

# Кордон з людським обличчям. Рекомендації.

Варшава-Київ  
2019



# Кордон з людським обличчям. Рекомендації.



## Зміст

Вступне слово	4
Головні тези	5
Актуальна ситуація, можливості та плани розвитку	7
Автомобільні пункти пропуску	17
Кордон 2.0: новації та експерименти	25
Залізниця як спосіб перетину кордону між Польщею та Україною. Оцінка поточного стану у 2019 році та рекомендації.	29
Піші переходи кордону	37
Велосипедний рух	44

# Меморандум ініціативи

## Кордон з людським обличчям

Ми, громадяни Польщі та України, громадські активісти, дослідники, експерти неурядових організацій заявляємо про створення міжнародної ініціативи «Кордон з людським обличчям» задля розбудови кордону між Україною та Польщею як простору можливостей для вільного і гідного подорожування, а не бар'єру, який гальмує контакти між нашими суспільствами.

Ми бачимо нагальну потребу в активному і негайному реформуванні українсько-польського кордону, оскільки як інфраструктура, так і моделі управління на ньому застаріли і не відповідають сучасному рівню відносин між Україною та Польщею, адже сьогодні:

Сотні тисяч громадян України живуть, працюють чи навчаються у Польщі. Мільйони щороку до неї подорожують

Україна стає все більш привабливою для польських туристів

Польща стала одним з основних торгових партнерів України

Україна провадить послідовну євроінтеграційну політику, спрямовану на подальший розвиток контактів між людьми та економічних зв'язків із Польщею

Ми виступаємо і працюємо заради українсько-польського кордону, який:

Є безпечним, але водночас прозорим і непомітним для законослухняних громадян

Можна перетнути через пункти пропуску, розташовані кожні 20-40 кілометрів і сполучені між собою

Можна зручно і комфортно перетнути автомобілем, автобусом, потягом, пішки або на велосипеді

Працює за принципом smart borders, з інтенсивним використанням нових технологій, автоматизацією процесів контролю

Екологічний, добре інтегрований в економічне та культурне життя місцевих громад обох країн

Є зразковою моделлю зовнішнього кордону ЄС

Перетин такого кордону має бути простою та швидкою справою для добросовісних мандрівників, давати можливість для розвитку всіх видів туризму, ділових і культурних зв'язків, слугувати справі інтеграції України до європейського простору.

Шлях до такого кордону ми вбачаємо в поширенні якісного аналізу процесів управління кордоном, підтримці суспільного запиту на реформування кордону, публічній співпраці з органами влади обох країн.

Ми закликаємо неурядові організації, аналітичні центри, академічні інституції, всіх людей доброї волі в Польщі та Україні долучитися до нашої ініціативи.

За посиланнями нижче можна підтримати Меморандум своїм підписом або зголоситися до участі в Ініціативі:

**Я підтримую Меморандум**

(для фізичних осіб)

**Хочемо долучитися до Ініціативи**

(для організацій)

**Organizacje członkowskie inicjatywy:** Fundacja Instytut Wolności; Europa Bez Barrier; Fundacja Mobilności Aktywnej

**Memorandum podpisali:** **Ірина Сушко**, виконавча директорка ГО «Європа без бар'єрів»; **Мацей Пьотровський** (Maciej Piotrowski), експерт Інституту Свободи; **Олег Дубіш**, Віце-президент Польсько-української господарчої палати; **Марек Пожицький** (Marek Porzycki), доктор кафедри господарської політики Факультету Права та Адміністрації Ягеллонського Університету в Кракові; **Александр В'янцек** (Aleksander Wiąsek), екс-радник мера Любліна з питань пішохідного та велосипедного руху, голова організації Фундація активної мобільності; **Якуб Логінов** (Jakub Łoginow), журналіст, експерт з питань управління кордонами; **Юрій Танасійчук**, ІПЦ «Наше право», Львів; **Катерина Кульчицька**, аналітик ГО «Європа без бар'єрів», Київ; **Руслан Мініч**, аналітик ГО «Європа без бар'єрів», Київ; **Павло Кравчук**, комунікаційний менеджер ГО «Європа без бар'єрів», Київ

---

## Вступне слово

### Шановні,

На першій сторінці цього звіту ми розмістили меморандум нашої ініціативи «Кордон з людським обличчям», яку ми створили під час роботи експертної групи. Ми презентували в ній ключові цінності, якими, на нашу думку, ми повинні керуватися під час робіт над поліпшенням функціонування прикордонних переходів та їх оточення.

У подальшій частині звіту ми представляємо наш більш детальний огляд ситуації і те, як ми розуміємо можливість впровадження наших ідей на практиці найближчим часом: що саме повинно впливати з наших постулатів і як вони можуть бути реалізовані.

На початку звіту Ви знайдете ключові тези та рекомендації з усього звіту, зібрані в одному місці, а в наступних розділах Ви можете дізнатися про них більш детально, з поясненнями, графіками та візуалізаціями.

Сердечно запрошуюю вас до читання,

Координатор проекту  
**Мацей Пьотровскі**

---

## Головні тези

### Актуальна ситуація, можливості та плани розвитку

#### Автомобільні пункти пропуску

##### Кордон 2.0: новації та експерименти

Наявна мережа автомобільних, пішохідних та залізничних пунктів пропуску не відповідає актуальним потребам подорожуючих, що спричиняє понаднормові черги в одних пунктах пропуску та низьку завантаженість в інших

Зважаючи на те, що саме українські громадяни складають абсолютну більшість осіб, які перетинають кордон, виділення коштів на відкриття нових пунктів пропуску має стати пріоритетним завданням для українського Уряду. Для цього Україні варто розробити стратегію розбудови прикордонної інфраструктури.

Для збільшення комфортності перетину українсько-польського кордону подорожуючими, зменшення черг перед пунктами пропуску, наближення мережі пропускних пунктів до стандартів Євросоюзу, а також поліпшення екологічної ситуації і сприяння розвитку туризму, необхідним є:

- Відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного, пішохідного, велосипедного та залізничного сполучення на відстані 20-40 кілометрів вздовж кордону.
- Реконструкція існуючих автомобільних пунктів пропуску з метою запровадження в них пішохідного та велосипедного руху, а також процедури спільного прикордонно-митного контролю.

- Ремонт доріг до окремих пунктів пропуску.
- Перегляд кількості персоналу прикордонних та митних служб України та Республіки Польща, які задіяні до контролю осіб і транспортних засобів з метою збільшення фактичної середньодобової пропускної спроможності окремих пунктів пропуску,
- Впровадження експериментів, нових підходів та електронних сервісів на кордоні. Окрім того, більш активна автоматизація всіх процесів дозволить посилити безпеку та зменшити корупційні ризики, а також підвищити зручність та комфорт перетину кордону.

#### Залізниця, як спосіб перетину кордону між Польщею та Україною

- Після десятиліть регресу, починаючи з кінця 2016 року, нові маршрути української залізниці змінили динаміку пасажирських залізничних перевезень між Польщею та Україною. Проте значне поліпшення ситуації обмежується лише найважливішим транспортним коридором Перемишль-Львів.
- У ситуації обмежених ресурсів і конкуренції з боку дешевих авіаперевізників варто зосередити увагу на подальшому поліпшенні маршруту Перемишль-Львів, котрий з'єднає найбільші та найтісніше пов'язані між собою центри, розташовані по обидва боки кордону. Бажано, щоб поїзди їздили на цьому маршруті кожні 1-2 години, з частковим використанням рейкових автобусів.

- Обов'язкові також деякі організаційні та інфраструктурні зміни на лінії Перемишль-Львів, включаючи залізничну станцію Перемишль-Головний задля підвищення рівня комфорту пасажирів та зменшення кількості затримок. Принаймні деякі з цих змін можуть бути реалізовані швидко і з відносно невеликими витратами.
- У довгостроковій перспективі доцільно провести до Львова рейки з «європейською» шириною 1435 мм, що полегшить відкриття маршрутів до Львова перевізникам з ЄС без зміни колісних пар на кордоні, а також будівництво залізничного маршруту, що дозволить швидкі подорожі Варшава - Люблін - Львів. Однак це інвестиції, які вимагають значних витрат.
- Меншим пріоритетом на даний момент має бути розвиток маршрутів на інших пунктах перетину кордонів, які з'єднують менші та менш пов'язані центри з обох сторін. Виняток становлять лінії 102 і 108, що з'єднують Перемишль з Ніжанковичами, Хировом та Устриками-Долішними, які можуть стати важливим маршрутом завдяки туристичній цінності регіону, до якого він веде, а також як заміна маршруту між Львовом і Перемишлем на випадок надзвичайних ситуацій.

### Піші переходи кордону

- В більшості країн світу перетин кордону пішки є дозволеною та очевидною практикою. У Польщі та Україні було по-іншому через історичне минуле, від якого ми намагаємось відійти,
- прикордонні пункти пропуску мають не тільки локальне значення, але часто використовуються для перетину кордону під час довгих поїздок з використанням різних транспортних засобів,
- нові форми мобільності набувають все більшого значення. Наприклад, можна під'їхати до кордону за кермом орендованого автомобіля або велосипеда чи за допомогою мобільних транспортних

засобів, таких як скейтборди чи скутери. Ці нові тенденції не були враховані під час проектування прикордонних переходів,

- необхідно більше зосередитися на вирішенні проблеми дрібної контрабанди,
- необхідні зміни на туристичних прикордонних переходах, варто зробити ставку на менші та дешевші переходи в привабливих регіонах, відкриті сезонно, але довше, ніж кільканадцять днів на рік.

### Велосипедний рух

Динамічний розвиток велосипедного руху як засобу комунікації і туризму, а також необхідної для нього інфраструктури, спостерігається в більшості європейських країн.

Інакше виглядає ситуація на польсько-українському кордоні, котрий попри збільшення потреб і потенціалу велосипедного руху, є для нього постійно зростаючим бар'єром. Після майже 30 років з моменту розпаду СРСР, на кордоні з Україною, велосипедисти можуть вибрати тільки один пункт пропуску в Медичі, другий у Долгобичуві існував лише кілька років. Переїзд через автомобільні пункти пропуску не є надійним, а умови для перетину кордону з велосипедом в поїздах, не являють собою привабливу пропозицію.

Кількість прикордонних переходів невелика, а відстані між ними великі. Велосипедисти, як і інші користувачі прикордонних переходів, не очікують великих терміналів з повноцінним обслуговуванням, лише невеликих об'єктів, що дозволяють швидко перетинати кордон і далі рухатися в обраному напрямку.

Велосипеди, прикладом Німеччини чи Австрії, повинні бути елементом економічного розвитку, зокрема регіонів, розташованих за межами основних туристичних маршрутів, та сприяти створенню нових робочих місць у сфері обслуговування туристів і протидії економічній міграції.

## **Кордон з людським обличчям.** Рекомендації.

Катерина Кульчицька,  
Руслан Мініч та Ірина Сушко

**Актуальна ситуація,  
можливості та плани  
розвитку**

Щоденно державний кордон між Україною та Польщею перетинають більше п'ятдесяти тисяч осіб і десятки тисяч транспортних засобів<sup>1</sup>. Ця ділянка є традиційно найбільш завантаженою у напрямку Україна – ЄС і, разом з тим, однією із найбільш проблемних для подорожуючих. Багатогодинні черги в обох напрямках і супутні проблеми вже давно стали синонімом поїздок через українсько-польський кордон. Якими ж є причини такої ситуації і що наразі найбільше заважає комфортним транскордонним подорожам? У цьому розділі ми розглянемо актуальний стан справ на кордоні і можливості, які можуть використати Україна та Польща для покращення умов перетину кордону мандрівниками.

## Мережа пунктів пропуску на кордоні між Україною та Польщею

Протяжність державного кордону між Україною та Польщею складає 535 кілометрів. На цій ділянці наразі діють десять міжнародних пасажирських цілодобових пунктів пропуску, серед яких сім – автомобільного сполучення, один – автомобільного і пішохідного та два – залізничного (Рис. 1).

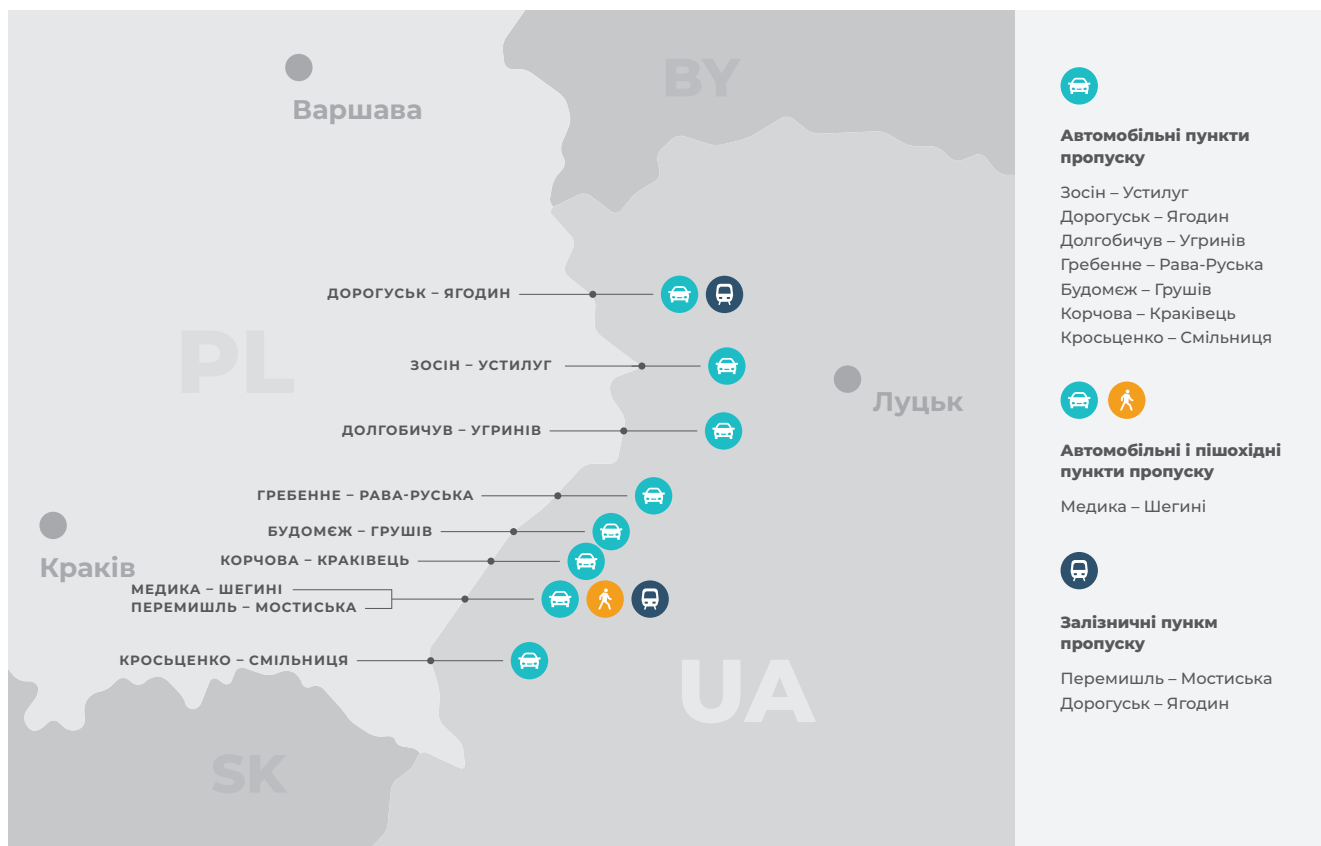


Рис. 1. Карта діючих пунктів пропуску на кордоні між Україною та Польщею

Джерело: Державна прикордонна служба України<sup>2</sup>

## Автомобільні пункти пропуску

Автомобільні пункти пропуску, у середньому, припадають на кожні 65 кілометрів українсько-польського кордону, але розміщені нерівномірно: шість автомобільних пунктів (далі - пп) зосереджено на ділянці між Львівською областю України та Люблінським і Підкарпатським воєводствами Польщі, лише два пп розміщено у Волинській області України і жодного у Закарпатській. Навантаження на автомобільні пункти пропуску також є нерівномірним: через чотири пункти пропуску, до яких ведуть дороги міжнародного значення, - «Шегині - Медика», «Краківець - Корчова», «Ягодин - Дорогуськ» і «Рава-Руська - Хребенна», здійснюється більше 70% усіх перетинів кордону подорожуючими (Діаграма 1). У результаті, саме в цих пунктах пропуску спостерігаються понаднормо-

ві черги. Відповідно до результатів опитування подорожуючих на кордоні у квітні 2018 року, середня тривалість в'їзду в Польщу на пункті пропуску «Краківець - Корчова» складає 5 годин, «Шегині - Медика» - 4,5 години, «Рава-Руська - Хребенне» - 4 години<sup>3</sup>.

Натомість, на інші чотири пункти пропуску - «Устилуг - Зосін», «Грушів - Будомеж», «Смільниця - Кросьценко» та «Угринів - Долгобичув», дороги до яких перебувають у незадовільному стані, припадає менше 30% перетинів (Діаграма 1). Саме в цих пунктах пропуску прикордонно-митне оформлення здійснюється спільно українськими та польськими контролюючими органами в одній будівлі, а тому процедура перетину кордону є швидшою. За даними опитування подорожуючих, в пп «Угринів - Долгобичув» кордон у напрямку Польщі в середньому перетинали за 3 години, а в пп «Смільниця - Кросьценко» і «Грушів - Будомеж» за 2 години<sup>4</sup>.



Діаграма 1. Частка осіб, що перетнули кордон між Україною та Польщею в автомобільних пунктах пропуску. 2017 рік<sup>5</sup>

Інфраструктура української частини найбільших автомобільних пунктів пропуску потребує модернізації. Зокрема, необхідно здійснити реконструкцію пп «Шегині - Медика», а також побудувати ділянку для легкового автотранспорту і автобусів та відновити інфраструктуру в пп «Краківець - Корчова». Актуальним залишається питання облаштування в Україні сервісних зон біля автомобільних пунктів пропуску.

Водночас, потребують ремонту українські дороги до автомобільних пунктів пропуску - «Устилуг - Зосін», «Грушів - Будомеж», «Смільниця - Кросьценко», а також окремі ділянки доріг до пп «Рава-Руська - Хребенне». Невирішеною залишається проблема відсутності в Україні рокадних доріг, які мали б поєднувати в одну мережу автомобільні пункти пропуску.

## Пішохідні пункти пропуску

Наразі, між Україною та Польщею на всі 535 км кордону діє лише один пішохідний і велосипедний перехід на пункті пропуску «Шегині - Медика». Щоденно цим пунктом користуються понад 5 тисяч осіб<sup>6</sup>.

Однак, з 1 липня 2015 року по 31 грудня 2018 року, ще один пішохідний перехід діяв на найновішому пункті пропуску «Угринів - Долгобичув», який знаходиться повністю на території Польщі. Для пішоходів і велосипедистів польська сторона тимчасово виділила смугу руху для автобусів у межах експерименту. За добу кордон у пп «Угринів-Долгобичув» перетинало 3,5 тисячі осіб, з яких 850 пішки або на велосипеді<sup>7</sup>. Проте після понад трьох років функціонування експеримент припинили. Офіційними причинами припинення стали «тривалий час очікування автобусів у черзі на кордоні» та те, що «тимчасовість інфраструктури, призначеної для пішого руху, створює багато загроз». У Прикордонній службі Польщі наголосили, що зібрану під час експерименту інформацію буде використано в майбутньому для побудови інфраструктури під пішохідний перехід, забезпечуючи «відповідні умови і безпеку для осіб, які хотітимуть скористатися цією формою здійснення подорожей»<sup>8</sup>.

Проблема закриття пішохідного переходу привернула значну увагу громадськості та жителів прикордонних громад. ГО «Європа без бар'єрів» (Україна) та Інститут Свободи (Польща) звернулися до глави Міністерства внутрішніх справ Польщі Йоахіма Брудзінського з публічним закликом продовжити пілотний період функціонування пішохідно-велосипедного переходу в пп «Угринів-Долгобичув», ініціювати, а також виділити кошти на будівництво постійної інфраструктури для перевірки пішоходів та велосипедистів<sup>9</sup>. Незважаючи на потребу громадськості по обидва боки кордону у пішохідному переходу, він припинив дію з 1 січня 2019 року.

Наразі відсутність пішохідних і велосипедних переходів на більшості автомобільних пунктах пропуску є бар'єром для мобільності мешканців прикордонних громад, а також негативно впливає на розвиток велосипедного туризму та екологічну ситуацію у прикордонні.

## Залізничні пункти пропуску

Залізничні пункти пропуску є зручною для подорожуючих та екологічною для довкілля альтернативою автомобільним пунктам пропуску. На українсько-польському кордоні доступними для пасажирів наразі є всього два залізничні пункти пропуску – «Мостиська – Пшемисль» та «Ягодин – Дорогуськ». Через ці пункти пропуску прямують дев'ять поїздів міжнародного сполучення:

- «Київ – Львів – Пшемисль» (2 потяги),
- «Київ – Люблін – Варшава»,
- «Львів – Краків – Катовіце – Вроцлав»,
- «Здолбунів – Хелм»,
- «Ковель – Хелм»,
- «Львів – Краків – Варшава – Гданськ – Гдиня»,
- «Одеса – Львів – Пшемисль».

Ще два пасажирські залізничних пункти наразі не діють: «Рава-Руська – Хребенне» - з 2005 року, «Хирів - Кросьценко» - з 2010 р. Причинами закриття останнього стали незадовільний стан рухомого складу поїздів та проблеми перевезення контрабандних товарів. У двох інших залізничних пунктах пропуску здійснюються лише вантажні перевезення: «Рава-Руська – Верхрата» і «Володимир-Волинський – Хрубешів», в т.ч. станції «Лудин» та «Ізов»<sup>10</sup>. Нереалізований потенціал пасажирських залізничних перевезень через кордон сприяє формуванню черг на автомобільних пунктах пропуску, що погіршує комфортність перетину кордону подорожуючими та посилює екологічне забруднення прикордонних територій.

## Відкриття нових пунктів пропуску

На порядку денному діалогу між Україною та Польщею щодо створення нових автомобільних пунктів пропуску перебуває п'ять перспективних проєктів: «Нижанковичі – Мальховіце», «Лопушанка – Міхно-

вещь», «Боберка – Смольник», «Адамчуки – Збереже» та «Лубня – Волосате». Серед них про найбільш конкретні плани українські та польські посадовці повідомляли щодо пункту пропуску «Нижанковичі – Мальховіце». Цей перспективний пункт пропуску зі спільним прикордонно-митним контролем має бути побудований на території Польщі та слугувати як для проїзду автотранспортних засобів, так і для пішохідного та велосипедного руху. У 2017 році на створення пункту з бюджету Польщі було анонсовано виділення 100 млн злотих (740 млн грн), відкриття планувалось у 2020 році<sup>11</sup>. Станом на 2018 рік було відомо про підготовку польською стороною проектно-кошторисної документації<sup>12</sup>, а роботи мали розпочатись у 2019 році<sup>13</sup>. Водночас, кредит Республіки Польща передбачає проведення капітального ремонту автошляху Т-14-18 Нижанковичі – Самбір – Дрогобич – Стрий.

Варто зауважити, що пп «Нижанковичі – Мальховіце» - це третій по рахунку автомобільний пункт пропуску зі спільним контролем, який планує збудувати Польща на своїй території. У 2013-2014 роках польською стороною було також введено в експлуатацію пункти пропуску «Угринів - Долгобичув» та «Грушів – Будомеж». Вартість будівництва кожного з пунктів склала близько 150 млн злотих<sup>14</sup>.

Окрім автомобільного пункту пропуску, по напрямку «Нижанковичі – Пшемисль» Україна та Польща ведуть переговори щодо відновлення залізничного сполучення з Хирова Старосамбірського району Львівської області до Перемишля у Польщі через села Доброміль, Нижанковичі, Мальховіце і Загуж. Зокрема, між сторонами було підписано протокол намірів щодо розвитку технічних умов для виконання пасажирських перевезень. Польська сторона мала намір виділити 40 мільйонів злотих на реконструкцію польської частини залізничної гілки<sup>15</sup>, а українська мала підтвердити можливість прийому поїздів та організувати сполучення з Нижанковичів до інших міст регіону<sup>16</sup>.

Терміни відкриття і фінансування чотирьох інших проектних пунктів пропуску на кордоні між Україною та Польщею залишаються під питанням. Під час засідання Комісії з питань пунктів пропуску та прикордонної інфраструктури 23 жовтня 2018 року та засідання українсько-польської Міжурядової координаційної ради з питань міжрегіонального співробітництва 16 лютого 2018 року польська сторона наголосила, що питання створення нових пунктів пропуску може бути розглянуто лише після завер-

шення вже розпочатих інфраструктурних проектів реконструкції та будівництва міжнародних пунктів пропуску<sup>17</sup>.

Загалом, аналізуючи переговорний процес між Україною та Польщею щодо відкриття нових пунктів пропуску, можна констатувати, що фінансування нових проектів відбувається переважно польською стороною. Натомість Україна не має відповідних державних стратегій із розбудови прикордонної інфраструктури та програм з їх фінансування. *Зважаючи на те, що саме українські громадяни складають абсолютну більшість осіб, які перетинають кордон, виділення коштів на відкриття нових пунктів пропуску має стати пріоритетним завданням для українського Уряду. Для цього Україні варто розробити стратегію розбудови прикордонної інфраструктури, яка б охоплювала питання створення нових чотирьох пунктів на кордоні з Польщею.*

Варто зауважити, що проектування нових пунктів пропуску із процедурою спільного контролю на території України можливе за умови укладення нової Угоди про спільний контроль між Україною та Польщею. Чинна Угода про спільний контроль від 2002 року дозволила запровадити цю процедуру на території Польщі у пп «Устилуг – Зосін», «Грушів – Будомеж», «Смільниця - Кросьценко» та «Угринів - Долгобичув»<sup>18</sup>. Наразі здійснюється опрацювання нового проекту Угоди про спільний контроль, яку адаптують до Кодексу Шенгенських кордонів та рекомендацій ЄС<sup>19</sup>. *Таким чином, Україні та Польщі необхідно завершити підготовку нової Угоди про спільний контроль, що створить передумови для відкриття перспективних пунктів пропуску на території України.*

## **Реконструкція автомобільних пунктів пропуску та ремонт доріг**

Актуальними проблемами українсько-польського кордону є застаріла інфраструктура одних українських автомобільних пунктів пропуску («Шегині», «Краківець», «Устилуг») та неякісне покриття українських доріг, які ведуть до інших пунктів («Смільниця», «Грушів», «Рава-Руська» тощо). Реконструкція прикордонної інфраструктури потребує значних фінансових

ресурсів, а тому ще у 2013-2014 роках Євросоюзом було відкрито проекти облаштування українських пунктів пропуску із загальним фінансуванням у розмірі €29,2 млн. На українсько-польському кордоні реконструкції підлягали пп «Устилуґ», «Рава Руська», «Краківець», «Шегині», «Ягодин». Однак за п'ять років проекти були виконані лише частково, а тому закриті європейською стороною через затримки і перевитрати коштів за участю місцевих чиновників і підрядників<sup>20</sup>.

Наразі перед Україною постала інша можливість оновлення прикордонної інфраструктури - у лютому 2016 році Україною та Польщею було ратифіковано Договір про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги у розмірі, який не перевищує 100 млн євро<sup>21</sup>. Договір передбачає фінансування проектів з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску українсько-польського кордону. При цьому обов'язковою умовою кредиту є стовідсоткова поставка товарів, робіт

та послуг для виконання цих проектів з Польщі до України.

За даними Львівської обласної державної адміністрації найбільшу частину цього кредиту - 68 млн євро, призначено Державному агентству автомобільних доріг України (далі - Укравтодор). Ще у 2017 році Служба автомобільних доріг у Львівській області провела процедуру закупівлі робіт з проектування та капітального ремонту ділянок під'їзних доріг до пунктів пропуску «Смільниця», «Грушів», «Рава-Руська» і перспективного пп «Нижанковичі». З двома польськими фірмами було укладено угоди на виконання проектних і будівельних робіт (Рис 2). 13 травня 2019 року зазначені контракти були погоджені Міністерством фінансів Республіки Польща, відтак етап розроблення проектно-кошторисної документації мав розпочатися вже 29 травня 2019 р<sup>22</sup>. Водночас, у Волинській області набрав чинності контракт з проектування та капітального ремонту автомобільної дороги до пп «Устилуґ»<sup>23</sup>.

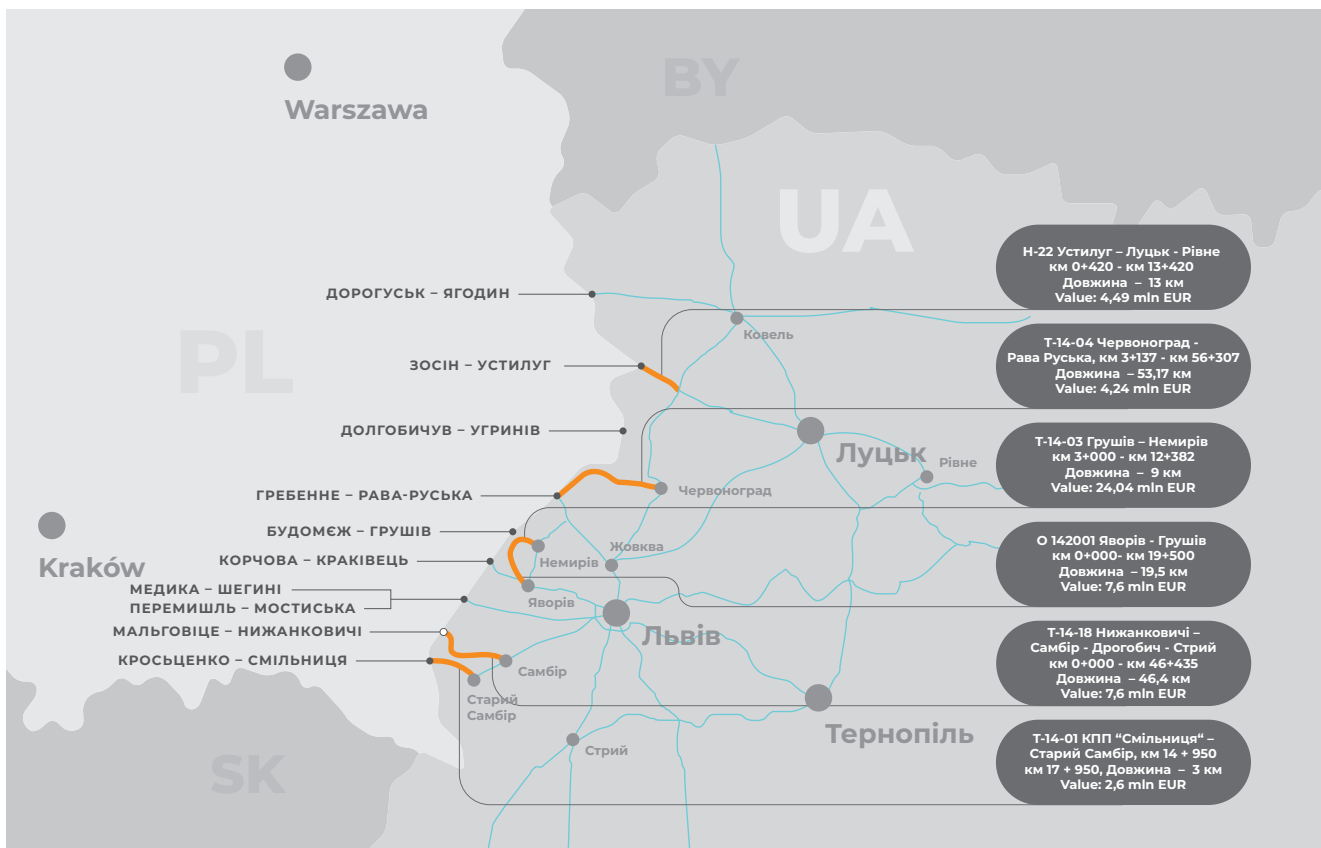


Рис. 2. Карта під'їзних шляхів, які планують поремонтувати в рамках Договору про надання Україні кредиту від Республіки Польща на умовах пов'язаної допомоги<sup>24</sup>

Окрім того, 25 млн євро з польського кредиту було призначено Державній фіскальній службі України (далі - ДФС), яка є відповідальною за реконструкцію, будівництво та утримання пунктів пропуску. У 2018 році ДФС після проведення тендерних процедур уклала договори підряду з польськими фірмами на повну реконструкцію пп "Шегині", будівництво пішохідного переходу в пп "Рава-Руська" і будівництво ділянки для легкового автотранспорту і автобусів та відновлення інфраструктури в пп "Краківець". Міністерство фінансів Республіки Польща погодило договори із зауваженнями, після чого ДФС внесла в договори правки польської сторони та надіслала на погодження Міністерству фінансів України. Варто зауважити, що запланована реконструкція не передбачає створення умов для спільного контролю у пп "Шегині - Медика", "Рава-Руська - Хребенне" і "Краківець - Корчова". Модернізація інфраструктури сприятиме більш комфортному перетину кордону мандрівниками, проте запровадження спільного контролю дозволило би суттєво пришвидшити процедуру та скоротити черги на кордоні.

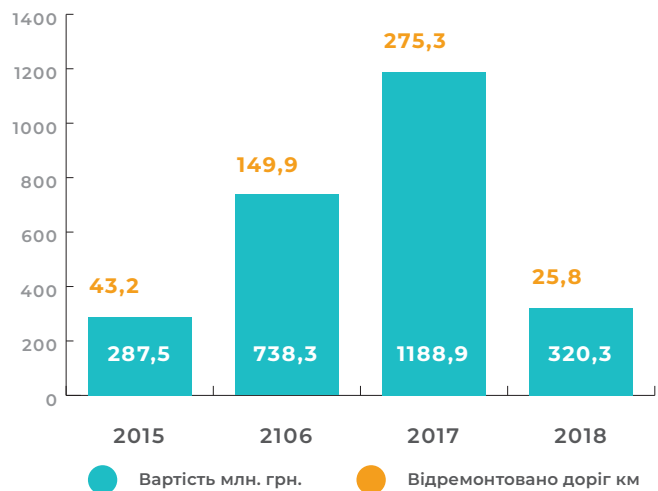
Ще одним розпорядником коштів в рамках польського кредиту визначено Державну прикордонну службу України (далі - ДПС). Зокрема, ДПС було призначено 7 млн євро на проект з модернізації програмно-технічних комплексів автоматизації прикордонного контролю. Проте всі закупівлі проведені Адміністрацією ДПС було скасовано, а повторні закупівлі були заплановані на початок червня 2019 року<sup>25</sup>.

Таким чином, незважаючи на те, що Договір про надання кредиту від Республіки Польща Україні було ратифіковано ще у 2016 році, реконструкція пунктів пропуску та ремонт під'їзних шляхів до них ще не розпочалась. Експерти називають різні причини відкладення робіт, серед яких великі затримки у погодженні контрактів Міністерством фінансів Польщі (контракти на ремонти доріг були погоджені майже через 2 роки після проведення тендерів) та невідповідні для постачальників послуг умови фінансування робіт. Натомість, у Волинській ОДА заявили, що затримки пов'язані із проблемою відшкодування ПДВ, яка довгий час не вирішувалась українською стороною<sup>26</sup>. Так чи інакше, відкладення робіт загрожувало реалізації Договору, а тому, щоб продовжити його дію, у грудні 2018 року сторонами було підписано спеціальний Протокол, який дозволив укладати контракти до 31 грудня 2019 року<sup>27</sup>. Наразі необхідним є консолідація зусиль профільних відомств України та Польщі для якнайшвидшого проведення закупівель з модерні-

зації програмно-технічних комплексів автоматизації прикордонного контролю і погодження та введення в дію контрактів на реконструкцію пп "Шегині", "Рава-Руська" і "Краківець".

Як і в питаннях з побудовою нових пунктів пропуску, Україні необхідно залучати власні фінансові ресурси для забезпечення комфортного та безпечного перетину кордону. Так, у 2015 році Кабінетом Міністрів України було затверджено проведення митного експерименту: 50 відсотків суми перевиконання загального обсягу щомісячних індикативних показників надходжень митних платежів, що справляються під час митного оформлення товарів, іде до спеціальних фондів відповідних обласних бюджетів з метою фінансування реконструкції і поточного ремонту автомобільних доріг загального користування<sup>28</sup>. Загалом, за 2015-2018 роки завдяки митному експерименту до спеціальних фондів обласних бюджетів було перераховано 18,408 млрд грн і з них використано 17,621 млрд грн<sup>29</sup>, зокрема, у Львівській області, було відремонтовано 494,2 км доріг за 2,53 млрд грн (Діаграма 2).

Проте, за словами Міністра інфраструктури України у 2018 році митний експеримент виявився неефективним. У 2019 році експеримент не було продовжено, а в Укравтодорі заявили, що на зміну йому прийдуть механізми фінансування, передбачені Державним дорожнім фондом, закон про який запрацював в Україні в 2018 році<sup>30</sup>.



Діаграма 2. Результати реалізації митного експерименту у Львівській області у 2015 - 2018 роках<sup>31</sup>

Таким чином, завдяки митному експерименту протягом останніх трьох років було відремонтовано значну частину доріг в прикордонних регіонах України.

Проте після його закінчення залишається відкритим питання ефективності продовження робіт через Державний дорожній фонд, що має стати предметом аналізу державних та незалежних інституцій.

## Діагноз і можливості для вирішення проблемних питань

Отже, наявна мережа автомобільних, пішохідних та залізничних пунктів пропуску не відповідає актуальним потребам подорожуючих, що спричиняє понаднормові черги в одних пунктах пропуску та низьку завантаженість в інших. Частота розміщення пунктів пропуску (далі – пп) є далекою від «європейського стандарту», під яким мається на увазі прикордонна інфраструктура між державами-членами Євросоюзу перед приєднанням до Шенгенської зони. Для порівняння, автомобільні пп на кордоні між Польщею і Словаччиною припадали на кожні 30 кілометрів, а пішохідні – на кожні 10,5 км<sup>32</sup>.

Таким чином, для збільшення комфортності перетину українсько-польського кордону подорожуючими, зменшення черг перед пунктами пропуску, наближення мережі пропускних пунктів до стандартів Євросоюзу, а також поліпшення екологічної ситуації і сприяння розвитку туризму, необхідним є:

1. Відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного, пішохідного, велосипедного та залізничного сполучення на відстані 20-40 кілометрів вздовж кордону. Зусилля сторін мають бути спрямовані на якнайшвидше відкриття автомобільного пункту пропуску "Нижанковичі - Мальховіце" з інфраструктурою для пішохідного та велосипедного руху і спільного прикордонно-митного контролю, а також на відновлення залізничного сполучення з Хирова до Перемишля через села Добромилі, Нижанковичі, Мальховіце і Загуж. Також Україні та Польщі необхідно завершити підготовку нової Угоди про спільний контроль, що створить передумови для відкриття перспективних пунктів пропуску на території України. Уряду України варто розробити стратегію розбудови прикордонної інфраструктури, яка б охоплювала питання створення нових чотирьох пунктів пропуску із процедурою спільного контролю на кордоні з Польщею «Лопушанка – Міхновець», «Боберка – Смольник», «Адамчуки – Збереже» та «Лубня – Волосате».
2. Реконструкція існуючих автомобільних пунктів пропуску з метою запровадження в них пішохідного та велосипедного руху, а також процедури спільного прикордонно-митного контролю. Для цього Україні та Польщі варто консолідувати зусилля для якнайшвидшого проведення закупівель з модернізації програмно-технічних комплексів автоматизації прикордонного контролю і погодження та введення в дію контрактів на реконструкцію пп "Шегині", "Рава-Руська" і "Краківець" в рамках польського кредиту. Під час подальшого планування робіт з реконструкції пунктів пропуску слід враховувати витрати на запровадження процедури спільного контролю і організацію руху для пішоходів і велосипедистів.
3. Ремонт доріг до окремих пунктів пропуску. Україні та Польщі слід сприяти та контролювати якісне виконання робіт з реконструкції під'їзних шляхів до пунктів пропуску в рамках польського кредиту. Обласним державним адміністраціям та Укравтодору варто ефективно впроваджувати роботи з ремонту і будівництва під'їзних шляхів, в тому числі рокадних доріг, у прикордонних регіонах через засоби Державного дорожнього фонду.

## Примітки

- 1 Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт. ГО "Європа без бар'єрів", <https://europewb.org.ua/anatomiya-ukrayinskogo-kordonu-nezalezhnij-monitoryngovyj-zvit/>
- 2 «На кордоні з Республікою Польща», Державна прикордонна служба України, 28.08.2018, <http://bit.ly/2MPkywP>
- 3 ГО «Європа без бар'єрів», К. Кульчицька, Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт 2018 року. <https://europewb.org.ua/anatomiya-ukrayinskogo-kordonu-nezalezhnij-monitoryngovyj-zvit/>
- 4 Ibid
- 5 Ibid
- 6 О. Мельник. Пішки через кордон... легально. Урядовий кур'єр, <http://bit.ly/2lg5Haw>
- 7 Польща закриває пішохідний перехід на пункті пропуску «Угринів-Долгобичув», Krakiv, 18.12.2018, <http://bit.ly/2wROduu>
- 8 Польща закриває піший перехід на кордоні з Україною, Укрінформ, 19.12.2018, <http://bit.ly/2lJ9pID>
- 9 Польське МВС просять не закривати піший перехід на кордоні з Україною, Укрінформ, 25.12.2018, <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/2608087-polske-mvs-prosat-ne-zakrivati-perehid-na-kordoni-z-ukrainou.html>
- 10 «На кордоні з Республікою Польща», Державна прикордонна служба України, 28.08.2018, <http://bit.ly/2MPkywP>
- 11 Україна та Польща узгодили відкриття чотирьох нових пунктів пропуску на кордоні, Zaxid.net, 22.10.2017, [https://zaxid.net/ukrayina\\_i\\_polshha\\_uzgodili\\_vidkrittya\\_chotiroh\\_novih\\_punktiv\\_propusku\\_na\\_kordoni\\_n1439565](https://zaxid.net/ukrayina_i_polshha_uzgodili_vidkrittya_chotiroh_novih_punktiv_propusku_na_kordoni_n1439565)
- 12 Амбіційні плани:з Нижанковичів до Перемишля евроколією, Львівська пошта, 21.06.2014, <http://www.lvivpost.net/lvivnews/n/42700>
- 13 На ПП Мальховіце-Нижанковичі буде піший перехід - будівництво розпочнуть вже цього року, Vsetutpl, 19.03.2019, <http://bit.ly/2WCkUqo>
- 14 Митний перехід «Будомеж-Грушів»: з польської сторони новітня інфраструктура, з української - ліс. IPress.ua, 21.06.2013,<http://bit.ly/2WMMkdjd>
- 15 На відновлення залізничного сполучення Нижанковичі - Перемишль поляки готові дати 40 млн злотих, Zaxid.net, 06.02.2019, <http://bit.ly/2Khz2n5>
- 16 Проект відновлення залізничного сполучення між Хировом та Перемишлем отримав грант ЄС, Zaxid.net, 18.04.2019, <http://bit.ly/2WPdjtC>
- 17 Відповідь Львівської обласної державної адміністрації на запит ГО "Європа без бар'єрів" щодо надання інформації від 12.02.2019
- 18 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](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_027)
- 19 Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2018 році, Урядовий офіс координації європейської та євроатлантичної інтеграції, стр.21, <http://bit.ly/2WG2k5s>
- 20 У ЗМІ повідомили, що ЄС згортає проект модернізації кордону з Україною - реакція ДФСУ, 5 канал, 20.02.2018, <http://bit.ly/2lhZj2x>
- 21 Закон України "Про ратифікацію Договору між Урядом України та Урядом Республіки Польща про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги" від 3.02.2016 року № 977-VIII, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/977-19>
- 22 Відповідь Львівської обласної державної адміністрації на запит ГО "Європа без бар'єрів" від 16.05.2019
- 23 Польща дасть кредит Україні на капітальний ремонт дороги Устилуг – Луцьк – Рівне, Волинська обласна державна адміністрація, 20.03.2019, <http://bit.ly/2MO9iAL>
- 24 В. Довгань, Заступник міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції, Як вирішити питання дозволів на транзит вантажів через Польщу, НВ Бізнес, 10.12.2018, <http://bit.ly/2x3VDuZ>
- 25 Відповідь Львівської обласної державної адміністрації на запит ГО "Європа без бар'єрів" від 16.05.2019
- 26 Польща дасть кредит Україні на капітальний ремонт дороги Устилуг – Луцьк – Рівне, Волинська обласна державна адміністрація, 20.03.2019, <http://bit.ly/2MO9iAL>

27 Протокол між Урядом України та Урядом Республіки Польща про внесення змін до Договору між Урядом України та Урядом Республіки Польща про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги, учиненого в м. Варшава 9 вересня 2015 року, [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_003-18#n12](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_003-18#n12)

28 Постанова КМУ від 16 вересня 2015 р. № 726 "Про проведення експерименту з фінансового забезпечення здійснення заходів з розвитку автомобільних доріг загального користування, ділянок вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами загального користування, в усіх областях та м. Києві, а також дорожньої інфраструктури у м. Києві", <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/726-2015-p>

29 Відповідь Державної казначейської служби України на запит ГО "Європа без бар'єрів" №12-12-12/6774 від 16.04.2019 р.

30 Експеримент з ремонту доріг коштом надходжень від митниці продовжувати не будуть - Омелян, Finance.ua, 04.02.2019, <http://bit.ly/2WL9i9q>

31 "Розбудова прикордонної дорожньої інфраструктури Львівської області", Львівська ОДА, 20.03.19, <http://bit.do/eQmCK>

32 Jakub Łoginow, Jak pisać o granicy, poradnik dla dziennikarzy, <https://instytutwolnosc.pl/wp-content/uploads/2019/04/Jak-pisac-o-granicy-poradnik-dla-dziennikarzy.pdf>

**Кордон з людським обличчям.**

Рекомендації.

Катерина Кульчицька,  
Руслан Мініч та Ірина Сушко

**Автомобільні  
пункти пропуску**

«Ворота з України до Євросоюзу» - так можна назвати 8 міжнародних автомобільних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні: «Шегині – Медика», «Краківець – Корчова», «Рава-Руська – Ягодин», «Устилуг – Зосін», «Грушів – Будомеж», «Смільниця – Кросьценко», «Угринів – Долгобичув». Саме автомобільні пункти пропуску стикаються із найбільшими навантаженнями подорожуючих у порівнянні з іншими видами пропускних пунктів на кордоні. Так, сумарно через усі автомобільні пункти пропуску за рік проїжджає понад 22 мільйони подорожуючих, переважну більшість яких складають громадяни України<sup>1</sup>.

Діаграма 1. Кількість осіб, які перетнули кордон в автомобільних пунктах пропуску, 2017 р.<sup>2</sup>



Розглянемо особливості автомобільних пунктів пропуску на прикладі найбільших пп «Шегині - Медика», «Краківець - Корчова», «Рава-Руська - Гребенне», а також одного із найновіших і найменш навантажених пунктів пропуску зі спільним контролем «Грушів - Будомеж». Зокрема візьмемо до уваги проектну та фактичну середньодобову пропускну спроможність, а також недоліки їх інфраструктури. Варто зауважити, що якщо проектна пропускна спроможність визначається ще до будівництва пункту пропуску, то фактична середньодобова пропускна спроможність – це спроможність наявної кількості прикордонних нарядів та посадових осіб митниці (за потреби співробітників інших контролюючих органів (служб), які безпосередньо здійснюють контрольні операції, за встановлений час здійснити всі визначені законодавством види контролю по відношенню до осіб транспортних засобів та вантажів, виходячи з наявної кількості місць (смуг руху) придатних для здійснення контролю.

**«Шегині – Медика»** - найстаріший пункт пропуску на українсько-польському кордоні, що розпочав свою роботу ще у листопаді 1945 року. Пункт пра-

цює цілодобово та поєднує українську дорогу міжнародного значення М11 «Львів – Шегині» та польську крайову дорогу №28, яка проходить через м. Перемишль та м. Затор (Рис.1) .

Через пункт пропуску здійснюють рух автобуси, вантажні і легкові авто. Проектна пропускна спроможність пункту складає 1900 легкових авто, 300 – вантажних та 150 автобусів. При цьому, через значний потік подорожуючих, фактична середньодобова пропускна спроможність легкових і вантажних авто суттєво перевищує проектну (Діаграма 1). Наразі, пп «Шегині – Медика» - єдиний пункт між Україною та Польщею, в якому дозволено рух пішоходів та велосипедистів. Наявність пішохідного переходу робить перетин кордону через цей пункт пропуску доволі дешевим і зручним для мандрівників та жителів прикордонних громад. Тому пункт традиційно перетинає найбільша кількість осіб не тільки на українсько-польському кордоні, а і на усьому кордоні з іншими країнами ЄС. Щорічно цей показник складає близько 5,5 млн осіб, з яких абсолютна більшість - громадяни України (Діаграма 2).

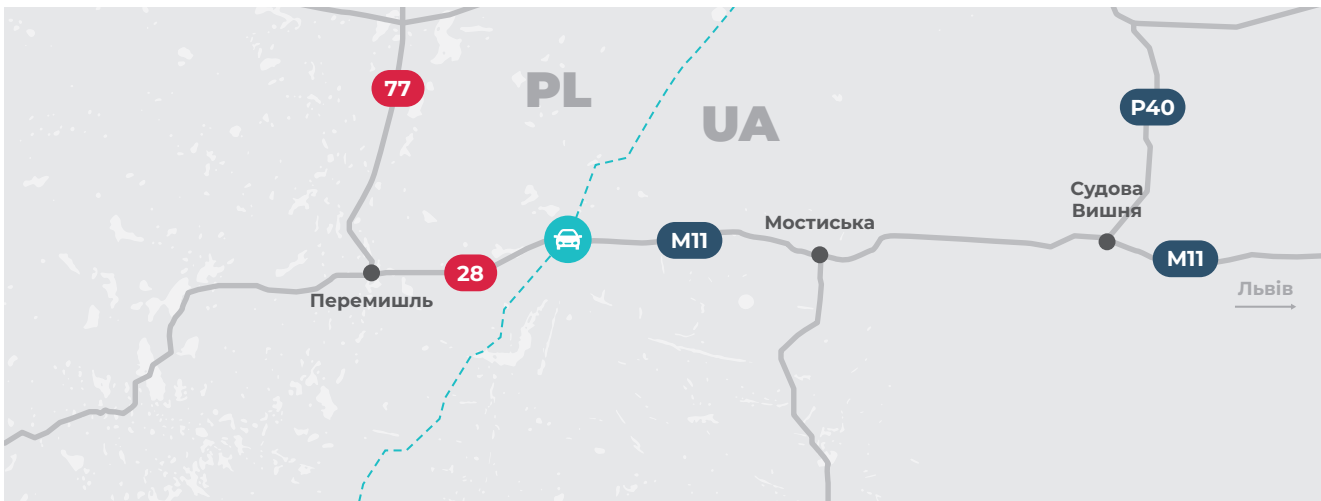
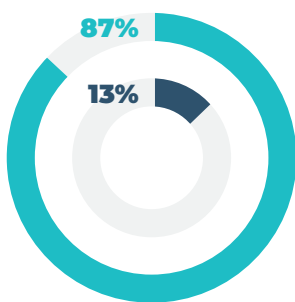


Рис. 1. Карта розміщення пункту пропуску «Шегині – Медика»



Іноземні громадяни  
Громадяни України

**Діаграма 1.**  
Пропускна спроможність пп «Шегині-Медика», 2018 р.<sup>3</sup>

**Діаграма 2.**  
Частка громадян України та іноземців, які перетинали кордон у пп «Шегині-Медика», 2017 р.<sup>4</sup>



Українська частина пункту пропуску потребує реконструкції, що може бути здійснена за рахунок коштів кредиту від Республіки Польща на умовах пов'язаної допомоги<sup>5</sup>. Для цього у 2018 році Державна фіскальна служба на основі проведених тендерних процедур уклала договір підяду з польською фірмою UNIBEP на суму 15,720 млн євро. Договір був погоджений із зауваженнями Міністерством фінансів Республіки Польща і станом на травень 2019 року був надісланий на погодження Міністерству фінансів України<sup>6</sup>.

**Автомобільний пункт пропуску «Краківець – Корчова»** було відкрито у 1998 році і на сьогодні він є другим за кількістю осіб, які перетинають українсько-польський кордон. Щорічно через пункт проїжджають близько 4 млн подорожуючих, з яких 88% громадяни України (Діаграма 4). Пункт працює цілодобово та поєднує українську дорогу міжнародного значення М10 «Львів – пп «Краківець», що є частиною Європейського автомобільного маршруту (Кале – Брюссель – Краків – Київ – Волгоград – Ташкент – Алмати – Ріддер) та найдовший автошлях Польщі – А4, який пролягає через Перемишль, Ряшів, Краків, Катовіце, Ополе і Вроцлав (Рис.2).



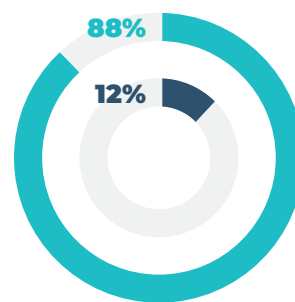
Рис. 2. Карта розміщення пункту пропуску «Краківець – Корчова»

Проектна пропускна спроможність пункту складає 2000 легкових авто, 500 – вантажних та 40 автобусів. Для організації руху прикордонні і митні служби посилили свою присутність на пункті пропуску і тому фактична середньодобова пропускна спроможність легкових, вантажних авто і особливо автобусів суттєво перевищує проектну (Діаграма 3).

Українська частина пп «Краківець – Корчова» потребує суттєвої модернізації. Мова йде про побудову нової ділянки для оформлення легкового автотранспорту і автобусів та реконструкції існуючої частини цього пункту пропуску. Однією із можливостей для реалізації проекту є кредит від Республіки Польща. У 2018 році ДФС на основі проведених тендерних процедур уклала договір на будівництво та оновлення інфраструктури з польською фірмою IDS-bud на суму 6,945 млн євро. Договір був погоджений із зауваженнями Міністерством фінансів Республіки Польща і станом на травень 2019 року був надісланий на погодження Міністерству фінансів України<sup>7</sup>.

До побудови нового терміналу, українською та польською сторонами обговорюється питання створення тимчасової інфраструктури для оформлення легкового автотранспорту та автобусів. У квітні 2019 року Львівською митницею ДФС представлено проект створення тимчасової дороги від точки з'єднання автомобільних доріг М10/А4 вздовж кордону за межами будівельного майданчика будівництва ділянки для оформлення легкового автотранспорту і автобусів в пункті пропуску «Краківець» в існуючий пункт пропуску. Українською стороною розроблено

схему генплану, виконана геодезична зйомка, виготовляються окремі креслення та кошториси, розпочато підготовчі роботи на об'єкті. Термін будівництва складатиме 3 місяці з початку фінансування<sup>8</sup>.



◀ Діаграма 3. Пропускна спроможність пп «Краківець – Корчова», 2018 р.<sup>9</sup>

▼ Діаграма 4. Частка громадян України та іноземців, які перетинали кордон у пп «Краківець – Корчова», 2017 р.<sup>10</sup>

Іноземні громадяни  
Громадяни України



Окрім оновлення інфраструктури пункту пропуску, у 2019 році Львівська обласна державна адміністрація визначила як пріоритетне завдання побудову нової концесійної дороги «Львів – Краковець», яка йтиме до пп «Краківець – Корчова». Концесійна дорога - це новий автошлях побудований приватними інвесторами, що мають право брати плату з водіїв за проїзд цією дорогою. За даними ЛОДА, будівництво концесійної автодороги «Львів-Краковець» розміром 84,4 км забезпечить якісні та безпечні умови сполучення у рамках розбудови міжнародного транспортного коридору (МТЗ) №3 Берлін - Аахен - Кельн - Дрезден - Вроцлав - Катовіце - Краків - Львів - Київ. Вартість проекту складає 19 млрд грн, включно із північним обходом м. Львова - 5,5 млрд. грн. Натомість, у Мінінфраструктури України, спираючись на підрахунки Світового банку, вважають, що цей пункт пропуску не має стати пілотним проектом побудови концесійної дороги в Україні<sup>11</sup>.

**Автомобільний пункт пропуску «Рава-Руська – Гребенне»** розпочав свою роботу у 1991 році. На сьогодні пункт знаходиться на перетині української дороги міжнародного значення М09 «Тернопіль – Львів – Рава-Руська» та польської крайової дороги №17, яка прямує до Варшави (Рис.3).

Проектна пропускна спроможність пункту складає 4000 легкових авто, 250 – вантажних та 100 автобусів. Проте, вона не реалізована повною мірою, адже фактична середньодобова пропускна спроможність легкових авто і автобусів є суттєво меншою за проектну (Діаграма 5). Натомість, перевищує проектні нормативи фактична спроможність з пропуску вантажних авто. «Рава-Руська – Гребенне» є одним із трьох найбільш популярних пунктів пропуску - щорічно його перетинають близько 3,5 млн подорожуючих, серед яких 88% громадяни України (Діаграма 6).

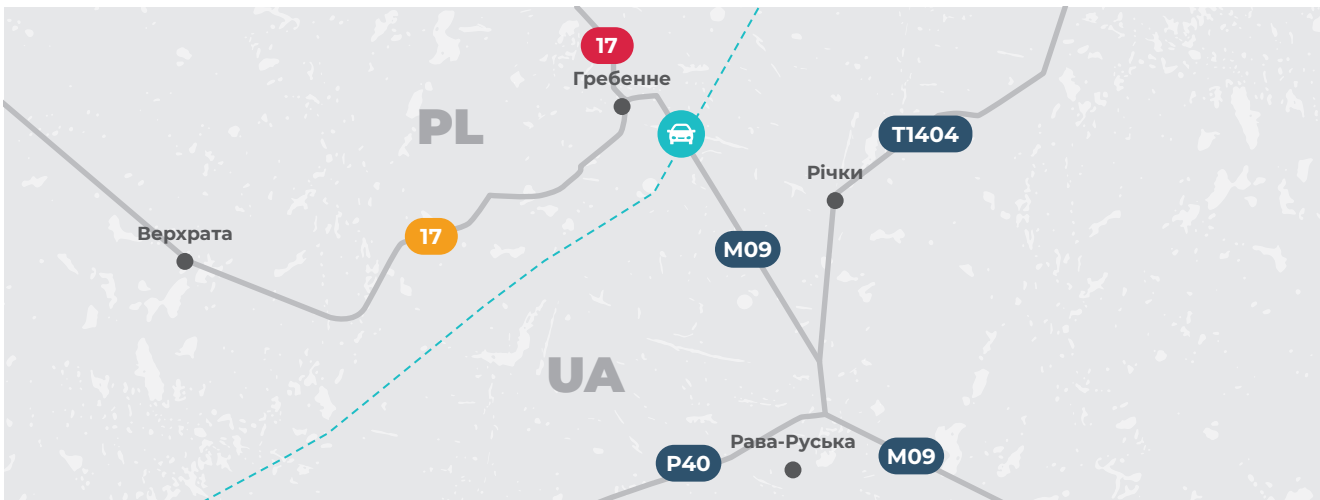
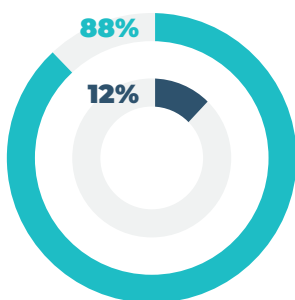


Рис. 3. Карта розміщення пункту пропуску «Рава-Руська – Гребенне»



Іноземні громадяни  
Громадяни України

◀ **Діаграма 5.**  
Пропускна спроможність пп «Рава-Руська – Гребенне», 2018 р.<sup>12</sup>

**Діаграма 6.** ▶  
Частка громадян України та іноземців, які перетинали кордон у пп «Рава-Руська – Гребенне», 2017 р.<sup>13</sup>



Однією із інфраструктурних проблем пункту пропуску «Рава-Руська – Гребенне» є неякісне дорожнє покриття з м. Червоноград, яке планують ремонтувати в рамках кредиту від Республіки Польща. Наразі Службою автомобільних доріг у Львівській області укладено угоду з польською фірмою “DROG-BUD Sp.z.o.o.” на ділянці T-14-04 “Червоноград - Рава-Руська” км 3+137 – км 56+307 на суму 21,5 млн євро. Угода погоджена Міністерством фінансів Польщі і мала набути чинності після 29.05.2019<sup>14</sup>. Ця дорога має не лише забезпечити доїзд до пункту пропуску з Червонограда, але й потенційно надати додатковий поштовх для розвитку прилеглих населених пунктів, які наразі інфраструктурно не з’єднані з іншими населеними пунктами.

**«Грушів – Будомеж»** - це спільний пункт пропуску на території Польщі, що був відкритий у 2013 році. На відміну від найбільших пунктів пропуску, «Грушів – Будомеж» не знаходиться на перетині доріг міжнародного значення. До цього пункту веде лише польська крайова дорога №866, яка пролягає через Любачув і Кровицу Холодовську (Рис.4).

Проектна пропускна спроможність пункту складає 2400 легкових автомобілів та 80 автобусів за добу<sup>15</sup>, проте через малий потік подорожуючих, фактична спроможність є суттєво меншою (Діаграма 7). Громадяни Польщі та інших країн ЄС рідко обирають цей пункт пропуску для проїзду, понад 90% користувачів цього пункту - українські громадяни (Діаграма 8). Низька завантаженість пункту пропуску пов’язана із особливостями розміщення пункту (не на дорогах міжнародного значення) та недосконалістю дорожнього покриття з українського боку. Проблемну дорогу планують відремонтувати в рамках кредиту від Республіки Польща. Для цього Службою автомобільних доріг у Львівській області укладено угоди з польською фірмою “UNIBEP S.A.” на ділянці T-13-03 “Грушів - Немирів” км 3+000 – км 12+691 на суму 3,5 млн євро, а також фірмою “DROG-BUD Sp.z.o.o.” на ділянці 0142001 “Яворів - Грушів” км 0+000 – км 19+500 на суму 6,9 млн євро. Обидва контракти погоджені Міністерством фінансів Польщі і мали набути чинності після 29.05.2019<sup>16</sup>.

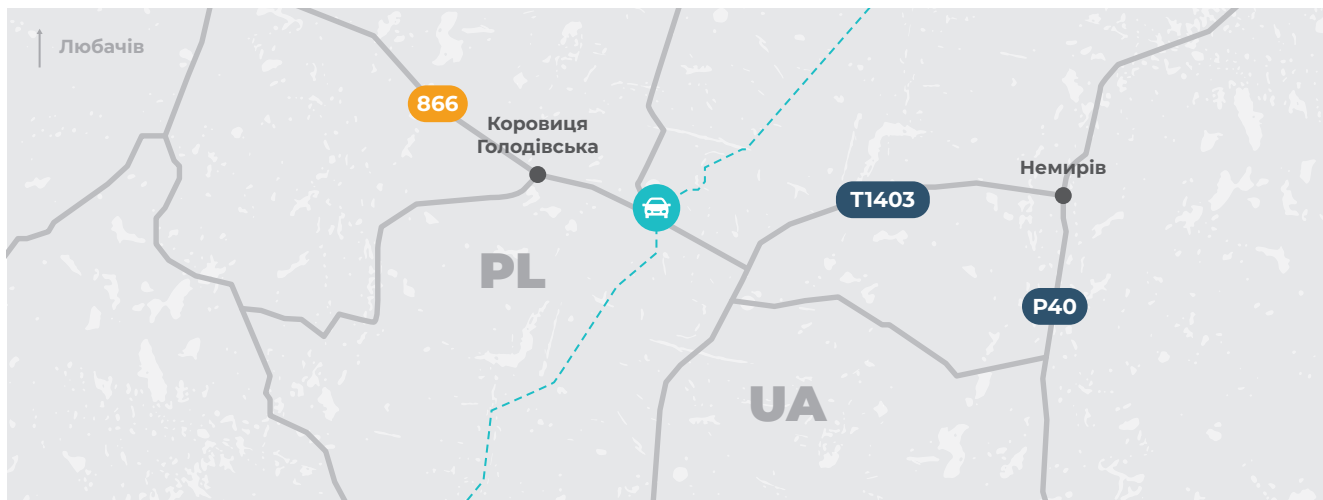
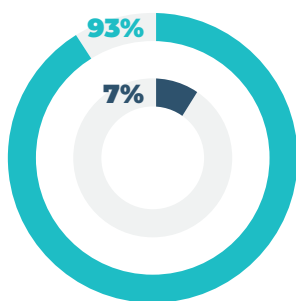


Рис. 4. Карта розміщення пункту пропуску «Грушів - Будомеж»



Іноземні громадяни  
Громадяни України

◀ **Діаграма 7.**  
Пропускна спроможність пп «Грушів – Будомеж», 2018 р.<sup>17</sup>

▶ **Діаграма 8.**  
Частка громадян України та іноземців, які перетинали кордон у пп «Грушів – Будомеж», 2017 р.<sup>18</sup>



Таким чином, два найбільших автомобільних пунктів пропуску “Шегині - Медика” і “Краківець - Корчова” стикаються із схожими проблемами - застарілою інфраструктурою, яка потребує суттєвих фінансових вливань, а також понаднормовим навантаженням легкового та автобусного автотранспорту, що призводить до багатогодинних черг. Прикордонні та митні служби України намагаються вирішити цю проблему спрямовуючи на ці пункти пропуску більшу за проектну кількість персоналу, проте проблема залишається актуальною до проведення ремонтних робіт.

Варто зауважити, що на законодавчому та нормативно-правовому рівні позитивно на зменшення черг на кордоні вплинули нові правила безмитного ввезення товарів в Україну, що діють з 1 січня 2018 року. За ними людина може ввести товари на суму не більше 500 євро та вагою до 50 кг, якщо вона відсутня в Україні більше 24 годин та в'їжджає до іноземної країни не частіше одного разу на 72 години<sup>19</sup>.

Окрім того, ситуація з чергами перед автомобільними пунктами пропуску суттєво поліпшилась після набуття в Україні чинності законами 2611 та 2612 у листопаді 2018 року. Ці закони зменшили акцизи на іноземні легкові автомобілі, і у результаті кількість перетинів іноземним транспортом зменшилась із 880 тисяч у листопаді до 520 тисяч у грудні 2018 року<sup>20</sup>. Раніше черги на пунктах пропуску посилювали власники іноземних автомобілів, які кожні п'ять-десять днів мали перетинати кордон, оскільки їхні авто перебували на території України в режимі транзиту.

Третій за величиною пункт пропуску “Рава-Руська - Гребенне” оновлений в рамках програми прикордонного співробітництва Європейського інструмен-

ту сусідства і партнерства «Польща-Білорусь-Україна 2007-2013»<sup>21</sup>. Проте, зважаючи на показники фактичної пропускної спроможності, проектна спроможність цього пункту, як і пп “Ягодин - Дорогуськ” та “Устилуг - Зосін” не реалізується повною мірою, що може бути пов'язано із нестачею персоналу як на українській, так і на польській частинах пунктів пропуску.

Натомість, один із найбільш нових пунктів пропуску “Грушів - Будомеж”, в якому діє спільний контроль польських та українських прикордонних і митних служб є прикладом пункту пропуску, проектний потенціал якого не реалізується через неякісне дорожнє покриття та особливості розміщення на мапі міжнародних маршрутів. Подібні проблеми об'єднують і інші пункти пропуску зі спільним контролем - “Угринів - Долгобичув” і “Смільниця - Кросьценко”.

Для вирішення вищезазначених проблем необхідно:

- реалізувати проекти реконструкції інфраструктури пунктів пропуску та доріг, які ведуть до них за рахунок коштів кредиту на умовах пов'язаної допомоги від Республіки Польща,
- переглянути кількість персоналу прикордонних та митних служб України та Республіки Польща, які задіяні до контролю осіб і транспортних засобів з метою збільшення фактичної середньодобової пропускної спроможності окремих пунктів пропуску,
- сприяти впровадженню інновацій в автомобільних пунктах пропуску, зокрема введенню процедури спільного контролю та запровадженню електронної черги.

## Примітки

- 1 Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт. ГО «Європа без бар'єрів», <https://europewb.org.ua/anatomiya-ukrayinskogo-kordonu-nezalezhnij-monitoryngovuj-zvit/>
- 2 Відповідь Державної прикордонної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів»
- 3 Відповідь Державної фіскальної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів» від 22.04.2018 №99-99-18-07-02-15
- 4 Відповідь Державної прикордонної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів»
- 5 Закон України «Про ратифікацію Договору між Урядом України та Урядом Республіки Польща про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги» від 3.02.2016 року № 977-VIII, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/977-19>
- 6 Відповідь Львівської обласної державної адміністрації на запит ГО «Європа без бар'єрів» щодо надання інформації від 12.02.2019
- 7 Відповідь Львівської обласної державної адміністрації на запит ГО «Європа без бар'єрів» щодо надання інформації від 12.02.2019
- 8 У пункті пропуску «Краківець - Корчова» обговорили створення тимчасової інфраструктури, ДФС, 26.04.2019, <http://lv.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/376878.html>
- 9 Відповідь Державної фіскальної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів» від 22.04.2018 №99-99-18-07-02-15
- 10 Відповідь Державної прикордонної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів»
- 11 В Україні три важливі дороги хочуть зробити платними, ММР, 19.03.2019, <http://mmr.net.ua/autoworld/news/91309>
- 12 Відповідь Державної фіскальної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів» від 22.04.2018 №99-99-18-07-02-15
- 13 Відповідь Державної прикордонної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів»
- 14 Відповідь Львівської обласної державної адміністрації на запит ГО «Європа без бар'єрів» щодо надання інформації від 12.02.2019
- 15 Українсько-польський кордон: потужний ривок вперед, Вісник, 26.04.2013, <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/5383?issue=122>
- 16 Відповідь Львівської обласної державної адміністрації на запит ГО «Європа без бар'єрів» щодо надання інформації від 12.02.2019
- 17 Відповідь Державної фіскальної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів» від 22.04.2018 №99-99-18-07-02-15
- 18 Відповідь Державної прикордонної служби України на запит ГО «Європа без бар'єрів»
- 19 Ввезення (пересилання) громадянами товарів на митну територію України, Державна фіскальна служба України, <http://sfs.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/viijdjayuchi-z-ukraini/pitannya-peremischennya-cherez-mitny-kord/print-100546.html>
- 20 Юрій Лисюк, «Впровадження інноваційних технологій та спрощення прикордонних формальностей – шлях до формування європейського інтегрованого транспортного ринку», Управління прикордонного контролю Адміністрації Державної прикордонної служби України, 20.03.19, <http://bit.do/eP3qu>
- 21 ДФС: Інформація щодо припинення фінансування міжнародних проєктів на українському кордоні некоректна, <http://www.sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/print-327876.html>

## **Кордон з людським обличчям.** Рекомендації.

Катерина Кульчицька,  
Руслан Мініч та Ірина Сушко

## **Кордон 2.0: новації та експерименти**

*У цій частині наведено приклади експериментів та новаційних підходів України до прикордонного та митного контролю, які посилюють безпеку та комфорт перетину кордону людьми, транспортними засобами та товарами. Крім аналізу українсько-польської ділянки кордону, наведено деякі приклади і з інших ділянок, а також перспективні сучасні підходи, які працюють в інших країнах світу.*

Наразі українські прикордонники та митники реалізують різноманітні експерименти, пілотні проекти та нові підходи для наближення українського кордону до стандартів Європейського Союзу в рамках євроінтеграційних процесів, а також для підвищення безпеки та комфорту його перетину, зокрема й на польській ділянці.

Однією зі стратегічних цілей є впровадження **інтегрованого управління кордонами (ІУК)**. Воно дозволить тісніше й ефективніше взаємодіяти різним відомствам та службам, які долучено до управління кордонами. Це стосується як державних органів влади України, які потребують кращої координації та взаємодії, так і міжнародної координації з відповідними службами сусідніх країн Європейською Союзу. З одного боку, така співпраця, обмін інформацією та досвідом посилять безпеку. З іншого, мають покращити умови перетину кордону для людей.

Задля впровадження інтегрованого управління кордонами Україна вже ухвалила відповідну концепцію та план дій. На завершальному етапі перебуває підготовка відповідної стратегії. Вона міститиме 14 стратегічних цілей та 40 завдань на їх виконання. Включатиме найкращі європейські практики. Виконання стратегії посилить безпеку на кордоні, сприятиме розвитку міжнародного співробітництва, передбачатиме застосування передових технологій для здійснення прикордонного контролю та охорони кордону, а також допомагатиме у побудові «кордону з людським обличчям». Стратегія також передбачає горизонтальну взаємодію між різними відомствами та інституціями, які мають відношення до кордону та мобільності населення.

Одним з компонентів ІУК, який сприятиме підвищенню комфорту, є **спільний контроль**. Його проводять прикордонні та митні органи сусідніх держав одночасно, що економить час на перетин кордону, відповідно до міжнародних принципів «єдиного вікна», «єдиної зупинки», вибіркової перевірки транспортних засобів та товарів. Окрім пришвидшення процедури на 15-20 відсотків спільний контроль дозволяє ефективніше використовувати матеріальні ресурси, адже потребує менше приміщень та техніки.

На кордоні з Польщею спільний контроль здійснюється у 4 автомобільних пунктах пропуску: «Смільниця – Кросценко», «Устилуг – Зосин», «Грушів – Будомеж», «Угринів – Долгобичув». Від 2009 р. припинено спільний контроль у залізничному пункті «Хирів – Кросценко»<sup>1</sup>.

Водночас, за ініціативи Польщі завершується опрацювання нового проекту Угоди про спільний контроль за заміну нинішньої. Її адаптують до Кодексу Шенгенських кордонів та рекомендацій ЄС.

Також задля скорочення часу проходження митного контролю на виїзді з України на пунктах пропуску «Грушів-Будомеж» та «Смільниця-Кросценко» змінили **послідовність контролю**. Наразі першими здійснюють контроль прикордонники, а потім вже митники. Прикордонники вносять до відомчої бази даних інформацію про осіб та транспортні засоби, які перетинають кордон. Ця інформація автоматично передається до бази даних митниці, і їм не потрібно ще раз її вносити вручну. У планах впровадити таку систему на пункті пропуску «Угринів - Долгобичув».<sup>2</sup> Нововведення стосується автовок, оскільки для автобусів подібна схема працює у всіх пунктах пропуску на Львівщині від літа 2018 року.

Оформлення пасажирів потягу «Київ-Львів-Перемишль» відбувається **під час руху**, що також оптимізує час на перетин кордону.

Серед інших проблемних питань україно-польського кордону, є черги. Задля врегулювання цього питання та зменшення навантаження на пункти пропуску можна запровадити **електронні черги**. Прикладом успішного впровадження цієї інновації є кордон між Естонією та Росією. До введення електронної системи бронювання черг пункти пропуску в Естонії не справлялись з потоком вантажних та легкових автомобілів, що призводило до заторів. Наразі пункти пропуску майже порожні. Водії реєструються, приїжджають вчасно та проходять митний та прикордонний контроль без затримок<sup>4</sup>. Серед інших переваг електронної черги варто відзначити вивільнення додаткових людських ресурсів. Проте слід врахувати можливість виникнення нетипових ситуацій під час потреби перетину кордону рятувальними автомобілями чи хворими.

Наразі за ситуацією та розміром черг на пунктах пропуску можна слідкувати у реальному часі на сайті ДПСУ - розділ «Перетин кордону/КПВВ» - **Кордон online**. Тут також є **інтерактивна мапа** із відзначенням їх завантаження. Про **час очікування в пунктах пропуску** можна дізнатись також на сайті ДФС, в розділі «Діяльність» - «Митне оформлення».

Водночас, змін зазнає й процедура перетину кордону товарами. Наразі проводять завершальні процедури щодо влаштування **стаціонарних сканерів** для ван-

тажних транспортних засобів та **вагових комплексів** на таких пунктах пропуску з Польщею: “Рава Руська – Хребенне”, “Краківець – Корчова”, “Шегині – Медика”. На початку 2018 року ДФС почала тендерні процедури із закупівлі 10 скануючих систем стаціонарного типу із загальною вартістю 1,3 млрд. грн. Ці кошти виділено за рахунок перевиконання показників із забезпечення надходжень митних платежів до бюджету<sup>5</sup>.

У подальших планах – закупівля приладів для фото-, відеофіксації, зчитування номерних знаків, GPS-замків для створення **електронної smart-митниці**, яка вже діє в інших європейських країнах<sup>6</sup>.

Встановлення стаціонарних сканерів має посилити боротьбу з контрабандою та митними правопорушеннями. Під час сканування вантажів посадові особи митниці фіксуватимуть всі процеси безпосередньо в пункті пропуску та передаватимуть інформацію в таргетинг-центр центрального апарату ДФС. Автоматизація митного контролю сприятиме ефективнішій боротьбі з контрабандою та виключенню або мінімізації корупційної складової.

Однією з позитивних практик автоматизації перетину кордону, який можна використати й на кордоні з Польщею, є експеримент у пункті пропуску «Нові Яриловичі - Нова Гута» на українсько-білоруському кордоні. Тут впроваджується **автоматизована система інтелектуального відеоконтролю**. Реалізація проекту сприяє зменшенню часу очікування на кордоні, збільшенню вантажопотоку та потенційно допоможе митним службам мінімізувати ризики контрабанди<sup>7</sup>.

Новий очільник Державної митної служби України Макс Нефьодов у своїй презентації митної стратегії вказує на бажання надалі розвивати електронну митницю. Тут присутні вищезазначені складові smart-митниці. Окрім того, серед компонентів стратегії - big-data аналіз для автоматизованого ризик-менеджменту, що дозволить здійснювати аналіз відхилень в трендах замість «інтуїтивного пошуку» порушників<sup>8</sup>.

Українсько-польський кордон має і туристичний потенціал. Розвитку транснаціонального **туризму** та налагодженню контактів між місцевими жителями по обидва боки від кордону сприятиме реалізація проекту «Єднає нас Буг – утворення двох транскордонних байдаркових туристичних маршрутів» в рамках програми транскордонного співробітництва «Польща – Білорусь – Україна 2014-2020». Цей проект передбачає утворення двох байдаркових туристичних маршрутів через кордон з Україною, Польщею та Білоруссю, які дозволять «відкрити недоторкану красу річки Буг»<sup>9</sup>. Цей проект може надати новий поштовх для економічного розвитку місцевих громад. Учасниками проекту є гміна Дрогичин з польської сторони, Брестська область Білорусі та Сокальський район від України.

Таким чином, варто й далі впроваджувати експерименти, нові підходи та електронні сервіси на кордоні. А більш активна автоматизація всіх процесів дозволить як посилити безпеку та зменшити корупційні ризики, так й підвищити зручність та комфорт перетину кордону.

## Примітки

- 1 М.Погиба, "Стан, перспективи та проблематика організації спільного контролю на кордоні з країнами – членами ЄС та Республікою Молдова", Відділ нормативного забезпечення прикордонного контролю управління прикордонного контролю, 20.03.19, <http://bit.do/eQmu2>
- 2 "Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2018 році", Євроінтеграційний портал, <https://eu-ua.org/sites/default/files/inline/files/association-agreement-implementation-report-2018.pdf>
- 3 "У двох пунктах пропуску на львівщині запровадили експеримент. Як це працює", Твоє місто, 3.04.19, [http://tvoemisto.tv/news/u\\_dvoh\\_punktah\\_propusku\\_na\\_lvivshchyni\\_zaprovadyly\\_eksperyment\\_yak\\_tse\\_pratsyuie\\_99522.html](http://tvoemisto.tv/news/u_dvoh_punktah_propusku_na_lvivshchyni_zaprovadyly_eksperyment_yak_tse_pratsyuie_99522.html)
- 4 "Електронне бронювання черг створює сприятливі умови для полегшення торгівлі. Естонський досвід", Територіальні органи ДФС у Закарпатській області, 22.11.18, <http://zak.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/358341.html>
- 5 "Мирослав Продан: У поточному році 10 пунктів пропуску будуть обладнані стаціонарними скануючими системами", Державна фіскальна служба України, <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/334068.html>
- 6 "Керівник ДФС Мирослав Продан: "Я часто маю власну думку, до якої дослухається прем'єр-міністр", Державна фіскальна служба України, <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/zmi/335014.html>
- 7 "У пункті пропуску «Нова Гута – Нові Яриловичі» на білорусько-українському кордоні впроваджується автоматизована система інтелектуального відеоконтролю", Прес-служба Державної фіскальної служби України, 20.09.17, <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/310588.html>
- 8 Max Nefyodov, «Customs Strategy,» <http://bit.do/eYWZE>
- 9 «Bug unites us - creation of two cross-border touristic kayak trails», Cross-border Cooperation Programme Poland - Belarus - Ukraine 2014–2020, <https://www.pbu2020.eu/pl/projects2020/7>

**Кордон з людським обличчям.**  
Рекомендації.

Марек Пожицький

**Залізниця як спосіб  
перетину кордону  
між Польщею та Україною.**  
Оцінка поточного стану  
у 2019 році та рекомендації.

## Вступ

Після десятиліть регресу та зникнення залізничних сполучень, останніми роками можна спостерігати відновлення розвитку пасажирського залізничного сполучення між Польщею та Україною. На це є кілька причин. Перш за все, значне збільшення міграції з України до Польщі та запровадження в червні 2017 року безвізового режиму для громадян України з біометричним паспортом спричинили збільшення попиту на трансграничні сполучення, для задоволення якого недостатньо небагатьох та, в основному, переповнених і погано організованих автомобільних пунктів перетину кордону.

Додатковим чинником є значний туристичний рух з Польщі до України, особливо долльова. Такий попит припав на час переорієнтації української залізниці після змін у країні після 2014 року, від російського напрямку до розвитку зв'язків з країнами-членами Європейського Союзу. Розвиток повітряних сполучень постійно стикається з перешкодами, котрі щоправда, останнім часом явно зменшилися. Це означає, що пасажирський залізничний транспорт, який, загалом, дозволяє перетнути кордон у передбачуваний час, без довгих затримок і у відносно хороших умовах, у багатьох випадках стає найбільш привабливим способом подорожі між нашими сусідніми країнами.

## Сучасний стан залізничних сполучень між Польщею та Україною

На польсько-українському кордоні є 6 залізничних переходів та одне сполучення без статусу пункту перетину кордону. З них наразі лише 2 використовуються для пасажирських перевезень:

- Перемишль - Мостиська на маршруті з Перемишля до Львова;
- Дорогуськ - Ягодин на маршруті Хелм - Ковель.

Інші:

- Гребенне - Рава Руська (місцевий пасажирський транспорт був ліквідований у 2005 році);
- Верхрата - Рава Руська (тільки товарні);
- Грубешув - Устилуг (на ширококолінійній лінії LHS, в даний час тільки вантажні перевезення, але до 2000 року використовувалась також у пасажирських перевезеннях);
- Коросно - Хирів (пасажирські сполучення були ліквідовані в 2010 році)
- Мальговичі - Ніжанковичі (проїзд, що не має статусу пункту перетину кордону, використовувався до 1994 року польським сполученням Перемисьль-Загож, що проходить через територію України).

Через два пункти, що використовуються в пасажирських перевезеннях, курсують такі поїзди:

1) Перемишль - Мостиська - 4-5 пар поїздів на добу:

- 2 пари поїздів IC + Перемишль-Львів-Київ;
- 1 пара спальних поїздів Перемишль-Одеса;
- 1 пара поїздів Перемишль-Львів, що працюють у святкові дні, у вихідні дні влітку і додатково в дні з прогнозованим збільшенням руху. Поїзд має прямі вагони до Дніпра;
- 1 пара спальних поїздів Вроцлав-Львів.

2) Дорогуськ - Ягодин - дві пари поїздів на добу:

- 1 пара спальних вагонів Варшава-Київ;
- 1 пара поїздів Хелм-Ковель-Здолбунів.

Найбільше значення в залізничному сполученні між Польщею та Україною має залізнична лінія між Перемислем і Львовом. Проривом став запуск Укрзалізницею сполучень Intercity + Перемишль-Львів-Київ, що виконуються поїздами Hyundai Rotem, які приймають на борт більше 500 пасажирів. Завдяки наявній ширококолінійній лінії 1520 мм до станції Перемисьль-Головний, ці поїзди не повинні змінювати ширину колії. Перша пара поїздів Intercity + була запущена 23 грудня 2016 року<sup>4</sup>, наступна в 2017 році.

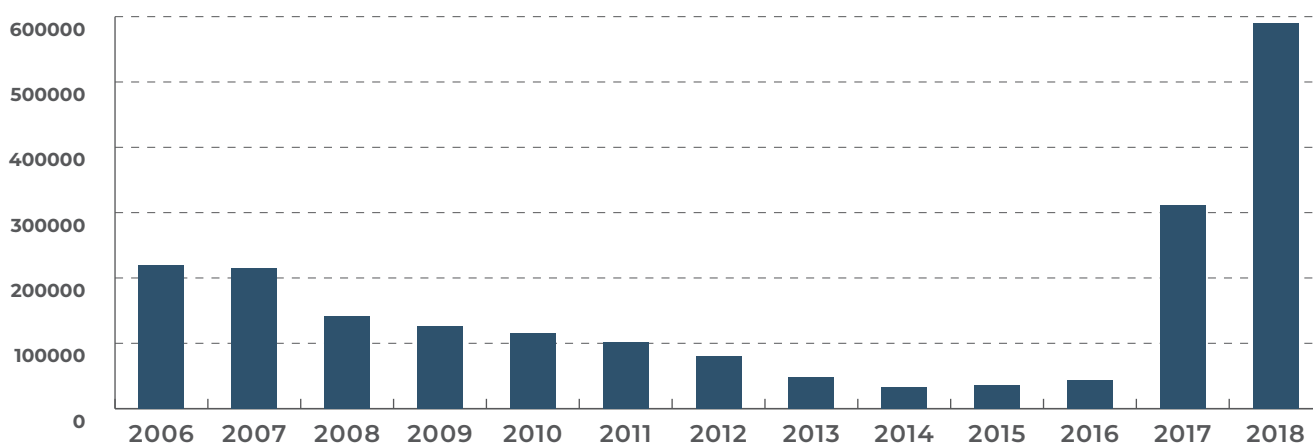
Далі був запущений спальний вагон Перемишль-Одеса та додатковий потяг Перемишль-Львів, що курсує в дні з очікуваним збільшенням руху. На додаток до цих сполучень, які виконуються Укрзалізницею ширококолійними поїздами без зміни коліс, курсує також одне сполучення між Вроцлавом і Львовом, реалізоване спільно Укрзалізницею та РКР Intercity, зі спальними вагонами та зі зміною коліс на кордоні.

Реалізовані Укрзалізницею сполучення Intercity + на практиці змінили стандарт перетину польсько-українського сухопутного кордону. Завдяки проведенню паспортного та митного оформлення під час руху поїздів, запланований час подорожі між Перемишлем та Львовом становить 2 години, що практично недосяжно для автомобільного транспорту. У зв'язку з невеликою тривалістю маршруту (Медика-Перемишль Головний), на якому польські прикордонники можуть проводити перевірки, часто виникають затримки, але зазвичай вони не перевищують однієї

години, що все ще незрівнянно з часто багатогодинними чергами на дорожніх пунктах пропуску. Слід наголосити і на дуже зручному розташуванні лінії, котре дозволяє швидко дістатися до Львова, а в Перемишлі є відносно зручна можливість пересадки до Жешува, Кракова та далі вглиб Польщі.

Еволюція ситуації на залізничній лінії Перемишль-Львів прекрасно ілюструється статистикою перетинів кордону через залізничний пункт пропуску в Перемишлі. У 2006-2007 роках кількість переїздів перевищувала 200 тисяч щорічно, після чого довготривале обмеження пропозицій залізничного сполучення призвело до різкого зниження, до 33 тисяч у 2014 році.

Після запуску сполучень Intercity + у грудні 2016 року, відбулося різке зростання, до безпрецедентних 590 тисяч у 2018 році



**Таблиця:** Кількість перетинів кордону на залізничному прикордонному переході в Перемишлі (туди й назад), округлено до тисяч. Джерело: Прикордонна служба Польщі.

Для порівняння, пасажиропотік через розташований в тому самому транспортному коридорі пішому та автомобільному переході Медика/Шегині, в ці роки становив від 2,392 тисячі (2009) до 6,602 тисяч осіб (2006 р.), а з 2015 року щорічно перевищував 5 млн. осіб. Навіть при робочому припущенні, що 80-90% трафіку на цьому переході створюють дрібні торговці та контрабандисти, і лише 10-20% - інші пасажирів, ці цифри вказують на значний потенціал для подальшого зростання залізничного

переїзду, але це залежить від запуску подальших зручних сполучень.

Відносно менш важлива залізнична лінія Хелм-Ковель, що проходить через пункт перетину кордону Дорогуськ-Ягодин. У 2017 році Укрзалізниця розпочала сполучення рейковими автобусами між Хелмом і Ковелем, котре пізніше продовжилось до Здолбунова, що дозволило отримати доступ до Рівного та Ківерців біля Луцька.

Схоже, що початкова концепція була подібна до концепції на сполученні Перемишль-Львів-Київ. Сполучення використовує широку колію 1520 мм, що веде до станції Хелм (також варто відзначити, що існує «європейська» колія шириною 1435 мм, що веде до станції Ковель, однак на українському відрізьку маршруту бракує електричної мережі). Виявилося, однак, що менша кількість міських центрів на цій лінії, в тому числі їх туристична привабливість, призводить до зниження інтересу пасажирів. Менший інтерес до цього сполучення може також бути наслідком завершення його маршруту в Хелмі, а не в Любліні, хоча Хелм пов'язаний з Любліном відносно частими залізничними сполученнями. З вересня 2018 року частота цього з'єднання була скорочена з двох пар поїздів на день до однієї<sup>2</sup>.

Натомість, малоімовірно, що буде скасовано поїзд зі спальними вагонами Варшава-Київ, який проїжджає через переїзд Дорогуськ-Ягодин. Це сполучення на території України не зупиняється на жодній станції, а український прикордонний і митний контроль здійснюється перед виїздом з Києва на мобільному пункті пропуску, розташованому на Київському вокзалі. На території Польщі поїзд зупиняється на проміжних станціях, що уможливорює, між іншим, і зручне сполучення між Києвом і Любліном.

## Переваги поточної ситуації

Сучасний стан залізничних сполучень між Польщею та Україною є значним поліпшенням у порівнянні з ситуацією, що склалася до 2016 року. Можна виокремити такі переваги:

1. Швидкість і зручність, зокрема, сполучень ІС + від Перемишля до Львова та Києва.
2. Надійність і передбачуваність порівняно з автомобільним транспортом. Плануючи поїзду на автомобілі або використовуючи автобусне сполучення, ви не можете навіть приблизно спланувати час очікування на кордоні. Хоча в деяких випадках він може бути відносно коротким, реально існує ризик чекати кілька годин. У випадку з автобусними перевізниками, це викликає серйозні труднощі у дотриманні графіків. Для порівняння, затримка залізничних сполучень рідко перевищує при-

близко одну годину, що значно полегшує планування подорожей.

3. Продаж квитків через Інтернет. Паралельно з запуском транскордонних сполучень, з певною затримкою, Укрзалізниця надала можливість продажу квитків на ці сполучення в онлайн-режимі на сайті <https://booking.uz.gov.ua/>. Цей сайт також доступний англійською мовою (але не існує польської версії) і дозволяє придбати квитки за допомогою платіжних карток найбільших міжнародних мереж. В даний час квитки на всі сполучення між Польщею та Україною доступні в Інтернеті, за винятком доступного лише в одну сторону (від Києва до Варшави) маршруту Варшава-Київ. Варто підкреслити, що це суттєво позитивно відрізняється від практики РКР Intercity, яка ще не розпочала продаж інтернет-квитків для більшості міжнародних сполучень, які вона пропонує, включаючи усі сполучення з Україною, а в її інтернет-системі навіть не можна перевіряти ціни на квитки цих сполучень. У системі продажу РКР Intercity квитки на ці сполучення доступні лише в міжнародних касах, яких є відносно небагато, а також у комерційних посередників, які стягують додаткові оплати.
4. Конкурентні ціни, у порівнянні з автобусним транспортом, так і з повітряним сполученням, якщо включити оплату за багаж. Варто відзначити, що ціни на поїзд Intercity + між Перемишлем і Львовом, в даний час (червень 2019) становлять близько 260 грн., тобто приблизно 8.50 євро. Водночас це достатньо високі ціни, щоб зробити не вигідним регулярне перевезення дрібної контрабанди, «дозволених»<sup>3</sup> 2 пачок сигарет і літра спирту.
5. Можливість брати велику кількість багажу. Ця перевага має велике значення, особливо для українців, які проживають у Польщі або прибувають до Польщі на довгий час (наприклад, сезонні працівники або студенти). Для таких мандрівників повітряні сполучення менш привабливі, хоча вони в даний час відносно дешеві (через конкуренцію між авіакомпаніями, ціна рейсу може бути дещо вищою або порівнянною з вартістю поїздки залізничним транспортом. Білет може коштувати навіть менше 200 злотих в одну сторону), але низькі ціни на повітряні сполучення зазвичай стосуються

пасажирів, які подорожують тільки з ручним багажем. Проте головною незручністю тут є необхідність пересадки на залізничній станції в Перемишлі, що організована неприйнятним чином для мандрівників з великим багажем (див. нижче).

- 6) Охорона навколишнього середовища. Нарешті, не можна забувати, що залізничний транспорт є найбільш екологічним способом пересування на великі відстані, кращий в цьому відношенні ніж повітряний, і ніж автомобільний транспорт (як індивідуальний, так і колективний).

## Недоліки наявної ситуації та бар'єри для подальшого розвитку залізничних сполучень

Недоліки та бар'єри можна розділити на загальні та конкретні питання, пов'язані з функціонуванням окремих сполучень і елементів інфраструктури.

Загальні проблеми:

1. Недостатня кількість і частота пасажирських сполучень, які, незважаючи на значне поліпшення з 2016 року, все ще не відповідають наявним потребам. Можна стверджувати, що в галузі залізничного транспорту, на відміну від інших шляхів перетину кордону, проблема полягає не в кількості прикордонних переходів, яких варто визнати достатніми, а в їх надто обмеженому використанні для пасажирських перевезень.
2. Зіткнення бюрократії перевізників (з обох сторін державні компанії користуються юридичною чи принаймні фактичною монополією), менеджерів інфраструктури та прикордонних служб. У цих інституційних умовах розвиток сполучень з Перемишлем слід вважати істотним успіхом.
3. Інфраструктурні бар'єри, що виникають внаслідок використання різних колій (1435 мм у Поль-

щі та 1520 мм в Україні). Слід зазначити, що кілька років тому використання системи SUW 2000, що дозволяє змінювати колісні пари під час руху, було відкинуто, і стандартом досі залишається зміна візків в вагонах за допомогою підйомників Kuttruff, що означає необхідність більш тривалої зупинки на прикордонному вокзалі.

4. Відносно невелике залучення польських залізничних перевізників. Слід зазначити, що практично всі нові сполучення були запущені Укрзалізницею. Проте, модернізаційні роботи мають бути оцінені позитивно з польської сторони кордону, зокрема, на перетині кордону Перемишль-Мостиська.
5. Дрібна контрабанда акцизних товарів так званими «мурахами», що є ризиком для дешевих локальних сполучень, вартість квитка яких досить низька для оплати поїздки тільки з метою перевезення 2 «дозволених»<sup>4</sup> пачок сигарет і літра алкоголю. У минулому ця проблема призвела, наприклад, до ліквідації сполучення Гребенне - Рава Руська.

Конкретні питання:

1. Невідповідна підготовка залізничного вокзалу в Перемишлі (що є «вузьким місцем» для більшості пасажирських перевезень між Польщею та Україною) для здійснення міжнародних сполучень, незважаючи на порівняно недавню реконструкцію. Проблема полягає в поганому і неінтуїтивному маркуванні, яке було зроблено відповідно до формальних вимог, але на практиці призводить до проблем з пошуком потрібної дороги переважною більшістю пасажирів на вокзалі в Перемишлі. Ще більш серйозним недоліком є відсутність інфраструктури для людей з обмеженими можливостями та складний доступ для людей з великим багажем. Платформа, з якої їздять поїзди до України, доступна через іншу платформу, яка вимагає двічі спуститися до підземного переходу і виходу на поверхню сходами. На одних із цих сходів є підйомник для людей з обмеженими можливостями, але користування ним вимагає телефонного виклику обслуговування, що не є практичним рішенням для мандрівників, що прибувають прямо з України та не мають польської SIM-карти. На платформі, з якої відправляються поїзди в Україні, існує відносно новий ліфт, який, ймовірно, встановлений зі значними витратами, однак, який все ще не

експлуатується, принаймні з початку експлуатації поїздів Intercity + в 2016 році, а його обслуговування зводиться до оновлення вивішеного оголошення про те, що ліфт не працює. Рейки на сходах для візків і багажу занадто нахилені для безпечного використання для інвалідних візків або важких валіз на колесах. Щоправда, існує можливість виходу з цієї платформи на землі на північну сторону вокзалу (вулиця Стефана Чарнецького), але через відсутність будь-яких вивісок, про цю можливість мало кому відомо.

Питання незручності пересадок у Перемишлі для мандрівників з великим багажем має особливе значення з огляду на те, що на більш довгих маршрутах (наприклад, Краків-Київ, Краків-Одеса) залізничні сполучення безпосередньо конкурують з повітряними сполученнями, а їхньою природною перевагою є можливість взяти більший багаж без додаткових оплат.

2. Проблеми з організацією перевірок. Прийняття обґрунтованого рішення про проведення перевірок під час руху поїзда означає, що проблеми поодиноких осіб, які потребують, наприклад, більш ретельної перевірки законності перебування, затримують весь поїзд, що перевозить до 500 пасажирів.
3. Низька пропускна спроможність кас на станції Перемишль-Головний. Після прибуття поїздів Intercity + з України, зазвичай з ними виникають величезні черги. Проблема дещо менша через можливість придбання квитків для подальших подорожей в Польщі через Інтернет на веб-сайті PKP Intercity, але значна частина пасажирів, які подорожують з України, бояться придбати квиток через Інтернет через ризик запізнитися на потрібне сполучення, а інформація про можливість використання квитка в такому випадку у наступному поїзді того ж сполучення є важкодоступною.

## Рекомендації:

1. Оптимізація використання ширококоліїної інфраструктури в Польщі та колій стандартного розміру в Україні та її подальший розвиток на прикордонних ділянках. У цій сфері було досягнуто значного прогресу, але можливе більше використання існуючих можливостей. Також рекомен-

дується повернутися до використання рухомого складу, адаптованого до системи SUW 2000, що дозволяє змінювати ширину колії під час руху, що дає значну економію часу, але вимагає більших витрат на придбання рухомого складу, його обслуговування та обслуговування інфраструктури. У довгостроковій перспективі: прокладення до Львова колій з «європейською» шириною 1435 мм, що спростить пропозицію сполучень до Львова від європейських перевізників без зміни ширини колії.

2. Збільшення кількості сполучень на найважливішому маршруті Перемишль-Львів. Бажано доповнити існуючі міжміські сполучення рейковим автобусом на маршруті Перемишль-Львів, який курсує 1-2 години. Технічно можливий ширококоліїний рейковий автобус на маршруті Перемишль-Львів, або пристосований до європейської залізничної колії на маршруті Перемишль-Мостиська. Але перше було б значно кращим рішенням.
3. Реконструкція станції «Перемишль-Головний» з точки зору її кращої доступності для мандрівників з великим багажем, людей з обмеженими можливостями та поліпшення розміщення знаків.
4. Вдосконалення інформування про можливості у разі запізнення на планову пересадку з прийняттям чітких правил взаємодії сполучень і надання цієї інформації громадськості (оптимально кожен раз інформувати під час купівлі квитка на сполучення до станції Перемишль-Головний).
5. Запуск PKP Intercity онлайн-продажу квитків на сполучення до України.
6. Також, було б доцільно запустити українську версію веб-сайту PKP Intercity (в даний час веб-сайт має польську, англійську, німецьку та російську версії) та польську версію сайту Укрзалізниці (наразі є українська, англійська та російська).
7. Покращити прикордонне та митне оформлення, щоб уникнути затримок, зокрема внаслідок поглибленого контролю окремих осіб. Доцільним рішенням був би принцип, що «проблемний пасажир» вийде з поїзда і перевізник буде зобов'язаний перевезти його на основі одного і того ж квитка до місця призначення наступним поїздом. Таке рішення було б набагато простіше реалізувати, якщо збільшити частоту сполучень.

8. Ширше використання відеоспостереження всередині вагонів і уздовж залізничних ліній біля кордону та інших сучасних технологій для боротьби з контрабандою.
9. Можливість перевезення велосипедів на всіх залізничних сполученнях між Польщею та Україною в найменш обтяжливій формі для пасажирів (без демонтажу або запакування). Можливість поєднання залізниці з велосипедним туризмом, наприклад, поїздки, що включають перетин кордону на велосипеді в одному напрямку, і повернення залізницею, може сприяти розвитку туристичних послуг у прикордонних районах. На додаток до економічних вигод, це принесе значні соціальні вигоди, оскільки це означатиме можливість для місцевого населення бути легальним джерелом доходу, як альтернатива малій контрабанді.

Принаймні на даний момент, менший пріоритет має надаватися діям, спрямованим на відновлення тільки локальних сполучень, що поєднують менші центри по обидва боки кордону. Для чисто локального руху слід приділяти пріоритетне значення забезпеченню доступу до наявних піших переходів та переходів для велосипедистів, а також відкриття нових малих переходів для дорожнього, пішохідного та велосипедного руху.

Виняток становлять лінії 102 і 108 (Перемишль - Малговіце - Нижанковичі - Хирів - Коростенко - Загір'я), чий перезапуск і кінцеве використання для регулярного пасажирського транспорту рекомендуються через його туристичне значення і можливість стимулювання розвитку туристичного сектору в разі комунікаційно виключеній області польсько-українського прикордонного регіону в Карпатському

передгір'ї та в Бещадах. Необхідно було б вжити відповідних заходів, щоб захистити її від домінування дрібних контрабандистів, наприклад, шляхом встановлення цін на проїзд через транскордонний відрізок на рівні, що перевищує різницю в ціні між двома пачками сигарет у Польщі та Україні, та технічного захисту вагонів від спроб контрабанди (відеоспостереження). Ця лінія також важлива як можливий резервний маршрут у разі блокування маршруту через Мостиська та Медику внаслідок аварії - тоді можна було б перевозити пасажирів ширококоліїним вагоном зі Львова до Нижанковичів із пересадкою в Нижанковичах на польський поїзд до Перемишля. Нарешті, було б доцільно проаналізувати можливість відновлення польських транзитних сполучень з Перемишля до Устрик-Долішніх та Загір'я.

У довгостроковій перспективі також бажано розвинути залізничний шлях, що дозволить швидкі сполучення між Варшавою, Любліном і Львовом. Це може бути напрямок Варшава - Люблін - Замостя - Гребенне / Рава Руська - Львів, або ж Варшава - Люблін - Перемишль - Львів. Проте обидва маршрути потребуватимуть значних інвестицій в інфраструктуру, котрі значно перевищували б попередні інвестиції в транспортну інфраструктуру між Польщею та Україною. Проте довгострокові плани розвитку такої лінії не повинні призвести до застою в поточних покращеннях у функціонуванні залізничного руху між Польщею та Україною з використанням уже наявної інфраструктури, які повинні мати чіткий пріоритет.

---

У статті, окрім безпосередньо згаданих у посилань, використано статтю М. Граффа «Залізничне сполучення між Польщею та Україною», TTS Technika Transportu Szynowego 2017, nr 7-8, s. 55-71.

## Примітки

1 Див. прес-реліз PKP Intercity: «Нове міжнародне сполучення з Перемишля до Києва!», <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/nowe-miedzynarodowe-polaczenie-z-przemysla-do-kijowa.html>

2 К. Fiszler, „Chełm – Kowel: Została tylko jedna para kursów”, 21.9.2018, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/chelm--kowel-zostala-tylko-jedna-para-kursow-88740.html>

3 Однак тут слід зазначити, що і в ст. 4 та 6 Директиви 2007/74 / ЄС від 20 грудня 2007 року щодо звільнення товарів,

що ввозяться особами, що виїжджають з третіх країн, від податку на додану вартість та акцизного збору, і у статті 56 Закону від 11 березня 2004 року щодо податку на товари та послуги, існує загальне застереження, що звільнення застосовується лише до випадкових перевезень, які не мають комерційного характеру. Таким чином, на основі застосовних положень існує очевидна основа для оскарження безмитного імпорту навіть невеликої кількості акцизних товарів особами, які регулярно використовують цей варіант за короткий проміжок часу. Такі перевезення не звільняються від мита і податку на товари та послуги.

4 Див. посилання 3 вище

**Кордон з людським обличчям.**

Рекомендації.

Якуб Логінов

**Піші переходи  
кордону**

## Перетин кордону пішки - світові реалії та польська практика

Прогулянки пішки є основною і найбільш екологічною формою переміщення. Країни Західної Європи заохочують відмовитися від автомобіля на користь піших прогулянок, їзди на велосипеді та громадському транспорті. Як у цьому контексті виглядає перетин кордону на піших переходах - зараз і в минулому?

Крім колишнього Радянського Союзу, відсутність можливості перетинати кордон пішки була рідкісним явищем. Єдиними істотними винятками були переходи на автомагістралях. Перед початком дії Шенгенської угоди, пішоходи вільно перетинали кордони країн ЄЕС. Піший перехід кордону також був можливий на зовнішньому кордоні ЄС у 90-х роках, наприклад, на польсько-німецькому або австрійсько-словацькому кордоні. Зараз без проблем можна пішки перетнути зовнішній кордон ЄС і балканських країн. Пішохідний рух також є звичайним явищем на кордонах в Азії, Близькому Сході та Північній Африці.

Тому людей, які звикли до світової практики, часто дивує той факт, що лише на небагатьох польсько-українських прикордонних пунктах існує можливість перетинати кордон пішки. Іноземні туристи часто лише на самому кордоні дізнаються, що вони не можуть перейти його найбільш природним і очевидним способом. Відсутність пішохідних переходів на польсько-українському кордоні є результатом історичного спадку. І зараз такі переходи з'являються в надзвичайно повільному темпі.

## Транзитне значення піших пунктів переходу кордонів

Пішохідні переходи кордону часто асоціюються з локальним рухом або з малим прикордонним рухом. Локальне значення пішохідних переходів, безумов-

но, значне і йому присвячена подальша частина цього розділу, але їхня роль у транзитному русі набагато важливіша. Через обмежену доступність транскордонних автобусів та поїздів, люди часто доїжджають до прикордонного міста на громадському транспорті, перетинають кордон пішки та продовжують свою подорож з іншого боку кордону. Ось приклади:

### Лиса Поляна (Польща-Словаччина)

Жителі Кракова, які хочуть дістатися до Словаччини, їдуть на автобусі до Закопаного, де пересідають на мікроавтобус до Лисої Поляни. Пішки переходять кордон, а на словацькій частині Лисої Поляни сідають на автобус до міста Попрад. Подібним чином, також подорожують пасажирки, які в Попраді пересідають на міжміський автобус або поїзд і їдуть далі до Братислави та Праги.

### Цешин (Польща-Чехія)

Так само, туристи з усієї Польщі доїжджають на автобусі до міста Цешин, звідти їдуть пішки до залізничного вокзалу в Чеському-Тешині, а далі їдуть поїздом до Праги, Острави, Брно, Братислави, Попрада або Кошице.

### Медика (Польща-Україна)

Мешканці з усієї Польщі часто подорожують в Україну, використовуючи пішохідний пункт переходу. На поїзді до Перемишля, де на вокзалі треба перейти на мікроавтобус до прикордонної Медики. Там треба перейти кордон пішки і за 400 метрів від перетину можна сісти на автобус (маршрутку), що їде до Львова. Це займає не більше десятка хвилин, але може бути значно довше при перетині кордону з України до Польщі..

### Кузьниця (Польща-Білорусь)

Аналогічно, протягом 9 місяців 2014 року в Кузьниці функціонував пішохідний перетин кордону. Щоб уникнути черги, жителі Гродно подорожували «маршруткою» (мікроавтобусом) або власним автомобілем до самого переходу і звідти пішки йшли до Польщі. Після цього, уже в Кузьниці, вони сідали на поїзд до Білостока.

### Ужгород (Україна-Словаччина)

До 2007 року багато переходів з України до Словаччини відбувалися через пішохідний пункт. Жителі Києва, Львова чи інших міст сідали на нічний потяг, який вранці доставляв їх на вокзал в Ужгороді. Звідти кілька кілометрів до пункту перетину кордону, до якого можна було дістатися на громадському тран-

спорті або на таксі. Перетин кордону займав кілька десятків хвилин. За кілька сотень метрів від перетину кордону, в словацькому селі Вишне Немецьке розташована автобусна зупинка, з якої вирушають автобуси до Михайлівців і Кошице. Там туристи з України переходили на міжміський автобус або поїзд, яким швидко і зручно можна було дістатися Попрада, на Татри або інші словацькі гори, а також до Братислави, Праги або навіть до Відня. Пішохідний перехід був тимчасово ліквідований в 2007 році, в даний час ведеться робота з його відновлення - словацька сторона вже побудувала свою частину і очікується на побудову частини пункту з української сторони.

### Переваги піших переходів у транзиті

Такий спосіб перетину кордону дає мандрівникам велику гнучкість, пов'язану з можливістю подорожувати місцевими засобами громадського транспорту, що йдуть з обох сторін в район пішохідного пункту пропуску. Такого виду транспорту значно більше, ніж транскордонних перевізників. Піший перетин кордону також більш швидкий і зручний, ніж паспортний і митний контроль на автобусі.

### Де ще є потенціал для створення піших переходів?

Такого типу переходи також були б корисними в багатьох інших місцях. Найбільш важливим видається створення пішохідного переходу в Гребенному. Він би міг служити людям, що їдуть громадським транспортом або автомобілем з Варшави талюбліна до кордону, переходять кордон пішки, а потім продовжують свою подорож на автобусі або поїзді з Рави-Руської до Львова. Аналогічно функціонували б і інші переходи, уможливаючи більш гнучкий і зручний доступ до українських Карпат, Розточчя, Шацьких озер, а також до більш далеких великих міст і обласних центрів.

## Пішохідні переходи кордонів - можливості та загрози

Пішохідні переходи кордону - це можливість для ефективнішого перетину кордону, кращі міжособистісні контакти й економічний розвиток прикордон-

них територій, але також і деякі загрози, яким ми повинні протидіяти.

### Можливості

- Швидша та ефективніша процедура, котра не вимагає багато часу, як для перевірки автомобіля. Перевірка реєстраційного посвідчення та технічного стану транспортного засобу не проводиться.
- Пішохід має менше можливостей для контрабанди і приховування великої кількості товарів, ніж пасажир у транспортному засобі. Його легко перевірити - кишені, валізу, рюкзак. Митний контроль може бути вибірковим і тривати півхвилини. Перевірка автомобіля, навіть з однією людиною, триває значно довше.
- Пішохідний рух - найбільш природна форма руху. Можливість ходьби повинна бути обмежена лише у виняткових випадках, наприклад, на автомагістралях і швидкісних дорогах. Протилежна практика суперечить сучасним тенденціям у сфері транспорту, мобільності та захисту клімату.
- Гнучкість подорожі. Особа без транспортного засобу має обмежені можливості перетину кордону, оскільки не через всі пункти пропуску проходить міжнародний громадський транспорт. Людина може доїхати до кордону місцевим автобусом, автостопом, таксі або орендованим автомобілем або скутером, перетнути кордон пішки навіть посеред ночі і будь-яким шляхом продовжити подорож або спати зупинитися на ніч біля кордону.
- Кращі можливості для транскордонного туризму. Відвідувачі Бецадських гір або польського Розточчя з радістю відправляються в похід на іншу сторону кордону, якщо будуть мати таку можливість. Так само туристи, які хотіли б відпочити на Шацьких озерах або в західній частині українських Карпат, могли б відвідати прикордонні райони Польщі під час своєї подорожі. В обох випадках це підвищує привабливість прикордонної території і впливає на економічний розвиток цих недостатньо інвестованих територій.
- Нові можливості, пов'язані з каршерінгом. Наприклад, можна орендувати автомобіль у Львові, доїхати до кордону і залишити його там. Пере-

тнути кордон пішки, а потім продовжити подорож на громадському транспорті. За допомогою орендованого автомобіля не можна перетинати кордон, отже, потрібно переходити його пішки.

- Нові можливості, пов'язані з активною мобільністю. Все більше людей користуються електричними скутерами, роликами, скейтбордами та класичними скутерами. На цих мобільних транспортних засобах також можна під'їхати до кордону з найближчого міста, взяти його в руки або сховати його в рюкзаку, перетнути кордон пішки і продовжити свою подорож будь-яким способом. Такий вид транспорту стає все більш важливим. Транскордонні подорожі в найближчому майбутньому можуть виглядати так: готель – мобільний транспортний засіб – метро – поїзд – мобільний транспортний засіб – автобус – оренда автомобіля – перетин кордону пішки – мобільний транспортний засіб – поїзд – мобільний транспортний засіб – громадський транспорт – мобільний транспортний засіб – дім. Те ж саме стосується все більш популярних систем прокату велосипедів і скутерів.

### Загрози

- Відсутність окремої пішохідної інфраструктури підвищує ризик перетину кордону поза пунктами пропуску, без митного та паспортного оформлення. Рішення – будівництво окремих коридорів, віддалених від руху транспортних засобів, для проходу пішоходів
- На пішохідному переході в Медиці склалася субкультура людей, які живуть за рахунок регулярної передачі через кордон невеликих кількостей сигарет і алкоголю.

### Виклики

Ситуація в Медиці негативно впливає на розвиток пішохідного руху на польському східному кордоні. Проте проблема є локальною і не може вплинути на рішення щодо інших пунктів перетину кордону. Це не відбувається на інших пішохідних переходах, наприклад, на українсько-словацькому або польсько-білоруському кордоні. Не було цієї проблеми також на польсько-словацькому кордоні, перед вступом Словаччини до ЄС.

Спроби відновити верховенство права робилися багато разів і закінчувалися бунтом з боку контрабанди-

стів. Помилкою була довготривала недбалість, котра призвела до поблажливості до дрібної контрабанди. Багато мешканців звикли, що не треба здобувати освіту і шукати добру роботу, немає потреби шукати легального працевлаштування у Львові чи в Польщі. Мотивація до саморозвитку падає, оскільки існує кордон і контрабанда. Соціальні виплати, особистий город на задньому дворі і дрібна контрабанда дозволяють прожити на низькому, але стабільному рівні.

В Мостиському районі зростає уже третє покоління людей, які не можуть жити по-іншому, ніж від контрабанди. Необхідно застосовувати програми стимулювання, які також фінансуватимуться польською стороною. Варто, щоб Польща відкрила в Мостиську центр, який би проводив навчальні курси: безкоштовні курси польської та англійської мов, як знайти легальну роботу в Польщі, тренінги з самопрезентації і відкриття агротуризму. Центр може також надавати невеликі гранти місцевим лідерам і людям, які хочуть вирватися з порочного кола контрабанди.

## Пішохідні переходи туристичного характеру

У попередніх частинах дослідження ми зосередилися на описі важливості пішого руху у поїздках на далекі відстані. Не менш важливими, однак, є власне туристичні переходи. Під час їх планування можна скористатися досвідом польсько-словацького кордону, де було кілька десятків таких переходів і вони користувалися популярністю.

Специфіка постульованих нових туристичних переходів:

- Розташування в привабливих туристичних районах, зокрема Бещади, Розточчя, Шацькі озера
- Як правило, вони повинні бути доступні тільки для пішохідного та велосипедного руху, доповнені іншими формами перетину кордону на спортивному спорядженні (лижі, ролики, каяки).
- Прагнення до мінімалізму в питаннях розміру переходу, втручання в природу та витрат.

- Успішні приклади - пішохідні переходи Великі Селменці – Малі Селменці (Словаччина / Україна), Біловежа - Перевов (Польща / Білорусь), Рудавка - Лесная (Польща / Білорусь).
- Такі переходи можуть бути сезонними, але слід намагатися не обмежувати їх функціонування до декількох днів або двох тижнів (наприклад, лише під час Днів добросусідства), але продовжувати їх функціонування протягом декількох місяців. Наприклад: шкільні канікули, травневі вихідні дні, Великодні свята, зимові свята (у разі визначення бігових лижних шляхів).
- Інфраструктура сезонних переходів може мати форму постійного цілорічного будинку, що є логістичною базою з санітарним блоком, закритим на зиму і обладнаним встановленими та переносними елементами на час функціонування в якості переходу. Успішними прикладами сезонних переходів є пілотний проект пішого переходу у Долгобичуві, прикордонний контроль на залізничному вокзалі Києва, спільний прикордонний контроль під час Євро-2012.
- Переходи повинні бути побудовані після того, як органи місцевого самоврядування розроблять ідею їх функціонування як елементу спільного туристичного продукту, наприклад, шляхом встановлення туристичних стежок, маршрутів катання на роliках, лижних доріг та стежок для верхової їзди. Вони повинні бути побудовані таким чином, щоб уможливити швидку подорож до привабливих місць з іншого боку кордону і повернутися в той же день, через той самий прохід. Або має бути зроблена петля, яка б приводила туристів до іншого переходу. Незалежно від цього, варто рекламувати можливість ночівлі на іншій стороні кордону.
- Пропоновані місця розташування: Волосате - Лубня, Смольнік - Боберка, Бистре - Мшанець, Будинін - Белз, Крилів - Кречув, Збереже - Адамчуки та інші.
- Образ дружнього кордону варто створювати шляхом побудови транскордонних маршрутів для спортивних заходів. Яскравим прикладом цього є водний шлях Августовського каналу з польсько-білоруським переходом на каяках. З польсько-словацького досвіду варто взяти до уваги 36-кілометровий транскордонний маршрут для велосипедів та роликів Новий

Тарг – Трстена. Варто побудувати аналогічний маршрут, що з'єднає Перемишль та українське смт. Ніжанковичі. Перший перехід на східному кордоні ЄС, призначений для роликів, стане туристичним хітом в європейському масштабі. З польсько-чеського досвіду варто взяти за приклад прикордонні переходи для лижників, які перетинають кордон, після попереднього визначення транскордонного лижного маршруту.

- Перевагою перетину кордону для людей на спортивних засобах (лижників, байдарочників, людей на роliках) є те, що вони навряд чи будуть провозити контрабанду чи в інший спосіб порушувати закон.
- Перешкодою для відкриття такого типу переходів можуть бути питання пов'язані з правом власності на прикордонні ділянки, отже варто їх ідентифікувати і якомога швидше вирішити це питання.

## Плани та перспективи розвитку пішохідного руху на кордоні

До 2012 року польське та українське державне управління вважали, що розвиток пішохідного руху не є важливим, тому кордони були розроблені без урахування потреб пішоходів та велосипедистів. Наслідком такого підходу стало відкриття в 2013-14 роках пунктів перетину в Будомежі та Долгобичуві на суму близько 140 млн. злотих, без проходу для пішоходів. У 2007 році було визначено, що пріоритетом на найближчі роки має бути модернізація існуючих автомобільних переходів та відкриття лише трьох раніше узгоджених об'єктів: Будомеж, Долгобичув і Малговіце.

У відповідь на запити депутатів Сейму Міністерство внутрішніх справ Польщі повідомило, що рішення про будівництво наступних пунктів перетину кордону, включаючи виключно пішохідні переходи без автомобільного руху, будуть ухвалюватися тільки після

завершення модернізації існуючих об'єктів. На практиці, лише після 2030 року.

У 2012 році була ініційована громадська кампанія «Пішохідний прикордонний перехід», яка своєю діяльністю ефективно змінила ставлення осіб, які ухвають рішення, до руху пішоходів. Ключові зміни відбулися влітку 2013 року. Міністерство внутрішніх справ почало нову політику, згідно з якою розвиток пішохідного руху став пріоритетним напрямком, а майже на кожному перетині кордону і в кожному новоствореному переході повинні бути створені пішохідні пункти пропуску.

Восени 2013 року Міністерство внутрішніх справ опублікувало аудиторський звіт про впровадження пішохідного руху на польському східному кордоні. Витрати на будівництво інфраструктури для пішохідних переходів на польсько-українському кордоні такі (дані за 2013 рік):

- Дорогуськ: 32,7 млн. зл.
  - Зосін: 23,2 млн. зл.
  - Долгобичув: 6,7 млн. зл.
  - Гребенне: 3,5 млн. зл.
  - Будомеж: 9,5 млн. зл.
- ВСЬОГО: 75,6 млн. злотих.

У випадку двох пунктів пропуску, Міністерство внутрішніх справ визнало, що неможливо адаптувати їх до пішохідного руху (Корчова – проїзна дорога, Кросьченко – відсутність необхідного простору).

У зв'язку зі значним збільшенням вартості будівельних робіт, що відбулися з того часу, поточна оцінка може бути навіть вдвічі вищою. Таким чином, загальна вартість адаптації п'яти прикордонних переходів до пішохідного руху склала б 150 мільйонів злотих у 2019 році. Для порівняння, витрати на будівництво та модернізацію автомобільних переходів (без пішохідного руху) такі:

- Будомеш (будівництво, 2013): 147 млн. зл.
- Долгобичув (будівництво, 2014): 146 млн. зл.
- Половце - Польща / Білорусь (модернізація): 173 млн. зл.

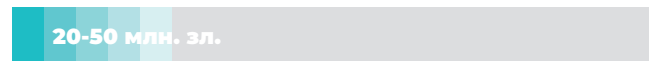
**Середня вартість модернізації або будівництва автомобільного пункту перетину**



**Загальна вартість відкриття пішохідного року на п'яти існуючих пунктах: 150 млн. зл.**



**Орієнтовна вартість будівництва з нуля пункту, доступного тільки для пішоходів і велосипедистів**



Урядові домовленості з 2013 року передбачали, що в першу чергу варто модернізувати переходи для збільшення пропускнуої спроможності для автомобілів. Міністерство внутрішніх справ рекомендувало, щоб адаптація дорожніх переходів до пішого руху здійснювалася за рахунок дотацій, наданих органами місцевого самоврядування.

Прийняте рішення виявилось неефективним, оскільки:

- Місцеві органи влади не були офіційно поінформовані урядом про таку пропозицію
- Тодішній уряд не запросив місцеві органи влади говорити на цю тему, не було розроблено механізму такої участі
- Гміни та повіти не мають достатніх коштів для фінансування подібного типу проектів у повному обсязі
- Влади гмін та повітів вважають, що будівництво та модернізація прикордонних переходів є статутним завданням уряду. Місцеві органи влади готові брати участь у витратах на будівництво супутньої інфраструктури (наприклад, під'їзних доріг), але не самого пункту перетину кордону.

Враховуючи вищезазначене, у 2015-2016 роках позиція уряду розвивалася в бік переконання, що це завдання не повинно передаватися органам місцевого самоврядування. Було вирішено, що уряд спочатку побудує пішохідний перехід в Гребенному. Його відкриття було заплановано на 2017 рік. Початок робіт все ще відтермінується, хоча будівництво уже затверджене.

Найактивнішу діяльність в питаннях піших переходів проводить Люблінське Воєводство. Проте інвестиції відкладаються через відсутність коштів.

## Рекомендація

*Хоча ідея передачі завдань місцевим органам влади виявилася невдалою, певний потенціал існує у випадку маршалків Воєводств. Лише Воєводства мають реальні можливості фінансової участі у витратах на розвиток інфраструктури перетину кордону. Ми повинні розробити механізм співробітництва в цій сфері.*

## Проблеми та обмеження:

- Низький інвестиційний бюджет. На весь східний кордон до 2016 року було виділено лише 50 мільйонів злотих, після цього квота збільшилася до 60 мільйонів злотих. Вартість будівництва одного нового автомобільного переходу становить близько 150 мільйонів.
- Застарілі відомості щодо розвитку кордонів. Ми дотримуємося домовленостей 2007 року, незважаючи на те, що реалії змінилися. Висновки 2007 року не відповідають змінам у ставленні уряду до пішохідного руху, які відбулися у 2013 році.
- Відсутність всебічного бачення того, до якого кінцевого стану ми прагнемо, коли ми хочемо цього досягти і скільки це коштуватиме.

## Рекомендації:

- Повне перевизначення наявної бази. Наразі ми дотримуємося домовленостей з 2007 року, доповнених висновками з 2013 року. Тобто: потрібні пішохідні переходи, але спочатку

треба завершити модернізацію існуючих дорожніх переїздів, а пріоритетом є пропускна спроможність автомобілів. Порядок має бути змінений - інвестиції в пішохідні, велосипедні та залізничні переходи повинні мати пріоритет.

- Значна частина автомобільного руху є спекулятивною (контрабанда, уникнення реєстрації автомобіля) або її можна замінити залізницею, літаком або пішохідними подорожами. Замість того, щоб витратити сотні мільйонів на збільшення пропускної спроможності автомобілів, більш ефективним буде спрямувати ці кошти на зменшення трафіку автомобілів там, де це не потрібно.
- Виходячи з досвіду інших європейських кордонів, необхідно визначити цільову, оптимальну кількість прикордонних переходів (дорожні, залізничні та пішохідно-велосипедні), визначити їх місце розташування та встановити часовий горизонт. Здається доцільним досягти оптимального стану протягом 10 років, тобто до 2030 року.
- Поставивши мету, варто визначити, скільки це коштуватиме і які є фінансові можливості, а також організаційні та правові обмеження з обох сторін кордону. Річний інвестиційний бюджет на переходах повинен бути збільшений до розміру, що дозволяє досягти передбачуваного цільового показника у встановлений термін.
- «Вузьким місцем» цього процесу будуть обмежені фінансові ресурси з української сторони. Разом з Європейським Союзом, Польща повинна взяти на себе значну частину витрат у цій ситуації, розробивши відповідний фінансовий механізм.

**Кордон з людським обличчям.**

Рекомендації.

Александр Вйонцек

**Велосипедний  
рух**

## Вступ

Велосипед - це транспортний засіб, який дозволяє ефективно заощаджувати час та енергію, а також позитивно впливає на здоров'я і навколишнє середовище. Це інструмент, який може бути придатним для комунікації, спорту та відпочинку, і зокрема, особливо типу туризму - велосипедного. Сьогодні помітне зростання популярності велосипедного руху створює нові виклики і потреби у сфері транскордонного пересування.

Переваги велосипеда як транспортного засобу для перетину польсько-українського кордону в даний час використовуються в мінімальному обсязі, а користуються ними переважно люди, для яких привабливість велосипедної подорожі на схід переважає наявні проблеми.

Велосипедний рух через кордон заблокований формальними та юридичними бар'єрами (переважно з українського боку), інфраструктурою та його сприйняттям. Його не розглядають як істотний фактор та (принаймні для деяких мандрівників) альтернативу довгим годинам у черзі на автомобільному чи автобусному пункті перетину кордону.

## Наявність прикордонних переходів для велосипедистів

Серед прикордонних переходів, що діють на польсько-українському кордоні, тільки один - Медика-Шегині - офіційно доступний для перетину на велосипеді через наявний там пішохідний перехід. У період з 01.07.2015 по 31.12.2018 р. велосипедний рух також функціонував в рамках пілотного тимчасового проекту пішохідного та велосипедного переходу на пункті перетину кордону Долгобичув-Угринів. На інших шести прикордонних переходах велосипедний рух офіційно не дозволений, однак є численні випадки їх перетину на велосипедах. Водночас, оскільки немає однозначної заборони, багато велосипедистів, доїжджаючи до кордону, змушені або повертатися назад, або шукати автомобіль або автобус, водій якого погодився б перевезти велосипедиста з велосипедом через кордон. Ця проблема

стосується в основному української сторони, оскільки польська прикордонна служба не має проблем з пропуском велосипедного транспорту через автомобільні пункти.

Легальний проїзд через кордон на велосипеді також можливий як частина групової поїздки, після попереднього письмового звернення до компетентного керівника прикордонної служби з інформацією про дату поїздки та учасників поїздки. Однак таке рішення не підходить для планування спонтанних та індивідуальних велосипедних поїздок і має використовуватися для великих груп, які потребують більш ретельної перевірки та збільшення кількості прикордонної та митної служб на кордоні.

Час від часу також функціонують доступні для велосипедистів тимчасові переходи, головним чином у рамках Днів Добросусідства або релігійних урочистостей. Такими переходами є, серед інших, Збереже-Адамчуки, Крилів-Кречів, Корчмин-Стаївка, Малховичі-Нижанковичі або Волосате-Лубня, які тимчасово відкривалися у 2018 році. Останні два пункти тимчасово відкривали також на травневі свята 2019 року.

## Правове регулювання

Ключовою проблемою, що виникає на автомобільних пунктах перетину кордону, є визначення велосипеда в правилах дорожнього руху.

Згідно зі ст. 2, пунктом 47 польського закону про дорожній рух (Законодавчий вісник від 2018 року, пункт 1990, зі змінами), велосипед є «транспортним засобом, ширина якого не перевищує 0,9 м, що переміщується силою людини, котра їде на цьому транспортному засобі; велосипед може бути обладнаний електроприводом, що працює на допоміжних педалях, напругою не більше 48 В з номінальною безперервною потужністю не більше 250 Вт, вихідна потужність якої поступово зменшується і падає до нуля після перевищення швидкості 25 км / год». Включення велосипеда в групу «транспортних засобів» усуває формальні та юридичні перешкоди для велосипедного руху на автомобільних переїздах без позначених пішохідно-велосипедних частин. Це підтверджують представники польських прикордонних служб і на практиці велосипедисти самі перетинають польські прикордонні переходи.

У випадку України, юридичний статус велосипеда є іншим, оскільки Закон про дорожній рух у ст. 14 визначає чотири категорії учасників дорожнього руху, до яких «належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин». Хоча Положення про правила дорожнього руху (пункт 1.10) містить визначення велосипеда як транспортного засобу: «Велосипед - транспортний засіб, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому», документ вищого порядку - закон - є основним бар'єром для велосипедного руху на автомобільних переїздах внаслідок того, що велосипед не визнають за транспортний засіб.

## Переваги велосипедного руху для ситуації на кордоні

Масовість автомобільного руху на прикордонних переходах викликає низку негативних наслідків на багатьох рівнях. Багато годин очікування в автомобілі та високий рівень забруднення повітря (особливо взимку) мають негативний вплив на здоров'я пасажирів, і навіть більшою мірою - співробітників державних служб, що працюють на кордоні. Крім того простоювання призводить до даремного спалювання палива, втрати часу, який міг би бути використаний для інших цілей, а також викликає втому водіїв, що збільшує ризик аварії, якщо подорож продовжується після перетину кордону, особливо вночі.

Повне усунення автотранспорту неможливе, але можливе його часткове обмеження шляхом розробки альтернативних засобів пересування, включаючи велосипедний рух. Створення умов для людей, що їдуть на велосипедах, незалежно від мети і причини поїздки, матиме позитивні наслідки з економічної, екологічної та медичної точки зору.

Перевірка велосипедистів відбувається набагато швидше, ніж перевірка автомобіля, адже велосипед, завдяки своїй конструкції, не придатний для контрабанди акцизних товарів, (алкоголю і сигарет) у прихованих місцях. Весь багаж можна перевозити тільки в сумках, кошиках або рюкзаках, кількість яких також обмежена розміром велосипеда. Перевірка велоси-

педиста є швидшою і легшою порівняно з пішоходами або пасажирами автобуса.

Велосипедний рух дозволяє обійти довгі черги автомобілів і проїхати прямо до лінії реєстрації. Це цілком безпечно, тому що в межах пунктів перетину кордону трафік транспортних засобів відбувається на мінімальних швидкостях через численні зупинки і жорстку геометрію дорожніх смуг.

Ще два важливі фактори впливають на привабливість велосипеда для перетину кордону - це швидкість руху і можливість транспортування до декількох десятків кілограмів багажу. Це особливо важливо у випадку великих переїздів зі значними відстанями між найближчими місцевостями та/або вузлами громадського транспорту, зокрема, залізничними станціями.

## Характер велосипедного руху через кордон

Перетин кордону на велосипеді може причинами мати різні цілі, серед яких найважливішими є:

- Велосипедний туризм
- Комунікація, включаючи робочі відрядження
- Приватні поїздки
- Спорт і велоспорт
- Комерційні поїздки

. Спостереження за єдиним пішохідно-велосипедним переходом кордону в Медиці показує, що велосипед не є засобом масового транспортування комерційних товарів порівняно з пішоходами. У випадку спортивних заходів доступ до них здійснюється, головним чином, за допомогою автомобіля (транспортування обладнання), а велосипедні події транскордонного характеру з перетином кордону є нечастими. Тому ми не аналізуємо спортивні та комерційні поїздки.

Інші види слід розділити на дві основні категорії: велосипедний туризм та інший приватний і комуніка-

ційний трафік. Вони відрізняються з точки зору потреб та очікувань мандрівників на велосипедах, але однаково мають бути підтримані владою обох країн, оскільки їх розвиток принесе реальні фінансові, часові та екологічні вигоди.

## I. Велосипедний туризм

Велосипедний туризм протягом багатьох років є надзвичайно популярним способом активного відпочинку в країнах Західної Європи, зокрема в Німеччині, Австрії та Італії. За даними щорічних звітів ADFC, близько 5 мільйонів німців проводять відпустки на велосипеді, використовуючи передусім, відмінно організовані доріжки та велосипедні маршрути, наприклад Наддунайський велосипедний шлях (Donau Radweg), Шлях вздовж Ельби (Elbe Radweg), Шлях Адріатичних Альп (Via Alpe -Adria).

Велосипедний транспорт є важливим джерелом доходу для підприємців та компанійна туристичних маршрутах, особливо в готельній та ресторанній сфері. У 2018 році Польща увійшла до першої десятки країн Європи, визначених як пункт призначення для велосипедистів, посівши 7-ме місце. Зростання позиції Польщі є наслідком того, що за останні кілька років були створені перші постійні комплексні велосипедні маршрути, ставка на яких була зроблена на інфраструктурні рішення, велосервіс та промоцію, створюючи таким чином бренди, які упізнаються в Польщі та інших країнах.

Шляхом, що сприяв динамічному зростанню туристичного велосипедного руху, був Green Velo, який проходив через п'ять воєводств: Вармінсько-Мазурське, Підляське, Люблінське, Підкарпатське та Свентокшиське. Хоча шлях пролягає в декількох місцях безпосередньо на польсько-українському кордоні, велосипедисти лише зрідка намагаються продовжити поїздку до районів, розташованих по той бік кордону.

Цілком інакше виглядає ситуація з маршрутами в Малопольщі, котрі після завершення стануть туристичним брендом на рівні найкращих маршрутів Західної Європи. Разом з велосипедним шляхом навколо Татр, це будуть усталені велосипедні маршрути, що пролягають головним чином долинами річок, побудовані переважно як асфальтовані дороги для

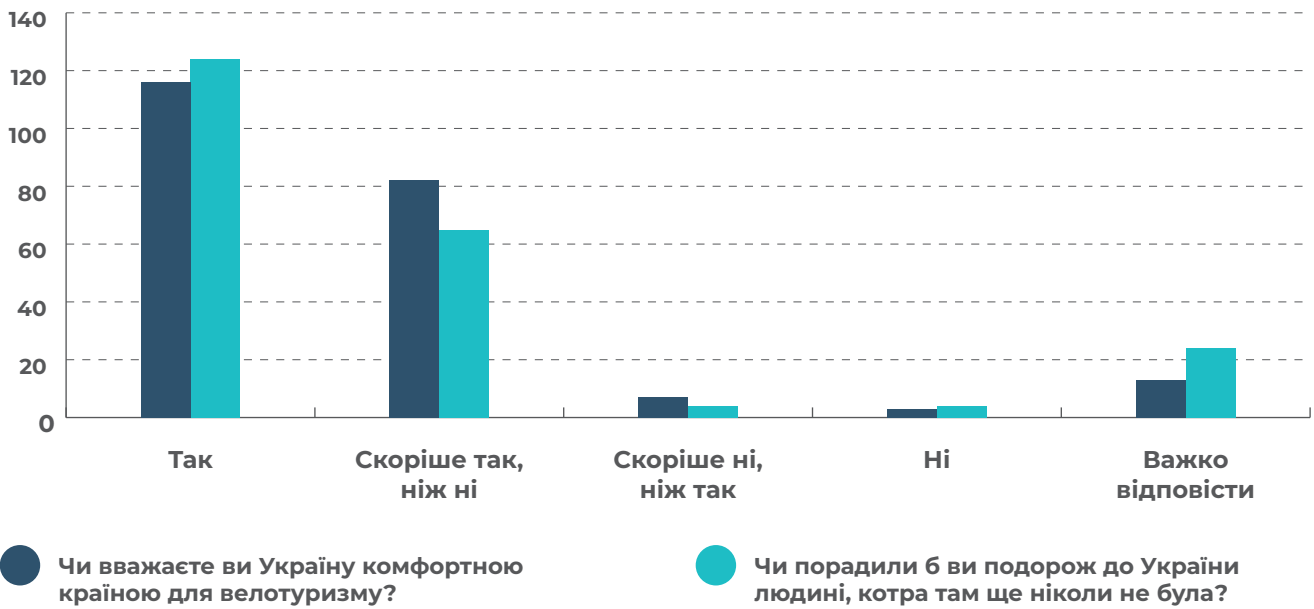
велосипедистів, відокремлені від смугруху автомобілів. Відсутність бар'єру у вигляді державного кордону дозволить вільний потік туристів між Польщею та Словаччиною, збільшуючи важливість регіону та сприяючи інтенсивному економічному розвитку супутньої інфраструктури (житло, ресторани, туристичні місця).

Єдиним істотним проектом, запланованим та реалізованим на польсько-українському кордоні, є проект «Bike Like Roztocze – together in spite of borders» - частина програми PL-BY-UA 2014-20. Він передбачає здійснення інвестиційної та рекламної діяльності на Центральному велосипедному шляху Розточчя, що існує вже багато років, з'єднуючи Красник і Львів через перетин кордону в Гребенному. Після будівництва пішохідного та велосипедного переходу в цьому місці він уможливить поїздки позначеним і описаним маршрутом через Розточчя до Львова, а також дозволить залучити туристів, котрі подорожують по маршруту Green Velo, з яким він перетинається недалеко від прикордонного переходу.

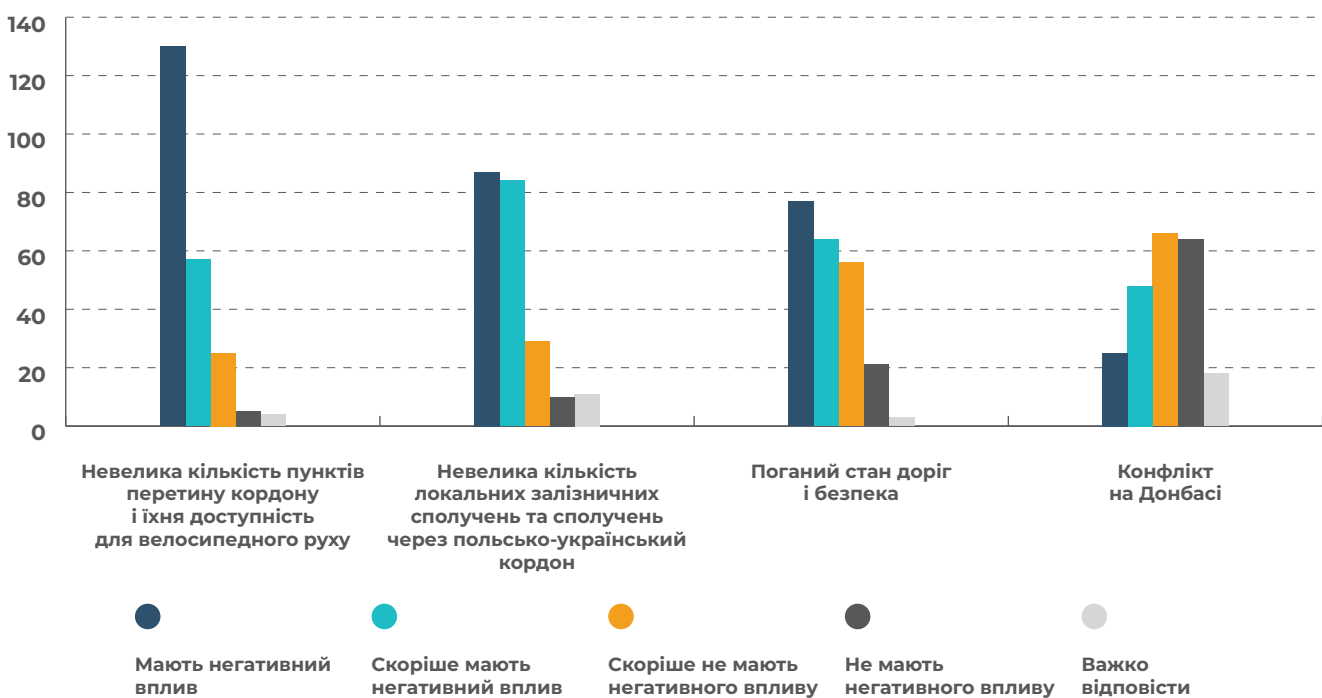
До довгострокових планів також належить реалізація велосипедного маршруту Eurovelo nr 4, що з'єднує Францію з Києвом, через Краків та наявний перехід у Медиці.

Велосипедний туризм може і повинен бути важливим елементом економічного розвитку України в перспективі близько десятка років, але це неможливо без змін на польсько-українському кордоні. Facebook-кампанія «Україна на велосипеді», розроблена в 2017 році, що об'єднує понад 2000 шанувальників, сприяє розвитку велосипедного туризму в Україні. Для того, щоб оцінити сприйняття польськими велосипедистами українського напрямку в велосипедному туризмі, навесні 2019 року було проведено опитування, в якому було отримано 216 відповідей.

Результати дослідження чітко вказують на те, що Україна розглядається як приваблива країна для велосипедного туризму (так вважають 89,4% респондентів), а також, що її варто рекомендувати людям, які ніколи не були там (86,1% респондентів). 56% респондентів планують або, можливо, виберуть у 2019 році Україну для велосипедної подорожі. Водночас, однією з проблем, що негативно впливає на готовність до поїздок на схід, була проблема перетину державного кордону (82,4% відповідей), а другою - низька доступність залізничного транспорту (76,8% відповідей). 87,5% вибирають велосипедяк спосіб туризму через український кордон.



**Наскільки подані нище обставини можуть негативно вплинути на ваше рішення про велосипедну подорож до України?**



Розвиток цієї сфери туристичної індустрії має поєднуватися з активізацією діяльності в прикордонних зонах, де найлегше заробляти на контрабанді. У більш широкому масштабі, кожне створене завдяки цьому робоче місце може привести до відмови від заробітків за кордоном, що матиме позитивний вплив для України, яка перебуває на етапі масштабної еміграції робочої сили в продуктивному віці.

Значення велосипедного туризму є найбільшиму району, що розташовані за межами основних маршрутів вже існуючого туристичного руху, який обслуговує автобусний транспорт. Велосипедист може дістатися до місць за межами цих маршрутів завдяки меншій залежності від стану доріг, а надання йому житла буде легшим у вигляді місцевого агротуризму або кемпінгів, що усуває необхідність побудови великих готельних об'єктів.

В цьому контексті, кожен наступний рік без змін у сфері державного кордону відкладатиме розвиток масового велосипедного туризму в Україні. Одночасно, є ризик того, що потенційні клієнти знайдуть інші привабливі місця не тільки в Європі, а й у світі, використовуючи високо розвинуту мережу повітряних сполучень. Це негативно позначиться на економіці України, а також на прикордонних районах Східної Польщі (котрі також отримуватимуть переваги від обслуговування велотуристів)

## II. Комунікація, службова і приватна

Використання велосипеда для комунікації особливо пов'язане з іншими видами транспорту, що формують транспортний ланцюжок від точки виїзду до місця призначення. Саме тут час відіграє найбільшу роль, якщо тривалість подорожі обмежена, наприклад, під час поїздок на конференції, зустрічі та інші міжнародні заходи.

## Зв'язок з іншими видами транспорту

### I. Залізниця

Найбільшим союзником велосипедних подорожей може і повинна бути залізниця, однак це важко через розташування залізничних ліній, низьку частоту курсування і тривалий час руху. Наявність залізниць на різних ділянках кордону є істотним фактором, особливо при плануванні туристичної поїздки, де туристи часто вибирають маршрути, які не закінчуються петлею з тією ж відправною точкою.

На всьому польсько-українському кордоні єдиною привабливою пропозицією для велосипедистів, що часто використовується під час поїздок, є залізнична лінія Мостиська (кордон) - Львів, розташована біля пішохідного переходу в Медиці. Вона відрізняється шістьма сполученнями на добу, привабливим часом подорожей та можливістю транспортування будь-якої кількості велосипедів, незважаючи на відсутність велосипедних відсіків. Можливе також перевезення велосипедів на поїздах ІС «Перемишль-Львів-Київ», але це вимагає демонтажу велосипеда і можуть виникнути труднощі в придбанні квитка в останню хвилину.

Залізничні лінії до Ягодина та Рави-Руської пропонують лише 2-3 регіональні сполучення на день з низькою швидкістю руху. З польської сторони доступність також обмежена, оскільки поїзди з центральних польських станцій у Перемишлі та Хелмі віддалені від кордону на 20 км, а станція Белжець/Гребенне доступна тільки влітку. За останні роки покращилася залізнична доступність до Замостя, але це місто розташоване далеко від кордону. У Бещадах експлуатується тільки одна залізнична лінія, що з'єднує Загуж і Лупків, але лише влітку.

У випадку міжміських сполучень по обидва боки кордону, з одного боку, значним бар'єром є обмеження на перевезення велосипедів у вагонах PKP Intercity (зазвичай не більше 3-4 на вагон), а з української сторони також необхідність демонтажу велосипеда в вагонах з лежачими місцями.

### II. Автомобіль

В даний час, автомобіль є найшвидшим способом дістатися до польсько-українського кордону з велосипедами, завдяки більшості доступу до більшої кількості переходів через мережу національних і провінційних доріг. Поруч є платне паркування (3-6 злотих на день), що дозволяє безпечно залишити автомобіль на кілька десятків днів. Проте, такий вид подорожей має дві основні вади - необхідно мати автомобіль з багажником на даху для велосипедів або з причепом. Крім того, такий вид подорожей вимагає повернення до автомобіля на зворотному шляху, що ускладнює планування привабливих маршрутів. Використання залізниці для повернення до автомобіля можливе лише в невеликій мірі, оскільки залізничні лінії прямують до кордону і не проходять вздовж нього.

## Рекомендації щодо експлуатації та розвитку велосипедного руху

- Пристосування правового регулювання, особливо українського, до поточних потреб для обслуговування велосипедного прикордонного руху на автомобільних пунктах перетину кордону.

- Можливість перетину кордону на велосипеді повинна бути дозволена за замовчуванням на кожному перетині кордону, з оформленням на автомобільних смугах - якщо немає пішохідного переходу, і на пішохідній смузі - якщо є. Велосипедист повинен бути впевнений, що він зможе перетнути кордон на будь-якому велосипеді без будь-яких винятків, без ризику затримок через іншу інтерпретацію правил та без необхідності пошуку автомобіля або автобуса і завантаження велосипеда туди, коли він перетинає кордон або його частину.
- Контрольно-пропускні пункти на кордоні повинні бути пристосовані до всіх видів велосипедів, включаючи велопричепа, лігеради, нетипові велосипеди, у тому числі пристосовані для інвалідів та велосипедні коляски. Ширина смуги повинна бути мін. 1,5 м і давати можливість широкого розвороту на 90 градусів. В даний час, наприклад, в Медиці, переїзд кордону на велосипеді проходить через двері, призначені для людей з обмеженими можливостями. У випадку автомобільних переходів, перетинати кордон на велосипеді легше, хоча іноді зустрічаються такі перешкоди, як високі бордюри і транспортні засоби, які чекають у черзі.
- Незалежно від запланованих модернізацій автомобільних пунктів перетину кордону, метою має бути створення невеликих прикордонних пунктів, особливо в місцях з високою туристичною привабливістю. Ці пункти можуть функціонувати лише з весни до осені (пік туристичного сезону) і в певний обраний час (наприклад, з ранку до вечора), що знижуватиме витрати на роботу переходів і кількість співробітників прикордонних і митних служб. Особливо це стосується переходів Збереже-Адамчуки (доступність до території національного парку Шацький) та Волосате - Лубня в Бещадах (доступність до Карпат і Закарпаття).

**Кордон  
з людським  
обличчям.**  
Рекомендації.

