

Alina LIPIŃSKA-SŁOTA<sup>1</sup>

## WYBRANE ZAGADNIENIA PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH PRZEZ TERYTORIUM POLSKI W ASPEKTCIE CZŁONKOSTWA W UNII EUROPEJSKIEJ – INWESTYCJE NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH

**Streszczenie.** Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej wschodnia granica naszego kraju stała się zewnętrzną granicą całego ugrupowania. By sprostać wymogom związanym z akcesją podjęto szereg działań mających na celu dostosowanie przejść granicznych do zwiększonej ilości prac wykonywanych przez placówki celne. Zakres prac modernizacyjnych prowadzonych na wybranych przejściach granicznych oraz źródła ich finansowania przedstawiono w niniejszym artykule.

## SOME PROBLEMS OF INTERNATIONAL TRANSPORT SERVICES IN POLAND IN THE ASPECT OF EUROPEAN UNION MEMBERSHIP – INVESTMENTS ON BORDER CROSSING POINTS

**Summary.** Along with accession of Poland to European Union eastern border of our country is also the border of all EU countries. To be up to this we made an effort to adjust our border crossing points to the increased work performed by customs.

The range of the modernizations on the selected border crossing points and the way of finance this works were presented in this article.

### 1. WPROWADZENIE

Postępujące w Europie procesy integracyjne zmierzają w kierunku utworzenia jednego organizmu społeczno-gospodarczego dającego narodom nadzieję na dobrobyt, stabilność i pomyślność gospodarczą. Wspólny rynek ma służyć wzmoczeniu handlu i umożliwieniu skutecznego ekonomicznego działania. Zintegrowana Europa ma zapewnić poszczególnym państwom poczucie bezpieczeństwa i pokoju, a także wolność i swobodę poruszania się, czyli nieskrępowany, swobodny przepływ osób, poglądów, informacji i towarów.

Badania sytuacji gospodarczej pozwalają na stwierdzenie, że adaptacji do nowych warunków, jakie w związku z wymienionymi procesami wytworzyły się w Europie, wymagają w zasadzie wszystkie sektory gospodarowania. W Polsce uwidoczniło się bowiem wiele problemów gospodarczych, kiedyś niezauważalnych, a obecnie hamujących rozwój różnych dziedzin. Do zagadnień, które wymagają niezwłocznego podjęcia konkretnych decyzji rozwiązujących problemy, należy umiejętne sterowanie przewozami międzynarodowymi.

---

<sup>1</sup> Katedra Transportu, Akademia Ekonomiczna im. K. Adamieckiego, ul. 1-Maja 47, Katowice, tel.(32)2577530, [slota@sulu.ae.katowice.pl](mailto:slota@sulu.ae.katowice.pl)

Sprostanie procesom integracyjnym i jednocześnie wykorzystanie swojego położenia geograficznego wymaga od naszego kraju znacznego wysiłku. Należy go skupić przede wszystkim na korytarzach transportowych, które mają strategiczne znaczenie dla rozwoju międzynarodowej współpracy i realizacji przewozów międzynarodowych.

Uzyskanie przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej spowoduje znaczne zwiększenie prac wykonywanych przez placówki celne na wschodniej granicy naszego kraju. Stała się ona bowiem zewnętrzną granicą całej Unii. Na lądzie oznacza to pas długości 1186 km – najdłuższy odcinek o tym charakterze, strzeżony przez pojedyncze państwo członkowskie<sup>2</sup>. Właśnie na tej granicy będzie się odbywał pobór długu celnego dla wszystkich krajów Unii od towarów przechodzących przez tę granicę. Wyjątek będą stanowiły towary przewożone na mocy Wspólnej Procedury Tranzytowej, karnetu TIR lub ATA. Przepustowość, sprawność działania, jakość świadczonych usług i odpowiednia infrastruktura to podstawowe czynniki zapewniające optymalizację przewozów między Wschodem i Zachodem.

## 2. PRZEJŚCIA GRANICZNE

Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej wschodnia granica naszego kraju stała się zewnętrzną granicą całego ugrupowania. Spowodowało to odpowiednie zwiększenie stanu zatrudnienia w placówkach na zewnętrznej granicy Unii i zmniejszenie zatrudnienia na granicy zachodniej i południowej, co jest związane z zaniechaniem kontroli na tych granicach. Ponadto konieczna jest rozbudowa obiektów zajmowanych przez administrację celną na zewnętrznej granicy i zagospodarowanie zbędnych obiektów na pozostałych granicach. W efekcie tych zmian można oczekiwać ożywienia gospodarczego w przygranicznym regionie wschodnim, związanego z inwestycjami w zakresie infrastruktury: obiektów służących do odpraw celnych, przejść granicznych, dróg dojazdowych, telekomunikacji, obsługi ruchu towarowego i turystycznego. Służby celne będą czuwały nad realizacją polityki wspólnotowej w niemal wszystkich dziedzinach związanych z handlem międzynarodowym<sup>3</sup>.

By sprostać wymogom związanym z przystąpieniem do Unii Europejskiej, podjęto szereg działań mających na celu dostosowanie przejść granicznych do zwiększonej ilości prac wykonywanych przez placówki celne.

Przykładem są inwestycje przeprowadzone na wybranych przejściach granicznych.

Drogowe Przejście Graniczne w Dorohusku jest międzynarodowym przejściem osobowo-towarowym. Przejście pracuje w ciągłym ruchu całodobowym. Docelowa przepustowość to 6000 pojazdów na dobę. Średnia dobowa w 2002 r. wynosiła 2200 pojazdów na dobę. Przejście posiada 12 pasów odpraw: po 3 pasy odpraw odpowiednio dla samochodów osobowych i autokarów oraz samochodów ciężarowych po stronie wjazdowej i wyjazdowej z Polski. Urząd celny posiada 6 stanowisk odpraw. Parking dla samochodów osobowych zajmuje powierzchnię 1500 m<sup>2</sup>, dla samochodów ciężarowych 830 m<sup>2</sup>.

Ponadto przejście dysponuje wielofunkcyjnym budynkiem głównym, budynkiem kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej, budynkiem kontroli specjalnej, dla służb obsługi oraz budynkiem dla odpraw autobusowych, wieżą łączności radiowej oraz urządzeniem do prześwietlania przenośnych bagaży.

<sup>2</sup> Kapka L.: *Szanse dla podmiotów prowadzących działalność usługową agencji celnej na wschodzie po wejściu do Unii Europejskiej*. Polska Izba Cła, Logistyki i Spedycji, Białą Podlaska 2003.

<sup>3</sup> Ibidem.

Prace realizowane są w ramach następujących programów:

- DPG Dorohusk – PL 0013-01-01-02 „Rozbudowa Płyty Północnej” na kwotę 16 700 000 euro (12 500 000 euro z Funduszu Phare i 4 200 000 euro ze środków własnych);
- DPG Dorohusk – PL 0005-01-01-01 „Rozbudowa Płyty Południowej” na kwotę 4 000 000 euro (3 000 000 euro z Funduszu Phare i 1 000 000 euro ze środków własnych)<sup>4</sup>.

Prowadzone prace mają na celu rozbudowę przejścia do docelowej przepustowości 6000 pojazdów na dobę, pozwolą na wykorzystanie nowego mostu na rzece Bug dla ruchu wjazdowego do Polski z chwilą zakończenia budowy płyty północnej. W ramach ostatniego etapu rozbudowy infrastruktura przejścia będzie powiększona o 22 pawilony kontroli paszportowo-celnej, magazyny dla służby celnej, dodatkowy budynek dla Straży Granicznej i dwa budynki dla banków i spedycji. Do końca 2005 r. przejście ma spełniać standardy wspólnotowe w zakresie kontroli sanitarnej, fitosanitarnej i weterynaryjnej. Ponadto rozbudowa przejścia pozwoli na rozgraniczenie ruchu. Wjazd do Polski będzie się odbywał po 14 pasach jednokierunkowo na płycie północnej, a wyjazd – po 11 pasach jednokierunkowo na płycie południowej.

Drogowe przejście graniczne w Hrebennem jest całodobowym, międzynarodowym przejściem osobowo-towarowym. W 2002 r. osiągnięto średnią przepustowość 2387 pojazdów na dobę, przy docelowej przepustowości wynoszącej 3000 samochodów na dobę. Przejście posiada 12 pasów odpraw, parking dla samochodów osobowych o powierzchni 650 m<sup>2</sup> i dla samochodów ciężarowych – o powierzchni 1300 m<sup>2</sup>.

W ramach prac modernizacyjnych przewiduje się rozbudowę przejścia w celu osiągnięcia docelowej przepustowości 3000 samochodów na dobę na obu kierunkach, budowę zadania nad stanowiskiem odpraw oraz budynków dla Urzędu Celnego i Straży Granicznej, kontroli fitosanitarnej i weterynaryjnej. Inwestycje te będą finansowane z Funduszu Phare – 6 000 000 euro oraz środków własnych – 2 000 000 euro. Ponadto planuje się rozbudowę pawilonów kontroli paszportowo-celnej, budynków magazynowych z rampą, budynków kontroli pojazdów, odpraw autobusów, stacji ujęcia wody oraz oczyszczalni ścieków sanitarnych i deszczowych. Środki na ten cel to 5 000 000 euro z Funduszu Phare i 1 700 000 euro – własne<sup>5</sup>.

Międzynarodowe przejście drogowe w Kukurykach jest całodobowym przejściem towarowym. Docelowa przepustowość wynosi 4000 pojazdów na dobę. W 1999 r. przejście połączono drogą celną o długości 5 km z Terminalem Samochodowym Koroszczyn. Odprawy celne, fitosanitarne i weterynaryjne odbywają się na terminalu w Koroszczynie, bowiem dysponuje on odpowiednią infrastrukturą, a mianowicie: budynkiem głównym, kontroli szczegółowej pojazdów, odpraw weterynaryjnych, kontroli wstępnej pojazdów, kontroli końcowej, parkingami oraz urządzeniami rentgenowskimi.

Zgodnie z polską deklaracją, do dnia akcesji, drogowe przejście graniczne w Kukurykach miało spełniać standardy unijne w zakresie kontroli weterynaryjnej. Dlatego też na terminalu samochodowym w Koroszczynie zmodernizowano budynek przeznaczony dla tego rodzaju kontroli. Ponadto prowadzona jest modernizacja drogi celnej, budowa drugiego mostu w Kukurykach oraz dojazdu do tego mostu, trwa przebudowa mostu na „Starorzeczu Bug” na przepust skrzynkowy żelbetowy. Inwestycje te finansowane są ze środków własnych i Funduszu Phare 2000.

Przejście drogowe w Sławatyczach jest całodobowym, międzynarodowym przejściem osobowym. Jego średnia dobową przepustowość w 2002 r. wynosiła 1686 pojazdów osobowych na dobę, przy docelowej przepustowości 2000 pojazdów na dobę. Przejście

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Ibidem.

posiada 14 pasów odpraw: po 3 pasy ruchu dla odpraw samochodów osobowych na wjeździe do – i wyjeździe z Polski, po 2 pasy dla autokarów i po 2 pasy dla samochodów ciężarowych na obu kierunkach. Pasy dla samochodów ciężarowych aktualnie wykorzystywane są na odprawy tranzytowe. Po stronie białoruskiej brak jest obiektów infrastrukturalnych pozwalających na przeprowadzanie odpraw granicznych, dlatego też dokonywane są one wspólnie na obu kierunkach. Przejście w Sławatyczach jest przejściem nowym. Jego budowa objęta była programem rządowym. Zgodnie z nim, oprócz zbudowania infrastruktury dla ruchu pasażerskiego, miały powstać budynki kontroli specjalnej pojazdów, magazyny, zaplecze techniczne dla służb granicznych. Realizacja tych przedsięwzięć jest jednak uzależniona od możliwości finansowych oraz zainteresowania władz Republiki Białoruś rozszerzeniem ruchu granicznego o pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 ton.

Drogowe przejście w Terespolu jest całodobowym, międzynarodowym przejściem osobowym. Po stronie polskiej prowadzone są odprawy w kierunku wjazdowym, natomiast w Brześciu – na kierunku wjazdowym do Polski. Przejście dysponuje 8 pasami odpraw: po 3 pasy na każdym kierunku przeznaczone dla odpraw samochodów osobowych i po 1 przeznaczonym dla odpraw samochodów jadących tranzytem. W celu dostosowania przejścia do wymogów akcesyjnych prowadzona jest przebudowa dachu, wymiana instalacji w budynku głównym, modernizacja zadaszeń nad pasami ruchu, trwa odnawianie nawierzchni i poszerzanie wjazdu dla autobusów. Inwestycje są współfinansowane z Funduszu Phare.

Przejście graniczne w Zosinie jest międzynarodowym, drogowym przejściem, pracującym w ruchu ciągłym całodobowym. Średnia przepustowość w 2002 r. wynosiła 1115 pojazdów transportu osobowego na dobę, przy docelowej – 1500 pojazdów na dobę. Przejście posiada 4 pasy odpraw, a także pawilon kontenerowy, budynki dla potrzeb służb granicznych, do kontroli specjalnej pojazdów, pawilony kontrolerskie. Przewiduje się rozszerzenie zakresu ruchu granicznego o ruch samochodów ciężarowych z ograniczeniem dopuszczalnej masy całkowitej do 3,5 tony.

Drogowe przejście graniczne w Medyce jest całodobowym przejściem międzynarodowym dla ruchu osobowego i towarowego. Odprawy odbywają się na 6 pasach na każdym kierunku. Aktualnie prowadzone są prace przy budowie nowego pawilonu odpraw autobusów oraz budynku odpraw ruchu towarowego.

Przejście graniczne w Korczowej jest największym i najnowocześniejszym przejściem na granicy polsko-ukraińskiej. Jest czynne całą dobę, a odpraw dokonuje się na 6 pasach ruchu dla samochodów osobowych, 4 pasach – dla samochodów ciężarowych oraz na 2 pasach dla samochodów typu BUS.

Międzynarodowe przejście graniczne w Barwinku jest przejściem całodobowym przeznaczonym dla ruchu osobowego, towarowego i małego ruchu granicznego. Dysponuje 7 pasami odpraw granicznych na kierunku wjazdowym i 3 na kierunku wyjazdowym.

W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej przewiduje się także wzrost kolejowych przewozów międzynarodowych. Już obecnie stanowią one ponad 40% całości przewozów realizowanych przez PKP CARGO<sup>6</sup>. Dlatego w transporcie kolejowym również podejmuje się działania, które pozwolą sprostać rosnącym wymogom. Przykładem mogą być prace remontowo-modernizacyjne w porcie przeładunkowo-logistycznym w Małaszewiczach. Obok miejsc i urządzeń przeładunkowych powinny tutaj powstać magazyny i składy celne, centra reekspedycyjne towarów i infrastruktura towarzysząca. PKP CARGO SA planuje przeznaczyć na ten cel około 100 mln zł.

<sup>6</sup> *Przygotowania do Unii*. Aktualności. Biuletyn informacyjny PKP CARGO 2003, nr 8, s. 12.

Przez Małaszewicze kursuje kilka międzynarodowych intermodalnych pociągów towarowych. Jednym z nich jest Ost Wind, kursujący codziennie na trasie Seddin – Smoleńsk i przewożący średnio 30 kontenerów.

Przewiduje się, że w najbliższym czasie prace modernizacyjne będą prowadzone także w innym suchym porcie – Żurawicy-Medyce.

### 3. PODSUMOWANIE

Przytoczone przykłady prowadzonych inwestycji świadczą o tym, że Polska stara się sprostać procesom integracyjnym, mimo iż wymaga to znacznego wysiłku z naszej strony. Tworzenie zintegrowanego i nowoczesnego międzynarodowego systemu transportowego, wysoka jakość świadczonych usług, wyeliminowanie przeszkód na przejściach granicznych niewątpliwie będą zachęcać do aktywizacji współpracy gospodarczej. Umożliwią więc osiągnięcie korzyści nie tylko transportowych, lecz także ogólnogospodarczych.

### Literatura

1. Kapka L.: Szanse dla podmiotów prowadzących działalność usługową agencji celnej na wschodzie po wejściu do Unii Europejskiej. Polska Izba Cła, Logistyki i Spedycji. Biała Podlaska 2003.
2. Lipińska-Słota A.: Lądowy tranzyt ładunków przez terytorium Polski w warunkach integracji europejskiej. Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2000.
3. Przygotowania do Unii. Aktualności. Biuletyn informacyjny PKP CARGO 2003, nr 8.

### Abstract

Poland tries to cope with integration processes and eliminates the problems on eastern border crossing points. Constructions on road and railway border crossings from Korczowa to Gronow are the part of that procedure.