідними мостами на прилеглих шляхах, що забезпечують доставку товарів та перевіз людей між Західною та Східною Європою, а також Балканами. По східних територіях країни пролягають міжнародні транспортні коридори з Варшави в напрямку Вільнюса та Риги (відрізок дороги *Via Baltica*), а також в напрямку до Мінська, Москви і Львова (відрізок дороги *Via Intermare*). По південно-східних територіях Польщі пролягає південний транспортний коридор, вісню якого є двоколійна залізнична лінія № 30 та міжнародна траса E40, а також відрізок авто-

магістралі А4 з Ярославла до кордону у Медиці та Корчовій, який був збудований до експлуатації. В системі транскордонної дорожньої мережі важливу роль буде відігравати швидкісна дорога S19, коли закінчиться її модернізація. Ця дорога об'єднує прикордонний пропускний пункт в Барвінку з Жешовом, Любліном і Білостоком. Вона буде автоматично включена у функціонування міжнародних транспортних коридорів Via Baltica і Via Intermare, які не тільки зміцнюють просторовий зв'язок Польщі в системі меридіану, але також формують транскордонну мережу доріг з Балтійськими країнами [4]. Це в просторі представляє рис. 1

На території Підкарпаття важливою дорогою, яка має міжнародне значення, є шлях центрально-карпатської дороги, що веде від Нового Сончу через Кросно, Устрики Дольні аж до Перемишля. Ця дорога має економічне значення, але набула і міжнародного значення після здачі до експлуатації дорожнього пропуску Кросценко-Смольніца.

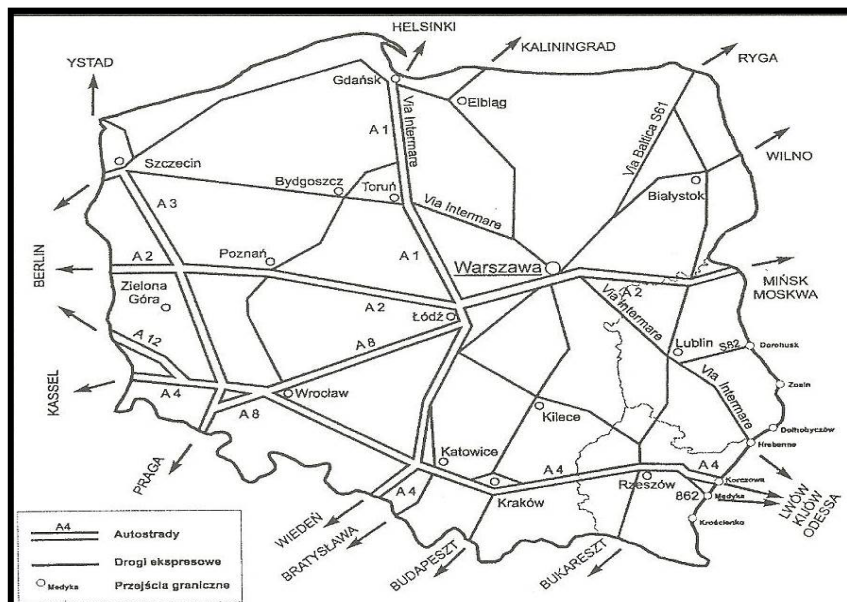


Рис. 1. Мережа доріг швидкого руху *

* За даними: Головне управління у справах національних доріг і автострад в Жешові.

У Підкарпатському воєводстві знаходяться лише два контрольно-пропускні дорожні пункти на кордоні. Корчова та Медика цілковито підготовлені до здійснення інтенсивного пропуску всіх видів автомашин, маючи відповідну кількість поясів для проведення паспортного та митного контролю, термінали для обслуговування вантажного руху ТІР, а також найсучаснішу апаратуру, яка дозволяє швидко обслуговувати клієнтів. Доповненням до кращого функціонування прикордонної інфраструктури є контрольно-пропускні пункти в Кросценко та Будомежі, де обслуговуються автомашини тоннажністю до 7 тонн. У Любельському воєводстві важливими прикордонними пунктами є Гребенне, Тересполь і Дорогуськ, а також Зосін. У свою чергу, в Підляському воєводстві важливим залізньо-дорожнім переїздом є Кузниця, а дорожнім пропуском – Бобровніки та Половці. В той час як у Вармінсько-Мазурському функціональний дорожній переїзд знаходиться у Голдапі, Безледі і Гжехотці. Залізничні переїзди великого значення знаходяться в Перемишлі, Гребенному, Тересполі і в Кузниці.

Інтенсивність прикордонного потоку людей та автомашин на східному кордоні Польщі суттєво змінилася завдяки процесові, в період якого польське право було змушене діяти згідно із вимогами європейського закону. Головними документами щодо поступового знесення перешкод для вільного пересування людей та товарів були угоди з країнами зони Шенген і Амстердамський трактат від 1 травня 1999 р.

Ці документи були важливим кроком для побудови тісного співробітництва між країнами ЄС, тому що визначалися заходи щодо цілковитого знесення контролювання на кордоні в межах внутрішніх сторін та перенесення цього контролю на зовнішній кордон.

Зовнішніми кордонами залишаються кордони на землі, воді, повітряні та морські порти сторін союзу із державами, що не є членами цього союзу. Транскордонне пересування людей та вантажів може відбуватися лише у чітко визначених та пристосованих для цієї мети контрольно-пропускних пунктах. Всі особи, які перетинають зовнішній кордон, змушені пройти паспортний контроль, а громадяни третіх країн під час перетину кордону на територію країн зони Шенген проходять детальний контроль, тобто відбувається перевірка документів (обов'язкова наявність візи), перевірка автотранспортних засобів, речей та вантажу [5]. На даний час функцію зовнішнього кордону Європейського Союзу виконує східний кордон Польщі з Україною після підписання Угоди з країнами зони Шенген 21 грудня 2007 р.

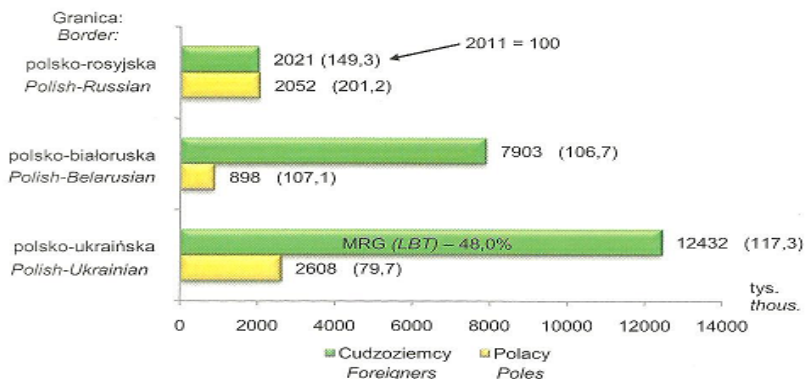


Рис 2. Прикордонний потік людей на зовнішньому кордоні ЄС на території Польщі 2012 р.

* За даними: Прикордонний рух та потік товарів і послуг. – Жешів, 2013.

Згідно графіку (рис. 2) на інтенсивність прикордонного руху значною мірою вплинули іноземці, загальний зріст якого збільшився на 14% по відношенню до 2011 р. На пропускних пунктах від Кросценко до Гроново у 2012 р. було здійснено 27,9 млн. митних оформлень осіб, які подорожували до Польщі або поверталися з Польщі. Дещо більша кількість подорожуючих поляків була зафіксована при перетині кордону з Росією. 2011 р. відзначився різким ростом кількості перетину російського кордону іноземцями на 49,3%, а поляками на 101,2% у зв'язку із відкриттям у 2010 р. нового пункту перетину кордону у Гжехотниках, а також із введенням малого прикордонного руху з Росією. Графічні дані підтверджують, що найбільше людей перетинали польсько-український кордон (53,9%), на що вплинуло введення малого прикордонного руху у 2009 р.

Головною метою перетину державного кордону цивільними особами була торгівля, як виникає із досліджень прикордонної служби, і вона носить назву торговий туризм.

Представлений графік (рис. 3) дає підтвердження, що торговий туризм значною мірою перевищив показники у порівнянні з іншими видами перетину кордону, серед яких на звичайний туризм припадає 3,4% та на відвідини 3,2% іноземців, що перетинають кордон, про який ведеться мова. З метою перебування за кордоном подібна структура відмічена і серед поляків, на туризм припадає 5,8%, на торгівлю 85,2%, на відвідини 5,7%. З цього можна зробити висновок, що у прикордонній смузі формується

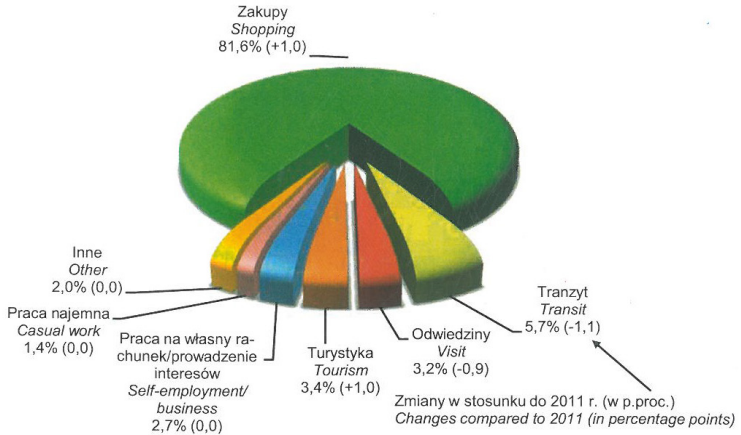


Рис 3. Структура іноземців, що перетинають зовнішній кордон ЄС на території Польщі з метою відвідин у 2012 р.

* За даними: Прикордонний рух та потік товарів і послуг. – Жешов, 2013.

торговельний туризм, який впливає у свою чергу на стимуляцію процесів щодо активної економічної діяльності у галузі торговельних послуг.

У 2012 р. іноземці, що перетнули зовнішній кордон ЄС, в Польщі скористалися з послуг та викупили товарів на суму 6,6 млрд. золотих, причому видатки поляків, що перебували за кордоном в той період, були в 10 разів менші і становили лише 647,9 млн. золотих. Поданий

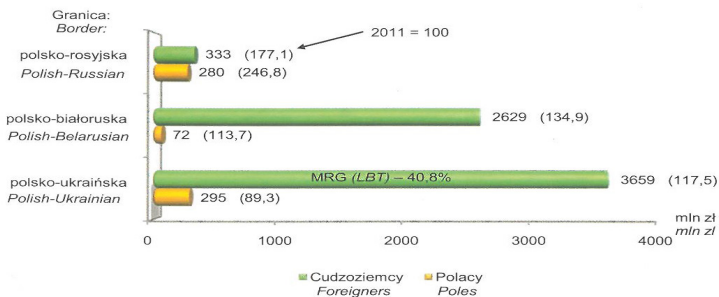


Рис 4. Затрати іноземців на території Польщі та поляків за кордоном, які перетнули зовнішній кордон ЄС у 2012 р.

* За даними: Прикордонний рух та потік товарів і послуг. – Жешув, 2013.

рис. 4 дає цьому доказ. Найбільші затрати понесли іноземці та поляки при перетині кордону з Україною, відповідно 55,3% і 45,5% загальної вартості.

Діаграма графіку підтверджує велику диспропорцію між затратами іноземців, що перетинають зовнішній кордон ЄС і поляками. Якщо брати під увагу польсько-білоруський кордон, то ці затрати більші, вирівнюються тільки на польсько-російському прикордонні. Цікавим є співставлення даних про затрати, понесені іноземцями у Польщі та поляків, які перебували за межами кордону ЄС. Ці дані представлені на рис. 5 і 6.

Рис. 5 і 6 підтверджують дієвість загальних правил вільної торгівлі, тобто співвідношення попиту та пропозиції на рівноправному ринку по обидві сторони кордону. Згідно з графіком найбільші затрати іноземці понесли при закупівлі будівельних матеріалів у Польщі (23,6%), запчастин та аксесуарів до транспортних засобів (13,4%), радіо – та телевізійних товарів (9,9%), побутової техніки (9,4%). В той же час поляки за кордоном найбільше затрат понесли при закупівлі палива (77,2%), спиртних напоїв (7,8%) та кондитерських виробів (3,4%).

Ця структура закупівельних затрат віддзеркалює різні ціни на споживчі товари, що мають місце на сусідських прикордонних територіях, та показує рівень попиту на ці товари.

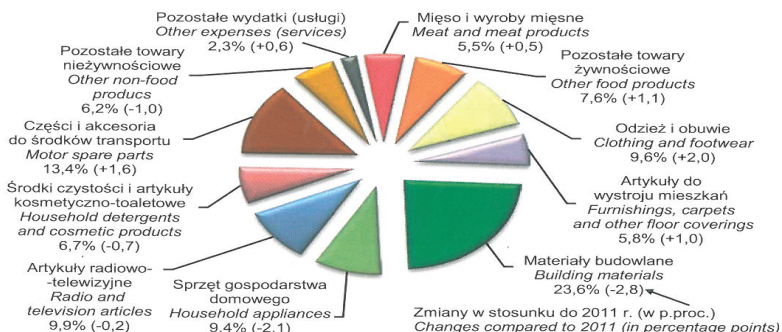


Рис. 5. Структура затрат понесенных иноземцами у Польщі після перетину зовнішнього кордону ЄС у 2012 р.

* За даними: Прикордонний рух та потік товарів і послуг. – Жешув, 2013.

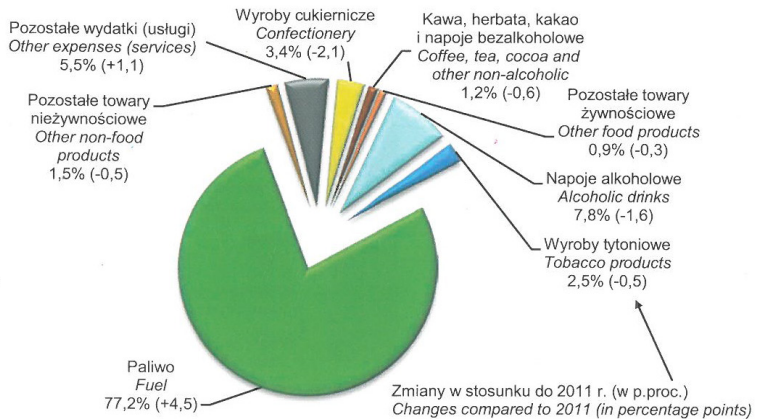


Рис. 6. Структура затрат поляками за кордоном, що перетнули зовнішній кордон ЄС на території Польщі у 2012 р.

* За даними: Прикордонний рух та потік товарів і послуг. – Жешов, 2013.

Вплив прикордонного потоку на формування прикордонної зони економічної діяльності.

Діяльність прикордонної зони залежить від кількості та частоти перетину кордону іноземцями, а також від кількості зроблених ними покупок та понесених на них затрат. Цей процес був проаналізований і вказано, що це залежить від відстані місця проживання від кордону і кількістю закуплених товарів цими людьми, що перетинають кордон.

Найчастіше перетинали державний кордон іноземці та поляки, що проживають в місцевостях, які знаходяться на відстані 59 км від кордону. 55% іноземців та 42,8% поляків – це мешканці 30-ти км зони, а тільки 12,7% іноземців і 8,0% поляків – це люди, які проживають на відстані більше 100 км від кордону [6].

Ця пропорція є показником того, що інтенсивний людський потік на даному кордоні здійснювався мешканцями прикордонної зони, яка сягає 50 км вглиб країни. Ці мешканці найбільш охоче робили покупки в межах 50 км від кордону, серед яких 70% іноземців і 94% поляків. На базі цього процесу встановлено визначення районів впливу на кордоні.

По цілій довжині зовнішнього кордону ЄС чітко вимальовуються чотири пояси впливу торговельного туризму, при чому найбільш інтенсивно він проявляється на відстані 30 км вглиб країни по двох сторонах кордону.

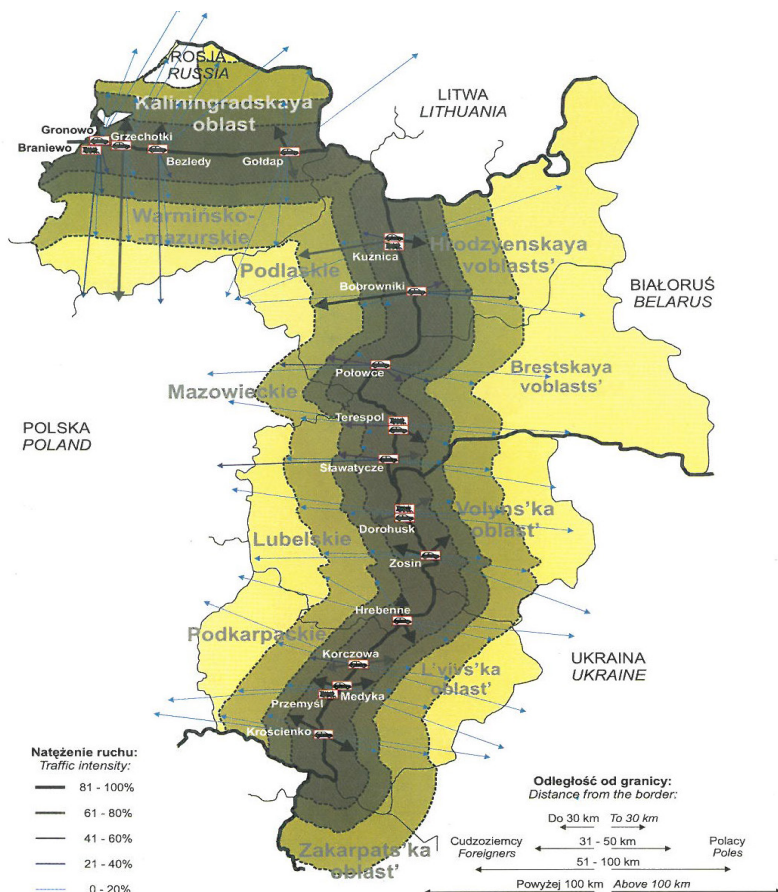


Рис.7. Визначення районів впливу на кордоні

За даними: Прикордонний рух та потік товарів і послуг. – Жешов, 2013.

Це зумовлюється тим, що на найбільш прилеглих територіях прикордонної зони, економічні структури функціонально пов'язані з прикордонним рухом, а приватні господарства суттєво впливають на поступову суспільно-економічну діяльність прикордонної зони, що охоплює міста та села в зоні тридцяти км від східного кордону.

Висновок. Інтенсивність торговельного туризму у східній прикордонній зоні має свою економічну ефективність, тому що це зумовлено корисними цінами на товари з обох сторін кордону, а також недостатньою пропозицією на державному ринку. Іноземці значною мірою перевищують кількість перетинів кордону, ніж поляки, а це говорить про те, що вартість куплених ними товарів в Польщі є набагато вища. В більшості випадків іноземці роблять покупки, обмежуючись тридцяти км зоною від зовнішнього кордону ЄС. Фактори Endo та екзогенні в цій зоні впливають на розвиток прикордонної торгівлі, що є однією з форм транскордонного співробітництва. Отже, торговельний туризм значною мірою впливає на розвиток та зміцнення цього співробітництва, а також покращує умови життя мешканців, які живуть в межах прикордонної зони.

Список використаних джерел:

1. Ziolo Z. Transformacja struktur subregionalnych Polski południowo- wschodnie w okresie zmian systemu gospodarowania. Prace Komisji Nauk Ekonomicznych PAN, oddział w Krakowie, Wyd. Oddział PAN, Kraków 1999, s. 27. [Зьолю З: Трансформація субрегіональної структури Польщі південно-східної в період змін економічної системи // Праці Комісії економічних наук PAN, відділ в Кракові. – Краків : Вид. Відділ PAN, 1999].
2. Falkowski K. Czynniki i ograniczenia konkurencyjnego rozwoju regionów przygranicznych. W: Wschodnie pogranicze rozszerzonej UE (red. Teichman), Wyd. SGW, Warszawa 2006, s. 87. [Фалковський К.: Фактори та обмеження конкурентоспроможного розвитку прикордонних регіонів // Східний кордон розширеного ЄС (ред. Тайхман). – Варшава : Вид. SGW. 2006].
3. Dziadek S. Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych. Wyd. PWN, Warszawa 1994, s. 76 [Дзядек С. Транспортні системи урбанізованих осередків. – Варшава : Видавництво PWN, 1994].
4. Fedan R., Infrastruktura transportowa w kreowaniu rozwoju przestrzeni Podkarpacka. W: Wybrane aspekty rozwoju społeczno- gospodarczego regionów przygranicznych (red. R. Weryńska). Wyd. PWSTE w Jarosławiu, Jarosław 2012, s.16 [Федан Р. Транспортна інфраструктура у формуванні розвитку Підкарпатської області. // Окремі аспекти соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів (ред. Р. Веринська). . – Ярослав : Вид. PWSTE 2012].
5. Sidorowicz L. Wschodnia granica Polski- wybrane aspekty ruchu granicznego. W: Współpraca gospodarza Polska- Wschód. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju (red. H. Poledworny i inni), Wyd. Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2001, s. 378. [Сідорович Л.: Східний кордон Польщі – окремі аспекти прикордонного руху // Економічне співробітництво Польща – Схід. Умови та перспективи розвитку (ред. Г. Поледворний та ін.). – Білосток : Вид. економічного факультету університету в Білостоку, 2001].

6. Ruch graniczny oraz przepływ towarów i usług na zewnętrznej granicy UE na terenie Polski w 2012 roku. GUS Warszawa, WUS Rzeszów, Warszawa-Rzeszów 2013. [Транскордонний рух, потік товарів і послуг на зовнішніх кордонах ЄС на території Польщі в 2012 році. – Варшава-Жешув : GUS Варшава, WUS Жешув, 2013].

Федан Р., Пукала Р. Транспортная и пограничная инфраструктура в процессе активизации восточной пограничной зоны Польши.

Интенсивность людского потока и транспортных средств при пересечении внешней границы ЕС ощутило уменьшилась после вступления Польши в число стран зоны Шенген в 2007 году. Переговоры, которые велись с восточными партнерами, были эффективными и это привело к подписанию соглашения о введении в действие малого пограничного движения (МПД) на расстоянии 50-ти км вглубь страны в 2009 году, что, в свою очередь, дало возможность увеличить поток туристов на контрольно-пропускных пунктах и существенно увеличить количество покупок как среди иностранцев, так и среди поляков. На этих территориях возник и укрепился торговый туризм, что позволило сформироваться и развиваться хозяйственной деятельности в пределах пограничной зоны. Ключевые слова: торговый туризм, малое пограничное движение, пограничная зона, пограничная инфраструктура.

Fedan R., Pukala R. Transport and border infrastructure in the process of revitalization of the eastern border areas of Poland.

The intensity of the human flow and vehicles when crossing the external borders of the EU after entering Poland to the countries of the Schengen zone in 2007 decreased significantly. Negotiations, which were conducted with the Eastern partners, were effective and that led to the signing of an agreement on implementation of the local border traffic (LBT) at a distance of 50 km inland in 2009, which, in turn, made possible to increase the flow of tourists to the checkpoints and significantly increase the number of purchases among both foreigners and Poles. In these areas trade tourism emerged and strengthened, that allowed to form and develop economic activities within the border zone. Key words: shopping tourism, local border traffic, border area, border infrastructure.