

Жити біля кордону:

громади Шегинь і Угринова



**ЄВРОПА
БЕЗ БАР'ЄРІВ**
громадська організація



**МІЖНАРОДНИЙ
ФОНД
ВІДРОДЖЕННЯ**



МАГАЗИН

ПОЛЬЩА

УКРАЇНА

ПОЛЬЩА

УКРАЇНА

Міжнародний фонд «Відродження» – одна з найбільших українських благодійних фондаций, що з 1990-го року допомагає розвивати в Україні відкрите суспільство на основі демократичних цінностей. За час своєї діяльності Фонд підтримав близько 20 тисяч проектів на суму понад 200 мільйонів доларів США. Фонд заснований філантропом Джорджем Соросом і є частиною міжнародної мережі Фондацій відкритого суспільства (Open Society Foundations).

Сайт: www.irf.ua

Facebook: [www.fb.com/irf.ukraine](https://www.facebook.com/irf.ukraine)



**ЄВРОПА
БЕЗ БАР'ЄРІВ**
громадська організація



МІЖНАРОДНИЙ
ФОНД
ВІДРОДЖЕННЯ

Текст і аналіз:

Руслан Мініч

Дослідницька команда:

Ірина Сушко,
Катерина Кульчицька,
Руслан Мініч,
Павло Кравчук

Матеріал підготовлено за підтримки Міжнародного фонду «Відродження» в межах проекту «Побудова безпечних і людських кордонів через громадську оцінку українсько-польського кордону». Матеріал відображає позицію авторів і не обов'язково збігається з позицією Міжнародного фонду «Відродження».

Зміст

01	Зміст
02	Вступ
04	Що ми зробили на Львівщині та структура цього дослідження
06	Частина 1. На що схоже життя біля кордону?
07	Економічні труднощі чи можливості?
10	М'яка сила
11	Вплив прикордонної інфраструктури на населення
14	Туризм і культура
15	Транскордонна співпраця
16	Контакти між людьми та (відсутня) етнічна напруга
17	Стоп Віза
18	Частина 2. Перетинаючи кордон: факти і сприйняття
19	Подорожні
21	Не чергами єдиними
30	Піший перетин
30	Туристичний ПП
31	Сприйняття дискримінації
32	Частина 3. Ширша картина: політика та інституції
33	Як у ЄС
34	На що підуть польські гроші
36	Розвантаження
37	Антикорупція
38	Пілотні проекти
40	Демократична участь
42	Ключові пункти та висновки
44	Далі буде...
45	Малюнки та карти

Вступ

У 2018 році майже 22 мільйони українців та іноземців перетнули кордон із Польщею. Багато це чи ні? Це, власне, **третина** всіх людей, які суходелом подорожували до країн ЄС (36.8 м) та **п'ята частина** перетинів кордону загалом (100.6 м осіб)¹. В цілому, завантаженість цієї ділянки кордону найбільша.

Пропускна здатність кордону виявилася меншою, ніж потоки подорожніх. Тому, щоб перетнути кордон, вам доведеться зачекати кілька годин. На деяких пропускних пунктах (ПП) немає туалетів, автозаправних станцій чи кафе, щоб захопити трохи їжі. Чи може бути гірше? Насправді, може. Приміром, ви чекаєте годинами в черзі, а хтось, давши хабар, йде без черги. Тут спекотно влітку, а взимку холодно. Багато чого необлаштовано. Люди починають сперечатися, між ними виникає напруга. Такий кордон, по суті, розділяє людей, замість того, щоб об'єднувати їх ідеєю про **відкрите суспільство та вільне пересування**. Цей сухопутний кордон людей відлякує, тому багато хто змінює автомобіль або велосипед на літак або потяг. Такий кордон дискредитує владу та державу як в очах своїх громадян, так і в очах іноземних гостей, тим самим граючи на руку популістам.

Для тих, хто подорожує, перераховані проблеми видимі найбільше, і часто самі ці проблеми стають темами різноманітних досліджень українсько-польського кордону. Але це ще не все. Щонайменше четверта частина людей, які перетинають українсько-польський

кордон, живуть поряд із ним². Вони перетинають кордон по кілька разів на тиждень або навіть на день. Причини, як правило, економічні: купити або продати щось, заробити гроші в Польщі чи десь далі. Кордон – це невід'ємна частина їхнього повсякденного життя. Ці люди бачать проблеми глибше і знають, як їх вирішити, хоча самі часто стають частиною цих проблем.

Центральні органи влади приділяють багато уваги безпеці кордону, а також співпраці між Україною та ЄС. Разом із тим, бракує правильної формули легкого та зручного перетину кордону для законослухняних подорожніх і підприємців. Саме це є головним фокусом європейської концепції інтегрованого управління кордонами, яка нині впроваджується в Україні, і яка у свою чергу може суттєво вплинути на місцеві громади, що отримають найбільше вигоди від такого підходу. Внаслідок цього можуть посилитися співпраця і контакти між людьми під час перетину кордону. Це також стимулюватиме розвиток місцевого туризму. На прикордонних територіях існує чимало незайманих природних і архітектурних див, і такий безпечний кордон із людським обличчям справді посприятиме втіленню ідеї відкритого суспільства, де люди можуть вільно пересуватися без штучно створених перешкод.

Зважаючи на складність проблем, пов'язаних із перетином кордону, та великим впливом наявності кордону на місцеві громади, ми (**аналітичний центр «Європа без бар'єрів»**) вирішили самостійно поїхати туди та подивитися

на ситуацію на місці. Метою цього дослідження є побачити точнішу та ширшу картину, можливості та проблеми українсько-польського кордону як найбільш завантаженого кордону в Україні. Головними героями дослідження є місцеві спільноти, адже саме вони є основними користувачами та бенефіціарами кордону. Ми вивчали, як люди сприймають українсько-польський

кордон і як кордон впливає на їхнє повсякденне життя.

Надалі ми зосередимося на двох спільнотах. Населений пункт Шегині розташований поруч із найстарішим та найбільш переповненим ПП для автомобілів, вантажівок, автобусів і пішоходів, а маленьке село Угринів – лише за кілька сотень метрів від абсолютно нового ПП спільного контролю. Поїхали!



Фото: Європа без бар'єрів

1

«Результати оперативних дій Державної прикордонної служби України та їх виконання: Інфографіка 2018 рік», Державна прикордонна служба України, <https://dpsu.gov.ua/ua/photo-infografika-rezultati-operativno-sluzhbovoi-diyalnosti-za-2018-rik-/>

2

Прикордонна служба Польщі, Статистика, січень-грудень 2018 р., <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/statystyki-sg/2206,Statystyki-SG.html>

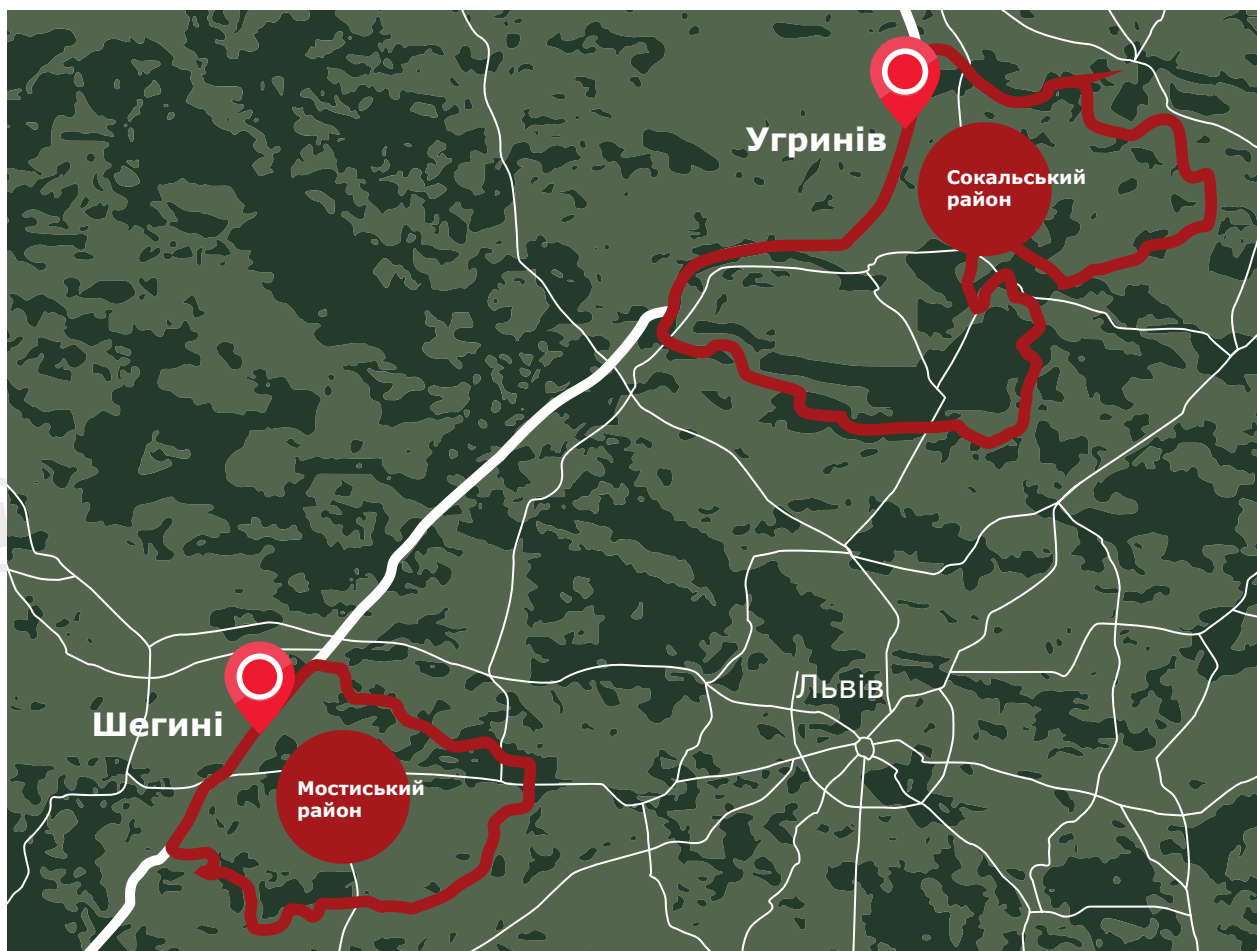
Що ми зробили на Львівщині та структура цього дослідження

Навесні ми здійснили дві розвідувальні поїздки на Львівщину в рамках проекту **«Побудова безпечних і людських кордонів через громадську оцінку польсько-українського кордону»**, який здійснюється у співпраці з Фондом Стефана Баторія (Польща) та фінансується Міжнародним фондом «Відродження».

Наше дослідження підтримав і надихнув фонд «Відкрите Суспільство», метою якого є перетворення окремих кордонів та прикордонних територій із осередків насильства, непевності, обмежень і маргіналізації на безпечні, передбачувані, благополучні та інклюзивні середовища. Ми провели глибинні напівструктуровані інтерв'ю з трьома групами людей: (1) представниками

органів місцевого самоврядування та центральних органів влади, (2) представниками громадянського суспільства - місцевими лідерами, медіа-професіоналами та представниками бізнесу; (3) людьми, стиль життя яких передбачає перетин кордону. Дослідження зосереджене на двох ПП: «Шегині-Медика», найбільшому західному прикордонному пропускному пункті в Україні, який можна перетнути потягом, автомобілем, автобусом та пішки, й «Угринів – Долгобичув», новому ПП зі спільним контролем. Ми опитали людей, які живуть у цих населених пунктах, а також представників сусідніх спільнот із Сокаля і Мостиська. Угринів належить до Сокальського району, а Шегині – до Мостиського. Паралельно ми

04



Карта 1. Сокальський та Мостиський райони, Львівська область

поспілкувалися з львів'янами, які представляють відповідні органи влади та громадянське суспільство. Такий підхід дозволяє нам враховувати особливості сприйняття усіх зацікавлених сторін.

У першій частині цього дослідження ми розглядаємо вплив кордону на стиль життя людей і на їхній світогляд. У другій частині ми звертаємо наш погляд на особливості сприйняття і реалії процесу перетину кордону через два ПП. Постійно рухаючись туди-сюди з України до Польщі та навпаки, місцеві жителі відчувають вплив інфраструктури на своє життя. Остання частина дослідження присвячена політиці управління українським кордоном та відносинам з Польщею, оскільки рішення, які ухвалюють центральні

органи влади не можуть не впливати на місцеві громади. **Незважаючи на те, що за потреби ми враховуємо всю прикордонну лінію з Польщею, основним фокусом нашої уваги є прикордонні громади Угринова та Шегинь. Як наслідок, наші спостереження здебільшого стосуються саме цих населених пунктів і ми не прагнемо екстраполювати їх на всі прикордонні території.** Дослідження має якісний характер і ми плануємо його продовжувати. У другій частині, яка буде опублікована пізніше, ми зможемо підтвердити або відкинути наші гіпотези. Ба більше, ми перевіримо їх на всій лінії українсько-польського кордону, а не лише у двох населених пунктах, на яких зосереджуємося зараз.

Частина 1. На що схоже життя біля кордону?

06

Місцеві жителі сприймають кордон прагматично, вбачаючи в ньому економічний потенціал. Це можливість отримати постійну роботу в Польщі, закуповуватися там, продавати цигарки й алкоголь. Економічна вигода криється навіть за різноманітними культурними ініціативами та спробами розвинути туризм. Кордон надає людям можливості і водночас створює проблеми.

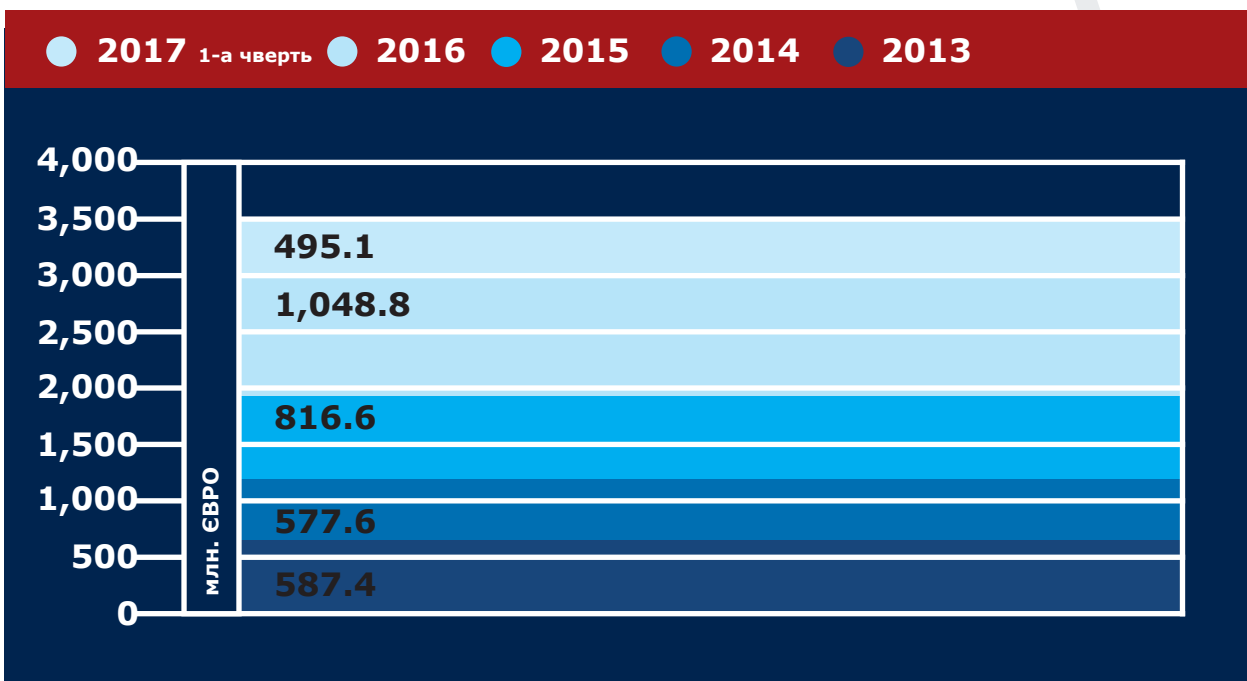
Економічні труднощі чи можливості?

Немає однозначної відповіді на те, як близькість кордону впливає на місцеві спільноти. Одним із феноменів, який виник у наслідок цього, є **місцеві «човники», що їх згадують більшість опитаних**. Ці «човники», або «мурахи», здебільшого привозять до Польщі цигарки та алкоголь, а до України везуть продукти харчування та побутову техніку. Вони не сплачують мито на імпорт, якщо вартість товарів не перевищує 500 євро. Щоб боротися з таким видом «бізнесу», з 2018 року уряд

України запровадив нові обмеження, знизивши щоденний ліміт на перевезення товарів до 50 євро. «Човники» можуть ввозити товари на суму до 500 євро у разі, якщо вони перебували за кордоном 24 години та впродовж останніх 72 годин перетинали кордон лише один раз³. Крім того, існує ще одна категорія дрібних торговців, так звані «верблюди». Щоб уникати сплати податків, вони ввозять дорожчі товари, наприклад, меблі з IKEA, в розібраному вигляді, а тоді збирають їх в Україні.

Малюнок 1.

Безподатковий імпорт з Польщі до України



Джерело:

«Українська правда», <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2017/09/11/628926/>

Наші опитані зі Львова, які живуть за 70 км від кордону, багато в чому вважають таку практику негативною. Один львівський митець навіть назвав «човників» «паразитами». Кордони для них є основним джерелом

доходу, вони не сплачують мито на імпорт, а тому не роблять внеску до державного бюджету, при цьому користуючись державними послугами. Ба більше, ці «човники» не мають належної роботи, а тому їх вважають ледацюгами. «Вони

³

Постанова про внесення змін до Фіскального Кодексу України та інших законодавчих актів України для забезпечення збалансованого бюджету, Документ 2245-VIII, 7 грудня, 2017 р., внесені зміни 1 січня, 2019, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2245-viii?lang=en>

сплять в автомобілі чотири години по дорозі до Польщі, а потім чотири години по дорозі назад в Україну», – сказав чиновник зі Львова.

Опитані, які проживають поряд з кордоном, зазвичай вважають таку практику нормальною чи навіть позитивною. «Місцеві жителі, які продають десять пачок цигарок та пляшку горілки, звісно, не сприяють економічному розвитку регіону. Але це спосіб вижити. Заробіток мізерний. Вони витрачають ці гроші на харчування та освіту для дітей. Вони не порушують жодного закону», – пояснює директор школи.

Більшість опитаних також розповідає, що в Польщі **товари і медицина дешевші**. Люди живуть поряд із кордоном, а тому їм легко його перетнути, щоб купити продукти, а тоді повернутися додому. Витрати на транспорт дешевші за поїздки до Львова, тоді як якість деяких продуктів харчування вважа-

ють кращою. Утім, деякі продукти кращі в Україні – громадяни Польщі приїжджають сюди купувати солодощі, цукор, кетчуп, гірчицю та спеції. В Україні також дешевший алкоголь. Місцеві жителі зазначають, що закриття пішохідного переходу у пункті пропуску «Угринів» ускладнило такий «продуктовий туризм». Проте пішохідний перехід «Шегині» продовжує працювати.

Близькість до кордону також полегшує **трудову міграцію** до сусідньої Польщі чи навіть далі на Захід. Наші респонденти вважають це і можливістю, і проблемою. Не всі процеси можна описати в чорно-білих тонах.

Загалом трудова міграція з України в основному сезонна та циклічна. За даними опитувань, проведених Державною службою статистики України⁴, західноукраїнські регіони (включаючи Львівську область) є основним джерелом міграції робочої сили з України.

Таблиця 1.
Звідки походять трудові мігранти, %

РІК	ПІВНІЧ	ЦЕНТР	ПІВДЕНЬ	СХІД	ЗАХІД
2008	5.7	9.2	8.9	18.8	57.4
2012	6.7	3.3	8.6	9.8	71.6
2017	6	9.2	8.6	6.8	69.4

Джерело:
Державна служба статистики України,
http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ11_u.htm

⁴ Державна служба статистики України, «Зовнішня трудова міграція населення України» статистика за 2015-2017 роки, http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ11_u.htm

Місцеві жителі кажуть, що причиною еміграції є відсутність роботи, низька зарплатня та малі можливості в регіоні. Наприклад, директор місцевого музею хотів стати трудовим мігрантом. «У мене троє дітей, і я отримую мінімальну зарплату. Я б також поїхав, якби не телефонний дзвінок зі Львова про можливість відкрити власний бізнес». Попри це, він визнає, що займатися тут бізнесом непросто. «Мій колега мав бізнес, але змушений був переїхати до Чехії. Митна служба завжди створювала перешкоди для імпорту деяких матеріалів, приміром, пензлів».

З одного боку, трудова міграція спричиняє брак робочої сили, гальмуючи економічний розвиток та інвестиції. «Важко знайти гарного реставратора в теплі пори року, починаючи з квітня і далі. Вони працюють за кордоном приблизно 6 місяців», – зазначає місцевий чиновник зі Львова. А представник Сокальської міської ради пояснює: «Крупні інвестори уникають наших прикордонних районів, оскільки бояться нестачі робочої сили». Ця проблема стосується не лише бізнесу, але й сфери громадських послуг. Директор школи в Шегинях нарікав, що він змушений тримати пенсіонерів та поганих спеціалістів, оскільки немає кого брати на роботу. З іншого боку, «близькість кордону дає можливість отримувати гідну зарплатню, яку інвестори не готові платити в Сокальському районі», – каже інший чиновник з міста Сокаль. Тим часом нестача робітників змушує місцевих підприємців підвищувати зарплату.

Проживаючи за декілька сотень метрів від кордону, люди мають можливість працювати поряд із домом, а не емігрувати на тривалий

час. «Польща навіть запускає нові автобусні маршрути для українців, які працюють в Польщі, щоб вони могли їздити додому на вихідні», – зазначає чиновник зі Львова. Це має позитивний соціальний вплив. «Це допомагає зберегти сім'ї», – зауважує чиновник із Шегинь. Коли батьки довгий час в міграції окремо одне від одного, вони починають віддалятися, зраджувати і з часом розлучаються. Дітям не приділяють належної уваги, наприклад, дехто з опитуваних згадує про випадки куріння та вживання наркотиків. Також кажуть, що діти мігрантів легко дістають гроші і, щоб отримати диплом, дають хабарі в університеті. Вони, як правило, не звикли працювати. «Син або донька неконкурентоспроможні, вони не вміють працювати», – підсумовує художник зі Львова.

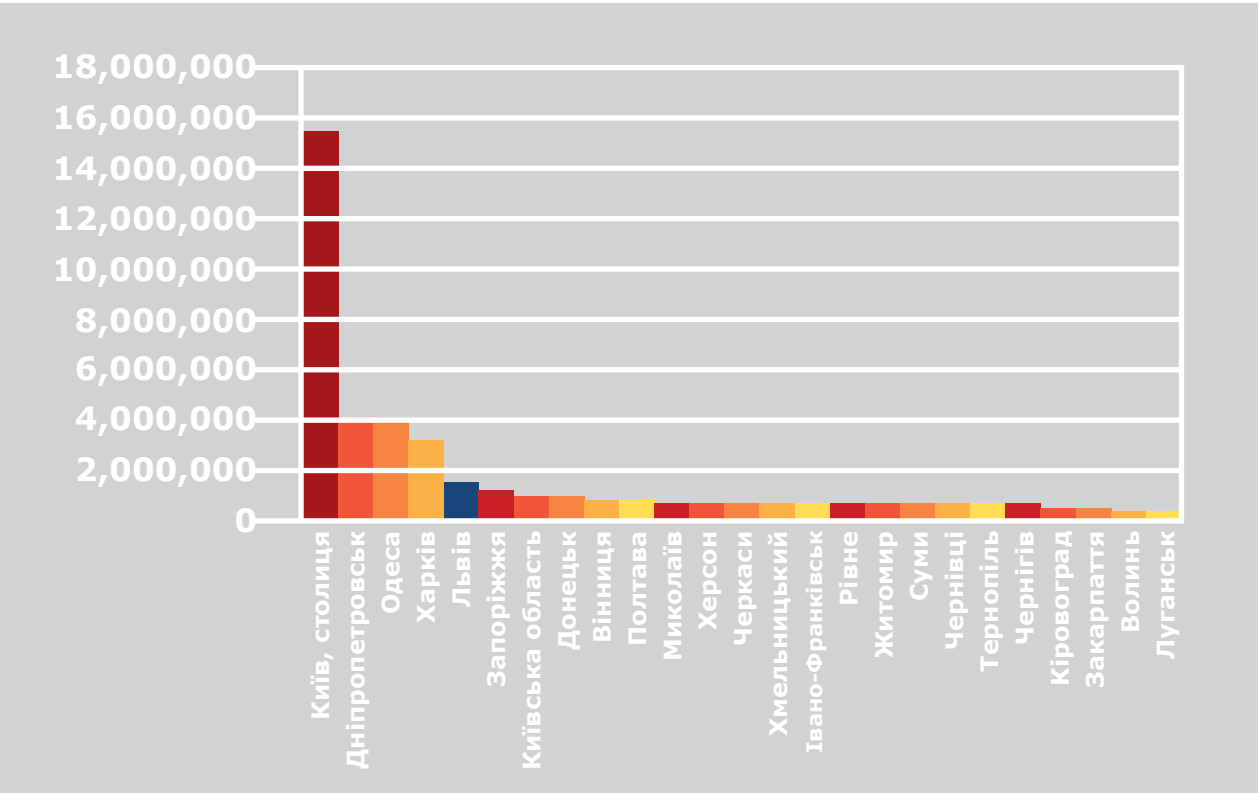
Трудові мігранти надсилають в Україну грошові перекази. За даними Національного Банку України Львівська область посідає п'яте місце після інших великих регіонів України за обсягом особистих грошових переказів в іноземній валюті.



Фото: Європа без бар'єрів.
Пішохідна смуга на ПП Шегині.

Малюнок 2.

Особисті перекази в іноземній валюті, 2018 рік, тис., грн.



Джерело:

Національний Банк України, <http://bit.do/eXSbg>

Чиновник з міста Медики розповідає, що ці перекази компенсують негативне сальдо торгівлі в Україні. Проте інші респонденти визнають, що мігранти після повернення, як правило, гроші витрачають, а не інвестують. «Вони інвестують у будинки, де ніхто не житиме», – каже соціолог зі Львова. «Замість того, щоб відкривати бізнес, вони будують будинки та купують телефони», – додає директор музею з Мостиська.

М'яка сила

Трапляються поодинокі випадки, коли мігранти після повернення відкривають бізнес. У такому разі, опитувані наголошують на **навичках, які мігранти набули за кордоном**. «Місцевий житель, що збирав полуницю в Польщі, заробив гроші, навчився технологіям вирощування, та повернувшись, зараз вирощує свою власну полуницю у селі Туринка», – наводить приклад чиновник з Сокаля. Поруч з Сокалем також є теплиця, де овочі вирощують за голландською технологією.

Тим часом багато людей підтверджують низьку купівельну спроможність місцевих жителів, що має негативний вплив на перспективи розвитку малого бізнесу в регіоні.

Міграційний досвід також впливає на патерни поведінки. «Місцеві жителі вчаться на досвіді поляків. Ви можете порівняти Шегині та Мокряни. Обидва населені пункти належать до Мостиського району, але вони дуже різні», – наголошує голова громади Шегині. «Спорт та здоровий спосіб життя замість ку-

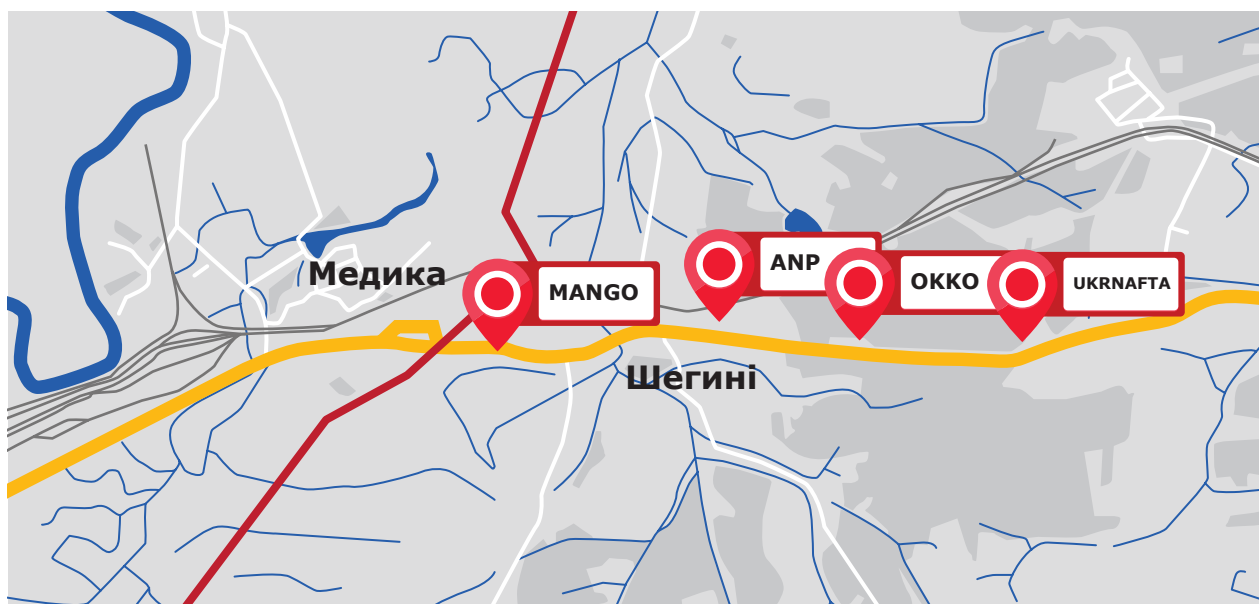
ріння – це нова тенденція серед молоді. Місцеві більше не залишають сміття після пікніків. Вони висаджують газони. Учні на Різдво та Великдень займаються волонтерством, готують подарунки для дітей» – наводить приклад громадський активіст з Сокаля. «Більше

людей зі східної України їдуть до Польщі, і це добре. Вони можуть подивитися, як там живуть люди та які вони мають цінності», – додає чиновник. Усе це сприяє інтеграції України в ЄС на рівні цінностей та поведінки людей, а не тільки на рівні інституцій та правил.

Вплив прикордонної інфраструктури на населення

Кордон може бути суттєвим джерелом доходу. Наприклад, прикордонна та митна служби сплачують податок на прибуток до місцевого бюджету Шегинь. У 2016 році село Шегині об'єдналося з іншими населеними пунктами в рамках реформи децентралізації. Як наслідок, нова громада отримала нові джерела доходів, в тому числі податок на прибуток. Ба більше, оскільки пункт пропуску «Шегині» можна перетнути автомобілем, там є кілька автозаправних станцій, що сплачують акцизні збори за паливе, частина з яких надходить до місцевих бюджетів, хай навіть тільки до 2020 року⁵. У січні-квітні 2019 року сума цього мита нараховувала 2,05 мільйона грн (або 68 тис. євро), що становить 27 відсотків від усіх податкових надходжень.⁶

Карта 2.
АЗС, «Шегині»



Джерело:
Карти Google, Автозаправні станції

⁵ «Нововведення в Бюджетному та Податковому законодавстві для місцевих бюджетів у 2019 році» <https://decentralization.gov.ua/news/9768>

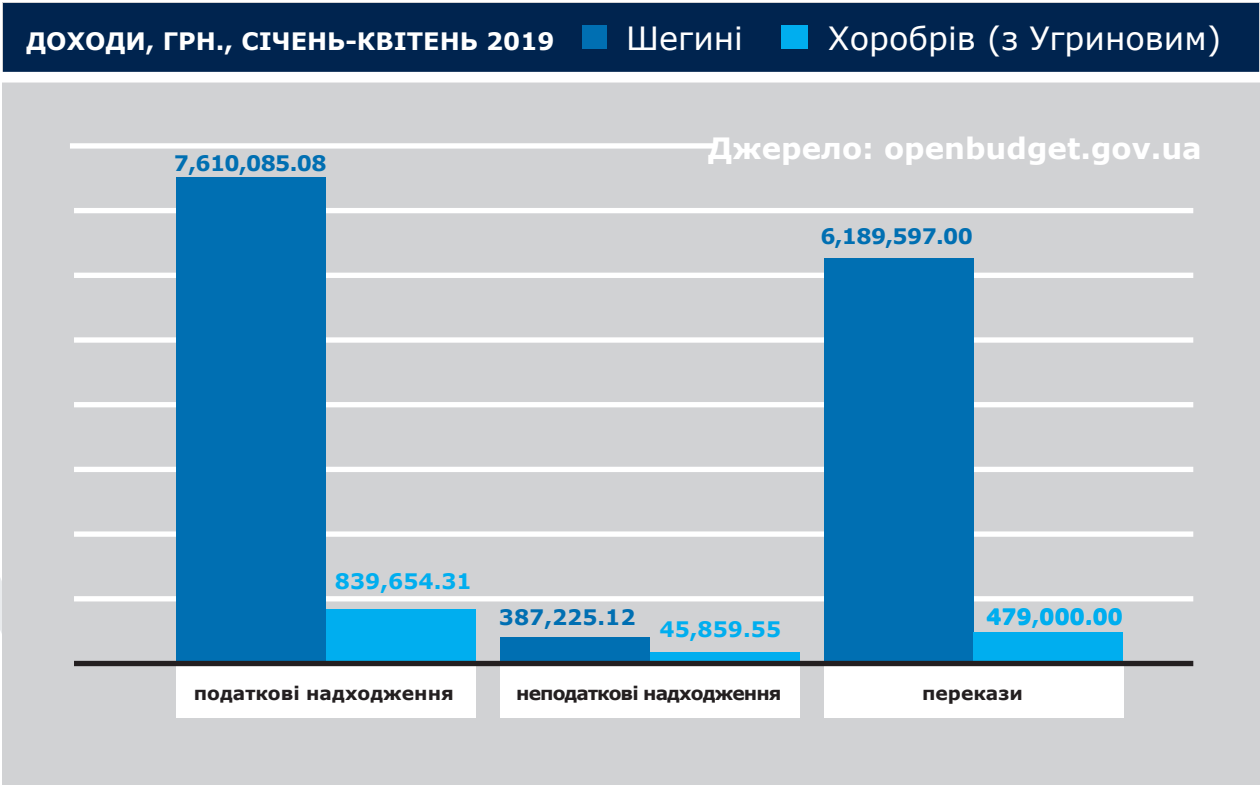
⁶ Бюджет об'єднаної спільноти Шегині, OpenBudget, <https://openbudget.gov.ua/local-budget/13522000000/local-incomes>

Прикордонний пункт пропуску «Угринів» розташований на території Польщі. В цьому випадку місцева громада не отримує податок на прибуток від прикордонних і митних служб, адже він надходить до районного бюджету. Але навіть якби пункти прикордонного та митного контролю розташовувалися на території України, то вони теж не отримували би цей дохід, оскільки громада не долучилася до реформи децентралізації. Однією з причин такої ситуації є побоювання місце-

вих мешканців про те, що у них не вистачить ресурсів для виконання більшої кількості обов'язків, які супроводжують **децентралізацію**. **Так, будівництво нових пунктів пропуску на території України може не лише забезпечити додаткові, суттєві джерела доходу для прикордонних населених пунктів, але й підтримати реформу децентралізації шляхом надання додаткових фінансових стимулів для місцевих громад.**

Малюнок 3.

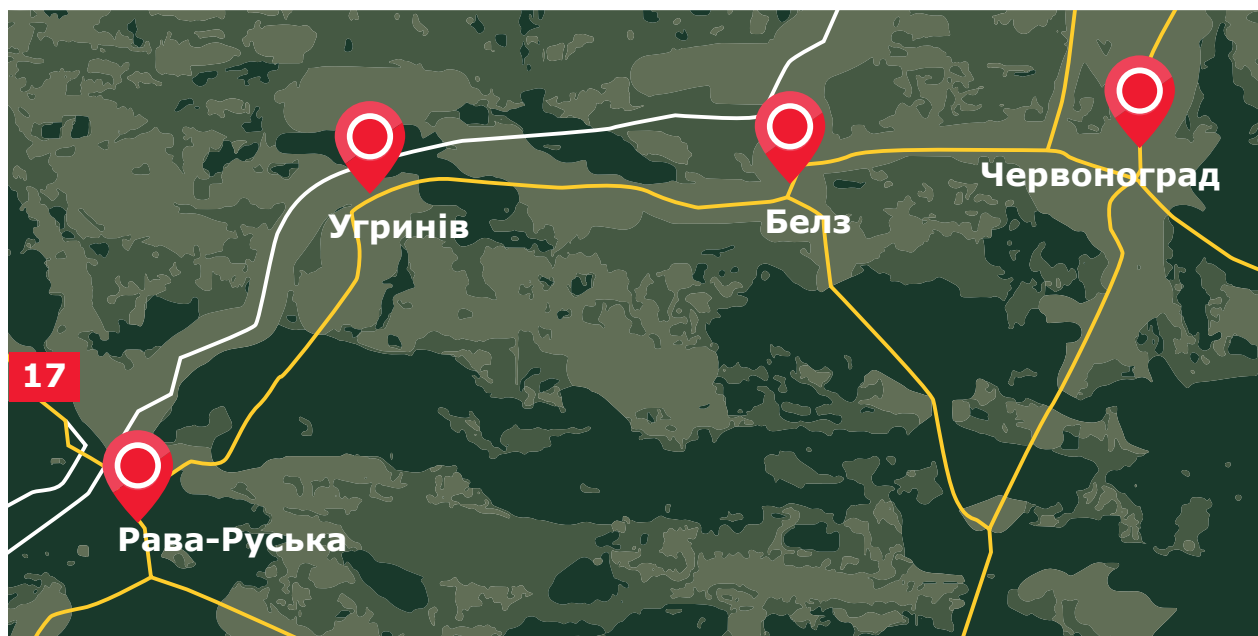
Доходи, Шегині та Хоробрів – Угринів



У 2015 році Польща погодилася надати Україні пільговий довгостроковий кредит на суму до 100 млн євро для модернізації ПП та доріг, що ведуть до них. Але початок втілення цього проекту після деяких затримок запланований лише на 2019 рік. Реалізація цих проектів не лише покращить умови перетину кордону, але й пожвавить місцеві громади. «Багато населених пунктів вздовж дороги від міста Червоноград до ПП «Рава-Руська» ізольовані від решти світу», – говорить місцевий бізнесмен. «Ця дорога може бути поштовхом для розвитку сусідніх міст, таких як Белз та Унів», – додає чиновник із Сокаля.

Карта 3.

Дорога від Червонограда до ПП «Рава-Руська»



Утім, сусідство з ПП має також негативні наслідки. Приміром, мешканець села Медика розповідає, що місцеві орендодавці вимагають занадто високу орендну плату, оскільки в селі живуть працівники митниці, що здатні платити такі ціни. Ба більше, люди, які перетинають кордон, забруднюють місцеве довкілля сміттям. Ситуація на пропускному пункті «Шегині» була особливо поганою, доки черги автомобілів не перемістили за межі села і не прийняли закон про зниження акцизного податку на автомобілі, що ввозяться з ЄС. До цього водії повинні були перетинати кордон кожні 5-10 днів, щоб уникнути сплати податку на імпорт.

Мешканці Угринова теж нарікали на забруднення, оскільки на ПП немає туалетів, смітників і вуличного освітлення. Ситуація там видається гіршою, ніж у Шегинях, хоча трафік менший (дивіться Малюнок 9. Пропускна спроможність ПП у Львівській області).

13



Фото: Європа без бар'єрів.
ПП Угринів-Долгобичув.

Туризм і культура

Місцеві жителі вбачають великий **туристичний потенціал** у регіоні, особливо у Сокалі й Угринові. Тут протікає річка Буг, приваблюючи туристів з Польщі. Річка нерегульована та звивається поміж розмаїтими мальовничими пейзажами України, Польщі та Білорусі. Чинovníки Сокаля просувають ідею створення у цій місцевості туристичних маршрутів на байдарках та навіть спорудження водного переходу для перетину кордону. Разом із Брестською областю Білорусії та польським селом Дрогіжин Сокальський район бере участь у Програмі транскордонної співпраці Польща-Білорусь-Україна 2014-2020 з проектом «Буг єднає нас – створення двох транскордонних туристичних маршрутів на байдарках».⁷

Поляки, у свою чергу, здійснюють паломництво з українського міста Белз до польського міста Ченстохова, де зберігається ікона Богородиці, яка до того перебувала в місті Белз. Як бачимо, існує можливість розвитку релігійного туризму.

Місцеві чиновники розповідають про проект велосипедних магістралей від ПП «Угринів» до дороги регіонального значення Р15. Це може дати ще більший поштовх для туризму, адже громадяни Польщі люблять подорожувати велосипедом.

Приваблювати туристів може також старовинна архітектура. Представники району навіть розробили туристичний маршрут із заїздом до католицького костелу у селі Варяж, відвідуванням старовинних церков і комплексу

монастирських будівель у місті Белз, а також городища та Палацу Урбанських-Потоцьких у місті Тартаків⁸. **Але через закриття пішохідного та велосипедного переходу на ПП «Угринів» ці проекти можуть поступово зникнути, так само як і плани стимулювати туризм у регіоні.** Через українсько-польський кордон проходять комплекси фортів, частина яких розташована у селі Поповичі, яке належить до громади Шегині. Сільський голова навіть озвучив ідею створити пішохідний пункт пропуску від Поповичів (Україна) до села Седліска (Польща) і туристичний маршрут, який об'єднав би фортеці по обидва боки кордону.

Завдяки фортецям це було ідеальне місце для проведення музичного фестивалю Fort.Missia у 2009-2012 роках. Саме на цьому фестивалі місцеві активісти просували «мистецтво на повоєнних руїнах» та спілкування між людьми. В організаторів цього культурного заходу був і прагматичний мотив. «Нашою метою було розкрити цю місцевість для потенційних інвесторів», – пояснює один з організаторів, який зараз працює директором музею у місті Мостиська.

Завдяки спільній історії існує багато інших місць, які мають історичне значення для обох країн. Польща вкладає гроші у збереження та реставрацію спільної культурної спадщини у Львівській області, але, як зауважує один із львівських митців, Україна такого в Польщі не робить.

7

"Буг єднає нас – створення двох транскордонних туристичних маршрутів на байдарках", Програма транскордонної співпраці Польща-Білорусь-Україна 2014-2020pp., <https://www.pbu2020.eu/pl/projects2020/7>

8

Інтерв'ю місцевих посадовців Сокальського району та Угринова-Хороброва

Транскордонна співпраця

Рівень **транскордонної співпраці** різниться серед прикордонних населених пунктів: **Сокаль та Угринів здаються більш активними, ніж Мостиська та Шегині**. «У нас є угода про партнерство з сільською громадою Долгобичув і тісні контакти з Грубешівським повітом, хоча співпраця з останнім зараз менш активна через зміну керівництва в районі», – говорить представник Угринова. Представники Сокаля мають партнерів у повіті Замость, Томашівському повіті, Підляському воєводстві, Долгобичуві.

Місцеве громадянське суспільство також має міжнародні зв'язки. Наприклад, громадська активістка з місцевого відділення благодійної організації «Карітас» розповідає про співпрацю з релігійною організацією з міста Томашув-Любельський та монастирями Ченстохова та Гідле, що розташовані дещо далі від кордону. Вони часто організовують туристичні поїздки для дітей і тому мають гарні стосунки з польськими туристичними агенціями.

Крім того, велосипедний клуб

Сокаля брав участь і завоював медалі у велопробігу між Сокалем (Україна) і Грубешівом (Польща)⁹. Стефан Батрух, священник Української греко-католицької церкви у Любліні та голова Фонду духовної культури прикордонних територій, заснував Дні добросусідства, які регулярно проводяться в регіоні¹⁰.

У той же час представники Шегинь скаржаться, що «голова громади відвідував село Медика двічі. «Але їхня влада не зацікавилася співпрацею з нами. Вони вже співпрацюють із містом Мостиська (районний центр)». Тим часом активісти міста Мостиська провели спільні дослідження з університетом Жешува та Українською службою рятувальної археології.

Від кількадечних розмов із місцевими жителями складається враження, що вони **вважають туризм і прикордонну культурну співпрацю способом стимулювати місцеву економіку, приваблюючи до регіону іноземних інвесторів та іноземців, аби ті витрачали гроші у місцевих магазинах і ресторанах**.

15



Фото: Наше Слово.

Дні добросусідства в Сокальському районі.

9

Сокаль, «Спортивний клуб «Велосокал» успішно виступив на велосипедних гонках у Польщі», 19.07.17, <http://sokalfm.com/?p=12897>

10

Сокальська Районна Рада, «Дні добросусідства проходили в Сокальському Районі» 2.07.19, <http://rajrada.sokal.lviv.ua/?p=86977>

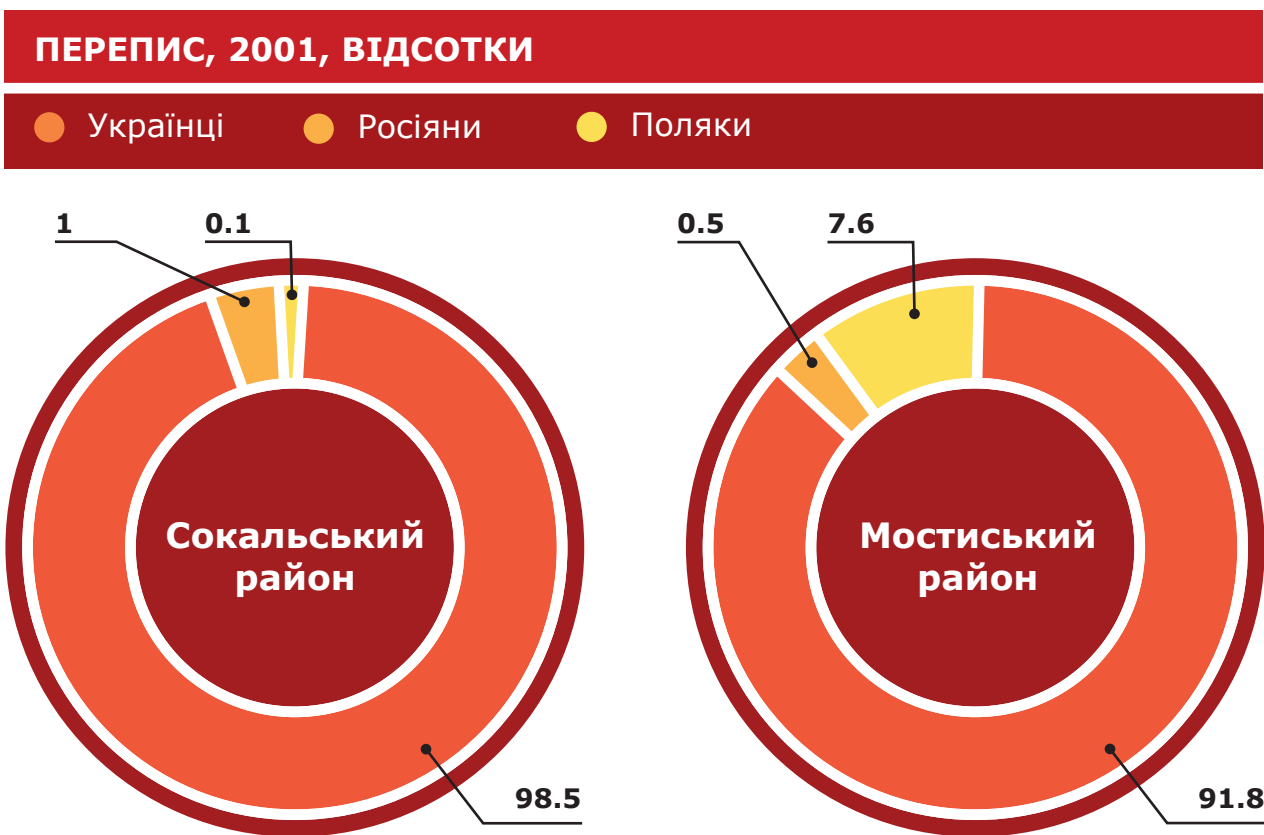
Контакти між людьми та (відсутня) етнічна напруга

Близькість кордону і його зміни в минулому залишили свій слід в особистому спілкуванні і стосунках між людьми на прикордонні. Хтось має друзів і родичів у Польщі, а хтось відвідує могили родичів.

Для Мостиського району проблема міжетнічних відносин відіграє важливішу роль, ніж для Сокальського району. Згідно з останнім переписом населення, проведеним у 2001 році¹¹, етнічні поляки складають тут 7.6 відсотків населення порівняно з 0.1 відсотка у Сокальському районі. Природно, що Мостиська має школу з польською мовою навчання¹².

Малюнок 4.

Етнічний склад Сокальського та Мостиського районів



Більшість опитаних людей визнали позитивний характер особистого спілкування між людьми. У повсякденному житті не виникає конфліктів. Українці та поляки відзначають і православні, і католицькі свята. Більшість місцевих жителів знають польську, хоча й на різному рівні, а місто Мостиська навіть святкує незалежність Польщі¹³.

Лише кілька респондентів, під впливом спогадів про кількарізний переділ кордону, розповіли про негативне ставлення до сусідньої країни. Це переважно люди літнього віку. У той же час деяка напруга підживлювалася на рівні великої політики і для цього часто використовують місця поховань.

¹¹ Державна служба статистики України, «Кількість та склад населення на Львівщині за даними перепису населення у 2001 році» <http://2001.ukrcensus.gov.ua/results/general/nationality/lviv/>

¹² Відкрита школа «Мостиська загальноосвітня школа №3, Мостиська Міська Рада, Львівська область» <https://open-school.uspishnemisto.com.ua/school/460603/>

¹³ Мостиська районна державна адміністрація, «Польський фестиваль: святкування 100 років незалежності у Мостиськах» 12.11.18, <https://mostyska.loda.gov.ua/marsh-z-nagodi-100-richchya-nezalezhnosti-polshhi-u-mostiskah/>

Стоп | Віза

Спочатку більшість місцевих жителів казали, що безвізовий режим не дуже вплинув на їхнє життя і мобільність. Єдиний очевидний для них факт – це зменшення бюрократії і відсутність плати за візу. Причиною могло бути те, що основна мета візової лібералізації – це короточасні поїздки з метою навчання, туризму і ділові поїздки, але вона не охоплювала більш бажаних для місцевих роботи та проживання. . «Поляки приїжджають до нашого регіону переважно з туристичною метою. У наших людей немає достатньо грошей, щоб поїхати до Польщі тільки для огляду визначних пам'яток. Вони переважно їдуть на роботу», – з жалем каже місцевий священик.

При цьому **прикордонник наголошує на збільшенні кількості туристів**: «Зараз автобуси набиті туристами». Це не покращило ситуацію з довгими чергами і часом очікування на прикордонних пунктах пропуску. Представники прикордонної служби запевняють, що вони забезпечують ПП більшою кількістю персоналу, коли потоки людей дуже великі. Подорожні помітили, що на перевірку людей які їдуть за безвізовим режимом, витрачають більше часу, ніж на людей із візами. Віза містить точну інформацію про період дії, і прикордонникам легше перевірити законність перебування. У випадку безвізових подорожей чиновники мають перевірити у базі даних залишок днів, упродовж яких людині дозволено перебувати в країнах Шенгену, а для цього потрібно більше часу.

Громадська активістка з міста Сокаль, яка часто організовує туристичні поїздки для дітей, зазначає, що організація таких поїздок зараз стала простішою і більше людей їздить до Польщі. Раніше,

коли їм доводилося докладати багато зусиль та проводити багато часу за оформленням візи, вони зазвичай їздили до більш віддалених країн і на довший період часу.

Хоча загалом візова лібералізація не передбачає працевлаштування, багато людей використовують її переваги саме з цією метою. А Польща, вочевидь, сприяє працевлаштуванню українців. «Нині українці в'їжджають до Польщі за безвізовим режимом, залишаються там, а в останній день подають заявку на продовження свого терміну перебування. Поки органи влади перевіряють документи, люди можуть на законних підставах перебувати в Польщі», – каже львівський дослідник та експерт, ділячись із нами рекомендаціями. Однак безвізовий режим впливає не тільки на західні регіони. «Все більше людей зі східної України їдуть працювати до Польщі. Вони в'їжджають по безвізовому режиму, реєструються в центрі зайнятості і працюють упродовж визначеного періоду», – зауважує активіст із Сокаля.



Photo by Europe Without Barriers.

Travellers notice the longer amount of time spent on control of visa-free people.

Частина 2. Перетинаючи кордон: факти і сприйняття

18

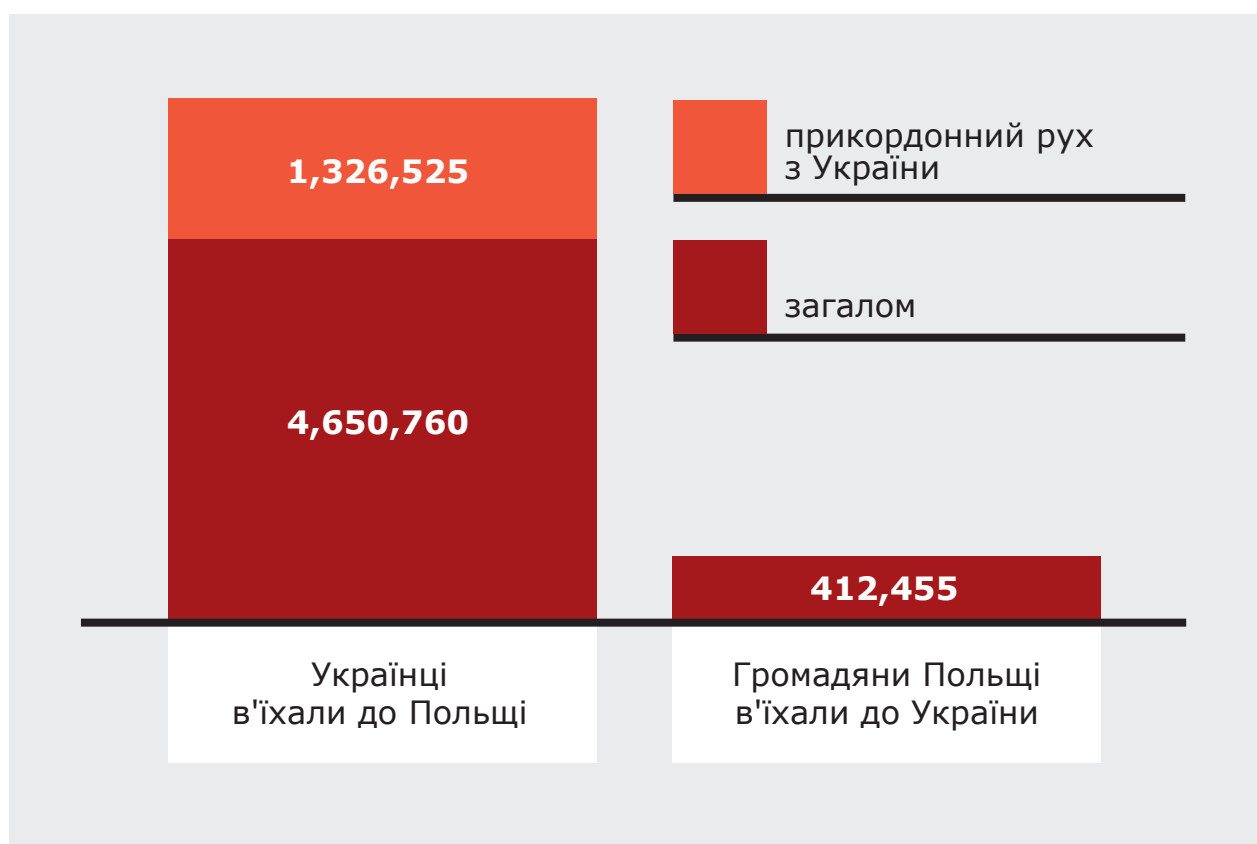
Хоча інша країна – всього лише за декілька сотень метрів, щоби в'їхати до Польщі, місцеві жителі повинні пройти через ПП. Багато з них робить це щодня. Те, що вони бачать та переживають в іншій країні, має великий вплив на їхнє життя. У цій частині ми розповімо про сприйняття місцевими прикордонної інфраструктури та їхні уявлення про неї.

Подорожні

Сухопутний кордон між Україною та Польщею особливо важливий для українців, які живуть поряд. Приблизно третина громадян України, які в'їхали до Польщі прямо з України у першому півріччі 2019 року, – це мешканці прикордонних населених пунктів¹⁴. Поляки водночас набагато менше цікавляться Україною. Всього лише приблизно 412 тис. поляків в'їхали до України за цей самий період, а це в 11 разів менше за кількість українців, що в'їхали безпосередньо до Польщі – близько 4.65 млн.

Малюнок 5.

Хто перетинає українсько-польський кордон



19

Джерело:

Прикордонна Служба Польщі, Статистика, 1-е півріччя 2019 року, <http://strazgraniczna.pl/download/1/21730/BiuletynIpolrocze2019r.pdf>

У нас немає даних про те, скільки разів саме громадяни Польщі перетинали два ПП, на яких фокусується це дослідження. Однак ми можемо порівняти кількість перетинів українцями та іноземцями загалом. В «Угринові» українці в 9-10 разів частіше перетинають кордон, ніж іноземці, тоді як в «Шегинях» це співвідношення сягає приблизно 7 разів (**дивіться Малюнок 6. Кількість перетинів кордону через пункти пропуску «Угринів» та «Шегині»**)¹⁵. Ці дані підтверджують наш висновок, що українсько-польський кордон, включаючи два ПП, має більше значення для українців, ніж для іноземців.

¹⁴

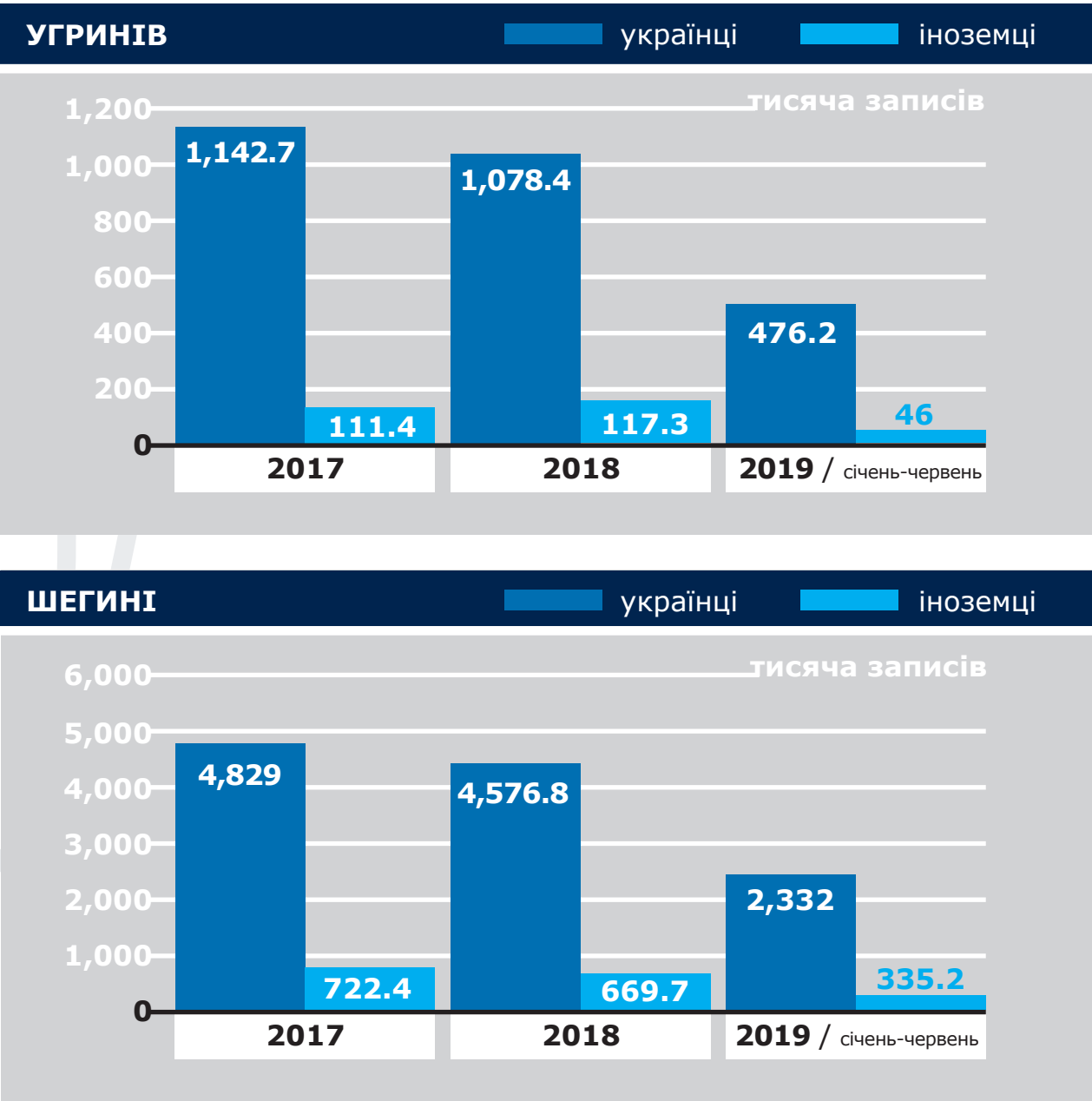
Розрахунки автора. Джерело даних: Прикордонна служба Польщі, Статистика, 1 півріччя 2019 року, <http://strazgraniczna.pl/download/1/21730/BiuletynIpolrocze2019r.pdf>

¹⁵

Відповідь Адміністрації Державної прикордонної служби України на публічний запит від «Європи без бар'єрів», 07.19, № 41/М-1494

Малюнок 6.

Кількість перетинів кордону через пункти пропуску «Угринів» та» Шегині»



Джерело:

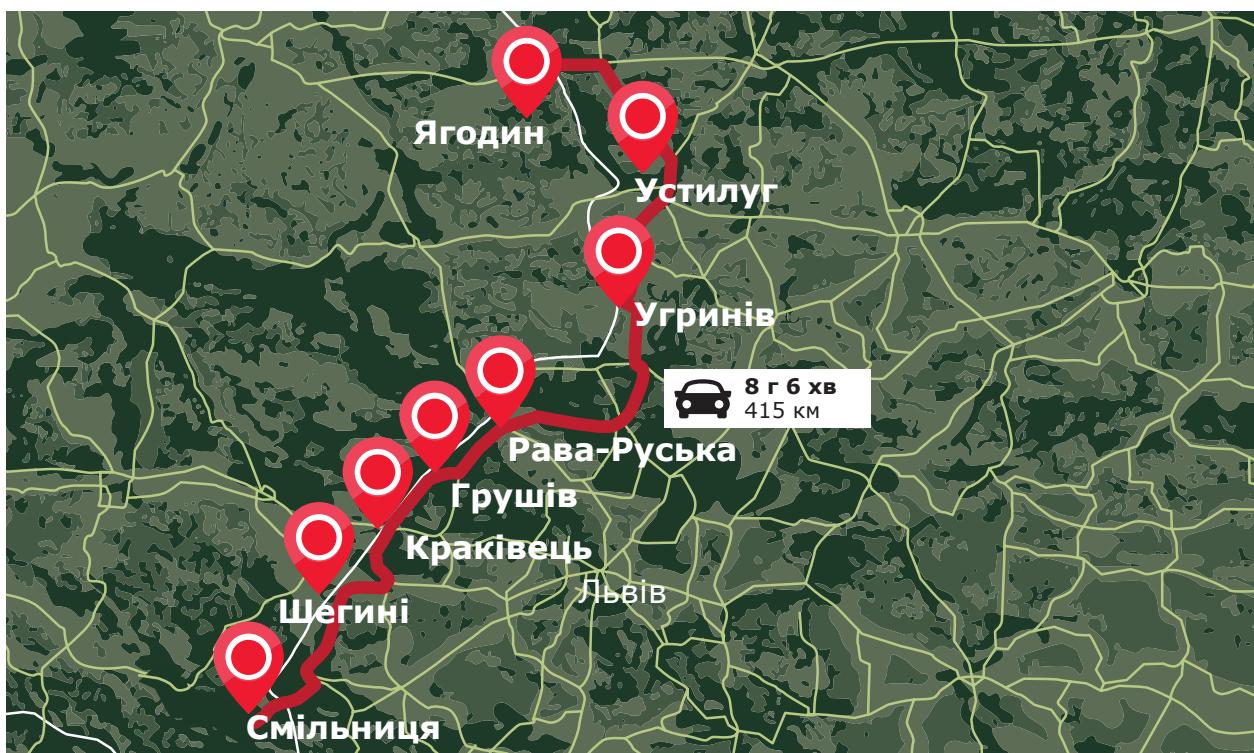
Адміністрація Державної прикордонної служби України

Останнім часом місцеві жителі почали помічати деякі зміни у профілі мандрівників. «Більше людей зі східної України їдуть на роботу до Польщі», – наводить приклад громадський активіст із Сокаля.

«Коли у нас був пішохідний перехід, багато людей із сусідньої Волині користувалися ним. Були навіть люди з Нововолинська, які орендували тут житло. Вони щодня їздили до Польщі працювати на пилорамі», – розповідають нам жителі Угринова. Тому питання про відкриття пішохідного переходу в пункті пропуску «Угринів», і можливо, навіть на найближчому ПП на Волині – в Устилузі, а також на інших ПП, варто вивчати далі.

Карта 4.

Міжнародні автомобільні ПП між Україною та Польщею



Не чергами єдиними

Багато опитаних говорять про **довгі черги** на ПП як про одну з головних проблем. Один львівський чиновник наголошує: «Довгі черги – це головна перешкода для економічного розвитку Львова». Вони знеохочують польських підприємців та чиновників відвідувати такі міста як Львів чи Сокаль. Ситуацію полегшують лише дешеві авіарейси до Львова та потяг Київ-Львів-Перемишль.

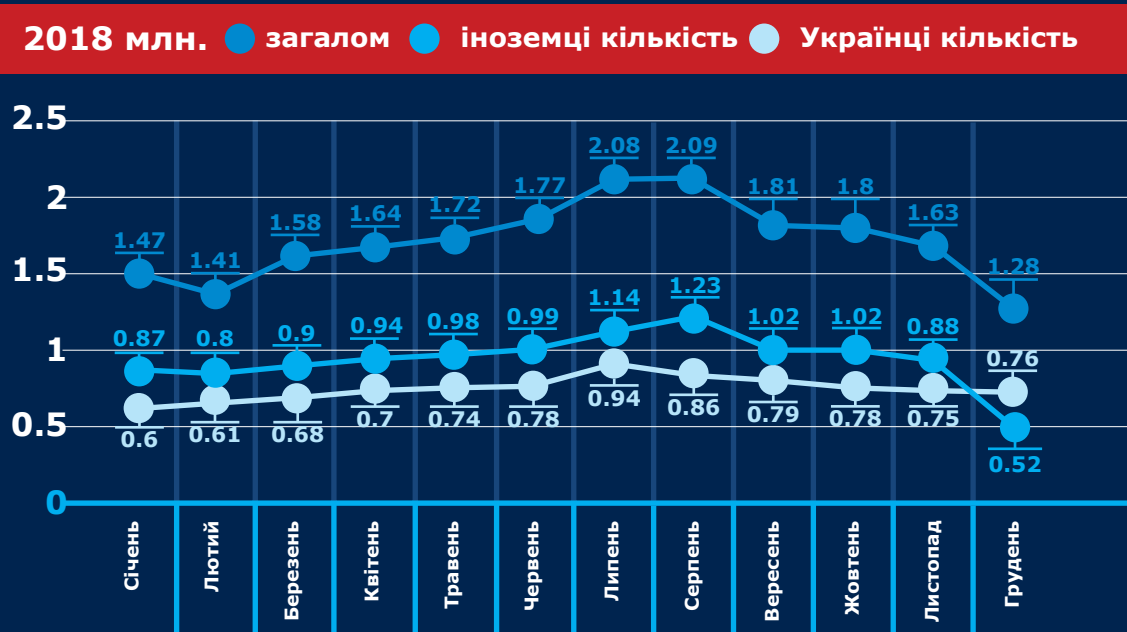
Люди, які живуть безпосередньо поряд з ПП, здебільшого скаржаться на черги, створювані українськими водіями на автомобілях з європейськими номерними знаками. Рані-

ше вони перетинали кордон кожні 5-10 днів, щоб не сплачувати акцизний податок. Українські національні ЗМІ детально висвітлювали це питання. У листопаді 2018 року парламент України знизив акцизний податок, що полегшило ситуацію з чергами. Кількість автомобілів на європейських номерах, які перетинають кордон, зменшилась із 880 тисяч у листопаді до 520 тис. у грудні 2018 року¹⁶. Ці цифри стосуються всього українського кордону, не лише двох аналізованих нами ППП. Загальна кількість разів перетину кордону транспортними засобами за деякими винятками також зменшилась, і місцеві жителі помітили це.

¹⁶

Юрій Лисюк, «Впровадження інноваційних технологій для створення інтегрованого транспортного ринку», відділ прикордонних перевірок Адміністрації Державної прикордонної служби України, 20.03.19, <http://bit.do/eP3qu>

Малюнок 7. Вантажівки, що перетинають кордон



Джерело: Державна Прикордонна служба України

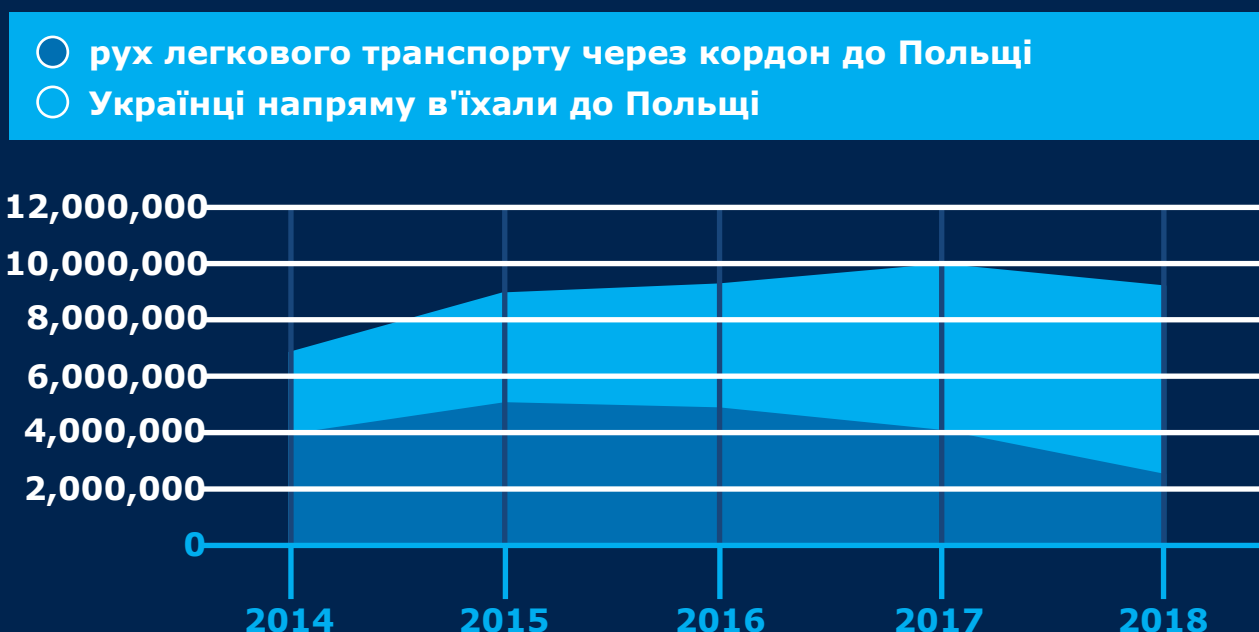
Крім того, жителі Шегинь задоволені, що чергу перемістили за межі села, оскільки раніше їх дуже дратували шум, напруга, бійки та сміття.

Утім, ситуація з чергами та часом очікуванням більш складна, адж місцеві жителі самі впливають на ситуацію, особливо «човники». Вони перетинали кордон щодня або кілька разів на день, перевозячи без мита до 50 кг товарів вартістю до 500 Євро.

З січня 2018 року уряд України обмежив **неоподаткований імпорт товарів**, чим завадив людям часто їздити до польських магазинів. Зараз вони можуть перетинати кордон один раз на три дні і залишатися в Польщі протягом 24 годин, якщо хочуть ввезти аналогічну кількість товару¹⁷. Така зміна в законодавстві пояснює 38 відсоткове зниження малого прикордонного руху через польський кордон.

Малюнок 8.

Рух легкового транспорту через кордон до Польщі



Джерело:

Польська прикордонна служба, статистика,
<https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/statystyki-sg/2206,Statystyki-SG.html>

¹⁷

Закон України, "Внесення змін до Податкового Кодексу України та інших законодавчих актів для збалансування доходів до бюджету у 2019 році" № 2245-VIII, 7.12.17, внесені зміни 1.01.19, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2245-19>

Багато хто з опитаних позитивно оцінюють роботу українських прикордонників і скаржаться на повільність польських. «Я порахував, що працівники польської митниці перевіряють одну машину приблизно 15 хвилин, і це довше, ніж українські прикордонники», – зауважує підприємець із Сокаля. Дехто називає причиною такої ситуації так званий «італійський страйк». За словами наших місцевих співрозмовників, уряд Польщі відмовився підвищити митникам зарплату і на знак протесту вони проводять дуже ретельну перевірку так довго, наскільки дозволяють національні норми.

Тим часом деякі респонденти, які подорожують через ПП до інших сусідніх країн ЄС, кажуть, що «угорські та румунські чиновники теж працюють повільно. Тому я не думаю, що в цьому винен "італійський страйк"». Інше можливе пояснення – це більш ретельні перевірки тривалості законного перебування в ЄС для тих, хто подорожує без віз, порівняно з власниками візи. Крім того, після запровадження безвізового режиму у 2017 році до ЄС стало їздити більше людей.

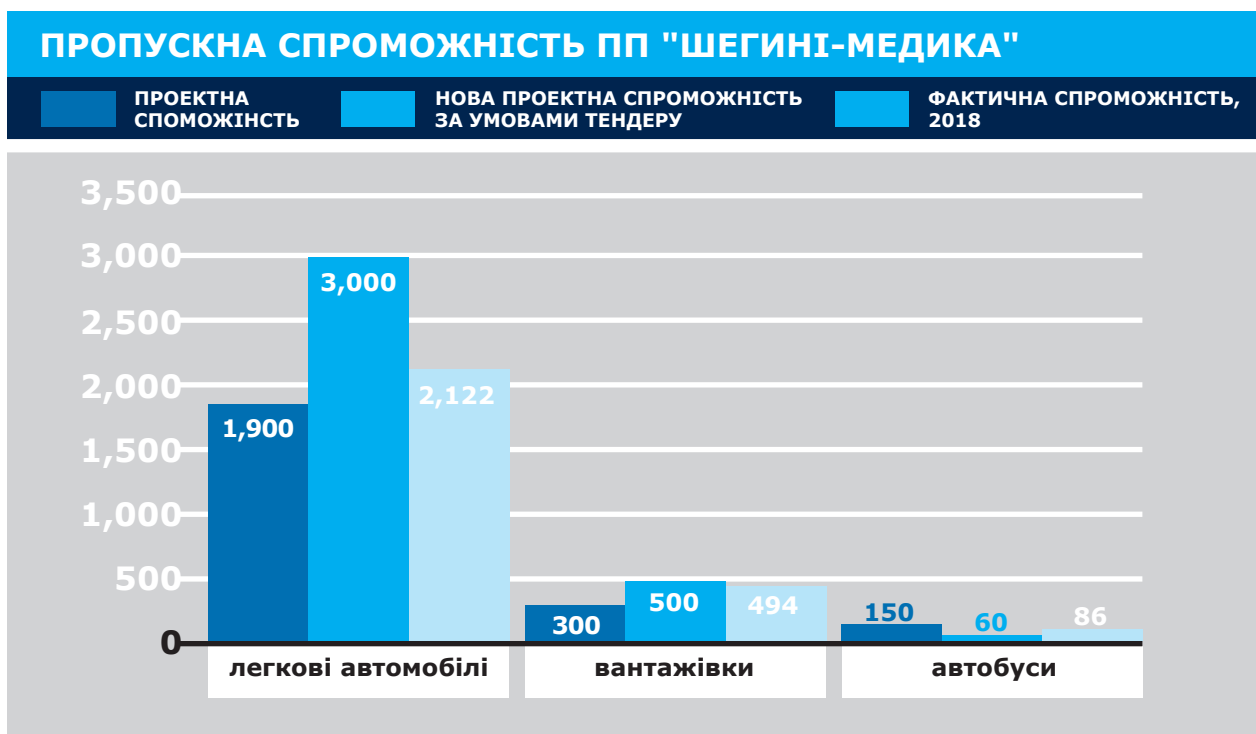
Пропускна спроможність деяких ПП насправді менша за реальний потік людей, на проведення перевірки не вистачає прикордонників. Щоб зменшити цю проблему, українські прикордонники забезпечують більше персоналу у вихідні та на свята, коли ПП дуже перевантажені.

Інфраструктура ПП обмежує його спроможність, як-от у випадку з пропускним пунктом «Шегині». У 2015 році Польща надала кредит Україні на суму 100 млн євро для покращення прикордонної інфраструктури, включаючи три ПП та п'ять ділянок доріг. Домовленість підписали ще у 2015 році, але схоже, що впровадження проекту розпочнуть лише у 2019.

Польська компанія «ЮНІБЕП» (UNIBEP) у 2018 році виграла тендер на відновлення пункту пропуску «Шегині». Загальна вартість проекту 15.720 млн євро¹⁸. Це значно підвищить пропускну спроможність ПП, хоча цього може бути все ще недостатньо для автобусів. Проект передбачає 60 автобусів на день, тоді як у 2018 році фактична середньодобова пропускна спроможність була 86 автобусів.

Малюнок 9.

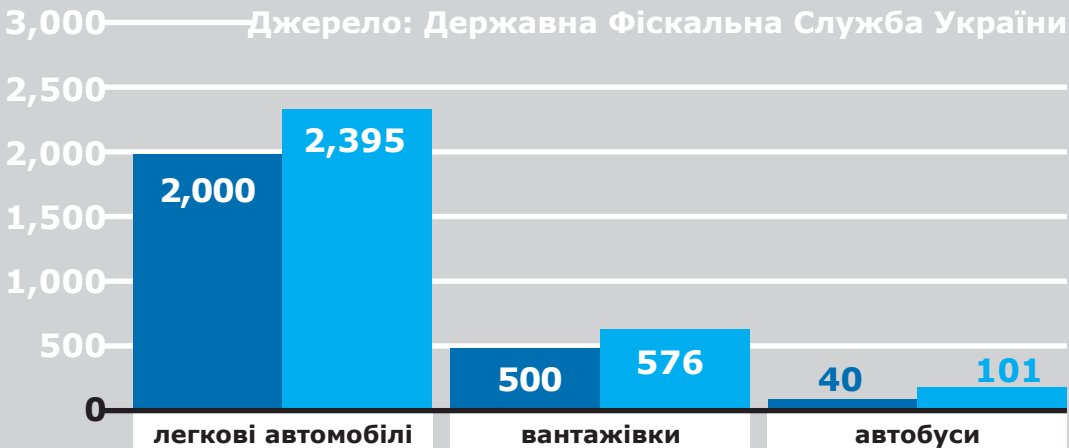
Пропускна спроможність ПП у Львівській області



ПП "КРАКОВЕЦЬ-КОРЧКОВА": СЕРЕДНЬОДОВОБА ПРОПУСКНА СПРОМОЖНІСТЬ, 2018

ПРОЕКТНА СПРОМОЖНІСТЬ

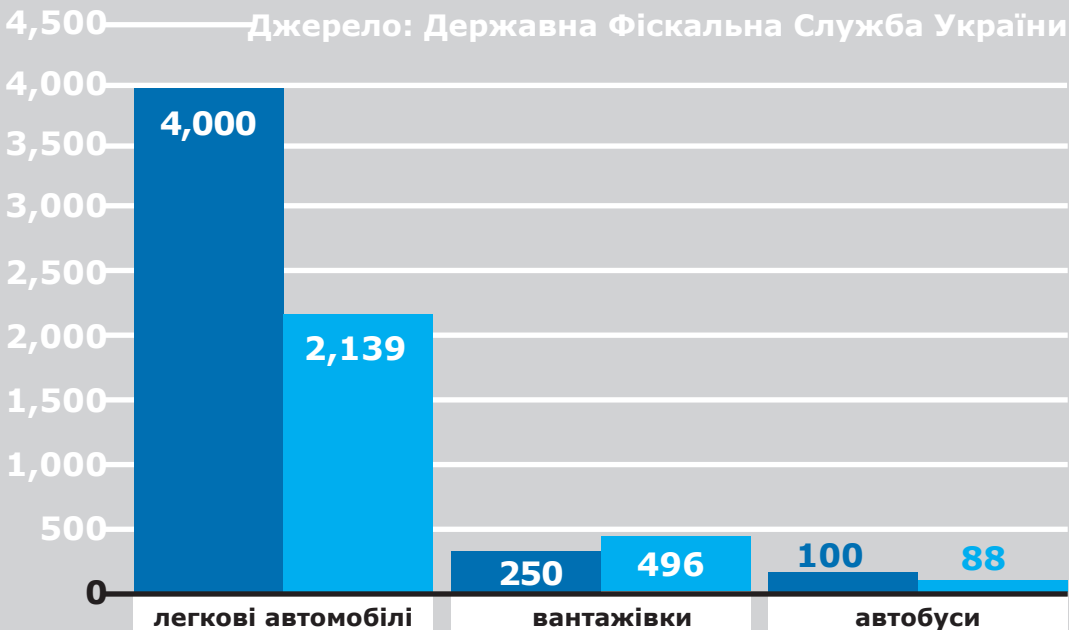
ФАКТИЧНА СПРОМОЖНІСТЬ



ПП "РАВА-РУСЬКА – ГРЕБЕННЕ": СЕРЕДНЬОДОВОБА ПРОПУСКНА СПРОМОЖНІСТЬ, 2018

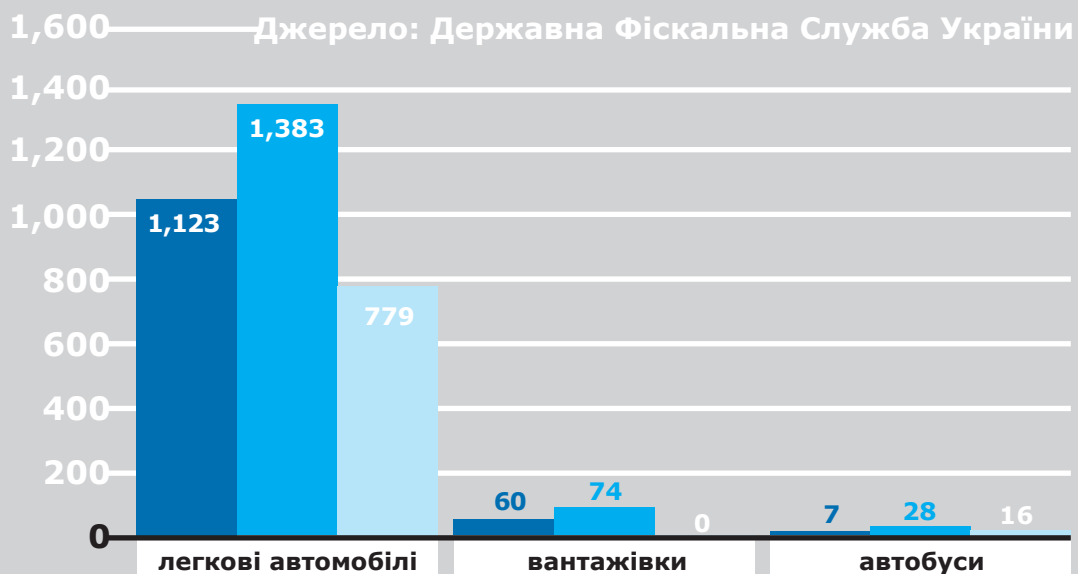
ПРОЕКТНА СПРОМОЖНІСТЬ

ФАКТИЧНА СПРОМОЖНІСТЬ



РЕАЛЬНА СЕРЕДНЬОДОВОБА ПРОПУСКНА СПРОМОЖНІСТЬ, 2018 РІК

Смільниця-Кросценко Грушів-Будомеж Угринів-Долгобичув



Компанія «Uniber SA», зокрема:

- збудує більше смуг для руху автомобілів, вантажівок і автобусів;
- запровадить зважувальні пристрої;
- встановить відеоспостереження, включаючи розпізнавання номерних знаків;
- завершить пішохідний перехід;
- запровадить конвеєри для сканування багажу та ручної поклажі.

Нові смуги для вантажівок дозволять використовувати системи сканування для перевірки вантажу, встановлені у 2019 році. Сканери купили за рахунок надходжень до митної служби, які перевищували планові показники.

Україна підтримує будівництво нових ПП з Польщею таких як «Нижанковичі-Мальховіце», «Лопушанка-Міхновець», «Боберка-Смольник» на Львівщині¹⁹. Це може підвищити пропускну спроможність кордону, але цього недостатньо.

Недостатня пропускну спроможність – це не завжди проблема, ба більше, це не єдина проблема. Місцеві жителі зазначають, що пропускну спроможність ПП «Угринів-Долгобичув» не використовують на повну потужність через **погану інфраструктуру**. Там немає автозаправних станцій, смітників, магазинів, тротуарів, освітлення та паркінгу. У цьому сенсі ситуація на пункті пропуску «Шегині» набагато краща. Село розташоване прямо біля ПП і в ньому є все необхідне для тих, хто подорожує. Хоча більшість людей з обох населених пунктів визнають, що інфраструктура польської сторони на пунктах пропуску «Медика» та «Долгобичув» порівняно з українською стороною розвинена набагато краще.

Погана або відсутня інфраструктура поряд із ПП також **несприятливо впливає на довкілля**. «Кордон має позитивний вплив на нашу спільноту. Єдина проблема – це сміття», – говорить сільський голова Угринова.

Не всі **дороги**, які ведуть до ПП з Польщею, перебувають у гарному стані. Водії зазвичай дотримуються рекомендації GPS, щоб їхати

ти по гарній дорозі. Як наслідок, ті ПП, до яких ведуть погані дороги і які могли б розвантажити ПП з кращим автомобільним з'єднанням, не використовують на повну потужність. Це питання є нагальним для ПП «Грушів-Будомеж» та «Смільниця-Кросценко»²⁰. Ці дороги мають відремонтувати за рахунок кредиту з Польщі.

Крім того, не завжди легко **доїхати з одного ПП до іншого**. На думку одного регіонального митника, **коли на одному ПП величезна черга, водій повинен мати можливість легко дістатися до іншого**. Це також полегшило би ситуацію з чергами. На даний момент Google Maps показує, що пряма відстань та відстань автівкою між пропускними пунктами «Рава-Руська», «Грушів» та «Краковець» майже однакова. Але на інших ПП ситуація відрізняється: приміром, відстань між пропускними пунктами «Шегині» та найближчим ПП «Смільниця» приблизно 40 км, тоді як автомобілем потрібно проїхати 56.4 км. Будівництво нових ПП, безумовно, скоротить цю відстань. Наприклад, Україна та Польща ведуть переговори про ПП «Нижанковичі-Мальховіце» між пропускними пунктами «Шегині» та «Смільниця». Однак без хорошого прямого сполучення між ними автомобільна відстань між пропускними пунктами «Шегині», «Нижанковичі» та «Смільниця» буде на 11-14 км більшою, ніж пряма відстань.

19

Відповідь Львівської ОДА на публічний запит від «Європи без бар'єрів»

20

Катерина Кульчицька «Анатомія українського кордону: Незалежний моніторинговий звіт, 2018 рік», «Європа без бар'єрів», стор. 18, https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2018/10/PRINT_Anatomiya-kordonu.pdf

Карта 5.

Автомобільна та пряма відстань між пропускними пунктами, Львівська область



17 пряма відстань, км 30.7 відстань поїздки, карти Google, км

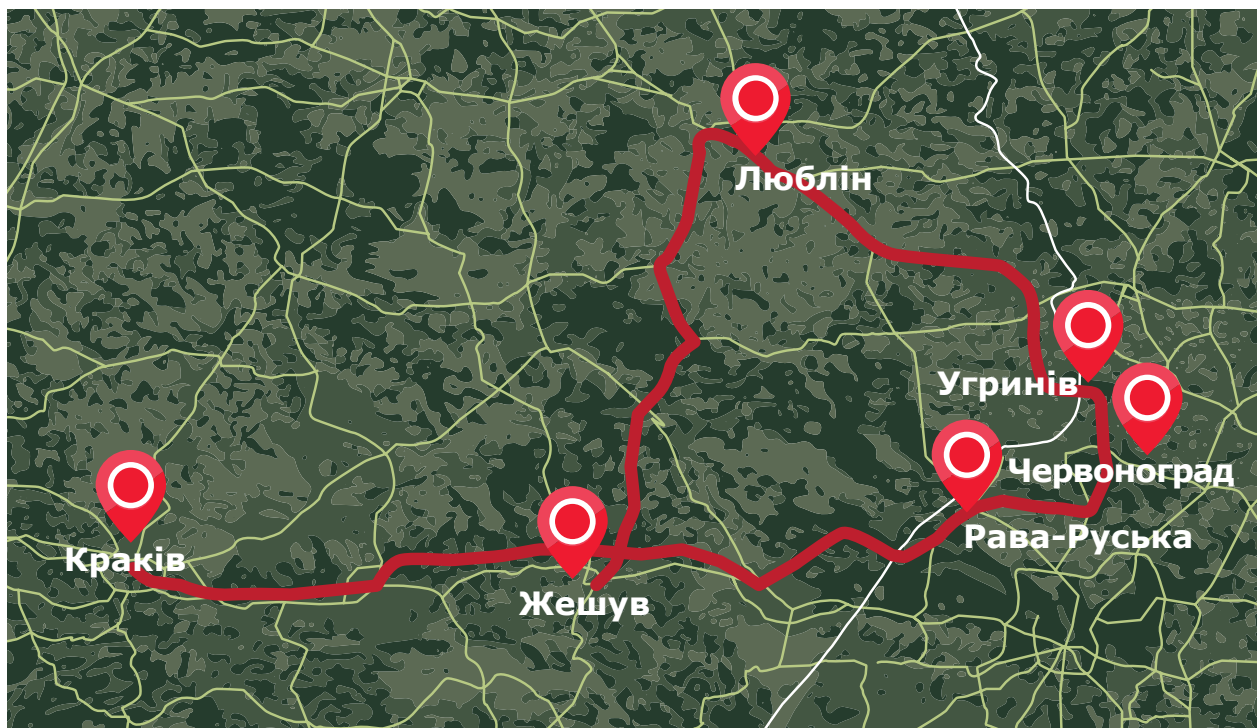
Джерело:
Google карти

Але навіть якщо хороша дорога існує, як-от у випадку з пропускним пунктом «Угринів», водії все рівно можуть віддавати перевагу іншими ПП через **місце розташування**. ПП «Угринів» розташований на півночі Львівської області. Опитані кажуть, що найближчими польськими містами є Грубешів та Томашів Любелський, а вони маленькі. Натомість місто Перемишль, яке розташоване найближче до пропускного пункту «Шегині», є важливим торговим центром і ключовою станцією на залізничному маршруті Львів-Краків. Як наслідок, воно більше приваблює подорожніх у ролі зручного транзитного пункту.

Один із респондентів пояснює: «Якщо я їду в Люблін, я їду з Червонограда до ПП «Угринів». Але якщо мій пункт призначення Краків або Жешув, я користуюся ПП «Рава-Руська».

Карта 6.

Напрямки руху з Червонограда до Любліна, Жешува, Кракова



«Черги зумовлені людським фактором. Коли автобус застрягає в черзі, а хтось намагається, приміром, «вирішити проблему» імпорту холодильника, що займає 30 хвилин, ми, музиканти, маємо чекати позаду», – каже львівський митець, натякаючи, що **хабарі** – це ще одна причина довгих черг. **Автоматизація перевірок за допомогою відеоспостереження, що включає розпізнавання номерних знаків, автоматичне зважування вантажівки з передачею даних до встановленого центру, електронні черги, GPS-ключі, електронні заявки та митна перевірка документів, серед іншого, могли б зменшити корупцію.**

Отже, вирішення проблеми з чергами могло б допомогти справитися з іншими важливими проблемними місцями, пов'язаними з управлінням кордоном та ПП, а саме - з корупцією та проблемами інфраструктури.

Окрім зазначених вище засобів, існує ще один спосіб мати справу з

проблемою черг – **спільний контроль**. «На пункті пропуску «Угринів» можна швидше пройти кордон, ніж на пункті пропуску «Шегині». У нас там спільний контроль. Вам потрібно пройти близько 100 метрів. Натомість на пункті пропуску «Шегині» ця відстань сягає 500-600 метрів. Там українська сторона, тоді нейтральна смуга, а потім польська», – діляться своїм досвідом люди з міста Сокаль. На ПП Угринів спільне приміщення, де українські та польські прикордонники і митники проводять перевірку.

Електронні чи онлайн черги – це ще одне рішення. Але тут потрібно враховувати ситуації, коли людині потрібно негайно перетнути кордон, а вільного місця в черзі немає. «Електронні черги – це гарна ідея. Але потрібно передбачати спосіб перетину кордону, коли людина хвора, або, приміром, спосіб перетину кордону рятувальними машинами», – зазначає місцевий журналіст і громадський активіст.

Піший перетин

Пішохідний перехід на ПП «Угринів» був відкритий у 2015 році на півроку як пілотний проект і його продовжували кожні шість місяців. Місцеві жителі дивуються, чому Україна не зробила всього необхідного для його продовження і тільки місцева влада порушувала це питання. Один підприємець заявляє: «Пішохідний перехід на пункті пропуску “Угринів” закрили через байдужість. Неможливо розвивати корупцію та багато заробляти на людях, які проносять м'ясо та інші продукти». З 1 січня 2019 року пішохідний перехід закрили.

Причиною закриття чиновники називають відсутність необхідної інфраструктури для пішоходів, як-от освітлення, тротуарів, смітників і паркінгу.

Місцеві жителі наголошують на важливості пішохідного переходу і на потребі його повторного відкриття. Вони ходили до магазинів у Польщі, навідували могили родичів та працювали неподалік. Місцеві сподівалися, що пішохідний перехід зможе дати економічний поштовх для залучення інвесторів: для прикладу, після запуску пілотного проекту вісім земельних ділянок орендували для невеликих магазинів. Після закриття переходу один орендар розірвав угоду про орен-

ду землі. Пішохідний перехід полегшував велосипедні поїздки для польських туристів. Заразом люди передбачають зниження можливостей для «човників» у разі повторного відкриття переходу. «Тоді як поляки купують в українців горілку та цигарки прямо на ПП «Шегині», ситуація на ПП «Угринів» інша. Найближчий польський магазин тут за 4 кілометри», – стверджує громадський активіст з Сокаля.

У той же час місцеві жителі є власниками землі навколо ПП, необхідної для розвитку відповідної інфраструктури. Відсутність останньої зазначали в офіційному поясненні причиною закриття. «Місцеві жителі навмисно купували землю, щоб продати її дорожчє», – зневажливо каже підприємець. Місцевий чиновник згадує інші перешкоди для розвитку інфраструктури: наприклад, влада надала землю під АЗС, однак компанія потенційного постачальника енергії запросила занадто високу оплату.

Цей та інші пішохідні переходи могли б полегшити навантаження на пропускному пункті «Шегині». На даний момент це єдиний ПП, яким можна потрапити до Польщі пішки. Проте пішохідні переходи не повинні ставати новими каналами для «човників».

Туристичний ПП

Жителі населених пунктів Угринів і Сокаль багато уваги приділяють туристичним можливостям місцевості. **Вони розглядають ПП «Угринів» як інструмент розвитку туризму.** Потенційні маршрути на байдарках і велосипедні магістралі також багато в чому залежать від місцевого ПП (дивіться частину «Туризм та культура»), і в випадку з ПП «Шегині» – альтернатив мало.

На відміну від пункту пропуску «Шегині», вантажні автомобілі не можуть користуватися ПП «Угринів». Він повністю розташований на території Польщі, і навіть якби смуга для руху вантажівок існувала, місцевий бюджет все одно не отримував би митних надходжень. Найближчі міста Грубешів і Томашів Любельський є досить маленькими, водночас ПП «Шегині» розташований за 16 км від Перемишля, який є ключовою станцією залізничного маршруту Львів-Краків і транзитним пунктом.

Сприйняття дискримінації

Багато людей, з якими ми спілкувалися, вважають окрему смугу для громадян ЄС, в тому числі для поляків, формою дискримінації. Хоча окремі смуги передбачені Шенгенським кодексом про кордони, зараз ми говоримо більше про те, як це сприймають люди, оскільки наше дослідження соціологічне, а не юридичне. «Поляки сміються, вони радісно перетинають кордон, тоді як ми повинні чекати», – каже директор музею з міста Мостиська. Але схоже на те, що дискримінацією вважають не саму по собі окрему смугу, а довгі черги, в яких українцям доводиться стояти. «Я вважаю, що стояти декілька годин в черзі – це дискримінація», – скаржиться підприємець з Сокаля.

Черги для громадян Шенгенських країн значно менші, тому що охочих приїхати до України поляків також менше. У першому півріччі 2019 року приблизно 4.65 млн українців виїхали до Польщі через пункти прикордонного пропуску і лише 0.412 млн громадян Польщі в'їхали до України²¹ (див. **Малюнок 5. Хто перетинає українсько-польський кордон**).

Так, проблема черг має також аспект захисту прав людини чи, принаймні, саме так цю проблему сприймають місцеві жителі. Вирішення цієї проблеми могло б зменшити відчуття дискримінації.

Дуже вимогливі умови в'їзду, встановлені Польщею, також можуть стати фактором дискримінації. Деякі опитані зазначають, що польські прикордонники та митники можуть цим зловживати, щоб не дозволити в'їзду. Наприклад, польські чиновники вимагають документи на велосипед, тоді як українці звикли не турбуватися про них. Вони можуть також відмовити у в'їзді, якщо вікна машини занад-

то темні. Утім, варто зауважити, що не лише Польща обмежує ступінь затемнення вікон автомобілів, але й Україна також.

Інші люди кажуть, що українські чиновники натомість зловживають більшою свободою в процедурних нормах. **Якщо польські правила вважають занадто ускладненими, то українські – надміру непрозорими.** Приміром, один респондент вказує, що не існує вичерпного переліку документів, необхідних для перетину кордону зі сторони України. У той же час із боку ЄС перелік необхідних для перетину кордону документів також не є вичерпним. У будь-якому разі і занадто деталізовані, і надміру розмиті умови створюють ризик зловживань, корупції та дискримінації.

Подорожні з України вважають польських чиновників на ПП зарозумілими та упередженими. Вони також визнають, що причиною такого ставлення може бути поведінка людей. Особливо це стосується ПП «Шегині», де потік людей більший, ніж на ПП «Угринів», і перетин кордону, зі слів опитуваних, є більш хаотичним.



Фото: Європа без бар'єрів.
Польська митниця на ПП.

²¹ Польська прикордонна служба, статистика, січень-березень 2019 року (Квартал I), <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/statystyki-sg/2206,Statystyki-SG.html>

Частина 3. Ширша картина: політика й інституції

32

У попередніх частинах ми показали, як близькість до кордону і конкретні ПП впливають на місцеві населені пункти і навпаки. У цій частині ми розповідаємо про прикордонні території у більш широкому контексті і виявляємо, як політичні рішення на високому рівні впливають на повсякденне життя місцевих та інших людей, що подорожують автомобілем або пішки.

Як у ЄС

На даний момент Україна застосовує концепцію ЄС про **інтегроване управління кордонами (ІУК)**. Це включає концепцію²² та стратегію ІУК²³. ЄС прийняв принципи ІУК, щоб з найменшими незручностями для мандрівників і торгівлі підтримувати безпеку кордонів. З цією метою різні прикордонні агенції в межах однієї країни та в різних країнах повинні **співпрацювати і координувати** свою роботу.

Це не просто покращить управління українськими кордонами, але й наблизить Україну до Європейського Союзу. Це також відповідає Угоді про асоціацію між Україною та ЄС²⁴ та Плану дій з візової лібералізації²⁵.

Міжвідомча співпраця в Україні, незважаючи на вдосконалення, все ще слабка. Місцеві прикордонники зазначають «Ми встановили гарну співпрацю з Державною міграційною службою, оскільки і вони, і ми є підрозділами Міністерства внутрішніх справ. Складніше співпрацювати з Державною фіскальною службою». Водночас чиновники регіональних фіскальних служб вказують на тісну співпрацю з обласними державними адміністраціями, Службою безпеки України та поліцією.

Співпраця з місцевими громадами буває досить спорадичною та, зі слів наших опитуваних, залежить від їхнього бажання. Наприклад, місцева влада в Мостиськах розповідає нам про землю, яку вони надали прикордонникам під житло та зону відпочинку. Прикордонники цінують місцевих інфор-

маторів, що допомагають запобігати нелегальній іміграції в Україну. Коли на пропускному пункті «Угринів» закрили пішохідний перехід, Сокальська районна рада спрямувала листа до Державної прикордонної служби України (**докладніше див. у частині Демократична участь цього дослідження**).

ІУК також передбачає **співпрацю з сусідніми** країнами, включаючи Польщу. Прикордонники двох держав провели 721 спільний патруль (більш активно їх проводять тільки з Молдовою). Щоб обмінюватися інформацією для запобігання правопорушень, існує два центри зв'язку – на ПП «Краковець-Корчова» та «Ягодин-Дорогуськ»²⁶.

Місцевим жителям подобається **спільний контроль** на пропускному пункті «Угринів». Це економить час для перевірок, які проводяться прикордонниками та митниками обох країн в одному приміщенні. Окрім ПП «Угринів-Долгобичув», спільний контроль також існує на ПП «Грушів-Будомеж», «Смільниця-Кросценко» та «Устилуг-Зосін».

Представники прикордонних служб визнають ефект «економії масштабу»: спільні патрулі залучають менше людських ресурсів для захисту прикордонної зони, а для ПП зі спільним контролем потрібно менше місця і менше приміщень.

На даний момент Україна та Польща обговорюють нову Угоду про спільний контроль. Поточна угода діє від грудня 2002 року²⁷. Однак відповідно до Шенгенсько-

22

Кабінет Міністрів України, «Затвердження концепції інтегрованого управління кордонами», 28.10.2015, № 1149-р, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1149-2015-%D1%80>

23

Урядовий портал, «Уряд затверджує комплексну стратегію управління кордонами», 24.07.2019, <https://www.kmu.gov.ua/en/news/uryad-shvaliv-strategiyu-integrovanogo-upravlinnya-kordonami>

24

«Угода про Асоціацію між Європейським Союзом та його державами-членами, з одного боку, та з Україною, з іншого боку», Офіційне Видання Європейського Союзу L 161/3, <https://bit.ly/2Y6Bu6z>

25

Європейська Комісія, «Шостий звіт про виконання Плану дій з візової лібералізації з Україною», Підсумковий звіт, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/EN/1-2015-905-EN-F1-1.PDF>

26

«Спільні пункти», Державна прикордонна служба України, 29.10.18, <https://dpsu.gov.ua/ua/tochki-dotiku/>

27

«Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про співпрацю при проведенні перевірок осіб, тварин та транспортних засобів, які перетинають державний кордон між Україною та Польщею», Документ 616_027, редакція 25 листопада 2009 року https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_027?lang=en

го кодексу про кордони Польща, з 2004 року ставши державою-членом ЄС, попросила внести зміни до угоди. Також переговори ведуться з Угорщиною та Словаччиною. Європейська комісія вже надала свої висновки щодо угоди з Угорщиною, в яких не змогла схвалити проект угоди. Згідно з пунктом 1.1.4 про спільні ПП, додаток VI до Шенгенського Кодексу про кордони²⁸, якщо відомо про факт, який виправдовує арешт громадянина України, українські прикордонники на спільному ПП повинні передати особу до країни ЄС, а це суперечить законодавству України. Тому Україна запропонувала компроміс – виключити статті сім та вісім, адже існує стаття п'ять, яка дозволяє сторонам на своїй території застосовувати національне законодавство. Схоже на те, що прогрес угоди з Польщею залежить від вирішення щодо цього питання з Європейською комісією під час

обговорення подібних документів з Угорщиною та Словаччиною.

Крім того, Україна стає більш компетентною - наприклад, прикордонна служба України підвищила свою дієздатність і цим також наблизилася до ЄС. У 2018 році місцеві прикордонні підрозділи західних та південних регіональних відділень стали розташовувати більш щільно: тепер вони відповідають не більше, ніж за 20-25 кілометрів державного кордону. Крім того, багато підрозділів займаються або захистом "зелених кордонів", або перевіркою на ПП, але не обома видами контролю одразу²⁹.

Реформа структури повинна продовжуватися в інших регіональних відділеннях. Також більше підрозділів мають займатися або лише захистом кордону, або лише перевіркою на кордоні. Також зараз Митна Служба є окремим органом, а раніше була частиною Державної фіскальної служби.

На що підуть польські гроші

9 вересня 2015 року Польща виділила до 100 млн євро для:

- модернізації трьох ПП: відбудови ПП «Шегині-Медика», побудови пішохідного переходу на ПП «Рава-Руська-Гребенне» та побудови смуги для руху автомобілів і автобусів на ПП «Краковець-Корчова»;
- ремонту дороги, яка веде до ПП «Смільниця», «Грушів» та «Рава-Руська», а також, можливо, до майбутнього ПП «Нижанковичі»;
- оновлення програмного та апаратного забезпечення для автоматизації прикордонного контролю.

Усі роботи мають проводитися польськими підрядниками, щонайменше 60 відсотків матеріалів та обладнання мають бути польського виробництва.

²⁸

2Регламент (ЄС) 2016/399 Європейського Парламенту та Ради від 9 березня 2016 року про Спільний Кодекс щодо правил, які регулюють переміщення через кордони (Шенгенський Кодекс про кордони) (Кодифікація)», Офіційне видання Європейського Союзу <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX-32016R0399&from=EN>

²⁹

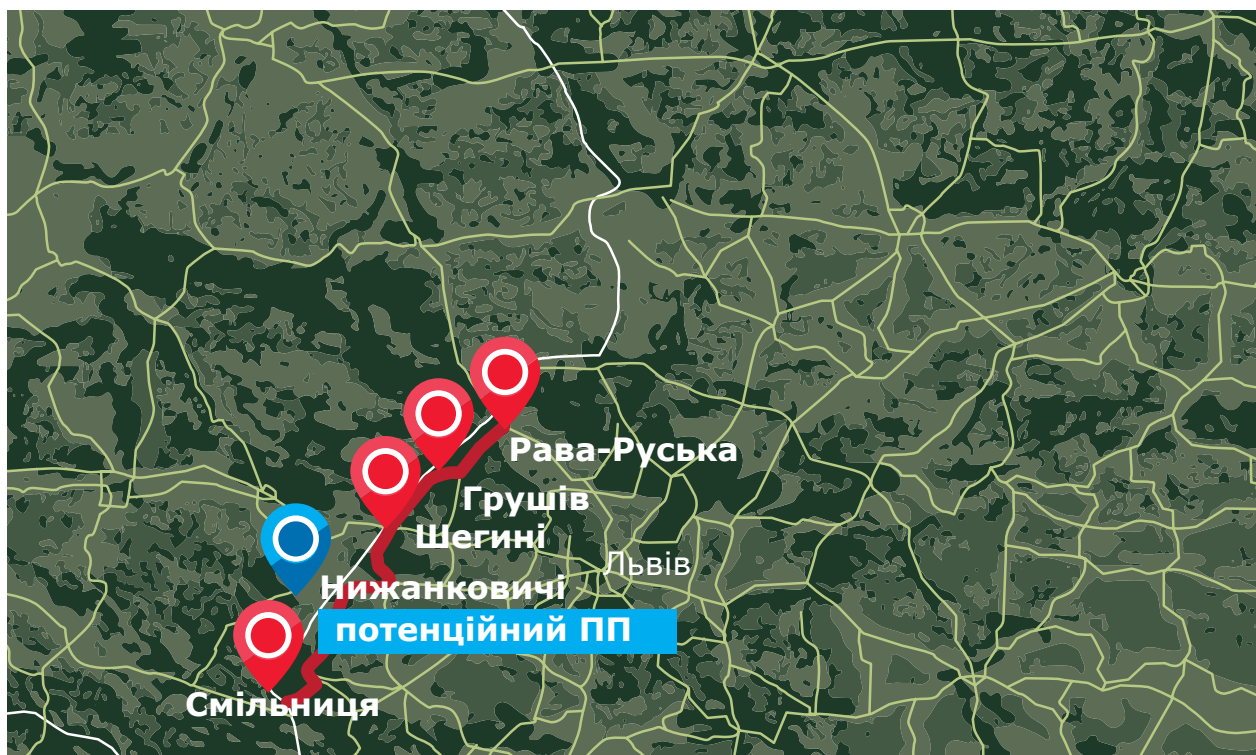
Адміністрація Державної прикордонної служби України, відповідь на запит «Європи без бар'єрів», 19.04.19, № М-764

³⁰

Відповідь Львівської ОДА на запит від «Європи без бар'єрів»

Карта 7.

Кредит від Польщі



Державне агентство автомобільних доріг України у 2017 році уклало угоди з польськими компаніями. Але Міністерство фінансів Польщі схвалило їх лише у травні 2019 року³⁰. У 2018 році українська митниця уклала угоди про відбудову ПП. Міністерство фінансів Польщі схвалило їх у липні 2019 року, після чого Україна та Польща узгодили форму оплати та питання, пов'язані з ПДВ, компаніям, які будуть займатися модернізацією ПП³¹. Замість модернізації автоматизованих систем прикордонних перевірок, як планувалося спочатку, станом на липень 2019 року українські прикордонники подають тендер на відбудову семи своїх підрозділів на українсько-польському кордоні. Польща відмовилася фінансувати модернізацію, так як системи прикордонної перевірки не були польські, що порушувало умови кредитування³².

Отримання цього кредиту могло б покращити пропускну спроможність кордону і сприяти місцевому економічному розвитку. **Також це могло б відкрити двері для будівництва нових ПП «Нижанковичі-Мальховіце», «Лопушанка-Міхновець», «Боберка-Смольник» у Львівській області та «Адамчуки-Збереже» у Волинській області.** На засіданні комісії з питань ПП Україна-Польща і комісії з питань інфраструктури прикордонної зони 23 жовтня 2018 року та на засіданні 14-ої українсько-польської міжурядової координаційної ради з питань міжрегіональної співпраці 16 лютого 2018 року³³ Польща підкреслила, що розглядати будівництво нових ПП можливо лише після завершення поточних проектів. Нові ПП разом з будівництвом хороших доріг до них могли б у майбутньому збільшити пропускну спроможність на кордоні (**див. частину «Не чергами єдиними»**).

³¹

Відповідь Державної Фіскальної Служби України на запит від «Європи без бар'єрів», 31.07.19, №.ЗПІ/99-99-18-01-02-14

³²

Відповідь Державної прикордонної служби України на запит від «Європи без бар'єрів», 2.08.19, № 23М-1496

³³

Відповідь Львівської ОДА на запит від «Європа без бар'єрів»

Розвантаження

З січня 2018 року Україна обмежила неоподатковуваний імпорт товарів для місцевих жителів. Також у листопаді 2018 року було знижено акцизний податок на автомобілі з номерними знаками ЄС (див. частину «Не чергами єдиними»). Остання законодавча новація не лише полегшила ситуацію з чергами, але й зменшила кількість **митних порушень**. У 2018 році невплата акцизного податку на автомобілі становила 66 відсотків усіх митних порушень, а вже в перші місяці 2019 року кількість порушень значно знизилася (див. Малюнок 10. Митні порушення)³⁴.

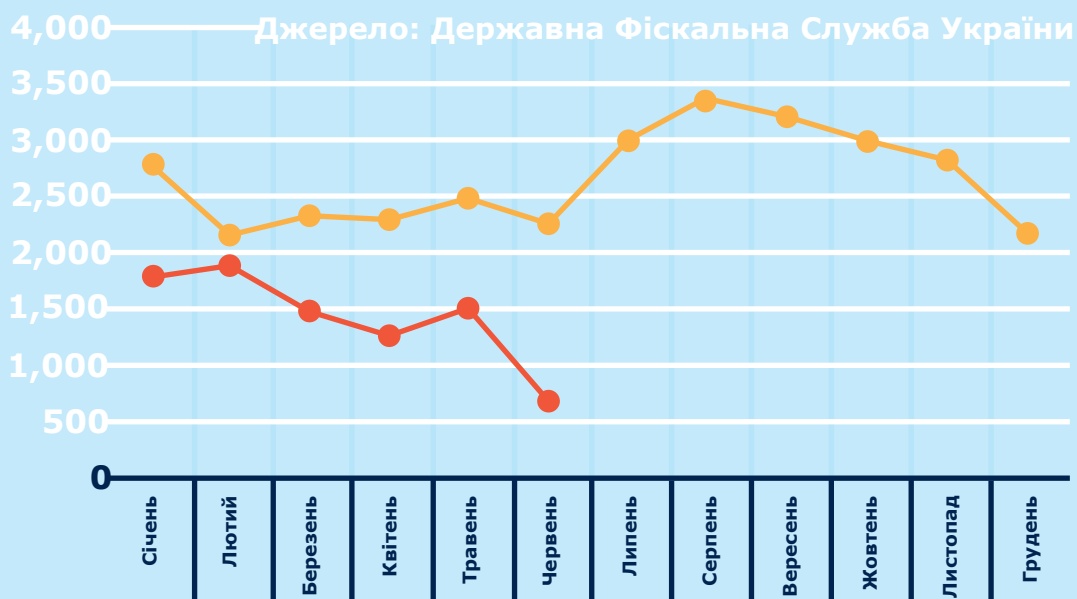
Малюнок 10.
Митні порушення



³⁴ Державна Фіскальна служба України, відповідь на запит від «Європи без бар'єрів», 31.07.19, № /ЗПІ/99-99-20-02-03-14

● СТ. 470 (2018)

● СТ. 470 (2019)



37

Максим Нефьодов, новий керівник Державної митної служби, підтримує ідею використання аналізу **великих даних** для запобігання митним порушенням замість традиційного способу «інтуїтивного виявлення» потенційних правопорушників³⁵.

Антикорупція

Зменшення «людського фактору» завдяки автоматизації – це спосіб зменшення корупції та хабарництва на ПП. Українська митна служба запроваджує рентгенівські сканери для вантажних автомобілів на деяких ПП³⁶. Також у майбутньому планують створити **розумні митниці** з відеоспостереженням, автоматичним розпізнаванням номерних знаків та відстеженням GPS³⁷. Максим Нефьодов підтримує цей новий підхід.

Під час інтерв'ю місцеві жителі нарікали на хабарі, що їх дають деякі водії, аби уникнути черги та ввезти заборонені товари. Тому автоматизація, зокрема електронні черги, в майбутньому зможуть виправити ситуацію. Краще організована черга може допомогти вирішити ситуацію з надмірно довгим очікуванням на ПП (**див. частину «Не чергами єдиними»**).

³⁵ Максим Нефьодов, «Стратегія митниці», <http://bit.do/eYWZE>

³⁶ «Мирослав Продан: 10 ППП будуть обладнані сканерами цього року», Державна фіскальна служба України, <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/334068.html>

³⁷ «Голова ДФС Мирослав Продан»: «Я часто маю власну думку, яку враховує Прем'єр-міністр», Державна Фіскальна служба України, <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/zmi/335014.html>

Пілотні проекти

Під час інтерв'ю прикордонники та митники розповіли нам про деякі інші новинки й експерименти. Наприклад, у 2019 році на ПП «Смільниця» та «Грушів» випробували пілотний проект **зміни послідовності перевірки**. Спочатку прикордонники перевіряють людину, а потім митна служба перевіряє її речі і транспортний засіб. Паспортні дані, які отримують прикордонники, автоматично передають митникам. Такий спо-

сіб має багато переваг. По-перше, щоб зчитати персональні дані, прикордонники використовують сканери, тоді як митники роблять це вручну. По-друге, митникам не потрібно повторно цим займатися. Пілотний проект стосується автомобілів, адже ця система з літа 2018 року вже працює для автобусів на всіх КПП у Львівській області³⁸. Це допомагає заощадити час за рахунок зменшення непотрібних перевірок.

Зображення 2.

Послідовність перевірок



Зі слів одного прикордонника, Україна, навчаючись у Фінляндії і Латвії, розглядає можливість для працівника митниці проводити прикордонну перевірку комерційних імпортерів, а для прикордонників – проводити митну перевірку інших подорожніх. **Але для цього потрібно внести зміни до законо-**

давства, наголошує чиновник. Така практики можуть допомогти використовувати людські ресурси більш ефективно і таким чином зменшити черги.

Крім того, Україна впроваджує нові технічні рішення. Митна служба разом із ІТ-компанією створила **мобільний додаток «Easy Border»**,

38

«Експеримент запускається на двох пунктах пропуску у Львівській області. Як це працює.», «Твоє Місто», 3.04.19, <http://bit.do/e2Jgf>

який показує час очікування в черзі на ПП в Львівській області. Аналізуючи дані за попередні дні, додаток може заздалегідь передбачити час очікування в черзі. Також в обмін на 10-секундну рекламу Інтернет-провайдер погодився надати **безкоштовний wi-fi** для подорожніх на пропускному пункті «Шегині» . «Це допомагає зменшити кількість міжособистісних конфліктів під час очікування в черзі», – зазначає

працівник митниці, вказуючи на позитивний «побічний ефект» від нововведення. Місцеві жителі підтверджують, що безкоштовний wi-fi деякий час був доступний на пропускному пункті «Шегині», однак наразі більше не працює.

Із 2015 року Україна проводить митний **експеримент**: 50 відсотків митних надходжень, які перевищують планові, йдуть на ремонт доріг. За ці гроші змогли відремонтувати 500 км доріг у Львівській області³⁹.

Таблиця 2.
Результати експерименту на митниці, Львівська область

РІК	ДОХОДИ В БЮДЖЕТ ОБЛАСТІ ВІД ЕКСПЕРИМЕНТУ НА МИТНИЦІ, ТИС., ГРН.	ВИТРАЧЕНО, ТИС., ГРН.	ВІДРЕМОНТОВАНО ДІЛЯНОК ДОРОГИ, КМ.
2015	312,322.5	287,151.9	53.2
2016	870,356.6	738,257.0	149.9
2017	1,115,619.8	1,188,909.09	257.3
2018	239,884.5	320,311.0	25.86
ЗАГАЛОМ	2,538,183.4	2,534,628.99	504.27

Джерело:
Відповідь Львівської ОДА на офіційний запит «Європи без бар’єрів»,
№ ОГ-188/ЗПІ, 16.05.19

Крім того, 10 відсотків митних надходжень, які перевищують планові, спрямували на рентгенівські сканери для вантажних автомобілів на ПП «Шегині», «Рава-Руська» і «Краківець», модернізацію пристроїв для зважування та на програмне забезпечення.

³⁹
Відповідь Львівської ОДА на публічний запит від «Європа без кордонів»,
№ ОГ-188/ЗПІ, 16.05.19

Демократична участь

Кордон має великий вплив на місцеві населені пункти. Він змінює стиль життя та поведінку мешканців. Однак можливість місцевих жителів лобювати певні зміни, а також їхня **демократична участь** обмежена. Місцеві допомагають запобігати незаконним перетинам кордону. Наприклад, у 2018 році завдяки інформації від місцевих жителів виявили і затримали 68 із 3275 незаконних мігрантів⁴⁰.

Проте кордоном керують здебільшого регіональні підрозділи централізованих установ, таких як митна та прикордонна служби. Державне агентство автомобільних доріг, яке відповідає за автомобільні дороги, що ведуть до ПП, є центральним виконавчим органом влади. «Ми не можемо навіть обслуговувати дорогу від ділянки регіонального значення Р15 до кордону, зокрема прибирати сміття при дорозі. Відповідальна дорожня служба розташована далеко від Угринова. Місцева влада намагається щось зробити, але робить це дуже спорадично. У нас немає повноважень», – скаржиться районний чиновник Сокальського району.

У той же час деякі опитувані зазначають, що утримання пунктів пропуску – не з тих завдань, які має виконувати така установа, як митна служба. Її прямим обов'язком має бути здійснення митного контролю.

Місцеві жителі розчаровані тим, як повільно вдосконалюють пункти пропуску та дороги, і вони не бачать можливості вплинути на ситуацію. Це, відповідно, могло послабити їхнє прагнення брати участь в процесах управління в цілому.

Приміром, мешканці Угринова хотіли, але не змогли знайти шляхів вплинути на рішення про закриття пішохідного переходу. Сокальська районна рада спрямувала листа до Державної прикордонної служби України⁴¹, однак загалом люди взагалі не знають про прямі офіційні канали комунікації на місцевому рівні.

Тим часом деякі місцеві представники центральної влади, так само як і місцевої, виявляють готовність взяти на себе відповідальність за управління й обслуговування ПП, у той час як розробка загальної політики залишиться прерогативою центру. Ми могли б розглянути польську інституційну архітектуру, де регіональні органи влади мають більше обов'язків, пов'язаних з управлінням кордоном, як модель для можливого застосування.

В Україні впродовж 2014-2015 років ці обов'язки спочатку передали Міністерству інфраструктури (1 жовтня 2014 року), тоді – Адміністрації прикордонної служби (20 травня 2015 року), а потім вони повернулися до Митної (фіскальної) служби (22 липня 2015 року). Також на засіданнях уряду обговорювалася можливість передати ці функції обласній державній адміністрації.

Уповноваження місцевих чиновників на ухвалення рішень відобразило б ідею **принципу субсидіарності** ЄС, тим само рухаючи Україну в напрямку європейської інтеграції. Відповідно до цього принципу, якщо місцеві органи влади здатні впоратися краще, ніж центральні, діяти повинні вони. Це також підтримало б реформу децентралізації, спрямовану на роз-

ширення можливостей місцевих громад, хоча місцеві адміністрації, які, здається, готові взяти на себе більше зобов'язань щодо обслуговування ПП, під час децентралізації мають бути ліквідовані⁴². Натомість виконавчу гілку влади на місцевому рівні будуть представляти префекти. Отже, лишається питання – яка установа найкраще підходить у цьому випадку: обласна державна адміністрація, префекти чи органи місцевого самоврядування?

Ця ситуація також виявляє

необхідність показати місцевим громадам, які інструменти для донесення своїх ідей і проблем до посадовців, чиї рішення безпосередньо впливають на повсякденне життя жителів прикордонних територій, вони мають вже зараз. Від цього виграють всі. У нас склалося загальне враження, що люди, які живуть безпосередньо на прикордонних територіях, мають багато рішень для поточних проблем, вони сповнені ідей та прагнуть ними поділитися.



Фото: Європа без бар'єрів.
Угринівська громада.

⁴⁰

Відповідь Адміністрації Державної прикордонної служби України «Європа без кордонів», 19.04.2019, № М-764

⁴¹

Сокальська районна рада, Рішення № 707, 21.12.18 «Про лист до Державної прикордонної служби України щодо подовження терміну функціонування пішохідного ППП в «Угринів-Долгобичув» <http://bit.do/eZG73>

⁴²

Префект, Децентралізація, <https://decentralization.gov.ua/prefect>

Ключові пункти та висновки

1.

Мешканці сіл Угринів та Шегині, які живуть поряд з кордоном, сприймають його дуже прагматично. Для них кордон – важливе джерело доходу. Навіть різноманітні культурні ініціативи, проекти зі стимулювання туризму та стимулювання контактів між людьми спрямовані на залучення інвесторів та іноземних коштів, аби ті прискорили економічний розвиток Сокальського і Мостиського районів. У повсякденному житті майже немає міжетнічної напруги.

2.

Удосконалення прикордонної інфраструктури й економічний прогрес як наслідок цього могли б стати для місцевих громад Угринова додатковим фінансовим заохоченням брати участь у реформі децентралізації, оскільки лише так вони отримують нові прямі джерела доходів та більше повноважень їх витратити.

3.

Люди наголошують на туристичному потенціалі регіону – який має красиву недоторкану природу та стародавню архітектуру. Це дуже відчутно в Угринові і Сокалі. Пішохідний перехід, та, можливо, пункт пропуску через річку Буг могли б надати додатковий поштовх для різноманітних туристичних проектів.

4.

Місцеві жителі майже не розуміють, як вони можуть впливати на політичні рішення, пов'язані з кордоном, і на рішення, які стосуються їхнього повсякденного життя. Надавши місцевим органам більше повноважень та доступні канали комунікації з тими, хто ухвалює рішення на центральному рівні, можна підвищити ефективність управління кордонами. Таке перенесення на український ґрунт принципу субсидіарності відповідає курсу на європейську інтеграцію.

5.

Довгі черги – це основна проблема на ПП «Угринів» та «Шегині». Крім того, вони перешкоджають економічному розвитку міста Львів, розташованого за 70 км від лінії кордону, хоча ця проблема пом'якшується завдяки дешевим авіарейсам і поїздам. З іншого боку, у сприйнятті місцевих жителів черги виглядають як дискримінація. Причини проблеми дуже розмаїті, а тому її вирішення вимагає багато інших позитивних змін, включно зі змінами в інфраструктурі й протидії корупції.

6.

Нові ПП можуть підвищити пропускну спроможність кордону лише за умови наявності хороших автомобільних доріг, що ведуть до них та до інших ПП. В іншому разі вони обслуговуватимуть лише місцевих «човників». Останніх негативно сприймають в районах, віддалених від кордону, тоді як мешканці Угринова і Шегинь не вважають їх проблемою.

7.

Автоматизація митних перевірок та електронні черги могли б сприяти вирішенню проблем довгих черг і протидії корупції.



Далі буде...

Місцеві громади є водночас основними стейк-холдерами і користувачами кордону. Мешканці Угринова і Шегинь постійно відчують соціальний, економічний та культурний вплив обох країн – України та Польщі. Як наслідок, вони відрізняються від жителів обох держав. Вони належать до обох, і водночас жодна з них їх не приймає.

Завдяки кордону місцеві заробляють на життя. На відміну від тих людей, які живуть далі від кордону, місцеві сприймають його як можливість.

Сприйняття кордону відрізняється і залежить від того, кого запитати. Чиновники намагаються використовувати обмежене фінансування для вирішення нагальних питань. Вони зосереджені на проблемах безпеки й ефективності. Люди, які живуть далі від кордону, здебільшого вважають саме це основною проблемою. Натомість місцеві жителі вважають кордон джерелом доходу. Вони є споживачами кордону і переповнені ідеями з прагматичними рішеннями, втім, їм бракує голосу.

Нам потрібно вислухати їх усіх і дати можливість почути одне одного, щоб краще розуміти кордон і мати від нього користь.

Малюнки та карти

Малюнки

- 07 Рисунок 1.**
Безподатковий імпорт з Польщі до України
- 10 Рисунок 2.**
Особисті перекази в іноземній валюті, 2018 рік, тис. грн.
- 12 Рисунок 3.**
Доходи, Шегині та Хоробрів-Угринів
- 16 Рисунок 4.**
Етнічний склад Сокальського та Мостиського районів
- 19 Рисунок 5.**
Хто перетинає українсько-польський кордон
- 20 Рисунок 6.**
Кількість перетинів кордону на пропускних пунктах Угринів і Шегині
- 22 Рисунок 7.**
Транспортні засоби, що перетинають кордон
- 23 Рисунок 8.**
Малий прикордонний рух через кордон до Польщі
- 24 Рисунок 9.**
Пропускна спроможність ПП в Львівській області
- 36 Рисунок 10.**
Порушення на митниці

Карти

- 04 Карта 1.**
Сокальський та Мостиський райони, Львівська область
- 11 Карта 2.**
АЗС, Шегині
- 13 Карта 3.**
Уздовж дороги Червоноград-«Рава-Руська»
- 21 Карта 4.**
Міжнародні автомобільні ПП між Україною та Польщею
- 28 Карта 5.**
Відстань пряма та автомобілем між ПП, Львівська область
- 29 Карта 6.**
Напрямки руху з Червонограда до Любліна, Жешува, Кракова
- 35 Карта 7.**
Польський кредит

Таблиці

- 08 Table 1.**
Звідки походять трудові мігранти
- 39 Table 2.**
Результати експерименту на митниці, Львівська область

