PRZEGLĄD ZACHODNI
1999, nr 3

MACIEJ BAŁTOWSKI
ANDRZEJ MISZCZUK
Lublin

GRANICA POLSKO-UKRAIŃSKA W PERSPEKTYWIE NOWEGO EUROPEJSKIEGO PORZĄDKU GEOPOLITYCZNEGO

1. WPROWADZENIE

Problem granicy polsko-ukraińskiej będzie niewątpliwie jedną z ważniejszych kwestii geopolitycznych w Europie początku XXI w. Charakter tej granicy oraz jej rola w nowym porządku europejskim będą efektem tworzenia się nowego układu sił w jednoczącej się Europie oraz umiejętności znalezienia w nim swojego miejsca przez władze w Warszawie i w Kijowie. Decyzje polityków w tym zakresie powinny być wspierane przez środowiska naukowe i opiniotwórcze zarówno polskie, jak i ukraińskie. Zadaniem tych środowisk jest dostarczenie możliwie wielu informacji niezbędnych do podejmowania decyzji politycznych, a także znalezienie oraz zaproponowanie określonego spektrum potencjalnych rozwiązań.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie problemu granicy polsko-ukraińskiej w zmieniających się warunkach europejskich. W zamierzeniu autorów nie stanowi on próby kompleksowej analizy, a powinien być odczytywany jedynie jako punkt wyjścia do dalszych, bardziej szczegółowych rozważań. W artykule przedstawiamy krótki rys historyczny i stan obecny tej granicy. Zwracamy uwagę na jej podział na część południową i północną oraz na wynikające stąd konsekwencje. We wnioskach rozważamy najbardziej prawdopodobne warianty rozwoju sytuacji i formułujemy pewne dość ogólne zalecenia dotyczące przyszłości.

2. ANALIZA HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNA

Granica polsko-ukraińska liczy 529 kilometrów, co stanowi 14,8% długości wszystkich granic państwa polskiego. Dłuższe od niej są jedynie granice z Czechami (790 km) oraz ze Słowacją (539 km). Granica polsko-ukraińska rozciąga się od okolic Włodawy na północy do linii Karpat na południu. Z jednej strony ma ona po części charakter granicy naturalnej – na długości

INSTYTUT ZACHODNI BIBLIOTEKA
Przegląd Zachodni, nr 3, 1999
Instytut Zachodni

Pogranicze polsko-ukraińskie

Przegląd Zachodni, nr 3, 1999 Instytut Zachodni

201 km stanowi ją bowiem rzeka Bug, ale z drugiej strony – historycznie rzecz ujmując – Bug był zwykle rzeką wewnętrzną. Wcześniej tylko dwukrotnie w historii pełnił funkcję rzeki granicznej. Było to w latach 1795-1815 oraz 1939-1941. Poza tymi krótkimi okresami jego dorzecze leżało zawsze w ramach jednego państwa – Księstwa Halicko-Włodzimierskiego, Polski, Rosji (w latach 1815-1918) i ponownie Polski[1].

Można więc stwierdzić, że granica polsko-radziecka, ukształtowana w 1945 r., była z punktu widzenia historycznego zjawiskiem nowym. Jej przebieg, sankcjonujący zdobycze wojenne ZSRR, ustalony został na konferencjach w Teheranie i Jałcie, a potwierdzony układem polsko-radzieckim z 16 sierpnia 1945 r.[2]

W funkcjonowaniu tej granicy po 1945 r. można wyodrębnić trzy następujące etapy:

1) ostatecznego ukształtowania się granicy polsko-radzieckiej,
2) granicy zamkniętej,
3) granicy filtrującej[3].

Etap pierwszy obejmował: demarkację granicy, jej korektę w 1951 r., w wyniku czego Polska utraciła tzw. kolano Bugu, leżące między Bełżcem a Krystynopolem (głównie ze względu na znajdujące się tam pokłady węgla kamiennego) oraz częściową wymianę ludności, na którą składały się wysiedlenia ludności ukraińskiej do ZSRR i dwie fale napływu Polaków z terenów ZSRR.

Etap drugi obejmował okres od końca lat pięćdziesiątych do przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Charakteryzował się bardzo niską przepuszczalnością granicy wschodniej, przerwaniem wielu powiązań funkcjonalno-przestrzennych, jakie łączyły Lubelszczyznę i Podkarpacie z województwem wołyńskim i lwowskim. Przyczyniło się to do upadku wielu miast, zwłaszcza mniejszych, a obszar przygraniczny nabrał charakteru peryferyjnego.

Etap granicy filtrującej rozpoczął się przed 10 laty. Najważniejszymi impulsami inicjującymi go były transformacja polityczna i społeczno-ekonomiczna Polski oraz rozpad ZSRR i powstanie niepodległej Ukrainy w 1991 r.

W latach 1992-1997 nastąpił ponad sześciokrotny wzrost osobowego ruchu granicznego i ok. czterokrotny wzrost ruchu pojazdów. Od dwóch lat obserwuje się ustabilizowanie się poziomu ruchu granicznego.

---

[1] Por. P. Eberhardt, *Historyczne, współczesne i projektowane podziały administracyjne na pograniczu białorusko-polsko-ukraińskim.* W: A. Miszczuk (red.), *Zagadnienia wielokryterialnej delimitacji euroregionu na pograniczu polsko-białorusko-ukraińskim.* „Euroregion Bug" T. 9. Lublin 1997, ss. 62-68.

[2] Szerzej na ten temat zob.: P. Eberhardt, *Polska granica wschodnia 1935-1945.* Warszawa 1993.

[3] Pojęcia granicy-filtru używa m.in. E. Nowińska, *Strategia rozwoju gmin na przykładzie gmin przygranicznych.* Poznań 1997, s. 47.

Pogranicze polsko-ukraińskie ze względów głównie historycznych, ale także w pewnym sensie geograficznych, można podzielić na dwie części, tj. północną i południową. Część północna obejmuje dwie jednostki administracyjne, tj. po stronie polskiej województwo lubelskie, a po stronie ukraińskiej województwo wołyńskie. Dominuje w nich krajobraz wyżynny (Wyżyna Lubelska, Wyżyna Wołyńska) z bardzo dobrymi warunkami glebowymi dla rozwoju rolnictwa. Terytoria obu województw należały przed 1918 r. do zaboru rosyjskiego. Natomiast część południowa składa się zasadniczo także z dwóch jednostek administracyjnych, tj. województwa podkarpackiego i lwowskiego[4], należących historycznie do Galicji, a z punktu widzenia geograficznego obejmujących pas obniżeń podkarpackich oraz Beskidy Wschodnie. Umowny, geograficznie określony, podział między częścią północną i południową granicy przebiega pasmem Roztocza.

3. POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE I RUCH GRANICZNY

W latach pięćdziesiątych zostały ostatecznie przerwane powiązania przestrzenno-funkcjonalne, jakie łączyły obszar województwa lubelskiego z obszarem województw wołyńskiego i lwowskiego. Widoczne to było zwłaszcza w sferze infrastruktury transportowej. Przestały pełnić funkcje osi rozwoju takie szlaki drogowe jak: Lublin – Dorohusk – Luboml – Kowel, Lublin – Hrebenne – Lwów, Hrubieszów – Uściług – Włodzimierz Wołyński, Hrubieszów – Dołhobyczów – Sokal/Bełz. Przerwane zostały trzy dość ważne w okresie przedwojennym szlaki kolejowe: Lublin – Chełm – Kowel, Zamość – Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński – Kowel, Lublin – Rawa Ruska – Żółkiew – Lwów.

Mosty na Bugu: w Dorohusku (kolejowy i drogowy) oraz Zosinie spełniały jedynie funkcje obiektów wojskowych, przygotowanych do transportu żołnierzy Armii Czerwonej na terytorium Polski.

Nastąpiła degradacja komunikacyjna Lublina, Chełma, Zamościa, Włodawy i Hrubieszowa. Podobne skutki odczuły także miasta po drugiej stronie granicy, takie jak: Kowel, Włodzimierz Wołyński, Luboml, Żółkiew, Rawa Ruska. Jedynym nowym elementem było oddanie do użytku w latach 1979-1980 w ramach realizacji Linii Hutniczo-Siarkowej, kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów-Izów, obsługującego 10-15 pociągów towarowych na dobę (od 1990 r. także ruch osobowy).

Szczelna granica doprowadziła do uzyskania przez znaczącą część Lubelszczyzny cech obszaru peryferyjnego. Przyczyniła się nie tylko do zniszczenia

[4] Niewielki odcinek granicy polsko-ukraińskiej przebiega między polskim województwem podkarpackim a ukraińskim województwem zakarpackim.

dawnych powiązań komunikacyjnych, ale w konsekwencji do stagnacji gospodarczej i odpływu najbardziej aktywnej ludności. To ostatnie zjawisko szczególnie uwidoczniło się na terenach wiejskich[5].

Nieco inaczej wyglądała sytuacja komunikacyjna w południowej części pogranicza polsko-ukraińskiego. Między Lwowem a Rzeszowem i dalej Krakowem oraz Wrocławiem, istniał nieprzerwanie stary, sięgający średniowiecza ciąg komunikacyjny z dużymi, funkcjonującymi przez 50 lat, międzynarodowymi przejściami granicznymi: drogowym w Medyce (o przepustowości 1600 pojazdów i 10 tys. osób na dobę) i kolejowym w Przemyślu-Medyce. Przez długie lata było to jedyne przejście graniczne między PRL a Ukraińską Socjalistyczną Republiką Radziecką.

Od początku lat dziewięćdziesiątych zwiększeniu uległa szczególnie przepuszczalność północnej części granicy polsko-ukraińskiej. Zlokalizowanych jest tu obecnie, oprócz przejścia kolejowego Hrubieszów-Izów, o którym wspomnieliśmy wcześniej, pięć przejść granicznych:

– funkcjonujące od 1990 r. drogowe przejście graniczne Dorohusk-Jagodzin na szlaku drogowym Warszawa – Kijów, o dobowej przepustowości 2400 pojazdów i 7400 osób;

– kolejowe przejście graniczne Dorohusk-Jagodzin, usytuowane na szlaku Warszawa – Lublin – Chełm – Dorohusk – Kowel – Kijów, o dobowej przepustowości 10-12 pociągów towarowych, obsługujące także ruch pasażerski;

– uruchomione w 1995 r. drogowe przejście graniczne Zosin-Uściług, zapewniające najkrótsze połączenie w kierunkach Lublin – Łuck i Zamość – Łuck, przeznaczone do obsługi ruchu osobowego, o dobowej przepustowości 1100 samochodów osobowych i 3100 osób, z bardzo złej jakości drogami dojazdowymi;

– drogowe przejście graniczne Hrebenne-Rawa Ruska, położone na szlaku Warszawa – Lublin – Zamość – Lwów, uruchomione w 1990 r., o dobowej przepustowości 3100 pojazdów i 8000 osób;

– uruchomione w 1996 r., przeznaczone dla obsługi głównie ruchu osobowego, kolejowe, normalnotorowe przejście graniczne Hrebenne-Rawa Ruska, pozwalające na odtworzenie szlaku kolejowego Warszawa – Lublin – Lwów, mającego przeszło 120-letnią historię.

Na odcinku południowym granicy polsko-ukraińskiej od 1997 r. funkcjonuje nowoczesne przejście w Korczowej o przepustowości 2800 pojazdów i 6000 osób. W przyszłości ma tędy przebiegać autostrada A-4 łącząca Lipsk i Drezno ze Lwowem i Kijowem.

[5] Z badań przeprowadzonych przez P. Eberhardta wynika, że spośród 12 regionów wyludniających się w Polsce, trzy (podlasko-nadbużański, janowsko-hrubieszowski oraz Roztocze) zlokalizowane są przy granicy polsko-ukraińskiej. Por. P. Eberhardt, *Regiony wyludniające się w Polsce*. „Prace Geograficzne IGiZP PAN" nr 148/1989.

Przegląd Zachodni, nr 3, 1999 Instytut Zachodni

TABELA 1

Osobowy ruch graniczny na drogowych przejściach polsko-ukraińskich w latach 1991-1997

Nazwa przejścia	Ruch graniczny osób (w tys.)							Łącznie w tys.
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Dorohusk	63,3	586,0	1054,7	1378,9	2079,0	2593,5	2771,9	10527,3
Zosin	3,0	11,3	6,7	2,0	112,9	944,0	1157,0	2236,9
Hrebenne	24,2	703,3	862,0	1304,0	2605,3	2687,0	3092,0	11277,8
Medyka	408,1	258,8	1940,6	2451,8	3451,8	3460,8	3560,0	15531,9
Ogółem	498,6	1559,4	3864,0	5136,7	8249,0	9685,3	10580,9	39573,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Z. Pastuszak, *Przejścia graniczne i ruch graniczny w obszarze Euroregionu Bug*. Lublin 1997 oraz danych Straży Granicznej i GUS.

Wszystkie wymienione powyżej przejścia graniczne mają obecnie status międzynarodowych, czynnych całą dobę. W 1997 r. granicę polsko-ukraińską na drogowych przejściach granicznych przekroczyło 10,6 mln osób (z czego 33,6% w Medyce, 29,2% w Hrebennem, 26,2% w Dorohusku) oraz 2,8 mln pojazdów (z czego 32,8% w Hrebennem, 29,5% w Dorohusku, 24,0% w Medyce). Bardziej szczegółowe dane na ten temat zawierają tabele 1 oraz 2.

W osobowym ruchu granicznym na przejściach zlokalizowanych na Lubelszczyźnie przeszło 10-krotnie wyższa była liczba cudzoziemców (w większości Ukraińców) przybywających do Polski i z niej wyjeżdżających, w stosunku do liczby Polaków, przekraczających granicę. W granicznym ruchu samochodów, relacje pojazdów należących do cudzoziemców w stosunku do tych, które należą do Polaków układały się mniej więcej jak 5:1 dla autobusów, 9:1 dla samochodów osobowych i 7:1 dla samochodów ciężarowych.

TABELA 2

Ruch graniczny pojazdów na drogowych przejściach granicznych polsko-ukraińskich w latach 1991-1997

Nazwa przejścia	Ruch graniczny pojazdów (w tys.)							Łącznie w tys.
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Dorohusk	12,7	147,8	262,9	453,7	683,0	822,1	825,0	3207,2
Zosin	0,4	0,4	0,1	0,1	46,4	540,0	383,6	971,0
Hrebenne	4,8	68,0	200,9	389,8	680,9	812,3	916,5	3073,2
Medyka	645,1	525,5	386,7	479,7	648,8	668,6	670,0	4024,4
Ogółem	663,0	741,7	850,6	1323,3	2059,1	2843,0	2795,1	11275,8

Źródło: jak w tabeli 1.

Podstawowym impulsem ruchu granicznego jest handel, zarówno oficjalnie rejestrowany (handel zagraniczny), jak i nie rejestrowany (przygraniczny, zwany także bazarowym). Pomimo że w badaniach ankietowych osoby przekraczające przejścia graniczne Lubelszczyzny deklarują – jak wynika z badań Z. Pastuszaka[6] – różne cele podróży (46% – turystyczny, 35% – handlowy, 5% – tranzytowy, 14% – inny) to przyjęcie dla 95% z nich celu handlowego nie jest błędem.

Po dynamicznym wzroście obrotów handlu bazarowego od 1992 r., w roku 1998 nastąpiło wyraźne załamanie (tab. 3), spowodowane m.in.: wprowadzeniem podwyższonych ceł i innych utrudnień przez stronę ukraińską, spadkiem opłacalności handlu bazarowego, ubożeniem obywateli Ukrainy w związku z kryzysem ekonomicznym w tym kraju.

TABELA 3

Wartość wydatków poniesionych w Polsce przez cudzoziemców zmotoryzowanych i podróżujących koleją w latach 1995-1997 i I półroczu 1998 r.

Wyszczególnienie	Wartość wydatków poniesionych przez cudzoziemców w roku (w mln zł):			
	1995	1996	1997	1998
Województwo chełmskie	225,3	617,0	831,0	648,3
Województwo zamojskie	147,1	351,0	561,6	307,6
Województwo przemyskie	1155,6	342,5	431,4	425,7
Razem	1528,0	1310,5	1824,0	1381,6

Źródło: *Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce.* GUS, Warszawa 1996, 1997, 1998.

Z tabeli 3 wynika, że o ile jeszcze w 1995 r. większość wydatków (ponad 75%) poniesionych przez cudzoziemców, dokonanych zostało w południowej części pogranicza polsko-ukraińskiego, to w następnych latach proporcja ta wyraźnie się odwróciła na korzyść części północnej.

Ogólnie można ocenić, że przepustowość ruchu na granicy polsko-ukraińskiej jest nadal niska, co wynika przede wszystkim z małej liczby przejść oraz nieadekwatnej do potrzeb infrastruktury. Na granicy polsko-niemieckiej, czyli obecnej wschodniej granicy Unii Europejskiej, liczącej 467 km długości, funkcjonują 34 przejścia graniczne. Dla zapewnienia porównywalnej płynności ruchu na granicy polsko-ukraińskiej konieczne byłoby zatem wybudowanie ok. 30 nowych przejść granicznych.

[6] Z. Pastuszak, *Przejścia graniczne i ruch graniczny w obszarze Euroregionu Bug.* „Euroregion Bug" T. 7. Lublin 1997, s. 145.

Przegląd Zachodni, nr 3, 1999 Instytut Zachodni

4. DWIE CZĘŚCI POGRANICZA POLSKO-UKRAIŃSKIEGO

Wspomnieliśmy powyżej o podziale granicy polsko-ukraińskiej na dwie części: północną i południową, rozgraniczonych umownie wypiętrzeniem Roztocza. Na uwarunkowania o charakterze geograficznym, determinujące ten podział, nakładają się bardzo silnie czynniki historyczno-społeczne. Mniej więcej do linii Roztocza sięgał zabór austriacki, a na północ od niej zabór rosyjski (Tomaszów Lubelski znajdował się już w zaborze rosyjskim) i mniej więcej po tej linii przebiegał bardzo istotny podział społeczny: Wołyń był zawsze w znacznej większości prawosławny, zaś Galicja – unicka. W ten sposób owo wyodrębnienie części południowej (lwowsko-przemyskiej) oraz północnej (wołyńsko-lubelskiej) pogranicza polsko-ukraińskiego jeszcze się wyostrza.

Z podziału tej granicy na dwie części wynikają również dwa rodzaje problemów, dwie historie oraz dwa rodzaje bieżącej i przyszłej współpracy przygranicznej Polski i Ukrainy.

Na południu, historycznie rzecz biorąc, ludność ukraińska i polska rozdzielały się dość wyraźnie, choć w ramach tego samego państwa. Im bardziej na północ, tym granice narodowościowe były bardziej rozmyte, coraz więcej było „tutejszych". Odrębność narodowa, znaczona religią, obiektami kultu i kultury, była słabiej zarysowana niż na południu. Po 1945 r. zarówno po jednej, jak i po drugiej stronie granicy nastąpiły intensywne wysiedlenia, co spowodowało utratę wielokulturowości i wieloetniczności, tak charakterystycznych przez wiele stuleci dla Wołynia i – w mniejszym stopniu – dla Lubelszczyzny[7]. Współcześnie ślady wielokulturowości w północnej części pogranicza polsko-ukraińskiego odnaleźć można jedynie w ocalałych obiektach kultury materialnej, zwłaszcza sakralnych, oraz w specyfice językowej[8].

Można stwierdzić, że obecnie ślady historii, przybierające niestety zwykle postać „upiorów przeszłości", są na obszarze Wołynia i Lubelszczyzny znacznie słabsze niż na południu, gdzie poczucie tożsamości narodowej było silniejsze z obu stron i gdzie istniała kwestia Lwowa – historycznie rzecz biorąc – polskiej enklawy na obszarze zamieszkanym przez większość ukraińską.

Należy w tym miejscu podkreślić kwestię niezwykle ważną dla zrozumienia relacji transgranicznych Polski i Ukrainy. Otóż zwykle autorzy analizujący problemy współpracy przygranicznej koncentrują się na obszarze Lwów – Przemyśl, tj. na części południowej, gdzie rzeczywiście jest bardzo wiele problemów, wzajemnych urazów i uprzedzeń wywodzących się z przeszłości.

---

[7] Bardzo interesujące i obszerne badania socjologiczne przeprowadził na ten temat w 1996 r. zespół pod kierunkiem ks. prof. L. Dyczewskiego: L. Dyczewski, D. Wadowski, R. Szwed, *Kapitał ludzki czynnikiem rozwoju Euroregionu Bug (raport z badań)*. „Euroregion Bug" T. 11. Lublin 1997.

[8] Szerzej na ten temat: J. Bartmiński, F. Czyżewski, *Specyfika językowo-kulturowa Pobuża. Problem delimitacji Euroregionu Bug*. W: A. Miszczuk (red.), *op. cit.*, ss. 91-115.

Chcemy bardzo silnie podkreślić, że patrzenie na pogranicze polsko-ukraińskie, w ogóle na kontakty polsko-ukraińskie, przez pryzmat Przemyśla i Lwowa jest wielkim uproszczeniem.

Można w tym miejscu zaryzykować tezę, może zbyt daleko idącą, ale prowokującą do dyskusji, że o ile na pograniczu lwowsko-przemyskim do rzeczywistego pojednania polsko-ukraińskiego musi upłynąć jeszcze sporo czasu, to pogranicze lubelsko-wołyńskie ma przed sobą – naszym zdaniem – dużo lepszą przyszłość. Bowiem w tej części granicy owo pojednanie już się *de facto* dokonało. I w konsekwencji ta „łatwiejsza", północna część granicy powinna stanowić zasadniczy obszar rozwijania dobrosąsiedzkich, przygranicznych kontaktów polsko-ukraińskich.

W obu częściach pogranicza polsko-ukraińskiego już w latach 1991-1992 powstawały inicjatywy bliższej współpracy przygranicznej. Zaowocowały one powołaniem dwóch euroregionów (związków transgranicznych): Karpaty oraz Bug. To, w jaki sposób te euroregiony się rodziły i jakie problemy napotykają w swoim funkcjonowaniu, potwierdza – naszym zdaniem – tezę wygłoszoną wcześniej, dotyczącą dwojakiego charakteru tej granicy. Euroregion Karpaty, powołany w lutym 1993 r., powstawał w atmosferze konfliktów i do dziś zasadnicze problemy (głównie o podłożu historycznym), jakie pojawiły się przy jego powoływaniu, nie zostały w pełni rozwiązane. Natomiast Euroregion Bug powstał znacznie później, bo dopiero we wrześniu 1995 r., ale nie budził takich emocji i nigdy problemy z przeszłości w istotny sposób nie wpływały na jego funkcjonowanie.

5. EUROREGION BUG I ROZWÓJ KONTAKTÓW PRZYGRANICZNYCH

W latach 1995-1997 kierowaliśmy obszernym projektem badawczym finansowanym przez Komitet Badań Naukowych w Warszawie, pod hasłem „Euroregion Bug". Był to projekt naukowego i analitycznego wspierania rozwoju współpracy transgranicznej Polski i Ukrainy, właśnie w ramach powołanego w 1995 r. Euroregionu Bug. Projekt miał charakter multidyscyplinarny, głównie ekonomiczno-społeczny z elementami planowania przestrzennego. Jego wyniki badawcze zostały zawarte w 16 tomach publikacji serii wydawniczej „Euroregion Bug"[9].

[9] M.in.: M. Bałtowski (red.), *Regiony, euroregiony, rozwój regionalny*. T. 4. Lublin 1996; A. Miszczuk (red.), *Zagadnienia wielokryterialnej delimitacji euroregionu na pograniczu polsko-białorusko-ukraińskim*. T. 9. Lublin 1997; J. Dębski, *Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego Euroregionu Bug*. T. 10. Lublin 1997; T. J. Chmielewski (red.), *Skala przekształceń środowiska i polityka ekologiczna Euroregionu Bug*. T. 15. Lublin 1997; J. Polski (red.), *Strategia rozwoju Euroregionu Bug*. T. 16. Lublin 1997.

Przegląd Zachodni, nr 3, 1999 Instytut Zachodni

Z naszych kontaktów ze stroną ukraińską, głównie ze środowiskami akademickimi, środowiskami biznesu oraz administracją Łucka i Lwowa, wynikają następujące, bardzo generalne wnioski, odnoszące się do kwestii współpracy przygranicznej Polski i Ukrainy, przede wszystkim w północnej części granicy:

1. Istnieje silna wola współpracy na różnych szczeblach i z obu stron.
2. Wzajemne historyczne uprzedzenia i resentymenty nie stanowią wielkiego problemu. Milcząco godzimy się na odkreślenie przeszłości grubą kreską i nakierowanie się na przyszłość, na wspólne rozwiązywanie bieżących i przyszłych problemów.
3. Przeszkody we współpracy mają charakter przede wszystkim systemowy, wynikający z braku odpowiednio dynamicznych reform politycznych, ekonomicznych, społecznych na Ukrainie i niekompatybilności polskiego i ukraińskiego systemu gospodarczego, czego zewnętrznym przejawem są m.in. różne procedury podejmowania decyzji czy różnica w zamożności społeczeństwa.
4. Jest bardzo wiele problemów, których rozwiązanie jest możliwe tylko w ramach współpracy transgranicznej. Należą do nich m.in. problemy związane z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej, ochrony środowiska, turystyki, kultury, nauki.

Wydaje się, że celowe byłoby wyraźniejsze oddzielanie w ramach współpracy wymiaru ogólnopaństwowego kontaktów od wymiaru transgranicznego, czy lepiej – przygranicznego, a także odpowiednie wspieranie tej współpracy przez rządy obu państw. Granica polsko-ukraińska powinna stopniowo, dzień po dniu, stawać się granicą przyjaźni i współpracy.

Wydaje się, że w ramach współpracy przygranicznej należałoby niezwłocznie podjąć działania takie, jak:

1. Określenie szczególnych warunków ułatwiających przekraczanie granicy w ruchu przygranicznym, w tym utworzenie turystycznych przejść granicznych.
2. Zintensyfikowanie wymiany o charakterze instytucjonalnym – nauka, szkolnictwo, organizacje pozarządowe, np. poprzez organizowanie imprez kulturalnych, podejmowanie wspólnych projektów badawczych, szczególnie w ochronie środowiska itp.
3. Obustronne wspieranie przedsięwzięć o charakterze transgranicznym – komunikacja, ochrona środowiska.
4. Wspomaganie finansowe i instytucjonalne – przede wszystkim ze strony polskiej oraz europejskiej – związków transgranicznych (euroregionów), które obecnie borykają się z wielkimi trudnościami finansowymi.
5. Rozwijanie pomocy technicznej i edukacyjnej dla obszarów przygranicznych Ukrainy ze strony Polski i UE.

Szczególne znaczenie ma dalszy rozwój przejść granicznych i modernizacja szlaków drogowych i kolejowych prowadzących do nich. Obecnie nie są one w większości przystosowane do tak dużego ruchu osób i pojazdów. Konieczna

jest zatem realizacja programu dróg ekspresowych Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne oraz Lublin – Chełm – Dorohusk, budowa autostrady A-4 kończącej się w Korczowej, modernizacja linii kolejowych Rejowiec – Hrebenne oraz Lubaczów – Werchrata. Jest to pewne minimum działań zmierzających do integracji komunikacyjnej pogranicza polsko-ukraińskiego i przybliżenia parametrów granicy polsko-ukraińskiej do wymogów przyszłej granicy wschodniej UE. Już teraz niektóre zamierzenia inwestycyjne dotyczące infrastruktury granicznej finansowane są po części z Funduszu *PHARE*. Warte rozważenia wydaje się także stopniowe przesuwanie środków finansowych z zachodniej granicy Polski, która z chwilą włączenia Polski do UE przestanie pełnić swoje funkcje, na rzecz granicy wschodniej.

Dalszy rozwój komunikacji na pograniczu polsko-ukraińskim w sposób zdecydowany mógłby nastąpić z chwilą wejścia Polski do UE. Mogłoby się wtedy okazać, że istnieją także szanse realizacji koncepcji *Via Intermare* – propagowanej przez M. Rościszewskiego, polegającej na odtworzeniu dawnego europejskiego korytarza komunikacyjnego biegnącego przez terytorium Polski i Ukrainy, a łączącego wybrzeża Bałtyku i Morza Czarnego[10].

Należy jednocześnie podkreślić, że wzrost przepuszczalności granicy i ułatwienia w ruchu przygranicznym nie mogą w żadnym stopniu sprzyjać rozwojowi dwóch najczęściej obecnie popełnianych tu rodzajów przestępstw, tj. nielegalnej migracji i przemytowi samochodów.

6. WNIOSKI KOŃCOWE

Stosunki między Polską a Ukrainą nie są i nie będą kształtowane z obu stron w oderwaniu od uwarunkowań i od rozwoju sytuacji geopolitycznej w Europie[11]. Obecnie są one bardzo dobre na szczeblu prezydentów, nieco gorsze na szczeblu rządów i na szczeblu państw. Jednak na przyszłość nie ma wyraźnych przesłanek wskazujących na możliwość istotnej poprawy w tym zakresie. Kluczową kwestią jest w tym względzie odpowiedź na pytanie: czy członkostwo Polski w *NATO* i rozpoczęta integracja z Unią Europejską wzmocni – dynamicznie rozwijające się od 1991 r. – stosunki polsko-ukraińskie, czy je osłabi. Jesteśmy umiarkowanymi pesymistami, gdy chodzi o stosunki na szczeblu państw. Wstąpienie Polski do *NATO* i nasza rosnąca integracja z UE nie są odbierane przez stronę ukraińską jako jednoznacznie pozytywne sygnały. Jednocześnie brak zdecydowanych reform rynkowych na Ukrainie, postępująca etatyzacja i korupcja w gospodarce z jednej strony,

[10] Zob. M. Rościszewski, *Polska granica wschodnia*. „Geopolitical Studies" vol. 1, IGiZP PAN, Warszawa 1997, s. 55.

[11] Interesujące rozważania w tym zakresie przedstawia M. Rościszewski, *op. cit.*, ss. 21-45.

a silne dążenia prorosyjskie znacznej części społeczeństwa z drugiej strony, to czynniki nie sprzyjające rozwojowi stosunków polsko-ukraińskich. Ponadto wiązanie się Polski ze strukturami europejskimi, i w konsekwencji otwieranie granicy zachodniej, wymagać będzie zaostrzenia funkcji kontrolnych na granicy wschodniej.

Polaryzacja polityczna społeczeństwa Ukrainy (nacjonaliści *versus* komuniści), mająca także swój wyraz przestrzenny w podziale Ukrainy na zachodnią (proeuropejską) i wschodnią (prorosyjską) z pewnością przybierze na ostrości w związku z wyborami prezydenckimi w 1999 r. Wyniki tych wyborów w jakimś stopniu wskażą odpowiedź na pytanie, w którym kierunku zmierza Ukraina. Jeśli okaże się, że w kierunku proeuropejskim, to z pewnością realna jest do powtórzenia „polska droga do struktur europejskich". Oznaczać to także będzie zdynamizowanie stosunków polsko-ukraińskich i dalsze ożywienie pogranicza polsko-ukraińskiego. Polska spełniałaby wówczas rolę „pomostową", w zbliżony sposób, jak wobec Polski od dziewięciu lat spełniają ją Niemcy.

Jeśli okaże się, że w kierunku przeciwnym, to Ukraina pogrąży się jeszcze bardziej w „szarej strefie neutralności", w jakiej tkwi obecnie. Jest to wysoce prawdopodobne[12], bowiem integracja tego kraju ze strukturami europejskimi, *de facto* niemożliwa w dającej się przewidzieć perspektywie ze względów formalnych, nie jest również tak oczywista dla władz i społeczeństwa, jak ma to miejsce w Polsce. Istnieje bowiem alternatywa, propagowana przez komunistów, w postaci jakiejś wersji „wariantu Łukaszenki", prowadząca do wzmacniania WNP. Wybór Rosji jako strategicznego partnera Ukrainy niewątpliwie osłabi dynamikę kontaktów polsko-ukraińskich, przynajmniej na szczeblu państwowym. W interesie Polski, a także Europy jako całości, leży podejmowanie wszelkich dostępnych działań, które odsuwałyby możliwość wystąpienia tego wariantu rozwoju sytuacji[13].

Jeśli jednak utrzymanie dotychczasowych, właściwych stosunków na szczeblu państwowym będzie niemożliwe (czego nie można wykluczyć), to tym bardziej należy kultywować i rozwijać, w kierunkach wskazanych powyżej, współpracę na szczeblu przygranicznym, traktując ją jako inwestycję przyszłościową, oddzieloną – na ile to możliwe – od bieżących uwarunkowań geopolitycznych.

---

[12] Podobnego zdania są autorzy raportu Ośrodka Studiów Wschodnich. Zob. J. Cichocki, G. Gromadzki, T.A. Olszański, W. Padyński, W. Rodkiewicz, B. Sienkiewicz, W. Stanisławski, *Rok 1998 – koniec iluzji?* OSW, Warszawa 1999. Zob. też S. Popowski, *Czy postkomunizm jest reformowalny.* „Rzeczpospolita" nr 66/1999, s. 6.

[13] Zob. też na ten temat: M. Rościszewski, *op. cit.*, ss. 39-42.