



ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ КОРДОН В УМОВАХ ВІЙНИ

Проблематика

Сухопутний державний кордон України живе особливим, складним і напруженим життям. Сьогодні на задоволення потреб держави, громадян та бізнесу суб'єкти ІУК повинні витратити в рази більше зусиль для гарантування належного рівня безпеки кордону та швидкого переміщення через нього осіб і транспортних засобів. Адже повномасштабна агресія РФ проти України спричинила не лише найбільшу міграційну кризу з часів Другої світової війни¹, але і суттєво вплинула на ланцюги постачання товарів до та з України², в зв'язку з чим автомобільні (та залізничні) пункти пропуску (далі – ПП) на заході України стали ключовим гуманітарним коридором нашої держави.

В перший місяць війни ПП, що межують з країнами ЄС та Молдовою, були перевантажені громадянами, що тікали із зон бойових дій (у найбільш завантажених ПП на кордоні з Польщею очікування перетину кордону подекуди досягало 6 днів). Це спричинило колапс у автомобільних ПП та гуманітарну кризу у прикордонних територіях. Ситуація покращилась коли:

- було налагоджено рух спеціальних «евакуаційних» пасажирських потягів;
- дозволено піший перехід у тих ПП, де міждержавними угодами його не передбачено;
- дозволено перетин кордону (з обох сторін) за будь-яким документом, що ідентифікує особу.

Тож, згодом пасажирський рух в нормувався: за даними Держприкордонслужби перша хвиля біженців почала спадати з другої декади березня, а 10 травня вперше було зафіксовано більше українців на в'їзд, ніж на виїзд з країни.

З початку квітня додатковим викликом для функціонування автомобільних ПП став потік транспортних засобів, що ввозились в Україну з «нульовим» розмитненням. За період існування пільг було ввезено понад 119 тис. вживаних авто, переважно легкових для особистого користування³.

У вантажному автомобільному сполученні, перші 3 тижні домінував вантажопотік гуманітарної допомоги на в'їзд в Україну. З міркувань безпеки іноземні водії не завжди заїжджали на територію України, що фактично перетворило автомобільні ПП у перевантажувальні термінали.

Наприкінці березня почали відновлюватися й комерційні перевезення, а виїзд за кордон водіїв вантажівок значно ускладнився у зв'язку з обмеженнями та необхідністю здійснення додаткових процедур, пов'язаних з військовим станом.

Відтак вже п'ятий місяць поспіль на більшості ПП спостерігаються суттєві черги як вантажного так і легкового транспорту на виїзд з та в'їзд в країну, що вимірюється

¹ [Українці за час війни перетнули кордон понад 9 мільйонів разів – агентство ООН](#)

² [Переміщення осіб внаслідок повномасштабного вторгнення російської федерації: які виклики для управління кордонами?](#)

³ [Пільги на ввезення автомобілів скасовані. Що буде далі?](#)

сотнями, а іноді тисячами авто в межах одного пропускного пункту в обох напрямках⁴ та очікуванню перетину кордону упродовж 3-6 днів.

Зростання ролі автомобільних ПП, як визначальної ланки у ланцюгах постачання товарів та забезпеченні транскордонної мобільності людей та транспортних засобів в умовах війни, загострило старі та проявило нові проблеми в управлінні кордонами, які висвітлює дана аналітична записка.

1. Відсутність прогресу та хронічне недофінансування митної інфраструктури

Ще до початку військових дій мережа ПП для автомобільного сполучення через держкордон України та їх сумарна пропускна здатність не відповідали реальним обсягам руху через кордон, не забезпечували його зручного та швидкого перетинання мандрівниками і переміщення через нього вантажів⁵.

Так, наприклад, трафік вантажних автомобілів на українсько-польському кордоні ще в довоєнний час на 25% перевищував сумарну проєктну пропускну здатність існуючих ПП. А з усіх автомобільних ПП на ділянці кордону з країнами ЄС, тільки 9 мали змогу пропускати вантажі без вагових обмежень (з урахуванням паромної переправи на ПП «Орлівка-Ісакча»). Тобто повноцінний рух товарів був можливим лише у 9 з 20 ПП.

В умовах же воєнного стану проблема недостатньої кількості та обмеженої пропускної спроможності діючих автомобільних ПП, відсутність будь-якої інфраструктури очікування перетину кордону (сміттєвих баків, місць для гігієни, зокрема для людей з особливими потребами, засобів розмежування потоків користувачів перед ПП, незадовільний захист від негоди безпосередньо у ПП) набули критичного значення.

Слід нагадати, що протягом 2012-2016 років фінансування заходів з будівництва та реконструкції ПП в Україні не здійснювалося. У 2017-2019 же роках за кошти спецфонду Державного бюджету, що утворювався за рахунок 10% від суми перевиконання індикативів митних надходжень, так званий «митний експеримент», було профінансовано 812 млн. грн. (17%) потреби у капітальних видатках, з яких освоєно - 59% або 476 млн. грн. У 2020 році було профінансовано 3% потреби у капітальних видатках та освоєно 36,6 млн. грн. або 57%.

Значно покращити ситуацію, зокрема на західних кордонах, була покликана реалізація урядового Плану заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021-2023 роки, шляхом будівництва нових та модернізації існуючих автомобільних ПП. Але навіть у мирний час його втілення відбувалось вкрай повільно (у 2021 році на рівні 25%)⁶. Серед основних проблем імплементації плану були і залишаються наступні:

- необхідність актуалізації значної частини проектно-кошторисної документації;
- зволікання в реалізації процедур чи не вирішення питань землевідведення для розширення діючих чи будівництва нових автомобільних ПП;
- перманентний процес реформування Держмитслужби та її структурних підрозділів у 2020-2021 роках⁷;

⁴ [«Зведення з кордону» 18 липня 2022 станом на 13:20 \(по Києву\)](#)

⁵ [Карта інфраструктурного планування кордону з ЄС](#)

⁶ [Карта інфраструктурного планування кордону з ЄС](#)

⁷ [Деякі питання реалізації концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну митну політику](#)

- відсутність оперативного та чіткого механізму взаємодії Держмитслужби та Мінфіну щодо розподілу, перерозподілу та надходження коштів в межах плану.

З початком військової агресії рф проти України майже всі кошти, передбачені на реалізацію плану, були перенаправлені до резервного фонду Держбюджету. Активними залишились лише проекти, що фінансуються за рахунок коштів «польського кредиту» (ПП «Шегині – Медика», «Краківець – Корчова» та «Рава-Руська – Хребенне»).

Для ефективного продовження робіт на даних ПП суб'єктам ІУК необхідно, зокрема, налагодити діалог для обміну досвідом між сторонами, залученими до реалізації кредиту, в тому числі між Держмитслужбою, Укравтодором, Держприкордонслужбою та Мінфіном, та опрацювати питання страхування ризиків підрядників в умовах військового стану в Україні.

2. Казуїстика компетенції у сфері інфраструктури перетину кордону

2.1. Розбудова пунктів пропуску для автомобільного сполучення

До початку лютого поточного року Міністерство інфраструктури відповідало за розвиток всіх ПП через держкордон, крім автомобільних, за які, в свою чергу, відповідала Держмитслужба.

Як відзначено у пояснювальній записці, з метою формування можливості, з одного боку, зосередити зусилля з розвитку інфраструктури ПП через державний кордон України (незалежно від видів транспорту) в одному профільному органі, з іншого боку, надати можливість Держмитслужбі сконцентруватись на надважливих питаннях розвитку митної справи, 9 лютого 2022 року урядом було прийнято рішення про передачу трьох автомобільних ПП (по одному на кордоні з Польщею, Угорщиною та Словаччиною⁸) до сфери управління Мінінфраструктури з метою проведення будівельних робіт⁹. Процедурно процес передачі так і не розпочався.

Попри це, за вже понад п'ять місяців агресії рф проти України можна спостерігати фактичний перехід функцій управління розвитком прикордонної інфраструктури всіх наземних ПП до міністерства. Такі зміни відбуваються, зокрема, через те, що сьогодні Мінінфраструктури є драйвером багатьох проектів з налагодження логістичних маршрутів у західному напрямку, в тому числі в рамках «Плану відновлення України» та проекту ЄС «Шляхи солідарності».

Підтвердженням факту концентрації функціоналу щодо розбудови прикордонної інфраструктури у міністерстві є також очолення міністром робочої групи «Відкритий кордон»¹⁰, створеної для розвитку західного українського державного кордону та участі у переговорах щодо співробітництва під час здійснення контролю осіб та транспортних засобів, які перетинають спільний державний кордон (з Польщею).

Тож де-юре сьогодні за розвиток прикордонної інфраструктури автомобільних ПП все ще відповідає Держмитслужба, але фактично більшість процесів вже координує Мінінфраструктури. Чи не створить такий стан справ затримок у реалізації екстрених та перспективних заходів з управління кордонами через необхідність узгодження рішень між обома суб'єктами ІУК – покаже лише час.

[Митна служба перейшла у формат єдиної юрособи](#)

⁸ [Деякі питання передачі пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення](#)

⁹ [Карта інфраструктурного планування кордону з ЄС](#)

¹⁰ [Створено робочу групу для спрощення перетину кордону з Польщею](#)

2.2. Досі невпорядкований прикордонний простір

Ще до війни багатокілометрові черги вантажівок на під'їздах до ПП призводили до погіршення безпеки на дорогах, фінансових втрат для держави та бізнесу, екологічної шкоди і соціального невдоволення серед населення.

Зараз же для оборони країни критично важливим пріоритетом роботи всіх суб'єктів ІУК є виключення будь-яких передумов блокування під'їзних шляхів до автомобільних ПП та забезпечення їх нормального функціонування для безперешкодного перетину кордону транспортними засобами, що здійснюють перевезення для потреб оборони, медичних вантажів, гуманітарної допомоги для військових формувань та населення України. Тож питання впорядкування прикордонного простору сьогодні є нагальною потребою.

Попри це, жодних змін щодо чіткого розмежування відповідальності різних суб'єктів щодо облаштування інфраструктури прикордонного простору, відповідний наказ Адміністрації Держприкордонслужби, так і не зазнав¹¹.

У цьому контексті дуже вагомою є та обставина, що до компетенції військових цивільних адміністрацій¹² належить:

- здійснення заходів щодо створення належних умов для функціонування ПП через державний кордон України;
- сприяння Держприкордонслужбі у підтриманні відповідного режиму на державному кордоні;
- сприяння формуванню та перевезенню через відповідну територію гуманітарних вантажів для потреб мирного населення, яке проживає на території, що не підконтрольна українській владі.

Місцеві адміністрації¹³ в галузі оборонної роботи також мають повноваження щодо створення належних умов для функціонування ПП через державний кордон України. При цьому місцеві адміністрації, а у військовий час-військові цивільні адміністрації, навіть не є суб'єктом ІУК.

Таким чином, питання впорядкування прикордонного простору, чи то пак інфраструктури перетину державного кордону, належить до компетенції:

- Держмитслужби (автомобільні ПП, у тому числі й технічні засоби митного контролю);
- Мінінфраструктури (під'їзні шляхи; окремі автомобільні ПП; ПП для залізничного, авіаційного та морського сполучення);
- місцевих, а зараз військових цивільних адміністрацій (створення належних умов для функціонування ПП);
- Держприкордонслужби (технічні засоби прикордонного контролю, а також реагування спільно з підрозділами Нацполіції на виникнення черг перед автомобільними ПП).

Ініціативи щодо комплексного вирішення проблематики та впорядкування прикордонної інфраструктури сьогодні генеруються ОВА.

У першому півріччі 2022 року на ПП «Ужгород» та «Чоп (Тиса)» Закарпатської області вже мали запрацювати експериментальні проекти впорядкування прикордонного простору шляхом впровадження електронної черги перетину кордону

¹¹ [Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення](#)

¹² [Про військово-цивільні адміністрації](#)

¹³ [Про місцеві державні адміністрації](#)

разом з улаштуванням сервісних зон для вантажних авто¹⁴ (далі – е-черга), але їх реалізацію через війну було призупинено. Наразі, за підтримки посольства Естонії в Україні, активності по реалізації проєкту – відновлено.

У липні поточного року Львівська ОВА звернулася до Адміністрації Держприкордонслужби та Держмитслужби щодо створення належних умов для функціонування ПП через державний кордон України «Шегині – Медика», «Краківець – Корчова» та «Рава-Руська – Хребенне». На сьогодні питання із відведенням земельних ділянок для облаштування сервісних зон (зони сервісного обслуговування) перед названими ПП вирішено.

Слід зазначити, що декілька років тому Львівська ОДА вже пропонувала реалізувати проєкт е-черги на ПП «Краківець – Корчова», але тоді він був орієнтований на легкові автомобілі. Через брак нормативного забезпечення, інфраструктури для облаштування сервісної зони та відсутність фінансування впровадження цього проєкту так і не було розпочато.

Поточне ж звернення військового керівництва області, з-поміж іншого, є також і вимушеною мірою, оскільки вже більше п'яти місяців Львівщина є хабом консолідації міжнародної гуманітарної допомоги та виконує функції координаційного центру із забезпечення постачання гуманітарних і військових вантажів по території України.

Старт проєктів, спрямованих на систематизацію руху вантажівок, нещодавно анонсований і в Одеській області¹⁵, де планується побудувати чотири майданчики для 200 автомобілів кожен. Одразу передбачається, що майданчики матимуть е-черги, тож водії зможуть спрогнозувати свій заїзд до потрібного місця вивантаження. Також кожним майданчиком передбачено надання онлайн- інформації учасникам дорожнього руху щодо його поточного завантаження.

При реалізації зазначених проєктів суб'єктам ІУК варто взяти до уваги результати опитування експортерів щодо впровадження сервісу¹⁶, які показали необхідність паралельного проведення потужної комунікаційної кампанії для спростування побоювань потенційних користувачів сервісу щодо його корупційної складової та неефективності роботи, можливої монополізації кордону, а також з метою роз'яснення майбутнього економічного ефекту від впровадження е-черги.

3. Невідомий термін запровадження спільного контролю з Польщею

Оголошений у травні поточного року президентами України та Польщі намір укласти угоду про повноцінний спільний прикордонно-митний контроль на всіх суміжних автомобільних ПП (угода про «спільний контроль») поки так і лишається наміром. Нагадаємо, що укладання такої угоди в найближчий час могло б не тільки суттєво скоротити черги на найбільш завантаженому кордоні нашої держави, але і стати потужним поштовхом для аналогічних домовленостей зі Словаччиною та Угорщиною, з якими протягом тривалого часу не вдається досягти згоди¹⁷.

Станом на сьогодні сторони досі знаходяться на третьому з шести етапів реалізації угоди¹⁸, а саме на етапі проведення міжурядових україно-польських

¹⁴ [Питання реалізації експериментального проєкту з організації управління чергами перед міжнародними пунктами пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення “Електронна черга перетину кордону”](#)

¹⁵ [Надмірне навантаження під час війни: на Одещині побудують чотири майданчики для вантажівок](#)

¹⁶ [Ставлення експортерів до проєкту е-черги](#)

¹⁷ [Створено робочу групу для спрощення перетину кордону з Польщею](#)

¹⁸ [Спільний контроль на пунктах пропуску](#)

консультацій. Тобто найскладніший етап – затвердження угоди Єврокомісією – ще попереду. А це означає, що попри надзвичайне потепління у стосунках двох країн в умовах кризи в Україні та позитивні настрої представників урядів України та Польщі щодо якнайшвидшого вирішення даного питання досі невідомо, на скільки ще місяців (або років) може затягнутися цей процес. Адже суттєві відмінності в українському та Шенгенському законодавстві, на превеликий жаль, нікуди не поділись.

Для пришвидшення вирішення даного питання поряд з функціонуванням різних форм урядових та міжурядових робочих груп, однією з яких є робоча група «Відкритий кордон», суб'єкти ІУК мають продовжувати залучати незалежних експертів з багаторічним досвідом проведення консультацій з усіма сторонами процесу, зокрема з Єврокомісією.

4. Прогалини в інформуванні користувачів

І в мирний час, і особливо в умовах надзвичайних ситуацій, населення, бізнес та державні органи повинні отримувати повну та своєчасну інформацію щодо режиму роботи та завантаженості тих чи інших ПП, умов перетину кордону та змін у митній або міграційній політиці України і суміжних держав для завчасного вибору часу, способів та пунктів перетину кордону.

Наразі для зовнішнього (на сайтах загального користування) інформування населення та бізнесу щодо стану завантаженості ПП на кордоні України функціонують наступні сервіси:

- fb-сторінка Західного регіонального управління Держприкордонслужби України-Західний кордон¹⁹ (оновлення кожні три годин);
- fb-сторінка Держмитслужби²⁰ (оновлення один раз на день);
- інтерактивна мапа пунктів пропуску/КППВ Держприкордонслужби²¹;
- інтерактивна карта з інформацією про стан черг на кордоні Держмитслужби²².

Першим і основним недоліком вказаних ресурсів є те, що інформація про стан завантаженості ПП подається у кількості транспортних засобів відповідної категорії або осіб (для піших переходів), а не в орієнтовному часі очікування як, наприклад, на ресурсах суміжних країн-партнерів²³. Тобто, наявна інформація не дає розуміння, скільки часу можна витратити на перетин кордону через визначений ПП та розрахувати час поїздки. Крім того, у такому вигляді ускладнюється можливість якісно оцінити роботу певного ПП, зокрема суб'єктами ІУК.

Іншими суттєвими недоліками в роботі ресурсів, станом на 20.07.2022, є наступні:

1. всі ресурси надають інформацію по різних категоріях користувачів:

- fb-сторінка Держприкордонслужби не надає інформацію про черги вантажного транспорту;
- fb-сторінка Держмитслужби не надає інформацію про черги пішоходів;
- інтерактивна мапа Держприкордонслужби надає часткову інформацію про легкові та вантажні авто (тривалий час не оновлювалась);

¹⁹ [Західне регіональне управління Держприкордонслужби України-Західний кордон](#)

²⁰ [Державна митна служба України](#)

²¹ [Інтерактивна мапа пунктів пропуску/КППВ, які функціонують відповідно до розпорядження КМУ від 13.03.2020 №288-р \(зі змінами\)](#)

²² [Інтерактивна карта з інформацією про стан черг на кордоні Держмитслужби](#)

²³ [Інформація щодо стану черг на в'їзд до України із суміжних країн](#)

- інтерактивна карта Держмитслужби відображає часткову інформацію про легкові, вантажні авто і автобуси.

2. на всіх ресурсах, навіть в межах одного відомства та у розрізі однакових категорій транспортних засобів, дані щодо завантаженості ПП відрізняються.

Слід зазначити, що створена 7 березня поточного року з метою перенаправлення потоків виїжджаючих з більш завантажених на менш завантажені ПП інтерактивна карта Держмитслужби наразі є єдиним ресурсом, який відображає черги не лише на виїзд з, але і на в'їзд до України. Поряд з тим, на fb-сторінці Держмитслужби карта була анонсована як сервіс відображення черг у режимі реального часу, насправді ж інформація на ній оновлюється навіть рідше, ніж на fb-сторінці.

Ще одним ресурсом для зовнішнього інформування користувачів щодо накопичення транспортних засобів перед ПП в режимі реального часу є камери відеоспостереження, встановлені на 10 ПП на кордонах з ЄС та Молдовою. Але наразі з міркувань безпеки вони не функціонують.

На жаль, питання повноти та своєчасності висвітлення інформації на сайтах загального користування, зокрема офіційних, стосується не лише завантаженості ПП, але і змін у правилах перетину кордону особами та транспортними засобами.

Так, 5 квітня поточного року набув чинності закон, який скасовував для українців податок на додану вартість, акцизний податок та ввізне мито для вживаного автомобільного, вантажного та пасажирського транспорту, що створило колапс на багатьох автомобільних ПП²⁴. Намагаючись внормувати рух через кордон, 3 травня уряд визначив ПП, через які виключно було дозволено ввозити такі транспортні засоби (два на польському кордоні та один на словацькому)²⁵. Але дана інформація, по-перше, була оприлюднена для широкого загалу лише за тиждень після набрання чинності відповідним рішенням²⁶, по-друге, ПП, визначені у розпорядженні КМУ, були призначені лише для ввозу легкових авто і вантажних авто до 3,5 т. Перетин кордону автовозами, вантажівками більше 3,5 т, тягачами, причепами та автобусами був непередбачений зовсім, на чому не було акцентовано увагу на жодному з інформаційних ресурсів.

Ще один приклад прогалин в інформуванні був відзначений у період 16-19 квітня, коли Держприкордонслужба скасувала та знову відновила дозвіл на виїзд громадян України за кордон за внутрішніми паспортами, не прокомунікувавши попередньо це питання ні з іншими суб'єктами ІУК, зокрема Укрзалізницею, ні з громадянами України, чим створила ряд неприємних ситуацій як для виїжджаючих, так для надавачів транспортних послуг²⁷.

Також не було належним чином прокомуніковано питання можливості повторного в'їзду тимчасово переміщених в країни Шенгену українців після спливу у них 90-денного терміну перебування²⁸. Тут вже йдеться не лише про низький рівень інформування населення всередині країни, а й про відсутність належної співпраці суб'єктів ІУК на міждержавному рівні, оскільки пропуск даної категорії осіб, попри відмови, зокрема, на польській стороні кордону, був дозволений українськими прикордонниками.

²⁴ [Пригоди Юрія на Юрія, або як я перевозив авто для ЗСУ](#)

²⁵ [Питання переміщення окремих транспортних засобів через митний кордон України](#)

²⁶ [Визначено пункти пропуску для ввезення в Україну авто з-за кордону](#)

²⁷ ["Укрзалізниця": людей без закордонного паспорта не завжди випускають в ЄС, чекаємо роз'яснення ДПСУ](#)

²⁸ [Українці у Мережі масово скаржаться, що не можуть повторно в'їхати до Польщі: що сталося](#)

Таким чином в Україні наразі відсутня дієва система інформування користувачів ПП, яка би забезпечувала їх доступною, структурованою, актуальною та повною інформацією, зокрема щодо завантаженості та правил перетинання кордону, а також виключала би всі можливі різночитання з даних питань.

Комунікаційні прогалини були наявні і раніше і, можливо, порівняно з іншими проблемами ПП, вони здаються неперіоритетними і сьогодні. Але суб'єктам ІУК варто пам'ятати, що в умах агресії рф проти України відсутність, несвоєчасність або незрозумілість надання інформації для державних органів, бізнесу чи населення може коштувати запізнення з доставки надважливих вантажів до чи з України або безсонних ночей біля кордону для тікаючих від війни громадян.

ВИСНОВКИ

Сьогодні державний кордон України не має спроможності для забезпечення швидкого, прогнозованого та комфортного пропуску через нього осіб і транспортних засобів, особливо в умовах різкого зростання транскордонних потоків через військову агресію рф проти України.

З-поміж іншого це спричинено:

- наслідками хронічного недофінансування сфери та стабільно низькими темпами розбудови інфраструктури автомобільних ПП;
- відсутністю впорядкованого прикордонного простору (інфраструктури перетину кордону);
- незавершеними організаційними змінами щодо управління розвитком автомобільних ПП;
- відсутністю чіткого розмежування компетенції органів державної влади у сфері організації перетину кордону, її концентрація на контрольних функціях безпосередньо у ПП;
- нездатністю імплементувати положення Шенгенського кодексу про кордони чи забезпечити інші форми організації «спільного контролю» у ПП;
- слабкою комунікацією суб'єктів ІУК як між собою, так і безпосередньо з користувачами ПП.

Для вирішення проблем кордону необхідно, в першу чергу, продовжувати розвивати ІУК на всіх рівнях (відомчому, міжвідомчому та міжнародному). При цьому для злагодженого реагування на існуючі та потенційні виклики до співпраці варто залучати більшу кількість стейкхолдерів з державного і недержавного секторів не лише України, а й суміжних країн ЄС та Молдови. Також необхідним є відновлення роботи міжвідомчої робочої групи з питань координації ІУК та запровадження роботи профільних робочих груп з питань, що виникають як під час перетину кордону в умовах воєнного стану, так і загалом у сфері управління кордонами.

Зважаючи на довготривалість та досі низьку результативність реформування сфери, подолання поточних проблем повинно супроводжуватись системним моніторингом прогресу на базі кількісних і якісних показників, розроблених з урахуванням потреб всіх бенефіціарів.

Такий комплексний підхід суб'єктів ІУК до вирішення проблем кордону вже сьогодні зробить країну більш стійкою до будь-яких надзвичайних ситуацій завтра. А набутий і умовах воєнного стану гіркий досвід України має стати основою для

розробки ефективних алгоритмів дій і іншими країнами задля їх максимальної готовності до викликів сьогодення, будь то війна, стихійні лиха, пандемії, масовий наплив іммігрантів чи біженців, терористична загроза чи пожежі в прикордонних зонах.

