Sylwia Solarska
Państwowa Wyższa Szkoła
Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu
ssol6@wp.pl

Sprawność obsługi granicznej jako czynnik rozwoju turystyki ze wschodem ze szczególnym uwzględnieniem pogranicza polsko-ukraińskiego

Streszczenie
Niniejszy artykuł ma na celu pokazanie sprawności obsługi granicznej na rozwój turystyki, głównie w obszarze pogranicza. Ocenie poddano opinie turystów pochodzących z Polski i z Ukrainy dotyczących obsługi i infrastruktury granicznej.
Badania przeprowadzono na grupie ponad 600 osób (podzielonych z uwagi na narodowość Polacy-Ukraińcy), turystów przekraczających granicę państwową na przejściach: Medyka-Szeginie oraz Korczowa-Krakowiec, podróżujących samochodem lub autokarem. Badania zrealizowano metodą sondażową, z wykorzystaniem pogłębionych wywiadów jednostkowych.
Przeprowadzone badania potwierdzaj bardzo niską jakość obsługi granicznej ogółem, nieco wyższą dla służb ukraińskich. Podobne wyniki uzyskano w odniesieniu do infrastruktury przejść granicznych.
Istnieje nagląca konieczność wprowadzenia zróżnicowanych rozwiązań praktycznych usprawniających pracę przejść granicznych ze wschodem, w tym otwarcie publicznej debaty likwidującej powstałą „ścianę".

Słowa kluczowe: Polska, Ukraina, turystyka, rozwój, granica, przejście graniczne, odprawa graniczna

Summary
The article aims to show the impact of the functioning of the state border on the development of tourism, mainly in the border area. Opinions of Polish and Ukrainian tourists regarding border service and the state of border infrastructure were assessed.
The study was conducted on a group of over 600 people (divided according to the nationality of Poles-Ukrainians) crossing the border at the border crossing: Medyka-Szeginie and Korczowa-Krakowiec. Opinions of persons crossing the border for tourist purposes, traveling by car or bus were assessed. The survey method with the technique of in-depth unit interviews was used.

Poor overall border service quality, slightly higher for Ukrainian services. Very poor, insufficient quality of infrastructure accompanying the border on Poland-Ukraine crossings. There is an urgent need to introduce various practical solutions to improve the work of border crossings with the east, including the opening of a public debate liquidating the „wall".

Keywords: Poland, Ukraine, tourism, development, border, border crossing, border checks

Wstęp

Przemianom społeczno-gospodarczym obserwowanym na przełomie wieków niemal we wszystkich krajach Europy Środkowo-Wschodniej towarzyszyło tzw. „szerokie otwarcie" granic, co skutkowało dynamiką rozwoju ruchu turystycznego. Kraje te stały się szybko dostępne, głównie dla turystów z Europy zachodniej. Zupełnie zbliżone pobudzenie obserwowano także na terenach byłych państw należących do ZSRR, chociaż z perspektywy czasu można powiedzieć, że przemiany tam występujące miały nieco inny wymiar i zachodziły w zminimalizowanej skali.

Granica państwa stanowi szczególne miejsce. Jest w pierwszym rzędzie wizytówką danego kraju, po drugie odbija niejako w lustrze wydolność jego relacji z otoczeniem. Wskazuje czy państwo jest otwarte, przyjazne czy też nastawione na wycofanie i odpychanie obcych. Niezwykle istotnym działaniem pozostaje realizacja spójnej pod względem wewnętrznym i zewnętrznym polityki granicznej, pozbawionej działań destabilizacyjnych chociażby ze strony administracji. Czy granica stanowi obecnie czynnik rozwoju dla turystyki czy rozwoju terenów przygranicznych w ogóle, to pytanie, które nadal pozostaje bez odpowiedzi.

Pogranicze polsko-ukraińskie należy do ciekawych właśnie z uwagi na bogactwo zróżnicowanych walorów turystycznych, potęgowanych przez mozaikę przyrodniczą, geograficzną oraz kulturowo-historyczną. W związku z tym od lat obserwuje się bynajmniej teoretyczne starania o budowanie polityki partnerstwa w zakresie wspierania rozwoju obszarów przygranicznych w kontekście obustronnym (Strategia, 2017).

W praktyce brakuje niestety spójnego opracowania wskazującego na realne potrzeby, praktyczne rozwiązania, społeczne oczekiwania, dla obszarów przygranicznych, w tym konkretnie gmin polskich i ukraińskich, co z pewnością umożliwiłoby szybszą realizację konkretnych projektów ułatwiających podróżowanie. Mimo istniejącej asymetrii systemów prawno-ustrojowych Polski i Ukrainy, obserwuje się nadal wyciszenie w dyskusji, w ramach międzynarodowych inwestycji, nie tylko w zakresie ochrony zewnętrznej granicy UE, ale pobudzenia jej rozwoju na terenie całego pogranicza (Kawałko, 2017). Wielu badaczy wskazuje na istotną relację istniejącą pomiędzy rozwojem turystyki na danym obszarze, a rozwojem lokalnym widocznym przez pryzmat szeregu korzyści o pośrednim i bezpośrednim charakterze wzajemnie się napędzającym (Jaroszewicz, Mrozek, 2020). Sąsiedztwo z Ukrainą nie doprowadziło jak dotąd do dynamicznego rozwoju obszaru pogranicza po żadnej ze stron, który całościowo należy uznać za wyjątkowo peryferyjny z uwagi na istniejące dysproporcje o polityczno- gospodarczym charakterze. Nadal pytaniem pozostaje kwestia funkcji realizowanej przez granicę rozumianą tutaj, jako miejsce

styku odmiennych narodowości. Może ona mieć wymiar integracyjny lub separacyjny, natomiast na opisywanym terenie mamy do czynienia z przenikaniem się tych odmiennych zależności, co niezaprzeczalnie stanowi impuls do konfliktów o zróżnicowanym charakterze (Jaroszewicz, Mrozek, 2020).

Zgodnie z klasycznym już ujęciem prezentowanym przez Radę Ligi Narodów oraz Światową Organizację Turystyki (UNWTO) turystą pozostaje każda osoba pozostająca w podróży, przez co najmniej 24 godziny lub dłużej poza miejsce swojego stałego zamieszkania, która w docelowym miejscu podróży spędziła przynajmniej jedną noc w ramach dostępnej bazy hotelowej, natomiast sama podróż była realizowana w celach praktycznych: wypoczynkowych, turystycznych, leczniczych, krajoznawczych, rekreacyjnych, religijnych, sportowych, służbowych lub rodzinnych (Gaworecki, 2010).

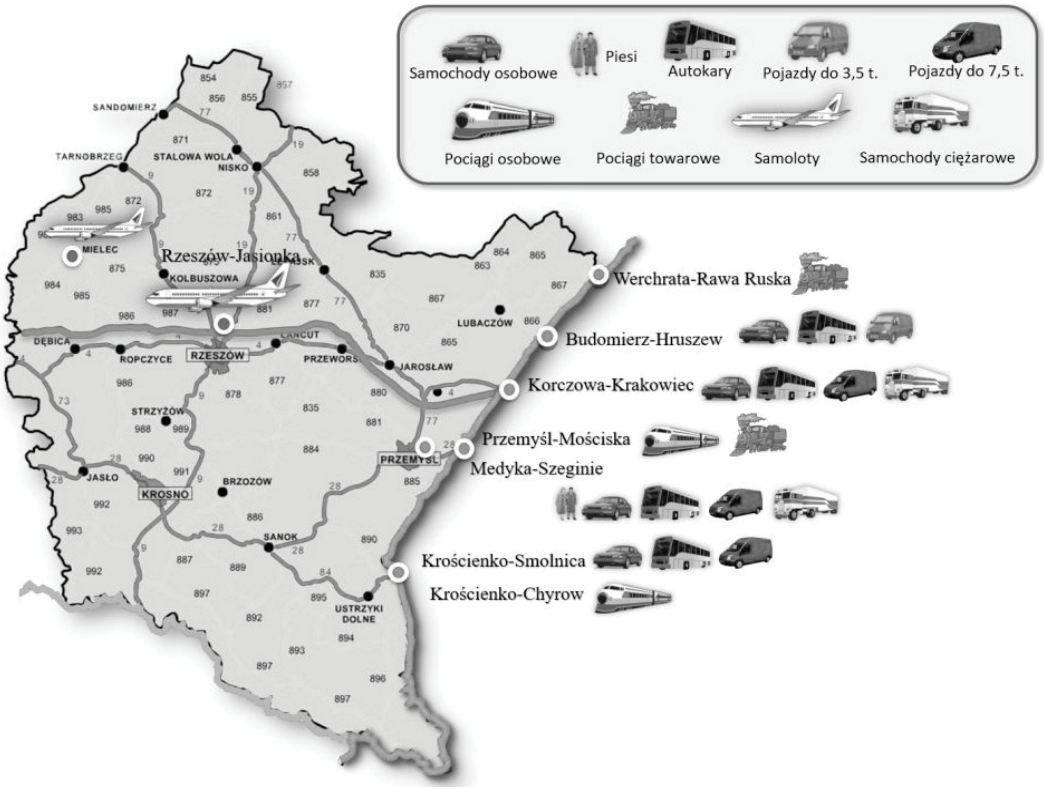
W opracowaniu przyjęto, że turystą pozostaje osoba przekraczająca granicę w celach turystycznych, która wykupiła w miejscu docelowym nocleg, na co najmniej jedną noc i jej celem nie jest realizacja pracy zarobkowej. Badane osoby przekraczały w większości przypadków, granicę państwową, do kilku razy w roku (nie więcej niż 5 razy) i było to łącznie 80% ogółu badanych. Równo 20% respondentów realizowała ten proces więcej niż 5 razy w ciągu jednego roku, jednak nieprzekraczający 10 wyjazdów w celach turystycznych. Elementem warunkującym udział w badaniach była realizacja podróży w celach turystycznych. Badanych podzielono ze względu na narodowość w równych proporcjach (Polacy-Ukraińcy) i była to zmienna, którą uznano za istotną w celu wychwycenia potencjalnych różnic pomiędzy grupami. Cechy demograficzne badanych nie wykazywały istotności statystycznej, względem podjętej tematyki, dlatego jej szczegółową prezentację pominięto w niniejszych rozważaniach. Badania przeprowadzono na grupie ponad 600 osób przekraczających granicę na przejściu granicznym: Medyka-Szeginie oraz Korczowa-Krakowiec. Zakres realizowanych badań pozostaje dosyć szeroki, natomiast prezentacja uzyskanych danych została podzielona na części z uwagi na rozbudowaną tematykę i brak możliwości całościowej prezentacji pełnych danych.

Oba przejścia cechuje stosunkowo niska przepustowość i nieprzewidywalność oczekiwania w kolejce. Ocenie poddano opinie osób przekraczających granicę w celach turystycznych, podróżujących samochodem lub autokarem. Badania miały na celu uzyskanie oceny: sprawności funkcjonowania służb realizujących odprawę graniczną (Straż Graniczną, Służbę Celną) oraz otoczenia przejścia granicznego – infrastruktury granicznej z punktu widzenia turysty. Analiza wpływu tych czynników na kwestię przekraczania granicy będzie przedmiotem kolejnych analiz w ramach podjętej tematyki. Całą procedurę zrealizowano z wykorzystaniem wywiadów bezpośrednich w okresie październik-grudzień 2019 r. Do realizacji badań zaangażowano studentów pochodzenia ukraińskiego studiujących w Polsce, co pozwoliło na zniwelowanie barier komunikacyjnych oraz uzyskanie obiektywnych ocen z punktu widzenia dwóch stron: Polaków i Ukraińców. Badanym wyjaśniono terminologię oraz przyjętą metodologię.

Przejścia graniczne z Ukrainą

Polska graniczy z Ukrainą na długości 535 km. Odcinek ten wypełniony jest przez kilka, nierównomiernie rozmieszczonych przejść granicznych pozwalających na przemieszczanie się turystów w ruchu samochodowym, kolejowym i pieszym (ryc. 1).

Na 65 km odcinek granicy polsko-ukraińskiej przypada jedno samochodowe przejście graniczne, przy czym większość funkcjonuje w obwodzie lwowskim (6). Pozostałe zlokalizowane są w obwodzie wołyńskim. Zdecydowanie brakuje przejścia z obwodem zakarpackim. Nasilenie ruchu samochodowego ma zdecydowanie zmienny charakter, co jest powiązane z przebiegiem tras komunikacyjnych o międzynarodowym charakterze, które to skupiają największy ruch graniczny. Statystyczne wyliczenia dotyczące czasu potrzebnego na przekroczenie granicy wskazują, że mieści się on w granicach 5-6 godzin. Najczęściej wybieranym przejściem granicznym przez turystów w ostatnich dwóch lat pozostawało to zlokalizowane w Korczowej-Krakowcu, głównie z uwagi na stosunkowo nową drogę po stronie polskiej i jakość nawierzchni po stronie ukraińskiej. Medyka Szeginie dysponuje przejściem pieszym, zatem analiza tego ruchu możliwa jest tylko w odniesieniu do tego przejścia granicznego. Trudno określić jednoznacznie i bezdyskusyjne liczbę „prawdziwych" turystów przekraczających tę granicę, niemniej jednak ich ogólna liczba sięga około 5 tysięcy osób dziennie.



Ryc. 1. Rozkład przejść granicznych

Źródło: https://www.bieszczadzki.strazgraniczna.pl/bie/dla-podroznych/14923,Gdzie-mozna-przekroczyc-granice-na-Podkarpaciu.html

Eksperymentalne przejście ruchu pieszo-rowerowego w Uhrynowie-Dołhobyczowie działające przez trzy lata zostało zamknięte w 2019 roku z uwagi na ogólnie występujące utrudnienia w samochodowym ruchu granicznym. Zewnętrzne instytuty badawcze oceniają, że brak tego typu korytarzy przemieszczania się ludności tworzy istotną barierę mobilności, głównie względem lokalnej społeczności, której działalność ma istotny wpływ na rozwój turystyki oraz inicjatywy ekologiczne w analizowanej strefie (Granica, 2019).

Sporym ułatwieniem funkcjonowania granicy pozostaje wspólna odprawa służb granicznych realizowana na przejściach Uhrynów-Dołhobyczów, Smolnica -Krościenko, Hruszów- Budomierz oraz Uściług-Zosin, co sprawia, że czas spędzony przez statystycznego turystę na granicy pozostaje najkrótszy.

Po obu stronach granicy infrastruktura przejść wymaga modernizacji lub kategorycznej przebudowy. Dotyczy to przede wszystkim sanitariatów, bazy gastronomicznej i usług związanych z szeroko pojętą turystyką. Koniecznością pozostaje także rozbudowa stref serwisowych po stronie ukraińskiej niemal na wszystkich przejściach z Polską. Niezaprzeczalnie sporym utrudnieniem pozostają szlaki komunikacyjne często będące w długoterminowej przebudowie pozwalające dotrzeć turystom do przejść granicznych od strony Ukrainy. Brak jest jednej zwartej sieci dróg łączących wszystkie lokalne przejścia graniczne i główne szlaki komunikacyjne wschód-zachód.

Międzynarodowe podróże z Ukrainą umożliwiają także koleje państwowe poprzez dwa przejścia graniczne: Mościska-Przemyśl oraz Jagodzin-Dorohusk z wykorzystaniem niewielkiej sieci połączeń pasażerskich z Kijowem, Lwowem i Odessą. Wydaje się, że potencjał podróży kolejowych nie jest jak dotąd w pełni wykorzystywany i zdecydowanie wymaga poszerzenia.

W planach na najbliższą przyszłość pozostaje utworzenie kilku nowych przejść granicznych, pozwalających na rozładowanie kolejek w ruchu granicznym. Dotyczy to przejścia Niżankowice-Malhowice zlokalizowanego w powiecie przemyskim. Koniecznością pozostaje, zatem budowa drogi Niżankowice-Sambor-Drohobycz-Stryj, która w tym momencie uniemożliwia sprawną komunikację samochodową.

Czynniki rozwoju ruchu turystycznego na pograniczu polsko-ukraińskim

W ostatnich latach obserwuje się wzrost liczby podróży Polaków w różnych kierunkach, co niezaprzeczalnie otwiera przed turystyką sporo możliwości. Od lat uznawana jest ona za koło napędowe wszechstronnego rozwoju, nie tylko w kontekście społeczno-ekonomicznym. Pozostaje także jednym z najszybciej rosnących rynków o globalnym charakterze (Derek, 2008).

Tempo rozwoju tego sektora należy ściśle wiązać z sytuacją ogólnogospodarczą, polityczną oraz poziomem bezpieczeństwa danego regionu. Wielkość ruchu turystycznego jest zawsze pochodną czynników ekonomicznych. Dotyczy osób

które stać na podróżowanie i miejsc przygotowanych na przyjęcie określonego typu turystów. Im mocniejsza waluta danego kraju tym wyższe koszty podróżowania i odwrotnie. Cechy te należy bezpośrednio wiązać ze współczynnikiem zaufania gospodarczego, poziomem cen kraju recepcji. Można powiedzieć, że właśnie ruch turystyczny pozostaje najbardziej czuły na kryzysy bezpieczeństwa, klęski żywiołowe czy epidemie. Obecnie występująca pandemia koronawirusa COVID-19 czy wcześniejszej „ptasiej grypy" powodowały znaczące spadki w turystyce międzynarodowej, często doprowadzając do zapaści. Wiele przedsiębiorstw branży turystycznej nie potrafiło się odbudować (Kędziorek, Różycka, 2016).

Mimo, że na Ukrainie wdrażana jest koncepcja ładu przestrzennego, która przewiduje systematyczny i względnie stały rozwój wszystkich jej regionów to niestety infrastruktura drogowa, turystyczna pozostawia wiele do życzenia. Do wielu przejść granicznych bardzo trudno dojechać (Kawałko, 2011).

Pokazuje to bardzo niska gęstość sieci drogowej dotycząca obu stron granicy państwowej oraz niski standard nawierzchni szczególnie spotęgowany po stronie ukraińskiej nieprzystosowany do dynamicznie rosnących potrzeb turystycznych. Ogólna ocena sieci komunikacyjnej pozostaje zdecydowanie lepsza po stronie polskiej na co wskazują dane statystyczne: lubelskie - 78 km na 100 km^2 powierzchni, podkarpackie - 82,2 km, lwowskie - 37,3 km, wołyńskie - 28,1 km, zakarpackie - 25,9 km.

Region graniczący z Polską uważany jest za istotny z punktu widzenia rozwoju turystycznego, głównie z uwagi na warunki przyrodnicze i możliwości rekreacyjne (Parzych, Kibycz, 2010).

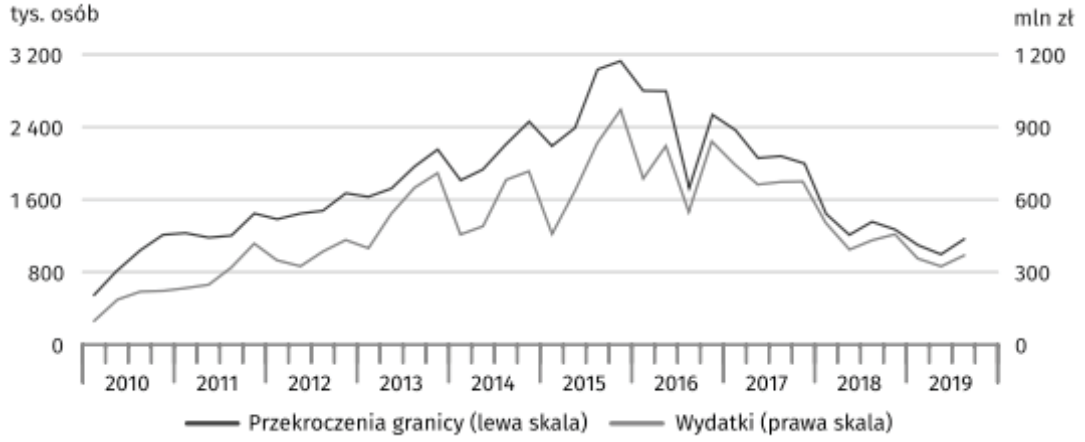
Należy podkreślić, że jak dotąd po stronie ukraińskiej to właśnie miejscowi (Ukraińcy), stanowią podstawową grupę generującą lokalny ruch turystyczny w strefie przygranicznej, w tym także na terytorium Ukraińskich Karpat. Mamy, zatem tutaj do czynienia z budowaniem wewnętrznego rynku turystycznego, który pozostaje na początku swojej drogi. Sezonowo dochodzi do wzrostu ruchu turystycznego i coraz częstszej penetracji tego terenu przez turystów zrzeszonych przez PTTK oraz indywidualnych miłośników gór, głównie z Podkarpacia. Wynika to z jednej strony z rosnącej zamożności obywateli po obu stronach granicy, z drugiej zaś przekłada się bezpośrednio na wzrost podaży turystycznej (Państwowy Komitet Statystyki Ukrainy, 2019).

Ten cykliczny wzrost jest po części pochodną rozwoju bazy turystycznej, po drugie panuje przekonanie, że Ukraina jest po prostu dzika, świeża, nieodkryta, dlatego przyciąga turystów swoich i obcych. Zmieniający się ciągle model rodziny, nowe możliwości spędzania wolnego czasu wpływają na rosnący potencjał turystyczny, którym obiektywnie pozostają walory kulturowe. Pogranicze stanowi, zatem ciekawy pod tym względem teren, gdzie powinno dochodzić do zacieśnienia relacji pomiędzy lokalnymi mieszkańcami. Wielu autorów podkreśla, że na Ukrainę przyciąga folklor, walory kulinarne, uwarunkowania historyczne czy tradycje rodzinne.

Położenie regionów przygranicznych peryferyjne dla Polski i Ukrainy sprawia, że wymaga on nadal silnego zaangażowania, zintegrowanych inwestycji i planu

konkretnych działań rozłożonych w czasie, przy czym sukcesywnie realizowanych niezależnie od zmiennych nastrojów politycznych. Obecnie panujący trend podróży na wschód, wytworzona moda na samodzielne poznawanie okolicy, dają nadzieję na wzrost ruchu turystycznego na opisywanym obszarze, co zresztą potwierdzają realizowane przez GUS statystyki (ryc. 2).

Dane z 2019 roku wskazują, że granicę polsko-ukraińską przekroczyło łącznie w obu kierunkach blisko 22 mln osób notując nieznaczny wzrost w odniesieniu do roku poprzedniego, przy czym większość tego ruchu dotyczy właśnie obywateli Ukrainy. Jest to po części wynik wprowadzenia reżimu ruchu bezwizowego realizowanego od 2017 roku.

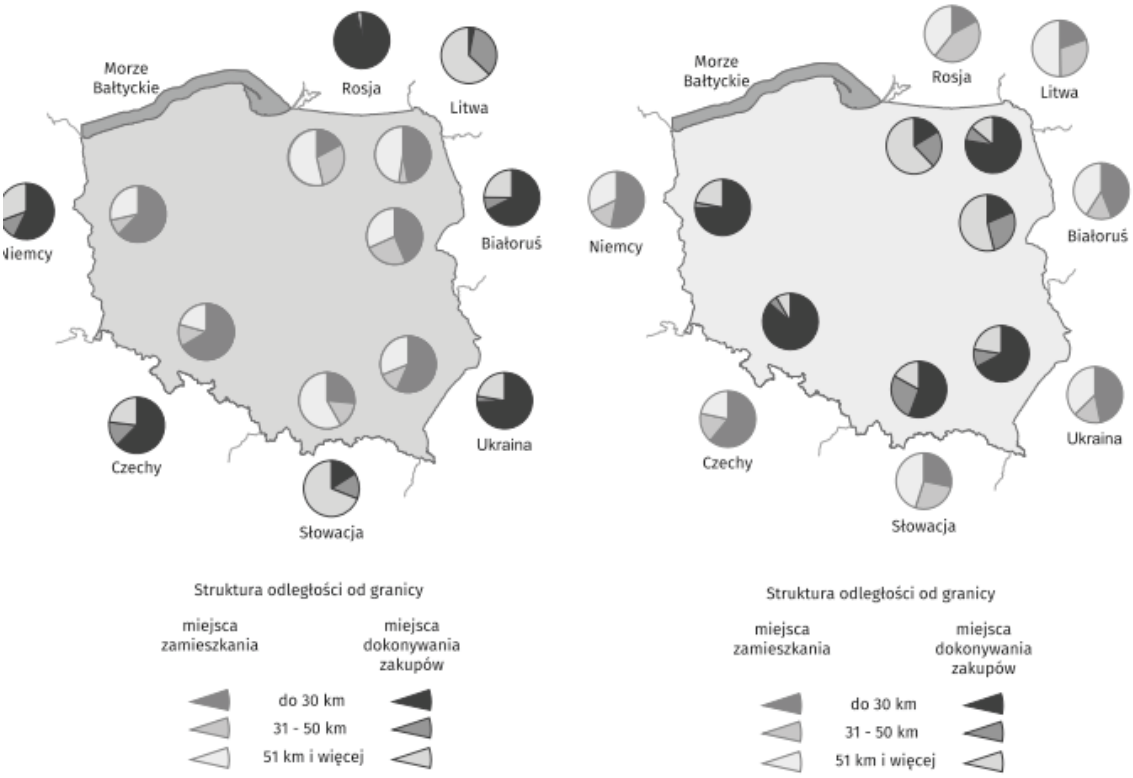


Ryc. 2. Przekroczenia granicy i wydatki turystów w latach 2010-2019
Źródło: https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/ruch-graniczny-oraz-wydatki-cudzoziemcow-w-polsce-i-polakow-za-granica,13,25.html

Ruch graniczny uznawany jest za przejaw społecznej i gospodarczej aktywności jednostek, realizowany wzdłuż granic, przejść granicznych będących niejako centrami wzrostu, szczególnie względem obszarów przygranicznych (ryc. 3).

Zakupy realizowane przez turystów są dokonywane najczęściej do 30 km od przejścia granicznego, co dotyczy obu analizowanych tutaj grup narodowościowych. Liczne opracowania związane z przedstawianą problematyką wskazują jednoznacznie, że teren ten stanowi istotny, jak nie główny element wzajemnej wymiany gospodarczej (Podróże, 2019; Uczestnictwo..., 2019).

Oczywiście należy zwrócić uwagę na ogromne zróżnicowanie wydatków, tak pod względem struktury asortymentowej, które dotyczy określonych odcinków granicy, przy czym ma ono odmienny wymiar wśród Polaków i Ukraińców. Polacy najczęściej przywożą do kraju alkohol, papierosy i słodycze, natomiast Ukraińcy wywożą z Polski wszystkie towary z pominięciem, alkoholu i wyrobów tytoniowych. Niezaprzeczalnie jest to związane ze sposobem i celem realizowanej podróży, czasem pobytu w danej okolicy oraz realną opłacalnością danego typu transakcji.



Ryc. 3. Zasięg oddziaływania granicy na podstawie przekroczeń odcinków granicy przez Polaków i cudzoziemców w 2019 roku

Źródło: https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/ruch-graniczny-oraz-wydatki-cudzoziemcow-w-polsce-i-polakow-za-granica,13,25.html

Funkcjonowanie obsługi granicznej – wnioski z badań

Obecnie obserwuje się niespotykaną nigdy wcześniej skalę migracji ze wschodu na zachód przy równoczesnym wielokierunkowym nacisku na międzynarodową współpracę gospodarczą, co budzi również sporo wyzwań w kontekście budowania polityki bezpieczeństwa. Problematyka urządzania linii granicznej, przejść granicznych ma istotne znaczenie dla funkcjonowania terenów przygranicznych nie tylko w kontekście wymiany towarowej ale przede wszystkim wzajemnych kontaktów pomiędzy Polakami i Ukraińcami. Właściwe funkcjonowanie granicy stanowi trampolinę do tworzenia odpowiednich społecznych relacji. Przeprowadzone badania dowodzą jednoznacznie, że do tego etapu jeszcze daleko.

Sprawność obsługi granicznej, to cecha, na którą najczęściej składa się szereg dodatkowych elementów pozwalających określić, jakość działania realizowaną przez konkretne służby. Z punktu widzenia podjętych rozważań uznano, że istotnymi cechami będą: szybkość oceniająca czas realizacji procedur związanych z przekraczaniem granicy, kompletność rozumiana, jako pełna i całościowa informacja o procedurach i działaniach, rzetelność - poprawność zgodna z prawem i wypracowanymi standardami, dynamika działania służb, fachowość, znajomość standardów obsługi, znajomość prawa związanego z obsługą ruchu granicznego,

skłonność do podejmowania zachowań korupcyjnych przez funkcjonariuszy służb granicznych oraz ogólna kultura obsługi. Sprawność to, więc pewnego rodzaju, jakość obsługi, szybka i kompleksowa. W szerszym zakresie, dotyczy, zatem właściwej komunikacji z turystami, osobami przekraczającymi granicę w oczekiwanych przez zainteresowanych formach, dostępnych, jawnych i prostych.

Łączna ocena służb granicznych wydana przez turystów z Polski i Ukrainy pozostaje na podobnym poziomie. Wyliczone parametry statystyczne świadczą, że w badanej próbie najbardziej skupione wokół średniej pozostają wartości wyliczone dla oceny podatności na korupcję, najwyższe, lecz nadal bliskie średniej dla znajomości prawa przez funkcjonariuszy. Współczynnik zmienności, w ramach badanych cech pozostaje zasadniczo na niskim poziomie i nie przekracza 25%, jedynie w przypadku podatności na korupcję w odniesieniu do polskich przejść granicznych dla ocen wydanych prze Polaków przedstawia poziom przeciętnej zmienności powyżej wyznaczonego pułapu 25%, lecz nigdy nieprzekraczający 45%. W odniesieniu do ocen wydanych przez turystów z Ukrainy większy poziom odchylenia standardowego obserwowano w przypadku rzetelności i znajomości prawa, najniższy zaś względem podatności na korupcję dla służb polskich. Ocena służb ukraińskich najwyższe odchylenie notowała w przypadku sprawności obsługi oraz znajomości prawa przez funkcjonariuszy służb granicznych. Porównanie grup turystów z Polski i Ukrainy pozwala stwierdzić, że nieco niższy współczynnik zmienności dotyczy ocen wydanych przez turystów z Ukrainy. Niemniej jednak w stopniu zasadniczym w obu badanych grupach utrzymuje się on na zbliżonym poziomie. Przedstawione wyniki budzą niepokój. Zdecydowanie wyższe oceny uzyskały służby ukraińskie, tak ze strony turystów z Polski jak i z Ukrainy. Niestety pozostają one znacznie poniżej średnich wartości dla ustalonej tutaj skali. Uznano, że Polacy są w mniejszym stopniu podatni na zachowania korupcyjne, pozostałe cechy obnażają, jakość realizowanej obsługi. Obywatele Ukrainy nieco wyżej niż Polacy ocenili funkcjonowanie rodzimych służb granicznych, dzięki czemu uzyskano dosyć wysoki wskaźnik utrzymujący się na poziomie 4,7 punktu. Wyniki potraktowano łącznie z uwagi na brak różnic w odniesieniu do lokalizacji przejścia granicznego. Najbardziej dotkliwie odczuwano brak dynamiki obsługi podróżnych w odniesieniu do polskich służb, gdzie ta sama cecha względem służb ukraińskich utrzymywała się zdecydowanie powyżej średniej. Element ten warunkował w zdecydowanym zakresie sprawność realizowanej obsługi i kulturę całego procesu (tab. 1).

Tab. 1. Sprawność obsługi granicznej na wybranych przejściach granicznych (Medyka -Szeginie, Korczowa Krakowiec)

Cechy	Polacy						Ukraińcy					
	SG i SC. PL			SG i S.C. UA			SG i SC. PL			SG i S.C. UA		
Obliczenia	SR	S	V	SR	S	V	SR	S	V	SR	S	V
Szybkość	2,3	0,67	0,29	5,6	0,96	0,17	1,5	0,52	0,35	4,5	0,7	0,15
Kompletność	2,5	0,52	0,21	3,0	0,94	0,31	2,0	0,66	0,33	4,6	0,51	0,11
Rzetelność	2,6	0,51	0,19	2,0	0,66	0,33	3,5	0,97	0,27	3,6	0,84	0,23
Dynamika	2,0	0,66	0,33	4,5	0,7	0,15	2,3	0,67	0,29	4	1,05	0,26
Fachowość	2,6	0,51	0,19	4,0	1,05	0,26	3,0	0,94	0,31	4,5	0,7	0,15
Znajomość prawa	3,0	0,94	0,31	3,5	0,97	0,27	4,2	0,78	0,18	5,9	0,99	0,16
Podatność na korupcję	1,3	0,48	0,37	2,6	0,51	0,19	1,3	0,48	0,37	5,5	0,7	0,12
Kultura obsługi	2,0	0,66	0,33	4,6	0,51	0,11	1,6	0,51	0,32	4,6	0,51	0,11
Ogólna ocena	2,3	0,67	0,29	3,7	0,82	0,22	2,4	0,51	0,21	4,7	0,82	0,17

1 - niskie nasilenie cechy; 10 - wysokie nasilenie cechy,

SG - Służba Graniczna; SC. –Służba Celna; PL – Polska, UA – Ukraina

SR- średnia arytmetyczna; S-odchylenie standardowe; V-współczynnik zmienności

Źródło: badania własne

Ocenie poddano również obecnie funkcjonującą infrastrukturę towarzyszącą przejściom granicznym osobno w Medyce, Szeginiach, Korczowej i Krakowcu. Mimo, że otoczenie przejść granicznych pozostawia wiele do życzenia, to po obu stronach granicy wymaga gruntownej modernizacji i rozbudowy. Oceny wydane przez obie analizowane grupy dowodzą, że nieco lepsza sytuacja w opisywanym zakresie panuje po polskiej stronie granicy, jednak całościowo w nieznacznym zakresie utrzymującym się zdecydowanie poniżej średniego poziomu w skali 1- 10 gdzie 1 oznacza zdecydowanie niski poziom, natomiast 10- zdecydowanie wysoki poziom. W Medyce funkcjonuje przy granicy czołowy przedstawiciel dużych dyskontów spożywczo-przemysłowych, co w znacznym stopniu podnosi analizowaną skalę oceny w prezentowanym zakresie. Sanitariaty są przestarzałe, brudne i słabo wyposażone w urządzenia sanitarne. Po obu stronach granicy funkcjonują bary z jedzeniem na wynos, niestety wielokrotnie zamknięte nocą. Kontrola pojazdów odbywa się w niehumanitarnych warunkach, często w kilkugodzinnym oczekiwaniu w izolacji od pozostałej infrastruktury granicznej.

Tab. 2. Ocena infrastruktury przejść granicznych przez turystów z Polski

Cechy	Polacy											
	Medyka			Szeginie			Korczowa			Krakowiec		
Obliczenia	SR	S	V	SR	S	V	SR	S	V	SR	S	V
Sanitariaty	3,0	0,81	0,27	2,0	0,81	0,40	4,3	0,82	0,19	2,0	0,81	0,40
Gastronomia	2,6	0,96	0,40	2,3	0,94	0,41	3,5	0,85	0,24	3,5	1,08	0,30
Kantor	3,5	0,97	0,27	3,6	0,84	0,23	4,0	0,94	0,23	4,3	0,67	0,15
Sklepy	5,6	1,35	0,24	2,3	0,94	0,41	5,0	0,94	0,18	3,2	0,78	0,24
Kontrola pojazdów	3,5	0,97	0,27	1,0	0,00	0,00	4,3	0,82	0,19	2,0	0,66	0,33
Servis	2,6	0,96	0,37	1,0	0,00	0,00	2,6	0,84	0,32	3,0	1,15	0,38
Terminale obsługi	3,2	1,03	0,32	2,3,	0,67	0,29	3,6	1,17	0,32	3,3	0,94	0,28
Pozostałe	2,0	0,81	0,40	2,0	0,66	0,33	2,3	0,82	0,35	3,6	1,35	0,37
Ogólna wartość	3,2	1,13	0,35	2,0	1,05	0,52	3,7	1,49	0,40	3,1	1,28	0,41

SR- średnia arytmetyczna; S-odchylenie standardowe; V-współczynnik zmienności
Źródło: badania własne

Tab. 3. Ocena infrastruktury przejść granicznych przez turystów z Ukrainy

Cechy	Ukraińcy											
	Medyka			Szeginie			Korczowa			Krakowiec		
Obliczenia	SR	S	V	SR	S	V	SR	S	V	SR	S	V
Sanitariaty	3,5	0,85	0,24	1,5	0,70	0,47	5,0	1,05	0,21	2,2	1,03	0,46
Gastronomia	2,8	0,78	0,28	2,6	0,69	0,26	4,2	0,78	0,18	3,4	0,96	0,28
Kantor	3,9	1,19	0,30	4,0	1,15	0,28	4,6	0,96	0,21	4,5	0,97	0,21
Sklepy	7,0	1,70	0,24	2,6	0,96	0,37	6,2	1,03	0,16	3,3	1,05	0,32
Kontrola pojazdów	3,0	1,05	0,35	1,0	0,00	0,00	5,3	0,94	0,17	2,3	0,82	0,35
Servis	3,0	1,05	0,35	1,2	0,42	0,35	2,6	0,69	0,26	2,9	0,99	0,34
Terminale obsługi	4,3	1,05	0,24	2,6	0,69	0,26	3,9	1,19	0,30	3,5	0,97	0,27
Pozostałe	2,0	0,94	0,47	2,4	0,84	0,35	2,2	0,63	0,28	3,5	1,17	0,33
Ogólna wartość	3,7	0,94	0,25	2,2	0,63	0,28	4,2	1,03	0,24	3,2	1,54	0,48

SR- średnia arytmetyczna; S-odchylenie standardowe; V-współczynnik zmienności
Źródło: badania własne

Granica polsko-ukraińska nie jest obecnie środowiskiem przyjaznym turyście, co potwierdzają opinie niemal 95% badanej grupy. Najbardziej dotkliwe i budzące

największy niepokój pozostają bardzo długie kolejki 88% i niezrozumiale długi czas obsługi granicznej -75%. Dla turystów, którzy uczestniczyli w wyjeździe turystycznym po raz pierwszy równie obce są procedury i sposób realizowanej obsługi. Pozostali nieco oswojeni boją się wyizolowania i kontroli wynikającej z „losowania" pojazdu samochodowego do przeglądu technicznego. Czas realizacji takiej kontroli w ocenie ankietowanych sięga nawet 12h i odbywa się w „nieludzkich warunkach". Osoby podróżujące na wschód dostrzegają, że sporym problemem pozostają tutaj drobni przemytnicy, utrzymujący się z handlu alkoholem i wyrobami tytoniowymi, tzw. mrówki, których należy oddzielić od „właściwych turystów" – przekraczających granicę w celach niezarobkowych a bardziej poznawczych. Wydaje się, że po części, dlatego granica Polski z Ukrainą stanowi pewnego rodzaju „ścianę" trudną do zrozumienia dla osób, które nigdy nie miały z nią do czynienia. Najbardziej trudne wydaje się to w ocenie podróżnych dla mieszkańców tego terenu, którzy ze swoich okien obserwują bez końca „kolejkę". Brak właściwej infrastruktury towarzyszącej granicy rodzi nakładające się na siebie problemy, które od lat się pogłębiają i budzą frustrację, przeświadczenie, że nic nie da się zrobić. Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, że:

1. działaniem koniecznym pozostaje właściwe szkolenie służb granicznych w wielowymiarowym charakterze. Poziom oceny, jakości obsługi granicznej nie pozostawia w tym temacie nawet złudzeń. Opinie wydane przez Polaków i Ukraińców dają jasny przekaz dla zarządców przejść granicznych. Turyści oczekują kategorycznej zmiany, przede wszystkim, jeśli chodzi o kulturę zachowania służb;
2. infrastruktura graniczna rodzi obawy epidemiologiczne, nie spełnia podstawowych oczekiwań turystów. Nieco wyższe oceny wydane dla strony polskiej nie zwalniają od realizacji koniecznych inwestycji;
3. obecny wymiar granicy nie jest do zaakceptowania przez turystów. Granica polsko-ukraińska stanowi bramę dzielącą, a niełączącą oba państwa. Jest archaiczna i niezrozumiała oraz konfliktotwórcza;
4. granica Polski z Ukrainą nie jest przygotowana na realny przepływ osobowo-towarowy. Cechuje ją brak wydolnej infrastruktury oraz kadr;
5. brak płynności ruchu granicznego stanowi istotny problem i wyzwanie dla wszystkich stron zaangażowanych w funkcjonowanie granicy: państwa/samorządu/służb granicznych/turystów/lokalnej społeczności.

W ostatnich pięciu latach podobne badania na granicy polsko-ukraińskiej, o charakterze jakościowym, realizowała Fundacja Batorego, która publikuje raporty opracowane przez M. Jaroszewicz i K. Mrozka, w oparciu o pogłębione wywiady z uczestnikami ruchu granicznego. Są to prace realizowane na mniejszych próbach, jednak w zdecydowanie szerszej regionalnej perspektywie. Prezentowane tam dane pozwoliły skonfrontować środowisko osób przekraczających granicę polsko-ukraińską i poznać stosunki społeczne na niej panujące. Uzyskane wyniki po części pokrywają się z badaniami prezentowanymi na łamach niniejszego artykułu, szczególnie, jeśli chodzi o poszczególne cechy sprawności obsługi granicznej, która niezaprzeczalnie wpływa na całościową ocenę przejścia granicznego,

przekładającą się również na przyszłościowy ruch turystyczny (Jaroszewicz, Mrozek, 2020).

Uzyskane dane potwierdzają również wyniki raportu NIK, pt.: „*Sprawność działania służb państwowych na wybranych przejściach granicznych na granicy wschodniej RP*". Jego autorzy zgodnie twierdzą, że szczególnie na przejściach granicznych z Ukrainą nie zapewnia się podróżnym właściwych, godnych warunków na odprawę, w tym miejsc postojowych, zaplecza higienicznego, gastronomicznego itp., Wielokrotnie powtarzaną pozostaje teza, że obserwowana sytuacja nie jest zjawiskiem nowym, a raczej negatywnie pogłębiającym się, co pokazują również wcześniejsze doniesienia wskazywane chociażby przez unijną Agencję Praw Podstawowych (European…, 2020).

Podsumowanie

Na granicy Polski z Ukrainą obserwuje się obecnie pewnego rodzaju rozłam pomiędzy funkcjami, jakie powinna realizować granica państwowa. Chodzi przede wszystkim o zapewnienie bezpieczeństwa dla całej UE – blokadę zagrożeń płynących ze wschodu, po drugie dążność do współpracy zmierzającej do integracji. Zetknięcie tych dwóch niejako przeciwstawnych kwestii doprowadziło do utraty płynności i wydolności granicy.

Jak podkreśla wielu badaczy konieczne są nawet chwilowe eksperymentalne działania budujące późniejsze praktyki zmierzające do rozładowania kolejek i poprawy komfortu turystów (Jaroszewicz, Mrozek, 2020). W przeciwnym wypadku w związku z pojawiającymi się dodatkowymi trudnościami (pandemie/epidemie) całą branżę czeka upadek.

Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że dezintegracja funkcji granicy pogłębia się w analizowanym okresie nie tylko w kontekście kulturowym, etnicznym, ekonomicznym, ale również demograficznym i gospodarczym.

Postuluje się, zatem otwarcie publicznej debaty w omawianych kwestiach zmierzającej do kategorycznego zaangażowania władz i wdrożenia koniecznych inwestycji przez obie strony tego „problematycznego" sąsiedztwa. Jak pokazują zrealizowane badania granica Polski z Ukrainą mimo bliskości kulturowej stanowi ścianę, której turysta nie zburzy.

Literatura

1. *Badania obrotu towarów i usług w ruchu granicznym na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej na terenie Polski*, GUS, Pobrane ze strony internetowej: https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/ruch-graniczny-oraz-wydatki-cudzoziemcow-w-polsce-i-polakow-za-granica,13,25.html. (dostęp: 2.02.2020).
2. Derek, M. (2008). *Funkcja turystyczna, jako czynnik rozwoju lokalnego w Polsce*, UW, Warszawa.

3. *European Union Agency for Fundamental Rights* (2015). *Fundamental Rights at the Land Borders: Findings from Selected European Union Border Crossing Points*, Pobrane ze strony internetowej: https://fra.europa.eu/sites/default/files/fra-2014-third-country-nationals-landborder-checks-summary_en.pdf. (dostęp: 09.02.2020).
4. Gaworecki, W.W. (2010). *Turystyka*, PWE, Warszawa.
5. *Granica z ludzką twarzą. Rekomendacje* (2019). Instytut Wolności. Warszawa-Kijów.
6. Jaroszewicz, M., Mrozek, K. (2020). *Granica nowoczesnego sąsiedztwa. Jak ją zbudować*? Fundacja im. Stefana Batorego, Warszawa.
7. Kawałko, B. (2011). *Wybrane problemy polsko ukraińskiej współpracy transgranicznej, Barometr Regionalny* 2.
8. Kawałko, B. (red.) (2017). Wyzwania *rozwojowe pogranicza polsko-ukraińskiego – w świetle dokumentów strategicznych, Wyzwania rozwojowe pogranicza polsko-ukraińskiego*. Norbertinum, Lublin.
9. Kędziorek, W., Różycka, E. (2016). *Turystyka w dobie globalizacji i internacjonalizacji działalności gospodarczej, Zeszyty Naukowe PWSZ w Płocku Nauki Ekonomiczne*, t. XXIV.
10. *Państwowy Komitet Statystyki Ukrainy*, http://www.ukrstat.gov.ua. (dostęp: 20.12.2019).
11. Parzych, K., Kibycz, A. (2010). *Etnoturystyka na Huculszczyznie – stan obecny i możliwości rozwoju, Turystyka Kulturowa*, 4.
12. *Podróże nierezydentów do Polski. Ruch pojazdów i osób na granicy Polski z krajami Unii Europejskiej*, GUS, https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/ruch-graniczny-oraz-wydatki-cudzoziemcow-w-polsce-i-polakow-za-granica,13,25.html. (dostęp 2.02.2020).
13. *Program Współpracy Transgranicznej „Polska – Białoruś – Ukraina*". https://www.ewt.gov.pl/strony/o-programach/. (dostęp:1.01.2020).
14. *Sprawność działania służb państwowych na wybranych przejściach granicznych na granicy wschodniej RP*, (2020). Warszawa, NIK. www.bip.nik.kontrole.wynikikontrolinik. (dostęp: 20.05.2020).
15. *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020, (z perspektywą do 2030 r.)*, (2017), Warszawa.
16. *Uczestnictwo mieszkańców Polski (rezydentów) w podróżach* (2019), GUS, https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/ruch-graniczny-oraz-wydatki-cudzoziemcow-w-polsce-i-polakow-za-granica,13,25.html. (dostęp: 2.02.2020).