

УДК 327.39(477):355.357:061.1НАТО

Міністерство освіти і науки України  
Львівський національний університет імені Івана Франка  
(79000, м. Львів, вул. Університетська 1)

ЗВІТ  
ПРО ВИКОНАННЯ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ РОЗРОБКИ  
“РОЗРОБЛЕННЯ НАУКОВОГО МЕТОДУ КОМПЛЕКСНОГО МОНІТОРИНГУ  
ПРОЗОРОСТІ УКРАЇНСЬКО-НАТОВСЬКОГО КОРДОНУ З УРАХУВАННЯМ  
СОЦІО-ЕКОНОМІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ЙОГО  
ЕФЕКТИВНОСТІ В ДОСЛІДЖЕННЯХ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН”

2007

## РЕФЕРАТ

Звіт про НДР: 168 с., 1 табл., 49 джерел.

Об'єктом дослідження був сучасний кордон між Україною та НАТО у широкому значенні цього слова, а саме: а) візова політика його країн-членів щодо українських громадян; б) стан прикордонної інфраструктури по обох боках кордону (кількість та якість прикордонних переходів і під'їзних доріг; ставлення працівників прикордонної та митної служб до українських громадян; дотримання прав людини під час перетину українсько-НАТОВського кордону тощо); в) вплив невизначеності та недостатньої облаштованості північно-східних кордонів нашої держави на ступінь прозорості українсько-НАТОВського кордону; г) вплив ситуації на західних кордонах України на ставлення її громадян до НАТО.

Метою роботи було створення методу комплексного моніторингу кордону між Україною і НАТО та на його основі всебічний аналіз ситуації на західних українських кордонах; розробка практичних рекомендацій для відповідних державних органів задля підвищення ступеня їхньої прозорості, а також визначення можливості застосування результатів дослідження у моделюванні головних векторів участі нашої держави в міжнародних відносинах на євразійському континенті.

Дослідження проводилося на основі наукового методу комплексного моніторингу прозорості українсько-НАТОВського кордону, який передбачає аналіз всіх складових процесу виїзду громадян України на територію країн-членів НАТО: від процедури отримання віз і до процесу перетину самого кордону.

В результаті досліджень було встановлено, що загалом прозорість українсько-НАТОВського кордону не відповідає міжнародним стандартам, що в свою чергу негативно впливає на ставлення громадян України до Північно-Атлантичного Альянсу. Зі свого боку Україна повинна здійснити низку заходів для посилення довіри до неї з боку наших західних партнерів, що підвищить ступінь прозорості її західних рубежів.

**НАТО, УКРАЇНА, УКРАЇНСЬКО-НАТОВСЬКИЙ КОРДОН.**

## ЗМІСТ

Вступ .....	5
1 Метод комплексного моніторингу прозорості українсько–НАТОвського кордону.....	11
2 Формування українсько-НАТОвського кордону.....	14
3 Становлення східного кордону України в контексті її євроатлантичної інтеграції.....	25
4 Українсько-словацький кордон.....	35
5 Українсько-угорський кордон.....	47
6 Українсько-румунський кордон.....	58
7 Моніторинг українсько-польського кордону.....	84
Висновки.....	85
Додаток А.....	88
Додаток Б.....	145
Перелік посилань .....	164

## ВСТУП

Кордон, або як вказано в Вікіпедії – вертикальна до поверхні землі віртуальна площина, що визначає межі території держави – суші, вод, надр, повітряного простору, відіграє величезне значення в житті держав та народів. Втіленням цієї площини є так звана лінія кордону, тобто місце в якому державний кордон перетинається з поверхнею землі. В Західній Європі в більшості випадків, як наприклад між Італією та Швейцарією чи Францією та Бельгією, лінія державного кордону є фактично непомітною. Єдине що нагадує про неї це вкопані на значній віддалі один від одного прикордонні стовпчики, а автомобілі перетинають внутрішні кордони ЄС і НАТО навіть не сповільнюючи.

Деяка інша ситуація спостерігається на кордонах держав Центрально-Східної Європи, передусім тих, які в часи холодної війни розділяли два табори – комуністичний та ліберально-демократичний. Промовистим фактом є те, що ще неповних двадцять років тому на кордоні Польщі з Федеративною Республікою Німеччини пункти прикордонної служби були на відстані всього 16-20 км один від одного. Однак виразний поділ кордонів спостерігався також в рамках самого комуністичного табору. Подібна ситуація існувала й на кордоні між ПНР і НДР, а також на кордоні Радянського Союзу з Польщею. Так, від деструктивних впливів „братньої” ПНР мешканці СРСР, в тому числі й Радянської України, були „захищені” парканом з колючого дроту висотою 2,5 метра підключеним до мережі високовольтного струму. Біля нього було 5 смуг зораної землі. Єдиним пропускним пунктом через який з території СРСР можна було потрапити в ПНР і навпаки був перехід в Шегинях-Гребенному.

Після „осені народів” в Центральній Європі та розпаду Радянського Союзу ситуація на кордонах держав колишнього Варшавського Договору та Ради Взаємної Економічної Допомоги значно змінилася. Це стосувалось передусім колишнього

західного кордону СРСР. Єдиний державний кордон перестав тут існувати, отже від грудня 1991 р. Україна почала будувати нові кордони з чотирма незалежними державами – Польщею, Чехо-Словаччиною (з 1 січня 1993 р. зі Словаччиною), Угорщиною та Румунією. Протягом кількох років це був відкритий кордон з безвізовим рухом. Для його перетину був потрібний лише закордонний паспорт. Дещо пізніше окремі країни (наприклад, Польща) впровадили для українців так званий ваучер, який можна було придбати в кожній західноукраїнській туристичній фірмі. Було збудовано низку нових прикордонних переходів з цілодобовим рухом легкових та вантажних автомобілів, а також досить ліберальним паспортним та митним контролем. Такий стан речей сприяв значному збільшенню руху на українських прикордонних переходах з країнами Центрально-Східної Європи. Цей факт також сприяв різкому зростанню транскордонної торгівлі. Згідно підрахунків українських економістів, лише прибутки Польщі від транскордонної торгівлі зі своїми східними сусідами, в тому числі з Україною, в другій половині 90-х склали близько 6-9 млрд дол. США в рік [1]. Українські «човники» інвестували в польську економіку – передусім в східних воєводствах – в середньому 2,5-3 млрд дол. США [2]. Завдяки цьому тут створили сотні малих та середніх підприємств, які виробляли їжу, меблі, одяг та інші вироби для України, Білорусі, Росії. Торгівля з Польщею та подальший продаж на місцевих ринках споживчих товарів вироблених в Польщі давали робочі місця сотням тисяч жителів України, переважно з західних областей, що згладжувало соціальні напруження викликані процесами трансформації державного устрою.

Відкриття центрально- та східноєвропейських кордонів мав також свою негативну сторону. Значно збільшилась торгівля алкоголем та цигарками, наркотиками та зброєю, а також торгівля живим товаром (жінки для секс-індустрії і діти), нелегальна міграція, а діяльність російсько-українсько-білоруської мафії поширилась аж на терени Західної Європи. Внаслідок цього Брюссель поставив перед центральноєвропейськими державами, які хотіли вступити до Європейського Союзу

дуже гостру вимогу ущільнити свої східні кордони та поступово впровадити візи для мешканців пострадянського простору. В зв'язку з цим Польща з 1998 року впровадила більш строгий прикордонний контроль для мешканців України, а з часом під тиском Брюсселю мусила впровадити візи для українців. Однак вона це зробила останньою з групи перших восьми держав-кандидатів до ЄС з Центральної Європи (1 травня 2004 р.) [3]. Після завершення процесу розширення Європейського Союзу на схід 1 січня 2007 року кордон між Україною та рештою Європи знову набув характеру закритого.

Можна стверджувати, що Україна та її західні сусіди протягом кількох останніх років прагнули створити цивілізований європейський кордон, але добре забезпечений і з належною охороною. Водночас, принаймні на словах, обидві сторони прагнули, щоб на західному кордоні України не створювались нові бар'єри або нова лінія поділу Європи, яка б ускладнювала співпрацю між державами і міжлюдські контакти. Вважалось, що транскордонна співпраця має запобігти асиметрії в економічному та адміністративному розвитку по обидва боки кордону. В рамках реалізації принципів регіональної політики Європейського Союзу Україна, Польща, Словаччина, Угорщина та Румунія в першій половині 90-х років минулого століття інституціонували свої транскордонні відносини створюючи єврорегіон „Карпати” (14 лютого 1993 р.). Дещо пізніше Україна та Польща (в вересні 1995 р.) створили двосторонній єврорегіон „Буг” [4]. Завдяки коштам отриманим від Європейського союзу в рамках програм PHARE, CBS і TACIS та ініціативи співтовариств INTERREG єврорегіони сприяли розбудові інфраструктури на польсько-українському кордоні, економічному розвитку прикордонних теренів, покращенню захисту зовнішнього середовища та спрощення між людських контактів, широкому обміну досвідом між українською, польською, словацькою, угорською та румунською сторонами. Водночас це був важливий крок, щоб не допустити маргіналізації східних регіонів наших західних сусідів та західних областей України [5]. Завдяки цьому, наприклад, від 1997 по 2001 р. з коштів PHARE і TACIS Польща

та Україна отримали на розбудову своєї прикордонної інфраструктури відповідно 87 та 42 млн. євро. Значні квоти з фонду TACIS були скеровані на закупівлю обладнання для польських консульств в Україні з метою спрощення процедури видачі віз для українців [6].

Незважаючи на певні досягнення швидко проявились негативні сторони євро регіонів, передусім Карпатського. Цей регіон був утворений на території п'яти центральноєвропейських держав: Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії та України. Його територія складає понад 160 тис. км<sup>2</sup>, на яких проживає 16 млн. населення. Ці люди дуже сильно відрізняються з етнічної та мовної точки зору, що ускладнює тісну співпрацю між окремими регіонами. Тому науковці стверджують, що Карпатський євро регіон є штучним утворенням конфліктогенним по своїй суті. Отже не дивно що понад 10 років його існування не принесло очікуваних результатів [7]. В порівнянні з Карпатським, євро регіон „Буг” є значно меншим: близько 81 тис км<sup>2</sup> та близько 5 млн населення. Його активна частина це Люблінське воєводство, Волинська область, а також Сокальський та Жовківський райони Львівської області. Ці терени досить сильно пов'язані історично, ментально, культурно та мають спільні економічні інтереси; спільним є також прагнення розвивати туризм та охороняти зовнішнє середовище. Все це сприяло більш ефективному використанню коштів що надходили з ЄС для розбудови прикордонних переходів між Люблінським воєводством та Волинню (близько 10 млн. євро), створення програми охорони заповідника Розточчя по обидва боки кордону, створення чисельних транскордонних ініціатив пропагування української та польської культури [8].

Підсумовуючи потрібно сказати, що незважаючи на деякі досягнення, сучасна ситуація на західному українському кордоні є, на жаль, далекою від нормальної. Це пов'язано з недостатнім розвитком прикордонної інфраструктури, передусім з недостатньою кількістю пунктів перетину кордону. Для порівняння, на польсько-словацькому кордоні є 15 пунктів перетину кордону з цілодобовим рухом, на польсько-чеському кордоні таких пунктів 30, на польсько-німецькому кордоні 22, а

на кордоні України зі всіма її західними сусідами загальна кількість переходів не перевищує 20 [9]. Що року через них проходить, а точніше кажучи „пропихається” величезна кількість людей та автомобілів. І, що найгірше, з кожним роком зростає кількість перетинів кордону при сталій кількості пропускних пунктів.

Таблиця 1. Перетини західного кордону України (в млн. осіб).

Рік	Польща	Словаччина	Угорщина	Румунія
2005	17,8	1,9	7,3	0,94
2006	19,5	2,5	5,3	1,5
2007	14,7 (9 міс.)	2,2 (10 міс.)	4,0 (10 міс.)	2,9 (10 міс.)

**Джерело:** дані Державної прикордонної служби України;  
<http://www.strazgraniczna.pl/statys>.

Так, згідно з даними Державної прикордонної служби існуючі переходи на українсько-польському кордоні проектувались з розрахунку на 8 тис. автомобілів за добу. Фактично ж протягом доби через них проїжджає близько 13 тис. автомобілів. Це спричиняє великі черги та сприяє корупції в лавах прикордонної та митної служб по обидва боки кордону [10].

Наслідками такого стану речей є не лише невикористані можливості розвитку прикордонних регіонів, величезні моральні та матеріальні втрати. Це водночас перешкоджає спільній організації Україною та Польщею фінальної частини ЄВРО-2012. Передбачається, що до 2012 р. на українсько-польському кордоні з'явиться від шести до дев'яти нових автомобільних та пішохідних пунктів перетину кордону. Модернізація існуючих переходів та будівництво нових планується також на всіх ділянках західного українського кордону з метою полегшення доступу вболівальників з Словаччини, Угорщини, Румунії та сусідніх з ними країн південної і західної Європи до заходів ЄВРО-2012 в Україні. Після його закінчення модернізована



прикордонна інфраструктура повинна не лише полегшити процедуру перетину кордону між Україною і країнами-членами НАТО, але й створити нові можливості розвитку транскордонної співпраці між прикордонними регіонами, туризму та культурних контактів. Таким чином, все це сприятиме входженню України до євроатлантичної спільноти.

## 1 МЕТОД КОМПЛЕКСНОГО МОНІТОРИНГУ ПРОЗОРОСТІ УКРАЇНСЬКО-НАТОВСЬКОГО КОРДОНУ

Важливим аспектом євроатлантичної інтеграції України є формування українсько-НАТОВського кордону відповідно до міжнародних вимог і стандартів. Кордону, який би сприяв формуванню в українському суспільстві проєвропейських і проНАТОВських поглядів, просуванню нашої держави до західних політичних, економічних і військових структур. Для оцінки сучасного стану, проблем і перспектив західного кордону України надзвичайно важливим є його комплексний моніторинг, з метою визначення ефективності функціонування та прозорості на всіх відтинках: українсько-польському, українсько-словацькому, українсько-угорському та українсько-румунському.

Метод комплексного моніторингу передбачає врахування різноманітних аспектів оцінки прозорості нашого західного кордону. Перш за все належить оцінити **політику НАТО** стосовно України, її характер – відкритість чи закритість, а також значення відносин України з НАТО для збереження і зміцнення суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності кордонів нашої держави, зокрема північно-східних.

Важливе значення для прозорості українсько-НАТОВського кордону має **візова політика** країн-членів НАТО щодо українських громадян. Йдеться про відкритість, тривалість і складність процедури отримання віз, кількість документів, що вимагаються, ставлення співробітників консульств до громадян, які прагнуть отримати візи тощо.

Далі слід дати оцінку значення для України **окремих відтинків** українсько-НАТОВського кордону. Тобто, виходячи з особливостей соціо-економічного та політичного розвитку наших західних сусідів, визначити пріоритетність для нашої держави того чи іншого відтинку кордону з країнами-членами НАТО, його відповідність тим очікуванням, які на нього покладаються, а також головні завдання його розвитку на майбутнє.

Наступною складовою методу комплексного моніторингу українсько-НАТОВського кордону на предмет його прозорості є безпосередня оцінка **стану прикордонних переходів** між Україною та її західними сусідами, як от: число прикордонних переходів та їх відповідність європейським стандартам; характер переходу (залізничний, автомобільний, піший тощо); якість його інфраструктури (ширина і стан під'їзних доріг, кількість смуг перетину кордону, наявність відповідної кількості працівників прикордонної і митної служб на кожній смузі тощо) та якість роботи прикордонної і митної служб (рівень кваліфікації, швидкість обслуговування, рівень особистої культури і т.ін.).

Застосування створеного нами методу дало можливість не тільки визначити віртуальний ступінь прозорості українсько-НАТОВського кордону, але й на практиці встановити відповідність його міжнародним вимогам і стандартам. В результаті отримані нами дані дозволяють зі значною правдоподібністю моделювати характер участі нашої держави у міжнародних відносинах, встановити пріоритетність векторів зовнішньої політики України на найближчу перспективу, а також завдання нашої держави у досягненні стандартів НАТО політичного, економічного, суспільного та військового характеру щоб на практиці реалізувати процес її входження до євроатлантичної спільноти.

Зазначимо, що автори дослідження не проводили моніторингу характеру політики НАТО щодо України, а також візової політики країн-членів НАТО щодо українських громадян. Ця політика знайшла достатнє висвітлення в низці досліджень як українських, так і міжнародних неурядових організацій [11]. Нею встановлено суттєву відмінність між назагал прихильною щодо України політикою НАТО і візовою політикою більшості його країн-членів. Це, зокрема, пояснюється тим, що європейські країни-члени НАТО є водночас членами Європейського Союзу. А його політика щодо України є дещо відмінною від проукраїнської політики НАТО, що знаходиться під домінуючим впливом США. На відміну від них європейці у своїй політиці щодо України змушені брати до уваги позицію в цьому питанні Росії.

На жаль, на європейському континенті впливи Європейського Союзу мають більше значення, ніж впливи НАТО. Тому характер українсько-НАТОВського кордону визначають більшою мірою візова політика і стандарти щодо кордонів ЄС. Можна сказати, що стандарти євросоюзівські і натовські тісно переплелися. Однак домінуючими, повторимося, є стандарти ЄС. Це створює для України гірші перспективи на майбутнє, змушуючи її протягом невизначеного часу балансувати між Росією і Заходом, практично самостійно вирішуючи свої внутрішні проблеми, а також завдання в галузі зовнішньої політики.

## 2 ФОРМУВАННЯ УКРАЇНСЬКО-НАТОВСЬКОГО КОРДОНУ

Важливим елементом у взаємостосунках України та НАТО стало забезпечення ефективного захисту спільного кордону, котрий з'явився в результаті вступу наших найближчих західних сусідів до Північно-Атлантичного Альянсу. Нагадаємо, що Польща й Угорщина вступили до НАТО в березні 1999 р., а Словаччина й Румунія – в березні 2004 р. Протяжність кордону з цими державами становить, зокрема: з Республікою Польща - 542,39 км (у т.ч. річковий 187,3 км); Словацькою Республікою - 98,5 км (у т.ч. річковий 2,3 км); Угорською Республікою - 136,7 км (у т.ч. річковий 85,1 км). Спільний кордон з Румунія становить 613,8 км (у т.ч. річковий 292,2 км, морський 33 км). Таким чином, ділянка кордону в 1391,39 км (загальна протяжність державного кордону нашої держави на сьогодні становить 6993,63 км) є серйозним чинником, який відчутно впливає на двосторонні стосунки.

В часи існування СРСР на прикордонні війська покладалася функція захисту державного кордону від вторгнення потенційного супротивника, яким згідно з тодішньої військової доктрини визначалися капіталістичні країни та їх блоки, в першу чергу НАТО. У випадку збройного конфлікту на прикордонні війська покладалося завдання протидіяти ймовірному агресору до моменту розгортання основних збройних сил. Відповідно до цього і формувалася чисельність і структура військ, які складалася в основному з солдатів строкової служби та командного офіцерського складу. Така структура й залишилася у спадок Україні: чисельність прикордонних військ на початку 1992 року становила 25 тис. військовослужбовців та цивільних працівників за трудовим договором [12]. В 1998 р. лише 12% військовослужбовців служили в прикордонних військах за контрактом, решта були солдатами строкової служби.

Ще у 1991 р. Верховною Радою України було схвалено закон „Про Прикордонні війська України”, за котрим передбачалося створення Прикордонних

військ України – військової структури, головним завданням якої було визначено забезпечення недоторканності державного кордону держави на суші, морі, річках, озерах та інших водоймах України, а також охорона спеціальної (морської) економічної зони України [13]. У наступному 1992 р. було утворено Державний комітет у справах охорони державного кордону (Держкомкордон) України, на який крім функції управління Прикордонними військами України, також покладалася реалізація державної політики з питань оформлення і охорони державного кордону України і спеціальної (морської) економічної зони, забезпечення ефективної протидії зовнішній небезпеці [14].

Формування нових кордонів України потребувало збільшення чисельності прикордонних військ. У 1999 р. Верховна Рада встановила загальну чисельність Прикордонних військ у кількості 45 тис. чол., з них 42 тис. військовослужбовців, решта – цивільні працівники. Цей закон передбачав збільшення їх чисельності до 2005 р. до 50 тис. чол. (з них 47 тис. військовослужбовців) [15]. Сьогодні тільки 16% від загальної чисельності ДПС України становлять військовослужбовці строкової служби, а у перспективі до 2010 р. заплановано повну заміну професійним персоналом на контрактній основі.

Проте збільшення чисельності прикордонних військ не вирішує головного питання ефективності охорони державних кордонів. Змінилися загрози національній безпеці України. Вони набули переважно невоєнного характеру, що призвело до покладання на Прикордонні війська низки нових завдань, основними з яких стали протидія незаконній міграції і торгівлі людьми, боротьба з міжнародним тероризмом і контрабандою в першу чергу зброї та наркотиків. Результати численних аналізів підтвердили, що шляхом реорганізації та збільшенням особового складу підвищити ефективність протидії організованим формам злочинності на кордоні неможливо.

Проблема реформування системи їх охорони набрала особливого значення з наближенням до державних кордонів України східного кордону Європейського

Союзу, та жорстких вимог останнього до здійснення контролю на зовнішніх рубежах відповідно до шенгенських домовленостей 1985 та 1990 років.

У 2000 р. Президент України затвердив Програму дій, спрямовану на підтримання режиму державного кордону України, розвиток прикордонних військ та митних органів України на період до 2005 р. Ця Програма передбачала створення на базі Прикордонних військ України в межах їх штатної чисельності та обсягів бюджетного фінансування правоохоронного органу спеціального призначення – Державної прикордонної служби (ДПС) України. До неї входять спеціально уповноважений центральний координуючий орган – Адміністрація Державної прикордонної служби України), територіальні підрозділи і підрозділи охорони державного кордону, морська охорона, розвідувальний орган. ДПС України складається з: 1 центрального і 5 регіональних органів управління, 29 органів охорони кордону, 549 підрозділів охорони кордону і 43 органів забезпечення [16]. Іntenсивно здійснюється покращення технічного оснащення прикордонників, зокрема, введено в дію інформаційні мережі баз даних щодо іноземних громадян та транспортних засобів які перетинають кордони України, в охороні „зеленого кордону” буде використовуватись тепловізійна техніка тощо.

У 2003 р Верховна Рада ухвалила Закон „Про Державну прикордонну службу України” [17], який докорінно реформував принципи охорони кордону і перетворив прикордонні війська на спецслужбу з відповідними завданнями протидіяти новим викликам загрози. Серед нових завдань, покладених на ДПС України, найважливішими стали:

- припинення будь-яких спроб незаконної зміни проходження лінії державного кордону України;
- припинення у взаємодії з відповідними правоохоронними органами збройних конфліктів та інших провокацій на державному кордоні України;
- організація запобігання злочинам та адміністративним правопорушенням, протидію яким законодавством віднесено до компетенції ДПС України, їх

- виявлення, припинення, проведення дізнання, здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення;
- здійснення прикордонного контролю і пропуску в установленому порядку осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна в разі наявності належно оформлених документів після проходження ними митного та за потреби інших видів контролю;
  - реєстрація іноземців та осіб без громадянства, які в установленому порядку прибувають в Україну, та їх паспортних документів у пунктах пропуску через державний кордон;
  - запобігання та недопущення в'їзду в Україну або виїзду з України осіб, яким згідно із законодавством не дозволяється в'їзд в Україну або яких тимчасово обмежено у праві виїзду з України, у тому числі згідно з дорученнями правоохоронних органів;
  - розшук у пунктах пропуску через державний кордон осіб, які переховуються від органів дізнання, слідства та суду, ухиляються від відбуття кримінальних покарань, виконання в установленому порядку інших доручень правоохоронних органів;
  - здійснення розвідувальної, інформаційно-аналітичної та оперативно-розшукової діяльності, а також здійснення контррозвідувальних заходів в інтересах забезпечення захисту державного кордону України;
  - здійснення самостійно або у взаємодії з органами внутрішніх справ і Служби безпеки України в межах контрольованих прикордонних районів контролю за дотриманням іноземцями та особами без громадянства, а також біженцями та особами, яким надано притулок в Україні, установлених правил перебування на її території;
  - участь у межах своєї компетенції у взаємодії зі Службою безпеки України, органами внутрішніх справ та іншими правоохоронними органами у боротьбі з тероризмом і виконанні інших покладених на них завдань (Стаття 19) [17].



Ще у 2001 році Держкомкордон започаткував нові заходи для охорони державного кордону України, які базувалися не на технічній інфраструктурі, а на використанні інституту прикордонних інспекторів, за котрими закріплені функції контролю за певною прикордонною ділянкою. Роботу інспектора віддалено можна порівняти з роботою дільничних Міністерства внутрішніх справ. Вони живуть у районах прилеглих до кордону, знають місцевість і мешканців, відслідковують появу нових осіб і транспортних засобів, створюють свої власні мережі отримання оперативної інформації, разом з регулярними підрозділами прикордонної служби здійснюють заходи по знешкодженню порушників державного кордону тощо. На сьогоднішній день у прикордонних зонах України задіяно понад 500 інспекторів. Досвід показав, що запровадження такої форми охорони державного кордону є ефективним і перспективним [18].

Змінилася і довжина патрулювання смуги кордону одним підрозділом. На початку 2000 р. підрозділ прикордонників обслуговував на західному кордоні України ділянку кордону довжиною 20-25 км, а на східному кордоні – понад 50 км. Упродовж 2000-2003 рр на східному кордоні України було встановлено 120 додаткових підрозділів, що збільшило в два рази щільність охорони цієї ділянки кордону. З 2004 року можна вже стверджувати про рівномірний на кожні 25-30 км перерозподіл сил прикордонників уздовж усього периметру державного кордону. Виняток становить кордон з Придністровською Молдавською Республікою, де один прикордонний підрозділ забезпечує охорону кожних 18 км кордону.

Загалом, політика України щодо її східних кордонів є невід'ємним елементом політики європейської інтеграції України та спрямована на співпрацю з ЄС у сфері юстиції і внутрішніх справ. Європейський Союз є сьогодні найбільшим донором України в сфері розвитку кордонів. Упродовж десяти останніх років Україна отримала понад 1 млрд євро від ЄС і країни-члени ЄС надали Україні допомогу на суму близько 157 млн євро упродовж 1996-1999 рр. Ця допомога включає технічну допомогу через програму TACIS, а також макрофінансову і гуманітарну допомогу.

До того ж, Україні надано фінансову допомогу в рамках певних регіональних програм TACIS, сума якої становить 126 млн євро. В рамках програми TACIS розроблені окремі Регіональна програма та Програми транскордонного співробітництва, де зосереджено увагу на питаннях модернізації пунктів перетину кордону.

Варто зазначити, що за сумою коштів, наданих у рамках програми прикордонного співробітництва TACIS, Україна займає друге місце (понад 20%). Для того, щоб зробити вплив максимальним, допомога надається в трьох сферах діяльності:

- розвиток інфраструктури – 40-50% бюджету (наприклад, розвиток пунктів перетину кордону шляхом покращення відповідної інфраструктури та надання обладнання, а також навчання працівників служби охорони кордону, тощо);
- захист довкілля та розвиток управління природними ресурсами – 15-25% бюджету;
- підтримка приватного сектора та сприяння економічному розвитку – 15-25% бюджету.

Крім цього, 10-25% бюджету спрямовано на фінансування малих проектів. Важливо зазначити, що з 2003 р, Делегація Європейської Комісії в Києві відповідає за виконання щорічних програм згідно з політикою децентралізації управління програмою TACIS, що значно прискорило та полегшило управління проектами.

Зміст двосторонньої та багатосторонньої співпраці визначений насамперед наявністю політичної волі до постановки та спільного вирішення суспільної важливості проблем кордонів. В останні роки можна спостерігати тенденцію до взаємопорозуміння щодо політики кордонів і пошуку нових можливостей для співпраці, зумовленої спільним усвідомленням загроз та ефективних методів боротьби з ними. Започатковані та реалізуються проекти:

- з Європейською Комісією та Програмою Розвитку ООН в рамках програми TACIS щодо постачання тепловізійної техніки та автомобілів органам охорони кордону на російській та молдовській ділянках (бюджет 5,22 млн. євро);
- з Європейською Комісією в рамках програми TACIS щодо встановлення радіокомунікаційної мережі та постачання спеціального обладнання (Сумська область, бюджет 1,26 млн. євро);
- з Міністерством оборони США на українсько-молдовській та на морській ділянці державного кордону України щодо підвищення спроможності Держприкордонслужби у виявленні та затриманні зброї масового знищення (бюджет 2004 – 2006 років – близько 20 млн. доларів США);
- з Міністерством енергетики США в рамках програми “Друга лінія оборони” щодо запобігання розповсюдження ядерних та радіоактивних матеріалів (бюджет до 2011 року – 15 млн. доларів США, очікується підписання контрактів);
- з урядом Канади та МАГАТЕ в рамках глобального партнерства проти розповсюдження зброї масового знищення (Житомирська область, бюджет 800 тис. доларів США) [16].

ДПС України також здійснює спільні проекти з Програмою Розвитку ООН, Організацією з безпеки та співробітництва в Європі, прикордонними та правоохоронними відомствами США (Берегова охорона), ФРН (Федеральна поліція), Угорщини, Польщі.

Українські служби забезпечення правопорядку спільно з Міжнародною організацією міграції реалізували проект „Спільний кордон”, який включає запровадження спільного патрулювання кордону між Україною та Білоруссю, Росією і Молдовою, покращення прикордонної інфраструктури й обладнання пунктів охорони кордону, підтримку інтегрованої бази даних. Тільки у 2002 р. Міжнародна організація з міграції надала Україні обладнання на суму 2,2 млн. грн. Всі ці заходи спрямовані на укріплення кордону України з колишніми республіками СРСР. У

2001 р. для всіх громадян СНД, що в'їжджають в Україну, було введено вимогу мати дійсний паспорт, котрий відповідає сучасним вимогам захисту від підробки та фальшування. Лише громадяни Придністровської Молдавської Республіки можуть використовувати паспорти радянського взірця, оскільки на території республіки не поширені паспорти Республіки Молдова.

Крім того, Україна співпрацює з багатьма іншими міжнародними недержавними організаціями, зокрема "La Strada", яка займається запобіганням торгівлі жінками, а також надає допомогу жертвам торгівлі людьми. В Україні відкрито представництво цієї організації і започатковано співробітництво, яке включає надання різносторонньої допомоги жертвам торгівлі людьми, підтримку телефонної „гарячої лінії” для надання невідкладної допомоги, юридичних консультацій та організацію навчальних програм для молоді про права жінок.

Пошук ефективних моделей співпраці в сфері охорони державних кордонів, протидії новим загрозам стало основним в рамках двосторонніх українсько-польських прикордонних відносин. Спільні ініціативи стосуються насамперед мінімізації негативних наслідків вступу Польщі до ЄС, а також оптимізації діяльності прикордонних та митних служб. Неодноразово на двосторонніх зустрічах обговорювалися питання співробітництва у сфері розвитку інфраструктури та охорони кордонів. Зокрема, в рамках Комітету при президентах Польщі та України, неодноразово розглядалися питання: створення нових пунктів перетину кордону та покращення їхньої пропускної спроможності; забезпечення відповідного режиму функціонування пунктів перетину кордону; організація руху через кордон; співпраця різних прикордонних підрозділів; принципи користування транскордонними залізничними і автомобільними шляхами; співпраця польських та українських правоохоронних органів в прикордонних районах; обмін інформацією та досвідом щодо боротьби з міжнародною злочинністю; транскордонне співробітництво між польськими воєводствами та українськими місцевими та обласними адміністраціями в галузі туризму та охорони довкілля.

Проте найбільшою проблемою на спільному кордоні є недостатня кількість переходів та пов'язані з цим черги. Згідно з норм Шенгенської системи транскордонні переходи повинні знаходитися на віддалі не більше, ніж 25-30 км [19]. На сьогодні переходи на польсько-українському кордоні знаходяться на відстані до 70 км один від одного, що створює багато перешкод для громадян обох країн [20]. Подібна ситуація має місце і на інших відтинках західного кордону України.

Вимагає значного поліпшення і сама процедура перетину кордону. Так, в червні-грудні 2003 року Державна митна служба і Держкомкордону України вирішили в порядку експерименту скоротити час перевірок на контрольних пунктах пропуску до 1-15 хвилин. Зокрема, для здійснення прикордонних і митних процедур від початку контролю до його завершення для громадянина, який пішки перетинає кордон, був установлений час перевірки до 1 хвилини. Для легкового автомобіля з трьома пасажирами контроль був скорочений до 2 хвилин, для мікроавтобуса з 9 пасажирами - до 6 хвилин, для автобуса з 30 пасажирами - 15 хвилин. Очікувалося, що черги зникнуть зовсім. Проте на КПП „Шегині”, „Краківець” та „Рава-Руська” вони зросли до 100-150 машин. Польські митники з посиленою старанністю почали оглядати автомобілі, особливо вантажні, які прямують як в Україну, так і в Польщу, і перевірка одного транспортного засобу затягувалася більш ніж на годину, тоді як, на думку фахівців, для цього було б достатньо 10-20 хвилин. На всі звернення української сторони з проханням поліпшити ситуацію польські власті заявляли, що черги їх не хвилюють. Фахівці ДПС України стверджували, що на швидкість контролю з боку Польщі негативно впливає, зокрема, постійна ротація співробітників польської митниці, тому що митний контроль - процедура складна і вимагає відповідної кваліфікації. Подібні дії польських митників і прикордонників мали місце і в період проведення співробітниками Інституту європейської інтеграції моніторингу прикордонних переходів в Шегинях, Раві-Руській і Устилузі в вересні-листопаді 2007 р. Митники працювали у формі „італійського страйку”, а прикордонники не впускали автомобілі з України на територію Польщі по 1,5-2 год. без виразних на те причин.

Для реалізації концепції спрощення процедури проходження прикордонного та митного контролю може стати досвід українсько-румунського кордону. Тут на всіх ділянках українського кордону введені, як експеримент, „зелені коридори”, через які можуть перетинати кордон особи, яким немає що декларувати. Крім того, з метою боротьби з корупцією на кордоні, за новою інструкцією, прикордонникам та митникам, які перебувають на чергуванні, заборонено мати при собі мобільний телефон, пейджер та гроші у сумі понад 51 грн. [19, с.285].

Наприкінці 2005 р. Президент України В.Ющенко підписав „Комплексну програму реконструкції і розвитку державного кордону України”, яка передбачає відкриття нових міжнародних автомобільних переходів і забезпечення належного рівня під’їзних доріг. До початку фінальної частини ЄВРО-2012 мають відкритися 6-8 нових переходів лише на українсько-польському кордоні. Зокрема в Львівській області їх має бути відкрито три: Биберка–Смольнік, Нижанковичі–Малховичі та Угринів–Грушів.

Співпраця між прикордонними службами двох країн є необхідним елементом в стратегії контролю кордонів, що тісно пов’язано з новими формами загрози національній безпеці. Ще в 2001 р. Україна та Польща підписали угоду щодо спільного контролю на кордоні, яка покликана сприяти співпраці між українськими та польськими прикордонними служби, створити їм можливість ефективніше використовувати прикордонну інфраструктуру шляхом спільного користування консультативними відділами та надати Україні можливість зменшити кількість персоналу на західному кордоні і в той самий час посилити захист українського північно-східного кордону від нелегальних мігрантів. Іншим важливим напрямком двосторонньої українсько-польської співпраці є реагування на збільшення потоку біженців, а саме запровадження візових механізмів розрізнення нелегальних мігрантів від біженців, які дійсно потребують захисту [21].

Діяльність прикордонного відомства України щодо адаптації системи прикордонної безпеки до європейських стандартів має цілеспрямований і широкомасштабний характер. Чотирьохрічна робота з реформування показала

необхідність комплексних підходів до подальшого розвитку відомства. У зв'язку з цим опрацьована Концепція та Програма розвитку ДПС України на період до 2015 р. Головна мета концепції – створення правових засад для подальшого розвитку та становлення ДПС України як сучасного прикордонного відомства поліцейського типу, діяльність якого ґрунтуватиметься на базових стандартах передових прикордонних відомств європейських країн. Концепція передбачає системні, науково обґрунтовані заходи на близьку (до 2008 р.), середню (до 2012 р.) та далеку (до 2015 р.) перспективу, що здійснюватимуться у контексті реформування системи правоохоронних органів держави. До 2012 року – завершення становлення прикордонного відомства як самодостатнього правоохоронного органу. Передбачається, що реалізація концепції надасть можливість:

- досягти якісного рівня захисту державних інтересів на кордоні;
- створити інтегровану модель безпеки кордону, підвищити ефективність діяльності відомства;
- зміцнити кадровий потенціал прикордонного відомства України;
- адаптувати систему забезпечення прикордонної безпеки до норм міжнародного права, вимог і стандартів Європейського Союзу й НАТО;
- підвищити ефективність протидії корупції, іншим протиправним діям персоналу;
- удосконалити співробітництво з правоохоронними органами України, прикордонними службами іноземних держав;
- створити самодостатнє прикордонне відомство європейського типу.

Завершення реформування прикордонної служби України виведе на якісно новий рівень охорону державних кордонів. Разом з тим, не слід сподіватися, що ЄС і НАТО стануть більш відкритими для українських громадян, позаяк приєднання з 22 грудня 2007 р. нових країн-членів ЄС (Польщі, Словаччини та Угорщини) до Шенгенської зони призведе до ліквідації спрощених режимів перетину їх кордонів з Україною та введення єдиного візового режиму для громадян України, оскільки Шенгенські угоди не передбачають можливості існування таких режимів.

### 3 СТАНОВЛЕННЯ СХІДНОГО КОРДОНУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЇЇ ЄВРОАТЛАНТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Ідеї європейської та євроатлантичної єдності, відданості ідеалам лібералізму, демократії та громадянських свобод нерозривно пов'язана з ідеєю української державності. Проте реалізація цих ідей неможлива без становлення кордонів держави і, особливо, східного. Треба мати на увазі, що з часом саме цей кордон повинен стати східним кордоном Європейського Союзу та Організації Північноатлантичного Договору.

В останні роки Державною прикордонною службою в цілому було забезпечено виконання завдань та стабільність ситуації на східному кордоні, постійний його моніторинг та реагування на ускладнення ситуації, недопущення прикордонних інцидентів та своєчасне усунення передумов їх виникнення. Досягнуто помітного прогресу в дотриманні режиму кордону та виконанні міжнародних зобов'язань України з прикордонних питань. Делімітацію сухопутного державного кордону між Україною і Російською Федерацією завершено, у 2003 році підписано Договір між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський державний кордон, який у квітні 2004 року ратифіковано Верховною Радою України та Державною Думою Російської Федерації.

6 квітня 2006 року у м. Києві було проведено засідання Підкомісії з прикордонних питань Підкомітету з міжнародного співробітництва, під час якого обговорено питання початку процесу демаркації сухопутної ділянки україно-російського державного кордону. Відповідно до Указу Президента України від 6 грудня 2005 року українською стороною створено українську частину Спільної демаркаційної комісії. На сьогодні російську частину демаркаційної комісії не створено, а демаркацію кордону не розпочато [22].



1 листопада 2006 року у Москві відбулись установчі консультації з питань започаткування демаркації україно-російського державного кордону. Що до морської ділянки, то проблема зберігається. У 2003 році підписано Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки, який у квітні 2004 року ратифіковано Верховною Радою України та Державною Думою Російської Федерації. Переговорний процес щодо розмежування Азовського і Чорного морів та Керченської протоки триває. Проведено понад 25 раундів переговорів. Переговори проводяться у форматі роботи Підкомісії з Азово-Керченського врегулювання Підкомітету з міжнародного співробітництва Українсько-Російської міждержавної комісії. На сьогоднішній день існують різні підходи сторін до питань розмежування Азовського, Чорного морів та Керченської протоки. Найбільші розбіжності пов'язані із небажанням російської сторони визнати колишній адміністративний кордон між колишніми УРСР та РСФСР як державний кордон між Україною і Російською Федерацією. Однак останні події в Азовському морі і Керченській протоці в листопаді 2007 р. (екологічна катастрофа, винуватцями якої стали капітани російських суден) ще раз вказали на необхідність делімітації українсько-російського морського кордону.

Делімітація державного кордону, тобто його відповідним чином оформлення на місцевості, справа не одного дня. До кінця 2004 року було завершено створення місцевих пунктів перетину кордону. А з його початку відпрацьовується нова модель охорони кордону. Вона базується на роботі з місцевим населенням, введенням інституту прикордонних інспекторів та патрулів. Втім, численні порушення державного кордону зберігаються. Найбільш характерні серед них – незаконна міграція та контрабанда. Цей „бізнес” є прибутковим і тому зберігає свою привабливість. В результаті аналітичної, оперативної роботи, чіткої взаємодії з іншими правоохоронними структурами щорічно не допускається вїзд нелегальних мігрантів, незаконне пересування товарів та вантажів через кордон [23]. Лише за 10 місяців 2006 року на українсько-російській ділянці державного кордону зафіксовано

зростання пасажиропотоку на 2%, а транспортного потоку – на 3%. До речі, тенденція щорічного збільшення обсягів перевезення осіб та вантажів спостерігається тут протягом останніх 5 років.

Державна прикордонна служба України бере участь як спостерігач у діяльності Ради командувачів прикордонних військ (РКПВ) держав-учасниць СНД – колегіального органу Ради глав держав та Ради глав урядів СНД з питань координації охорони зовнішніх кордонів держав–учасниць СНД. В цьому контексті ДПС здійснює обмін інформацією про ситуацію на кордонах держав–учасниць СНД; обмін поглядами на шляхи розв’язання проблемних питань у прикордонній сфері; доводить позиції керівництва Державної прикордонної служби України з різних питань діяльності РКПВ; забезпечує підтримання ділових контактів з представниками прикордонних відомств держав СНД. 19-20 квітня 2006 р. в Мінську делегація Державної прикордонної служби України на чолі з Головою Державної прикордонної служби України генерал-полковником Литвиним М.М. взяла участь у 55-му засіданні Ради командувачів Прикордонних військ держав – учасниць СНД. У засідання взяли участь делегації прикордонних відомств усіх держав – учасниць СНД за винятком Туркменистану та Грузії. Під час засідання було обговорено питання про Програму реалізації Концепції узгодженої прикордонної політики держав – учасниць СНД; звіт Голови Координаційної служби РКПВ про діяльність постійного робочого органу РКПВ – Координаційної служби за період з 1992 по 2005 роки; План спільних заходів організаційного характеру РКПВ та Координаційної служби на 2007 р.; підготовку спільних оперативно-профілактичних заходів з припинення браконьєрської діяльності та охорони морських біоресурсів у акваторії Чорного та Каспійського морів, а також спеціальної операції у Центральноазіатському регіоні; досвід роботи прикордонних відомств держав – учасниць СНД з модернізації спеціальної техніки та озброєння, що використовується в охороні державного кордону; результати роботи з установлення взаємодії з Агентством з питань управління оперативним співробітництвом на зовнішніх кордонах ЄС FRONTEX; хід

виконання Плану заходів з реалізації Програми удосконалення співробітництва держав – учасниць СНД у прикордонній сфері у 2005 р. та планів заходів РКПВ з реалізації Програми держав – учасниць СНД по боротьбі з міжнародним тероризмом та іншими проявами екстремізму на 2005 – 2007 рр., Програми співробітництва держав – учасниць СНД по боротьбі з незаконним обігом наркотичних речовин та прекурсорів на 2005-2007 рр., Програми співробітництва держав – учасниць СНД з протидії незаконній міграції на 2006-2008 рр. [24]

Ефективніше співпрацюють оперативні органи у виявленні та припиненні діяльності організованих злочинних груп на кордоні, започатковується співпраця з протидії корупції серед персоналу. Важливим для поглиблення взаєморозуміння та встановлення довіри на північній та східній ділянках кордону, зокрема, були: виконання положень двосторонніх угод з державами-учасницями СНД про співробітництво з прикордонних питань; продовження участі в якості спостерігача в роботі Ради командувачів Прикордонних військ держав-учасниць СНД; робота з удосконалення нормативно-правової бази співробітництва з прикордонних питань. Позитивних результатів досягнуто під час реалізації планів взаємодії з охорони україно-російського кордону, спільних профілактичних заходів з припинення браконьєрської діяльності в акваторії Чорного моря з Прикордонною службою ФСБ Росії. З метою підвищення ефективності протидії організованим формам протиправної діяльності на кордоні удосконалювалась діяльність консультаційних пунктів на україно-польському, завершено експеримент з їх функціонування україно-російському кордоні.

Державною прикордонною службою України було також забезпечено свою участь у діяльності відповідних міжнародних організацій: у Будапештському та Сьодеркопенському процесах з прикордонних питань, у роботі Міжнародної конференції з прикордонних питань. Підтримуються ділові стосунки з Міжнародним Центром Розвитку Міграційної Політики, співпраця з Міжнародною організацією з міграції, представництвами ПРООН та УВКБ ООН в Україні. Було активізовано

роботу щодо залучення міжнародної технічної допомоги, у рамках проектів отримано технічних засобів на суму 28 млн. грн. Досягнуто домовленостей про істотне розширення у 2007 році міжнародної технічної допомоги для підвищення можливостей підрозділів охорони кордону з орієнтовним загальним бюджетом близько 200 млн. грн.

Набула нової якості взаємодія прикордонних представників, що дало змогу підтримувати дружні та конструктивні взаємовідносини з прикордонно-представницькими апаратами суміжних держав, не допустити конфліктних ситуацій на кордоні. Органами охорони кордону проведено більше як 2,5 тис. прикордонно-представницьких зустрічей, в т.ч. з російською стороною [25].

Розвиток інфраструктури державного кордону в Україні – справа не одного року. Це тривалий і гнучкий процес, який передбачає реалізацію короткочасних та довгострокових завдань. Він повинен відповідати усім сучасним вимогам, щоб надійно захищати національну та економічну безпеку та водночас максимально сприяти законному рухові осіб, вантажів і транспортних засобів. Саме над цим завданням працює Адміністрація Держприкордонслужби України. Вагомим результатом цієї роботи стала Концепція розвитку Державної прикордонної служби України на період до 2015 року, затверджена Президентом України 19 червня 2006 року. Цей документ визначає основні напрями, завдання і шляхи побудови та облаштування українського рубежу, у тому числі пунктів пропуску через державний кордон, а також підвищення спроможності компетентних органів України протидіяти сучасним загрозам та викликам. Концепцію розроблено з метою наближення системи охорони державного кордону до стандартів європейських країн, створення оптимальної мережі пунктів пропуску, максимального наближення їх інфраструктури та механізму функціонування до вимог Європейського Союзу та НАТО. Це повинно створити сприятливі умови для транскордонного співробітництва, використання транзитного потенціалу України, прискорення соціально-економічного розвитку прикордонних районів та окремих регіонів держави.

Облаштування прикордонної інфраструктури згідно з європейськими стандартами повинно здійснюватися по всьому периметру державного рубежу, це є одним з елементів реалізації стратегічного курсу України до набуття членства в НАТО і ЄС. Його втілення вимагає належного рівня забезпечення служби суміжної сторони на кордоні з країнами – членами ЄС та на решті ділянок державного кордону, що визначено Концепцією. Також цей документ передбачає збільшення пропускної спроможності пунктів пропуску через державний кордон, зростання їх кількості та створення сервісних зон для комфорту подорожуючих громадян.

Ще одним із важливих положень Концепції є договірно-правове оформлення державного кордону України. Його незавершеність – одна із загроз національним інтересам і безпеці України. Крім цього, Концепція також передбачає створення умов для підвищення ефективності національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування інтегрованої системи охорони рубежу України та виключної (морської) економічної зони, всебічне переоснащення органів охорони кордону новітніми зразками техніки, розвиток нормативно-правової бази діяльності, подальшу оптимізацію структури та складу Держприкордонслужби, організацію принципово нової системи роботи з персоналом та сучасної системи логістики. Необхідно покласти зусилля задля ефективного забезпечення функціонування всіх складових територіальної цілісності та недоторканності країни. Насамперед, щодо правового врегулювання державного кордону України, починаючи з вирішення питань його делімітації та демаркації з сусідніми державами, де й досі ці питання цілком не вирішені: Білоруссю, Російською Федерацією, Румунією та іншими.

Аналіз ризиків є одним із новітніх інструментів інтегрованої системи управління кордоном європейських країн та засобом превентивного реагування на прояви протиправної діяльності на кордоні. Він ґрунтується на інформаційно-аналітичній та оперативній роботі й цілком відповідає вимогам, сформульованим у Концепції розвитку Держприкордонслужби до 2015 року. Відповідно до неї аналіз ризиків покликаний формувати уяву про реальну ситуацію на кордоні, давати оцінку

ефективності роботи прикордонних служб, а також рекомендувати доцільні способи дій. Прикордонна варта Республіки Польща, МОМ та Держдепартамент США виявили намір підтримати практичне запровадження цієї системи у Держприкордонслужбі України, а ОБСЄ, Єврокомісія та Держдепартамент США – готовність профінансувати певні її етапи.

Лише у 2005 році для облаштування східних кордонів ЄС та НАТО (Польщі, Угорщини та Словаччини) Єврокомісія виділила більш ніж 100 мільйонів євро. Тому цілком закономірно, що наші західні партнери зацікавлені в надійному захисті українських кордонів та всіляко сприяють цьому. Про запровадження системи управління ризиками та кримінального аналізу вже згадувалося. Окрім того, Україна активно використовує міжнародну технічну допомогу для поліпшення оснащення органів охорони державного кордону. Так, у 2002-2006 роках реалізовано 22 спільних проекти на 90 млн. грн. У 2006 році проводилась робота з реалізації 12 проектів технічної допомоги, спрямованих на посилення технічного оснащення підрозділів охорони кордону та розвитку інфраструктури, пошуку можливостей започаткування нових проектів, а також забезпечення законності та виконання зобов'язань української сторони за відповідними міжнародними договорами.

Держприкордонслужба України отримала міжнародну допомогу, у тому числі отримано технічні засоби для оснащення підрозділів охорони кордону та навчальних закладів ДПСУ, серед них: детекторне устаткування, засоби зв'язку, автоматизації, прилади спостереження, автомобільна техніка та інше обладнання; плавзасоби, транспортні засоби, детекторне обладнання, системи спостереження, екіпіровка інспекторських груп, засоби зв'язку та автоматизації, радіолокаційні станції, радіаційні пейджери, цифрові АТС, прилади нічного бачення Dedal-45; комп'ютерне та офісне обладнання для навчальних закладів. Забезпечено здійснення міжнародного аудиту реалізації проектів МТД. Оцінка ефективності застосування наданих технічних засобів позитивна.

У 2007 році продовжувалася реалізація 15 проектів міжнародної технічної допомоги (МТД) з загальним бюджетом більш 40 млн. доларів США. Серед них , зокрема, спільний з МО США проект МТД „Ініціатива запобігання розповсюдженню ЗМЗ: запобігання розповсюдженню через морський кордон України (Чорне море/Азовське море), спільний з МЕ США проект МТД „Запобігання незаконному розповсюдженню ядерних та інших радіоактивних матеріалів (Друга лінія оборони), спільний з Державним департаментом США проект МТД ”Сприяння запровадження у Державній прикордонній службі України правоохоронних методів роботи”, спільний з ЄС проект МТД, програма „TACIS-2000” – „Створення радіокомунікаційної мережі на ділянці Сумського прикордонного загону, спільний з ЄС проект МТД, програма „TACIS-2001” – „Посилення прикордонного менеджменту на україно-російській ділянці кордону” – постачання 12 тепловізорів на базі автомобіля та приладів для поглибленої перевірки паспортних документів, започаткування спільного з ЄК проекту МТД, програми „TACIS-2005-2006” – „Посилення прикордонного менеджменту на україно-російському кордоні” та інші [26].

Державна прикордонна служби України здійснює співробітництво із НАТО відповідно до Хартії про особливе партнерство між Україною та НАТО (1997); програми “Партнерство заради миру” (1994); щорічних Цільових планів Україна – НАТО у рамках імплементації Плану дій Україна – НАТО. Відповідно до Указу Президента України „Про Національну систему координації співробітництва України з Організацією Північноатлантичного договору” (№ 515-2006 від 13.03.06) в Україні створено Міжвідомчу комісію з питань підготовки України до вступу в НАТО, Міжвідомчі робочі групи з питань підготовки України до вступу в НАТО за напрямками діяльності міністерств та відомств на чолі із національними координаторами співробітництва України з НАТО. Від Адміністрації Держприкордонслужби України національним координатором співробітництва України з НАТО у сфері безпеки кордонів призначено заступника Голови Державної прикордонної служби України – директора Міжнародно-правового департаменту

О.Мельникова. До складу міжвідомчих робочих груп за окремими напрямками співробітництва України з НАТО до МЗС подано кандидатури представників Адміністрації Державної прикордонної служби України. 26 квітня 2006 року було проведено перше установче засідання МРГ з питань безпеки кордонів, на якому Адміністрація Держприкордонслужби України подала пропозиції до проекту Першого Річного національного Плану дій щодо членства України в НАТО. Представник АДПСУ у складі делегації МЗС України взяв участь у засіданні Політичного комітету Україна-НАТО з актуальних питань зовнішньої політики України та питань безпеки кордонів, яке відбулося 1 лютого нинішнього року у Штаб-квартирі НАТО. На засіданні були присутні представники усіх країн-членів НАТО (26 країн) та країн-партнерів (20 країн). На засіданні присутніх було поінформовано про стан прикордонної безпеки та високий рівень співробітництва Державної прикордонної служби України з прикордонними відомствами Румунії та Молдови. Із 6 по 10 лютого 2007 року на запрошення МО України представники АДПСУ взяли участь у шостому „Міжнародному тижні” НАТО, який пройшов у Національній академії оборони України. На заході були присутні представники штаб-квартири НАТО, Оборонного коледжу НАТО в Римі, Школи НАТО в Оберамергау (Німеччина), які прочитали лекції на різні теми про напрями діяльності Альянсу, включаючи місце НАТО у сучасному політичному вимірі, сучасні операції НАТО, ЗМЗ та способи її розповсюдження, трансформація та майбутнє Північноатлантичного Альянсу. З 22 по 24 лютого 2006 року відбувся візит представників Державної прикордонної служби України – військових журналістів до Штаб-квартири НАТО, під час якого вони ознайомилися зі структурою НАТО, його діяльністю, ходом трансформації та основними етапами розвитку відносин Україна-НАТО. 18-19 травня представники Адміністрації Держприкордонслужби України взяли участь у Консультаціях Україна-НАТО з питань оборонної реформи в рамках Інтенсифікованого діалогу. Проведено презентацію щодо сучасного стану та перспектив розвитку Служби відповідно до Концепції розвитку Державної



прикордонної служби України на період до 2015 року. На запрошення Центру інформації та документації НАТО в Україні 19-20 червня 2006 року представник Державної прикордонної служби України взяв участь у ознайомчому візиті до Штаб-квартири НАТО та Штабу Верховного головнокомандуючого об'єднаними збройними силами НАТО в Європі. А з 17 січня по 13 квітня та з 15 травня по 11 серпня 2006 року в Європейському Центрі досліджень проблем безпеки імені Джорджа Маршалла (м. Гарміш-Партенкірхен, Німеччина) представники Держприкордонслужби України пройшли підготовку за курсом “Програма поглибленого вивчення проблем безпеки”.

Основні аспекти подальшого співробітництва включають в себе залучення експертної та технічної допомоги з боку НАТО для реалізації програми реформування прикордонного відомства України; залучення технічної допомоги для облаштування нових ділянок державного кордону України, зокрема східної; вдосконалення інформаційного обміну з питань протидії транскордонній злочинності; участь у міжнародних конференціях та семінарах з питань правоохоронної діяльності, які проводяться під егідою НАТО; навчання офіцерів-прикордонників у навчальних закладах країн – членів НАТО. Здійснювався інформаційний обмін з відповідними структурами НАТО та країнами - членами Альянсу з питань боротьби з тероризмом, нелегальним переміщенням зброї, технологій подвійного призначення, радіоактивних і наркотичних речовин. Використовувались можливості Центру інформації та документації НАТО в Україні та Офісу зв'язку НАТО для поширення у країнах-членах НАТО та країнах-кандидатах достовірної інформації про ситуацію на кордонах України, нелегальну міграцію тощо [27].

Таким чином, виходячи з головної концептуальної засади зовнішньої політики України, що з часом її східний кордон повинен отримати статус кордону Європейського Союзу та Організації Північноатлантичного Договору уряд нашої держави проводить ґрунтовну роботу, спрямовану на практичну реалізацію курсу на євроатлантичну інтеграцію.

## 4 УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКИЙ КОРДОН

Зі Словацькою Республікою (СР) наша держава виключно в межах Закарпатської області має найкоротшу ділянку кордону – лише 98,5 км., однак його аж ніяк не можна назвати найменш проблемним. Цей кордон з'явився після мирного поділу колишньої Чехословаччини на Чеську та Словацьку Республіки з 1 січня 1993 р.

Базова українсько-словацька угода про визнання спільного державного кордону, як такого, що успадкований від попередніх держав, була підписана у червні 1993 р. У жовтні цього ж року було підписано ще три договори, що визначали характер прикордонного режиму між обома державами. Це Договір між Україною та Словаччиною про спільний державний кордон, Договір про режим українсько-словацького державного кордону, співробітництво та взаємодопомогу з прикордонних питань та Угода між урядом України та урядом Словацької Республіки про передавання та приймання осіб через спільний державний кордон.

Станом на 1 січня 2007 р. між існували такі кордонні пункти пропуску (КПП):

**Великий Березний - Убля** – міжнародний автомобільний пункт пропуску для індивідуального та вантажного автотранспорту до 3,5 т. - безперервний робочий час

**Ужгород - Вишне Німецьке** – міжнародний автомобільний пункт пропуску - для індивідуального та вантажного автотранспорту без обмежень - безперервний робочий час

**Павлово - Матшовське Войковце** – міжнародний залізничний пункт пропуску - для вантажних перевезень - безперервний робочий час

**Малі Селменці - Вельке Слеменце** – пункт пропуску для громадян ЄС та України- призначений для пішоходів та велосипедистів- робочий час від 8.00 до 20.00 центральноєвропейського часу

**Чоп (пас.) та Соломоново (вант.) - Чірна над Тисою** – міжнародний залізничний пункт пропуску- для пасажирського та вантажного транспорту - безперервний робочий час.

В даний час на митному кордоні Вишне Німецьке, відбувається реконструкція. Максимальна початкова ціна проекту - 165 000 тис. слов. крон. Джерела фінансування:

- з Шенгенського перехідного фонду - 45 000 тис. слов. крон

- з державного бюджету СР - 120 000 тис. слов. крон

Термін початку та завершення 02/2006 – 12/2007

КПП Вишне Німецьке - місце перетину кордону для індивідуального транспорту - був побудований та переданий в експлуатацію в 1992 році. Організація оформлення індивідуального транспорту в наведеному місці з точки зору кількості транспортних смуг та виконання служби недостатня (наразі не відповідає вимогам Шенгенського договору щодо відокремлення громадян країн Шенгенської зони від жителів третіх країн). З огляду на вказаний невідповідний стан і була сформульована вимога провести реконструкцію та модернізацію місця оформлення індивідуального транспорту [28].

Сучасний аналіз перетину українсько-словацького кордону є показовим та водночас відмінним від інших у центральноєвропейському контексті. Словаччина (СР) першою із сусідів України з 29 червня 2000 р. запровадила візовий режим для українських громадян. Зрозуміло, що СР змушена була це зробити після введення Чеською Республікою візового режиму для громадян України з 1 січня 2000 р. під потужним впливом Німеччини. Словацький приклад показовий у сенсі як не слід керувати ситуацією щодо реалізації візового режиму. Це був перший приклад запровадження візового режиму в регіоні. Отже, на цьому досвіді (як позитивному, а, здебільшого, негативному) інші країни вже могли зробити вельми серйозні висновки. А наслідки торкалися негативів щодо організації видачі віз пересічним громадянам

України, зниження динаміки торговельно-економічних зв'язків, прикордонної торгівлі, гуманітарних зв'язків, а також і динаміки перетинання кордону.

Так, наприклад, у 1999 р. Словаччину відвідало 806 тис. громадян України, а із запровадженням візового режиму у 2000 р.— лише 475 тис. осіб, у 2001 р.— 280 тис., у 2002 р.— 261 тис. осіб. Статистика перетинання українсько-словацького кордону найбільш рельєфно визначає зміну динаміки перетину внаслідок введення візового режиму. Зменшення кількості перетинаючих кордон спостерігалось в обох країнах, хоча масштаби були різними.

Що більше, на початку 2004 р., перетинання українсько-словацького кордону залишалося проблематичним для пересічних громадян України навіть порівняно з умовами запровадження візового режиму Угорщиною та Польщею. Неофіційна (але реально діюча) „мінімальна квота щоденної кількості перетину особами та транспортом з України” визначає сучасний українсько-словацький кордон як „сплячий кордон”. Потужні та багаточасові „штучно створювані” словацькою стороною черги на українсько-словацькому кордоні, нерозвинута інфраструктура та прикордонний менеджмент змушують громадян України, інших іноземних громадян перетинати швидше українсько-угорський кордон, а потім вже угорсько-словацький кордон. Напередодні вступу Словаччини в ЄС (а отже, і формування на цьому відрізку зовнішнього кордону Євросоюзу) найшвидшим та оптимальним є шлях з України до Словаччини через Угорщину. Ситуація, що склалася, деякою мірою визначається використанням Словаччиною екстенсивних форм боротьби проти нелегальної міграції, контрабанди. Невдовзі реальність внутрішньої логіки та динаміки євроінтеграційного процесу доведе неефективність такої форми політики і практики прикордонного менеджменту Словаччини, особливо після входження країни у Шенгенську зону [29].

1 травня 2004 року, коли Словацька Республіка стала членом Європейського Союзу, був завершений перший, головний етап інтеграційних прагнень щодо її входження у європейські структури. Ще у серпні 2001 р. СР прийняла національний Шенгенський план дій, згідно з яким повне впровадження Шенгенського правового доробку очікувалося у 2007 р. За підрахунками словацького уряду, повне впровадження країною Шенгенського доробку до кінця 2007 р., включаючи адміністративні нововведення у галузі юстиції та внутрішніх справ, становитиме понад 500 млн. слов. крон, з яких приблизно 160 млн. слов. крон буде витрачено на покращення інфраструктури на кордоні з Україною та ще приблизно 130 млн. слов. крон – на введення в дію Шенгенської інформаційної системи [ 30, с. 264].

Існує багато важливих проблем щодо оформлення зовнішнього кордону Європейського Союзу в межах Словаччини. Серед них найбільш істотними, на думку Мирослава Заборського, першого заступника начальника Управління Прикордонної поліції і поліції у справах іноземців Президії поліцейського корпусу Міністерства внутрішніх справ Словацької Республіки є, зокрема те, що:

- ділянка державного кордону з Австрійською Федеративною Республікою, Чеською Республікою, Республікою Польща та Угорською Республікою стала тимчасовим зовнішнім кордоном між країнами-членами ЄС та майбутнім внутрішнім кордоном держав Шенгенської угоди. Повне скасування прикордонного контролю відбудеться лише після прийняття Словацької Республіки до країн, які повною мірою імплементують постанови Шенгенського асхіс.

- У відповідності до Шенгенської угоди усі нові країни – її члени повинні прийняти асхіс у повному обсязі. Однак про переміщення внутрішнього кордону та послаблення контролю між новими країнами-членами, тобто про повне входження до шенгенської співпраці Рада Європейського Союзу прийме рішення на основі поданої заяви. Термін скасування контролю на внутрішніх кордонах Рада міністрів ЖНА (права та внутрішніх справ) встановила на грудень 2007 року , за винятком аеропортів, де встановлено термін на березень 2008 року.

- Основою підтвердження наповнення шенгенських стандартів стануть результати контрольної місії постійного комітету з питань оцінки та виконання Шенгенських угод, яка стосовно охорони державних кордонів комплексно оцінює стан реалізації заходів Моделі інтегрованої безпеки кордонів і механізм чотирьох рівнів та фільтрів у відповідності до Каталогу рекомендацій щодо правильного використання Шенгенського *acquis* та відповідного підходу в галузі визначення кордонів депортації та реадмісії. Постійний комітет має констатувати, що всі передумови практичного наповнення Шенгенської угоди були виконані.

Нині Словацька Республіка перебуває в стадії підготовки оцінки інформаційних систем і наступного аналізу в галузі охорони особових даних, повітряних кордонів та наземних кордонів.

Управління прикордонної поліції та поліції у справах іноземних громадян Президії Поліцейського корпусу активно реалізує постанови Моделі інтегрованої безпеки кордонів, а саме:

- 1) діяльність у третіх країнах, зокрема у країнах, звідки походить небажана міграція, та у транзитних країнах;
- 2) міжнародна співпраця по охороні зовнішніх кордонів;
- 3) діяльність на зовнішніх кордонах;
- 4) діяльність на території Словацької Республіки [31].

На думку, В.Горожанкіна, першого секретаря Посольства України у Словацькій Республіці, члена член робочої групи з питань безпеки кордонів та прикордонного менеджменту Організації безпеки та співробітництва в Європі, враховуючи високу ступінь залежності дотримання терміну вступу Словаччини до Шенгенського простору від рівня взаємодії з питань прикордонного співробітництва з українською стороною, Україна повинна підтримувати зусилля суміжної держави. В той же час у посиленні режимних заходів вбачається низка викликів для нашої країни (під викликами ми розуміємо наявність негативних для України тенденцій):

а) вступ суміжних з Україною країн ЄС до Шенгенського простору однозначно призведе до ускладнення та подорожчання процесу отримання віз;

б) посилення прикордонного контролю збільшить черги, а тому потребує нових підходів до організації (запровадження спільного контролю, новітніх технічних засобів, підняття рівня взаємодії контролюючих служб тощо);

в) запровадження нових технологій в галузях паспортного контролю, інформаційних систем та ін. виключно однією з сторін, а саме – країнами ЄС, не призведе до кардинального поліпшення прикордонного менеджменту. Враховуючи те, що кордон є механізмом двостороннім, необхідно вже зараз вживати заходи щодо залучення України до процесів уніфікації з іншими країнами Європи: біометрії паспортів, створення єдиних інформаційних систем правоохоронних органів і т.д. ;

г) більш якісного пропрацювання на рівні експертів потребують рішення щодо відкриття нових пунктів пропуску через кордон, визначення їх статусу та перепускної спроможності (негативний приклад – Селменці). Необхідно чітко визначитися з відкриттям пунктів пропуску „Загор – Сторожниця” та „Соломоново – Чієрна”.

Сторонам необхідно формувати сучасну цивілізовану систему прикордонного менеджменту та розвинутої інфраструктури пунктів пропуску через кордон, які би виключали передумови щодо порушень принципів паритетності з таких питань, як прикордонні процедури, реадмісія тощо. При цьому, організовуючи охорону кордону згідно з вимогами Шенгену, суміжні країни ЄС мають брати до уваги інтереси української сторони, інакше двосторонній механізм прикордонного менеджменту не працюватиме як слід [32].

Словаччина уже зараз розпочала зміцнювати кордон з Україною, обладнуючи прикордонну смугу сучасним обладнанням відповідно до вимог Шенгенської угоди. Близько 35 мільйонів євро коштує оснащення нового шенгенського кордону між Словаччиною і Україною спеціальними пристроями для його контролю, закупівля нових транспортних засобів та будівництво нових об'єктів. Уздовж кордону встановлено сенсорні камери, які реєструють рух живих організмів та відображають

його на великих плазмових екранах. А для запобігання несанкціонованого перетину кордону в поїздах словацькі митники тепер застосовують спеціальні сканери. Також словацькі митники запровадили на кордоні комп'ютерну систему SISOne4all, за допомогою якої можна відразу перевірити, чи перебуває та чи інша особа у розшуку і чи не стоїть автомобіль на обліку викрадених машин [33].

Постійно під час зустрічей керівництва Ужгородської митниці та митних установ України та Словаччини обговорюються питання співробітництва, узгодження дій по збільшенню пропускної спроможності автопереходів та інших пунктів пропуску на українсько-словацькому кордоні, усунення безпідставних простоїв транспортних засобів у пунктах пропуску.

Позиція Держмитслужби, Ужгородської митниці спрямована на оптимізацію митного оформлення, спрощення та уніфікацію митних процедур, їх максимальну адаптацію до вимог та законодавства Європейського Союзу.

Необхідно відмітити, що оперативне реагування Держмитслужби України, Ужгородської митниці дозволили в стислі терміни ліквідувати черги вантажних транспортних засобів із словацької сторони пункту пропуску.

У зв'язку з переходом Словацької Республіки з 01.05.2004 року у правовому регулюванні на законодавство Євросоюзу, в цілому відмічено приріст у вантажо- та пасажиропотоках через пункти пропуску на українсько-словацькому кордоні.

Протягом останніх 4-х років прослідковується стійка тенденція до збільшення вантажопотоку на митному переході “Ужгород” з 490 тис. т 2003 р. до 656 тис.т у 2006 р. Збільшенню потоку вантажних транспортних засобів через пункт пропуску сприяло запровадження роботи за принципом “єдиного офісу” та проведення в ньому попереднього документального контролю. Ці заходи сприяли скороченню часу оформлення транспортних засобів, внаслідок чого практично відсутні черги на кордоні, що викликає позитивну реакцію суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та перевізників



Для організації виконання рекомендацій українсько–словацької Міжурядової комісії з питань транскордонного співробітництва щодо ситуації на кордоні та опрацювання плану заходів з оптимізації всіх видів контролю в пунктах пропуску на українсько-словацькому кордоні, зустріч зазначеної комісії відбулася 7 – 8 грудня 2006 року в с. Солочин Закарпатської області (Україна), розпочата робота з реалізації цього завдання, підготовлено та направлено у підрозділи до безумовного виконання розпорядження начальника митниці щодо:

1. Забезпечення дотримання особовим складом вимог законодавства при здійсненні митного контролю та митного оформлення товарів, забезпечення дотримання вимог Технологічних схем митного контролю та митного оформлення вантажів, товарів і транспортних засобів у зонах митного контролю.

2. Організації взаємодії з представниками суміжних та контролюючих служб у пунктах пропуску на такому рівні, який забезпечить належний стан організації та ефективний контроль за дотриманням особовим складом:

- вимог спільних Технологічних схем прикордонно-митного контролю;
- здійснення митного оформлення за принципом «єдиного офісу»;
- здійснення попереднього документального контролю товарів, що ввозяться на митну територію України у відповідності до вимог ПКМУ від 13.04.05 р. №269. 25.10.06 р.;

- забезпечення дотримання режиму зон митного контролю в пунктах пропуску через державний кордон.

3. Забезпечення ефективної протидії контрабандному переміщенню через митний кордон України товарів та транспортних засобів шляхом вжиття ефективних, прогнозованих організаційно-пошукових заходів, направлених на:

- посилення та оновлення системи аналітичної роботи підрозділів у напрямі боротьби з митними правопорушеннями;

- забезпечення дотримання законності та контролю за переміщенням товарів та транспортних засобів;

- забезпечення щоденного моніторингу за переміщенням вантажів у всіх режимах;
- поліпшення організації пошукової роботи.

Пріоритетом у реалізації цього завдання повинна бути цілеспрямована робота підрозділів митного оформлення з протидії переміщенню через митний кордон України в першу чергу суспільно-небезпечних видів контрабанди ( зброї, наркотиків), культурних та історичних цінностей.

#### 4. Забезпечення виконання доведених фінансових показників шляхом:

- здійснення митного контролю та митного оформлення згідно з чинним митним законодавством;
- пошуку додаткових джерел оподаткування;
- проведення роз'яснювальної роботи та інформування громадян про правила митного оформлення товарів та ТЗ;
- посилення контролю за ваговими та вартісними характеристиками товарів;
- посилення контролю за спробами окремої категорії громадян уникнути оподаткування;
- посилення контролю за спробами подрібнення партій товарів певною категорією громадян.

5. Реалізації практичних заходів з питань організації митного контролю на вантажному терміналі по завершенню будівництва у пункті пропуску „Ужгород” наприкінці 2007 р.

Так, значущою подією 2006 року в діяльності Ужгородської митниці став початок будівництва та реконструкції міжнародного автомобільного пункту пропуску „Ужгород”. Розвиток та облаштування останнього, зважаючи на його значимість для транзитних перевезень, було включено до інвестиційного проекту реконструкції Програми прикордонного співробітництва ТАСІС.

Після завершення реконструкції та будівництва пропускна спроможність пункту на добу становитиме:

легкових автомобілів - 4500 од.

вантажних автомобілів - 500 од.

осіб – 10000 чол. [34].

Провідні спеціалісти з проблем прикордонного співробітництва Світлана Мітряєва, директор Регіонального філіалу Національного інституту стратегічних досліджень в м. Ужгороді, та Владімір Бенч, директор Регіонального відділення дослідницького центру Словацької асоціації зовнішньої політики в м. Пряшів, які очолювали творчі колективи в рамках проекту „Аналіз проблем українсько-словацького прикордонного співробітництва”, виділяють головні проблеми та стратегію українсько-словацького прикордонного співробітництва у контексті розширення ЄС та НАТО. Це, зокрема, три основні проблеми:

- візова,
- перетин кордону,
- регіональний розвиток (асиметрії, відсутність спільних пріоритетів).

Візова політика. Відомо, що 27 жовтня 2007 р. ЄС і Україна парафували угоду про спрощення візового режиму, що передбачає кращі умови отримання віз для певних категорій громадян України.

Водночас, кілька місяців тому, ЄС розпочав роботу над новим Візовим кодексом, що має прийти на зміну Спільній консульській інструкції.

Наразі Словаччина репрезентує нешенгенську Європу, але невдовзі вступить в Шенген.

Тим не менш, наразі візова практика і вимоги країн шенгенської та нешенгенської Європи (в т. ч. й Словаччини) хоча і має розбіжності, але містить багато спільних рис.

Моніторинг візової практики засвідчив: візові практики різняться не лише за рівнем забезпечення громадян інформацією, ефективністю організації черг, переліком візових вимог, але й ставленням до українських заявників. Поняття „ставлення”

включає не лише ввічливе обслуговування, а й готовність консульських працівників надати заявникам якісну та повну інформацію щодо віз.

Прозорість візової процедури дуже важлива не лише для громадян-заявників, але й для країн-господарів (Словаччина). Адже враження від візиту до консульства можуть суттєво вплинути на загальне сприйняття заявником країни – як позитивно, так і негативно. Для багатьох українців візит до консульської установи стає першим знайомством з Європою, місцем, де вони мимоволі порівнюють „європейські цінності”, що існують на папері, з реальною практикою.

За моніторингом експертної групи, більшість опитаних відзначали, що отримати візу в Генеральному консульстві Угорської Республіки в Ужгороді набагато легше, безпроблемніше і т.д., ніж в Генеральному консульстві Словацької Республіки в Києві.

Зрозуміло, що вимоги Консульства – реакція країн ЄС на виклики їх внутрішній безпеці. Чим серйозніші виклики, тим складніша процедура і суворіші вимоги до заявників. Водночас візова політика, і ми це розуміємо, віддзеркалює не лише ситуацію в ЄС, але й якість і процес трансформації внутрішньої політики самої України. Характер візового режиму чи не найкраще з усіх форм міжнародної співпраці виявляє рівень довіри країн ЄС до влади та суспільства України. Саме недовіра офіційних кіл ЄС до українців та непослідовність дій української влади зумовили неприємну для нас практику надання віз, від якої країни ЄС не поспішають відмовлятися.

Причини, що заважають Заходу бачити в нас надійних партнерів, відомі:

- суперечності зовнішньополітичного курсу;
- повільність економічних реформ;
- корупція;
- неоднозначний міжнародний імідж;
- інтенсивність нелегальної трудової міграції (як загроза внутрішньому ринку праці);

- слабка інфраструктура північно-східних кордонів України, що слугує вікном для нелегальних мігрантів з країн „третього світу”, контрабандних товарів, торгівлі людьми.

З огляду на впровадження у візову практику інноваційного підходу, важливо здійснювати моніторинг проходження візової процедури відповідно до нових вимог, фіксуючи динаміку позитивного та негативного досвіду, а також моменти, які потребують швидкого й ефективного реагування.

Парафування Угоди про спрощення візового режиму ЄС та Україною є безумовно позитивним зрушенням у взаєминах двох сторін та важливою спробою подолати жорсткий бар'єр на шляху спілкування значної частини громадян. Однак у візовому полі залишається ще багато проблем, які необхідно вирішувати, пам'ятаючи про громадян, які не увійшли до визначених пільгових категорій, особливо в прикордонні.

Таким чином, уряд і парламент України повинні усвідомити, що тільки економічне, правове, безпекове, культурне наближення до стандартів НАТО і ЄС може наблизити її до стратегічної мети – євроатлантичної інтеграції.

## 5 УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКИЙ КОРДОН

Загальна протяжність українсько-угорського кордону становить 135,1 км., він повністю проходить в межах Закарпатської області нашої держави. Підписаний у 1992 р. базовий Договір про основи добросусідства та співробітництва між Україною та Угорською Республікою є головним документом, що визначив непорушність кордонів та територіальну цілісність обох держав. Правовою підставою для українсько-угорського співробітництва з питань статусу та менеджменту кордону є такі договори:

- Угода між урядом України та урядом Угорської Республіки “Про пункти пропуску через державний кордон” від 26 лютого 1993 р.;
- Угода між урядом України та урядом Угорської Республіки “Про спрощений порядок перетинання державного кордону громадянами, які проживають у прикордонних областях” від 26 лютого 1993 р.;
- Угода між урядом України та урядом Угорської Республіки “Про передачу і прийом осіб через спільний державний кордон” від 26 лютого 1993 р.;
- Домовленість “Про виконання Угоди між урядом України та урядом Угорської Республіки “Про передачу і прийом осіб через спільний державний кордон” від 27 жовтня 1994 р.;
- Договір між Україною та Угорською Республікою “Про режим українсько-угорського державного кордону, співробітництво та взаємодопомогу з прикордонних питань” від 19 травня 1995 р.;
- Регламент роботи Головних прикордонних уповноважених України і Угорської Республіки від 15 листопада 1996 р.
- Регламент роботи Головних прикордонних уповноважених України і Угорської Республіки від 15 листопада 1996 р.;

- Положення про Українсько-Угорську Прикордонну Комісію від 13 травня 1997 р.

Свідченням початку нової фази конструктивного, динамічного діалогу між Україною та Угорщиною був факт усунення будь-яких формальностей для двосторонньої співпраці. Уже через п'ять днів після референдуму про державну незалежність України, 6 грудня 1991 року в Києві підписано основний договір — Договір про основи добросусідства та співробітництва між Угорською Республікою і Україною, що є основою встановлення нової політико-правової системи двосторонніх відносин у центральноевропейському регіоні.

Згідно з Угодою про пункти пропуску через державний кордон, на доповнення до раніше відкритих міжнародних переходів Чоп - Захонь (залізничний та автомобільний) та Соловка - Еперешке (автомобільний) передбачалося відкрити такі пункти спрощеного пропуску (усі автомобільні та пішохідні): Дзвінкове-Лонья, Косино-Барабаш, Лужанка-Берегшурень, Вилок-Тісабеч. На перспективу планувалося розглянути можливість створення двох нових пунктів пропуску: Велика Паладь - Мала Паладь та Соломоново-Дьєречке.

31 липня 2003 р. у зв'язку з запланованим вступом УР до ЄС усі пункти спрощеного пропуску були закриті.

Станом на початок 2004 р. функціонували три пункти перетину кордону: Чоп-Захонь, Соловка-Еперешке та Вилок-Тісабеч, який був реконструйований відповідно до норм міжнародних пунктів пропуску. Майбутня реконструкція мала б стосуватися також колишніх пунктів спрощеного пропуску Дзвінкове-Лонья та Косино-Барабаш [35].

Після вступу Угорської Республіки до Європейського Союзу 1 травня 2004 року, українсько-угорські зв'язки набули нового якісного характеру. У контексті підготовки до європейської інтеграції угорсько-українське співробітництво значною мірою пошириться на зовнішню політику та політику безпеки, соціально-економічні реформи та розвиток, податки та митні справи, юстицію та сімейну політику, транспортування, енергетику, інформаційне суспільство та навколишнє середовище,

охорону здоров'я, імплементацію законів, сферу гуманітарних контактів. Міністри закордонних справ Угорщини та України у липні 2005 року підписали план дій, який містить план консультацій між двома міністерствами на період до кінця 2006 року.

Приєднання Угорщини до Європейського Союзу об'єктивно зумовило укладання нових договорів замість наявних на той час міжурядових угод, які містили і двосторонні економічні зв'язки. Із набуттям членства в ЄС Угорщина призупинила діючу угоду про торгово-економічне співробітництво з Україною. Це започаткувало переговори про підписання нової угоди про економічне співробітництво, що й було здійснено у лютому 2005 року під час зустрічі прем'єр-міністрів. Після приєднання до Європейського Союзу Угорщина перейняла митну систему ЄС, і згідно з положеннями Угоди про партнерство і співробітництво, підписаною між Україною та Європейським Союзом, здійснює забезпечення найбільшого сприяння у торгівлі з Україною, тобто гарантує пільги для українських товарів. (Україна ще до приєднання, 30 березня 2004 року прийняла пропозицію Європейського Союзу, яка автоматично поширюється на нових членів).

Відбулась зміна статусу Угорщини як члена ЄС, зросла роль Угорщини у проведенні східної політики ЄС упродовж 2005–2006 років, насамперед це стосується формування нової якісної міжрегіональної політики Євросоюзу й активізації дій Угорщини у розбудові ефективної системи міжрегіонального співробітництва з Україною, включно і головування у Вишеградській групі (2005–2006 рр.). Набуття Угорщиною членства в ЄС вимагало і зміни формату відносин з Україною у багатьох сферах міжнародної співпраці, зокрема це стосується питань прикордонного менеджменту, введення візового режиму, змін у системі торгово-економічних відносин тощо.

З-поміж ініціатив Угорщини регіонального характеру відзначимо так звану **Ніредьгазьку ініціативу**. Ініціатива є складовою частиною комплексної концептуальної ідеї стратегії безпеки Європейського Союзу, згідно з якою військові, політичні, соціально-економічні, екологічні, культурні виміри є взаємопов'язаними, а



стабільності у ширшому часовому вимірі можна досягнути лише проведенням постійних переговорів, реалізацією багатостороннього співробітництва, обміном інформацією, знаннями та досвідом. Зазначимо, що європейську політику сусідства (European Neighbourhood Policy) — стратегічний документ нової політики ЄС, було ухвалено у травні 2004 року. Європейська політика сусідства є відповіддю на нові виклики, які виникли після цього року внаслідок історичного за характером розширення ЄС. Зміна геополітичної ситуації вимагала формування відповідної до нових умов спільної зовнішньої політики та політики безпеки, розробки нових та інноваційних форм співробітництва.

Діяльність Ніредьгазької ініціативи, що діє під патронатом Міністерства закордонних справ Угорщини, сфокусована на східноєвропейський регіон — передусім на Україну. Ця ініціатива відповідає системі засобів угорської зовнішньої політики, і регіональної політики включно, а також є засобом концепції Європейського Союзу „Ширша Європа”. Ніредьгазька ініціатива і її інституційна структура – Фонд ЄвроКліп-ЄвроЗв’язок відіграють важливу роль і визначають практичне втілення регіонального рівня зовнішньої політики Угорщини як у сучасній східній політиці Європейського Союзу (концепція „Ширша Європа”), так і в угорсько-українських зв’язках (насамперед у транскордонному співробітництві). Метою ініціативи є посилення зв’язків між місцевими та регіональними органами влади, громадськими організаціями на нових східних кордонах розширеного Європейського Союзу, розвиток співробітництва та сприяння налагодженню міжрегіонального партнерства; підтримка розвитку багатостороннього співробітництва між представниками регіональних, місцевих органів влади, громадських організацій, правоохоронних органів, між суб'єктами економічної діяльності, між представниками науки, культури й освіти країн регіону.

Українським важливим питанням залишаються модернізація та ефективніше використання потенціалу інфраструктури між двома країнами: насамперед — головного залізничного вузла Загонь–Чоп, подальшого розвитку п'ятого

паневропейського коридору. Розвиток співробітництва у сфері транспортування є інтересом багатьох країн, де проходить п'ятий транспортний коридор — як для Угорщини, так і для України, а також є важливим і необхідним із позиції з'єднання східної частини п'ятого транспортного коридору з транссибірською магістраллю. Зазначимо, що в березні 2006 року у Києві Янош Вереш, міністр фінансів Угорщини, і Віктор Бондар, міністр транспорту і зв'язку України, підписали Угоду про пункти з'єднання шляхів п'ятого європейського транспортного коридору на угорсько-українському відрізку. Унаслідок цього на угорській частині автострада М3 перед Вашарошнаменем у формі виделки йде далі до Загоня і Барабаша. Другий пункт відзначено на угорсько-українському кордоні між 212 та 214 прикордонними знаками між Барабашем та Берегдедою [36].

Виокремимо і такий важливий сегмент двосторонніх українсько-угорських зв'язків як перетин українсько-угорського кордону після 2004 року. Унаслідок відповідності зобов'язанням щодо вступу до Європейського Союзу — після узгодження з українською стороною — 1 листопада 2003 року було запроваджено візовий режим між Угорщиною та Україною. Відповідну угоду було підписано 9 жовтня 2003 року в Києві представниками обох країн. Громадяни України безкоштовно отримують угорські візи, і, відповідно, Україна не вводить візові зобов'язання до громадян Угорщини.

Сучасна характеристика українсько-угорського кордону в контексті аналізу не лінійного статусу, а як системи, комплексу його культурно-етнічних, політичних, економічних складників є важливою з боку методології дослідження двосторонніх відносин. На прикладі саме українсько-угорського кордону, аналізу еволюції його складових можемо визначити домінування та зміну його функцій: фільтруюча, захисна, бар'єрна, контактна тощо.

Динамічність розвитку саме контактної функції українсько-угорського кордону простежується ще від 1989 року, і тут, певна річ, перетин осіб та особливо вантажопотоків зумовлюється його транзитним характером між СРСР і країнами

Заходу. Ці вантажопотоки проходили через майже єдиний потужний за характером пункт пропуску Загонь і не завжди могли забезпечувати збільшену динаміку людино- і вантажопотоків. Підкреслимо, що це відбувалося за умов, коли кордон із боку СРСР був за характером бар'єром як у практичній, так і в теоретичній, ідеологічній площинах. У наступні — 1990-ті роки, динаміка перетину зростає, особливо після 1993 року, після набуття чинності Угоди між урядом України і урядом Угорської Республіки про спрощений порядок перетинання державного кордону громадянами, які проживають у прикордонних областях. Кінець лібералізованого режиму перетину українсько-угорського кордону визначається 2003 роком, тобто введенням візового режиму для громадян України. Утім, статистичні дані свідчать про збереження динаміки перетину кордону у 2004 році (хоча показник дещо зменшився у 2005-му відносно 2004 року, проте причиною був прикордонний менеджмент, розбудова кордону).

Складною проблемою є і нелегальна трудова міграція, що має такі різновиди, як «човниковий» бізнес, сезонні роботи, нелегальний продаж підакцизних товарів тощо. Для ліпшого розуміння ситуації, а також більш реальної кореляції кількості осіб, перетинаючих кордон, до їх реальних цілей відвідування прикордонного регіону, зазначимо: щорічно українсько-угорський кордон перетинали близько 3 млн осіб (1998–2001 рр.), а у 2002 році вже — 5 млн 60 тис. громадян, понад половину від загального обороту припадає на громадян України. Згідно з даними відділу паспортно-реєстраційної та міграційної роботи УМВС, протягом 2001 р. на Закарпатті було видано 65,5 тис. спрощених перепусток, з яких 95% стосувалися Угорщини. А вже за перші дев'ять місяців 2002 р. в області було видано 45 тис. спрощених перепусток (найбільше у Берегівському (18316) та Виноградівському (18031) районах). Отже, за одну добу цю ділянку кордону перетинає 13–13,5 тис. осіб та 7–8 тис. транспортних засобів [37].

Нині «специфіку» щоденного багаторазового динамічного перетину українсько-угорського кордону визначає саме жвавий «човниковий бізнес», розвиток так званої

«сірої чи то чорної» економіки на прикордонні двох держав. Особливістю сучасного періоду 2005–2006 років є рівнозначне чи навіть домінування кількості в'їзду громадян Угорщини до України передусім із метою придбання підакцизних товарів і купівлі дешевого палива. Щоденний перетин українсько-угорського кордону жителями прикордонних регіонів є також питанням соціально-економічного характеру. Крім того, проблемою щоденного виживання, працевлаштування та пошуків заробітку — і це за умов великого безробіття на прикордонних регіонах. Особливістю перетину українсько-угорського кордону є факт міграції населення України до Угорщини (більшою мірою з території Закарпаття) .

Як зауважив Й. Торпаї, директор Центру українсько-угорського регіонального розвитку у м. Ужгороді, “з підписанням угоди щодо вступу в Європейський Союз Угорщина зобов’язалася повністю виконати шенгенські умови.

Мораторій на запровадження шенгенського режиму на українсько-угорському кордоні передбачався до жовтня 2007 року. Але у зв’язку з проблемами розширення шенгенської інформаційної системи (SIS - Schengen Information System) ЄС в грудні 2006 року Європейська Комісія перенесла цю дату на 1 січня 2008 року.

Після вступу Угорської Республіки в Європейський Союз з 1 листопада 2004 року набули чинності зміни до угоди про умови поїздок громадян від 26.11.2003 року. Відповідно до цих змін для громадян України надається безоплатна віза для в’їзду в Угорщину, а громадянам Угорщини - безвізовий режим в’їзду в Україну.

Як відомо, в прикордонних районах Закарпатської області проживає угорська громада (12% населення краю). Для транскордонного співробітництва це дуже важливо, бо, наприклад, мовного бар’єра не існує. Крім того, існують досить розгалужені зв’язки з громадянами Угорщини (родичі, друзі). ТКС є однією з можливостей сприяння культурним та міжетнічним контактам, оскільки саме території прикордоння є тією зоною, де дуже важливим є налагодження міжкультурної толерантності, виховання спільної європейської ідентичності.

Актуальними є проблеми етнічних меншин, відділених від “материнської” держави лінією кордону.

У цьому контексті необхідним є сприяння так званому “малому руху” через кордон. Європейська Комісія вже розробила конкретні пропозиції щодо стимулювання “місцевого руху” на нових кордонах ЄС, зокрема передбачила можливість перетину кордону на основі спеціальних документів. Запропоновано запровадити новий тип віз для населення держав – сусідів, яке проживає на прикордонній території. Цей документ дозволить багаторазово в’їжджати до сусідньої країни ЄС на термін не більше семи днів, при цьому не віддаляючись від кордону більш ніж на 50 кілометрів.

У жовтні 2006 року в Гельсінкі в ході саміту Україна - ЄС була парафрована угода між Україною і ЄС про реадмісію. За новими домовленостями, після вступу Угорщини до Шенгенської зони буде відновлено малий прикордонний рух для громадян, які проживають у прикордонній зоні (до 50 км).

Позитивною стороною вступу Угорщини до Шенгенської зони є те, що, отримуючи шенгенську візу в угорських консульствах в м. Ужгороді або в м. Берегово, за тридцять п’ять євро ми зможемо подорожувати всією територією Шенгенської зони Європейського Союзу.

Для пом’якшення негативних наслідків приєднання Угорщини до шенгенських угод Європейський Союз повинен інвестувати кошти в технічну інфраструктуру на пунктах перетину кордону, що забезпечило б ефективний та швидкий рух через кордон. Також потрібно облаштувати нові пішохідні пропускні пункти, що, зокрема, може дати поштовх розвитку транскордонного туризму [38].

Подібної думки про сучасний стан та перспективи впровадження нового візового режиму дотримується Янош Вішкі, провідний консул Бюро консульських послуг Генерального консульства Угорської Республіки в м. Ужгороді. Він, зокрема, зазначає, “З 1 січня 2008 року Угорщина стане повноправним членом Шенгенської зони. Вслід за цим кордони Угорщини на довгий час стануть зовнішньою межею

Європейського Союзу. Це величезна відповідальність. Якщо дотепер в процесі південно-східної і східної міграції Угорщина відігравала роль транзитної країни, то не виключено, що тепер вона стане цільовою країною, або ж відіграватиме регіонально-розподільчу роль.

Бути членом Шенгенської зони для Угорщини свого роду виклик. Не ставлячи під сумнів пріоритети членства, слід усвідомити, що в майбутньому можуть виникнути суперечності між зовнішньою політикою Угорщини по відношенню до сусідніх держав і установками Європейського Союзу в питаннях оцінки міграційного ризику.

Нині діюча двостороння угода між Україною та Угорщиною виконується без проблем, видача віз відбувається без затримок. При видачі віз консульство прагне дотримуватися п'ятиденного терміну, обслуговування клієнтів співробітниками проходить на високому рівні.

Шенгенській договір передбачає перегляд згаданої угоди між нашими країнами. Ця корекція виходить також зі вступу в силу в недалекому майбутньому договору між Європейським Союзом і Україною. Отже, можливо вже в другому кварталі 2007 року будуть внесені зміни в двосторонню угоду між Угорщиною і Україною.

З 1-го січня 2008 року наші ужгородське і берегівське консульські представництва перейдуть на видачу шенгенських віз. Ці візи дають можливість відвідати не тільки Угорщину, але і інші країни Шенгенської зони. Діючу сьогодні систему СІС1 ми повинні замінити системою СІС2. Але у зв'язку із затримкою розвитку СІС2 розраховуємо на тимчасове введення СІС1А. Це означає більш ретельну перевірку в'їзду і умов перебування в нашій країні.

Тому до анкет-заяв необхідно буде надати підтверджуючі документи, оскільки кожна заява розглядатиметься індивідуально. За допомогою підтверджуючих документів можливо з'ясувати і перевірити місце проживання і фінансову забезпеченість перебування в Угорщині.

Термін дійсності візи залежатиме від мети поїздки, а також від того, якими документами це підтверджується. Головне, щоб перебування в Угорщині відбувалося згідно чинному законодавству країни.

Основна вимога для отримання шенгенської візи - точне і грамотне заповнення анкети-заяви, особиста присутність при подачі документів. Це необхідне тому, що часто зустрічаються неіснуючі, фіктивні адреси і прізвища. Бувають випадки частого повторення однієї і тієї ж адреси. Ці заяви навіть не розглядатимуться, послідує автоматична відмова у видачі візи.

Угода між ЄС і Україною передбачає вартість візи у розмірі 35 євро, і згідно нинішній практиці буде можливим видача віз строком на 1 рік, на 5 років залежно від мети поїздки і умов перебування в Угорщині. Крім того, пенсіонери, студенти, спортсмени, журналісти матимуть нагоду одержати безкоштовні візи.

До моменту вступу Угорщини в Шенгенську зону візи, звичайно ж, залишаються безкоштовними, навіть у разі вступу в силу угоди між ЄС і Україною до нашого членства.

**Спрощений перехід.** З метою полегшення підтримки зв'язків прикордонних регіонів плануємо відновити спрощений перехід вже восени 2007 року. За попередніми даними, це буде стосуватися громадян України, що проживають в п'ятдесятикілометровій зоні від кордону.

Зустріч глав міністерств закордонних справ наших країн підтвердила серйозність намірів з обох сторін. Ведуться переговори про юридичні, технічні і фінансові умови здійснення спрощеного переходу.

Право користування спрощеним переходом залежатиме строго від місця проживання. Основна вимога українського паспортного режиму - наявність лише одного постійного місця проживання.

Положення Шенгенського договору свідчить - прикордонною зоною є територія, що знаходиться в тридцятикілометровій зоні від кордону. Двосторонні угоди держав дають можливість розширити цей круг. Це стосується адміністративних центрів, які

обов'язково повинні увійти до цієї зони, що розширює її до п'ятдесятикілометрової зони.

З української сторони це відноситься до Мукачівського, Берегівського, Ужгородського, Іршавського і частково Виноградівського районів. Це сприятливий чинник, оскільки дев'яносто відсотків закарпатських угорців проживає саме в перерахованих районах.

Умова отримання права спрощеного в'їзду на територію Угорщини - п'ятирічне постійне проживання в прикордонній зоні. Цим обмеженням передбачається виключити переселення в прикордонну зону лише з метою отримання дозволу на спрощений в'їзд.

Відносно терміну дії спрощеного переходу думки зійшлися на максимальному п'ятирічному.

Дозвіл на спрощений перехід не є проїзним документом. У зв'язку з цим воно дійсне лише за наявності закордонного паспорта. Ще не вирішено питання про ціну дозволу.

Дозволи на спрощений перехід будуть видані громадянам прикордонної зони у разі підтвердження прописки. Ми неодмінно повинні перешкодити випадкам контрабанди, аж до впровадження караючих санкцій, наприклад, депортації. Розраховуємо в цій області на співпрацю обласних адміністративних і громадських організацій, політичних партій.

Постійне перебування на території Угорщини при спрощеному переході не повинне перевищувати тримісячний термін. Але остаточно це буде зафіксовано в двосторонньому договорі. Доцільним намічається термін тримісячного перебування впродовж шести місяців.



## 6 УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКИЙ КОРДОН

За умов сучасного східного розширення Європейського Союзу упродовж 2004–2007 рр. відбувається формування нового міжнародного кордону між Європейським Союзом і Україною. Система прикордонного менеджменту взагалі та система перетинання нового кордону зокрема радикально зміняться. Ці проблемні питання є вкрай актуальними та важливими з погляду зміцнення безпеки на нових східних кордонах ЄС. Адже серед складних питань міжнародного характеру одне з центральних місць посідають територіальні проблеми. Україна по суші межує з Російською Федерацією, Республікою Білорусь, Республікою Молдова, а також з Республікою Польща, Словацькою Республікою, Угорською Республікою і Румунією. З переважною більшістю країн – європейських сусідів – наша держава уклала базові договори про дружбу і співробітництво, про визнання кордонів і територіальної цілісності.

Не розв'язаною остаточно залишається проблема визнання демаркаційної лінії українсько-румунського кордону, що є джерелом постійного напруження у відносинах двох держав, загальна протяжність якого станом на 1 січня 2007 р. становить 613,8 км (у т.ч. річкова 292,2 км, морська 33 км) [39]. З моменту проголошення незалежності Україна відстоює своє законне право на низку одвічних українських земель. На “територіальні випадки” Румунії (з'ясування належності Північної Буковини, Південної Бессарабії, деяких острівних формувань, наприклад, о.Зміїний), що тривають вже понад десять років, Україна відповідає чіткою позицією, відстоюючи свою територіальну цілісність і протидіючи подібним випадкам усіма доступними засобами: заявами на вищому рівні, нотами МЗС, відповідями речника дипломатичного відомства, публікаціями в ЗМІ тощо. Для з'ясування суті питання необхідно звернутися до історії, адже ця складова є надзвичайно актуальною в контексті українсько-румунського кордону.

Паризький мирний договір з Румунією, що набув чинності 15 вересня 1947 року, підбив підсумки Другої світової війни та встановив основи повоєнного територіального розмежування в Європі. Цей Договір підтвердив легітимність включення до складу нашої держави українських етнічних земель – Північної Буковини і Південної Бессарабії, протиправно загарбаних і окупованих Румунією у 1918 році [40, с. 110-112]. У статті 1 Договору зазначено, що “Кордони Румунії, показані на доданій до Договору карті, будуть такими, як вони існували на 1 січня 1941 року...” [41]. Українська РСР ратифікувала мирний договір з Румунією 13 вересня 1947 року [42].

Паризький мирний договір окреслював кордон з Румунією доволі загально, посилаючись на карти малого масштабу, що практично унеможливлювало його точну ідентифікацію. Тому виникла потреба в уточненні кордону з метою його делімітації на картах великого масштабу та демаркації на місцевості. 4 лютого 1948 р. між урядами СРСР та Румунії було укладено Протокол про уточнення проходження радянсько-румунського державного кордону. «Протокол має всі атрибути міжнародної угоди, і немає жодних підстав вважати його не чинним, незважаючи на той факт, що Румунія на той час перебувала у стані примусу”, – зазначив колишній посол з особливих доручень МЗС України професор В.Василенко [43].

Після виходу ряду колишніх соціалістичних країн з Варшавського договору і Ради Економічної Взаємодопомоги, тобто з-під опіки СРСР, європейські країни – учасники Наради з безпеки і співробітництва в Європі 1990 року (тепер – Організація з безпеки і співробітництва в Європі) – розробили і прийняли Паризьку хартію для нової Європи, що підтвердила остаточне встановлення і непорушність післявоєнних кордонів Європейського континенту.

На двосторонньому рівні Радянським Союзом було закріплено встановлені кордони мирними договорами з Польщею (1944 р.), Чехословаччиною (1945 р.), Угорщиною (1948 р.), Румунією (1948 р.). До 1991 р. Румунія адресувала свої територіальні претензії не до України, а до СРСР, посилаючись на тезу про

примусовість підписання мирного радянсько-румунського договору 1948 р. про закріплення кордонів між державами, за яким Північна Буковина, Хотинщина і Західне Причорномор'я увійшли до складу УРСР [44].

Договори зобов'язували сторони не брати участі у ворожих коаліціях, діяти на засадах дружби і співробітництва. Укладалися договори терміном на 20 років з подальшою автоматичною пролонгацією.

“Історичне” бачення румунськими володарями територіальних просторів своєї країни торкалося і земель інших народів, і держав, розташованих поряд з румунською територією. Не була винятком й Україна, частина земель якої була з різних причин анексована Румунією у 1918-1919 роки. Це були українські етнічні території: Хотинський, Ізмаїльський, Акерманський повіти колишньої Бессарабської губернії (11600 кв.км), Північна Буковина (5280 кв.км), українська Марморощина (700 кв.км) [40].

План утворення “Великої Румунії”, здавалося, був близький до реалізації, але опір місцевого українського населення заважав здійснювати відповідну румунській доктрині політику. Через це румунська влада запровадила особливо жорстокий окупаційний режим. Українські етнічні землі були об'єднані разом з румунськими землями в одну провінцію – Буковину, що була поділена на одинадцять округів, із яких у шести українське населення становило більшість. Це Сторожинецька, Вижницька, Кіцманська, Чернівецька, Заставновська, Вашківська провінції. До української етнічної території входили також частини Сучавської, Радівської провінцій і частково Кимполунзького округу. Там, де жили румуни, навіть у меншій кількості, закривались українські школи та інші українські освітні заклади, міське і сільське самоуправління було фактично ліквідовано, владні функції виконували повноважні старости. Більшість адміністративних посад займали представники румунської національності.

У 1940 р. за пактом Молотова-Ріббентропа до складу України увійшли Північна Буковина й Південна Бессарабія. Таким чином, майже всі етнічні українські землі, за

деяким винятком, були об'єднані в одній державі, що, безперечно, було на той час прогресивним явищем. Під час Другої світової війни зазначені території знову були захоплені Румунією за підтримки фашистської Німеччини. Крім того, бухарестський режим отримав право на окупацію земель між Дністром і Бугом, що дістали назву Трансністрії (Задністров'я). Тут передбачалося утворити нову румунську провінцію з центром в Одесі. Решта українських земель опинилася під нацистським окупаційним режимом.

Після війни Румунія визнала право УРСР на Північну Буковину, Хотинщину і Західне Причорномор'я, що було закріплено Паризьким мирним договором 1947 р. Відповідно до Договору, кордони було визначено і уточнено домовленостями між СРСР та Румунією про режим державного кордону 1949 р. та 1961 р. До того ж лінія проходження радянсько-румунського державного кордону була визначена у спеціальному протоколі 1949 р. [44].

Пропагандистську кампанію щодо “історичного права” Румунії на деякі українські землі румунська сторона особливо посилила після розпаду СРСР та появи незалежної України. Румунський парламент 24 червня 1991 р. ухвалив “Декларацію парламенту Румунії щодо пакту Молотова-Ріббентропа та його наслідків для країни» – заклик до президента, уряду та всіх політичних сил країни – повернути румунські землі, анексовані внаслідок пакту Молотова-Ріббентропа. У документі міститься вимога повернути Румунії Південну Бессарабію, округ Герца та Північну Буковину [43]. Румунський президент І.Ілієску підкреслював: “Ми будемо наполягати на переговорах щодо належності “етнічних” румунських земель, зокрема Північної Буковини, що відійшла до України за радянсько-німецьким пактом 1940 р.”[45].

Верховна Рада УРСР у заяві від 5 липня 1991 р. розцінила такі дії румунської сторони як висування територіальних претензій до України, підкресливши, що це суперечить загальноновизнаним принципам міжнародного права.

Наступною недружньою щодо України акцією стала ухвалена 28 листопада 1991 р. румунським парламентом Декларація про референдум в Україні, за якою Північна

Буковина, округи Герца та Хотин, а також південь Бессарабії (нині це Чернівецька та частина Одеської області) були оголошені “румунською територією”. У заяві містився заклик до парламентів та урядів інших країн у своїх актах про визнання незалежності України не поширювати його на ці території. В аналогічній заяві уряду Румунії ці положення були конкретизовані. Різко негативна реакція України, відповідний міжнародний резонанс змусили Румунію обрати помірковану позицію щодо територіального питання, відсунувши цю проблему на подальше. На початку січня 1992 р. президент Румунії І.Ілієску в листі до Президента України Л.Кравчука висловив побажання встановити з нашою країною дипломатичні відносини і розвивати взаємовигідні стосунки.

Румунія визнала незалежність України. 1 лютого 1992 р. у Давосі (Швейцарія) відбулася зустріч президентів і міністрів закордонних справ України і Румунії, під час якої було підписано Спільне комюніке про встановлення дипломатичних відносин. Румунія посідає важливе місце у зовнішньополітичних інтересах України, що зумовлено багатьма чинниками: близьким географічним розташуванням, спільними кордонами, геополітичними інтересами, а також існуванням української громади в Румунії (до 250 тис. українців) і румунської – в Україні (135 тис. румунів та 324 тис. молдован). У вересні 1992 р. відбувся перший офіційний візит до Румунії міністра закордонних справ України, підписано Консульську конвенцію та Міжурядову угоду про співробітництво у сфері культури, науки та освіти [44].

Територіальні питання завжди були в центрі уваги румунської сторони. Обрана румунською дипломатією тактика постійного нагадування про цю проблему і Україні, і міжнародному співтовариству ще більше її загострювала, зважаючи на те, що було відкладено підписання угод про українсько-румунський кордон. Послідовно дотримуючись такої стратегії, румунська сторона протягом 1993-1995 рр. надіслала до МЗС України кілька нот, оголосивши (в односторонньому порядку і з порушенням норм міжнародного права та відповідної процедури) Договір про режим радянсько-румунського державного кордону 1961 року та Протокол про уточнення лінії

проходження радянсько-румунського державного кордону від 1948 року такими, що втратили чинність. У такий спосіб Румунія в односторонньому порядку намагалася ліквідувати договірно-правову базу встановленого українсько-румунського державного кордону (нагадаємо: договори між СРСР та Румунією про режим державного кордону 1948 і 1961 рр. ратифіковані обома сторонами). Проблему кордонів постійно нагнітають також політичні партії націоналістичного забарвлення (Румунії і Молдови).

У листопаді-грудні 1995 р. українсько-румунські відносини загострилися внаслідок нових заяв з румунського боку щодо належності о.Зміїний. Серед досягнень 1995 р. у зовнішній політиці Румунія зазначила: “6 грудня – Румунія протестує проти претензій України надати статусу територіальних вод 12-мильній відстані навколо о.Зміїний” [46]. Нова проблема була оприлюднена міністром закордонних справ Румунії Т.Мелешкану, який заявив у парламенті про відмову України повернути території румунській стороні і пообіцяв звернутися до міжнародного суду в односторонньому порядку. На шельфі острова є нафта і газ. Це підтвердили дослідження українсько-американської групи з “Одесморгеології” і компанії “Вестерн Джеофізікал”, що провели розвідку у згаданому регіоні [47]. Фахівці стверджують, що шельф біля острова – це 1/3 українських запасів нафти і 1/4 нерозвіданих запасів газу.

Заява керівника румунського зовнішньополітичного відомства не турбувала Україну, тому що, за всіма міжнародними чинними угодами, острів є українською територією, і навряд чи це питання буде розглядати суд. Тоді румунська сторона звертається до іншого (пробного) варіанта, оголосивши о.Зміїний скелею. Як відомо, скелі, згідно з Конвенцією про морське право, не можуть мати територіальних вод та континентальних шельфів. Континентальний шельф у о.Зміїного налічує 7000 кв.км. До того ж підвищений інтерес до острова з румунського боку викликаний також і тим, що наявність нафти вже підтверджена самими румунами, які з 1996 року

збудували одразу за шельфом о.Зміїний платформу і розробляють велике промислове родовище Левада – добувають нафту [47].

Повертаючись до теоретичних положень, зазначимо, що, відповідно до змісту статті 121 Конвенції ООН з морського права 1982 р., островом, який може мати власні континентальний шельф та економічну зону, вважається природно сформована частина суші, що залишається над водою під час припливу і придатна для життя чи економічної діяльності. Острів Зміїний можна віднести до такого визначення: середня висота острова над рівнем моря становить 37 м, він є придатним для життя, тут розташовані підрозділи Збройних сил, Прикордонних військ України, проживають сім'ї офіцерів тощо.

Деякі українські дипломати зазначають, що о.Зміїний не є цікавим з військового погляду [48], хоча тодішній міністр оборони України наполягав на стратегічному значенні острова: тут були розташовані частини ПВО і радіорозвідки [49].

За розробленою румунськими стратегами тактикою, перший період становлення румунсько-українських відносин (практично до середини 1990-х рр.) був демонстрацією активної позиції щодо виявлення документів і доведення належності згаданих земель до Румунії, проведення політичних заходів щодо їх повернення з метою утворення “Великої Румунії”. З середини 1990-х рр. спостерігається зміна акцентів румунської позиції: країна зробила зустрічні кроки до пожвавлення українсько-румунської співпраці. Це виявилось в активізації візитів на вищому рівні, заявах високих посадових осіб Румунії щодо дружби і співробітництва з Україною, уникненні відвертих висловлювань щодо належності і повернення земель.

Поміркована позиція румунського керівництва на той період пояснюється налаштованістю країни до вступу в європейські структури, насамперед до НАТО. За вимогами Північноатлантичного альянсу, країна-кандидат, а тим більше член організації, не може розраховувати на преференції у випадку наявності територіальних претензій до інших країн. Враховувалося також і те, що до Румунії могли б висунути подібні територіальні вимоги інші держави, наприклад, Угорщина

щодо Трансильванії – провінції Румунії, де проживає переважна більшість етнічних угорців, які зазнають нищівної політики з боку місцевої влади, що проводить “румунізацію” краю.

В оновленій тактиці мали місце і нові форми співпраці з Україною. У зазначений період Румунія активно залучала до роботи на своїх підприємствах українців, створювала невеликі спільні підприємства, рекламувала і заохочувала українську молодь до навчання в румунських вузах, обіцяючи студентам у майбутньому надання румунського громадянства, виплачуючи українським студентам підвищену стипендію тощо. Так, тільки у 1993 р. у навчальних закладах Румунії отримували освіту понад 300 мешканців Буковини. До того ж румунські дипломати порушували міжнародні конвенції, надаючи друге (румунське) громадянство мешканцям України. Таку політику можна назвати політикою “дрібних кроків” заради просування у бажаному напрямі для досягнення поставленої глобальної мети [44].

Непохитна віра у непорушні засади міжнародного правопорядку призвели до низки прорахунків у реалізації завдань щодо забезпечення безпеки нашої держави. Деякі українські політики і дипломати вбачали вихід із глухого кута у підписанні основної частини договору з Румунією якнайшвидше. Видавалося, що такий документ зможе захистити державу, забезпечуватиме їй неутручання, визнання і, врешті-решт, гарантуватиме безпеку. Тим більше, що на той час з усіма державами-сусідами такі договори вже були укладені (крім РФ). “Битва” за українсько-російський договір про дружбу збіглася у часі з просуванням до реалізації українсько-румунського документа.

Прискорення договірного процесу вимагали і умови Північноатлантичного альянсу. Посол США в Румунії А.Мозес у своєму виступі в університеті м.Клуж-Напока заявив, що розв’язання питання щодо вступу Румунії в НАТО залежить від того, чи будуть підписані базові договори з її сусідами – Угорщиною й Україною [50]. Крім того, укладання договору вимагав і активний переговорний процес в Європі у межах французької ініціативи про розробку Європейського пакту



стабільності, що змушувало європейські країни визнати існуючі між державами кордони і додержуватись європейських стандартів дотримання прав національних меншин.

Але румунська сторона наполягала включити до преамбули базового договору тезу про засудження пакту Молотова-Ріббентропа. Україна не могла погодитись з такою пропозицією через можливе створення політико-юридичного прецеденту, який міг бути використаний для висування у майбутньому територіальних претензій до України.

Румунську сторону не влаштовувала низка статей базового договору. Стаття 2, наприклад, була так змінена румунським МЗС, що з'явилися підстави для подвійного трактування положення про непорушність кордонів між Україною і Румунією. Румунська сторона відмовилась зазначити у документі пункт про визнання Румунією юридичної сили правових актів, навіть і Заключного гельсінкського акту, що визначили післявоєнні кордони в Європі.

Врешті-решт, Україна і Румунія знайшли компромісне рішення: зняли з договору статті щодо кордонів. Цьому сприяло також і рішення НАТО розглянути кандидатуру Румунії стосовно членства в Альянсі, хоча, на думку Генерального секретаря НАТО Дж.Робертсона, це питання можна було б вирішити і у двосторонньому форматі: Альянс міг би заплющити очі на територіальну проблему. Румунія погодилася укласти основний базовий договір у новому варіанті. 2 червня 1997 р. у м.Констанца (Румунія) був підписаний Договір про відносини добросусідства і співробітництва між Україною та Румунією (набрав чинності 22.10.97 р.), який заклав правовий фундамент для розвитку двосторонніх відносин. У ньому сторони домовилися розв'язати питання режиму кордонів до 2000 р. на основі принципів і процедур, погоджених шляхом обміну листами між міністрами закордонних справ, який відбувся одночасно з підписанням цього Договору [51].

Проте питання щодо кордонів так і не було вирішено до 2000 р.: не було підписано Договір про режим державного кордону й Угоду про делімітацію

континентального шельфу і виключних економічних зон, хоча за три роки держави провели тринадцять консультацій із зазначених питань. Позиція українських дипломатів спирається на домовленості радянсько-румунського договору 1961 р., де фактично йдеться про українсько-румунський кордон у нинішньому стані. Але румунська сторона наполягає на тезі незаконності договору 1961 р., який було укладено Радянським Союзом і Румунією з позиції сили. Пропонувала внести до статей документа доповнення, що змінили б лінію проходження кордону по Дунаю (до Румунії відійшли б українські острови). Не на користь України зміниться і морська розподільча лінія.

Слід зазначити, що примус у випадку Румунії був застосований державами антигітлерівської коаліції як до держави, на яку Паризьким мирним договором 1947 р. покладалася міжнародно-правова відповідальність за участь у Другій світовій війні на боці Німеччини. Міжнародне право передбачає, що положення про недієвість міжнародних договорів, укладених примусово, не поширюється на договори, які встановлюють міжнародну відповідальність держав. Тому немає жодних підстав для заперечення юридичної чинності і Паризького мирного договору, і Протоколу 1948 р., що був лише актом часткового уточнення, а не перегляду “територіальної” статті договору (ст. 1).

Крім того, Договір 1947 р. був підписаний, з одного боку, Румунією, а з другого, державами антигітлерівської коаліції з Україною включно. І порушувати питання про зміни у двосторонньому договорі, коли проблему було визначено у багатосторонньому (стосовно Договору 1947 р. і Протоколу 1948 р.) не є коректним. Статті Протоколу 1948 р. та додатки до нього фіксували опис проходження лінії державного кордону на окремих його ділянках, зокрема встановили, що о.Зміїний (Шерпілор), розташований у Чорному морі на схід від гирла Дунаю, входить до складу СРСР [44].

Протокол 1948 р., який підписали у Москві В.Молотов і П.Гроза, набув чинності у день його підписання. Ні уряд, ні парламент Румунії не зробили жодних заяв щодо

примусу з боку радянської сторони до представника Румунії та порушення ним своїх повноважень. Румунська сторона не підняла питання про невідповідність змісту Протоколу 1948 р. положенням ст. 1 Паризького мирного договору 1947 р., хоча ст. 37 Договору передбачала механізм взаємодії уряду Румунії та представників держав антигітлерівської коаліції з усіх питань виконання та тлумачення Договору.

Отже, Протокол 1948 р. зіграв уточнювальну (допоміжну) роль у розробці підписаного 27 вересня 1949 р. загального Протоколу-опису проходження лінії радянсько-румунського державного кордону відповідно до Паризького мирного договору 1947 р. Пізніше положення цих документів стали складовими частинами договорів 1949 р. і 1961 р. про режим радянсько-румунського кордону. Обидва договори були беззастережно ратифіковані румунським парламентом.

Зовнішньополітичне відомство України вважало, що договір про режим державного кордону з Румунією буде укладено на основі принципу правонаступності держав стосовно кордонів. В українсько-румунському випадку кордон визначено та описано у Договорі 1961 р. про режим радянсько-румунського державного кордону і відповідних документах демаркації. Зазначені демаркаційні документи передбачають, що о.Зміїний є частиною території України [52]. Обидві сторони повинні укласти окремий договір, вирішити питання про делімітацію їх континентального шельфу і виключних економічних зон в Чорному морі на основі принципів, узгоджених шляхом обміну листами між міністрами закордонних справ під час підписання базового договору. Вірогідно, деякий сумнів щодо реалізації такого документа відчували і представник українського МЗС, “У випадку безрезультатного завершення дворічних (!) переговорів про прийняття документа щодо делімітації континентального шельфу і економічної зони, ми передбачили можливість звернення до міжнародного суду. Але це стане можливим тільки з набуттям чинності Договору про режим державного кордону між Україною і Румунією” [53].

Отже, вимальовувалось замкнуте коло: доки не було договору про кордони, який уникала підписувати Румунія, неможливо було звернутися до Міжнародного суду ООН по допомогу – примусити Румунію провести делімітацію шельфу й економічної зони.

Надії щодо просування переговорного процесу з Румунією українська сторона поклала на офіційний візит до України президента Румунії І.Ілієску у вересні 2002 р., згодом названий українською пресою “оригінальним” [54]. З огляду на листопадовий саміт НАТО у Празі, цей візит не призвів до зміцнення позицій України у складному діалозі сусідів. У Києві президенти підписали Спільну декларацію, яка засвідчила, що “сторони домовилися до 1 червня 2003 р. підписати Договір про режим українсько-румунського державного кордону та, по можливості, Угоду про делімітацію континентального шельфу і виключних економічних зон України та Румунії у Чорному морі, згідно з Договором про відносини добросусідства та співробітництва між Україною та Румунією”[55]. Отже, компроміс було віднайдено: президенти зустрілися, продемонструвавши всім, у тому числі і НАТО, що напруження у відносинах між державами немає [54].

Зрозуміло, що декларація не накладає юридичних зобов’язань на того, хто заявляє про ті чи інші наміри. Цей документ став у нагоді румунській стороні як “перепустка” для долання перешкод на шляху до НАТО. Таким чином, сподіватися на різку зміну румунської позиції щодо документального підтвердження відсутності територіальних претензій до Української держави навряд чи варто. Що ж до України, то, підписавши декларацію, вона й далі заморозила переговорний процес щодо кордонів з Румунією.

Територіальні проблеми президент румунської держави І.Ілієску називав неактуальними: вони заважають співробітництву. Спірні ж питання щодо прилеглих до Дунаю земель пояснював тим, що річка є “природною артерією і може змінювати русло, підмивати береги й через природні зміни часто переміщуватися”. Не вбачав він проблеми і у поділі морського шельфу, тому що у світі є загальноприйняті норми

морської демаркації, яких “кожна країна просто зобов’язана дотримуватися”. Отже, можна дійти висновку: румунська сторона переносила питання щодо морської розподільчої лінії, також і щодо о.Зміїного, з двосторонніх домовленостей у площину міжнародного права, намагаючись змінити статус острова.

Аналіз ситуації, що склалася з безпекою кордонів нашої держави, свідчить, що помилки десятирічної давності даються взнаки. Україні необхідно виробити нову тактику в румунському діалозі. Замовчування проблеми – це у майбутньому ситуативна криза. Це має бути активний діалог на найвищому рівні, якщо необхідно – із залученням європейських структур миру і безпеки. Тим більше, що обрання вектором розвитку Української держави європейського напрямку вимагає врегулювання всіх неузгоджених територіальних питань.

У червні 2003 р. сталася важлива подія в контексті врегулювання українсько-румунського кордону - президенти України та Румунії у Чернівцях, підписали Договір про державний кордон між Україною і Румунією, який підтверджує лінію держкордону, визначену в 1961 р. 12 травня 2004 р. Верховна Рада України ратифікувала цей договір і 27 травня 2004 р. Президент України Леонід Кучма підписав ухвалений ВР Закон “Про ратифікацію Договору між Україною і Румунією про режим українсько-румунського державного кордону, співробітництво і взаємну допомогу в прикордонних питаннях” [56].

Підписаний документ розвиває положення базового українсько-румунського Договору про відносини добросусідства та співробітництва від 1997 р., яким було встановлено лінію Держкордону між двома суверенними країнами. За домовленістю сторін, питання делімітації континентального шельфу і виключних економічних зон України і Румунії в Чорному морі було винесено за рамки цього договору, і робота над відповідною угодою триває.

Договором встановлюється кінцевий пункт сухопутного кордону між Україною і Румунією, що, відповідно до документа, є початковим пунктом для делімітації кордону, який проходить по континентальному шельфу і виняткових економічних

зонах у Чорному морі. Згідно з підписаним документом, усі пункти договору, що стосуються лінії державного кордону між двома країнами, “не підлягають денонсації”[57].

Договір підписаний на 10 років. У ньому передбачене автоматичне продовження його дії на п'ятирічні терміни. Він також регламентує використання прикордонних вод, залізничного транспорту, шосейних доріг та інших комунікацій. Крім того, румунська сторона в договорі офіційно визнала та підтвердила українську приналежність острова Зміїний, що протягом багатьох років був “каменем спотикання” у вирішенні питання про кордони України та Румунії, а Україна зобов'язалася не розміщати на цьому острові наступальні озброєння.

Договір регламентує сухопутний кордон між Україною і Румунією. Пошук компромісу стосовно делімітації континентального шельфу і морської зони триває. Лідери країн відзначають, що при вирішенні цієї проблеми сторони постараються не звертатися в міжнародні судові органи. За даними Держкомітету України у справах охорони державного кордону, довжина сухопутної ділянки українсько-румунського кордону – 608,6 км [56].

Президент Румунії І.Ілієску назвав цей Договір “урівноваженим”, таким, що “відповідає інтересам як румунської, так і української сторони щодо режиму державного румунсько-українського кордону та співробітництва і взаємної підтримки у справі охорони кордону”. Як зазначив І.Ілієску, “він є важливим документом для майбутніх наших відносин”. Договір позитивно відіб'ється на румунсько-українському співробітництві у політичному, економічному, культурному планах, захисті прав румунської та української нацменшин в обох країнах.

І.Ілієску особливо підкреслив, що Договір про режим Державного кордону між Румунією і Україною є технічним документом, який відповідає європейським стандартам і дозволяє Румунії виконати свої зобов'язання перед Європейським Союзом, що стосуються забезпечення безпеки східного кордону [58].

Кордон України з Румунією, незважаючи на підписання у червні 2003 р. в Чернівцях відповідної угоди, все ще залишається найпроблемнішим із чотирьох кордонів України з центральноєвропейськими сусідами. Одним із найбільш складних і делікатних питань в українсько-румунських відносинах на сучасному етапі є проблема морського кордону.

Набуття 2004 р. членства в НАТО вивело Румунію у геополітичній площині на значно вищий порядок. Сучасна Румунія висловлює наміри і побажання вже не як одноосібний суб'єкт міжнародного права, а як представник світового військового Альянсу.

29 квітня 2004 р. Президент Л.Кучма під час зустрічі з президентом Румунії І.Ілієску в рамках Європейського економічного саміту у Варшаві заявив, що Україна зацікавлена в якомога швидшому укладенні з Румунією угоди про делімітацію континентального шельфу і виключних економічних зон двох держав у Чорному морі [59]. Були також обговорені питання запровадження візового режиму між Україною і Румунією з 1 липня 2004 р., що є зобов'язанням Румунії перед Європейським Союзом [60].

16 липня 2004 р. між Україною та Румунією був введений візовий режим. Порядок отримання віз та документи, які подаються для їх отримання, зазначені у відповідній двосторонній Угоді між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про умови взаємних поїздок громадян (підписана 19.12.2003 р., набула чинності 16.07.2004 р.) [61]. Для в'їзду та перебування на території Румунії громадянам України необхідно отримати відповідні візи в Консульському відділі при Посольстві Румунії в Києві або в Генконсульствах Румунії в Одесі та в Чернівцях (див. додаток А)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Румунія визнала державну незалежність України 8 січня 1992 р. Дипломатичні відносини були встановлені 1 лютого 1992 р. 24 вересня 1992 р. було засновано Посольство України в Румунії шляхом трансформації Генерального консульства Румунії в Києві у Посольство Румунії в Україні. У грудні 2001 р. було відкрито Генеральне консульство України у Сучаві. У Чернівцях та Одесі функціонують Генеральні консульства Румунії.

В Угоді зазначається, що Кабінет Міністрів України та Уряд Румунії з метою подальшого розвитку дружніх відносин між двома країнами, сприяння взаємним поїздкам їхніх громадян, взаємодії у боротьбі з нелегальною міграцією, плануючи полегшити режим взаємних поїздок громадян обох держав, домовились, що громадяни їхніх держав, які користуються дипломатичними або службовими паспортами, мають право в'їжджати, виїжджати, прямувати транзитом і перебувати на території однієї з держав (з дотриманням правил перебування та реєстрації, які діють у цій державі) без віз строком до дев'яноста днів з дня перетину державного кордону (ст. 1). Громадяни цих держав можуть на підставі документів, дійсних для виїзду за кордон, в'їжджати, виїжджати, прямувати транзитом і перебувати на території України чи Румунії за наявності візи, оформленої дипломатичним представництвом або консульською установою (ст. 2) [61].

Дипломатичні представництва та консульські установи мають, право оформляти такі візи:

1. Багаторазові безоплатні візи строком дії до одного року:

1.1 працівникам поїзних, рефрижераторних та локомотивних бригад залізниць з дійсними документами для виїзду за кордон та іменними списками маршрутними листами, затвердженими на кожний рейс;

1.2 водіям регулярних автобусних маршрутів та вантажних автопоїздів з дійсними документами для виїзду за кордон та іменними списками, маршрутними листами, затвердженими на кожний рейс.

2. Безоплатні візи:

2.1 членам сімей співробітників дипломатичних представництв, працівників консульських установ та співробітників представництв міжнародних організацій, акредитованих в Україні чи Румунії, які не проживають разом з цими співробітниками або працівниками;

2.2 державним службовцям, які здійснюють службові поїздки на територію однієї з держав, на підставі діючих міжнародних двосторонніх та багатосторонніх угод,



учасницями яких є Україна та Румунія, або за відповідними запрошеннями державних органів, дипломатичних представництв або консульських установ;

2.3 особам, які навчаються в учбових закладах відповідно до двосторонніх угод;

2.4 дітям до 18 років.

### 3. Безоплатні термінові візи:

3.1 для поїздки з метою відвідання тяжко хворого члена сім'ї або близького родича, для участі в похованні члена сім'ї або близького родича, відвідання могил родичів після пред'явлення підтверджуючого документа, виданого компетентними органами України чи Румунії;

3.2 для поїздки осіб, які за висновками компетентних органів України чи Румунії потребують невідкладної медичної допомоги, або осіб з тяжкими захворюваннями, а також супроводжуваних їх осіб;

3.3 для осіб, які є членами та обслуговуючим персоналом рятувальних команд (у разі катастроф або надзвичайних ситуацій).

4. Візи з пільговою ставкою тарифів консульського збору (50% вартості) особам, які:

4.1 прямують на територію однієї з держав на підставі діючих двосторонніх угод у галузі науки, техніки, освіти, культури, мистецтва, релігії та спорту або за відповідними запрошеннями;

4.2 є засновниками, співзасновниками юридичних осіб або інвесторами в одній з держав (для представників юридичних осіб - за наявності нотаріально завіреної копії установчих документів; для суб'єктів підприємницької діяльності - фізичних осіб - за наявності нотаріально завіреної копії свідоцтва про реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності - фізичної особи) (ст. 3) [61].

Отже, на практиці дипломатичні та консульські установи Румунії та України розпочали видачу віз ще 25 червня 2004 р. Транзитна віза через Румунію в один бік коштує 28 доларів США, а з поверненням назад — 38. Термін дії — один місяць. Для того, щоб отримати транзитну візу, необхідно мати закордонний паспорт (дійсний не

менше 6 місяців), медичну страховку, проїзні документи і фото. Те саме стосується і щасливих власників шенгенської візи — їй до пари все одно потрібна румунська.

Короткострокова віза відкриватиметься на 6 місяців, але з правом перебування на території Румунії 90 днів. Її вартість — 38 доларів. Потрібні документи: закордонний паспорт, копія з нього, медстраховка, одна фотографія три на чотири — анкета заповнюється на місці. Дуже добре, якщо у пошукача візи буде на руках запрошення румунської сторони або підтвердження того, що він має де зупинитися (приміром, заброньований номер у готелі). Інакше доведеться доводити на кордоні свою платоспроможність: щоб прожити в Румунії один день, потрібно не багато — не мало, а 100 євро (!). Недолік короткострокової візи в тому, що її не можна продовжити безпосередньо на румунській землі.

На такий привілей розрахована лише довгострокова віза. Щоб її оформити, потрібен вище перелічений набір документів і 70 американських доларів. Процедура видачі віз, як кажуть у консульському відділі посольства Румунії в Києві, триватиме 3-5 днів (транзитних та короткострокових), а довготермінових — до одного місяця.

Існує також окрема група людей, котрі зможуть отримати румунські візи за спрощеною процедурою. До них належать жителі прикордонних районів — Новоселицького, Глибоцького, Сторожинецького, Вижницького і Путивльського. Спеціально для них розроблена схема видачі так званих “безкоштовних віз”, які насправді не зовсім безкоштовні, хоч і суттєво дешевші, — такі обійдуться у сім доларів. Щоб скористатися цим бонусом, потрібна довідка, що ви мешкаєте на території цих районів. Безкоштовно візи також видаватимуть дітям до 18 років; особам, які навчаються в учбових закладах відповідно до двосторонніх угод; членам персоналу транспортних засобів, які є учасникам міжнародних автодорожніх та залізничних пасажирських і вантажних перевезень. Не потрібно віз членам екіпажів повітряних суден цивільної авіації та морських суден, залучених до міжнародних вантажних або пасажирських перевезень, а також власникам дипломатичних та службових паспортів.

Існують деякі категорії громадян України, які мають право на візу з пільговим консульським збором 50 відсотків. До них, зокрема, належать: особи, які підлягають під дію двосторонніх угод у галузі науки, техніки, освіти, культури, мистецтва, релігії та спорту або за відповідними запрошеннями; та засновники або співзасновники юридичних осіб, інвестори в Румунії (для представників юридичних осіб — за наявності нотаріально завіреної копії установчих документів; для суб'єктів підприємницької діяльності — фізичних осіб — за наявності нотаріально завіреної копії свідоцтва про реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності — фізичної особи) [62]. Інформацію про документи необхідні для отримання румунської візи, ціну на різні типи візи та візові анкети подано у Додатках Б; В; Г та Д.

Поїздки громадян обох держав здійснюються через міжнародні пункти пропуску через українсько-румунський державний кордон, які визначені у Додатку до Угоди і відкриті відповідно до домовленостей між державами (ст. 7). Нижче наводимо перелік міжнародних цілодобових пунктів пропуску через українсько-румунський державний кордон, а також види сполучення та характер транспортних перевезень у них:

1. Дякове - Халмеу - для автомобільного вантажно-пасажирського та залізничного вантажно-пасажирського сполучення;
2. Порубне - Сірет - для автомобільного вантажно-пасажирського сполучення;
3. Ділове - Валя Вишеулуй - для залізничного вантажно-пасажирського сполучення;
4. Тересва - Кимпулунг ла Тиса - для залізничного вантажно-пасажирського сполучення;
5. Вадул-Сірет-Вікшани - для залізничного вантажно-пасажирського сполучення;
6. Солотвино-Сігету Мармаціей - для автомобільного, вантажопідйомністю до 3,5 тонн, пішохідного, пасажирського сполучення [61].

Окрім цього, на українсько-румунському кордоні підписані та діють Угода між урядом України і урядом Румунії про спрощений порядок перетинання спільного

державного кордону громадянами, які проживають у прикордонних районах і повітах (підписано в м. Ізмаїлі 29 березня 1996 р. керівниками прикордонних відомств, затверджено Кабінетом Міністрів України Постановою N - 906 від 2 вересня 1996 р.) та Міжвідомчі Протоколи про порядок розв'язання проблеми щодо режиму українсько-румунського державного кордону та про взаємодію в пунктах пропуску через українсько-румунський державний кордон (підписано 29.09.1996 р. та 10.12.1996 р.).

Отже, між Україною та Румунією було запроваджено 5 пунктів перетину українсько-румунського державного кордону з міжнародним статусом (1 автомобільний, 3 залізничні та 1 автомобільний та залізничний) та 18 пунктів спрощеного пропуску через державний кордон (пішохідні, автомобільні, залізничні та портові). Основна частина пунктів спрощеного порядку пропуску сьогодні успішно працює. І все ж є проблеми, пов'язані з обмеженням для громадян України і Румунії, які в спрощеному порядку перетинають державний кордон, щодо кількості разів перетину державного кордону - не більше двох разів на місяць. Ще більшою проблемою стане закриття усіх пунктів спрощеного пропуску у зв'язку зі вступом Румунії до ЄС, що вимагає вироблення компенсаторних механізмів.

До ратифікації та набуття чинності Договору про режим українсько-румунського державного кордону, співпрацю і взаємодопомогу з прикордонних питань у травні 2004 р., співпраця з прикордонних питань на ділянці кордону з Румунією здійснювалася в рамках інституту Прикордонних Уповноважених.

Проблема вдосконалення інфраструктури і функціональних можливостей наявних пунктів перетину державного кордону є очевидною. На сьогодні пункти пропуску на українсько-румунському кордоні не відповідають загально визнаним європейським стандартам. Надзвичайно гострою, зокрема, залишається проблема будівництва під'їзних шляхів як з українського, так і з румунського боку.

До 2005 р. проблема українсько-румунського кордону виявилася замороженою. Після приходу до влади в Україні Президента Ющенка, а в Румунії Бесеску між

нашими країнами встановився набагато кращий клімат співробітництва. Триває активний діалог українського президента В.Ющенка з президентом та урядом Румунії щодо врегулювання питань делімітації кордону з цією державою. Це є дійсно дуже важливо, адже найкраще рішення - це двостороннє врегулювання цієї проблеми [63].

1 січня 2007 р. Румунія стала повноправним членом Європейського Союзу, що змінило характер відносин між Румунією та Україною. Адже україно-румунський кордон став кордоном між Україною та Європейським Союзом зі всіма наслідками. Розширення Європейського Союзу безпосередньо зачіпає увесь комплекс проблем, що стосуються такої політично важливої та суспільно чутливої сфери як система організації державного кордону України. Зазначимо, що з 26 липня 2005 р. встановлено на постійній основі безвізовий режим в'їзду в Україну для громадян держав – членів Європейського Союзу, Швейцарської Конфедерації та Князівства Ліхтенштейн на термін перебування, що не перевищує 90 діб [64].

Отже, Європейський Союз вимагає від України скасувати візи для громадян Румунії та Болгарії. Про це заявив директор Директорату Європейської комісії, відповідальний за фінансову допомогу Україні, Маркус Корнаро: “Що стосується ратифікації угоди про реадмісію<sup>2</sup>, слід нагадати, що цього року до ЄС приєдналися Болгарія та Румунія. І перш ніж буде ратифіковано угоду про реадмісію, ми б хотіли, щоб до громадян цих країн було таке ж саме ставлення, як і до громадян інших країн ЄС при їхньому в'їзді до України. Ви знаєте, що громадяни інших країн ЄС мають

---

<sup>2</sup> 27 жовтня 2006 р. у Гельсінкі (Фінляндія) на саміті Україна – ЄС було парафровано Угоди між Україною і ЄС про спрощення візового режиму та реадмісію. Згідно з Угодою про спрощення візового режиму, спрощено порядок видачі короткострокових віз для громадян України, рішення про видачу візи зазвичай повинно прийматися протягом 10 днів. Також скорочено перелік документів, необхідних для отримання візи. Крім цього, угода встановлює спрощені критерії для видачі багаторазових віз для багатьох категорій громадян, зокрема близьких родичів, водіїв вантажних автомобілів, громадян у відрядженні, студентів, журналістів і членів офіційних делегацій. Візовий збір для країн Шенгенської зони встановлено на рівні 35 євро. Візові збори не сплачуватимуть такі категорії громадян, як близькі родичі, студенти, інваліди, журналісти та пенсіонери. Від осіб з українськими дипломатичними паспортами віза відповідно до угоди вимагатися не буде [65].

безвізовий режим при в'їзді до України. Ми хотіли би побачити, що це питання вирішено”, - сказав М.Корнаро. Він також наголосив, що один із базових принципів Євросоюзу передбачає забезпечення рівного ставлення до усіх громадян країн ЄС - незалежно від того, чи йдеться про внутрішнє ставлення до громадян країн ЄС, чи того, як до них ставляться інші країни. За словами М.Корнаро, Євросоюз надає Україні допомогу, передбачену угодою про реадмісію. Зокрема, вже у 2007 р. це 30 млн. євро з 140 млн. євро, в цілому виділених для України. “Ці кошти підуть на те, щоб Україна змогла реалізувати ті зобов'язання, які передбачені цієї угодою”, - додав він [66].

Міністр закордонних справ Арсеній Яценюк заявляє, що Україна скасує візовий режим для громадян Болгарії і Румунії після ратифікації та імплементації угоди про спрощення візового режиму між Україною і Європейським Союзом. “Спочатку ратифікуємо угоду, імплементуємо її положення, а після того будемо приймати рішення щодо надання безвізового режиму. Це синхронні речі”, - зазначив міністр у коментарі УНІАН 19 листопада 2007 р. Він повідомив, що вже підготовлено проект рішення Кабінету міністрів, який передбачає набуття чинності постанови уряду про скасування віз для громадян Болгарії та Румунії після ратифікації і імплементації положень угоди про спрощення візового режиму з ЄС. Варто зазначити, скасування Україною віз для громадян Румунії і Болгарії є доброю волею нашої держави щодо надання аналогічного іншими країнами ЄС безвізового режиму. Міністр ще раз зазначив, що його дивує ультимативна мова, яка лунає з боку окремих європейських чиновників щодо скасування Україною візового режиму для громадян Румунії і Болгарії. “Будь-яка міжнародна проблематика і будь-які міжнародні відносини базуються на одному з ключових принципів – принципу взаємності”, - сказав Яценюк. Він нагадав, що два роки тому Україна в односторонньому порядку ухвалила рішення про надання безвізового режиму громадянам ряду країн, зокрема, країн-членів ЄС. Зазначимо, що у листі генерального секретаріату Ради ЄС до комітету постійних представників від 8 червня 2007 р. йшлося, що угода про

спрощення візового режиму між ЄС та Україною зможе набрати чинності лише після скасування Україною віз для громадян Румунії та Болгарії [67].

30 жовтня 2007 р. Кабінет міністрів України та уряд Румунії уклали угоду про економічну, промислову, наукову та технічну співпрацю (з українського боку угоду підписав міністр закордонних справ Арсеній Яценюк, з румунською – міністр закордонних справ Адріан Горояну. Документ підписаний у присутності президентів України та Румунії Віктора Ющенка й Траяна Бесеску [68].

Угода стане правовою основою для розвитку двосторонніх торговельно-економічних відносин, сприятиме розвитку перспективних напрямів співпраці між двома країнами й активізації зовнішньоторговельного обороту.

Угодою визначаються напрямки двосторонньої співпраці між Україною та Румунією, а також передбачається створення українсько-румунської сумісної комісії з питань економічного, промислового, наукового і технічного співробітництва.

Виконання положень угоди сприятиме розвитку взаємовигідних партнерських відносин між Україною та Румунією в економічній, промисловій, науковій і технічній сферах, створенню сприятливих умов для поліпшення рівня життя громадян, ефективного використання природних і людських ресурсів, використання науково-технічного потенціалу обох країн.

Перед цим президенти України і Румунії підписали протокол першого засідання Українсько-Румунської Спільної Президентської Комісії.

В контексті проблеми функціонування українсько-румунського кордону актуалізується ще одне питання становлення і розвитку транскордонної співпраці на основі діяльності Єврорегіонів. На українсько-румунському кордоні зосереджено три Єврорегіони “Нижній Дунай”, “Верхній Прут” та Карпатський Єврорегіон.

14 серпня 1998 р. було утворено Єврорегіон “Нижній Дунай”, до якого увійшли прикордонні регіони України (Одеська область), Республіки Молдова (колишні райони Вулканешти, Кагул, Кантемир) та Румунії (повіти Бреїла, Галац, Тульча). У рамках Єврорегіону намічено реалізувати серію спільних проєктів. Зокрема, це

стосується спорудження двох поромних переправ через Дунай, реконструкції під'їзних автошляхів та пунктів перетину кордону, модернізації перевалочних баз для прийому та обробки експортно-імпортних і транзитних вантажів, формування транскордонного біосферного заповідника у дельті Дунаю та відновлення екологічної рівноваги придунайських озер.

22 вересня 2000 р. в м. Ботошани (Румунія) були підписані установчі документи про створення Єврорегіону “Верхній Прут” (Чернівецька область України, Ботошанський та Сучавський повіти Румунії, Бельцівський та Єдинецький повіти Республіки Молдова) з Екоерорегіоном у його складі.

6 жовтня 2000 р. в м. Ніредьгаза (Угорщина) керівники Закарпатської області, повіту Сату-Маре (Румунія) та області Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина) підписали угоду про тристороннє співробітництво “Інтеррег”. Ця угода діятиме в рамках Карпатського Єврорегіону і має на меті розробку та реалізацію за сприяння міжнародних програм PHARE, TACIS спільних транскордонних проєктів співробітництва на рівні органів місцевого самоврядування (міжнародні пункти перетину кордону, будівництво доріг, екологічні та природо-рекреаційні заходи) [51].

Важливим для українсько-румунського кордону є питання нелегальної міграції. Адже і Румунія, і Україна, вважаються транзитними країнами. Частина іноземних мігрантів намагається в'їхати в Румунію, використовуючи фальшиві документи або візи, або намагаючись перетнути зелений кордон, але більшість із них надає перевагу легальному транзиту, з тим, щоб використовувати нелегальні методи вже для проникнення на Захід.

Серед багатьох нелегальних маршрутів на Захід через Румунію можна зазначити наступні: Туреччина - Україна (можливо через Грузію) - Молдова - Румунія (автомобільний, залізничний); Індія - Україна (пароплавом через Одесу) - Молдова - Румунія.



Причини транзиту мігрантів через територію Румунії, на думку румунських прикордонників, наступні. У Республіці Молдова не забезпечують облік іноземних громадян, дозволяючи доступ без будь-яких обмежень. Іноземні громадяни, які походять із країн з великим міграційним потенціалом, дібравшись до території Румунії (звертаються за наданням притулку і, скориставшись статусом біженця, намагаються нелегально потрапити на Захід. Туреччина вважається відправною платформою для мігрантів. В Україну, Росію та Молдову в'їжджають без візи громадяни африканських країн з великим міграційним потенціалом та відсутністю безпечних кордонів (Гана, Сера Леоне, Сомалі, Судан, Нігерія).

Динаміка затримань нелегальних мігрантів українськими прикордонниками на українсько-румунському кордоні свідчить про різке збільшення затримань як нелегальних мігрантів, так і порушників кордону у 1993 р. (кількість нелегальних мігрантів та порушників кордону загалом зросла у вісім разів), а потім зменшення затримань, починаючи з 1996 р за невеликим винятком у 1999 р., коли кількість затриманих знову дещо зросла. Пік затримань як нелегальних мігрантів, так і порушників кордону на цій ділянці кордону припадає на 1993-1995 рр. При цьому кількість нелегальних мігрантів, затриманих на українсько-румунському кордоні упродовж 11 останніх років становить приблизно 4,5% від загальної кількості нелегальних мігрантів, затриманих на українських кордонах.

Безпосередньо з нелегальною міграцією пов'язана проблема біженців, адже майже всі біженці пересуваються до безпечної країни нелегально, Україна та Румунія підписали Конвенцію 1951 р. щодо статусу біженця та відповідний Протокол 1967 р. Це накладає на ці держави відповідні обов'язки щодо захисту однієї з найуразливіших груп людей у світі, Шляхи організації захисту біженців в Україні та Румунії суттєво відрізняються. Україна 24 грудня 1993 р. прийняла внутрішній закон "Про біженців", який почав працювати в лютому 1996 р. В 2001 р. було прийнято нову редакцію цього закону. І тільки в січні 2001 р. Україна приєдналася до згаданої Конвенції та до Протоколу 1967 р. щодо статусу біженців. Румунія ж, навпаки, у 1991

р. приєдналася до Конвенції 1951 р. щодо статусу біженця, а згодом, у 1996 р. прийняла національний закон щодо статусу біженця, який у серпні 2000 р. був замінений відповідною постановою уряду Румунії. Враховуючи те, що, з одного боку, країни повинні забезпечити взяті на себе зобов'язання щодо захисту біженців відповідно до європейських норм, а з іншого боку, гарантувати безпеку власних кордонів і країни, вони повинні досить ефективно використовувати методологію та механізми вирішення з-поміж нелегальних мігрантів біженців, які дійсно потребують захисту. Це завдання ефективніше можна вирішувати у тісній двосторонній та багатосторонній співпраці органів державно і влади та громадських організацій, причетних до цієї проблеми [69].

Отже, проблема українсько-румунського кордону на сьогодні перебуває у стані вирішення. Держави домовилися про лінію кордону у межах повоєнного часу. Вирішується питання демаркації та делімітації проблемних територій. Актуалізується проблема візового режиму між Україною та Румунією в контексті членства останньої у Європейському Союзі. Враховуючи існуючу ситуацію, Україна скасувала візовий режим для громадян Румунії, а та, в свою чергу, повинна запровадити спрощений візовий режим для громадян України. Планується, що до 2012 р. Румунія приєднається до Шенгенської зони, що внесе нові зміни в умови перетину українсько-румунського кордону.

## 7 МОНІТОРИНГ УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОГО КОРДОНУ

Загальновідомо, що українсько-польський кордон є найважливішим відтинком українсько-НАТОвського кордону. Польща є стратегічним партнером України і її послідовним адвокатом на міжнародній арені. Незважаючи на це ситуація на українсько-польському кордоні залишається надзвичайно складною з огляду на незначну кількість переходів і величезну, порівняно з іншими ділянками українсько-НАТОвського кордону, кількість бажаючих його перетнути.

В ході реалізації проекту його виконавцями був проведений моніторинг українсько-польського відтинку кордону з НАТО. Його результати вміщені в трьох додатках до звіту, а висновки з польових досліджень сформульовані нижче.

## ВИСНОВКИ

На основі методу комплексного моніторингу прозорості українсько-НАТОВського кордону в вересні-листопаді 2007 р. було проведено дослідження його сучасного стану та впливу існуючої ситуації на перспективи євроінтеграційних процесів в Україні. На підставі вивчення значного масиву існуючої літератури, матеріалів інтернет-видань, проведених польових досліджень окремих відтинків українсько-НАТОВського кордону були зроблені наступні висновки:

1. Євросоюз і НАТО надалі проводять політику подвійних стандартів щодо України. Це проявляється і в питанні ситуації на кордонах. На офіційному рівні брюссельські функціонери заявляють про спрощення візового режиму і процедури перетину кордону. На практиці візові процедури є надто обтяжливими для українських громадян, часто спостерігаються випадки приниження людської гідності і хамського поведіння працівників консулятів (зокрема – українських громадян!), зацікавлені в отриманні візи змушені чекати на них у величезних чергах під відкритим небом або ж у непристосованих для цього приміщеннях.

2. Подібна ситуація існує на самому кордоні на всіх його відтинках. Кількість прикордонних переходів абсолютно не відповідає стандартам НАТО та ЄС. Підраховано, що кількість прикордонних переходів на кордоні України з НАТО слід збільшити принаймні утричі. Ситуації, схожі на ті, що мають місце в консулятах країн-членів НАТО, спостерігаються і на самому кордоні, де громадяни України стикаються з величезними чергами, проявами корупції, хамства з боку прикордонної і митної служб тощо.

3. Показово, що під час неофіційних розмов польські дипломати неодноразово висловлювались, що до прикордонників і митників приходять розпорядження, які суперечать офіційній позиції Брюсселя: всіма способами обмежувати доступ українських громадян на терени ЄС-НАТО.

4. Змінюються підходи, в т.ч. польської сторони, до питання розбудови прикордонних переходів. Неофіційно висловлюється думка, що зі вступом Польщі до Шенгенської зони кількість віз, що видаватимуться українським громадянам різко скоротиться. Тому будівництво 6-8 нових переходів, про які говорить українська сторона, ставиться під сумнів. Говориться лише про 2-3 нові переходи, які ніби-то мають забезпечити комфортні умови перетину кордону всім бажаючим.

Це твердження не цілком відповідає існуючому стану справ. Річ в тому, що методом візуального спостереження встановлено, що нині близько 70 відсотків усіх черг на кордоні створюють польські „бензовози” та дрібні торговці т.зв. „акцизними” товарами – горілчаними й тютюновими виробами. Із збереженням різниці цін на бензин, спиртні напої, цигарки та продукти харчування, а також безвізового режиму для громадян Польщі потік мешканців польських прикордонних територій буде й далі збільшуватися, що сприятиме й збереженню великих черг на українсько-польському кордоні.

Негативне значення для української сторони, особливо на найближчу перспективу, є будівництво прикордонних переходів з розвиненою інфраструктурою. Згідно з європейською практикою прикордонні переходи, де не здійснюється детальний прикордонний і митний контроль, не є перенасиченими інфраструктурою. Тому будівництво переходів з потужною інфраструктурою, як от в Раві-Руській – Гребенному чи Краківці – Корчовій, модернізація в такому ж напрямку переходу в Шегинях – Медиці, свідчить про наміри Євросоюзу зберегти посилений контроль на кордоні з Україною на передбачуване майбутнє.

Сказане вище вимагає від української сторони більш твердо відстоювати свої інтереси в питаннях розбудови і модернізації прикордонних переходів, візового режиму, організації транскордонного руху і контролю.

Водночас для обмежувальної політики євроатлантичних структур щодо України в питаннях транскордонного руху існують вагомі причини, відповідальність

за які несе українська сторона. Зі свого боку ми повинні здійснити низку заходів, щоб посилити довіру натовських партнерів:

1. Завершити делімітацію і належним чином забезпечити північно-східні кордони України для запобігання потокам нелегальної міграції, контрабанди „живим товаром”, наркотиками та зброєю за взірцем розбудови прикордонної інфраструктури з Молдовою і Наддністровською республікою.

2. Скоротити масштаби човникової торгівлі і дрібної контрабанди (алкоголь і тютюнові вироби).

3. Зменшити масштабів заробітчанської міграції.

4. Суттєво знизити рівень корупції в середовищі прикордонної і митної служб.

5. Подолати відставання порівняно з нашими західними партнерами в модернізації „своїх” секторів прикордонних переходів.

6. Модернізувати і розбудувати дорожню інфраструктуру, зокрема під’їзні дороги до прикордонних переходів.

Рекомендація: для полегшення міжлюдських контактів, співпраці бізнесменів, науковців, діячів культури і мистецтва, студентів та ін., розвитку туризму забезпечити безперервне функціонування т. зв. „зелених смуг” на прикордонних переходах для позачергового пропуску згаданих осіб. А також створювати численні „зелені стежки” для пішого туризму і смуги „малого прикордонного руху” для мешканців прикордонних територій.

Загалом всі заходи, які повинна провести українська сторона не можуть, однак, змінити очевидного факту: українсько-НАТОВський кордон буде залишатися кордоном закритого типу, т.зв. „пластиковою завісою”, до того часу, доки Україна не стане повноправним членом Північно-Атлантичного Альянсу, а з часом і Європейського Союзу.

## Додаток А. Моніторинг функціонування прикордонного переходу Медика-Шегині

На підході до пішохідного переходу як зі сторони Польщі, так і на виході з нього є дві смуги або коридори: один для громадян країн Європейського Союзу, Європейського економічного простору і Швейцарії (ним користуються насамперед громадяни Польщі), а другий для громадян третіх країн, в основному України. На підході до переходу українці і поляки мають свої окремі черги. У кінці черг є ворота, через які прикордонник пропускає людей до зали, де здійснюється паспортний контроль. В кінці смуг розташовані будки, зроблені зі скла і пластику, де сидять прикордонники, які здійснюють контроль. Вони мають комп'ютери та інше обладнання для перевірки та ідентифікації віз та паспортів.

Зазвичай, черги є довгими. В будинку переходу є діючий туалет, лише нема поділу на туалет для жінок і чоловіків. Приміщення для жіночого туалету зачинено і заграбоване, використовується хіба що як приміщення для технічних цілей або для інших потреб зберігання чи як склад.

Подорожуючі – і жінки і чоловіки – використовують один туалет, який має чотири кабінки. Прикордонні торговці використовують ці кабінки також для переодягання для того, щоб на собі сховати сигарети або пляшки з горілкою. Кабінки є брудними, оскільки через велику кількість людей дуже швидко забруднюються. З цих же причин в туалеті також на вистарчає паперу і мила.

В приміщенні і на території прикордонного переходу немає ні канторів, ні кав'ярень для задоволення потреб подорожуючих. Проте в приміщенні знаходиться кабінка-автомат, де можна купити каву, чай або безалкогольні напої. Кантор і бар розташовані на відстані 400-450 метрів від переходу біля речових оптових магазинів. Так само на переході немає жодних умов для інвалідів, недієздатних осіб і подорожуючих на велосипедах.

В будинку переходу або біля нього немає жодних лавок або інших місць для сидіння, тому подорожуючі сидять під час очікування на трубах переходів, на складових обігрівачів біля вікон.

На стіні в приміщенні є інформаційне табло з витягами з документів Митної палати в Перемишлі, які стосуються питань звільнення від прикордонних зборів товарів, які перевозяться і знаходяться в особистому багажу подорожуючих, які переїжджають з третьої країни на митну територію Європейського Співтовариства, а також інформація про використання безкоштовного телефону довіри 0-800-232-231, предметом використання якого є заохочення до співпраці осіб, що володіють інформацією, яка має значення для здійснення задач митною службою. Як виявилось, цей номер телефону не працює, отже, якби хто-небудь захотів щось повідомити, то не зміг би цього зробити. Одночасно відсутня інформаційна таблиця з будь-яким телефоном довіри Прикордонної служби. Немає там також жодної інформації про дотримання особистих прав людини і обов'язків в зв'язку з цим прикордонників і митників.

Паспортний контроль здійснюється в наступний спосіб: на підході до смуг подорожуючі приєднуються до черги, яка часто є досить довгою і налічує щонайменше 100 чи 150 осіб. На перетині є, як вже вище зазначалося, дві смуги: одна для громадян країн Європейського Союзу, Європейського економічного простору і Швейцарії, а друга для власників паспортів третіх країн. В дійсності це означає, що одна смуга для поляків, а інша для українців.

В коридорі переходу для громадян Європейського Союзу, переважно на виході з країни-члена на польській стороні великі черги трапляються рідко. Це є наслідком того, що полякам працівники Прикордонної Служби не ставлять печатки в паспортах, а тому не затримують і не ведуть обліку кількості осіб, які виходять або скоріше залишають країну. Вони також не зобов'язані декларувати що вивозять за кордон. Прикордонні торговці використовують таку ситуацію, щоб багато разів протягом дня перетинати кордон і в такий спосіб займаються бізнесом.



По-іншому виглядає ситуація при вході до країни-члена ЄС. Тут обов'язковий митний контроль. Довгі черги тут є явищем майже щоденним. Тут можна визначити тип подорожуючих, які перетинають кордон. Насамперед, що впадає в очі, це велика кількість молодих поляків – підлітків і осіб, що навчаються – яка складає від 30 до 45% всіх людей, що стоять в чергах. Це громадяни Польщі, загалом молоді хлопці, які навчаються в ліцеї, також є і дівчата. З усіх подорожуючих молоді дівчата становлять третину. На кордоні вони займаються дрібною торгівлею або контрабандою. Подорожуючі говорять, що дуже багато молоді на кордоні під час канікул, наприклад літній сезон року.

Решта – це чоловіки або жінки віком за 35 років, для яких прикордонна торгівля і дрібна контрабанда становлять додатковий дохід до бюджету особистого або сімейного. Так само в чергах є безробітні, бездомні та інваліди – особи найменш соціально забезпечені.

В інтересах торговців і контрабандистів є перевезення якнайбільшої кількості товарів або багаторазовий циклічний перетин кордону: чим більше, тим краще. Митна норма становить один блок сигарет (10 пачок або 200 штук) і 1 літр алкоголю вище 22 % на одну особу. З інформації Організаційно-правового відділу Митної палати в Перемишлю №400000 OR-0505-38/2005 від 14 жовтня 2005 року, витяг якого ми знайшли на інформаційному табло в приміщенні перетину, дізналися, що питання звільнення від сплатних митних зборів товарів, які перевозяться в особистому багажу подорожуючих, які переїздять з третьої країни на митну територію Європейського Союзу, регулюють положення 45-49 Розпорядження Ради №918/83 від 28 березня 1983 року, що встановлює систему ЄС митних звільнень. Положення №49 вищезгаданого розпорядження стверджує, цитата: „ Країни-члени ЄС можуть зменшити вартість чи кількість товарів, які можуть бути звільнені від сплати митних зборів, якщо їх перевозять особи, що мешкають на прикордонній території”. Підкреслимо, що Розпорядження Ради дозволяє лише зменшувати

вартість або кількість товарів, що перевозяться, і в жодному випадку їх не збільшувати.

На підставі 40 статті уставу від 19 березня 2004 року Митного кодексу було видано розпорядження Міністра фінансів Польщі від 26 квітня 2004 року з питання обмеження вартості і кількості звільнених від митних зборів товарів, які перевозяться в особистому багажі подорожуючого. Згідно зі змістом положення § 3 пункт 1 пункт 2а вищезгаданого розпорядження, цитуємо.: „Товари, які перевозяться подорожуючим, що мешкає на прикордонній території, є звільнені від митних зборів в кількості, яка на перевищує: тютюнові вироби – 20 штук, алкогольні напої – 0,5 літра”. Одночасно згідно з положеннями § 26 розпорядження Міністра фінансів Польщі від 24 квітня 2004 року з питань звільнення від акцизного податку цитуємо.: „Від акцизу звільняються акцизні вироби, які перевозяться в особистому багажу подорожуючого, що приїздить з території третьої країни і мешкає на прикордонній території, в рамках наступних норм: сигарети – 20 штук, алкогольні напої – 0,5 літра”. Отже, це означає, що без жодних проблем погрожуючий чи турист може перевозити тільки тютюнові вироби в кількості не більше 20 штук і алкогольні напої не більше 0,5 літра.

Так само митні і податкові положення не визначають поняття місця проживання. Це поняття належить оцінювати, спираючись на положення цивільного кодексу, в якому в ст.25 зазначається, що місцем проживання фізичної особи є місцевість, де ця особа перебуває з наміром постійного проживання. Згідно з ст. 6/1 від 10 квітня 1974 року про відомість населення і особисте свідоцтво постійним проживанням є проживання в окресленій місцевості під зазначеною адресою з метою постійного проживання. Згідно з положенням ст. 7/1 предметного уставу тимчасовим проживанням є перебування без наміру зміни місця постійного проживання в іншій місцевості під зазначеною адресою або в тій самій місцевості за іншою адресою.

Треба зауважити, що поняття так званого тимчасового проживання на відміну від постійного проживання означає на основі польського права, що зазначена особа

фактично перебуває або мешкає без наміру зміни місця постійного проживання в іншій місцевості під зазначеною адресою або в тій самій місцевості лише під іншою адресою. Беручи до уваги вищезазначене, необхідно одночасно ствердити, що якщо особа має право виключно на тимчасове проживання в місцевості, що віднесена до території гміни, яка не належить до переліку гмін прикордонної території, і має місце проживання в місцевості, що міститься в переліку гмін, що належать до прикордонної території, то його слід розглядати як місце проживання на прикордонній території. Вважаю, що таким чином створено основу для зловживання, коли особи, які зареєстровані і мешкають в гміні, що віднесена до прикордонної території і яка займається прикордонною торгівлею змушені шукати можливості зареєструватися на території гмін, які не є в переліку гмін, що належать до прикордонної території, щоб уникнути обмежуючих положень уставу, що визначає норми перевезень для осіб, що мешкають в місцевості, віднесеній до прикордонної території.

З практики ми довідалися, що вищезазначені положення не діють, а працівники Митної служби і прикордонники не перевіряють місце проживання подорожуючих. Коли працівники хотіли дотримуватися положень розпорядження, дійшло до великого непорозуміння, опору з боку польських торговців і написання критичних статей в центральній і місцевій пресі. В певні періоди Митна служба вимагала від українців, які перетинають кордон, наявність особистих документів (так званий внутрішній паспорт), щоб докладно перевірити місце проживання особи. Це здійснювалось всупереч норм міжнародного права, оскільки між урядом Польщі і Кабінетом міністрів України підписано Договір про засади індивідуального руху (Угода №186/200 Ради міністрів від 23 липня 2003 року). В документі 2 вищезазначеного договору передбачено, що, цитуємо.: „Громадяни України, незалежно від місця постійного проживання, можуть в'їжджати, перебувати на території Польщі, виїжджати і подорожувати транзитом на основі важливих документів подорожування, перелічених в додатку до Договору або віз, якщо цей

Договір не постановляє інше”. В Додатку до Договору передбачено, що документами подорожування для громадян України є:

- а) паспорт громадянина України для виїзду за кордон;
- б) дипломатичний паспорт України;
- в) службовий паспорт України;
- г) проїзний документ дитини;
- д) посвідчення моряка;
- е) посвідчення члена екіпажу
- є) засвідчення повернення на Україну (тільки повернення на Україну).

Тільки після ноти Міністерства закордонних справ України вимагання працівниками прикордонної служби посвідчень особи від громадян України припинилося.

Зі слів польського торговця ми дізналися, що в дійсності одна особа (громадянин Польщі) може перетнути кордон – на Україну і повернутися – 3-4 рази на день. Це означає, що такий торговець щодня заробляє на різниці цін по два боки кордону принаймні 50-60 злотих, не перевищуючи допустиму норму і не ховаючи товар від митного контролю.

З метою підвищення результатів торгівлі і заробітку торговці, здебільшого польська молодь, збираються в групи по три-чотири особи. Не завадить сказати, що підлітки для того, щоб перевозити сигарети і горілку через кордон отримують від батьків дозвіл. Така група переходить на територію України, де купує товари для торгівлі, перевищуючи митну норму в 15-20 разів, потім групи всі разом повертаються з України на нейтральну територію між переходами, який становить близько 200 метрів відстані між переходами. Один з групи залишається на цій території, а два, кожний з яких має тільки ту кількість товару, яка не перевищує норму, повертаються на територію Польщі. Там, на території Польщі один з групи залишається з товаром, а другий повертається з пустими руками на нейтральну територію, де на нього вже чекає приятель, бере норму і знову повертається до

Польщі. І так кілька разів поки не перенесуть все. Проходити паспортний, як і митний контроль не є важко і обтяжливо, оскільки працівники митниці не перевіряють, скільки разів людина перетинає кордон, і не ставлять громадянам Польщі печатки в паспортах.

На кордоні по всій довжині між переходами в одну й іншу сторону простягається металева сітка. Щоб дістатися до місця, де чекає приятель, торговці шукають або самі роблять діри в сітці, або пролазять під сіткою. Тому помітно, що ця сітка вся в дірах і латках. Працівники прикордонної служби називають таке лазіння „відмовою від подорожі”. Торговці відмовляються від подорожі на територію України тому, що не хочуть витратити свій час на чекання в чергах на українському перетині кордону, і тому, що на українській стороні їм вже ставлять печатки в паспорти.

В кінці смуг є ворота, через які працівники Прикордонної служби пропускають людей малими групами до зали, де здійснюється паспортний контроль. В тій залі є дві смуги для вищезазначених власників паспортів – одна для поляків, а інша для українців.

Коли на смузі для поляків збирається більш-менш довга черга, або митники з якої-небудь причини не достатньо швидко пропускають до зали здійснення контролю, то торговці і контрабандисти починають нервуватися і поводитися в несамовитий спосіб.

Ми спостерігали таку ситуацію: був вихідний – неділя, день вільний від роботи. Вже після обіду біля третьої години на польському прикордонному переході з боку в'їзду до країни скупчилося багато людей – громадян Польщі, які зранку виїхали до території України і вже верталися до Польщі. В польській черзі було 100-150 осіб. В українській черзі було приблизно на третину осіб менше. За словами українців, вони мали намір в неділю після служби в церкві зробити покупки на польській стороні, оскільки деякі продукти в Польщі є дешевшими, ніж в Україні.

Польських торговців скупчилося багато і тому польська черга сильно зросла. Польські митники і прикордонники не могли швидко здійснювати контроль. А торговці не хотіли терпляче чекати своєї черги і почали вимагати старшого зміни, вважаючи, що працівники митниці і прикордонники навмисно повільно здійснюють контроль. Вони кричали: „Керівника!”, „Керівника!”. За хвилину до черги підійшов старший зміни і сказав, щоб люди поводитися чемно, тому що працівники митниці не є винні в тому, що довга черга. Бажаючи навести порядок, старший зміни зібрав паспорти 5-6 осіб (торговців), які найголосніше кричали, провів їх на перетин, які йде в іншому напрямку і віддав паспорти, кажучи: ”Прошу пройти в кінець черги!”, „Навчіться там чемності!”.

Після цього він пішов до свого кабінету і владно запитав: „Хто ще хоче в кінець?!”. На переході запанувала тиша. За хвилину, після того як старший зміни митної служби зник за дверима кабінету, ті торговці, які провели в кінець черги повернулися на її початок, стоячи збоку черги і надалі висловлюючи незадоволення здійсненням контролю. Коли працівник митниці відкрив ворота, щоб пропустити певну кількість подорожуючих до зали, де здійснюється контроль, натовп людей, які стояли к черзі і ті, хто стояли збоку, збили його з ніг. Через нього торговці швидко побігли до зали з метою зайняти найкраще місце вже в черзі в середині будинку. Митнику ледве вдалося встати і закрити ворота на переході.

Натомість українці терпляче стояли і чекали в своїй черзі. Хтось сказав, що польські торговці часто здійснюють демарші на кордоні, на бажаючи чекати в черзі. Навіть трапляється, що працівники, що здійснюють контроль для українців, нахабно кажуть, щоб почекали, а самі йдуть здійснювати контроль громадян Польщі. Тоді українська черга швидко зростає, люди чекають на контроль по дві-три-чотири години. Таким чином українські громадяни опиняються у явно дискримінаційній ситуації, при цьому усвідомлюючи свою „другосортність” для польських прикордонників.

На питання, чому українці не скандують і не роблять демаршів, сказали, що як іноземці є практично безправними, а коли б висловлювали незгоду, то тоді було б ще гірше. Працівники митної служби навіть без будь-якого приводу можуть постійно знущатися з українців. Найчастіше стається, коли з якогось приводу зростає українська черга, митники можуть зробити собі перерву на каву/чай на годину або більше: люди мучаться в чергах, а працівників нема. Буває, що працівники митної служби, перебуваючи в поганому настрої, можуть ставити печатки в паспортах українців на середині цілої сторінки таким чином, щоб потім не можна було на цій сторінці ставити печатки або візи. Це все робиться для того, щоб паспорт якнайшвидше закінчився і громадянин України був змушений знову робити новий паспорт. Беручи до уваги, що більшість подорожуючих і торговці є мешканцями села або невеликих містечок, вироблення нового паспорта є дорогою і тривалою справою (до трьох-чотирьох місяців). Якби хто-небудь з українців висловив незгоду, то міг би дістати депортацію і заборону виїзду до Польщі протягом п'яти років.

Коли оглядали перехід, то мали такий випадок. Спостерігач стояв в черзі для українців разом з усіма подорожуючими майже вже дві з половиною чи три години. В цій черзі стояла, чекаючи контролю, старша жінка з дитиною – малим хлопчиком п'яти - шести років. Напевно, була його бабця. Було видно, що хлопчик стомився, чекаючи в черзі (був дуже блідий). Не залишали черги, тому що їм було дуже потрібно перетнути кордон. Час від часу вздовж черги ходив працівник митної служби (не мав ідентифікатора), і робив вигляд, що не бачить і не переймається ситуацією. Коли люди попросили його пропустити жінку з дитиною, то зробив вигляд, що не розуміє по-українськи і взагалі, про що йдеться. Тоді спостерігач покликав прикордонника і польською мовою попросив, щоб був милосердним і пропустив матір з дитиною поза чергою, тому що дитина може знепритомніти (на вулиці було дуже спекотно і душно). Коли працівник обізвався, то сказав, що здійснює функцію охорони порядку, а не милосердної церкви, а по-друге, він не розуміє чому жінка особисто до нього не звернулася. Люди з черги сказали, що тоді б

пан митник сказав би, що вона (мати хлопчика) навмисно взяла хлопчика з собою, щоб оминати чергу. Тоді митник сказав, що нічим не може допомогти, оскільки ані лікаря, ані швидкої допомоги на кордоні нема. Тільки потім, коли спостерігач вдруге попросив працівника, щоб тільки пропустив жінку вперед, він дозволив їм вийти за смугу в напрямку до будинку, де здійснюється паспортний контроль.

За деякий час прикордонник сів на лавочку, витягнув сигарети і закурив, всупереч тому, що на стінах були вказівними, що на території переходу курити заборонено. Дим від сигарети дійшов до черги і деякі жінки відвернулися, деякі почали кашляти. Коли спостерігач ввічливо зауважив, що не можна курити, що забороняють знаки на стінах і дверях переходу, то прикордонник відповів, що тут він вирішує, що можна, а що ні. Полеміка, яка почалася, спровокувала серед очікуючи різні репліки. Одні говорили, що митник повинен також дотримуватися правил поведінки на переході, а інші, що він тут працює і в тому, що він закурить, нічого поганого нема. Було видно, що слова спостерігача образили прикордонника, а голосна полеміка не входила в його плани. Митник поспішно віддалився до середини зали контролю і повернувся тільки тоді, коли притихла полеміка і треба було пропустити наступну кількість людей до зали паспортного контролю.

Пропускаючи людей, він покликав спостерігача до себе і попросив паспорт. Переглядаючи паспорт з високо мірно сказав, цитуємо.: „Яка ваша справа до мого куріння?! Пан стільки разів був в Польщі, що більше не поїде! Прошу в чергу, після контролю віддам паспорт”. Коли спостерігач запитав, чи міг зобачити номер ідентифікатора прикордонника, то отримав відповідь, що він (працівник митної служби) має ідентифікатор в бюро і не зобов'язаний його всім показувати, тим більше іноземцям.

Коли настав час спостерігача проходити паспортний контроль, працівник віддав паспорт для контролю, говорячи своєму колезі, що власник паспорта порушував порядок в черзі. Паспорт спостерігача докладно переглянули, перевірили фотографії, підпис, всі візи, запрошення, володіння необхідною сумою грошей і т.д.



Коли виявилось, що в паспорті все в порядку, колега відповів знервованому прикордоннику, що ставить печатку про дозвіл на в'їзд, бо „в паспорті є візи значних європейських країн”.

Паспорт віддали прикордоннику, який провів спостерігача до митника, а той на особистий огляд до окремої кімнати. Там спостерігача докладно обшукали без дотримання положень Митного кодексу – без участі людей тієї самої статі з черги в якості свідків, без використання рукавичок і без складання протоколу огляду. Потім спостерігачу віддали паспорт і пропустили до країни. Люди з черги, які все це бачили вже після переходу кордону розповідали, що прикордонник повернувся до черги знервований, його опанувало бажання помсти, він почав кричати на очікуючих без будь-якого приводу, вживаючи образливих слів.

В залі здійснення паспортного контролю люди по черзі підходять до прикордонника, який здійснює паспортний контроль, потім до митника. В митників стоять столи, на яких вони перевіряють багаж подорожуючих на предмет наявності товарів або речей, які не можна ввозити або вивозити. Завжди є два митники: один чоловік і одна жінка, які здійснюють контроль відповідно для чоловіків і жінок. Здійснення контролю не залежить від походження подорожуючого: по черзі до митника підходять чоловіки і жінки і з черги для громадян країн ЄС, і з черги для громадян третіх країн. Всі подорожуючі в чергах знають, що чоловік не може обшуквати жінку, а жінка - чоловіка.

Митники перевіряють, чи немає товарів, кількість яких перевищує встановлену норму перевезення товарів на митну територію Польщі в тій самій залі, де відбувається паспортний контроль, на очах інших подорожуючих. Подорожуючих просять витягнути руки в різні сторони або перед собою. Коли в митника з'являється підозра, він або вона просить подорожуючого пройти в окрему кімнату, де подорожуючого можуть попросити роздягнутися або зняти куртку, взуття, розстебнути сорочку і т.д. Згідно з митними правилами, після кожного огляду повинен бути складений протокол, а винуватець понести покарання. За весь час

спостереження лише один раз ми були свідками, коли справа дійшла до складання протоколу і накладання мандату. Причиною цього найімовірніше була занадто експресивна поведінка торговиці. Я вважаю, що процес особистого огляду за закритими дверима зазвичай закінчується хабарем (ніяких камер в цій кімнаті я не бачив, а прихованих камер там не може бути, оскільки зйомка всупереч волі того, кого обшуковують згідно з правом є злочином проти особи, який карається законом).

Територія за переходом є невпорядкованою і брудною. По дорозі з переходу до автобусної зупинки немає світла, тому в темну пору доби йти цією дорогою для подорожуючих є досить небезпечно. Ні поліції, ні інших представників охорони суспільного порядку там протягом всього моніторингу переходу ми не зустрічали.

## А. 1 Інтерв'ю з подорожуючими, що перетинають кордон

### А. 1.1 Інформація про подорожуючого

#### **Анкета:**

Освіта – середня загальна (десять класів середньої школи)

Вік – 48 років

Стать – жінка

- **Місце проживання** – Далеко чи близько від кордону? Скільки кілометрів від кордону?

Я з Мостиська. Це є львівський районний центр. Відстань від кордону становить приблизно 20 кілометрів.

- **Громадянство** - українка

- **Статус перетину кордону/характер візи** (одноразова, багаторазова).

Отримала візу в консульстві Польщі у Львові.

- **Мета перетину кордону**

Дрібна торгівля

- **Частота перетину кордону**

Частота перетину кордону залежить від того, коли маю вільний час від роботи та домашніх справ. Перетинаю кордон виключно на переході Медика-Шегині, оскільки це близько від мого дому. Іншими переходами не користуюсь, тому що не потребую цього.

- **Обізнаність з положеннями і джерелами інформації**

Маю загальні знання правових положень, що стосуються перетину кордону. Знаю, що не можна переносити більше одного блоку сигарет і двох півлітрових пляшок горілки на одну особу. І це певно все. Дізналася про ці положення від подруг, які живуть по сусідству і вже раніше почали перетинати кордон. Ніколи не користувалась жодними інформаційними табло і брошурами. Ніколи про та такі не знали і не знаю, чи вони є.

#### А. 1.2 Обслуговування на прикордонному переході

- **Контакт з Прикордонною службою**

**Поведінка ПС по відношенню до подорожуючих.** *Розкажіть, будь ласка, як відбувається паспортний контроль і перевірка транспортного засобу? Як поводяться працівники ПС? Як перевіряють подорожуючих і транспортні засоби? Чи перевіряють всіх подорожуючих?*

Коли митники здійснюють паспортний контроль, то поводяться по-різному. Дуже часто стається, що митник поводить себе високомірно по відношенню до подорожуючих-українців, дивлячись на них, як на людей нижчого рівня. Буває, що митники можуть накричати на подорожуючих, використовуючи образливі слова. Натомість по відношенню до поляків вони поводяться ввічливо, оскільки поляки можуть висловити протест чи за допомогою журналіста написати статтю в газеті. Полякам не ставлять печатки в паспортах і пропускають в 3-4 рази швидше. Ми, українці, через це почуваємося скривдженими, але мусимо терпіти, оскільки знаємо, що ніхто нам в тій ситуації не допоможе...

Я не їздила на машині, тому не знаю, як відбувається паспортний контроль в цьому разі. Коли перетинала кордон на автобусі, то митник зайшов в автобус, сказав

„Добрий день” і попросив всіх приготувати паспорти для паспортного контролю. Потім підійшов до кожного подорожуючого, який сидів в автобусі, взяв паспорт, перевіряючи відповідність фотографії і вийшов з автобусу. За якихось 10-15 хвилин митник повернувся до автобусу і віддав всім паспорти з печатками.

Коли мала можливість спостерігати, то митники завжди перевіряли всіх подорожуючих.

**Неприємні/приємні ситуації на переході.** *Які і чому? Від чого залежать, чи поведінка працівника ПС має на це вплив?*

Неприємні ситуації на кордонні стаються кожного дня і навіть по кілька разів. Найгіршим є поведінка прикордонників, які не вважають нас за людей, таких самих як і вони. Часто буває, коли є велика черга, що прикордонники можуть навмисно затримувати контроль і піти на каву або чай без жодного приводу і повернутися аж за годину чи півтори. Це дуже нервує людей, які стоять в черзі по кілька годин. Одного разу навіть було, що чекали на прикордонника три години. Найгірше в темну пору доби, тому що прикордонники можуть не здійснювати контроль аж до ранку. Йдуть і п'ють. Їм на все байдуже: що тут стоять люди і чекають. І не має значення, чи це зима, чи літо, все однаково.

**Різниця в обслуговуванні.** *Як обслуговують подорожуючого? Так само, як інших подорожуючих чи інакше? Чому? Яка є різниця в обслуговуванні поляків/іноземців/торговців/туристів/підприємців? В чому полягає ця різниця?*

Жодної різниці нема. Всі обслуговують відповідно до черги. Про різницю обслуговування поляків і українців я вже розказала. Є тільки дві черги, тому торговці, туристи і підприємці стоять в одній черзі, хіба що хтось когось із прикордонників чи митників знає. Тоді його пропускають без черги.

**Інформація про положення.** *В який спосіб ПС надає інформацію про засади перетину кордону і в яких ситуаціях (де і коли)?*

*Питання до громадянки третьої країни: Яке значення в ставленні до подорожуючих має наявність офіційного запрошення або його відсутність?*

Ніякої інформації про засади перетину кордону не надають. Наявність офіційного запрошення не звільняє від дотримання положень. Думаю, що якби були які-небудь полегшення для тих, хто має запрошення, то тут вже всі мали б офіційні запрошення. В Перемишлі відкрили б біля двадцяти контор, які б заробляли на цих запрошеннях. Так було раніше, в дев'яностих роках, коли існувало зобов'язання мати офіційне запрошення або туристичний ваучер. Я чула, що з першого січня Польща входить до Шенгенської зони і громадяни для перетину кордону будуть змушені мати медичну страховку. Можу собі уявити, який це буде хаос і які будуть на цій підставі зловживання. Насправді понесуть втрати внаслідок цього прості громадяни.

**Не дотримання положень – покарання.** *Які є покарання за порушення положень, за дотримання яких несе відповідальність ПС? Які є наслідки не дотримання положень? Чи є покарання? В якій спосіб здійснюється покарання?*

Тут, певно, є одне покарання за недотримання положень – відмова в пропуску на польську сторону.

### **Знання іноземних мов**

*Чи працівники Прикордонної служби розуміють мову третьої країни, англійську? Чи виникають проблеми, пов'язані із знанням іноземної мови працівниками Прикордонної служби?*

Ніколи не чула, щоб польський митник розмовляв українською мовою. Дуже рідко, навіть сказала би в виключному випадку працівники прикордонної служби розмовляють слабкою російською мовою, яку вивчили в середній школі. Чи знають англійську мову – не знаю. Наші люди не розмовляють на англійській, тому, напевно, прикордонники її також не вживають. Чи з'являються проблеми, пов'язані знанням іноземної мови працівниками Прикордонної служби?! Скоріше ні. Розмова між прикордонником і подорожуючим обмежується з'ясуванням, куди подорожуючий їде, на який термін і скільки має доларів. Це не важко.

**Оцінка роботи ПС.** *Як би Ви оцінили роботу ПС? Чи працівники ПС є добре підготовлені до виконання своїх обов'язків? Прошу оцінити культуру обслуговування? Чи вживають звертань на „ти”, „Ви”? Чи є ввічливими? Як представляються? Як кличуть на здійснення контролю?*

*Питання до громадянина третьої країни: як здійснюється перевірки наявності фінансового забезпечення під час в'їзду до країни ЄС?*

Як оцінити культуру обслуговування?! Ніякої культури нема; нас трактують тільки як „бидло”, „кабани” і т.д. Ніяк не представляються, тому ніхто не знає імен чи прізвищ прикордонників. На українській стороні український прикордонник зобов'язаний носити особисту картку, на якій великими літерами написано ім'я, прізвище і особистий номер, тому всі знають, хто це є. На польській стороні такого обов'язку і практики нема.

Щодо способу перевірки наявності фінансового забезпечення, то під час паспортного контролю прикордонник питається, скільки грошей має подорожуючий і на який термін їде до Польщі. Може забажати, щоб показали, скільки доларів має подорожуючий. Щоб перевірити; тому кожний в черзі має з собою чотириста доларів. Це мінімальна потрібна кількість грошей.

**Кількість працівників ПС.** *Чи вистачає працівників під час здійснення контролю? Чи контроль здійснюється справно? Як довго триває контроль? Чи працівники ПС виконують службу в формі і мають ідентифікатори?*

Завжди можна сказати, що кількість працівників Прикордонної служби є замалою. Вважаю, що було б більше порядки, якби працівники справно виконували свої функції, не зловживали своєю владою, поводитися ввічливо.

Чи працівники виконують службу в формі і мають ідентифікатори? В формі так, а ідентифікаторів не видно.

### **Що можна змінити в обслуговуванні ПС?**

Збільшити пропускову здатність переходу.

#### **А. 1.3 Контакт з митниками**

**Поведінка митників по відношенню до подорожуючих.** *Прошу розказати, як відбувається митний контроль? Чи перевіряють всіх подорожуючих? Під час митного контролю працівники використовують спеціальні прилади? Наскільки ретельним є митний контроль подорожуючого/ подорожуючого і його транспортного засобу? Чи працівник обмежується тільки очного огляду вмісту транспортного засобу/багажу/особи подорожуючого чи також здійснює контроль через дотик? Від чого залежить поведінка митників під час контролю?*

*В випадку осіб, які мали досвід особистого огляду: Під час особистого контролю обшук був здійснений особою тієї самої статі? Під час обшуку подорожуючого не було в приміщенні інших осіб? Після обшуку був складений протокол, один екземпляр якого отримав подорожуючий? Подорожуючий мав можливість обговорити умови щодо способу здійснення обшуку?*



Недалеко від будки, де сидить працівник Прикордонної служби – приблизно 5-8 метрів, стоїть стіл і крісло митника. Після закінчення паспортного контролю подорожуючий підходить до митника і той питає, що пан/пані має в багажу. Після з'ясування митник тільки залежно від свої вподобань чи симпатій може пропустити, а може, підозрюючи в контрабанді, попросити до огляду. Не всіх подорожуючих перевіряють. Жодного спеціального приладу в митників не бачила.

Коли митник запрошує подорожуючого до особистого огляду, підозрюючи останнього в контрабанді, то тоді запрошують подорожуючого до окремої кімнати. Особистий огляд завжди проводиться особою тієї самої статі: ніколи не було такого, щоб чоловік обшукував жінку, а жінка – чоловіка. Не чула, щоб хто-небудь з подорожуючих коли-небудь говорив, що результати обшуку були занесені в протокол, один екземпляр якого отримав подорожуючий. Про застереження щодо способу здійснення обшуку також нічого не чула.

Але хотіла би пояснити, що особистий огляд в окремій кімнаті здійснюється тільки в крайньому випадку, коли подорожуючого просять роздягнутися. Натомість найбільша кількість обшуків відбувається безпосередньо в залі для контролю біля столика митника на очах всіх подорожуючих, що стоять в чергах. Тоді митник вимагає, щоб подорожуючий підняв руки до гори, а ноги широко розставив і через дотик перевіряє, чи де-небудь на тілі подорожуючого нема схованих сигарет або горілки. Коли подорожуючий має багаж, сумку чи валізу, то митник вимагає відкрити валізу і викласти на столик все, що в ній знаходиться. Це виглядає дуже образливо, наприклад, жінка як і чоловік може мати в сумці жіночі гігієнічні речі або білизну і т.д.

**Неприємні/приємні ситуації під час митного контролю.** Чи Ви мали неприємну-приємну ситуацію під час контролю?

Процедура особистого огляду є неприємною ситуацією. Багато разів це пережила.

**Різниця в обслуговуванні.** *Яка різниця в обслуговуванні поляків/іноземців/торговців/туристів? Подорожуючого обслуговують так само як і інших, чи інакше? Чому?*

Ніякої різниці я не бачу. До всіх подорожуючих ставляться якнайгірше і підозрюють в контрабанді. Така основа митної праці – підозрювати всіх.

**Митні норми.** *Чи помітив подорожуючий, що інші подорожуючі порушують митні норми? Наскільки можна порушити норму? Які наслідки порушення митних норм?*

Так, багато разів і кожного дня. Ніхто з подорожуючих не приховує від інших порушення норм, тільки від прикордонників та митників. Навіть якщо хто-небудь з подорожуючих нічого не везе, то його просять провезти блок сигарет і один літр горілки.

Наскільки можна перевищити норму? Як кому вдається. Наслідки порушення митних норм – штраф розміром в сто злотих і більше або заборона переходу на територію країни.

**Інформація про положення.** *Митники надають інформацію про митні положення і в яких ситуаціях (коли і де)?*

Є таблиці з положеннями, але тільки на польській мові. Ніякої іншої інформації особисто не повідомляють.

**Володіння мовами.** *Працівники митної служби розуміють мову третьої країни, англійську мову? Чи з'являються проблеми, пов'язані з володінням іноземної мови митниками?*

Ні, митники не розуміють іноземні мови, наприклад українську чи російську. Щодо англійської мови, то не знаю. Ніколи не чула, щоб його використовували. Чи з'являються проблеми: так, коли митник вимагає пояснити вміст багажу, а усіх слів по-польськи не знаю.

**Оцінка роботи митників.** Чи митники добре підготовлені для здійснення своїх обов'язків? Оцініть культуру обслуговування? Чи вживають звернення на Ти, Ви? Чи є ввічливими? Як представляються? Як кличуть до здійснення контролю?

Культуру митників можна так само оцінити як і культуру прикордонників. Не бачу ніякої різниці.

**Кількість митників.** Чи вистачає митників для здійснення контролю? Чи контроль здійснюється справно? Митники здійснюють службу в формі, зокрема мають ідентифікатори?

Ні. Я вважаю, що кількість митників є недостатньою і її треба було б обов'язково збільшити. Контроль здійснюється в залежності від бажань митника: може пропустити без контролю, а іншим разом може зробити обшук. Я вважаю, що митники здійснюють службу в формі, хоча ідентифікаторів як і в прикордонників не видно. Жодних карток з особистими номерами або прізвищами не мають.

#### **Що можна змінити в обслуговуванні митників?**

Як і для працівників Прикордонної служби хотіла би, щоб збільшилась швидкість здійснення митного контролю.

- **Співпраця Прикордонної служби і митників**

*Як, з погляду подорожуючого працівники ПС і митники співпрацюють між собою? Чи наявність черг залежить від цієї співпраці?*

Кожний здійснює свої функції, яка тут може бути співпраця.

*Що можна змінити в цій сфері?*

Не знаю.

#### **А. 1.4 Інфраструктура переходу**

- Територія перед кордонним переходом

**Оцінка.** *Яким чином забудова перед кордонним переходом забезпечує потреби подорожуючого, наприклад, туалети, під'їзд до переходу?*

Територія перед кордонним переходом і дорога є засмічені поліетиленом і пачками від сигарет. Ніхто не прибирає. Один туалет на чотири кабінки для чоловіків і жінок разом. Немає ніяких лавочок, на яких люди похилого віку могли б відпочити, очікуючи на контроль.

### **Що можна змінити?**

Не знаю.

- Територія кордонного переходу

*Доступ до будинків. В випадку довгого очікування чи є гарантований доступ до санітарних місць/місць, призначених для куріння сигарет, кантору, місця, де можна поїсти і т.п.? Яка якість санітарних місць?*

Нічого такого взагалі нема. Ніяких місць для куріння сигарет, канторів. Люди їдять на вулиці або стоячи в черзі. Про якість санітарних місць важко говорити, тому що через велику кількість людей швидко псується.

*Доступ до інформації. Чи є місця на кордонному переході, де можна ознайомитися з положеннями, що стосуються перетину кордону, наприклад інформаційні табло? Чи є перехід пристосований до для непрацездатних осіб (туалети, під'їзди), чи є полегшення для осіб з дітьми?*

На території переходу на стіні є інформаційне табло. Перехід не є пристосований для непрацездатних осіб і немає полегшень для осіб з дітьми.

### **Що можна змінити?**

Багато чого. Перш за все поведінку митників по відношенню до подорожуючих.

## **А. 1.5 Функціонування кордонного переходу**

- **Час очікування**

*Як довго треба чекати на виїзд з країни ЄС? Як довго треба чекати на виїзд з третьої країни?*

Є різниця. Найчастіше чекаємо по півтори-дві години.

*Що впливає на час очікування?*

На час очікування впливає швидкість обслуговування працівниками Прикордонної служби і митниками.

*Які митні служби довше здійснюють контроль митний і паспортний? Країни ЄС чи третьої країни?*

Звичайно, поляки.

*Хто довше чекає, хто менше? Чому? Чи є привілейовані групи? Чому?*

Українці чекають довше. Поляків пропускають швидше, тому що не перевіряють візи і не ставлять печатки в паспорти.

- **Подорожуючі**

*Як не переході поводяться інші подорожуючі: туристи, торговці? Чи є особи, які мають якісь привілейовані стосунки з ПС/митниками? В чому вони проявляються, приклади?*

Всі інші подорожуючі – туристи, торговці – поводяться так само, стоять в чергах. Є особи, які мають привілейовані стосунки з прикордонниками і митниками, це явища одиничні та індивідуальні.

- **Корупція**

*Чи чув подорожуючий про випадки вручення подарунків, грошей митникам чи працівникам польської прикордонної служби? Чи працівники пропонували подорожуючому вручення хабарів? Яким чином це відбувається? Які працівники радили вручення хабарів (митні, ПС)? Які привілеї можна дістати за допомогою хабара: менший час очікування в черзі, перетин без контролю, які інші?*

Раніше хіба були випадки давання хабарів. Але вже деякий час я не чув, щоб митники чи службовці прикордонної охорони Польщі брали хабарі.

- **Прикордонна торгівля**

*Чи на перетині є прикордонні торговці?*

Звичайно, що так...

*Як поведуться на переході торговці, як їх можна розпізнати, чи тримаються вони разом, є організовані/розпорошені, не організовані? Як багато їх є, наприклад половина подорожуючих?*

На пішому переході, якщо не сказати всі, то біля 90% є прикордонними торговцями. Їх можна розпізнати, оскільки вони знають один одного, часто розмовляють. Деякі є організовані, а деякі ні.

*Який вплив має прикордонна торгівля на функціонування переходу, наприклад, присутність прикордонних торговців впливає на тривалість очікування в чергах? Чому? Чи торговці організовані в групи, спеціалізуються в перевезенні зазначених товарів? Чи торговці організовані також поза кордонним переходом?*

Самі черги створюються торговцями. Головними товарами перевезення через кордон є горілка і сигарети.

- **Візи**

*Чи запровадження в'їзних віз до третьої країни спричинило, що Ви приїжджаєте рідше/частіше через кордон? Чи запровадження віз спричинило ускладнення для подорожування в Вашому випадку?*

Поляки не потребують в'їзних віз на Україну. В моєму випадку запровадження віз не спричинило ускладнення для подорожування.

*Що можна змінити в сфері віз?*

Я вважаю, що необхідно, щоб Україна прийняла рішення про запровадження в'їзних віз в Україну для поляків. Це би врівноважило наші і їхні умови на кордоні.

- **Відмова на в'їзд**

*Чи Ви зустрічались коли-небудь з випадком, що комусь відмовляли у в'їзді? В якій формі це було здійснено?*

Так, і дуже часто. Це було здійснено в брутальній формі. Пригадую, як одного разу стара бабця не мала необхідних чотириста доларів, простояла в черзі майже дві години, стомилася, їй дуже треба було перейти кордон, зі сльозами просила прикордонника, щоб пропустив її. Той без жалю з розгніваним виразом обличчя

грізно кричав до неї: „Повертайтеся назад!”, показуючи пальцем в сторону України. Вже подорожуючі з черги просили його про співпрацю і пропустити бабцю. Прикордонник був невблаганний і бабця повернулась назад, її очі були сповнені сліз. Було видно, що втратила останній шанс. Хтось з поляків з черги назвав тоді прикордонника „Нелюдом”.

## А. 2 Інтерв'ю з подорожуючими, що перетинають кордон

### А. 2.1 Інформація про подорожуючого

#### **Особисті данні:**

Освіта – середня спеціальна (вісім класів середньої школи та ПТУ - кравчиня)

Вік – більше 40 років

Стать – жінка

- **Місце проживання** – Далеко чи близько від кордону? Скільки кілометрів від кордону?

Живу в селі Сокола Мостиського району. До кордону 23 км.

- **Громадянство** - українка

- **Статус перетину кордону/характер візи** (одноразова, багаторазова).

Отримала візу в консульстві Польщі у Львові.

- **Мета перетину кордону**

Закупи, торгівля

- **Частота перетину кордону**

Перетинаю кордон приблизно раз на тиждень, коли маю вільний час.

Перетинаю кордон виключно на переході Медика-Шегині.

- **Обізнаність з положеннями і джерелами інформації**

Знаю, що не можна перевозити більше, ніж один блок сигарет і один літр горілки на одну особу. Про ці положення знають всі, хто живе біля кордону і перетинає кордон.



## А. 2.2 Обслуговування на прикордонному переході

- **Контакт з Прикордонною службою**

**Поведінка ПС по відношенню до подорожуючих.** *Розкажіть, будь ласка, як відбувається паспортний контроль і перевірка транспортного засобу? Як поводяться працівники ПС? Як перевіряють подорожуючих і транспортні засоби? Чи перевіряють всіх подорожуючих?*

Паспортний контроль відбувається безпосередньо на кордонному переході. Працівники Прикордонної служби перевіряють паспорти всіх подорожуючих, лише паспорти громадян Польщі переглядають без використання загально паспортної бази даних, а паспорти громадян України та інших країн, що не є членами ЄС, перевіряють дуже прецизійно з використанням комп'ютерів та іншого обладнання.

Прикордонники поводяться по-різному і залежить це від виховання, деякі ввічливі, деякі злі. Одні готові допомогти, коли бачать, що одна з черг швидко збільшується. Так, була свідком, коли в коридорі для поляків не було черги, а в нашій стояло досить багато подорожуючих. Прикордонник з кабінки в коридорі для поляків підійшов до нашої черги, зібрав біля десяти паспортів наших людей і здійснив контроль на своєму комп'ютері, потім віддав паспорти і пропустив їх. Тоді він повернувся до своєї кабінки для здійснення своїх безпосередніх обов'язків.

Іншим разом була свідком, коли польський прикордонник, здійснюючи контроль, жартував з нашими громадянами, розмовляючи на поганій російській мові, слова якої пам'ятав, певно, з часів середньої школи. Це було дуже смішно і вражаюче. Нашим жінкам це дуже сподобалось і вони також з ним жартували. Очікування в черзі тоді не було таким виснажливим. Тоді подумала, що було б добре, якби в залі для паспортного контролю включили яку-небудь музику (класичну або іншу), щоб очікування не виглядало таким виснажливим і обтяжливим.

**Неприємні/приємні ситуації на переході.** *Які і чому? Від чого залежать, чи поведінка працівника ПС має на це вплив?*

Неприємні ситуації на кордоні трапляються по кілька разів на день. Часто трапляється, коли велика черга, прикордонник може затримати контроль і піти на каву або чай без будь-якої причини і повернутися аж за годину або півтори. Часто прикордонники знущаються з наших людей. Так, кожного дня о 17.00 за українським часом від Волиці (це мале село в десяти кілометрах від кордону) від'їжджає електричка до Львова. Квиток на цю електричку коштує 5 грн. (це майже 1 долар, тому що в Україні зараз 1 долар = 5,05 грн.) – дуже дешево. До районних центрів, таких як Мостиська або Городок, ще дешевше. Для порівняння скажу, що поїздка автобусом до Львова з кордону коштує 9,50 грн., майже в два рази більше, ніж електричкою. З другого боку, їхати електричкою комфортніше, ніж переповненим автобусом. Пенсіонери, а таких багато в наших чергах, мають право в приміських поїздах, як, наприклад, з Волиці, їхати безкоштовно за умови наявності посвідчення пенсіонера. Це означає, що за 1,50 грн. (стільки коштує доїзд кордонного переходу до залізничної станції в Волиці) пенсіонер може доїхати до Львова.

Знаючи що на кордоні черги, подорожуючі скупчуються на кордоні біля третьої або четвертої години за польським часом (друга або третя година за українським часом), щоб перейти кордон і встигнути на поїзд з Волиці. Тоді на переході зі сторони виходу з Польщі утворюються великі черги. Прикордонники часом, знаючи, що люди спішать на той поїзд (деколи подорожуючі самі кажуть прикордонникам, що хочуть встигнути на поїзд і просять пришвидшити контроль), навмисно затримують черги, йдуть в кабінет чи ще куди-небудь на довгий період часу і т.д. Така ситуація нервує подорожуючих, зокрема бабусь-пенсіонерок, яким дуже важливо встигнути на той поїзд. Тому, думаю, що ситуація на кордоні повністю залежить від ставлення і поведінки працівників митниці.

**Інформація про положення.** *В який спосіб ПС надає інформацію про засади перетину кордону і в яких ситуаціях (де і коли)?*

*Питання до громадянки третьої країни: Яке значення в ставленні до подорожуючих має наявність офіційного запрошення або його відсутність?*

Жодної різниці нема, всіх обслуговують по черзі. Черги є тільки дві, тому поляків та українців обслуговують різні митники. Колись був тільки один коридор і українці та поляки стояли в одній черзі. Тоді працівники Прикордонної служби всіх обслуговували по черзі і не було ніякої різниці між нашими народами. Працівники боялися залишити місце здійснення контролю на довгий проміжок часу, оскільки подорожуючі поляки могли скласти подання до керівництва Прикордонної служби чи Митної Палати, або до прокурора, чи написати статтю в газеті. Було більше справедливості, ми почувалися в одній ситуації. Думаю, що було би добре повернутися до переходу з однією смугою, без поділу для поляків та українців.

**Різниця в обслуговуванні.** *Як обслуговують подорожуючого? Так само, як інших подорожуючих чи інакше? Чому? Яка є різниця в обслуговуванні поляків/іноземців/торговців/туристів/підприємців? В чому полягає ця різниця?*

Жодної інформації на тему засад перетину кордону прикордонники не надають. Наявність офіційного запрошення не звільняє від дотримання положень, хіба що в цьому випадку прикордонник не буде акцентувати на необхідності мати 450 доларів США, але це також не факт. Для мене наявність офіційного запрошення від будь-кого в Польщі не має змісту. Коли є зміст, це добре, коли його нема, то нічого поганого.

**Не дотримання положень – покарання.** *Які є покарання за порушення положень, за дотриманнях яких несе відповідальність ПС? Які є наслідки не дотримання положень? Чи є покарання? В якій спосіб здійснюється покарання?*

Є одне покарання за недотримання положень – відмова в пропуску на польську сторону.

## **Знання іноземних мов**

*Чи працівники Прикордонної служби розуміють мову третьої країни, англійську? Чи виникають проблеми, пов'язані із знанням іноземної мови працівниками Прикордонної служби?*

Хіба що тільки про той випадок, про який вже говорила, коли прикордонник жартував на російській мові, могла б розказати. Ніколи не чула, щоб польські прикордонники розмовляли на українській мові. Чи мають знання англійської мови – не знаю. Випадків з проблемами, пов'язаними із знанням іноземної мови працівниками Прикордонної служби не знаю. Розмова між прикордонниками і подорожуючими обмежується з'ясуванням, куди подорожуючий їде, на який термін часу – це не є важко.

**Оцінка роботи ПС.** *Як би Ви оцінили роботу ПС? Чи працівники ПС є добре підготовлені до виконання своїх обов'язків? Прошу оцінити культуру обслуговування? Чи вживають звертань на „ти”, „Ви”? Чи є ввічливими? Як представляються? Як кличуть на здійснення контролю?*

*Питання до громадянина третьої країни: як здійснюється перевірки наявності фінансового забезпечення під час в'їзду до країни ЄС?*

Під час здійснення паспортного контролю біля кабінки прикордонник питається, скільки подорожуючий має доларів. Може сказати показати гроші, тому кожний в черзі має при собі чотириста доларів – найменша необхідна сума грошей.

**Кількість працівників ПС.** *Чи вистачає працівників під час здійснення контролю? Чи контроль здійснюється справно? Як довго триває контроль? Чи працівники ПС виконують службу в формі і мають ідентифікатори?*

Кількість працівників Прикордонної служби є замала. Так, звичайно, працівники здійснюють службу в формі, ідентифікатори є не завжди.

*Що можна змінити в обслуговуванні ПС?*

Збільшити пропускну здатність кордону.

### А. 2.3 Контакт з митниками

**Поведінка митників по відношенню до подорожуючих.** *Прошу розказати, як відбувається митний контроль? Чи перевіряють всіх подорожуючих? Під час митного контролю працівники використовують спеціальні прилади? Наскільки ретельним є митний контроль подорожуючого/ подорожуючого і його транспортного засобу? Чи працівник обмежується тільки очного огляду вмісту транспортного засобу/багажу/особи подорожуючого чи також здійснює контроль через дотик? Від чого залежить поведінка митників під час контролю?*

*В випадку осіб, які мали досвід особистого огляду: Під час особистого контролю обшук був здійснений особою тієї самої статі? Під час обшуку подорожуючого не було в приміщенні інших осіб? Після обшуку був складений протокол, один екземпляр якого отримав подорожуючий? Подорожуючий мав можливість обговорити умови щодо способу здійснення обшуку?*

Після паспортного контролю подорожуючий підходить до митника-чоловіка, чи відповідно жінка до жінки. Митник, тільки згідно своєї симпатії, може підозрювати в контрабанді і через дотик обшукати без роздягання, безпосередньо в залі паспортного контролю на очах всіх подорожуючих, що стоять в чергах. Подорожуючий (немає різниці чоловік чи жінка) витягає вперед чи в сторону руки, розставляє в сторони ноги і через дотик митник перевіряє, чи є де-небудь на тілі подорожуючого приховані сигарети або горілка. Якщо подорожуючий має багаж, то митник вимагає відкрити валізу і дістати на столик все, що знаходиться всередині. Жодного спеціального прилади митники не мають.

Деякі митники, насамперед жінки, які дуже переймаються обшуком, дістають від торговців і контрабандистів, які часто перетинають кордон, „гострі” псевдоніми:

„мацала” і „гінеколог”, тому що сильно переймаються обшуком жінок, „шабля” – худа і висока працівниця митної служби, „циганка” – оскільки є брюнеткою і т.д.

**Неприємні/приємні ситуації під час митного контролю.** *Чи Ви мали неприємну-приємну ситуацію під час контролю?*

Процедура особистого обшуку на очах у всіх є неприємною.

**Різниця в обслуговуванні.** *Яка різниця в обслуговуванні поляків/іноземців/торговців/туристів? Подорожуючого обслуговують так само як і інших, чи інакше? Чому?*

Жодної різниці нема.

**Митні норми.** *Чи помітив подорожуючий, що інші подорожуючі порушують митні норми? Наскільки можна порушити норму? Які наслідки порушення митних норм?*

Кордон дає роботу деякій частині людей, що мешкають в прикордонному регіоні в радіусі 30-40 км. Щодо контрабанди, то виграють обидві сторони: і контрабандисти і працівники прикордонної служби. Вірю, що існує корупція. Погранці і митники будують двох-трьох поверхові вілли, їздять на дуже дорогих автомобілях. Звідки мають гроші на предмети розкоші?! Це скоріше питання риторичне. Прикордонні торговці, вважаю, є людьми, що змушені заробляти гроші в такий спосіб через те, що є безробітними, мають великі родини чи не мають потрібної освіти. Багатих серед прикордонних торговців немає або є, але дуже мало. Серед українцями, які торгують в прикордонній смузі багато жінок старше 40 і до 60-65 років. Мають маленьких дітей, які потребують витрат на навчання, чоловік не працює або заробляє дуже мало. Вірю, що якби вони мали якусь роботу, яка дала змогу мати якщо не високий, то принаймні середній рівень життя, то абсолютна більшість жінок-торговців відмовилась від цього виснажливого заняття, яким є перетин кордону і прикордонна торгівля.

Ніхто з торговців не приховує від інших торговців, що порушує норму, тільки перед прикордонниками і митниками. Навіть якщо хто-небудь з подорожуючих нічого не везе, то його просять перевезти блок сигарет і один літр горілки.

Наскільки можна перевищити норму? Як кому вдається. Наслідки перевищення митних норм – штраф розміром в сто злотих і більше або заборони перейти на територію країни.

**Інформація про положення.** *Митники надають інформацію про митні положення і в яких ситуаціях (коли і де)?*

Є табло, але тільки на польській мові. Жодної іншої інформації митники не надають. Те, що знаємо, є результатом нашого особистого досвіду чи інформація від знайомих та інших торговців.

**Володіння іноземними мовами.** *Працівники митної служби розуміють мову третьої країни, англійську мову? Чи з'являються проблеми, пов'язані з володінням іноземної мови митниками?*

Ні митники не знають іноземних мов, наприклад, українську або російську. Коли хто-небудь з подорожуючих знає польську, то тоді його, хіба, менше обшукують, дехто вважає, що якщо людина володіє мовою, то це означає, що вона має вищу освіту, і тому не є торговцем. З'являються проблеми, коли необхідно митнику розказати, що маєш в багажу.

**Кількість митників.** *Чи вистачає митників для здійснення контролю? Чи контроль здійснюється справно? Митники здійснюють службу в формі, зокрема мають ідентифікатори?*

Митники здійснюють службу в формі, але немає ідентифікаторів. Я вважаю, що кількість митників є недостатньою і її необхідно збільшити. Контроль здійснюється в залежності від намірів працівників: можуть пропустити без контролю, а іншим разом можуть обшукати.

**Оцінка роботи митників.** *Чи митники добре підготовлені для здійснення своїх обов'язків? Оцініть культуру обслуговування? Чи вживають звернення на Ти, Ви? Чи є ввічливими? Як представляються? Як кличуть до здійснення контролю?*

Культуру митників можна так само оцінити як і погранців. Не бачу великої різниці.

**Що можна змінити в обслуговуванні митників?**

Хотіла б, щоб збільшилась швидкість обслуговування.

- **Співпраця Прикордонної служби і митників**

*Як, з погляду подорожуючого працівники ПС і митники співпрацюють між собою? Чи наявність черг залежить від цієї співпраці?*

*Що можна змінити в цій сфері?*

Кожний урядовець здійснює свої функції.

**Що можна змінити?**

Не знаю.

#### A. 2.4 Інфраструктура переходу

- Територія перед кордонним переходом

**Оцінка.** *Яким чином забудова перед кордонним переходом забезпечує потреби подорожуючого, наприклад, туалети, під'їзд до переходу?*

- Територія кордонного переходу

Територія перед кордонним переходом і доїзд є забруднені поліетиленом і пачками від сигарет. Ніхто їх не прибирає. Один туалет на чотири кабінки є для чоловіків і жінок разом. Немає ніяких лавочок, на яких люди похилого віку могли б відпочити, очікуючи на контроль. Зимомою є досить холодно.



**Доступ до будинків.** *В випадку довгого очікування чи є гарантований доступ до санітарних місць/місць, призначених для куріння сигарет, кантору, місця, де можна поїсти і т.п.? Яка якість санітарних місць?*

Нічого такого взагалі нема.

**Доступ до інформації.** *Чи є місця на кордонному переході, де можна ознайомитися з положеннями, що стосуються перетину кордону, наприклад інформаційні табло? Чи є перехід пристосований до для непрацездатних осіб (туалети, під'їзди), чи є полегшення для осіб з дітьми?*

В приміщенні переходу висить інформаційне табло. Перехід не є пристосований для непрацездатних осіб.

**Що можна змінити?**

Не знаю.

## А 2.5 Функціонування кордонного переходу

- **Час очікування**

*Як довго треба чекати на виїзд з країни ЄС? Як довго треба чекати на виїзд з третьої країни?*

Чекаємо приблизно три-чотири години.

*Що впливає на час очікування?*

На час очікування впливає швидкість обслуговування.

*Які митні служби довше здійснюють контроль митний і паспортний? Країни ЄС чи третьої країни?*

Очевидно, що на польській стороні.

*Хто довше чекає, хто менше? Чому? Чи є привілейовані групи? Чому?*

Українці чекають довше. Поляків пропускають швидше, оскільки не перевіряють візи і не ставлять печатки в паспорти.

- **Подорожуючі**

*Як не переході поводяться інші подорожуючі: туристи, торговці? Чи є особи, які мають якісь привілейовані стосунки з ПС/митниками? В чому вони проявляються, приклади?*

Всі інші подорожуючі – туристи, торговці – поводяться однаково, стоять в черзі. Хіба що існують корупційні домовленості.

- **Корупція**

*Чи чув подорожуючий про випадки вручення подарунків, грошей митникам чи працівникам польської прикордонної служби? Чи працівники пропонували подорожуючому вручення хабарів? Яким чином пропонували вручення хабарів? Які працівники пропонували вручення хабарів (митні, ПС)? Які привілеї можна дістати за допомогою хабара: менший час очікування в черзі, перетин без контролю, які інші?*

Ні, на кордоні не беруть хабарів. Тут багато камер спостереження. Тут не дуже довго працювала так звана „чорна бригада”, яка мала право здійснювати обшук подорожуючих після обшуку митниками. І якщо виявлялося, що митник не викрив схованого предмету, то це трактувалося як корупційна діяльність з відповідними наслідками для працівника.

- **Прикордонна торгівля**

*Чи на перетині є прикордонні торговці?*

Звичайно, що так.

*Як поводяться на переході торговці, як їх можна розпізнати, чи тримаються вони разом, є організовані/розпорошені, не організовані? Як багато їх є, наприклад половина подорожуючих*

На пішому переході більшість становлять прикордонні торговці. Їх можна розпізнати, оскільки вони знають один одного, часто розмовляють. Вони вже розпізнають працівників митної служби, хто і як здійснює контроль. Деякі торговці організовані, а деякі ні.

*Який вплив має прикордонна торгівля на функціонування переходу, наприклад, присутність прикордонних торговців впливає на тривалість очікування в чергах? Чому? Чи торговці організовані в групи, спеціалізуються в перевезенні зазначених товарів? Чи торговці організовані також поза кордонним переходом?*

Власне черги створюють самі торговці. Основними товарами, які проносять через кордон, є горілка і сигарети.

- **Візи**

*Чи запровадження в'їзних віз до третьої країни спричинило, що Ви приїжджаєте рідше/частіше через кордон? Чи запровадження віз спричинило ускладнення для подорожування в Вашому випадку?*

Поляки не потребують в'їзних віз до України. Запровадження віз не ускладнило діяльність торговців.

*Що можна змінити в сфері віз?*

Поняття не маю.

- **Відмова на в'їзд**

*Чи Ви зустрічались коли-небудь з випадком, що комусь відмовляли у в'їзді? В якій формі це було здійснено?*

Так, і дуже часто. Тоді прикордонник забирає паспорт і веде подорожуючого до переходу на іншу сторону і вже потім віддає паспорт.

## А. 3 Інтерв'ю з подорожуючими, що перетинають кордон

### А. 3.1 Інформація про подорожуючого

#### **Особисті дані:**

Освіта – середня школа.

Вік – 47 років.

Стать – чоловік

- **Місце проживання** – Близько чи далеко від кордону?

Скільки кілометрів від кордону?

Живу в селі біля містечка Судова Вишня Мостиського району 45 км від кордону.

- **Громадянство** – українець
- **Статус перетину кордону/характер візи**

Отримав візу у Львові в польському консульстві.

- **Мета перетину кордону**

Торгівля.

- **Частота перетину кордону**

Перетинаю кордон приблизно два рази на тиждень на переході Медика-Шегині.

- **Обізнаність з положеннями і джерелами інформації**

Не можна перевозити більше одного блоку сигарет і одного літра горілки на одну особу.

### А. 3.2 Обслуговування на прикордонному переході

- **Контакт з Прикордонною службою**

**Поведінка ПС по відношенню до подорожуючих.** *Розкажіть, будь ласка, як відбувається паспортний контроль і перевірка транспортного засобу? Як поведуться працівники ПС? Як перевіряють подорожуючих і транспортні засоби? Чи перевіряють всіх подорожуючих?*

Працівники Прикордонної служби перевіряють паспорт всіх подорожуючих.

Прикордонники поведуться по-різному. Залежно від характеру людини; деякі злі. Літом була ситуація, коли польські прикордонники протягом довшого періоду часу, майже чотири години, не пропускали українських подорожуючих з Польщі в Україну – на довгий час залишали кабінки, довго здійснювали контроль і т.д. Черга швидко зростає. Через чотири години українці почали кликати керівника зміни для з'ясування ситуації, але ніхто з працівників не виходив. Тоді дехто з українців подзвонив на мобільний телефон до своїх знайомих або колег в Україні і там українці заблокували вихід полякам з України. Замкнули двері в приміщення для здійснення паспортного контролю і не пускали поляків поки не пропустять українців з Польщі. Про ситуацію український прикордонник повідомив свого керівника зміни, а той зв'язався з керівником зміни польської Прикордонної служби. Обидва керівника зустрілися на нейтральній території біля червоної смуги. Після цієї зустрічі прикордонники повернулися до виконання своїх безпосередніх функцій і почали пропускати українців. А українці на українській стороні розблокували вихід з України для поляків.

**Неприємні/приємні ситуації на переході.** *Які і чому? Від чого залежать, чи поведінка працівника ПС має на це вплив?*

Неприємні ситуації на кордоні відбуваються часто. Часом стається, що хто-небудь з українців вимагаючи дотримання своїх прав, заперечуватиме проти

чогось, то отримає в паспорт печатку про депортацію і не матиме можливості в'їзду до Польщі як і до інших європейських країн протягом п'яти років. Коли прикордонники є знервовані або в поганому настрої, то печатки про перетин кордону можуть ставити на середині сторінки і так, щоб швидко закінчились сторінки і не було місця для віз. Тоді власник паспорту буде змушений робити новий, а це справа важка, дорога і довга.

**Різниця в обслуговуванні.** *Як обслуговують подорожуючого? Так само, як інших подорожуючих чи інакше? Чому? Яка є різниця в обслуговуванні поляків/іноземців/торговців/туристів/підприємців? В чому полягає ця різниця?*

Є дві черги, тому поляків та українців обслуговують різні митники. На пішому переході немає різниці в обслуговуванні торговців, туристів і підприємців.

**Інформація про положення.** *В який спосіб ПС надає інформацію про засади перетину кордону і в яких ситуаціях (де і коли)?*

*Питання до громадянки третьої країни: Яке значення в ставленні до подорожуючих має наявність офіційного запрошення або його відсутність?*

Ніякої інформації про засади перетину кордону митники не надають. Наявність офіційного запрошення не звільняє від дотримання правил.

**Не дотримання положень – покарання.** *Які є покарання за порушення положень, за дотримання яких несе відповідальність ПС? Які є наслідки не дотримання положень? Чи є покарання? В якій спосіб здійснюється покарання?*

Є одне покарання за недотримання положень – відмова в перетині кордону.

### **Знання іноземних мов**

*Чи працівники Прикордонної служби розуміють мову третьої країни, англійську? Чи виникають проблеми, пов'язані із знанням іноземної мови працівниками Прикордонної служби?*

Не знаю випадків, коли б прикордонники використовували іноземні мови.

**Оцінка роботи ПС.** *Як би Ви оцінили роботу ПС? Чи працівники ПС є добре підготовлені до виконання своїх обов'язків? Прошу оцінити культуру*

обслуговування? Чи вживають звертань на „ти”, „Ви”? Чи є ввічливими? Як представляються? Як кличуть на здійснення контролю?

*Питання до громадянина третьої країни: як здійснюється перевірки наявності фінансового забезпечення під час в'їзду до країни ЄС?*

Як можна оцінити культуру обслуговування, якщо нас не вважають за людей. Поводяться з нами з пихатістю. Така поведінка викликає міжнаціональну неприязнь, в чергах доходить до полеміки, суперечок і образ.

**Кількість працівників ПС.** *Чи вистачає працівників під час здійснення контролю? Чи контроль здійснюється справно? Як довго триває контроль? Чи працівники ПС виконують службу в формі і мають ідентифікатори?*

Кількість працівників прикордонної служби є замала. Працівники здійснюють службу в формі, щодо ідентифікаторів, то не зауважив, чи вони є.

### **Що можна змінити в обслуговуванні ПС?**

Не знаю, хіба ліквідувати негативні явища.

## **А. 3.3 Контакт з митниками**

**Поведінка митників по відношенню до подорожуючих.** *Прошу розказати, як відбувається митний контроль? Чи перевіряють всіх подорожуючих? Під час митного контролю працівники використовують спеціальні прилади? Наскільки ретельним є митний контроль подорожуючого/ подорожуючого і його транспортного засобу? Чи працівник обмежується тільки очного огляду вмісту транспортного засобу/багажу/особи подорожуючого чи також здійснює контроль через дотик? Від чого залежить поведінка митників під час контролю?*

*В випадку осіб, які мали досвід особистого огляду: Під час особистого контролю обшук був здійснений особою тієї самої статі? Під час обшуку подорожуючого не було в приміщенні інших осіб? Після обшуку був складений*

*протокол, один екземпляр якого отримав подорожуючий? Подорожуючий мав можливість обговорити умови щодо способу здійснення обшуку?*

Після паспортного контролю подорожуючі підходять до митника чоловіка або жінки. Митник може шляхом дотику обшукати без роздягання безпосередньо в приміщенні. Якщо подорожуючий має багаж, то митник вимагає відкрити валізу і дістати речі на столик. Жодного спеціального пристрою митники не використовують.

**Неприємні/приємні ситуації під час митного контролю.** *Чи Ви мали неприємну-приємну ситуацію під час контролю?*

Процедура особистого обшуку на очах у всій черги є неприємною.

**Різниця в обслуговуванні.** *Яка різниця в обслуговуванні поляків/іноземців/торговців/туристів? Подорожуючого обслуговують так само як і інших, чи інакше? Чому?*

Жодної різниці нема.

**Митні норми.** *Чи помітив подорожуючий, що інші подорожуючі порушують митні норми? Наскільки можна порушити норму? Які наслідки порушення митних норм?*

Кордон дає роботу частині людей, що живуть в прикордонному регіоні. Те, що робимо, не можна трактувати як торгівлю, тому що переважна більшість подорожуючих з України не мають мети заробити гроші. Це не є вигідно. Просто в ситуації економічної кризи в Україні деякі споживчі товари в Польщі є дешевші, ніж в Україні. Так, соняшникова олія і м'ясні виробив супермаркеті „Бедронка” біля кордону в 2-2,5 рази дешевші, коци, ковдри, аудіо- і телетехніка також дешевші. Напротивагу в Україні акцизні товари є дешевші, наприклад, тютюнові вироби і горілка. Купую норму (1 літр горілки і 1 блок сигарет) переношу в Польщу, вже тут за переходом поляки купують і на зароблені таким чином гроші (це становить близько 40 злотих) купую продукти для родини. Не продаємо гривні або долари за злоті, тому що валютний курс дуже не вигідний і на обміні багато втрачається.



Перевищити норму можна приблизно від двох до шести раз. Як кому вдається. Наслідки перевищення митних норм – штраф розміром 100 злотих і заборона переходу на польський кордон.

**Інформація про положення.** *Митники надають інформацію про митні положення і в яких ситуаціях (коли і де)?*

Є табло на польській мові. Жодної іншої інформації не надають. Знання є результатом особистого досвіду чи інформацією від знайомих.

**Володіння іноземними мовами.** *Працівники митної служби розуміють мову третьої країни, англійську мову? Чи з'являються проблеми, пов'язані з володінням іноземної мови митниками?*

Митники не знають іноземних мов, наприклад української або російської.

**Оцінка роботи митників.** *Чи митники добре підготовлені для здійснення своїх обов'язків? Оцініть культуру обслуговування? Чи вживають звернення на Ти, Ви? Чи є ввічливими? Як представляються? Як кличуть до здійснення контролю?*

Не має великої різниці між культурою працівників прикордонної служби і митної служби.

**Кількість митників.** *Чи вистачає митників для здійснення контролю? Чи контроль здійснюється справно? Митники здійснюють службу в формі, зокрема мають ідентифікатори?*

Митники здійснюють службу в формі. Вважаю, що кількість митників є недостатньою і треба її збільшити. Контроль здійснюється в залежності від прагнень працівника: він може пропустити без контролю, а іншим разом може обшукати.

**Що можна змінити в обслуговуванні митників?**

Хотів би в обслуговуванні митників збільшити швидкість контролю.

• **Співпраця Прикордонної служби і митників**

*Як, з погляду подорожуючого працівники ПС і митники співпрацюють між собою? Чи наявність черг залежить від цієї співпраці?*

*Що можна змінити в цій сфері?*

Кожний виконує свої функції.

*Що можна змінити?*

Не знаю.

#### А. 3.4 Інфраструктура переходу

- Територія перед кордонним переходом

**Оцінка.** *Яким чином забудова перед кордонним переходом забезпечує потреби подорожуючого, наприклад, туалети, під'їзд до переходу?*

Територія перед кордонним переходом і дорога є забруднені пустими пачками від сигарет. Один туалет для чоловіків і жінок.

- Територія кордонного переходу

**Доступ до будинків.** *В випадку довгого очікування чи є гарантований доступ до санітарних місць/місць, призначених для куріння сигарет, кантору, місця, де можна поїсти і т.п.? Яка якість санітарних місць?*

Нічого такого нема.

**Доступ до інформації.** *Чи є місця на кордонному переході, де можна ознайомитися з положеннями, що стосуються перетину кордону, наприклад інформаційні табло? Чи є перехід пристосований до для непрацездатних осіб (туалети, під'їзди), чи є полегшення для осіб з дітьми?*

В приміщенні переходу на стіні висить інформаційне табло. Перехід не пристосований для недієздатних осіб.

**Що можна змінити?**

Перебудувати перехід, розширити його. В майбутньому повністю ліквідувати кордон.

### А. 3.5 Функціонування кордонного переходу

- **Час очікування**

*Як довго треба чекати на виїзд з країни ЄС? Як довго треба чекати на виїзд з третьої країни?*

Чекаємо від трьох до п'яти годин.

*Що впливає на час очікування?*

На час очікування впливає швидкість роботи прикордонників і митників.

*Які митні служби довше здійснюють контроль митний і паспортний? Країни ЄС чи третьої країни?*

Звичайно, на польській стороні. В Україні навіть розповідають такий анекдот про швидкість здійснення контролю польськими прикордонниками і митниками.

Під час очікування на кордоні для здійснення польського митного контролю водій-українець підходить до митника і ввічливо питається:

**Водій:** Чи Ви знаєте, коли фашистська Німеччина напала на Польщу?

**Митник:** Так, хто цього не знає – 1 вересня 1939 року, коли почалася Друга світова війна.

**Водій:** А Ви знаєте, коли Німеччина атакувала Україну, ще тоді в складі Радянського Союзу?

**Митник:** Звичайно, ще зі школи відомо, що 22 червня 1941 року.

**Водій:** Чудово. А що вони робили протягом тих двох років між 39-м і 41-м?

**Митник:** ?!... Що?

**Водій:** Проходили митний контроль на польському кордоні!

*Хто довше чекає, хто менше? Чому? Чи є привілейовані групи? Чому?*

Звичайно, українці чекають довше. Поляків пропускають швидше.

- **Подорожуючі**

*Як не переході поводяться інші подорожуючі: туристи, торговці? Чи є особи, які мають якісь привілейовані стосунки з ПС/митниками? В чому вони проявляються, приклади?*

Всі інші подорожуючі – туристи, торговці – поводяться однаково, стоять в чергах.

- **Корупція**

*Чи чув подорожуючий про випадки вручення подарунків, грошей митникам чи працівникам польської прикордонної служби? Чи працівники пропонували подорожуючому вручення хабарів? Яким чином пропонували вручення хабарів? Які працівники пропонували вручення хабарів (митні, ПС)? Які привілеї можна дістати за допомогою хабара: менший час очікування в черзі, перетин без контролю, які інші?*

Я давав хабара працівникам польської прикордонної служби і не раз. Прикордонники не пропускають наших людей два рази на день на польську сторону. Хіба мають таку відмовку. Коли був безробітний, то від торгівлі на кордоні залежало життя моєї родини. Одноразового перетину кордону було недостатньо. Щоб два або і три рази перетнути кордон в той самий день, мусив давати на лапу. Поклав 5 доларів в паспорт для виїзду за кордон, так щоб не було видно, і давав прикордоннику. Він відкривав паспорт і собі під зошит клав гроші. Коли не хотів брати і питав, що це означає – гроші в паспорті, то я казав, що забув їх там і забирав назад. Але так ставалося рідко, хіба був якийсь контроль з їхнього центру. Найчастіше брали.

Прикордонники зараз також не пропускають українців більше одного разу до Польщі. Коли бачать в паспорті сьогodнішню печатку то повертають назад. Кожного дня можна бачити старих бабць, які стоять в черзі і пропускають перед собою інших подорожуючих, питаючи, чи вони перетинають кордон перший раз. Жінки чекають на переході, коли наступить 12 година ночі, щоб вдруге перейти на іншу сторону кордону.

- **Прикордонна торгівля**

*Чи на перетині є прикордонні торговці?*

Очевидно, що так...

*Як поводяться на переході торговці, як їх можна розпізнати, чи тримаються вони разом, є організовані/розпорошені, не організовані? Як багато їх є, наприклад половина подорожуючих?*

На пішому переході більшість становлять прикордонні торговці. Деякі торговці організовані, деякі ні.

*Який вплив має прикордонна торгівля на функціонування переходу, наприклад, присутність прикордонних торговців впливає на тривалість очікування в чергах? Чому? Чи торговці організовані в групи, спеціалізуються в перевезенні зазначених товарів? Чи торговці організовані також поза кордонним переходом?*

Торговці створюють черги.

- **Візи**

*Чи запровадження в'їзних віз до третьої країни спричинило, що Ви приїжджаєте рідше/частіше через кордон? Чи запровадження віз спричинило ускладнення для подорожування в Вашому випадку?*

*Що можна змінити в сфері віз?*

Поляки не потребують в'їзних віз на Україну. Запровадження віз не призвело до ускладнення в діяльності торговців.

*Що можна змінити в сфері віз?*

Я чув, що за польські візи для українців треба буде платити. Думаю, що нема нічого доброго для громадян, кожного разу все гірше і гірше.

- **Відмова на в'їзд**

*Чи Ви зустрічались коли-небудь з випадком, що комусь відмовляли у в'їзді? В якій формі це було здійснено?*

Відмова у в'їзді завжди важке для почуття людини, її психологічного стану, оскільки, коли людина перетинає кордон, то має якийсь намір, надії, очікування від

тієї подорожі. А це все несподівано зривається. Прикордонник забирає паспорт і веде подорожуючого до переходу в іншу сторону і вже потім віддає паспорт, - так це виглядає.

#### А. 4 Перше інтерв'ю з експертом (священником греко-католицької церкви в Перемишлі)

##### А. 4.1 Значення кордонного переходу

- **Поява кордонного переходу**

*Як місцеве населення відреагувало на появу кордонного переходу? Як поява кордонного переходу змінила життя містечка?*

Кордонний перехід функціонує в Медику вже давно і з'явилося після закінчення Другої світової війни, коли на цих теренах з'явився кордон між ще Радянським Союзом і Українською Радянською Соціалістичною Республікою в його складі та Польською Народною Республікою.

Перемишля протягом віків був прикордонним містом. Протягом сучасної історії для захисту австрійського північно-східного кордону в Перемишлі побудували одну з найміцніших на той час фортець, яка відіграла велику роль в історії Першої світової війни. Тому Перемишль завжди відчував в житті свого суспільства існування кордону. Я би сказав, що кордон є в деякому сенсі долею Перемишля. Як кожна людина, так і місто має свою долю. Так є і в Перемишлю. Тут все залежить від кордону; якби ми припустили, що кордон зникне, то, думаю, Перемишль також би „зник”. Тут не йдеться про розуміння в прямому значенні слова, що зникли би будинки, вулиці або костьоли. Думаю, що змінилася б форма соціального укладу.

- **Співпраця з прикордонною службою і митниками**

*Як здійснюється співпраця прикордонної служби з місцевою владою, іншими інституціями в містечку? Чи ангажуються в життя місцевої спільноти, в яких сферах (наприклад, культурній, освітній, спортивній...)?*

*Яке значення для функціонування містечка має існування кордонного переходу?*

Греко-католицький костел ніколи не мав ніяких проблеми у співпраці з прикордонною службою та митниками. Час від часу їздимо в Україну з учнями чи студентами на різні релігійні або молодіжні зустрічі. Ще до нас приїжджають групи дітей, підлітків з України. Дуже часто це відбувалося за життя Його святої пам'яті Папи Римського Івана Павла Другого, який дуже любив подорожувати до Польщі і звичайно України і там зустрічатися з молоддю. Ми резервували автобус, дзвонили на кордон і нас без жодних проблем пропускали. Мої зі свого боку гарантували ввічливу поведінку членів нашої екскурсії. Ми мали списки учасників з печаткою, і не було ніяких проблем.

#### А. 4.2 Функціонування кордонного переходу

##### **Подорожуючі**

*Хто і з якою метою перетинає цей кордонний перехід? Чи цей перехід є пріоритетним для перевізників транзиту, чи домінує локальний рух?*

*Чи є на переході прикордонні торговці? Хто торгує і якої національності є торговці?*

*Як багато мешканців займаються прикордонною торгівлею? Чи прикордонна торгівля становить головне чи додаткове джерело роботи? Торгівля має організований характер?*

*Чи створюють торговці окреме середовище, є інтегровані/розпорошені?*

*Чи є лідери серед торговців?*

Так, на кордонному переході є прикордонні торговці, яких називають „мурашками” тому що насамперед є дрібними торговцями, „кружляють” і потім повертаються назад як звичайні „мурашки”. Торгівлею займаються як поляки, так і українці, які отримують прибуток на різниці в цінах в Україні і Польщі. Для когось прикордонна торгівля є додатковим джерелом доходу, для деяких бездомних чи безробітних може навіть бути єдиним джерелом виживання. Не думаю, що торговці міцно зінтегровані, хіба існують малі групи чи навіть родинні спілки, але будь-якої потужної організації не мають. Більш організованими можна назвати контрабандистів, які мають корупційні зв'язки в Прикордонній службі і Митній палаті, мають свої кіоски і магазини, де продають товари, перевезені через кордон.

#### А. 4.3 Обслуговування кордонного переходу

*Які є погляди на тему умов перетину кордонного переходу? Чи хороша організація руху на переході (черги, позначення)? Чи достатній рівень комфорту перетину кордонного переходу (магазини, кантори, туалети)? Чи є доступ до інформації щодо митних і паспортних регулювань? Як поводяться митники і прикордонники по відношенню до подорожуючих (культура обслуговування)? Чи є різниця в ставленні до подорожуючих з країн ЄС і третіх країн? Чи митники і прикордонники добре підготовлені для виконання своїх професійних обов'язків (володіють мовою сусідньої держави, використовують нові технічні пристрої для контролю подорожуючих, знання права)?*

*Чи з'являються проблеми, пов'язані з функціонуванням кордонного переходу, які мають значення для місцевої спільноти?*

Скоріше ні. Всі знають, якими довгими є черги очікуючи на паспортний і митний контроль. Ми їздимо через кордон машиною або автобусом і тому ніколи



особисто не використовував інфраструктуру переходу і не може сказати, наскільки вона відповідає світовим та євросоюзівським стандартам. З польськими урядовцями розмовляємо на польській мові, з українськими – на українській, тому не мали ніяких проблем.

- **Час очікування**

*Чи Ви орієнтуєтесь, як довго треба чекати на виїзд з країни ЄС і на виїзд з третьої країни? Що, на думку подорожуючих осіб, впливає на час очікування? Чи це ефект праці митників чи прикордонної служби? Країни ЄС чи третьої країни?*

*Хто чекає довше, хто менше? Чому? Чи є привілейовані групи?*

Коли ми їхали автобусом, то на контроль чекали годину, часом півтори-дві години. На час очікування впливає кількість транспорту, що перетинає кордон. Думаю, що так як всі, якби розширити перехід і відкрити новий, то цих черг не було б.

- **Корупція**

*Чи відомі вам випадки підкупу польських митників або працівників Прикордонної служби? Ці випадки стосуються митників чи працівників прикордонної служби? Які обставини цих відомих випадків (хто дає хабар, яким розміром, за які полегшення)? Який був наслідок надання хабаря? В яких ситуаціях йдеться про корупцію на кордонному переході? В яких ситуаціях йдеться про корупцію в містечку?*

Корупція є всюди. Я особисто на кордоні ніколи не мав ситуацій, щоб хто-небудь змушував мене підкупити когось з працівників митниці, заохочував дати хабара.

А. 4.4 Візи – для громадян сусідніх країн і громадян країни, що досліджується

*Чи запровадження віз ускладнило перетин кордону для поляків і громадян сусідніх країн?*

*Чи важко відкрити візу полякам і громадянам сусідніх країн? Яким чином мешканці прикордонних територій подають документи на візу? Безпосередньо в консульство чи є туристичні фірми, які займаються візами?*

Громадяни Польщі звільнені від отримання віз для в'їзду в Україну. Українці ні, тому повинні подавати документи в консульство у Львові або Луцьку для отримання віз. Для церковних діячів українського походження так само як і для греко-католиків і римо-католиків є один день в тижді – понеділок – коли ми можемо звернутися до консульства у Львові і отримати візу. Там є спеціальне віконечко, до якого звертаємось з підтверджуючими документами, що є духовними особами, а віза потрібна для виїзду щодо церковних справ. Там немає черг.

Я особисто знаю, що для пересічних людей це проблема отримати візу: довгі черги, виснажлива процедура, але мусять якось давати собі раду.

А. 5 Друге інтерв'ю з експертом  
(співробітник генерального консульства України в Перемишлі)

А. 5.1 Значення кордонного переходу

- **Поява кордонного переходу**

*Як місцеве населення відреагувало на появу кордонного переходу? Як поява кордонного переходу змінила життя містечка?*

Перехід в Медику функціонує вже давно. Завдяки переходу маємо такий візерунок такого прикордонного міста як Перемишль. Господарська інфраструктура і місцева торгівля орієнтуються на потреби кордону.

- **Співпраця з прикордонною службою і митниками**

*Як здійснюється співпраця прикордонної служби з місцевою владою, іншими інституціями в містечку? Чи ангажуються в життя місцевої спільноти, в яких сферах (наприклад, культурній, освітній, спортивній...)?*

*Яке значення для функціонування містечка має існування кордонного переходу?*

Почесне консульство України має до кордону офіційне відношення. Войцех Інґльот став почесним консулом України з 2004 року. Створене ним почесне консульство здійснює такі головні функції:

1. Надає допомогу фізичним особам;
2. Надає допомогу підприємствам, спілкам та іншим фірмам;
3. Інформує зацікавлених польських підприємців про можливу співпрацю з українськими фірмами і взаємно інформує зацікавлених українських підприємців про можливу співпрацю з польськими фірмами;

4. Здійснює функції представ України в культурному та економічному житті регіону.

Тому в різних ситуаціях контактуємо з Прикордонною Службою і Митною палатою Перемишлі.

#### А. 5.2 Функціонування кордонного переходу

- **Подорожуючі**

*Хто і з якою метою перетинає цей кордонний перехід? Чи цей перехід є пріоритетним для перевізників транзиту, чи домінує локальний рух?*

*Чи є на переході прикордонні торговці? Хто торгує і якої національності є торговці?*

*Як багато мешканців займаються прикордонною торгівлею? Чи прикордонна торгівля становить головне чи додаткове джерело роботи? Торгівля має організований характер?*

*Чи створюють торговці окреме середовище, є інтегровані/розпорошені?*

*Чи є лідери серед торговців?*

Кордон перетинають і туристи, і торговці. Тому що це єдиний великий перехід на цій території – через Медуку перевозять товари не тільки для Львівської області чи Західної України, але і далі на Схід до Дніпропетровська, Донецька чи Харкова і навіть до Молдови, тому перехід грає велику роль між Польщею та її східними партнерами.

#### А. 5.3 Обслуговування кордонного переходу

*Які є погляди на тему умов перетину кордонного переходу? Чи хороша організація руху на переході (черги, позначення)? Чи достатній рівень комфорту перетину кордонного переходу (магазини, кантори, туалети)? Чи є доступ до інформації щодо митних і паспортних регулювань? Як поведуться митники і прикордонники по відношенню до подорожуючих (культура обслуговування)? Чи є різниця в ставленні до подорожуючих з країн ЄС і третіх країн? Чи митники і прикордонники добре підготовлені для виконання своїх професійних обов'язків (володіють мовою сусідньої держави, використовують нові технічні пристрої для контролю подорожуючих, знання права)?*

*Чи з'являються проблеми, пов'язані з функціонуванням кордонного переходу, які мають значення для місцевої спільноти?*

Коли виїжджаємо в Україну, то використовуємо смугу для офіційних або дипломатичних делегацій і ніколи не використовуємо прикордонну інфраструктуру, але знаємо з місцевої преси про ці випадки і явища, які там мають місце.

Одночасно хотів би сказати, що люди, скривджені на кордоні, неохоче звертаються за допомогою в почесне консульство. Ми можемо наприклад допомогти в поданні заяв до суду. Думаю, що проблема полягає в тому, що люди просто звикли до тих умов і не шукають можливості виходу з цієї ситуації. Була ситуація, коли один молодий чоловік (українець), перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, переходив кордон на перетині Медика з польської сторони в Україну. І як там сталося, під впливом алкоголю щось образливе сказав комусь з прикордонної служби. Прикордонники забрали його до кімнати або камери зберігання, сильно його побили, зламали кілька ребер, він отримав струс мозку і багато синяків. Потім повернули його на польську територію. Цей чоловік попав в лікарню і коли лікар подзвонив до нас в тій ситуації, то ми поїхали до лікарні. Коли запропонували йому подати позов до суду, то він відмовився, оскільки прикордонники сказали, що якщо звернеться в міліцію, то буде ще гірше, вони його запам'ятали.

- **Час очікування**

*Чи Ви орієнтуєтесь, як довго треба чекати на виїзд з країни ЄС і на виїзд з третьої країни? Що, на думку подорожуючих осіб, впливає на час очікування? Чи це ефект праці митників чи прикордонної служби? Країни ЄС чи третьої країни?*

*Хто чекає довше, хто менше? Чому? Чи є привілейовані групи?*

Я не маю особистого досвіду очікування в чергах. З преси знаю, що очікування деколи доходить до кількох годин. Маю надію, що незабаром з'являться інші переходи, як наприклад, Хермановіце- Нижанковичі і наплив подорожуючих на переході Медика стане менше.

- **Корупція**

*Чи відомі вам випадки підкупу польських митників або працівників Прикордонної служби? Ці випадки стосуються митників чи працівників прикордонної служби? Які обставини цих відомих випадків (хто дає хабар, яким розміром, за які полегшення)? Який був наслідок надання хабаря? В яких ситуаціях йдеться про корупцію на кордонному переході? В яких ситуаціях йдеться про корупцію в містечку?*

Корупція існує. Знаю, що недавно заступник мера міста Перемишль Ришард Левандовскі „допоміг” влаштувати до прикордонної Служби і Митної палати двох близьких до нього осіб – знайомих або товаришів. Через це його запідозрили в корупційній діяльності і засудили до ув'язнення. Також не так давно на кордоні був скандал, що ціла бригада або група польських службовців на кордоні (не пам'ятаю, чи з Прикордонної служби чи Митної палати) всього 44 особи було заарештовано і засуджено до ув'язнення за здійснення корупційної діяльності. Їх посади вже обіймає інша бригада з польсько-німецького кордону і я знаю, що вони дуже незадоволені тим, що повинні нести службу тут, оскільки вважають перехід Медика набагато гіршим за умовами служби, ніж той, де вони працювали раніше.

A. 5.4 Візи – для громадян сусідніх країн і громадян країни, що досліджується

*Чи запровадження віз ускладнило перетин кордону для поляків і громадян сусідніх країн?*

*Чи важко відкрити візу полякам і громадянам сусідніх країн? Яким чином мешканці прикордонних територій подають документи на візу? Безпосередньо в консульство чи є туристичні фірми, які займаються візами?*

Не думаю, що запровадження віз призвело до значних ускладнень в перетині кордону для українців, тому що вони є безкоштовними. Як зміниться ситуація після приєднання Польщі до Шенгенської зони, не знаю і не можу передбачити. Я не хотів би, щоб повстала нова „залізна завіса” на цьому кордоні, оскільки за час від здобуття Україною незалежності тут в прикордонному регіоні по обидві сторони кордону з’явилися нові культурні, господарські та торговельні зв’язки, їх усунення може призвести до значних негативних наслідків як для Польщі, так і для України.

## Додаток Б. Моніторинг функціонування прикордонного переходу Устилуг-Зосін

### Б. 1 Розмова з людьми, які привозять в Україну автомобілі, куплені на Заході.

Раз на місяць (інколи два рази) вони перетинають кордон через перехід Устилуг-Зосін. Максимальний час, який вони стояли в черзі 20 з лишнім годин (виїжджаючи з Польщі в Україну). На їх думку, найбільшою проблемою даного переїзду є черги і грубе ставлення прикордонників і митників до подорожуючих.

Довгі черги - за рахунок неоперативності роботи працівників кордону і невеликі розміри самого переїзду. Наявний факт корупції зі сторони українських прикордонників і митників. Хабарі дають (і, відповідно, беруть) при транспортному контролі і при огляді багажу чи транспортного засобу. За допомогою декількох гривень (чи ін. валюти - злотих, євро, доларів) також можна вирішити і проблему з чергою (щоб швидше проїхати чергу - від 30 \$). Як сказав водій: „Заплатиш – поїдеш”. Водій декілька років тому контрабандою возив м’ясо з Польщі в Україну. За провезення однієї тонни м’яса через кордон він клав до кишені працівників митних і прикордонних служб 600-700\$. Тепер, відповідно, щоб без проблем проїхати кордон транзитом, також треба дати „на лапу” (конкретної суми не назвав).

Ставлення прикордонної і митної служби (як з української, так і з польської сторони) до подорожуючих він назвав просто жахливим. Хоча поляків водій назвав „трохи гуманнішими і толерантнішими”.

Інфраструктури немає ніякої. Немає барів, ресторанів, туалетів, медпунктів, магазинів і санітарні умови жахливі. Порівнюючи цей перехід з іншими, водій назвав



його одним з найгіршим (після Ягодина).

Б. 2 Розмова з паном з Нововолинська, який перевозить через кордон будівельні матеріали, вікна та двері.

На наше запитання: „Що Ви можете сказати про цей перехід?” відповідь була простою, чіткою і лаконічною: „Нічого доброго”. Він працює охоронцем, і час від часу з метою додаткового заробітку їздить до Польщі через перехід Устилуг-Зосін. Першим негативним явищем на кордоні він назвав непрофесіоналізм прикордонників і митників, їх повільність, хамство, а часом навіть жорстоке ставлення до подорожуючих. У зв'язку з неоперативністю працівників митних і прикордонних служб виникають довгі черги (люди часом можуть стояти в черзі від кількох годин до доби). Черги абсолютно неконтрольовані, часто виникають між подорожуючими сварки і суперечки. Існує проблема корупції. Заплативши певну суму грошей, можна:

- переїхати кордон позачергово;
- перетнути кордон на автотранспорті в поганому технічному стані;
- перевезти більшу кількість товару, ніж зазначено в нормах;
- швидше пройти транспортний контроль.

Кількість працівників польських і українських митних і прикордонних служб цілком достатня, але працюють вони неефективно, неоперативно. Дуже часто затягується перезміна.

Крім черги, багато часу займає власне сам перетин кордону (паспортний контроль, огляд багажу, транспорту, повернення tax-free). Польські митники дуже ретельно і прискіпливо проводять огляд транспорту українських подорожуючих. Накладають штрафи за незначні порушення. Наприклад, не можна на кордоні піти в туалет без паспорта. Відсутність паспорта - штраф 15 грн.

Часто виникають конфлікти з українськими прикордонниками і митниками. Для розв'язання конфлікту часто доводиться звертатися до старшого зміни.

Мала кількість санітарних пунктів, котрі знаходяться в неналежному стані. Відсутність магазинів, аптек, барів, інших пунктів харчування.

Проблемою також є відсутність пішого переходу для подорожуючих.

### Б. 3 Розмова з поляком (22.09.2007)

Польський пенсіонер, котрий вже два роки перетинає українсько-польський кордон з метою заробітку на продажі бензину. Проживає за 30 км від кордону і щоденно перетинає кордон. Розповідав, що багато років тому Устилуг-Зосін був тільки пішохідним переходом. З середини вересня цього року на кордоні відбулася певна реорганізація (змінилася кількість рядів для транспорту, з боку Устилуга функціонують тільки українські прикордонні служби, а за мостом, в Зосіні, польські і українські).

Пан перевозить через кордон бензин. Розповів, що у Володимирі-Волинському є 7 заправок, а з польської сторони найближча зі кордону знаходиться у Грубешуві і тільки одна (в Городло збудована, але ще не функціонує). Бензин в Польщі дорожчий, ніж в Україні, тому полякам вигідніше возити паливо від нас. Якщо перерахувати, то поляки купують український бензин в середньому за 2 злотих за літр, в той час як в Польщі літр бензини вдвічі дорожчий.

Прозвучали нарікання на роботу прикордонних і митних служб як однієї, так і іншої сторони. Але пан як справжній поляк наших (українських) прикордонників і митників критикував більше, ніж польських. Підтвердив також наявність корупції, так як сам майже щоденно з нею зустрічається. В'їжджаючи в Україну і виїжджаючи, платить певну суму (15 грн.) українським прикордонникам, стільки ж -

паспортний контроль (щоб перевірка пройшла швидко і без проблем). В Україні заправляє повний бак бензину, і крім того провозить з собою в каністрах (норма - 10 л, але провозить більше). Щоб не було проблем при перевезенні перевищеного ліміту, дає хабар при огляді транспорту і багажу. Розмір хабара залежить від того, наскільки перевищена дозволена норма.

Пан страшно нарікав на поведінку українських прикордонників і говорив, що у нього виникали з ними неприємні конфліктні ситуації.

Інтерв'юер з цим паном перетинала кордон. Так, черга справді просувається надто повільно. Так, паспортний контроль проходить довго і ретельно. В багажнику у нього було в каністрах 20л палива, але ми без будь-яких проблем пройшли огляд українськими прикордонниками. Пан сам сказав, що „наші нарікають на ваших, а ваші - на наших”. Загалом черга і перетин кордону зайняв в сумі майже 3 години. Поляк сказав, що це ще дуже мало і прозвучала фраза: „Я майже живу на цьому кордоні”.

На думку спостерігачів перевірка подорожуючих проводиться ретельно. Причому як подорожуючих, так і їх транспортних засобів. Але через даний перехід щоденно проїжджає величезна кількість прикордонних торговців, і митникам та прикордонникам про це добре відомо. На даному переході можна зустріти дуже мало туристів. В основному всі подорожуючі - прикордонні торговці, і огляд їх багажу і транспорту проводиться не надто ретельно (допомагає незмінний хабар). Часто прикордонники обмежуються тільки зовнішнім оглядом багажу, і рідко виконують дії з ручним оглядом. Переважно, в більшості випадків, протокол заповнюється „на сліпо”.

Ну і оскільки спостерігається велика кількість прикордонних торговців, то це значно впливає на час очікування в чергах. Навіть якщо ти турист, і навіть якщо маєш запрошення чи інший документ, який мав би полегшувати перетин кордону, все одно доводиться стояти в черзі. Хоча, в принципі, наявність запрошення чи іншого документу такого роду полегшує переїзд через кордон (власний досвід). В іншому

випадку, без запрошення доводиться пояснювати мету поїздки в Польщу, час перебування і т.д.

- **Нотатка**

В основному через перехід проїжджають прикордонні торговці, котрі за день здійснюють по декілька переходів (2-3). В більшості випадків з України в Польщу везуть бензин, соляру, алкоголь (горілку здебільшого), тютюнові вироби. З Польщі завозять будівельні матеріали (гіпс, лаки, фарби, клей), м'ясо (хоча останнім часом кількість перевезень м'ясних виробів значно зменшилась), техніку. Також через Польщу в Україну везуть автомобілі з Німеччини, Бельгії, Франції та ін. країн. Щодо даного переходу (Зосін-Устилуг) подорожуючі налаштовані досить негативно. Просто вражають довжелезні черги, у яких люди простоюють від декількох хвилин до декількох годин і навіть діб. Складніше в'їхати в Польщу, ніж з неї виїхати. Також дуже проблематичною є сама інфраструктура прикордонної території як з однієї, так і з іншої сторони. Якщо взяти українську прикордонну зону - Устилуг - то відразу під кордоном знаходиться супермаркет „Максим” (в якому можна придбати продукти харчування, алкоголь, тютюн, одяг та ін.) Трохи далі розташований магазин з пунктом обміну валют. Немає аптек і медпунктів. В супермаркеті можна скористатися туалетом (але краще цього не робити), а більше жодних санітарних пунктів немає. Немає також пунктів харчування. З польської сторони – аналогічно, немає ні одного санітарного пункту. Є один пункт обміну валют і 2 бари. Один - відразу коло магазину і гуртівень м'ясних виробів і будматеріалів, другий - за 300 м від кордону, власницею якого є п. Катерина Дец. Пані Дец є також власницею готелю, розташованого одразу біля кордону (300м). Зі слів п. Дец, раніше, коли рух на переході був жвавіший (2-3 роки тому, коли через кордон возили м'ясо), утримання бару і готелю було значно прибутковішим, ніж тепер. Тепер у неї майже немає постояльців, і родина живе за рахунок сільського господарства і прикордонної торгівлі. Одна з дочок п. Дец займається вирощуванням свиней, а інша разом з

братом допомагають по господарству і займаються прикордонною торгівлею. Зосін, Стшижув, Городло - села, тому людям важко знайти роботу і стабільний заробіток. У Стшижові є школа, цукровий завод, в Грубешові - поліцейський відділок, але робочих місць значно мало. і тому людям доводиться перетинати кордон з метою додаткового заробітку.

Надзвичайно великий потік польських машин в Україну спостерігається в кінці тижня, коли поляки їдуть в Україну за бензином, котрий в них коштує вдвічі дорожче. Хто везе бензин тільки для власного використання, а хто - для продажу. Переважно бензин везуть в каністрах для продажу. В теплі пори року також закупають солярку для тракторів та комбайнів (коли обробляються поля). За вихідні дні поляки по декілька раз перетинають кордон, для цього в них є купа сприятливих умов - не потрібно мати візу, не потрібно мати певну суму грошей, як українцям, є досить часу, щоб постояти в черзі, в паспорті не ставлять штамп.....

А з початку тижня (понеділок, вівторок) основну масу подорожуючих становлять українці (закупають будматеріали, продукти).

Дуже цікавою взагалі є система співпраці прикордонних торговців. За тривалий період вони вже виробили свої певні методи і правила торгівлі. Наприклад, одна людина (чи дві) зранку приїжджають у Зосін (чи інший прикордонний населений пункт). І протягом цілого дня вона зустрічається з іншими торговцями, які перевозять через кордон товар, скуповує його, а вже потім перепродує полякам. Тобто, виступає таким собі посередником. Або ж українці скуповують товар у поляків, а вже тоді самі чи з чиеюсь допомогою постачають його на Україну. Виходить така собі „міжнародна прикордонна торгівля з поглибленою співпрацею”. (P.S. Про це спостерігачеві розповіло двоє пенсіонерів з України, які декілька років перевозять будівельні матеріали).

На даному переході прикордонні торговці постійно перебувають в контакті, і це також певною мірою впливає на час простою в черзі. Тобто, торговці пропускають один одного, міняються місцями в черзі, часом між подорожуючими з цього приводу

виникають конфлікти.

Також люди розповідають про корупцію на переході. Сформувалася певна система оплати за в'їзд, за паспортний контроль, огляд транспорту. Наприклад, в'їжджаючи в Україну, платять 5 гривень укр. прикордонникам. Щоб швидше пройти паспортний контроль - 15-20 грн. Дорожче коштує здійснення переходу поза чергою (100 злотих і більше). І взагалі, хабар вирішує будь-які проблеми:

- переїзд поза чергою;
- можливість в'їзду в Польщу на транспорті в поганому технічному стані;
- пришвидшення перетину кордону;
- дозвіл на перевезення певних товарів через кордон.

В'їжджаючи в Польщу, прикордонникам платять 15-20 грн. за в'їзд, ну і трохи більше за огляд багажу чи автомобіля.

Також через кордон з Польщі або Німеччини везуть техніку (кухонні комбайни, електрочайники, тостери, мікрохвильові печі, праски, комп'ютери та іншу оргтехніку), причому як нову, так і вживану. Дозволена норма на одну особу - вагою до 50 кг і вартістю о 200 євро. Звичайно, провозять значно більше, (наприклад, холодильники, телевізори), що вимагає додаткової оплати при перетині кордону (щоб отримати дозвіл на перевезення).

Цікавим є питання щодо перетину кордону з маленькими дітьми. В правилах записано, що позачергово кордон можуть перетинати люди, що везуть з собою продукти, які швидко псуються і екзотичні тварини. Щодо маленьких дітей, то немає ніяких зауважень. Щоб швидше і позачергово перетнути кордон з дитиною, потрібно безпосередньо звертатися до митників або до старшого зміни з таким питанням. Часто таке питання просто ігнорується і залишається невирішеним. Тоді доводиться його вирішувати за допомогою хабара. Перехід зовсім не пристосований до переїзду з маленькими дітьми. Право позачергового переїзду надається інвалідам I групи (але це тільки на папері, в реальності все зовсім по іншому).

Сильна корупція спостерігається на українській стороні серед українських

прикордонників і митників. Як вже зазначалося, оплачується паспортний контроль, огляд автотранспорту.

#### Б. 4 Інтерв'ю 1

Андрій, м. Нововолинськ, 28 років.

Пан Андрій люб'язно погодився відповісти на декілька питань і розповів багато пікантних речей про кордон (Зосін-Устилуг).

**- Скажіть будь ласка, як давно Ви їздите у Польщу через цей перехід?**

- Напевно вже років 3, може більше.

**- А на яких переходах Ви ще здійснювали переїзд у Польщу?**

- Найчастіше проїжджаю через Устилуг, так як це найближчий перехід. Колись також їздив через Ягодин, декілька раз через Шегині.

**- Що Ви в загальному можете сказати про стан польсько-українських переходів?**

- Як на мене, слід удосконалювати функціонування переходів перш за все на законодавчому рівні. Функціонування прикордонних і митних служб повинно жорстко контролюватися владою. Потрібно покращувати стан санітарних об'єктів на самому переході. Але перш за все повинно змінитися ставлення митників і прикордонників до подорожуючих. Якщо порівнювати, то, на мою думку, працівники прикордонних і митних служб більш толерантні і гуманні у ставленні до людей у Раві-Руській і Краківці, я в цьому переконався на власному досвіді. Якщо оцінювати за 10-бальною шкалою, то поки що, на жаль, я функціонування переходів більше як на слабеньку четвірочку оцінити не можу. Це дуже низький рівень. В принципі, так само низький, як і рівень культури і моральності наших митників і прикордонників.

**- Як я розумію, протягом довшого періоду часу Ви переїжджаєте через кордон на переході Устилуг - Зосін. Як часто Ви перетинаєте кордон?**

- Так, тепер я їжджу через Устилуг. А кордон я перетинаю кожного дня, інколи можу зробити собі вихідний, і тоді через день. Але таке буває дуже рідко.

**- І навіть у вихідні дні проїжджаєте через кордон?**

- Так, звичайно, буває, що і у вихідні.

**- З якою метою Ви їздите у Польщу?**

- Як і більшість подорожуючих на даному переході, з метою заробітку. Тобто, я займаюсь прикордонною торгівлею.

**- А крім цього, ще десь працюєте?**

- Ні. У мене вища освіта, але, на жаль, за фахом не працюю. По-перше, важко знайти високооплачувану роботу, а мені треба утримувати сім'ю. А по-друге - неможливо поєднувати роботу і ці виїзди у Польщу, хіба їздити тільки у вихідні дні, так як перетин кордону займає багато часу.

**- Тобто, Вам вигідніше вести прикордонну торгівлю з поляками, ніж працювати в Україні?**

- Так, тому що я маю гарантований стабільний щоденний заробіток.

**- Що є предметом Вашої торгівлі?**

- Колись раніше я займався торгівлею вживаними автомобілями і перевезенням їх через кордон. А тепер займаюсь побутовою технікою. Ну і продаж соляри і бензину.

**- А як на рахунок встановлених лімітних норм і обмежень?**

- Якщо брати техніку, то одній особі дозволяється провозити через кордон 50 кг техніки вартістю до 200 євро. А автомобільне паливо - бак плюс 10 л у каністрі.

**- А якщо перевищити ці обмеження?**

- Тоді доводиться лізти до гаманця і поповнювати фінансовий бюджет митників і прикордонників.

**- Тобто, зараз Ви говорите про факт існування корупції на кордоні?**

- А де її зараз немає...Корупція зараз всюди.

**- Ви безпосередньо зіштовхувались з цією проблемою?**

- Доводилось.



**- З якого боку кордону працівники більш корумповані: з українського чи з польського?**

- З українського. Поляки, напевне, більше дорожать роботою, тому менше беруть хабарі.

**- Добре, корупцію маємо. А за що беруть хабарі, які наслідки вручення грошей?**

- Наслідки можуть бути найрізноманітнішими. В першу чергу, це позачерговий переїзд через кордон і пришвидшення перетину кордону. Також це є і зниження вартості товару, що перевозять через кордон, це і можливість в'їзду в Польщу на транспорті в поганому технічному стані, це і дозвіл на в'їзд до Польщі без наявності необхідних коштів (тепер 400\$), це і перевезення більшої кількості товару, ніж дозволено. Одним словом, хабарі беруть за все. А ще існує на кордоні цікава система штрафування. За паління - штраф, за забруднення території - штраф, за ходіння по території кордону без документів (паспорта) - також штраф. Станом і облаштованістю кордону вони (прим. - працівники кордону) не переймаються, а як штрафувати - то це в першу чергу. Також штрафують за проїзд до паспортного контролю на червоне світло і за переїзд з одного ряду в інший (штраф 100-150 злотих).

**- От Ви говорите про штрафи, а чи існують якісь стенди з попередженнями і заборонами, і взагалі, чи є вільний доступ до інформації про функціонування кордону?**

- Так, доступ до інформації є, на стендах і дошках вивішені правила перетину кордону, проходження митного і паспортного контролю. Але ці стенди настільки малі, а вивісок і оголошень настільки багато, що важко щось розгледіти. Інформація оновлюється з деяким запізненням.

- А працівники кордону надають інформацію?

- Вони починають це роз'яснювати, коли вже права доходять до якогось конфлікту.

**- У Вас виникали коли-небудь проблеми при перетині кордону?**

- Так, час від часу виникають конфліктні ситуації, але я намагаюся їх якнайшвидше владнати.

**- Ви згадували, що перетин кордону займає багато часу. Скільки в середньому триває перетин кордону з України в Польщу і з Польщі в Україну?**

- Ой, довго. На даному переході завжди великі черги як з української, так і з польської сторони. І крім того, що черги довжелезні, так вони ще дуже повільно просуваються. Час простою в черзі також займатися від декількох хвилин до декількох годин. З України важко виїхати, зате легше повернутись назад. А ще час перетину кордону залежить від дня тижня. наприклад, в понеділок черг майже немає як з однієї, так і з іншої сторони, зате вихідні дні - це просто жахіття. І у вихідні дні чергу в основному становлять польські автомобілі.

**- З чим це пов'язано?**

- Це дуже просто - поляки закупають в Україні тютюн, алкоголь і автомобільне паливо, бо в нас це дешевше коштує, ніж у них. Одні закупають для себе, інші - для продажу.

**- На Вашу думку, чому черги просуваються так повільно?**

- Перша проблема - це розміри даного переходу. Перехід маленький і не розрахований на переїзд такої кількості автомобілів. Друга проблема - це неоперативність і повільність митників і прикордонників. Погодьтеся, що паспортний контроль тривалістю в півтора години - це абсурд, а таке, на жаль, трапляється. І найгірше, що таке твориться як з українського боку, так і з польського. Хоча поляки більш прискіпливіші.

**- Як Ви можете оцінити роботу служб паспортного і митного контролю з точки зору ввічливості і культури спілкування з подорожуючими?**

- Поведінка митників і прикордонників як з укр., так і з польської сторони мало чим відрізняється. Як поляки, так і українці дозволяють собі забагато зайвого, звертаються на "ти". якщо виникають суперечки, дозволяють собі нецензурні висловлювання. Повага до людей і до їхніх прав тут на дуже низькому рівні.

**- Чи ставлення до громадян України і Польщі однакове, чи відрізняється? І яке ставлення до громадян третіх країн?**

- Яюсь так суттєво ставлення працівників кордону до поляків і українців не відрізняється. Звісно, існує певна дискримінація - українці краще ставляться до своїх, а поляки - до своїх. А щодо громадян інших держав... Не можу нічого сказати, бо не зіштовхувався з цим.

**- І на закінчення скажіть, що слід змінити, на вашу думку, у функціонуванні переходу?**

- Перш за все, необхідно збільшити розміри даного переходу, так як його пропускна спроможність на даний момент є дуже низькою. По-друге, слід більш ретельно стежити за станом санітарних об'єктів на території переходу. І хотілося б, щоб митний і паспортний контроль відбувався швидше і прикордонні і митні служби з більшою повагою ставились до подорожуючих і добросовісно виконували свою роботу.

## Б. 5 Інтерв'ю 2

Ігор, м. Володимир Волинський, 34 роки.

Пан Ігор - мешканець Володимира-Волинського, має свою власну автомайстерню і декілька разів в тиждень перетинає кордон з метою провадження своєї господарської діяльності.

**- Як часто Ви перетинаєте польсько-український кордон?**

- Це залежить від того, як ідуть справи в майстерні. В основному, 2 рази на тиждень здійснюю перехід, щоб закупити необхідні матеріали і автозапчастини.

**- Як давно Ви їздите до Польщі?**

- Завжди їду через Устилуг.

**- Тобто, порівнювати даний перехід з іншими Ви не можете?**

- З власного досвіду не можу, але багато чув про інші переходи. Та й вражень від перетину корону на даному переході вистачає.

**- А які у вас враження від даного переходу?**

- Не найкращі. Якщо на всіх інших переходах відбувається те саме, що й тут, то слід негайно провозити якісь реформації і зміни, вводити якісь жорсткі правила для митних і прикордонних служб і вдосконалювати роботу кордону.

**- Чому Ви так вважаєте? Що зараз не так на переході?**

- По-перше, це свавілля митників і прикордонників, причому як з українського, так і з польського боку. Вони просто жахливо себе поводять у спілкуванні з людьми, що перетинають кордон, їх поведінка виходить за межі дозволеного. Хамство, некоректні висловлювання, нетолерантне ставлення до подорожуючих тут зустрічаються на кожному кроці. Крім того, що не вміють себе вести культурно з людьми, то ще беруть хабарі і стягують штрафи.

**- Вам доводилось зустрічатись з корупцією особисто?**

- Звичайно. Як на мене, краще покласти до чиєїсь кишені кілька гривень, ніж добу стояти в черзі.

**- А як тут з чергами?**

- На рахунок цього в мене просто слів нема. Хочу сказати, що тут черги створюються штучно самими прикордонниками. Це відбувається за рахунок їх надзвичайно повільної роботи або взагалі бездіяльності. Крім того, що стоїш в черзі, то ще мусиш до години часу, а то й більше, потратити на перевірку документів і транспорту.

**- Тобто, Ви вважаєте, що черги створюються і повільно просуваються через неоперативність самих працівників?**

- Так, саме так. Існує ще одна проблема, яку також треба якось розв'язувати - це те, що перехід за своїми розмірами не відповідає тій пропускоспроможності, яка спостерігається.

**- Проблема у розмірах переходу чи у недостатній кількості працівників митних і прикордонних служб?**

- Ну, працівників тут достатньо, але слід провести роботи з розширення переходу і збільшення кількості рядів для автотранспорту. Тому що 2 ряди в одну сторону і 2 в іншу - це замало.

**- Як Ви оцінюєте стан санітарних об'єктів на кордоні?**

- В цілому стан задовільний, більш-менш дотримуються чистоти. хоча можна і краще.

**- Що Ви можете сказати про інфраструктуру прикордонної зони з польської та української сторони?**

- А вона тут взагалі є? Мені важко назвати інфраструктурою м'ясо-молочних продуктів, гуртівню будматеріалів, міні-вагон, що слугує баром для подорожуючих і недобудований готель. Я говорю про Зосін. Тут немає жодного санітарного пункту (той туалет на узбіччі за 300 км від кордону важко назвати туалетом, та й зрештою, він завжди зачинений). Також немає ніяких пунктів харчування - барів, кафе. З української сторони ця проблема стоїть менш гостро - тут є магазин, який гучно іменується супермаркетом, де можна придбати їжу, одяг, тютюн, спиртні напої, і де можна скористатись санітарним пунктом. Трохи далі є ще один магазин з пунктом обміну валют, є кілька міні-магазинчиків, де можна купити хотдоги, каву, чай і щось їстівне. Українська прикордонна зона більш пристосована до життя, я б так сказав.

Я вважаю, що оскільки Зосін і Устилуг є прикордонною зоною, то як українській, так і польській владі слід провести спочатку аналіз можливостей інфраструктур цих місцевостей щодо надання послуг подорожуючим, зробити відповідні висновки. провести необхідні роботи - тобто будівництво готелів, барів, магазинів, і в першу чергу - поліклінік, медпунктів, забезпечити громадянам доступ до санітарних пунктів, що знаходяться у належному стані, і вже тільки тоді говорити про Зосін - Устилуг як про міжнародний перехід.

Людмила, м. Нововолинськ, 47 років.

Пані Людмила - мешканка Нововолинська, викладає у середній школі міста іноземні мову (англійську), а також працює двічі на тиждень вчителем іноземної мови у Польщі в м. Грубешув.

**- Скільки Ви уже працюєте в Польщі?**

- Ось уже 4-й рік.

**- І вже 4 роки двічі на тиждень перетинаєте кордон?**

- Саме так.

**- На яких переходах перетинаєте кордон зазвичай?**

- Завжди перетинаю кордон на переході Зосін - Устилуг, бо по-перше, це найближчий перехід, а по-друге - тут мене вже всі знають, і з огляду на це в мене не виникає проблем з прикордонними і митними службами.

**- А як на рахунок простою в черзі?**

- Тут в мене є так звані пільги - у мене є дозвіл від коменданта поліції Грубешова перетинати кордон з України в Польщу позачергово і прохання сприяти якнайшвидшому перетину кордону. Тому в'їзд у Польщу займає в мене мінімальну кількість часу. А от з поверненням в Україну часом виникають проблеми.

**- Які саме?**

- Перш за все - тут вже доводиться стояти в черзі тільки, скільки потрібно. Я працюю в Польщі по четвергах і п'ятницях. В п'ятницю після обіду повертаюсь назад в Україну. Якраз в кінці тижня завжди спостерігаються найбільші черги, тому іноді трапляється таке, що в черзі доводиться стояти по 7-8 годин до пізньої ночі.

**- Як Ви вважаєте, чому в кінці тижня черги з Польщі в Україну довші?**

- Так як це кінець тижня, здебільшого в п'ятницю, поляки, що живуть недалеко від кордону, їдуть в Україну за паливом, продуктами. Одні закупають товари для власного споживання, але більшість - для продажу. На цьому переході спостерігається поживлена прикордонна торгівля. Напевно, як і на всіх інших переходах. Цей

перехід будувався як туристичний, але чергу в основному становлять автомобілі прикордонних торговців або людей, що займаються своїм бізнесом. Туристів тут дуже мало. За день через цей проїзд проїжджає 2-3 туристичні автобуси, і знову ж таки, половина пасажирів цих автобусів - ті самі прикордонні торговці. Люди шукають і обирають різні способи для швидшого перетину кордону.

**- Яке ставлення митників і прикордонників до подорожуючих?**

- Особисто до мене вони ставляться добре, доволі ввічливо. А ось загалом рівень хорошого ставлення тут дуже низький. Як на мене, то правила внутрішнього розпорядку і роботи кордону писані зовсім не для прикордонних і митних служб. Вони самі створюють собі правила, за якими живуть. Мені неодноразово доводилось бачити на власні очі, наскільки грубим є ставлення до людей. Інколи навіть може доходити до застосування сили.

**- Що Ви маєте на увазі, говорячи про застосування сили?**

- Мова йде про нанесення побоїв і тілесних ушкоджень працівниками кордону подорожуючим. Одного разу я сама була свідком такої ситуації. Між подорожуючим і працівником митної служби виник конфлікт з приводу перевезення через кордон дорожнього транспортного засобу у несправному стані і сплати мита. В кінцевому результаті, подорожуючий крім того, що сам отримав тілесні пошкодження, ще заплатив штраф за порушення порядку і його автомобіль було відправлено на штраф-майданчик.

**- А у вас коли-небудь виникали якісь проблеми при перетині кордону?**

- Одного разу мені було зроблено зауваження за побиту фару в машині. Сказали замінити фару, інакше в другий раз не пропустять. Більше жодних проблем чи конфліктів не було.

**- Багато подорожуючих говорять про корумпованість митних і прикордонних служб. Що Ви можете про це сказати?**

- Звичайно ж є. Я б сказала, що існує дрібне хабарництво, поширене серед прикордонників, і корупція - серед митників. Тут на все і за все є своя ціна.

Позачерговий в'їзд на кордон - одна ціна, огляд транспорту - інша, перевезення товару - ще інша. Тобто, будь-який каприз за ваші гроші. Це вже навіть не хабарництво, а певна усталена система оплати. Складається враження, що цей кордон - приватна власність, що приносить стабільний дохід усім його працівникам, не враховуючи зарплату. Польські митники і прикордонники щодо хабарів більш стримані, зате вони штрафують на кожному кроці. Штрафи стягують за переїзд з ряду в ряд, проїзд на червоне світло, за проїзд без ременя безпеки і т.д.

**- А де можна ознайомитись з заборонами і умовами перетину кордону?**

- Є стенди з інформацією, дошки з правилами і оголошеннями. Доступ до інформації є, але самої інформації замало.

**- Як Ви вважаєте, чи потрібні якісь зміни на даному переході, і якщо так, то які?**

- Так, зміни просто необхідні. Слід розширити кордон, збільшити кількість рядів для автомобілів, також слід створити пішохідний перехід. І було б непогано, якби покращили стан і інфраструктуру прикордонних територій і навчили митників і прикордонників більшої гуманності і людяності.

#### Б. 7 Інтерв'ю 4

Анджей, 63 роки.

Пан Анджей мешкає за 40 км від кордону, пенсіонер.

**- Як часто Ви перетинаєте кордон?**

- 3-4 рази на тиждень. Інколи частіше, інколи - рідше.

**- На якому переході найчастіше здійснюєте перетин кордону?**

- Зосін-Устилуг. Я вже просто звик до цього переходу.

**- З якою метою Ви здійснюєте поїздки в Україну?**

- З тією, що й більшість інших - для отримання додаткового заробітку. Пенсія



пенсією, а гроші зайвими ніколи не бувають.

**- Яким способом Ви отримуєте цей додатковий заріток?**

- Це прикордонна торгівля, продаж палива. Можна заробити непогані гроші, купуючи паливо в Україні і продаючи його в Польщі. Тут майже всі займаються прикордонною торгівлею, в такий спосіб заробляючи.

**- Давно вже їздите в Україну?**

- Років зо три.

**- І завжди тут на цьому переході такі черги?**

- Ні. Взагалі-то, колись цей перехід був туристичним. Зараз тут відбулася певна реорганізація самого кордону: змінилася кількість рядів для транспорту, а також тепер зі сторони Устилуга діють тільки українські прикордонні служби, а польських немає, поляки перейшли за міст, у Зосін. І у зв'язку з цим, на мою думку, робота кордону погіршилася. Раніше, до цих змін, таких черг не було, хоча подорожуючих було так само багато (раніше в надзвичайно великих кількостях провозили м'ясо). Тепер створюються довжелезні черги, в яких інколи можна простояти до 10 годин, а то й більше. Раніше такого не було, черги рухались набагато швидше.

**- Як Ви взагалі можете оцінити роботу прикордонних і митних служб як українських, так і польських?**

- Скажу вам так: на цьому переході відбуваються жахливі речі. Тут кожен сам собі господар, починаючи від прикордонника і закінчуючи начальником. Мені часто доводиться стояти в чергах, тому тут я на всяке надивився. Знаєте, в чому полягає основна проблема? Вони не хочуть працювати, вони не хочуть виконувати свою роботу, за яку їм держава гроші платить. Тут все відбувається настільки повільно, що черги за таких умов не зникнуть ніколи. Вони скаржаться на велику кількість подорожуючих і малу кількість працівників. А працівників більше і не потрібно. Хай ті, що є, ефективно і добросовісно виконують свою роботу, і люди не будуть годинами вистоювати в цих жахливих чергах. Тут панує настільки пасивна атмосфера...

**- А як щодо ставлення до подорожуючих?**

- Який перехід, таке і ставлення. Тут страшне хамство. Старші за віком. молодші - не має значення. тут з тобою поведуться, як з якимось злочинцем. Бракує тільки наручників... Ніякої поваги до людської честі і гідності. Це просто неприйнятно, коли державний службовець дозволяє собі якісь непристойні грубі репліки у сторону подорожуючого. А не дай Боже, як виникне гострий конфлікт між подорожуючим і працівником кордону! Може дійти і до застосування сили. Хочу також зауважити, що поляки краще ставляться до своїх, а українці - до своїх. Громадянам Польщі певною мірою легше перетинати кордон. Наприклад, українцям при в'їзді в Польщу треба мати певну суму грошей (400 доларів), поляків це не стосується. Також полегшує перетин те, що щодо поляків діє безвізовий режим, необхідно мати тільки паспорт і заповнити міграційну карту. Кожна сторона ставиться ліберальніше до громадян своєї країни.

**- Тобто, існує дискримінація на національному рівні?**

- Я б не назвав це дискримінацією. Кожна жаба хвалить своє болото, так само і тут.

**- Вам доводилось зустрічатись з корупцією на цьому переході?**

- Тут діє певна система оплати за певні пільги. Ціна направлення прикордонника в ряд, який просувається швидше до паспортного контролю - 10 грн., ціна за "скорочення" черги, тобто, позачерговий проїзд - більша, від 50 грн. і більше. Також можна купити проїзд на транспорті в поганому стані, або проїзд без необхідної суми (для українців) та ін. Ось це і є корупція. Та до неї вже всі звикли.

**- Що можете сказати про інфраструктуру прикордонних зон?**

- Вона знаходиться у жахливому стані. Відсутність барів, кафе, готелів справді викликає певні незручності. Устилуг і Зосін є настільки відірваними від цивілізації, що я дивуюсь, як влада закриває на це очі. Вражає повна відсутність санітарних і медпунктів.

**- Як Ви вважаєте, що слід змінити на даному переході?**

- Було б непогано. якби кордонний перехід було розширено, бо його малі розміри

обмежують його пропускну спроможність. Також слід подумати над питанням про створення пішохідного переходу і зеленого ряду для машин. Обов'язково потрібно покращити стан прикордонних територій.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. К.В.Пазізіна, В.В.Степчук, Й.Фарина, Польща на шляху ринкових перетворень, [в:] Європа 2000. Щорічний огляд. Збірник статей. Частина II. – Тернопіль 2001. – С. 70.
2. Дані з виступу Посла України в Польщі П.Сардачука на Польських Європейських Зустрічах в Варшаві (травень 1998 р.).
3. В липні 2003 р. між урядами Польщі та України було підписано договір про принципи візового руху. Відповідно до положень цього договору з 15 листопада 2003 року для громадян України вводились обов'язкові візи. Зі свого боку Словаччина ввела візи для українців в 2000 р., Болгарія в 2002 р., Румунія в середині липня 2004 р. (див.: <http://www.exporter.pl/bazy/Kraje/34.php>). Крім того з усіх згаданих країн лише Польща впровадила для своїх східних сусідів безкоштовні візи.
4. Див.: Н.Мікула, Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво. – Львів 2004. – С. 252, 255.
5. Е. Янтонь-Дроздовська пише, що прикордонне розташування регіону не мусить бути причиною його периферійності. Таку ситуацію можна розглядати як конкурентну перевагу даної території. По перше прикордонний статус може бути важливим чинником розміщення тих фірм, які хочуть використовувати засоби що знаходяться з іншої сторони кордону. По друге, дає можливість економічної співпраці як з локальними суспільствами з-за кордону, так і з закордоном як одним цілим. Використання зовнішніх засобів та ринків збуту дає можливість відійти від традиційної моделі центр – периферія. На ці шанси повинні звернути увагу в першу чергу прикордонні міста. Прикордонне розташування дає шанси на зовнішню (шляхом використання власних можливостей та засобів) та внутрішню (завдяки використанню транскордонної

- співпраці) експансію. (див.: E.Jantoń-Drozdowska, Współpraca transgraniczna w Europie, [в:] Pamięć I zapomnienie w Europie przełomu wieków. Redakcja naukowa Zbigniew Drozdowicz, Poznań 2001. – С. 149).
6. Дані з міжнародної наукової конференції „Українсько-польське партнерство та регіональний розвиток в контексті розширення Європейського Союзу. Виклики та перспективи”, Львів, 27-28 червня 2002 р.
  7. Див.: З.Македа, Р.Федан, Проблеми активізації транскордонного співробітництва на польсько-українському прикордонні, [в:] Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональна політика: досвід Європейського Союзу та його адаптація до умов України. Випуск 5 (XLIII). Частина II. – Львів 2003. – С.162.
  8. Дані з міжнародної наукової конференції „Українсько-польське партнерство та регіональний розвиток в контексті розширення Європейського Союзу. Виклики та перспективи”, Львів, 27-28 червня 2002 р.
  9. Див.: [http://przejscia-raniczne.studentnews.pl/serwis.php?s=1644&pok=36857&c1\\_1=5939&c2\\_1=&c3\\_1=5748&c4\\_1=5945](http://przejscia-raniczne.studentnews.pl/serwis.php?s=1644&pok=36857&c1_1=5939&c2_1=&c3_1=5748&c4_1=5945).
  10. Власне тому невідомий автор матеріалу, розміщеного в Інтернеті, назвав польсько-український кордон кордоном абсурду. Він пише: „Балаган, залякування, хабарі – це польсько-український кордон. Щоб добратись на іншу сторону потрібно озброїтись терпінням, готівкою і бути готовим на дуже багато...” (див.: [http://beskidmakowski.pl/kasia//pliki/ua\\_ina0610.html](http://beskidmakowski.pl/kasia//pliki/ua_ina0610.html)). Незважаючи на певне „згущування” фарб автор загалом має рацію.
  11. Моніторинг візової політики країн Європейського Союзу. Аналітичний звіт. Фондація ім. С.Баторія. – Варшава, 2006; Український погляд на візову політику країн Європейського Союзу. Інформаційно-аналітичне видання. – Київ, 2006.
  12. Постанова Верховної Ради України № 2119-ХІІ від 14.02.1992 р. „Про чисельність Прикордонних військ України”.

13. Стаття 1. Закон України „Про Прикордонні війська України” (№ 1779-ХІІ від 04.11.1991 р.)
14. Постанова Кабінету міністрів України № 3 від 2.01.1992 р. „Питання Державний комітет у справах охорони державного кордону України”.
15. Закон України „Про загальну структуру і чисельність Прикордонних військ України” № 554-ХІV від 24.03.1999 р.
16. Державна прикордонна служба України (<http://www.pvu.gov.ua>)
17. Закон України „Про Державну прикордонну службу України” № 661-IV від 3.04.2003 р.
18. Закон України „Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону України” № 1835-III від 22.06.2000 р.
19. Розширення Європейського Союзу: вплив на відносини України з центрально-європейськими сусідами. – К.: „К.І.С”, 2004. – С.269.
20. Спільна польсько-українська стратегія транскордонного співробітництва. Люблінське воєводство, Підкарпатське воєводство, Волинська область, Львівська область 2005-2015 рр. – Люблін: „Дім Європи”, 2005. – С.33.
21. Більш ніж сусіди: розширений Європейський Союз та Україна – нові відносини. Заключний звіт – Варшава, Ф-ція ім.С.Баторія, 2004. – С.71-80.
22. Офіційний сайт Державної прикордонної служби України. [www.pvu.gov.ua](http://www.pvu.gov.ua). 17.03.2007.
23. Голос України. – 2004. - 28 травня.
24. Офіційний сайт Державної прикордонної служби України. [www.pvu.gov.ua](http://www.pvu.gov.ua). 17.03.2007.
25. Там само.
26. Литвин М. Наша мета – стандарти прикордонних відомств європейських країн // Кордон. 2006.- № 6.

27. Співпраця Державної прикордонної служби України з НАТО. Офіційний сайт Державної прикордонної служби України; [www.pvu.gov.ua/nato.htm](http://www.pvu.gov.ua/nato.htm) . 17.03.2007.
28. Шимова М. Підготовка митної служби до вступу Словацької Республіки у Шенгенську зону /Матеріали “круглого столу” експертів “Підготовка нових членів ЄС – країн-сусідів України – до вступу в Шенген і виклики для України” – с. Анталовці Закарпатської обл., 26 лютого 2007 р.
29. Кіш Є.Б. Питання безпеки на нових східних кордонах Європейського Союзу // Стратегічна панорама. – 2004. - №1.
30. Розширення ЄС: вплив на відносини України з центральноевропейськими сусідами/ Інститут регіональних та євро інтеграційних досліджень „ЄвроРегіоУкраїна”. – К., „К.І.С.”, 2004. – 360 с.
31. Заборський Мирослав. Виступ на міжнародному “круглому столі” експертів “Підготовка нових членів ЄС – країн-сусідів України – до вступу в Шенген і виклики для України” – с. Анталовці Закарпатської обл., 26 лютого 2007 р.
32. Горожанкін Б. Виступ на міжнародному “круглому столі” експертів “Підготовка нових членів ЄС – країн-сусідів України – до вступу в Шенген і виклики для України” – с. Анталовці Закарпатської обл., 26 лютого 2007 р.
33. Словаччина посилює контроль на кордоні із Закарпаттям – <http://news.uzhgorod.ua/novosti-08/10/07>.
34. Борисов В. Сектор безпеки та прикордонний менеджмент на українсько-словацькій ділянці державного кордону України /Матеріали “круглого столу” експертів “Підготовка нових членів ЄС – країн-сусідів України – до вступу в Шенген і виклики для України” – с. Анталовці Закарпатської обл., 26 лютого 2007 р.
35. Розширення ЄС: вплив на відносини України з центральноевропейськими сусідами/ Інститут регіональних та євро інтеграційних досліджень „ЄвроРегіоУкраїна”. – К., „К.І.С.”, 2004. – 360 с.

36. Кіш Є. Україна – Угорщина: сучасні пріоритетні напрями співробітництва.
37. Дані відділу паспортно-реєстраційної та міграційної роботи УМВС.— Ужгород, 2002.
38. Торпої Й. Введення шенгенського режиму на українсько-угорському кордоні та відновлення спрощеного переходу для громадян, які проживають у прикордонних регіонах /Матеріали “круглого столу” експертів “Підготовка нових членів ЄС – країн-сусідів України – до вступу в Шенген і виклики для України” – с. Анталовці Закарпатської обл., 26 лютого 2007 р.
39. Будзінський Т. Європейські стандарти і міжнародне співробітництво в питаннях реформування системи охорони державного кордону України <<http://www.ji-magazine.lviv.ua/ji-junior/loginov/budzinsk1.htm>>
40. Дністрянський М.С. Кордони України. – Львів, 1992. – С. 110-112.
41. Українська РСР у міжнародних відносинах. Міжнародні договори, конвенції, угоди та інші документи, які складені за участю Української РСР або до яких вона приєдналася (1945-1957). – К., 1959. – С. 118.
42. Про встановлення безвізового режиму для громадян держав – членів Європейського Союзу, Швейцарської Конфедерації та Князівства Ліхтенштейн: Указ Президента України від 26 липня 2005 р. № 1131/2005 // Офіційний вісник України. – 2005. – 12.08. – № 30. – С. 44, ст. 1787.
43. Українсько-румунський кордон: їхнє бачення і наші аргументи// Голос України. – 1996. – 18 січня.
44. Правовий захист кордонів України як проблема національної безпеки (українсько-румунський кордон) // “Стратегічна панорама” № 1, 2003 <[HTTP://WWW.NIISP.GOV.UA/VYDANNA/PANORAMA/ISSUE.PHP?S=PRNB2&ISSUE=2003\\_1](http://WWW.NIISP.GOV.UA/VYDANNA/PANORAMA/ISSUE.PHP?S=PRNB2&ISSUE=2003_1)>.
45. Порохнявий Ю. Проблема кордонів України // Нова політика. – 1996. – № 1. – С. 25.



46. Марцинковський А. У Румунії свято. Нам вітати чи... замислитися? // Голос України. – 1994. – 27 листопада, Силина Т. Україна – Румунія: не будемо консервувати помилки історії // Ведомости. – 1995. – 16 лютого, Інформація “Урядового кур’єра” // Урядовий кур’єр. – 1996. – 6 січня.
47. Воротнюк Г. Острів Зміїний – земля заселена // Голос України. – 1996. – 10 лютого.
48. Силина Т. Змеиному не угрожает стать румынским // Киевские ведомости. – 1997. – 31 мая.
49. Прилуцкий П. Змеиный – значит опасный // Проспект. – 1995. – № 34.
50. Україна не намерена делати якісь поступки в територіальному питанні // Голос України. – 1995. – 19 грудня.
51. Україна-Румунія <<http://svit.ukrinform.com/romania/attitudes.shtml>>.
52. Шурхало Д. Торгові війни // Незалежна газета. – 1995. – 11 листопада.
53. Приходько Н. Страна зажила сама по собі // Незалежна газета. – 1996. – 28 червня.
54. Солодкий С. «Оригінальний» візит // День. – 2002. – 19 вересня.
55. Бондаренко В. Президент Румунії Іон Ілієску: “Я на своїй шкурі відчув, що означає суперечити владі...”; Ярошенко О. Програна битва // Дзеркало тижня. – 2002. – 21 вересня.
56. Президент затвердив українсько-румунський кордон, proUA / 27.05.2004 10:14 <<http://ua.proUA.com/news/2004/05/27/101426.html>>.
57. Договір між Україною і Румунією про режим українсько-румунського державного кордону, співробітництво і взаємну допомогу в прикордонних питаннях, червень 2003 р.
58. Президент Румунії називає “врівноваженим” підписаний у Чернівцях договір про режим державного кордону з Україною, Чернівці, 17 червня 2003 р. <<http://www.brama.com/news/press/030618newsfromukraine.html>>.

59. Україна зацікавлена в швидкій делімітації кордону з Румунією proUA / 30.04.2004 08:44 <http://ua.proua.com/news/2004/04/30/084427.html>.
60. З 1 липня Румунія введе візовий режим з Україною proUA / 27.04.2004 15:23 < <http://ua.proua.com/news/2004/04/27/152341.html> >.
61. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Румунії про умови взаємних поїздок громадян / Постанова КМ N 385 ( 385-2004-п ) від 24.03.2004 {Зміни та доповнення до Угоди Протокол ( 642\_041 )від 04.07.2006}.
62. Дмитренко Н. Від завтра Румунія запроваджує візи для українців <<http://www.umoloda.kiev.ua/number/221/158/7883/>>.
63. Крапивин А.В. Євроатлантична складова зовнішньої політики України – погляд із сьогодення < <http://www.intsecurity.dn.ua/akademia/materials.php> >.
64. Про ратифікацію Мирного договору з Румунією. Указ Президії Верховної Ради УРСР. У кн.: Українська РСР на міжнародній арені. Збірка документів і матеріалів. 1944-1961 pp. – К., 1963. – С. 415.
65. Саміт Україна-ЄС, 27 жовтня 2006 р., м. Гельсінкі <http://www.mfa.gov.ua/mfa/ua/2031.htm>.
66. Євросоюз вимагає від України скасувати візи для громадян Румунії та Болгарії, 27.10.2007 р., 14:43, <http://5tv.com.ua/news/0/28938>.
67. Україна скасує візовий режим для громадян Болгарії і Румунії, Українська правда, 19.11.2007 р., <<http://eu.prostir.ua/view/6476.html>>.
68. Україна та Румунія уклали угоду про співпрацю, 30.10.2007 р. <<http://ua.glavred.info/archive/2007/10/30/170502-13.html>>.
69. Кіш Є.Б. Питання безпеки на нових східних кордонах Європейського Союзу // “Стратегічна Панорама” № 1, 2004 <[http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=gpgs2&issue=2004\\_1](http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=gpgs2&issue=2004_1)>.

