



**ЄВРОПА
БЕЗ БАР'ЄРІВ**



МІЖНАРОДНИЙ
ФОНД
ВІДРОДЖЕННЯ

**АНАТОМІЯ
УКРАЇНСЬКОГО
КОРДОНУ
НЕЗАЛЕЖНИЙ
МОНІТОРИНГОВИЙ
ЗВІТ 2018
РОКУ**



ГО «Європа без бар'єрів»

**АНАТОМІЯ
УКРАЇНСЬКОГО
КОРДОНУ
НЕЗАЛЕЖНИЙ
МОНІТОРИНГОВИЙ
ЗВІТ 2018 РОКУ**

Київ – 2018



МІЖНАРОДНИЙ
ФОНД
ВІДРОДЖЕННЯ

Незалежний моніторинговий звіт підготовлено в рамках проекту «Анатомія кордону: громадська оцінка практик перетину кордону України та нормативних новацій», що реалізується ГО «Європа без бар'єрів» за підтримки Європейської програми Міжнародного фонду «Відродження».

У звіті представлено результати моніторингу якості послуг на двадцяти міжнародних автомобільних та пішохідних пунктах пропуску державного кордону між Україною та державами членами Європейського Союзу, Білоруссю і Російською Федерацією. Метою дослідження було одержати комплексну оцінку новацій і змін практики перетину державного кордону громадянами України та іноземцями після завершення процесу візової лібералізації з ЄС та презентувати результати оцінки розробникам політики і широкій громадськості заради підвищення рівня мобільності українців та формування дружньої для іноземців політики в'їзду.

Відповідальність за зміст документу несе ГО «Європа без бар'єрів».



**ЄВРОПА
БЕЗ БАР'ЄРІВ**

громадська організація

Керівник проекту:

Ірина Сушко

Авторка аналітичного видання:

Катерина Кульчицька

Методологію моніторингового дослідження підготували:

Катерина Кульчицька, Ольга Совенко,
Тетяна Стеценко

Редактор:

Павло Кравчук

Громадська організація «Європа без бар'єрів» була створена у 2009 році. Місія організації - знайти новий баланс між свободою пересування та безпекою у прагненні бачити Європу без бар'єрів і Україну частиною такої Європи. Діяльність організації спрямована на реалізацію прав людини на свободу пересування та підтримку суспільно значущих реформ у сфері верховенства права, управління міграцією та кордонами, захисту персональних даних, громадського порядку та протидії дискримінації.

Адреса:

01034, м. Київ,

вул. Володимирська, 42, оф. 21.

тел.: +38 (044) 238-68-43

e-mail: office.europewb@gmail.com

веб-сторінка: <http://europewb.org.ua/>

03	ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ І РЕКОМЕНДАЦІЇ	26	3.5. ЗБІР БІОМЕТРИЧНИХ ДАНИХ ІНОЗЕМЦІВ І ЙОГО ВПЛИВ НА ШВИДКІСТЬ ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ
04	ВСТУП	27	4. РІВЕНЬ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ
05	1. ПУНКТИ ПРОПУСКУ	28	4.1. ОЦІНКА УКРАЇНСЬКИХ РЕСПОНДЕНТІВ
06	1.1. КОРИСТУВАЧІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА КОРДОНІ	31	4.2. ОЦІНКА ІНОЗЕМНИХ РЕСПОНДЕНТІВ
15	2. ІНФРАСТРУКТУРА	34	5. КОРУПЦІЯ
16	2.1. ВІДКРИТТЯ НОВИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ	35	5.1. ОБІЗНАНІСТЬ З ВИПАДКАМИ КОРУПЦІЇ НА КОРДОНІ
17	2.2. РЕКОНСТРУКЦІЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ	36	5.2.ПРИКЛАДИ КОРУПЦІЇ НА КОРДОНІ
21	3. ЧЕРГИ НА КОРДОНІ	38	6. ВПЛИВ БЕЗВІЗОВОГО РЕЖИМУ НА ПЕРЕТИН КОРДОНУ
22	3.1. ТРИВАЛІСТЬ ОЧІКУВАННЯ НА КОРДОНІ УКРАЇНСЬКИМИ ГРОМАДЯНАМИ	41	ДОДАТОК 1. МЕТОДОЛОГІЯ
23	3.2. ТРИВАЛІСТЬ ОЧІКУВАННЯ НА КОРДОНІ ІНОЗЕМНИМИ ГРОМАДЯНАМИ	44	ДОДАТОК 2. ТАБЛИЦІ
24	3.3. ШВИДКІСТЬ ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ		
25	3.4. УПОРЯДКОВАНІСТЬ ЧЕРГИ		

ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ І РЕКОМЕНДАЦІЇ

У даному звіті представлено результати моніторингу якості послуг на пунктах пропуску державного кордону між Україною та державами членами Європейського Союзу, Білоруссю і Російською Федерацією. Польовий етап дослідження охопив двадцять міжнародних автомобільних та пішохідних пунктів пропуску, на яких було проведено опитування подорожуючих у квітні-травні 2018 року.

Метою дослідження було одержати комплексну оцінку новацій і змін практики перетину державного кордону громадянами України та іноземцями після завершення процесу візової лібералізації з ЄС та презентувати результати оцінки розробникам політики і широкій громадськості заради підвищення рівня мобільності українців та формування дружньої для іноземців політики в'їзду. Об'єктом дослідження була процедура перетину кордону на українській та суміжній частинах пунктів пропуску на кордоні між Україною, державами-членами ЄС, Білоруссю та Російською Федерацією. Завдяки зібраним даним було виділено ряд позитивних практик прикордонного контролю, а також проблемні питання, які потребують вирішення.

Пункти пропуску на державному кордоні України переважно використовуються для проїзду громадянами України, а також громадянами сусідніх країн: Польщі, Угорщини, Словаччини, Румунії, Росії, Білорусі та Молдови. Найбільш активними користувачами кордону є особи, що виїжджають до сусідніх країн з метою прикордонної торгівлі, трудової міграції і подальшого користу-

вання нерозмитненими авто. Менша частка подорожуючих відвідують родичів, а також виїжджають з метою туризму чи ведення бізнесу. Прикордонні області України тісно пов'язані економічними, сімейними і культурними зв'язками з сусідніми країнами.

Нещодавні законодавчі новації, такі як запровадження системи біометричної верифікації та ідентифікації іноземців та осіб без громадянства, переважно були спрямовані на посилення охорони кордону і протидію тероризму. Однак, не менш важливим є забезпечення високої якості умов перетину кордону для десятків тисяч мандрівників, які щоденно користуються пунктами пропуску. За результатами дослідження визначено наступні бар'єри, які стримують реалізацію політики дружніх кордонів:

- недостатня пропускна спроможність та застаріла інфраструктура існуючих пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС, слабкий прогрес у відкритті нових міжнародних автомобільних пунктів пропуску (далі - МАПП),
- недостатній контроль збоку Державної Прикордонної Служби України та Національної поліції за формуванням черг на українській частині кордону,
- порушення норм недискримінації подорожуючих збоку прикордонних відомств країн ЄС,
- вияви корупції на кордоні.

ПРОБЛЕМИ ІНФРАСТРУКТУРИ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

Зручність інфраструктури пунктів пропуску є одним із ключових факторів, що впливають на якість перетину кордону. Користуючись розвиненою інфраструктурою мандрівники мають можливість очікувати на перетин кордону із гідністю, а працівники прикордонних пунктів – якісно та своєчасно виконувати свої повноваження з дотримання високих стандартів умов праці. На українських пунктах пропуску ситуація є далекою від ідеальної: пропускна здатність більшості МАПП не розрахована на актуальний потік транспорту, що призводить до формування багатогодинних черг з автотранспорту. Про необхідність проведення ремонту заявляли респонденти майже на всіх пунктах пропуску за виключенням тих, що нещодавно були відкриті або пройшли реконструкцію.

Відсутність окремих смуг для пішоходів і автобусів, розбиті дороги, відсутність туалетів – все це проблеми, з якими щоденно стикаються десятки тисяч осіб, які перетинають український кордон. Слабко розвинена інфраструктура сприяє порушенню прав людини, дискримінації подорожуючих, погіршенню умов праці прикордонних відомств і зниженню рівня безпеки на кордоні. Запровадження безвізового режиму з ЄС та збільшення потоків трудової міграції з України лише посилює наявні проблеми, вирішення яких полягає у створенні умов для відкриття нових пунктів пропуску та модернізації вже існуючих.

Питання відкриття нових пунктів пропуску перебуває на порядку денному прикордонних областей України. Для прикладу, лише в обласній про-

грамі Закарпатської області визначено 16 перспективних пропускних пунктів. Однак, фінансування великих інфраструктурних проектів більшою мірою лягає на плечі країн-сусідів України, що є членами Європейського Союзу. Зокрема, у 2013-2014 роках на території Польщі було відкрито два нових пункти пропуску «Угринів - Долгобичув» та «Грушів – Будомеж», на які сумарно було витрачено близько 300 млн злотих. Однак, під'їзні дороги до МАПП «Грушів» з боку України так і не були відремонтовані, що значно знижує кількість охочих скористатись цим відносно новим пунктом пропуску.

Значних фінансових ресурсів потребує модернізація вже існуючих пунктів пропуску на державному кордоні. Для вирішення цієї проблеми у 2013-2014 роках ЄС було виділено €29,2 млн на реконструкцію та закупівлю обладнання в МАПП «Ужгород», «Устилуг», «Рава Руська», «Краківець», «Шегині», «Ягодин», «Лужанка», «Вилок», «Красноільськ» та «Дяківці». Проте за п'ять років проекти не були виконані і врешті-решт закриті європейською стороною. Варто зазначити, що, хоча в даному випадку свої зобов'язання не виконала українська сторона, на проблему фінансування інфраструктурних проектів може також впливати повільність прийняття рішень і обмеження, встановлені донорськими інституціями.

Іншим аспектом питання модернізації є проблема пристосованості будівель та інфраструктури пунктів пропуску до запровадження спільного контролю. Деякі пункти пропуску побудовані так, що проведення спільного

контролю без реконструкції там узагалі неможливе, на інших (наприклад, в МАПП «Угринів»), відбувається фактично послідовний контроль українськими і польськими службами в одній будівлі на польській території.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- Прем'єр-міністру України та МЗС посилити переговорний процес з профільними інституціями Європейського Союзу з метою відкриття проектів реконструкції існуючих пунктів пропуску. Особливу увагу приділити модернізації пунктів «Ужгород», «Малий Березний», «Вилок», «Лужанка», «Дзвінкове», «Краківець», «Устилуг» і «Дякове».
- Державній Фіскальній Службі спільно з Міністерством Фінансів України і місцевими адміністраціями сприяти проведенню модернізації пунктів пропуску та під'їзних доріг до них, зокрема запланувати виділення відповідних ресурсів з державного та місцевого бюджетів.
- Профільним інституціям України та країн ЄС під час планування реконструкції пунктів пропуску враховувати пріоритетність введення процедури спільного контролю.
- МЗС і Кабінету Міністрів України посилити переговорний процес з профільними інституціями країн-сусідів з метою укладення міжнародних договорів про відкриття нових міжнародних пунктів пропуску та угод про запровадження спільного контролю.

Питання черг турбувало майже кожного подорожуючого на кордоні, а з найбільш тривалими чергами зіткнулись українські респонденти, що подорожували автомобілем до Польщі. Середня тривалість в'їзду в Польщу на авто варіювалась від двох годин в МАПП «Смільниця» і «Грушів», де прикордонно-митне оформлення здійснюється спільно українськими та польськими контролюючими органами, до п'яти годин на пункті пропуску «Краківець», де було зафіксовано найнижчий рівень задоволеності подорожуючих. В Словаччину українські респонденти в'їжджали в середньому за 3,5 години на пункті пропуску «Ужгород» і 3 години на пункті «Малий Березний». В Угорщину - за 2 години на пункті «Чоп», 1,5 години в МАПП «Лужанка», і менше ніж годину на пунктах пропуску «Вилок», «Косино» і «Дзвінково». У Румунію українці в середньому в'їжджали за 1 годину на пункті пропуску «Порубне» і пів години у «Дякове». На північному кордоні українці також в'їжджали до Білорусі в середньому за 1 годину в МАПП «Нові Яриловичі».

Натомість, іноземці переважно витрачали менше часу на в'їзд Україну завдяки виділенню окремих смуг для громадян країн ЄС на частинах пунктів пропуску сусідніх держав та завдяки спрощеній процедурі співбесіди. Варто зауважити, що введення у січні 2018 року процедури зняття відбитків пальців іноземців на кордоні переважно торкнулось громадян Російської Федерації та інших країн міграційного ризику, а тому майже не вплинуло на тривалість черг в досліджуваних пунктах пропуску.

Подорожуючі, які перетинали український кордон часто скаржились не тільки на довге очікування, але і на невпорядкованість черг, що викликано відсутністю окремих смуг для пішоходів та автомобілів, а також намаганням окремих осіб обійти чергу. Відповідно до українського законодавства, до вирішення даної проблеми мають бути залучені прикордонний наряд «Прикордонний патруль» та поліцейські, які мають контролювати формування черги шляхом видачі контрольних талонів. Однак, респонденти засвідчували порушення вимог формування черги, випадки хабарництва і непотизму серед працівників українських прикордонних відомств, а також випадки продажу місць у черзі окремими водіями. Найбільше про такі проблеми згадували в МАПП «Чоп», «Лужанка», «Косино», «Ужгород», «Малий Березний», «Краківець», «Устилуг», та «Угринів».

Оцінка рівня задоволеності процедурою перетину кордону показала, що саме тривалість черги і повільність роботи прикордонно-митних органів викликають найбільшу стурбованість як серед українських, так і іноземних громадян. На українських частинах пунктів пропуску крім цих проблем респондентів турбували вияви корупції і застаріла інфраструктура, а на пунктах пропуску сусідніх держав мандрівники звертали увагу на подекуди негативне ставлення та прояви дискримінації до подорожуючих, відсутність можливості поскаржитись на дії прикордонно-митних служб. Найвищий рівень задоволеності виявляли

опитані у пунктах пропуску з найменшим потоком подорожуючих, що ще раз засвідчує необхідність відкриття нових міжнародних автомобільних пунктів і розширення пропускної здатності вже існуючих, що дозволило б перерозподілити потоки подорожуючих та розвантажити черги.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- Державній прикордонній службі України та Національній поліції посилити координаційні зусилля спрямовані на прозоре формування черг на кордоні.
- Адміністрації Державної Прикордонної Служби посилити заходи з протидії корупції серед працівників МАПП.
- Аналітичним центрам і дослідницьким установам провести поглиблене дослідження процедури зняття відбитків пальців іноземців в автомобільних пунктах пропуску Сумської та Харківської областей на кордоні з Російською Федерацією, а також в пунктах пропуску на території міжнародних аеропортів.

Оцінка явища корупції на кордоні стала викликом даного дослідження, адже про хабарі не прийнято говорити вголос у безпосередній близькості до представників державних органів. Респондентам було гарантовано конфіденційність, що сприяло наданню відвертих відповідей ґрунтованих на власному досвіді або розповідях близьких. Результати опитування на кордоні з країнами ЄС показали, що про випадки корупції в українських органах знали 20% українських респондентів та 23% іноземців. Натомість, про корупцію в прикордонних і митних органах сусідніх держав ЄС знали - 11% українських опитаних і 15% іноземних респондентів. На кордоні між Білоруссю та Росією про корупційні правопорушення розповідали ще рідше - 4% українських респондентів та 9% іноземців про хабарництво в українських органах і 2% українських опитаних та 8% іноземних респондентів про корупцію в службах сусідніх держав.

Випадки корупції про які розповідали українські респонденти часто були пов'язані зі взаємодією з представниками митниці. Найбільш поширеними були історії про сплату хабарів за перевезення контрабандних товарів (цигарок, алкоголю), поверхневий огляд транспортних засобів, перевезення авто з іноземною реєстрацією. Але інколи респонденти розповідали і про сплату хабарів за пришвидшення паспортного контролю чи просування в черзі. Загалом, на думку частини опитаних, кількість випадків корупції на кордоні знизилась у порівнянні з минулими роками. Подорожуючі згадували про затримання корупціонерів в сусідніх країнах ЄС та

небезпеку пропонування хабара польським службовим особам, що може призвести до затримання і подальшого покарання. Однак, незважаючи на посилення заходів з протидії корупції, незаконне ввезення товарів залишається джерелом прибутку для значної частини найбільш частих користувачів кордону.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- Міністерству внутрішніх справ України та Державній Фіскальній Службі України посилити заходи з протидії корупції на українському кордоні, використовуючи досвід країн ЄС.
- Прикордонним органам Словаччини, Польщі, Угорщини, Румунії запровадити для громадян України можливість повідомити про корупційне порушення або оскаржити відмову у в'їзді.
- Міжнародним організаціям сприяти у проведенні незалежних журналістських розслідувань та досліджень про явище корупції на кордоні.

Щоденний досвід десятків тисяч подорожуючих через державний кордон засвідчує наявність понаднормових черг, некомфортних умов очікування, проблем з корупцією, що торкаються громадян України та іноземців незалежно від мети поїздки. Оцінка користувачами кордону якості послуг на пунктах пропуску дозволяє визначити найбільш проблемні сфери задля спрямування об'єднаних зусиль стейкхолдерів на поліпшення існуючої ситуації.

У цьому звіті презентовано результати незалежного моніторингу двадцяти автомобільних і пішохідних пунктів пропуску на кордонах між Україною та Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Білоруссю та Росією. Дослідження було проведено у квітні-травні 2018 року членами мережі «Мобільність і реформи». ГО «Європа без бар'єрів» розробила методологію та координувала дослідження, учасники мережі забезпечили проведення моніторингу у Закарпатській («**Центр стратегічного партнерства**»), Львівській (ІПЦ «**Наше право**»), Волинській (Асоціація місцевого розвитку «**Велес+**»), Чернівецькій (Благодійна організація «**ПроОсвіта**») і Чернігівській (Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень) областях. Дослідження було проведено за сприяння Державної Прикордонної Служби України, яка забезпечила присутність інтерв'юєрів безпосередньо на території пунктів пропуску, а також проявила відкритість під час проведення

консультацій.

У фокус дослідження потрапили умови проїзду пасажирів в усіх вісімнадцяти автомобільних та пішохідних пунктах пропуску на кордоні між Україною та країнами ЄС¹, а також на двох пунктах пропуску на кордоні між Україною та Білоруссю і Росією (МАПП «Сеньківка» пункт на українсько-білоруському і українсько-російському кордоні). Збір даних моніторингу було проведено у п'яти різних областях за допомогою спільної методології дослідження (**ДОДАТОК 1. МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ**).

Метою дослідження презентованого у даному звіті було одержати комплексну оцінку новацій і змін практики перетину державного кордону громадянами України та іноземцями після завершення процесу візової лібералізації з ЄС та презентувати результати оцінки розробникам політики і широкій громадськості заради підвищення рівня мобільності українців та формування дружньої для іноземців політики в'їзду.

Результати дослідження базуються на думках респондентів з числа українських громадян та іноземців - громадян країн-членів ЄС і третіх країн, які на час проведення дослідження перетинали пункти пропуску. Моніторинг охоплює широкий спектр питань, таких як інфраструктура пунктів пропуску, черги, ставлення представників прикордонної та митної служби до подорожуючих, проблеми корупції тощо.

1. ПУНКТИ ПРОПУСКУ

На кордоні України функціонує 51 міжнародний автомобільний пункт пропуску, вісімнадцять з яких сполучають Україну та країни-члени ЄС – Польщу, Словаччину, Угорщину і Румунію. На пунктах пропуску з країнами ЄС наявний сталий потік осіб і транспортних

засобів, що поступово посилюється завдяки трудовій міграції з України та запровадженню безвізового режиму з ЄС. За даними Державної Прикордонної Служби України (далі - ДПСУ), у 2017 році вісімнадцять автомобільних та один пішохідний пункт пропуску на

ПУНКТИ ПРОПУСКУ

кордоні з країнами ЄС сумарно перетнуло 37,2 мільйони осіб, що на 1% перевищує показники 2016 року (36,8 млн)².

НАЙБІЛЬШЕ НАВАНТАЖЕННЯ СПОСТЕРІГАЄТЬСЯ НА ПУНКТАХ ПРОПУСКУ НА КОРДОНІ З ПОЛЬЩЕЮ, ЧЕРЕЗ ЯКІ У 2017 РОЦІ ПРОСЛІДУВАЛИ 22,6 МЛН ОСІБ, ЩО СКЛАДАЄ 60% ВІД УСІХ ПЕРЕТИНІВ КОРДОНУ З КРАЇНАМИ ЄС. На кожному з восьми пунктів пропуску на українсько-польському кордоні потік подорожуючих за 2017 рік перевищував мільйон осіб. Найчастіше подорожуючі користувались автомобільним (в т.ч. пішохідним) МАПП «Шегині», в якому у 2017 році було зафіксовано 5,5 млн перетинів кордону, серед яких 4,8 млн українці та 722 тис. іноземці. Більше трьох мільйонів перетинів кордону у 2017 році було здійснено у кожному з пунктів пропуску «Краківець», «Рава-Руська» і «Ягодин». Менш завантаженими були МАПП «Устилуг», «Грушів», «Смільниця» та «Угринів».

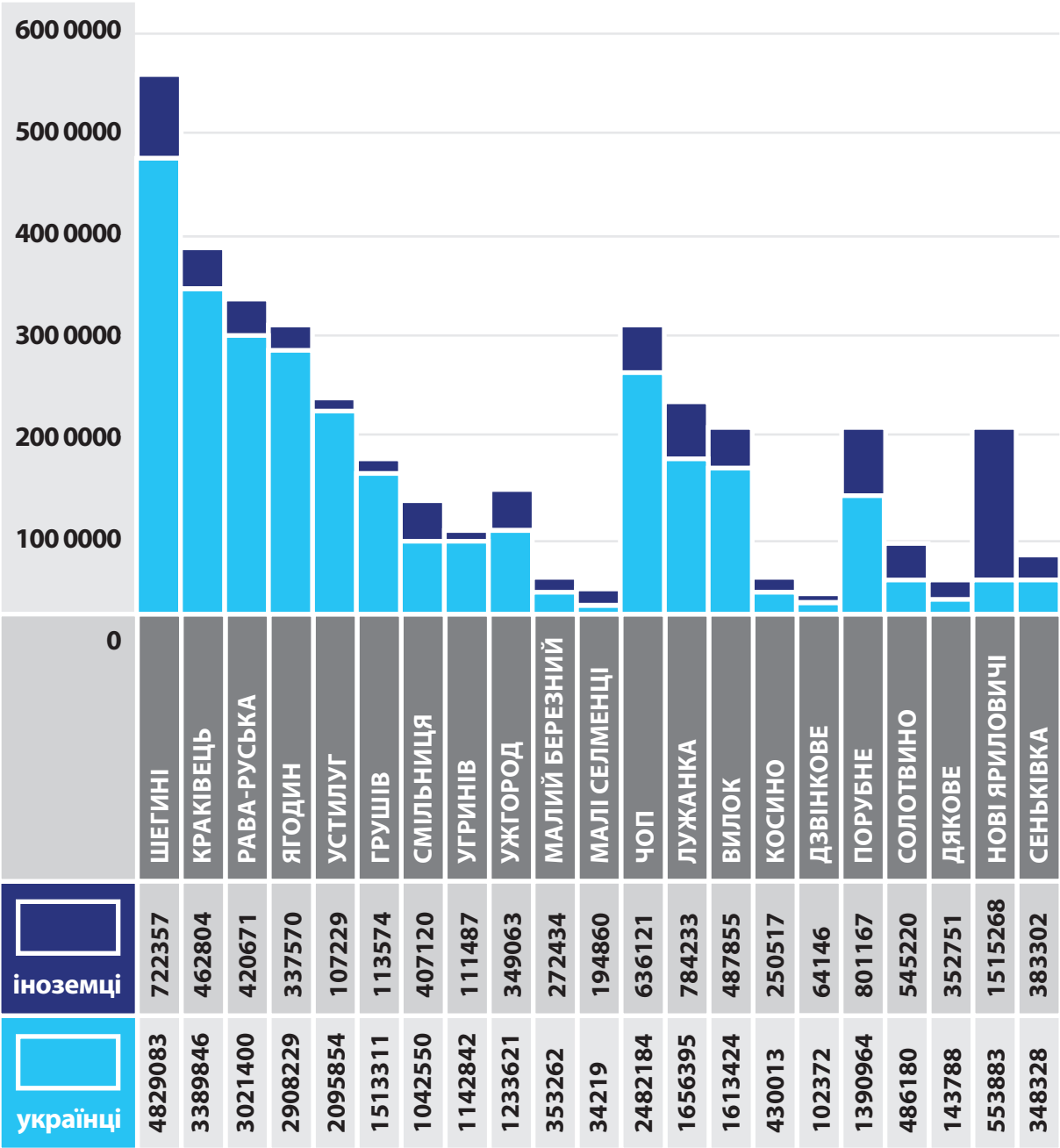
НА КОРДОНІ З УГОРЩИНОЮ ФУНКЦІОНУЮТЬ П'ЯТЬ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ЯКІ У 2017 РОЦІ ПРОСЛІДУВАЛИ 8,5 МЛН ОСІБ, що в 2,5 рази менше ніж на українсько-польському кордоні. Найактивніший рух був зафіксований на пункті пропуску «Чоп», який перетнули більше трьох мільйонів осіб. Кожен з двох МАПП «Лужанка» і «Вилок» перетнули більше двох мільйонів осіб. Найменше подорожуючих було зафіксовано у пунктах пропуску «Косино» і «Дзвінкове».

У 2017 РОЦІ НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКОМУ КОРДОНІ ПРАЦЮВАЛО ТРИ ПУНКТИ ПРОПУСКУ, ЧЕРЕЗ ЯКІ ПРОСЛІДУВАЛИ 3,7 МЛН ОСІБ, що у 6 разів менше ніж на кордоні з Польщею та у 3 рази менше ніж на кордоні з Угорщиною. Основна частка подорожуючих припала на МАПП «Порубне» і «Солотвино». Пункт пропуску «Дякове», що більшою мірою користується попитом серед місцевих жителів, був менш затребуваний серед подорожуючих.

НА КОРДОНІ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА СЛОВАЧЧИНОЮ ФУНКЦІОНУЄ ДВА АВТОМОБІЛЬНІ ТА ОДИН ПІШОХІДНИЙ ПУНКТ ПРОПУСКУ, ЧЕРЕЗ ЯКІ У 2017 РОЦІ СУМАРНО ПРОСЛІДУВАЛИ 2,4 МЛН ОСІБ, що є найменшим показником трафіку на ділянці кордону між Україною та ЄС. Більше півтора мільйони осіб перетнули кордон в автомобільному пункті пропуску «Ужгород», 625 тисяч осіб було зафіксовано у пункті «Малий Березний». Пішохідний пункт «Малі Селменці» прийняв всього 229 тисяч осіб, більшість з яких іноземці, що проживають поряд з пунктом пропуску.

НА УКРАЇНСЬКО-БІЛОРУСЬКОМУ КОРДОНІ ПРАЦЮЮТЬ ВІСІМ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ, ЧЕРЕЗ ЯКІ У 2017 РОЦІ ПРОСЛІДУВАЛО 3,3 МІЛЬЙОНИ ОСІБ. У рамках дослідження для оцінки було обрано два пункти пропуску на кордоні з Білоруссю - «Нові Яриловичі», де у 2017 році кордон перетнули більше 2 мільйонів осіб та «Сеньківка», де через державний кордон прослідувало більше 700 тисяч осіб.

ДІАГРАМА 1.
Кількість осіб, що перетнули кордон у досліджених автомобільних та пішохідних пунктах пропуску. 2017 рік



ДЖЕРЕЛО:
Державна Прикордонна Служба України

ПУНКТИ ПРОПУСКУ

1.1. КОРИСТУВАЧІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА КОРДОНІ

Пункти пропуску на державному кордоні переважно використовуються для проїзду громадянами України та громадянами сусідніх країн. Зокрема, у відповідності до даних **ДПСУ, українці склали більшість серед осіб, які перетинали кордон між Україною та Польщею, Угорщиною і Словаччиною у 2017 році**. Іншою є ситуація на українсько-румунському кордоні, де майже половину із загальної кількості подорожуючих склали іноземці. Ці дані доповнюють результати опитування, які показують, що серед іноземців, які перетинали кордон найбільше було громадян сусідніх країн – Угорщини, Польщі, Румунії та Словаччини (**ДОДАТОК 2. ТАБЛИЦЯ 1**).

До 6% опитаних склали громадяни Німеччини, Литви та Чехії, а громадяни інших країн потрапили у вибірку дослідження у поодиноких випадках.

На українсько-білоруському кордоні ситуація з розподілом подорожуючих за громадянством відрізняється від ситуації на кордоні з країнами ЄС. Згідно з офіційними даними **ДПСУ, іноземці в два рази частіше ніж українські громадяни перетинали кордон з Білоруссю у двох досліджуваних пунктах пропуску** («Нові Яриловичі» і «Сеньківка»). За результатами опитування, більшість іноземців, які потрапили до вибірки мали білоруське громадянство, решта – російське (**ТАБЛИЦЯ 2**).

Мандрівників, які перетинають кордон можна поділити на групи у відповідності до мети поїздки: прикордонні торговці, особи, що перетинають кордон з нерозмитненим авто, трудові мігранти, підприємці, покупці товарів, особи, які відвідують родичів, туристи та студенти.

Особи, що займаються прикор-

донною торгівлею складають значну частку від загальної кількості осіб, які перетинають кордон. Їхня діяльність, що часто знаходиться поза законом, пов'язана з різницею в ціні на окремі групи товарів в Україні та сусідніх країнах, що дозволяє отримувати вигоду з продажу (наприклад це стосується цигарок і алкоголю). Під час опитування дана категорія осіб часто називала метою своєї поїздки «шопінг або купівлю товарів». Загалом, з метою купівлі товарів їхали за кордон близько 30% опитаних українських громадян та іноземців, тож до цієї групи увійшли як прикордонні торговці, так і особи, які закупають товари для власного вжитку (**ТАБЛИЦЯ 3, ТАБЛИЦЯ 4**). Переважна більшість українських респондентів, що їхали «на заклади», в'їжджали до Польщі (**ТАБЛИЦЯ 5**).

Трудові мігранти, що часто подорожують до країн призначення на автобусах, є другою за величиною категорією осіб, які перетинали кордон в рамках нашого дослідження на кордоні з країнами ЄС. 17% опитаних заявили, що їх метою виїзду закордон є працевлаштування. Країнами призначення трудових мігрантів були Польща, Чехія, Словаччина, Угорщина, Румунія, Німеччина, Італія. У поодиноких випадках респонденти їхали на роботу до Австрії, Іспанії, Португалії, Нідерландів, Данії, Естонії, Словенії та Швейцарії.

Наступною категорією мандрівників, що часто перетинають кордон –

є особи, які не розмитнюють свої автомобілі з іноземною реєстрацією в Україні. Відповідно до статті 381 Митного Кодексу України, громадяни України можуть ввозити авто в режимі «транзит» на строк до 5 діб у межах однієї митниці та на 10 діб – в межах кількох митниць. Однак, як свідчить

практика, громадяни, що проживають у прикордонних населених пунктах використовують такі нерозмитнені авто не для транзиту, а для власного користування. За даними дослідження, близько 15% опитаних вказали, що мета їх поїздки «перетин кордону на авто кожні 5 днів», «транзит», «пересічка».

З метою **приватного візиту до родичів** кордон з країнами ЄС перетинали майже 14% опитаних українських громадян. Переважно українці їхали до родичів у сусідні країни – Угорщину, Польщу, Румунію та Словаччину, а також в Чехію та Німеччину. У поодиноких випадках українські мандрівники збирались відвідати родичів у Сполученому Королівстві, Словенії, Австрії, Болгарії, Греції та Литві.

12% опитаних українських громадян вїжджали до країн ЄС з метою туризму. Країнами призначення українських туристів були в першу чергу Угорщина і Польща, а меншою мірою Румунія, Словаччина, Чехія, Німеччина, Австрія і Литва. Варто зауважити, що до категорії «туристів» могли себе відносити і особи, які займаються прикордонною торгівлею та не хочуть афішувати свою діяльність. Натомість, до України з метою туризму вїхало майже 19% опитаних іноземців, що відповідає другій за частотою категорії мети поїздки іноземних громадян.

З метою **ведення бізнесу і відрядження** до країн ЄС вїхало 10% опитаних українців, більшість з яких їхали до Польщі та Словаччини. Так само як і з категорією «туристів» до цієї кількості могли потрапити особи, що займаються прикордонною торгівлею. Серед вибірки іноземних громадян, що вїжджали до України з метою ведення бізнесу потрапило 7,5% опитаних.

Такі категорії поїздок, як «культурний

обмін/спортивні змагання/лікування» і «освіта/наука» виявились найменш затребуваними як серед українських респондентів, що вїжджали до країн ЄС так і серед іноземців, які вїжджали в Україну. Також, у поодиноких випадках респонденти заявляли, що їдуть за кордон з метою постійного проживання.

Опитування на українсько-білоруському і частково українсько-російському кордоні показало трохи іншу картину. Серед українських громадян переважала мета поїздки **«приватний візит до родичів»**, а серед білоруських та російських громадян – **відвідини родичів та купівля товарів та послуг**.

Таким чином, результати опитування продемонстрували **портрети типових користувачів кордону між Україною та ЄС та Україною і Білоруссю та Росією**. Найбільш активними користувачами пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС є українські громадяни, що виїжджають до сусідніх країн з метою прикордонної торгівлі, трудової міграції і подальшого користування не розмитненим авто. Меншою мірою перетинають кордон українці, які відвідують родичів в країнах ЄС, а також українські туристи і підприємці. Серед іноземців, що відвідують Україну найбільше жителів сусідніх країн, які найчастіше мають за мету поїздки відвідини родичів, купівлю товарів та туризм.

Натомість, пунктами пропуску на українсько-білоруському кордоні в першу чергу користуються іноземці – білоруси та росіяни, що подорожують до України з метою відвідин родичів і купівлі більш доступних українських товарів. Українці ж вїжджають до Білорусі переважно з метою відвідин родичів, роботи за кордоном і туризму.

2. ІНФРАСТРУКТУРА

Інфраструктура пунктів пропуску є одним з головних факторів, що впливають на якість перетину кордону. Розвинена інфраструктура дозволяє мандрівникам очікувати на перетин кордону із гідністю, а працівникам прикордонних пунктів – якісно та своєчасно виконувати свої повноваження з дотримання високих стандартів умов праці. Водночас, нерозвинена інфраструктура пунктів пропуску може сприяти порушенню прав людини, дискримінації подорожуючих, погіршенню умов праці прикордонних відомств і зниженню рівня безпеки на кордоні. Саме тому, вивчення проблем розвитку

інфраструктури перебувало у фокусі нашого дослідження.

Більшість пунктів пропуску на українському кордоні побудовані доволі давно та разом з тим розраховані на менший за актуальний потік транспорту. Завдяки посиленню малого прикордонного руху, трудової міграції та введенню безвізового режиму з країнами з ЄС, трафік на пунктах пропуску з ЄС посилюється. Як наслідок, на популярних пунктах пропуску накопичуються багатогодинні черги з автотранспорту. Вирішення цієї проблеми лежить у двох площинах – відкриття нових пунктів пропуску та модернізація вже існуючих.

ІНФРАСТРУКТУРА

2.1.ВІДКРИТТЯ НОВИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

Створення міжнародного пункту пропуску потребує проведення низки дипломатичних та організаційних заходів, серед яких укладення міжнародних договорів, прийняття рішення про відкриття пункту Кабінетом Міністрів України, оформлення права власності або користування земельною ділянкою Державною фіскальною службою України (далі – ДФС)³. Окрім того, пріоритетним є відкриття пунктів пропуску розрахованих на здійснення процедури спільного контролю - контролю, що здійснюється співробітниками контрольних органів у спільному пункті пропуску відповідно до міжнародних принципів “єдиного вікна”, “єдиної зупинки”, вибіркової перевірки транспортних засобів та товарів. Наразі Україна підписала і реалізує Угоди про спільний контроль з Польщею⁴ і Молдовою⁵, переговори щодо укладення відповідних угод зі Словаччиною і Угорщиною тривають.

Завдяки налагодженню діалогу між Україною та Польщею, зокрема під час проведення Чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012», у 2013-2014 роках на українсько-польському кордоні було відкрито два нових пункти пропуску «Угринів - Долгобичув», проектна пропускна спроможність якого становить до чотирьох тисяч транспортних засобів та 12 тисяч осіб на добу (Рис. 1), та «Грушів – Будомеж» - до трьох тисяч транспортних засобів на добу (Рис. 2). На обох пунктах пропуску здійснюється спільний контроль. Ще однією особливістю пункту «Угринів-Долгобичув» є наявність пішохідного та велосипедного переходу, що робить його більш доступним для місцевих жителів. Оби-

два пункти пропуску знаходяться на території Польщі, вартість будівництва міжнародного автомобільного пункту пропуску (далі – МАПП) «Угринів» склала 146 млн злотих, МАПП «Грушів» - близько 150 млн злотих⁶.

Україна та Польща продовжують діалог зі створення нових пунктів пропуску. Зокрема, у 2017 році було заявлено про п'ять перспективних проектів, серед яких «Мальговиці-Нижанковичі», на створення якого у бюджеті Польщі на 2018 рік було передбачено 100 млн злотих (740 млн грн). Відповідний МАПП буде призначений як для транспортних засобів, так і для пішохідного перетину. Окрім того, планується побудова інших чотирьох пунктів: «Боберка – Смольник», «Лопушанка – Міхновець» у Львівській області, «Адамчуки – Збереже» у Волинській області та «Лубня – Волосате» в Закарпатській області.



Рис.1.
Пункт пропуску Угринів-Долгобичув⁷

3* <https://carpathia.gov.ua/storinka/trykordonna-infrastruktura>

4* Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща про співробітництво під час здійснення контролю осіб, товарів і транспортних засобів, які перетинають українсько-польський державний кордон. http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_027

5* Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про спільний контроль осіб, транспортних засобів, товарів та предметів у спільних пунктах пропуску через українсько-молдовський державний кордон. http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/498_005-17

ІНФРАСТРУКТУРА

2.1. ВІДКРИТТЯ НОВИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ



Рис.2.
Пункт пропуску Грушів-Будомеж⁸

У Закарпатській області, що межує одразу з чотирма країнами ЄС, згідно з Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки⁹ виокремлено 16 перспективних пунктів пропуску. Зокрема на державному кордоні з Румунією – 3, з Угорщиною – 7, зі Словацькою Республікою – 5, з Республікою Польща – 1. Однак, лише деякі перспективні пункти пропуску відображені у міжнародних договорах України та/або рішеннях Кабінету Міністрів України. До таких зокрема належать 8 пунктів пропуску.

НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКИЙ ДІЛЯНЦІ КОРДОНУ:

- «Біла Церква – Сігет Мармаціей» (необхідно укласти міжурядову угоду, на створення румунської частини пункту виділено фінансування, але проект не передбачає запровадження процедури спільного контролю),

- «Хижа - Тарна Маре» (пішохідний пункт не діє у зв'язку з руйнуванням річкового мосту, що сполучає країни, потребує реконструкції).

НА УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКИЙ ДІЛЯНЦІ КОРДОНУ:

- «Велика Паладь – Нодьгодош» (необхідно укласти міжурядову угоду, створити митну інфраструктуру на території України та побудувати дорогу),

- «Дийда – Берегдароц» (створення пункту ускладнено, адже нова під'їзна дорога має частково проходити через заповідну зону).

НА УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКИЙ ДІЛЯНЦІ КОРДОНУ:

- «Забрідь – Уліч» (необхідно укласти міжурядову угоду, даний проект пішохідного пункту пропуску знаходиться на території заповідної зони),

- «Соломоново – Чієрна» (необхідно створити митну інфраструктуру, створення пункту ускладнено через початок забудови прикордонної території на словацькій території),

- «Сторожниця – Загор» або «Паладь-Комарівці – Руське» (необхідно укласти міжурядову угоду).

НА УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКИЙ ДІЛЯНЦІ КОРДОНУ - «ЛУБНЯ – ВОЛОСАТЕ».

Ускладнюють відкриття пунктів пропуску і фінансові проблеми. Для прикладу, на створення нових пунктів пропуску та реконструкцію вже існуючих в Закарпатській області необхідно 3626,79 млн грн., з яких лише 15,53 млн грн. можуть бути виділені з обласного бюджету. Нестача ресурсів для відкриття нових МАПП ставить Україну в залежність від сусідніх, більш заможних країн, які мають можливість профінансувати великі інфраструктурні проекти. Водночас, саме українські подорожувачі, як найактивніші користувачі кордону між Україною та країнами ЄС потребують збільшення пунктів пропуску. Зокрема, респонденти майже на всіх досліджуваних пунктах пропуску заявили про необхідність обладнання більшої кількості смуг для пропуску транспорту та про нестачу персоналу.

6* http://ipress.ua/news/polshcha_vytratyla_blyzko_milyarda_zlotykh_na_modernizatsiyu_prykordonnykh_punktiv_22121.html

7* <https://portal.lviv.ua/article/2014/06/26/191321>

8* <https://portal.lviv.ua>

9* <http://document.ua/pro-programu-rozvitku-prikordonnoyi-infrastrukturi-v-zakarpa-doc342881.html>

ІНФРАСТРУКТУРА

2.2. РЕКОНСТРУКЦІЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

Питання покращення інфраструктури пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС було одним із найбільш проблемних питань для опитаних мандрівників. Про необхідність проведення ремонту заявляли респонденти майже на всіх пунктах пропуску за виключенням МАПП «Смільниця» (відкрито у 2002 році), «Рава-Руська» (на 95% реконструйовано за підтримки ЄС), «Грушів» (відкрито у 2013 році), МАПП «Малі Селменці» (реконструйовано за підтримки ЄС у 2014 році) та МАПП «Порубне». Усі інші 13 пунктів пропуску на думку опитаних українців потребують ремонту: від налаштування освітлення на одному з нових МАПП «Угринів», до проведення повної реконструкції МАПП «Ужгород». При цьому, на дев'яти пунктах пропуску з вісімнадцяти, застарілі будівлі і сміття були головними інфраструктурними проблемами, які турбували українців (**Рис. 3**): в МАПП «Ужгород» і «Малий Березний», що на українсько-словацькому кордоні, МАПП «Вилок», «Лужанка» і «Дзвінкове» на українсько-угорському кордоні, МАПП «Краківець» та «Устилуг» на українсько-польському кордоні та МАПП «Дякове» на українсько-румунській ділянці.

КОМП'ЮТЕРНІ СИСТЕМИ

Ще одна інфраструктура проблема, що потребувала вирішення на думку респондентів, це повільність комп'ютерних систем, через яку час від часу паралізує пункти пропуску. Саме «зависання баз» і несправність комп'ютерних систем призвела до багатогодинного колапсу на кордоні у серпні 2018 року¹⁰.

ТУАЛЕТИ

Окремо варто виділити проблеми облаштування туалетів, про які зазначили респонденти на усіх без винятку досліджених пунктах пропуску. Найгострішою ця проблема була на МАПП «Малий Березний», «Малі Селменці» на українсько-словацькому кордоні, МАПП «Чоп», «Косино» на українсько-угорському кордоні, МАПП «Шегині», «Угринів», «Рава Руська» на українсько-польському кордоні і МАПП «Дякове» на українсько-румунській ділянці кордону. На усіх пунктах пропуску подорожуючі рекомендували почистити туалети, а в деяких зробити їх безкоштовними. Прикладом відсутності умов для багатогодинного перебування як працівників прикордонних відомств, так і подорожуючих є фото туалету з пункту пропуску «Косино» (**Рис. 4**).



Рис. 4.
Фото туалету в українській частині МАПП «Косино», квітень 2018 року

¹⁰* <http://shoppingpl.com/uk/news/399-nespravne-obladnannya-paralizuvalo-robotu-punktiv-propusku-na-kordoni-z-polshcheyu>

ІНФРАСТРУКТУРА

2.2. РЕКОНСТРУКЦІЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

ОБМЕЖЕННЯ ПРОЇЗДУ ДЛЯ ПІШОХОДІВ ТА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Із двадцяти досліджених пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС та Білоруссю – лише в п'ятьох було обладнано лінії для пропуску пішоходів. Зокрема, пішохідний перехід функціонує на пунктах пропуску «Шегині» та «Угринів» на українсько-польській ділянці, «Порубне» на українсько-румунській та «Малі Селменці» і «Малий Березний» на українсько-словацькій частині. В інших пунктах пропуску пішоходи змушені стояти у черзі разом з машинами, що створює незручності і підвищує ризики аварійних ситуацій. Респонденти так коментували необхідність обладнання пішохідного переходу в МАПП «Лужанка» на українсько-угорському кордоні:

«Пішоходи окремо щоб були, бо всі йдуть в одне віконце - то жах!».

«Пішоходів відокремити, бо вони забивають кордон».

Натомість, у таких пунктах, як «Малий Березний» на кордоні зі Словаччиною та «Рава Руська» на кордоні з Польщею опитаних мандрівників турбувало відсутність окремої лінії для автобусів. Респонденти коментували ситуацію наступним чином:

«Зробити окремий проїзд для автобусів».

«Немає окремого автобусного пасу. Автобус змушений пропускати всі автомобілі».

Питання облаштування пунктів

пропуску пішохідними переходами та окремими лініями для автобусів залишається актуальним для багатьох подорожуючих. За поліпшення ситуації виступили респонденти, що перетинали кордон в МАПП «Ужгород», «Вилок», «Лужанка», «Малий Березний», «Чоп», «Косино», «Смільниця», «Грушів», «Ягодин» і «Рава Руська». А отже, під час планування заходів із модернізації пунктів пропуску необхідно врахувати і передбачити виконання рекомендацій користувачів кордону.

ДОРОГИ

Проблема облаштування доріг була другою за кількістю згадувань на кордоні між Україною та ЄС. Найгострішою ця проблема була для респондентів, що перетинали МАПП «Грушів», «Смільниця» на українсько-польському кордоні та МАПП «Косино». Для часткового вирішення даної проблеми у вересні 2015 року Україна і Польща уклали кредитний договір про надання €100 млн на 30 років під 0,15% річних. Кредит буде спрямований на фінансування проектів з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску українсько-польського кордону та інших проектів¹¹.

ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ РЕКОНСТРУКЦІЇ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

Питання модернізації пунктів пропуску вже давно перебуває на порядку денному профільних органів України та Європейського Союзу. У 2013-2014 роках ЄС було відкрито проекти із фінансуванням у розмірі €29,2 млн спрямовані на допомо-

гу в інтеграції економіки України з сусідніми країнами ЄС за рахунок скорочення термінів перетину кордонів та вдосконалення митних процедур¹². Серед пунктів пропуску, які за планом підлягали реконструкції та облаштуванню обладнанням були МАПП «Ужгород», «Устилуг»,

«Рава Руська», «Краківець», «Шегині», «Ягодин», «Лужанка», «Вилок», «Красноільськ» та «Дяківці». Однак за п'ять років проекти не були виконані і врешті-решт закриті європейською стороною. Наглядно демонструє проблеми реконструкції МАПП «Ужгород» видання «Деро.Закарпаття»¹³.



Рис. 3.

Фото з адміністративної будівлі, що підлягає модернізації на пункті пропуску «Ужгород», проект реконструкції почався у 2013 році

¹²* <https://www.5.ua/polityka/u-zmi-povidomyly-shcho-yes-zghortaie-proekt-modernizatsii-kordonu-z-ukrainoiu-reaktsiia-dfsu-165326.html>

¹³* <https://zak.depo.ua/ukr/zak/yak-vidrekonstruyuvai-kpp-uzhgorod-za-groshi-yes-foto-20180222731408>

¹⁴* <https://gordonua.com/ukr/news/money/grojsman-pro-proekt-modernizatsiji-ukrajinskoji-kordonu-u-nas-je-groshi-shchob-jogo-zavershiti-ale-zaplanovana-vartist-zroslo-v-razi-245733.html>

¹⁵* <http://www.sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/print-327876.html>

ІНФРАСТРУКТУРА

2.2. РЕКОНСТРУКЦІЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ

На думку представників ЄС причини закриття проектів у затримках і перевитратах коштів за участю місцевих чиновників і підрядників. Прем'єр-міністр України заявив, що з повноцінною реалізацією проекту не впоралася Державна фіскальна служба. В свою чергу ДФС в **офіційній заяві** прозвітувала про часткове використання коштів і прокоментувала ситуацію, що завадили успішному завершенню проектів¹⁵:

- У відповідності до Програми прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства і партнерства «Польща-Білорусь-Україна 2007-2013» із загальною сумою фінансування €20 млн, впроваджувався проект «Реконструкція міжнародного автомобільного пункту пропуску (МАПП) «Устилуг», вартість якого – 5 487 022,59 євро. Реалізація проекту розпочалась в листопаді 2013 року, але на території був виявлений об'єкт історичної цінності, тож будівельні роботи в пункті пропуску були призупинені через необхідність залучення відповідних фахівців для проведення археологічних досліджень.

- У рамках іншого проекту модернізації МАПП «Рава-Руська», «Краківець», «Шегині» та «Ягодин», будівельні роботи в МАПП «Рава-Руська» виконані на понад 95%. У 2015 році за проектом придбано шість автонавантажувачів вантажопідйомністю до 2 т, два з яких отримала Волинська митниця (пункт пропуску «Ягодин») та чотири – Львівська (пункт пропуску «Краківець» – 2 од., «Рава-Руська» – 1 од. та «Шегині» – 1 од.). Всього із запланованих €2,21 млн виділених на модернізацію було використано всього €178,48 тис.

- За програмою «Румунія-Україна-Республіка Молдова 2007-2013» було передбачено реконструкцію пунктів пропуску «Красноільськ» і «Дяківці». За цим проектом було використано €11,67 тис. із загальної вартості 3,57 млн євро.

- Один з проектів програми «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007-2013» передбачав розбудову інфраструктури МАПП «Ужгород», а також реконструкцію наявних митних споруд на пасажирському напрямку, розширення стику доріг пункту пропуску «Ужгород – Вишне Немецьке». На проект було виділено €4,07 млн, з яких використано €153,38 тис. Другий проект – «Ефективний та безпечний кордон між Угорщиною та Україною», передбачав реконструкцію МАПП «Лужанка» та створення павільйону оформлення каноїстів, що подорожують річкою Тиса, у п.п «Вилок». Вартість проекту – €7,59 млн. За даним проектом проведено заходи щодо коригування проектно-кошторисної документації, та **підготовчі роботи на пункті пропуску.**

Наразі в ДФС розглядаються питання щодо подальшого фінансування реконструкції та будівництва пунктів пропуску. Прем'єр-міністр пообіцяв провести з європейською стороною переговори про початок нової програми модернізації прикордонної інфраструктури, однак результати переговорів досі не відомі¹⁶. Як і в питаннях відкриття нових пунктів пропуску, Україна потребує залучення зовнішніх ресурсів для реконструкції старих пунктів пропуску. Залишається відкритим питання, яким державним органам потрібно передати від ДФС функцію розбудови і утримання пунктів пропуску.

3. ЧЕРГИ НА КОРДОНІ

Однією із проблем, яка найбільше турбувала подорожуючих при перетині кордону - було питання черг. І хоча часто респонденти вважали, що причина черг у повільності роботи прикордонних відомств суміжних держав, однак черги є комплексним явищем, на яке впливають різні фактори, такі як рівень навантаження на пункт пропуску,

кількість подорожуючих і групи осіб, які найчастіше перетинають кордон, прикордонна інфраструктура, ефективність роботи прикордонних, митних органів і поліції та багато іншого. Тож спробуємо об'єктивно оцінити процес утворення черг на українських пунктах пропуску та їх вплив на пересічних подорожуючих.

ЧЕРГИ НА КОРДОНІ

3.1.ТРИВАЛІСТЬ ОЧІКУВАННЯ НА КОРДОНІ УКРАЇНСЬКИМИ ГРОМАДЯНАМИ

На усіх пунктах пропуску найбільше дискомфорту подорожуючим приносила **багатогадинна тривалість очікування у чергах**. І хоча на кожному пункті пропуску перетин кордону міг тривати до пів години, середня тривалість процедури переважно була суттєво довшою.

З найбільш тривалим перетином кордону зіткнулись українські респонденти, що подорожували автомобілем до Польщі, країни до якої традиційно спрямовано найбільші міграційні потоки з України (**ДІАГРАМА 2**). Середня тривалість в'їзду в Польщу на пункті «Краківець» склала 5 годин і цей **показник є найвищим з усіх досліджених пунктів пропуску**. При цьому на міжнародному автомобільному пункті пропуску (далі – МАПП) «Шегині», в якому за статистикою ДПСУ було зафіксовано найбільше фактів перетину кордону, респонденти в середньому перетинали кордон швидше - за 4,5 години. В МАПП «Устилуг» і «Рава-Руська» тривалість в'їзду в Польщу складала 4 години.

Менш завантаженими виявились пункти «Угринів», де кордон перетинали в середньому за 3 години, а також МАПП «Смільниця», «Грушів» і «Ягодин», де процедура займала 2 години. Пришвидшений процес перетину кордону в пунктах пропуску «Угринів», «Смільниця» і «Грушів» пов'язані з особливостями ведення прикордонної процедури, адже прикордонно-митне оформлення на цих пунктах пропуску здійснюється спільно українськими та польськими контролюючими органами в одній будівлі. До того ж дорога до Грушева знаходиться в незадовільному стані, що негативно впливає на кількість бажаючих скористатись цим пунктом пропуску.

Окремо варто виділити автомобільні пункти пропуску на кордоні з Польщею на яких діють **пішохідні переходи**. На пішохідній частині цих пунктів пропуску перетин кордону відбувався значно швидше ніж на автомобільних – в середньому 1,25 годин в МАПП «Шегині» і 2 години в пункті «Угринів». При цьому, респонденти на відповідних пунктах пропуску називали пішохідний перехід, як найлегший спосіб перетнути кордон.

На кордоні зі **Словаччиною** респонденти, які подорожували автомобілем, витрачали на перетин кордону в середньому 3,5 години на пункті пропуску «Ужгород» і 3 години на пункті «Малий Березний». Варто зауважити, що в Малому Березному вважали, що скористатись пішохідним переходом легше ніж їхати на автомобілі. В «Ужгороді» пішохідний перехід не обладнано і там респонденти вважали швидшим проїзд на пасажирському автобусі. Окремо варто виділити пішохідний і велосипедний пункт пропуску «Малі Селменці», **де швидкість перетину кордону респондентами в середньому складала всього 20 хвилин**.

На кордоні з Угорщиною автомобільні пункти пропуску були менш завантаженими. Респонденти в середньому витрачали 2 години на пункті «Чоп», 1,5 години в МАПП «Лужанка», і менше години на пунктах пропуску «Вилок», «Косино» і «Дзвінково». Також, менш завантаженими виявились досліджені пункти на кордоні з Румунією. Респонденти в середньому витрачали 1 годину на пункті пропуску «Порубне» і пів години у «Дякове». Подібною була ситуація на українсько-білоруському пункті «Нові Яриловичі», де українці також перетинали кордон в середньому за 1 годину.

ЧЕРГИ НА КОРДОНІ

3.2.ТРИВАЛІСТЬ ОЧІКУВАННЯ НА КОРДОНІ ІНОЗЕМНИМИ ГРОМАДЯНАМИ

Якщо українські громадяни під час опитування оцінювали свій досвід виїзду за кордон, то іноземці розповідали про процедуру в'їзду в Україну. **Переважно, іноземці перетинали кордон швидше за українців**, що може бути пов'язано з такими об'єктивними факторами:

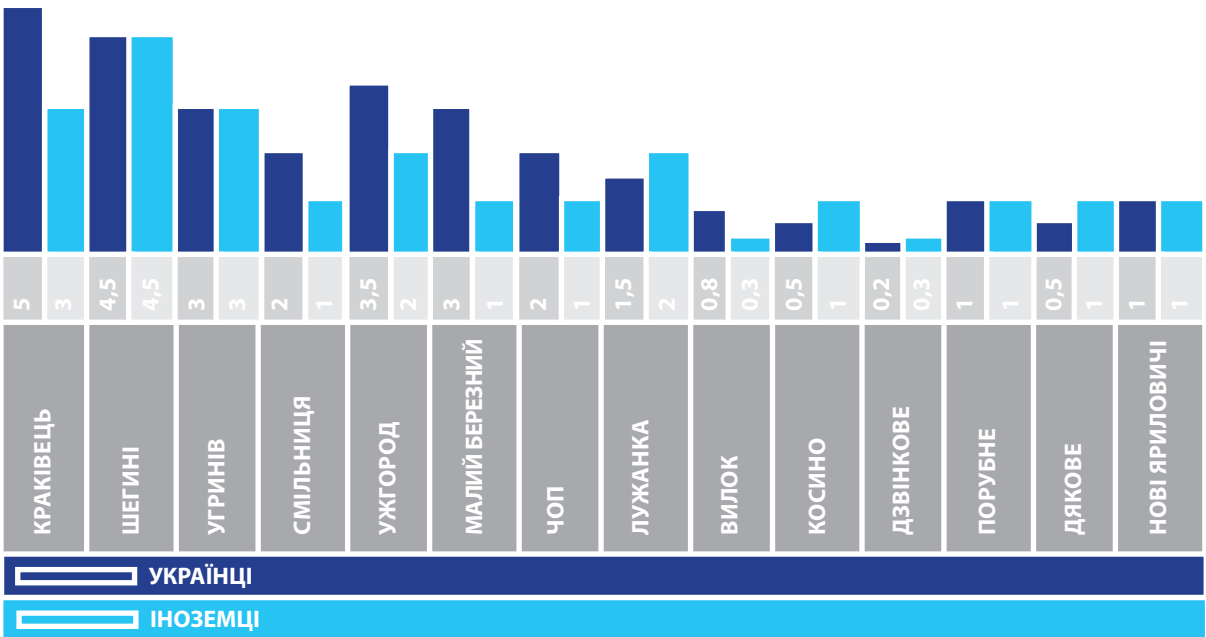
- іноземці рідше в'їжджають до України через великі автомобільні пункти пропуску на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною,
- на частинах пунктів пропуску Польщі, Словаччини, Угорщини і Румунії виділено окремі смуги для громадян країн ЄС. Тому іноземці при в'їзді до України

мають можливість оминати черги, які часто утворені з прикордонних торговців або осіб, які перетинають кордон з нерозмитненим авто у транзитному порядку,

- українські громадяни можуть витратити більше часу на процедуру перетину кордону відповідаючи на питання про мету поїздки та наявність засобів для перебування в країнах ЄС, огляд речей і авто.

Однак на деяких пунктах пропуску час очікування є однаковим для українських громадян та іноземців або ж іноземці перетинають кордон навіть повільніше за українців. Подібна ситуація пов'язана із особливостями практики перетину кордону на конкретних

ДІАГРАМА 2.
СЕРЕДНЯ ТРИВАЛІСТЬ ПРОЇЗДУ НА АВТОМОБІЛІ ПІД ЧАС ОСТАННЬОЇ ПОДОРОЖІ, ГОДИНИ



ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян на 14-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною

ЧЕРГИ НА КОРДОНІ

3.3.ШВИДКІСТЬ ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

пунктах пропуску. Наприклад, на українсько-польському кордоні в МАПП «Краківець» та «Смільниця» іноземці в'їжджали в Україну швидше ніж українці, а в МАПП «Шегині» і «Угринів» середня тривалість очікування була однаковою для обох категорій подорожуючих (**ДІАГРАМА 2**).

На двох автомобільних пунктах українсько-словацького кордону процедура перетину кордону для іноземців була швидшою: іноземці в'їжджали до України в середньому за 1-2 години, натомість українці в'їжджали до Словаччини за 3-3,5 години. А от на кордоні з Угорщиною, ситуація не була такою ж однозначною. В пунктах пропуску «Чоп» і «Вилок» середня тривалість перетину кордону іноземцями складала від 20 хвилин до 1 години, тоді як для українців – від 40 хвилин до двох годин. Натомість в МАПП «Лужанка», «Косино» і «Дзвінкове», іноземці в середньому в'їжджали в Україну повільніше, ніж українці виїжджали до Угорщини, що може бути викликано значним потоком іноземних громадян, які користуються даними пунктами пропуску.

На українсько-румунській та українсько-білоруській ділянках кордону в МАПП «Порубне» і МАПП «Нові Яриловичі» іноземці в'їжджали до України в середньому протягом однієї години, що відповідає тривалості процедури для українських громадян. А в пункті пропуску «Дякове» іноземці проходили процедуру перетину кордону в середньому на пів години довше ніж українці, що не дивно, адже цей пункт пропуску майже в два рази частіше використовується іноземцями ніж українцями.

Одним із факторів, що впливає на черги на кордоні є швидкість процедури прикордонного і митного контролю. Відповідно до результатів опитування, **переважно, українські подорожуючі вважали більш швидким прикордонно-митне оформлення на українській частині пункту пропуску ніж на частині сусідньої країни.** Дана ситуація має об'єктивні причини, адже **прикордонні служби сусідніх держав можуть запитувати в українських громадян мету поїздки та наявність засобів для перебування в країнах ЄС, а також оглядати речі і авто, що займає додатковий час.** Зокрема, на українсько-польському кордоні, поширеними були коментарі респондентів, що саме від швидкості роботи польської сторони залежить швидкість руху черги. Втім, були і виключення - в МАПП «Краківець - Корчова», де було зафіксовано найдовшу середню швидкість перетину кордону, більшість респондентів вважали повільною роботу саме українських прикордонних служб, а діяльність польських прикордонників - доволі швидкою (**ТАБЛИЦЯ 6**).

Швидкість роботи прикордонників та митників Словаччини українські респонденти в середньому оцінили як повільну. Натомість, швидкою респонденти вважали роботу угорських, румунських і білоруських прикордонних відомств. Особливою була ситуація в найбільших пунктах пропуску на кордоні з Угорщиною та Словаччиною - МАПП «Ужгород – Вишне-Немецьке» і «Чоп – Захонь», в яких повільною було названо діяльність українських прикордонних органів.

Іноземці загалом мали більш позитивний досвід в'їзду в Україну, ніж українці в держави ЄС. Зокрема, іноземні громадяни переважно вважали швидкою діяльність, прикордонних служб як України, так і Польщі, Угорщини, Словаччини, Румунії і Білорусі (**ТАБЛИЦЯ 7**). Єдиним виключенням став пункт пропуску «Чоп – Захонь», що на кордоні з Угорщиною, на якому респонденти вважали, що українські служби працювали доволі повільно.

ЧЕРГИ НА КОРДОНІ

3.4.УПОРЯДКОВАНІСТЬ

ЧЕРГИ

Подорожуючі, що перетинали український кордон часто скаржились не тільки на довге очікування, але і на **невпорядкованість черг**. Серед причин даної проблеми були відсутність окремих смуг для пішоходів та автомобілів, а також намагання окремих осіб за будь-яких умов скоротити свою тривалість перебування у черзі особливо у вихідні і святкові дні. Варто зауважити, що проблема неспорядкованості черг була актуальною для українських пунктів пропуску ще у 2008 році, та залишається актуальною досі.

Відповідно до українського законодавства, ключову роль у формуванні черги до прикордонних пунктів пропуску мають відігравати прикордонний наряд «Прикордонний патруль» та поліцейські, які у разі скупчення транспортних засобів (понад 50 автомобілів) мають бути направлені до тимчасового стаціонарного контрольного поста поліції (ТСКПП). У таких ситуаціях формування черги здійснюється шляхом **видачі особам у транспортних засобах контрольних талонів**. Під час прибуття транспортного засобу до пункту пропуску прикордонний наряд «Вартовий шлагбаума» має перевірити наявність контрольного талона, якщо ж водій не має зазначеного талона, прикордонним нарядом має бути проведена роз'яснювальна робота з водієм, а транспортний засіб має бути направлений у загальну чергу в район ТСКПП. Пріоритет перед іншими особами під час здійснення прикордонного контролю може надаватися:

- особам з дипломатичними, офіційними або службовими паспортами, вида-

ними іноземними державами,

- особам, які виконують свої обов'язки згідно з повноваженнями, наданими міжнародними міжурядовими організаціями,

- акредитованим в Міністерстві закордонних справ України працівникам дипломатичних представництв та консульських установ і членам їх сімей.

За результатами опитування, респонденти дійсно знали про обґрунтовані випадки проїду без черги працівників дипломатичних місій. Окрім того, пріоритет при проїзді надавався особам з малолітніми дітьми, людям з інвалідністю і вагітним жінкам, а також особам, які мають квиток на літак чи на поїзд у сусідній країні.

Однак, поширеними були і випадки порушення вимог формування черги, про які розповідали як українські так і іноземні респонденти на усіх досліджуваних пунктах пропуску. Найбільше про такі проблеми згадували в МАПП «Чоп», «Лужанка», «Косино», «Ужгород», «Малий Березний», «Краківець», «Устилуг», та «Угринів». Подорожуючі засвідчували випадки хабарництва і непотизму серед працівників українських прикордонних відомств, коли без черги проїжджають «свої люди», «авто на київських номерах» або «прокурори і депутати». До того ж, опитані розповідали про окремих водіїв, які займають місця у черзі, щоб потім за окрему плату пропустити вперед інше авто. В МАПП «Ужгород», деякі респонденти зауважували, що проїзд без черги відбувався прямо під час проведення опитування.

ЧЕРГИ НА КОРДОНІ

3.5.ЗБІР БІОМЕТРИЧНИХ ДАНИХ ІНОЗЕМЦІВ І ЙОГО ВПЛИВ НА ШВИДКІСТЬ ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

31 січня 2018 року в Україні почала функціонувати національна система біометричної верифікації та ідентифікації іноземців та осіб без громадянства, спрямована на покращення безпекової ситуації, посилення контррозвідувальних заходів і боротьбу з криміналітетом¹⁷. Відповідно до рішення РНБО України з 2018 року громадяни Російської Федерації та з інших країн міграційного ризику повинні попередньо інформувати про наміри в'їхати в Україну, а при в'їзді здавати свої біометричні дані – відбитки пальців.

Тож, в рамках опитування ми дізнавались в іноземних респондентів чи брали в них відбитки пальців і як саме проходила ця процедура, чи впливала вона на збільшення черг. Серед 78 іноземців з якими було проведено інтерв'ю на двох пунктах пропуску на кордоні з Білоруссю та Росією процедуру зняття відбитків пальців пройшли лише 7 осіб. Серед тих, хто пройшов процедуру було шестеро громадян РФ і один громадянин Білорусі. Свій досвід вони описували загалом позитивно, залишаючи такі коментарі, як: «абсолютно ввічливо», «все добре, швидко», «нічого незвичайного», «штатно, як усюди». Більшість опитаних іноземців не відчували різниці у процедурі перетину кордону після запровадження вимоги зняття відбитків пальців, а серед тих, хто вказав на цю різницю були переважно позитивні відгуки: «в кращу сторону, швидше», «більш приємно дивитись, ввічливіше», «не довго, без напруг для інших». Лише один респондент зазначив, що процедура стала «трохи довшою, через зняття відбитків».

На кордоні з країнами ЄС про свій

досвід надання біометричних даних заявили 19 іноземних респондентів із 776, що складає всього 2% від вибірки. Серед них громадяни Польщі, Угорщини, Словаччини, Румунії, Росії, Австрії і Болгарії. Під час опису свого досвіду респонденти дотримувались нейтральних висловів або звертали увагу на позитивні сторони проведення процедури: «добре, зайшли в кабінку і відсканували», «не стресово, спокійно проходив цю процедуру», «швидко», «нічого особливого». Один з респондентів вважав, що причиною зняття відбитків пальців у нього було припущення контролюючих органів, що він провозив контрабандні товари. Інші ж респонденти вважали, що причинами зняття відбитків пальців є «боротьба з тероризмом», «вища безпека даних», «контроль особи, щоб перевірити», «через подвійне громадянство», «пошук злочинців».

Таким чином, пілотне опитування іноземних громадян щодо процедури зняття відбитків пальців при в'їзді до України не виявило суттєвих проблем у роботі досліджуваних пунктів пропуску на кордоні з Білоруссю, Росією та країнами ЄС. На думку респондентів зняття відбитків пальців переважно не вплинуло на тривалість черг. Однак, для формування поглиблених висновків необхідно розширити досліджувану кількість пунктів пропуску, зокрема за рахунок МАПП в Сумській і Харківській областях, що знаходяться безпосередньо на кордоні з Росією, а також за рахунок прикордонних пунктів в аеропортах, куди можуть прибувати представники країн міграційного ризику.

4. РІВЕНЬ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

У даному розділі висвітлено результати опитування українських громадян та іноземців на предмет їх задоволеності процедурою перетину кордону. Суб'єктивні оцінки подоро-

жуючих щодо процедури перетину кордону дозволяють виявити як позитивні, так і суперечливі практики, які потребують подальшого вдосконалення.

РІВЕНЬ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

4.1. ОЦІНКА УКРАЇНСЬКИХ РЕСПОНДЕНТІВ

Під час інтерв'ю респондентів просили оцінити їх рівень задоволеності процедурою перетину кордону на українській частині пункті пропуску за шкалою від 1 до 5 балів, де "1" – це повністю не задоволений/ задоволена, а "5" – повністю задоволений/ задоволена. Після цього, респондентів просили оцінити свій рівень задоволеності процедурою на частині пункту пропуску сусідньої держави. Результати опитування показали, що переважно, українці були більш задоволені роботою українських прикордонних служб, аніж роботою прикордонних служб сусідніх держав. Виключенням стали міжнародний автомобільний пункт пропуску (далі – МАПП) «Лужанка» і «Чоп» на українсько-угорському кордоні і МАПП «Краківець» на українсько-польській ділянці кордону, де респонденти більш високо оцінили роботу польських та угорських прикордонних та митних служб. Середній рівень задоволеності українських подорожуючих залежав від практики ведення контролю на конкретних пунктах пропуску: від 2,9 балів на українській частині МАПП «Краківець», до 4,5 балів в пункті «Малі Селменці» (**ДІАГРАМА 3**).

Високі бали отримали в першу чергу пункти пропуску з низьким рівнем потоку подорожуючих: українсько-словацький пішохідний пункт «Малі Селменці», автомобільні пункти на кордоні з Угорщиною – «Дзвінкове», «Косино» і «Вилок», а також МАПП «Порубне» і «Дякове» на кордоні з Румунією. На українсько-польському кордоні високий рівень задоволеності процедурою виразили українські

респонденти в МАПП «Ягодин» і «Рава-Руська».

Найменш задоволеними виявились респонденти, що перетинали кордон на пунктах пропуску «Краківець» (українсько-польська ділянка) і «Ужгород» (українсько-словацька ділянка). Що не дивно, адже обидва пункти пропуску є лідерами за середньою тривалістю перетину кордону і на думку респондентів потребують реконструкції та покращення прикордонної інфраструктури. В МАПП «Краківець - Корчова» опитаних непокоїли великі черги, повільність роботи українських служб, нестача кадрів та несерйозне ставлення до роботи працівників на кордоні, недоліки інфраструктури та корупція. Приведемо цитати респондентів:

- **«Дуже повільно»**
- **«Під час контролю працюють нормально, але самотійно – ні»**
- **«Погано налагоджена робота, потрібно багато чого робити самотійно»**
- **«Хаос на КПП, потрібно багато бігати, працюють декілька служб»**
- **«Черги, туалет за гроші обслуговує приватна фірма»**
- **«Хочуть грошей»**

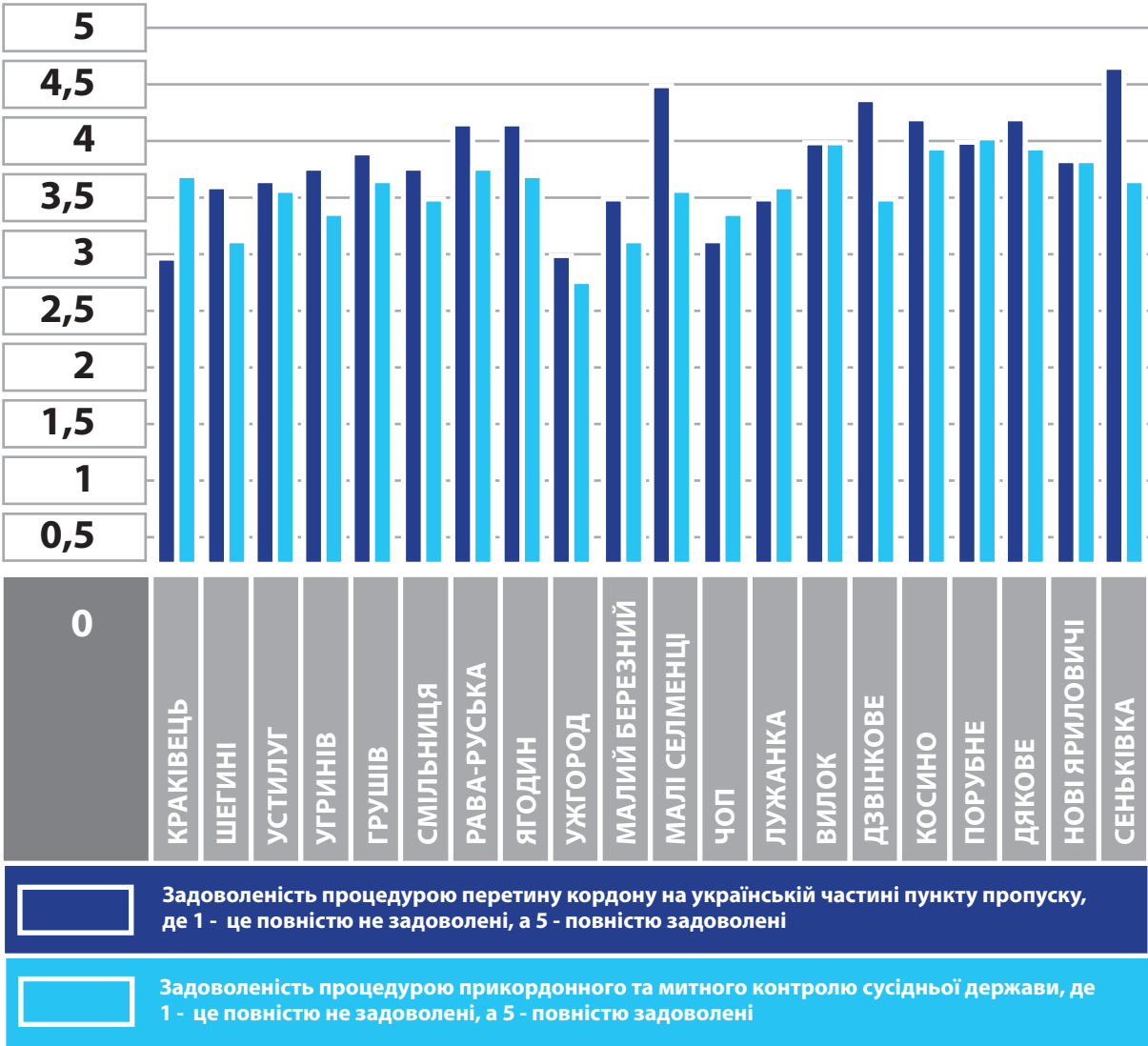
На польській частині пункту «Краківець - Корчова» респонденти також були незадоволені повільністю просування в черзі, але відмічали більшу ор-

ганізованість працівників. Пряма мова респондентів:

«Все краще, але все одно повільно»

- «Трохи краща ситуація»
- «По-різному; швидше, ніж українці»

ДІАГРАМА 3.
ОЦІНКА РІВНЯ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ
УКРАЇНСЬКИМИ РЕСПОНДЕНТАМИ



ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян України на 20-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною, Білоруссю і Росією

РІВЕНЬ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

4.1. ОЦІНКА УКРАЇНСЬКИХ РЕСПОНДЕНТІВ

На українській частині пункту пропуску «Ужгород – Вишне-Немецьке» опитаних турбували черги спричинені великим потоком людей і повільністю роботи служб, а також недоліки інфраструктури, неорганізованість роботи служб і негативне ставлення до подорожуючих:

- **«Всім незадоволений, дуже велика черга»**

- **«Дуже багато часу втрачається, працює тільки одна сторона митниці, дві рідко»**

- **«Не подобається, що такий бардак на українській частині»**

- **«Зверхнє ставлення до людини, вимагання грошей. Колись прикордонник сказав: маєте пістолет? як не дасте 20 доларів я його у вас знайду»**

- **«Сміття, дуже “красивий” вигляд»**

- **«Швидкість і якість обслуговування, відсутність туалетів»**

- **«Неспроможні відремонтувати границю, вже 4 роки»**

На словацькій частині пункту пропуску «Ужгород – Вишне-Немецьке» опитаних також турбували черги, повільність роботи прикордонно-митних служб, посилена перевірка речей, зверхнє ставлення і випадки корупції:

- **«Дуже довгі перевірки багажу»**

- **«Дуже жахлива ситуація, повільно»**

- **«В принципі, всім незадоволений»**

- **«Зверхнє ставлення. Прискіпливість і затягування процесу навмисне»**

- **«Повільніше працюють, грубі по відношенню до людей»**

- **«Кошти даєш і все»**

- **«Ще хуже, гроші потребують»**

На пункті пропуску Чоп (Тиса), було зафіксовано найнижчий середній рівень задоволення подорожуючих на українському-угорському кордоні. Респондентів, що перетинали кордон на цьому пункті пропуску непокоїли великі черги, повільність роботи прикордонно-митних служб і корупція. Опитані так коментували свій перетин кордону:

- **«Довго, жарко чекати, корупція (200-300 євро в середньому), жоден бус не проїжджає безкоштовно, не заплатять - будуть переривати кожну сумку»**

- **«Інколи не дуже зрозуміло, куди йти і що робити, дуже часто все міняється, в яке вікно йти, що робити?»**

- **«Мало будок, митникам дали додаткову функцію вносити пасажирів, митник вносить, прикордонник вносить. Мають працювати 4 лінії, вони не працюють»**

На угорській частині пункту пропуску «Чоп -Захонь», респонденти також були невдоволені чергами і повільністю роботи прикордонно-митних служб, перевірка речей та подекуди негативним ставленням до українських громадян:

- **«Митники йдуть на обід і півтори години їх немає»**

- **«Немає куди поскаржитись на це, якщо щось скажеш - будеш ще винуватим»**

- **«Немає поваги до українців»**

- **«Черги на митному контролі, бо дуже сильно риють»**

РІВЕНЬ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

4.2. ОЦІНКА ІНОЗЕМНИХ РЕСПОНДЕНТІВ

Іноземні респонденти також оцінювали свій рівень задоволеності процедурою в'їзду в Україну за п'ятибальною шкалою від 1 до 5 балів. Спочатку вони виставляли оцінку пунктам пропуску на частині сусідніх країн, а після цього пунктам пропуску на українській частині. Результати опитування іноземців дещо відрізнялись від аналогічних результатів опитування українських громадян. Якщо українські респонденти в середньому віддавали перевагу українським прикордонним службам, то іноземці оцінювали роботу служб однаково, із незначним відхиленням в залежності від пункту пропуску. Зокрема, більш високо іноземні респонденти оцінили роботу польських та словацьких прикордонних і митних служб в МАПП «Краківець» і «Ужгород». Середній рівень задоволеності подорожуючих варіювався від 2,4 балів на українській частині МАПП «Ужгород», до 4,3 балів в МАПП «Малі Селменці» (**ДІАГРАМА 4**).

Як і під час опитування українських громадян, високі бали отримали пішохідний пункт пропуску «Малі Селменці», що на кордоні зі Словаччиною, автомобільні пункти на кордоні з Угорщиною – «Дзвінкове», «Косино» і «Вилок», а також МАПП «Порубне» і «Дякове» на кордоні з Румунією. На українсько-польському кордоні високий рівень задоволеності процедурою виразили українські респонденти в МАПП «Ягодин» і «Рава-Руська».

Найменш задоволеними виявились іноземні респонденти, що перетинали кордон на пункті пропуску «Ужгород», який також виявився лідером антирейтингу українських респондентів. На словацькій частині пункту пропуску «Ужгород – Вишне-Немецьке» опитаних турбували черги, повільність роботи прикордонно-митних служб і відсутність комунікації з подорожуючими:

- **«Буває за півгодини, а буває і цілий день»**
- **«Довгі черги та не приділяється час людині для пояснення проходження кордону»**
- **«Одна проблема - це черги. Словаки не працюють»**

На українській частині пункту пропуску «Ужгород – Вишне-Немецьке» опитаних також турбували черги та відсутність комунікації з подорожуючими, але окрім цього респонденти скаржились на недоліки інфраструктури і корупцію:

- **«Немає де працювати - лише дві будки»**
- **«Погані умови, брудно, відсутність туалетів»**
- **«Довгі черги та незрозумілість перетину кордону та ситуації»**
- **«Повз черги проїждять машини»**
- **«Погана швидкість, корупція»**

РІВЕНЬ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ

4.2. ОЦІНКА ІНОЗЕМНИХ РЕСПОНДЕНТІВ

На пункті пропуску «Лужанка - Берегшурань» було зафіксовано найнижчий середній рівень задоволення іноземних подорожуючих на українсько-угорському кордоні. Респондентів, що перетинали кордон на цьому пункті пропуску непокоїли великі черги, повільність роботи прикордонно-митних служб, перевірки речей і подекуди негативне ставлення до подорожуючих. Опитані так коментували свій перетин кордону:

- **«В угорців теж не все так ідеально. Вони працюють набагато повільніше ніж українці»**
- **«Дуже повільно, дуже неякісно; роблять так, ніби їм все байдуже до всіх»**
- **«Дуже багато перевіряють, дуже багато інформації вимагають»**
- **«Не поважають людей»**
- **«Палять багато, некультурні»**
- **«Погано відносяться до людей, особливо до ромів»**

На українській частині пункту пропуску «Лужанка», іноземці також були невдоволені чергами і повільністю роботи прикордонно-митних служб, але окрім цього опитаних турбувало почергове внесення прикордонниками і митниками паспортних даних подорожуючих в базу, що займало додатковий час, а також відсутність окремих смуг для пішоходів і ймовірні прояви корупції:

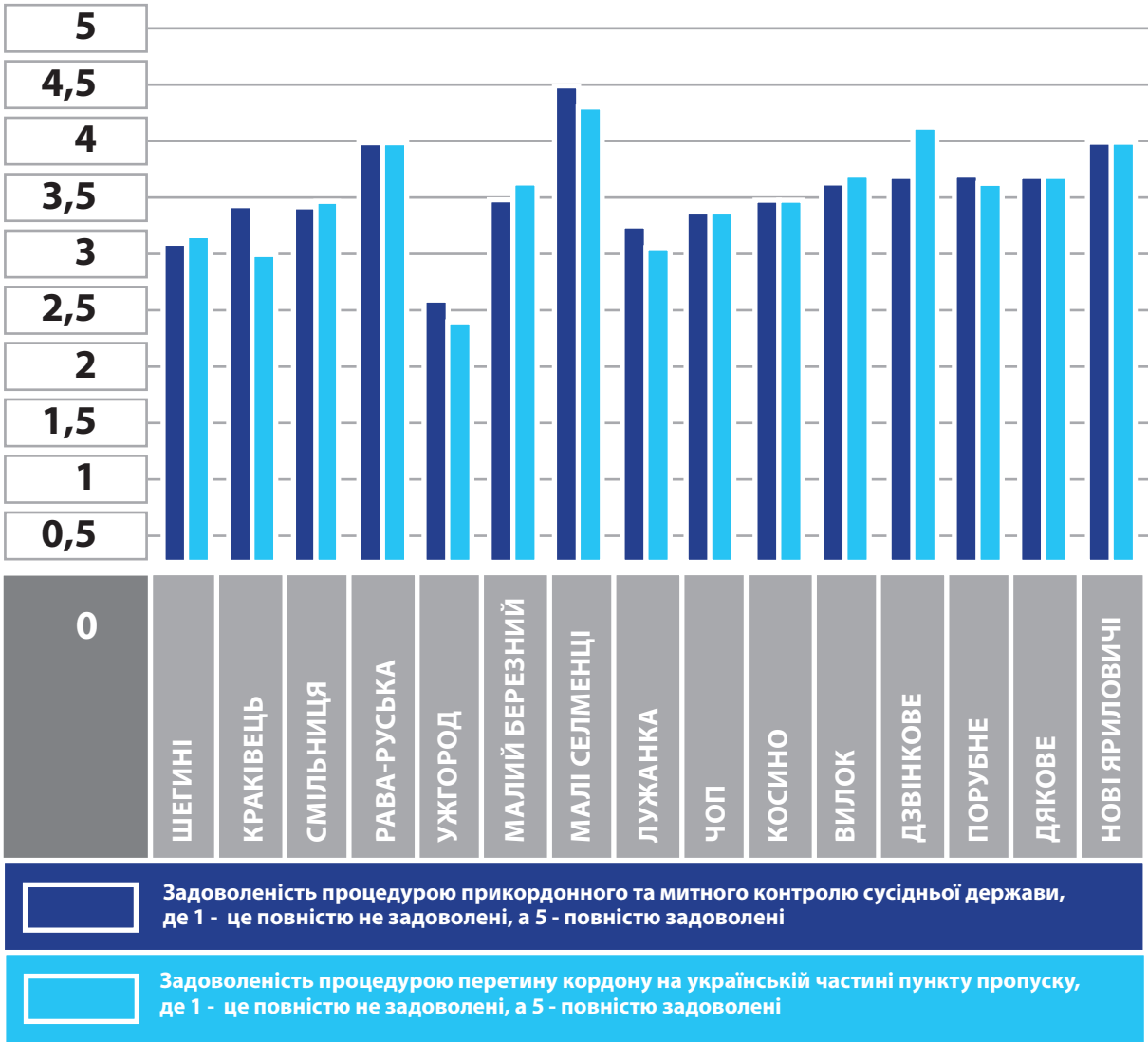
- **«Тут багато часу проводимо, бо мало кадрів на роботі і не встигають так багато людей оформити»**
- **«Взагалі не хочуть працювати. Не розумію, чому так багато раз потрібно вносити у базу даних? Чому не можна це зберегти?»**
- **«Дуже багато інформації просять; кожного разу одне і те саме вводять у базу даних»**
- **«Бо пішоходи йдуть в одну кабінку. Це займає дуже багато часу»**
- **«Повільність; їхня халатність. І незрозуміло, чому деякі чорні машини їдуть без черги»**

Таким чином, пункти пропуску на державному кордоні України об'єднують однакові проблеми: багатогодинні черги і повільність роботи прикордонно-митних служб. На українських частинах пунктів пропуску до цих проблем додаються неупорядковані черги, відсутність окремих смуг для пішоходів, вияви корупції і непотизму і застаріла інфраструктура. Натомість, на пунктах пропуску сусідніх держав як українські, так і іноземні мандрівники звертають увагу на подекуди негативне ставлення та прояви дискримінації до подорожуючих, відсутність комунікації та можливості поскаржитись на дії прикордонно-митних служб. Найкращі практики перетину кордону переважно зосереджені у пунктах пропуску з

найменшим потоком подорожуючих, що ще раз засвідчує необхідність відкриття нових міжнародних ав-

томобільних пунктів, які б могли перейняти потоки подорожуючих та розвантажити черги.

ДІАГРАМА 4.
ОЦІНКА РІВНЯ ЗАДОВОЛЕНOSTІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ ІНОЗЕМНИМИ РЕСПОНДЕНТАМИ



ДЖЕРЕЛО:
опитування іноземних громадян на 15-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною, Білоруссю

5. КОРУПЦІЯ

Корупція на державному кордоні є правопорушенням, що несе кримінальну відповідальність, а тому про неї не прийнято говорити вголос у безпосередній близькості до представників державних органів. Саме тому, оцінка явища корупції на кордоні стала викликом даного дослідження. Під час опитування респондентів

просили розповісти про випадки корупції на кордоні про які вони знають, що дозволило подорожуючим оперувати як власним досвідом, так і знаннями про випадки корупції, отриманими від близьких, друзів і засобів масової інформації. Респондентам було гарантовано конфіденційність, що сприяло наданню відвертих відповідей.

КОРУПЦІЯ

5.1. ОБІЗНАНІСТЬ З ВИПАДКАМИ КОРУПЦІЇ НА КОРДОНІ

Рівень обізнаності з випадками корупції на кордоні між Україною та країнами ЄС був майже однаковим серед українських та іноземних мандрівників. При цьому, обидві категорії респондентів частіше знали про корупцію в українських прикордонно-митних службах. Розповідаючи про випадки корупції респонденти не завжди мали на увазі власний досвід, деякі респонденти чули про корупцію зі ЗМІ, соціальних мереж і чуток, коли інші оперували ситуаціями, свідками яких вони стали. Про випадки корупції в українських органах розповіли 20% українських респондентів та 23% іноземців. Натомість, про корупцію в прикордонних і митних органах сусідніх держав знали 11% українських опитаних і 15% іноземних респондентів. Ситуація різко відрізняється в залежності від досліджуваного пункту пропуску. Наприклад, в міжнародному автомобільному пункті пропуску (далі – МАПП) «Устилуг» про корупцію в українських службах знали 44% українських респондентів, а в МАПП «Рава-Руська» всього 3% (див. [ДОДАТОК 2. ТАБЛИЦЯ 8](#)).

На кордоні між Білоруссю та Росією про корупційні правопорушення розповідали рідше ніж на кордоні з країнами ЄС. Зокрема, про корупцію в українських органах знали 4% українських респондентів та 9% іноземців, а в службах сусідніх держав - 2% українських опитаних і 8% іноземних респондентів.

Варто звернути увагу, що деякі респонденти раніше стикались з корупцією значно частіше і вважали, що останнім часом ситуація покращилась. Особливо подібні коментарі стосувались роботи прикордонних і митних органів країн ЄС.



КОРУПЦІЯ

5.2.ПРИКЛАДИ КОРУПЦІЇ НА КОРДОНІ

Деякі респонденти зважились розповісти про конкретні випадки корупції на кордоні. Історії українських респондентів часто були пов'язані зі взаємодією з представниками митниці, наприклад, поширеними були історії про сплату хабарів за перевезення контрабандних товарів (цигарок, алкоголю), поверхневий огляд транспортних засобів, перевезення авто з іноземною реєстрацією. Але інколи респонденти розповідали і про корупцію серед працівників Державної прикордонної Служби, зокрема за пришвидшення паспортного контролю чи просування в черзі.

УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКА ДІЛЯНКА КОРДОНУ

У МАПП «Шегині - Медика» респонденти розповідали про сплату хабарів за перевезення контрабандних цигарок і алкоголю як на українській, так і на польській частинах пункту пропуску. Також, на українській митниці кошти сплачували задля уникнення оподаткування легковими авто. В МАПП «Краківець - Корчова» опитані свідчили про хабарництво за проїзд без черги у розмірі 250 гривень і ввезення авто з іноземною реєстрацією на українській частині пункту пропуску. На польській частині респонденти вважали, що корупція відбувається рідше, але «деякі зміни пропускають контрабанду за гроші». В МАПП «Грушів - Будомеж» і «Смільниця - Кросьценко» респонденти ділились випадками корупції при перевезенні контрабандних

цигарок та алкоголю як на українській, так і на польській частинах пунктів пропуску. Окрім того, в МАПП «Смільниця» розповідали, що «буси платять, щоб їх пропустили з перевищенням ваги».

У МАПП «Устилуг - Зосін» респонденти не охоче ділились випадками корупції, розповідали що знають про хабарництво від знайомих, зі ЗМІ чи інтернет-ресурсів. Лише один з респондентів прокоментував корупцію більш конкретно, розповівши, що «такса» за перевезення товару складає 500 гривень. На польській частині пункту пропуску опитані зазначали, що корупція є «меншою мірою» і наводили приклад, як «на минулому тижні польського митника арештовують».

У пункті пропуску «Угринів - Долгобичув» респонденти часто відмовлялись коментувати випадки корупції, говорили про те, що бачили корупцію або були свідками таких випадків не наводячи конкретних прикладів. Лише один з опитаних зазначив, що в нього «просили гроші на яму» (огляд авто). На польській частині пункту пропуску корупцію коментували наступним чином: «вони бояться, але в них теж є корупція - у них гарна зарплата і медичне страхування і т.п., їм простіше». Однак, деякі респонденти стверджували, що за пропонування хабара представники польських служб одразу арештовують: «там - намагаєшся дату взятку, тебе одразу можуть пов'язати!». Так само не хотіли поділитись випадками корупції і на пунктах «Ягодин - Дорогуськ» і

«Рава-Руська - Хребенне», хоча деякі респонденти були лаконічними: «пла-тиш і їдеш».

УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКА ДІЛЯНКА КОРДОНУ

Серед випадків корупції на українській частині МАПП «Чоп - Захонь» варто виділити історію про сплату хабарів митникам у розмірі від 10 до 500 євро за перевезення вантажу. На цьому ж пункті пропуску один з іноземців розповів, що хабар можна заплатити за проїзд без черги. В МАПП «Лужанка - Берегшурань» респондент зізнався, що сам був учасником корупції, «бо без того ніяк», а в МАПП «Вилок - Тісабеч» українець розповів про сплату хабарів за пришвидшений прохід кордону. На угорських частинах пунктів пропуску респонденти були менш конкретними і розповідали про те, що «чули про корупцію» від знайомих і в ЗМІ.

УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКА ДІЛЯНКА КОРДОНУ

У найбільшому на цій ділянці кордону пункті «Ужгород - Вишне Немецьке» респонденти розповідали про перевезення контрабанди «бусами», на які «закривають очі» українські митники, а також проїзд без черги за гроші. На словацькій частині пункту пропуску опитані також звертали увагу на корупцію при контрабанді цигарок і пропуск словацькими органами мікро-автобусів за гроші. У пункті пропуску «Малий Березний - Убля» респонденти розповідали про те, як українські

прикордонники просять кошти «на каву» у розмірі 100 грн, 5-10 євро, 10 доларів, а митники вимагають 10 євро за пришвидшений огляд авто. Словацькі службовці, за словами опитаних беруть кошти за контрабанду цигарок та пришвидшений огляд авто. У МАПП «Малі Селменці - Вельке Слеменце» респонденти не прагнули в деталях розповідати про приклади корупції, а лише зазначали, що хабарі беруть як на українській, так і на словацькій частинах пункту пропуску за ввезення контрабандних товарів.

УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКА ДІЛЯНКА І УКРАЇНСЬКО- БІЛОРУСЬКА ДІЛЯНКИ КОРДОНУ

Респонденти переважно не коментували випадки корупції на українсько-румунських і українсько-білоруських пунктах пропуску, наголошуючи на тому, що тільки чули про подібні історії, але не знають про них особисто. Лише один з респондентів зазначив, що ситуація на румунській частині пункту пропуску «Порубне - Сірет» є наступною: «не даш - не поїдеш».

6. ВПЛИВ БЕЗВІЗОВОГО РЕЖИМУ НА ПЕРЕТИН КОРДОНУ

Введення безвізового режиму з ЄС безперечно спростило короткостроковий виїзд українців за кордон. Але як вплинув безвіз на перетин кордону? Для такого щоб дати відповідь на це питання, респондентів запитували про зміни, які вони відчували після запровадження безвізу. У результаті, зміни у процедурі перетину кордоні після запровадження безвізового режиму відчували 39% респондентів (Діаграма 5). Натомість 55% опитаних вважали, що процедура ніяк не змінилась. Ще 2% не подорожували до ЄС до запровадження безвізу, а 4% не змогли визначитись з відповіддю.

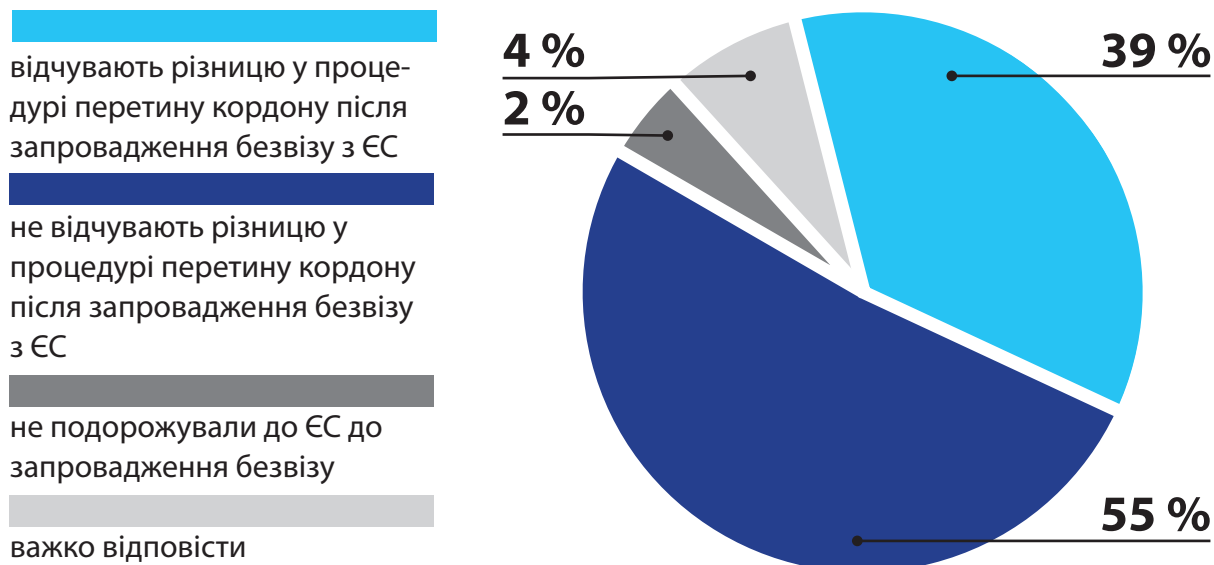
Цікаво, що близько половини тих, хто вбачав зміни у перетині кордону після запровадження безвізу, вказу-

вав на такі позитивні зрушення, як полегшення і пришвидшення процедури перетину кордону, свобода використання біометричного паспорту без візи для короткострокових поїздок, більша повага та лояльність до українців і навіть здешевлення і пришвидшення оформлення віз. Однак інша половина подорожуючих вважали, що через безвізовий режим з ЄС збільшились потоки подорожуючих і затори на пропускних пунктах, адже кількість працівників прикордонних та митних служб не зросла. Деякі респонденти відмічали більшу прискіпливість іноземних прикордонників до документів українців, а також те, що українські митники і прикордонники ввели подвійні перевірки закордонних паспортів.

ВПЛИВ БЕЗВІЗОВОГО РЕЖИМУ НА ПЕРЕТИН КОРДОНУ

ДІАГРАМА 5.

СТАВЛЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ РЕСПОНДЕНТІВ ДО ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ
КОРДОНУ ПІСЛЯ ЗАПРОВАДЖЕННЯ БЕЗВІЗОВОГО РЕЖИМУ



ДЖЕРЕЛО:

опитування громадян України на 18-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною

Питання перевірки документів на кордоні під час безвізового режиму досі часто турбує українців під час планування поїздок. За даними опитування, найчастіше респондентів запитували додаткові документи при в'їзді до Польщі. Зокрема, у деяких респондентів перевіряли медичне страхування, готівкові кошти і рідше наявність коштів на рахунку, підтвердження оплати проживання за кордоном, квитки для повернення в Україну і запрошення. На пункті «Угринів - Долгобичув» у деяких респондентів запитували внутрішній

паспорт для перевірки фото.

На кордоні з Словаччиною, Угорщиною та Румунією в українців також перевіряли документи, які б підтверджували мету поїздки та наявність засобів для існування, але такі випадки не носили масовий характер. Виключення становить пішохідний пункт «Малі Селменці – Вельке Слеменце», де в значній частки подорожуючих перевіряли наявність готівкових коштів. Також наявність коштів перевіряли частіше на українсько-угорському пункті «Лужанка-Берегшурань».

ВПЛИВ БЕЗВІЗОВОГО РЕЖИМУ НА ПЕРЕТИН КОРДОНУ

ДОКУМЕНТИ, ЯКІ ПЕРЕВІРЯЛИ ПРИКОРДОННІ СЛУЖБИ СУСІДНІХ КРАЇН ПРИ В'ЇЗДІ

- закордонний паспорт
- документи на автомобіль (технічний паспорт, зелена карта)

ДОКУМЕНТИ, ЯКІ ВИБІРКОВО ПЕРЕВІ- РЯЛИ ПРИКОРДОННІ СЛУЖБИ СУСІДНІХ КРАЇН ПРИ В'ЇЗДІ

- медичне страхування
- готівка
- оплата проживання за кордоном
- картки з доступом до міжнародних платіжних систем
- квитки для повернення в Україну
- запрошення
- копії документів родичів за кордоном
- внутрішній паспорт

Таким чином, введення безвізового режиму з ЄС мало неоднозначний ефект для осіб, які перетинають кордон. З одного боку доступ до пунктів пропуску став легшим і дешевшим для всіх громадян України з біометричним паспортом. Але з іншого боку особи, які і в рамках візового режиму часто перетинали кордон, наприклад прикордонні торговці, залишились незадоволеними через збільшення черг на кордонах,

викликаних напливом подорожуючих. Українська прикордонна інфраструктура виявилась несповна готова до введення безвізу і збільшення попиту на користування наземними пунктами пропуску. Збільшення потоків подорожуючих оголило слабкі місця українського кордону і ще раз вказало на необхідність відкриття нових пунктів пропуску і реконструкцію вже існуючих.

ДОДАТОК 1. МЕТОДОЛОГІЯ

Результати опитування описують тенденції у процедурі перетину кордону українськими громадянами на 20-ти автомобільних і пішохідних пунктах пропуску на кордонах між Україною, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Білоруссю та Росією у квітні-травні 2018 року. Всього було проведено 2243 інтерв'ю, серед яких 1386 інтерв'ю з українськими громадянами та 857 з іноземцями.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Згідно специфіки та інноваційності основних програмних пунктів запланованого дослідження, а саме – його об'єкту, предмету, мети та завдань, методологічним підґрунтям обрано не лише законодавчу та нормативно-правову базу перетину кордонів України станом на березень 2018 року, а й аналітичні матеріали та наявні у суспільному дискурсі наративи (розповіді, обговорення, історії, інтерв'ю тощо), які стосуються різноманітних практик перетину українського кордону українцями та іноземними громадянами у період червень 2017 - по теперішній час.

Першим методом виступило **«кабінетне дослідження»** - тобто, збір та обробка всього доступного матеріалу, який дав нам різностороннє бачення досліджуваної проблематики, а також – критична обробка відібраних інформаційних матеріалів, а саме – виокремлення невідповідностей, суперечливостей та проблемних аспектів у описі та аналізі практик перетину кордонів України в різних джерелах.

Другим етапом постав **збір конкретних статистичних даних по обраних 20 пунктах перетину кордону** – статистика виїзду та в'їзду українських та іноземних громадян, а також – дані про виявлені порушення та ускладнення при перетині кордону в обраних для вивчення пунктах.

Третім етапом обрано **безпосереднє вивчення актуальних практик перетину кордону України у зазначених 20 автомобільних пунктах пропуску** таких категорій громадян, як українці, громадяни ЄС та громадяни групи країн міграційного ризику (РФ). Для цього, базуючись на зібраних у попередніх етапах матеріа-

лах, розроблено напівформалізовані опитувальники, які дали змогу респондентам відповідати не лише за пропонованими альтернативами, але й самовільно висловлювати думки, враження та пропозиції з того чи іншого приводу.

Четвертим етапом було **отримання експертних думок** щодо ситуації, яка склалась на автомобільних пропускних пунктах Волинської, Закарпатської, Львівської, Чернівецької та Чернігівської областей. Експертами стали представники профільних відомств, які знайомі з особливостями розповсюджених практик перетину кордонів України в зазначених областях і можуть надати рекомендації щодо подолання проблемних моментів, якщо такі є.

ІНТЕРВ'ЮВАННЯ НА ПУНКТАХ ПРОПУСКУ

Структуру та вигляд опитувальників, а також – процедуру проведення інтерв'ю на пунктах пропуску апробовано у кілька етапів.

Згідно завдань дослідження, було розроблено три типи опитувальників – для українців, громадян ЄС та громадян групи країн міграційного ризику. Вибірка респондентів побудована за результатами отриманих даних перших двох етапів дослідження, а саме – статистичними параметрами та додатковими відомостями щодо проблемних аспектів та актуальних особливостей процедур митного контролю на кожному з обраних 20 пунктів перетину кордону.

Слід зазначити, що змішана методика запланованого дослідження є гнучкою та ефективною для повномасштабного всебічного вивчення означеної проблематики, а також – у першу чергу, є дієвою в плані апробації нових методологічних та процедурних комбінацій дослідження, яке поєднує правові, політичні, соціальні та етичні аспекти міждержавних відносин та громадянські практики їх втілення.

ПРИНЦИП ФОРМУВАННЯ ВИБІРКИ ТА МЕТОДИКА ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ

Принцип формування вибірки дослідження: багатошарова стратифікована пропорційна вибірка із систематичним відбором респондентів на останньому кроці. **Стратифікацію** вибірки забезпечує присутність інтерв'юєрів на різних пунктах пішохідно-автомобільного перетину кордону України, які були заздалегідь відібрані та обґрунтовані задачами дослідження. Це 20 пунктів пішохідно-автомобільного перетину кордону в п'яти наступних областях України: Волинська, Закарпатська, Львівська, Чернівецька та Чернігівська.

Ми передбачали, що є значні відмінності у тривалості процедур перетину кордону по кожному з пунктів. Дані особливості можна визначити в якості гіпотези №1, що була перевірена завдяки польовому етапу дослідження. А гіпотезою №2 – більш абстрактного рівня, виступало загальне припущення, що після запровадження безвізового режиму Україна - ЄС (червень 2017 року) процедури перетину кордону України в бік країн ЄС уповільнились у часі для окремо взятого громадянина.

Пропорційність вибірки забезпечена посиланням на статистичні дані щодо минулорічного перетину кордону України в досліджуваних нами пунктах. В даному випадку ми намагались врахувати «сезонність» перетинів кордону, використовуючи для розрахунку пропорційної кількості респондентів ті самі місяці, в яких відбуватиметься наш польовий етап (квітень-травень 2018).

Дуже важливим для нас було б дотримання певної квотності у доборі респондентів за статтю, віком та метою подорожі («категорією» подорожі). Але, оскільки такі демографічні параметри, а також - мету подорожі доступна для нас статистика не фіксує, окрім того, мета подорожі часто є відмінною від задекларованої на митному контролі, то ці параметри важко було б закласти у вибірку сукупність.

Отже, замість побудови пропорційності за цими параметрами, ми обрали дотримання систематичності при відборі

респондентів. Завдяки заданому кроку відбору респондентів із загального потоку, є вірогідність представників різних категорій потрапити до вибірки і таким чином для дослідників - повторити параметри генеральної сукупності у вибірці.

Крок відбору було розраховано для кожного пункту перетину окремо, а також – окремо для українських та іноземних громадян. Вибірка обраховувалась із довірчою вірогідністю 90% та похибкою 10%.

Згідно обраної методики, ми визначили однаковий для всієї команди інтерв'юєрів час роботи та їх розподіл за пунктами перетину кордонів: це було 6 днів по 3-4 години роботи з ранку до обіду, по 2 інтерв'юєри на кожному з 20 пунктів. У технічному плані це забезпечило рівні можливості щодо розподілу навантаження на різні дні. За кожним з пунктів був також закріплений супервайзер, який опікувався організацією та якістю проведення дослідження, а також – безпекою його проведення.

Отже, в залежності від пункту перетину кордону, інтерв'юерам необхідно було намагатись залучити до участі в дослідженні або майже кожного, хто в'їжджав до України, або кожного 10 чи 30-го, - це залежало від «популярності» пункту перетину. У тих випадках, де крок дуже малий, пропонувалося розширити часові рамки проведення опитування – від запланованих 3-4 до 5-6 годин на кожен з шести днів.

Внаслідок гетерогенності потоків подорожуючих – українців, іноземців, пішохідних та автомобільних груп осіб із різними видами транспорту (від легкової автівки до автобусу), а тобто - подорожуючі перетинали кордон групами і нерегулярно, була необхідність встановити ще одну умову відбору респондентів, а саме: у кожній малій групі подорожуючих легковим авто дозволялось опитувати лише одну особу, а в кожній великій групі подорожуючих (мікроавтобус, автобус) – по 2-3 особи на групу.

ДОДАТОК 2. ТАБЛИЦІ

ТАБЛИЦЯ 1.

ГРОМАДЯНСТВО ІНОЗЕМНИХ РЕСПОНДЕНТІВ (КОРДОН УКРАЇНА - ЄС)

	КІЛЬКІСТЬ РЕСПОНДЕНТІВ	ВІДСТОК %
УГОРЩИНА	250	32,1%
ПОЛЬЩА	187	24,0%
СЛОВАЧЧИНА	143	18,4%
РУМУНІЯ	90	11,4%
НІМЕЧЧИНА	14	1,8%
ЛИТВА	12	1,5%
ЧЕХІЯ	11	1,4%
ІНШЕ	65	8,4%
НЕ ВИЗНАЧЕНО	6	8%
ВСЬОГО	778	100%

ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян на 18-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною

ТАБЛИЦЯ 2.

ГРОМАДЯНСТВО ІНОЗЕМНИХ РЕСПОНДЕНТІВ (КОРДОН УКРАЇНА - БІЛОРУСЬ, РОСІЯ)

	ЧАСТОТА	ВІДСТОК %
БІЛОРУСЬ	69	87,3%
РОСІЯ	7	8,9%
МОЛДОВА	1	1,3%
НЕ ВИЗНАЧЕНО	2	2,6%
ВСЬОГО	79	100%

ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян на 2-х пунктах пропуску на кордоні між Україною та Білоруссю і Росією

ТАБЛИЦЯ 3.

МЕТА ПОЇЗДКИ ЗА КОРДОН УКРАЇНСЬКИХ ГРОМАДЯН ТА ІНОЗЕМЦІВ
(КОРДОН УКРАЇНА - ЄС)

МЕТА ПОЇЗДКИ	УКРАЇНСЬКІ ГРОМАДЯНИ		ІНОЗЕМЦІ	
	ЧАСТОТА	ВІДСОТОК	ЧАСТОТА	ВІДСОТОК
ШОПІНГ-ТУР/ КУПІВЛЯ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ	370	27,7%	223	28,7%
РОБОТА ЗА КОРДОНОМ	230	17,2%	34	4,4%
ІНШЕ (В Т.Ч. ТРАНЗИТ АВТО)	196	14,7%	37	4,8%
ПРИВАТНИЙ ВІЗИТ ДО РОДИЧІВ	181	13,6%	244	31,4%
ТУРИЗМ	159	11,9%	147	18,9%
БІЗНЕС, ВІДРЯДЖЕННЯ	134	10%	58	7,5%
КУЛЬТУРНИЙ ОБМІН/ СПОРТИВНІ ЗМАГАННЯ/ ЛІКУВАННЯ	30	2,2%	21	2,7%
ІНШЕ	25	1,9%	8	1%
НЕ ВИЗНАЧЕНО	8	7%	6	0,7%
ВСЬОГО	1334	100%	778	100%

ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян на 18-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною

ТАБЛИЦЯ 4.
МЕТА ПОЇЗДКИ ЗА КОРДОН УКРАЇНСЬКИХ ГРОМАДЯН ТА ІНОЗЕМЦІВ
(КОРДОН УКРАЇНА - БІЛОРУСЬ, РОСІЯ)

	УКРАЇНСЬКІ ГРОМАДЯНИ		ІНОЗЕМЦІ	
МЕТА ПОЇЗДКИ	ЧАСТОТА	ВІДСОТОК	ЧАСТОТА	ВІДСОТОК
РОБОТА ЗА КОРДОНОМ	8	15,1%	0	0%
БІЗНЕС, ВІДРЯДЖЕННЯ	1	1,9%	0	0%
ОСВІТА/НАУКА	0	0%	1	1,3%
ПРИВАТНИЙ ВІЗИТ ДО РОДИЧІВ	33	62,3%	33	41,8%
ТУРИЗМ	8	15,1%	13	16,5%
ШОПІНГ-ТУР/КУПІВЛЯ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ	2	3,8%	20	25,3%
ІНШЕ	1	1,9%	10	12,7%
НЕ ВИЗНАЧЕНО	8	0%	2	2,6%
ВСЬОГО	53	100%	79	100%

ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян на 2-х пунктах пропуску на кордоні між Україною та Білоруссю і Росією

ТАБЛИЦЯ 5.

КРАЇНИ ПРИЗНАЧЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ ГРОМАДЯН ЗА НАЙПОПУЛЯРНІШИМИ КАТЕГОРІЯМИ МЕТИ ПОЇЗДКИ (КОРДОН УКРАЇНА - ЄС)

МЕТА ПОЇЗДКИ	ШОПІНГ, КУПІВЛЯ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ		РОБОТА ЗА КОРДОНОМ		ІНШЕ (В Т.Ч. ТРАНЗИТ АВТО)		ПРИВАТНИЙ ВІЗИТ ДО РОДИЧІВ		ТУРИЗМ		БІЗНЕС, ВІДРЯДЖЕННЯ	
ПОЛЬЩА	275	74,5%	84	36,5%	100	51%	54	29,8%	54	29,8%	55	41%
УГОРЩИНА	28	7,6%	26	11,3%	21	10,7%	64	35,4%	64	35,4%	15	11,2%
СЛОВАЧЧИНА	20	5,4%	31	13,5%	17	8,7%	14	7,7%	14	7,7%	23	17,2%
РУМУНІЯ	13	3,5%	11	4,8%	15	7,7%	15	8,3%	15	8,3%	13	9,7%
ЧЕХІЯ	0	0%	33	14,3%	5	2,6%	5	2,8%	5	2,8%	4	3,0%
НІМЕЧЧИНА	3	0,8%	9	3,9%	3	1,5%	5	2,8%	5	2,8%	3	3,0%
ІТАЛІЯ	2	0,5%	5	2,6%	4	2%	1	0,6%	1	0,6%	10	2,2%
ІНШЕ	7	1,9%	20	8,7%	13	6,6%	16	8,8%	16	8,8%	10	7,5%
N/A	22	5,9%	10	4,3%	18	9,2%	7	3,9%	24	3,9%	7	5,2%
ВСЬОГО	370	100%	230	100%	196	100%	181	100%	159	100%	134	100%

ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян на 18-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною

ТАБЛИЦЯ 6.

СЕРЕДНЯ ОЦІНКА ШВИДКОСТІ ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ УКРАЇНСЬКИМИ
РЕСПОНДЕНТАМИ

	ПОЛЬЩА	СЛОВАЧЧИНА	УГОРЩИНА	РУМУНІЯ	БІЛОРУСЬ, РОСІЯ
ДУЖЕ ШВИДКО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ І ДОВОЛІ ШВИДКО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ КРАЇНИ			Дзвінкове- Лонья	Дякове- Халмеу	
			Косино- Барабаш		
ДОВОЛІ ШВИДКО, АЛЕ БУВАЄ І ШВИДШЕ НА ОБОХ ЧАСТИНАХ	Грушів - Будомеж		Лужанка- Берегшурань	Порубне- Сірет	Нові- Яриловичі – Нова Гута
	Рава-Руська- Хребенне		Вилок-Тісабеч		
ДУЖЕ ШВИДКО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ І ДОВОЛІ ПОВІЛЬНО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ КРАЇНИ		Малі- Селменці- Вельке Слеменце			Сеньківка – Веселівка – Нові Юрковичі (РФ)
ДОВОЛІ ШВИДКО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ І ДОВОЛІ ПОВІЛЬНО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ КРАЇНИ	Устилуг - Зосін	Малий			
	Ягодин - Дорогуськ	Березний- Убля			
	Смільниця- Кросьценко				
	Угринів - Долгобичув				
	Шегині – Медика				
ДОВОЛІ ПОВІЛЬНО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ І ДУЖЕ ПОВІЛЬНО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ КРАЇНИ		Ужгород- Вишне- Немецьке			
ДОВОЛІ ПОВІЛЬНО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ І ДОВОЛІ ШВИДКО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ КРАЇНИ	Краківець – Корчова		Чоп – Захонь		

ДЖЕРЕЛО:

опитування громадян на 20-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею,
Угорщиною, Румунією, Словаччиною, Білоруссю, Росією

ТАБЛИЦЯ 7.

СЕРЕДНЯ ОЦІНКА ШВИДКОСТІ ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ
ІНОЗЕМНИМИ РЕСПОНДЕНТАМИ

	ПОЛЬЩА	СЛОВАЧЧИНА	УГОРЩИНА	РУМУНІЯ	БІЛОРУСЬ, РОСІЯ
ДУЖЕ ШВИДКО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ ДЕРЖАВИ І ДУЖЕ ШВИДКО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ	Смільниця- Кросьценко	Малі- Селменці- Вельке Слеменце			
ДОВОЛІ ШВИДКО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ КРАЇНИ І ДУЖЕ ШВИДКО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ			Дзвінкове- Лонья		
ДОВОЛІ ШВИДКО, АЛЕ БУВАЄ І ШВИДШЕ НА ОБОХ ЧАСТИНАХ	Рава- Руська- Хребенне	Ужгород- Вишне- Немецьке	Лужанка- Берегшурань	Порубне- Сірет	Нові- Яриловичі – Нова Гута
	Краківець – Корочова		Вилоч- Тісачеч	Дякове- Халмеу	Сеньківка – Веселівка – Нові Юрковичі (РФ)
	Шегині – Медика	Малий Березний- Убля	Косино- Барабаш		
	Угринів - Долгобичув				
ДОВОЛІ ШВИДКО НА ЧАСТИНІ СУСІДНЬОЇ КРАЇНИ І ДОВОЛІ ПОВІЛЬНО НА УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ			Чоп – Захонь		

ДЖЕРЕЛО:

опитування громадян на 20-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною, Білоруссю, Росією

ТАБЛИЦЯ 8.
 ОБІЗНАНІСТЬ УКРАЇНСЬКИХ РЕСПОНДЕНТІВ З ВИПАДКАМИ КОРУПЦІЇ
 НА ПУНКТАХ ПРОПУСКУ (КОРДОН УКРАЇНА - ЄС)

МІЖНАРОДНІ АВТОМОБІЛЬНІ ТА ПІШОХІДНІ ПУНКТИ ПРОПУСКУ	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКІ ЗНАЛИ ПРО ВИПАДКИ КОРУПЦІЇ, %	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКІ НЕ ЗНАЛИ ПРО ВИПАДКИ КОРУПЦІЇ, %	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКИМ БУЛО ВАЖКО ВИЗНАЧИТИСЬ, %
НА УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОМУ КОРДОНІ			
УСТИЛУГ	44%	56%	0%
ЗОСІН	14%	86%	0%
УГРИНІВ	30%	70%	0%
ДОЛГОБИЧУВ	3%	95%	2%
ШЕГИНІ	26%	74%	0%
МЕДИКА	5%	94%	1%
ГРУШІВ	24%	75%	1%
БУДОМЕЖ	10%	89%	1%
КРАКІВЕЦЬ	19%	81%	0%
КОРЧОВА	8%	92%	0%
СМІЛЬНИЦЯ	17%	78%	5%
КРОСЬЦЕНКО	5%	88%	7%
ЯГОДИН	5%	93%	2%
ДОРОГУСЬК	5%	90%	5%
РАВА-РУСЬКА	3%	97%	0%
ХРЕБЕННЕ	1%	99%	0%

ДЖЕРЕЛО:
 опитування громадян на 18-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною

ТАБЛИЦЯ 8.
ОБІЗНАНІСТЬ УКРАЇНСЬКИХ РЕСПОНДЕНТІВ З ВИПАДКАМИ КОРУПЦІЇ
НА ПУНКТАХ ПРОПУСКУ (КОРДОН УКРАЇНА - ЄС)

МІЖНАРОДНІ АВТОМОБІЛЬНІ ТА ПІШОХІДНІ ПУНКТИ ПРОПУСКУ	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКІ ЗНАЛИ ПРО ВИПАДКИ КОРУПЦІЇ, %	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКІ НЕ ЗНАЛИ ПРО ВИПАДКИ КОРУПЦІЇ, %	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКИМ БУЛО ВАЖКО ВИЗНАЧИТИСЬ, %
НА УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКОМУ КОРДОНІ			
ЛУЖАНКА	27%	73%	0%
БЕРЕГШУРАНЬ	12%	88%	0%
ЧОП	24%	76%	0%
ЗАХОНЬ	17%	83%	0%
КОСИНО	11%	88%	1%
БАРАБАШ	13%	86%	1%
ДЗВІНКОВЕ	9%	91%	0%
ЛОНЬЯ	6,5%	93,5%	0%
ВИЛОК	5%	93%	2%
ТІСАБЕЧ	5%	91%	4%

ДЖЕРЕЛО:
опитування громадян на 18-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною

ТАБЛИЦЯ 8.

ОБІЗНАНІСТЬ УКРАЇНСЬКИХ РЕСПОНДЕНТІВ З ВИПАДКАМИ КОРУПЦІЇ
НА ПУНКТАХ ПРОПУСКУ (КОРДОН УКРАЇНА - ЄС)

МІЖНАРОДНІ АВТОМОБІЛЬНІ ТА ПІШОХІДНІ ПУНКТИ ПРОПУСКУ	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКІ ЗНАЛИ ПРО ВИПАДКИ КОРУПЦІЇ, %	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКІ НЕ ЗНАЛИ ПРО ВИПАДКИ КОРУПЦІЇ, %	ЧАСТКА РЕСПОНДЕНТІВ, ЯКИМ БУЛО ВАЖКО ВИЗНАЧИТИСЬ, %
НА УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКОМУ КОРДОНІ			
УЖГОРОД	29%	71%	0%
ВИШНЄ НЕМЕЦЬКЕ	28%	68%	4%
МАЛІ СЕЛМЕНЦІ	25%	75%	0%
ВЕЛЬКЕ СЛЕМЕНЦЕ	25%	75%	0%
МАЛИЙ БЕРЕЗНИЙ	15%	85%	0%
УБЛЯ	22%	78%	0%
НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКОМУ КОРДОНІ			
ПОРУБНЕ	13%	87%	0%
СІРЕТ	5%	93%	2%
ДЯКОВЕ	0%	100%	0%
ХАЛМЕУ	11%	89%	0%

ДЖЕРЕЛО:

опитування громадян на 18-ти пунктах пропуску на кордоні між Україною та Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною



europewb.org.ua