



EU4IBM



АНАЛІТИЧНА ЗАПИСКА

ІНТЕГРОВАНЕ УПРАВЛІННЯ КОРДОНАМИ:

ПОЛІТИЧНІ ТА ІНСТИТУЦІЙНІ ПРОГАЛИНИ В РЕАГУВАННІ НА НАДЗВИЧАЙНІ СИТУАЦІЇ

(в контексті блокади польсько-українського кордону
у листопаді-грудні 2023 року)

Автор:
Павло Кравчук
Експерти:
Ірина Сушко
Євгенія Григор'єва
Дизайн:
Ольга Коваленко

Проект «Підтримка ЄС у зміцненні
інтегрованого управління кордонами в Україні –
Стійкість (EU4IBM-Стійкість)»
фінансується Європейським Союзом
та впроваджується Міжнародним центром розвитку
міграційної політики (ICMPD)

січень 2024

Вступ

Інтегроване управління кордонами (ІУК) є невід'ємною частиною процесу європейської інтеграції України. ІУК базується на трьох стовпах співпраці - внутрішньовідомчої, міжвідомчої і міжнародної¹, або, за формулюванням одного з документів Європейської комісії, "суттю Інтегрованого управління кордонами є те, що воно інтегроване"². На практиці це означає, що як український національний, як і загальноєвропейський підхід до інтегрованого управління кордонами передбачає системну комунікацію, координацію і обмін інформацією між суб'єктами ІУК на всіх рівнях. Така співпраця може регулюватися через законодавчі акти, різні міжвідомчі угоди та меморандуми, здійснюватися між державами, на національному, регіональному рівні, безпосередньо на місцях.

Організована в Польщі в 2023 році блокада українського кордону парадоксальним чином поєднала в собі дві складові - це була надзвичайна ситуація, що несла екзистенційну загрозу, та водночас рутинний процес взаємодії різних акторів з обох боків кордону. З огляду на це, блокада та дії її основних акторів добре надаються для аналізу того, наскільки дієвими на практиці є закладені в Стратегії ІУК орієнтири міжвідомчої та міжнародної співпраці в умовах надзвичайної ситуації на кордоні.

Дана записка охоплює період до 1 січня 2024 року, аналізуючи перебіг перших двох місяців блокади, а також деякі події, що передували перекриттю кордонів. Її цілями є систематизувати інформацію про взаємодію різних стейкхолдерів ІУК в умовах надзвичайної ситуації, та виявити інституційні, політичні чи стратегічні прогалини в комунікації та координації, які завадили розв'язати проблему блокади.



Причини

Організатори блокади вимагають скасування Угоди між Україною та ЄС про лібералізацію автомобільних перевезень та повернення дозволів на вантажні перевезення для українських компаній, заявляючи, що українські компанії витісняють польські з європейського ринку через нечесну конкуренцію та порушення українськими компаніями умов Угоди³.

Найімовірніше, час початку блокади було обрано з розрахунку на міжвладдя після парламентських виборів у Польщі, яке послабило позиції уряду і не дозволило діяти рішуче в питанні розблокування кордону.

Українські та європейські органи влади і незалежні дослідники наводять дані, що ставлять під сумнів заяви організаторів блокади про порушення з боку українських перевізників та суттєвий негативний вплив на ринок ЄС Угоди з Україною. Так, за підсумками перевірок, проведених польською транспортною інспекцією у листопаді 2023 року, було виявлено менше 1% порушень з боку українських перевізників⁴. Дані принаймні деяких польських компаній, які беруть участь у блокаді, свідчать про прибутковий фінансовий 2022 рік⁵. Також, хоча відносна частка польських перевізників у перевезеннях Україна-Польща (ЄС) суттєво знизилася, це відбулося на тлі значного зростання загального обсягу перевезень, тож в абсолютних цифрах кількість рейсів польських перевізників в Україну практично не змінилася.

Як у Польщі, так і в Україні публічно висловлювалися припущення про інші мотиви організаторів блокади. Це російський вплив (зокрема через активне сприяння блокаді з боку праворадикальної партії Конфедерація⁶ та виявлені раніше факти прямої співпраці польських ультраправих з Росією⁷), особиста вигода (за цією версією, перевізники, що брали участь у блокаді, скористалися спричиненим блокадою підвищенням вартості фрахту та можливістю пропускати потрібні вантажі)⁸ та використання блокади для внутрішньополітичної боротьби. Проте, оскільки метою даної записки є аналіз механізмів інтегрованого управління кордонами, для цілей аналізу блокада розглядається як річ-у-собі, яка має значення лише як фактор впливу на дії акторів ІУК, без заглиблення в її реальні рушійні сили.

Перебіг

Попри те, що основна частина блокади розпочалася 6 листопада 2023 року, цьому передувала низка інших подій і акцій, нерозривно з нею пов'язаних, зокрема, дві акції протесту у Варшаві у вересні⁹ та жовтні¹⁰, здійснені тією ж організацією перевізників КОРіРТ, яка є одним з ініціаторів блокади. Ці акції не мали великого резонансу.

6 листопада було заблоковано рух вантажних автомобілів поблизу пунктів пропуску Дорогуськ (Ягодин), Гребенне (Рава Руська) та Корчова (Краківець). Перші два блокувалися як на в'їзд, так і на виїзд з Польщі, Корчова тільки на виїзд¹¹.

23 листопада було заблоковано четвертий вантажний ПП Шегині-Медика представниками фермерської організації "Ошукане село", які діяли в тісній координації з іншими блокадниками¹². Також у координації з польськими блокадниками кілька акцій протесту провели організації перевізників у Словаччині, де тричі на кілька днів перекривали рух на ПП Ужгород-Вишне Немецьке^{13,14}, та в Угорщині (акція не супроводжувалася блокадою кордону)¹⁵.

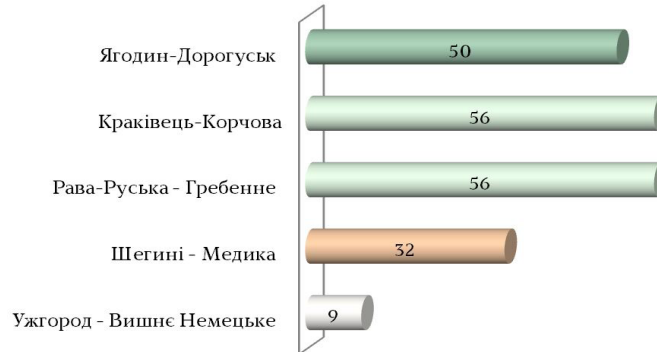
11 грудня представник місцевої влади, який, згідно з польським законодавством, відповідає за організацію зібрань на території гміни, наказав припинити акцію

Коротка історія блокади

біля ПП Дорогуськ¹⁶ (Ягодин). Організатори призупинили блокаду, оскаржили рішення віта в суді та одразу подали заявку на нову акцію, яка розпочалася 18 грудня¹⁷.

23 грудня було призупинено блокаду ПП “Медика-Шегині”¹⁸.

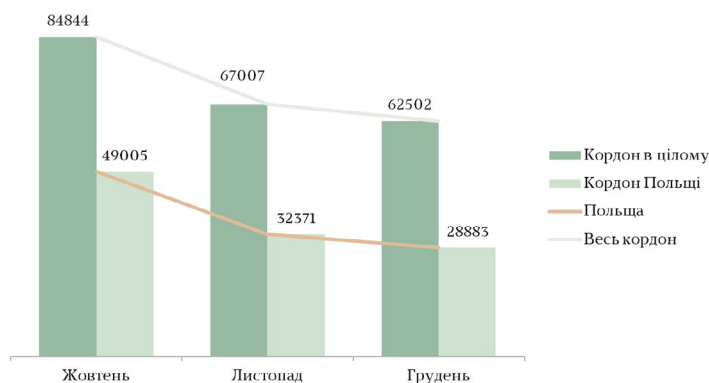
Діаграма 1. Тривалість блокади за ПП у днях за період з 6 листопада по 31 грудня



Наслідки

Протягом листопада-грудня 2023 року рух на чотирьох пунктах пропуску з Польщею та одному ПП зі Словаччиною було суттєво обмежено протягом 203 робочих днів із 305. Тільки обсяг виїзду вантажівок через український кордон в цілому у листопаді-грудні 2023 року знизився відносно жовтня на понад 25%, а через польський - на 40%. Оскільки протягом тривалого часу на ПП Краківець-Корчова було заблоковано тільки виїзд з Польщі, можна стверджувати, що обсяги в'їзду в Україну впали ще більше.

Діаграма 2. Динаміка виїзду з України вантажних автомобілів у жовтні-грудні 2023 року (дані порталу єЧерга)



Станом на 2 січня 2024 року в чергах на виїзд з Польщі очікували близько трьох тисяч вантажівок¹⁹.

Збитки української економіки від блокади оцінюються в 0,9 млн євро на день для перевізників²⁰, та 9 млрд грн недоотриманих державним бюджетом митних платежів²¹.

Стейкхолдери блокади та типи їх взаємодії

Перебіг блокади дозволяє виділити три групи стейкхолдерів, залучених до подій навколо блокади кордону.

У діях в контексті блокади є два великі окремі виміри - комунікація і взаємодія в

контексті причин блокади (наприклад, рух польських організацій та заявлені ними підстави), а також комунікація та взаємодія в контексті подолання наслідків блокади на кордоні. До перших більшою мірою належать регулятори транспортної галузі, як-от Міністерства інфраструктури обох країн, до других – служби і органи влади, які безпосередньо стикалися з наслідками блокади, як-от прикордонні та митні служби або місцева влада. Обидві групи представляють стейкхолдерів, тим чи іншим чином безпосередньо залучених до блокади або таких, які зазнали її безпосереднього впливу.

Додатково може бути виділена група стейкхолдерів зовнішньополітичного напрямку, які відповідно до логіки і духу ІУК мали би долучитися до роботи з вирішення проблеми блокади після того, як з цим завданням не впоралися “технічні гравці” із двох згаданих вище груп.

Причини	Наслідки	Зовнішньополітичний блок
<p>Асоціації та об'єднання перевізників з Польщі, України, Словаччини, Угорщини інших країн (КОPIPT, ZMPD, АСМАП, UNAS, CESMAD, МКFE)</p> <p>Політичні сили: партія Конфедерація (Польща)</p> <p>Профільні органи влади Польщі, ЄС, України: Директорат Європейської комісії з питань транспорту (DG MOVE) Міністерство інфраструктури Польщі Міністерство інфраструктури України ДСБТ України</p>	<p>Органи контролю на кордоні: Державна прикордонна служба України, Державна митна служба України Прикордонна варта Польщі, Митна служба Польщі Поліція Польщі</p> <p>Бізнес-асоціації, профспілки, імпортери та експортери, перевізники, громадські організації: Польсько-українська господарча палата, Торгово-промислова палата України, Федерація роботодавців України Об'єднання роботодавців Польщі (ZPP) Асоціації та об'єднання перевізників з Польщі, України, Словаччини, Угорщини інших країн</p> <p>Профільні органи влади Польщі, ЄС, України: Директорат Європейської комісії з питань транспорту (DG MOVE) Рада ЄС (міністри транспорту) Міністерство інфраструктури Польщі, Міністерство інфраструктури України, Місцева влада у прикордонних регіонах Польщі: війти гмін Дорогуськ, Радимно, Любича-Королівська, Медика</p>	<p>Україна Президент України Прем'єр-міністр України Міністерство закордонних справ України, Посольство України в Польщі Віце-прем'єр-міністр України з питань європейської і євроатлантичної інтеграції Верховна Рада України Представництво України в Європейському Союзі</p> <p>Польща Президент Польщі, Прем'єр-міністр Польщі Міністерство закордонних справ Польщі Посольство Польщі в Україні</p> <p>Європейський Союз Представництво ЄС в Україні Представництво Європейської Комісії в Польщі Європейська Рада Європейський парламент Служба зовнішніх зв'язків Європейського Союзу (EEAS)</p>

Взаємодія визначених вище стейкхолдерів під час блокади практично повністю зосередилась на діях ad hoc, як-от дво- і багатосторонні контакти в різному форматі (зустрічі, дзвінки) та публічні заяви і звернення. Більшість наявних інституційних механізмів взаємодії як безпосередньо в контексті ІУК, так і поза ним виявилися нефункціональними в умовах блокади.

Інституційні механізми

За два місяці блокади було запущено в роботу лише два інституційні механізми співпраці та координації на міжнародному рівні, один з яких виявився неефективним, а другий – ефективним лише частково.

Укладена в 2010 році Угода між митними службами України та Польщі про Систему попереднього повідомлення про виникнення надзвичайних ситуацій на українсько-польському кордоні²² передбачає три рівні взаємодії українських і польських служб, які інформують одне одного про проблеми на кордоні на рівні від старшого наряду до голови регіонального підрозділу. Фактично за роки роботи функція Системи звелася до забезпечення мінімальної пропускної здатності пунктів пропуску, і у випадку блокади її застосування на найвищому, III рівні, про яке повідомила Волинська митниця, не мало ефекту²³.

Створений згідно зі статтею 7 Угоди про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень Спільний комітет, друге в історії засідання якого відбулося 18 грудня 2023 року, дозволив низці стейкхолдерів України, Польщі та ЄС обмінятися позиціями. За визначенням Спільний комітет є двостороннім органом України та ЄС, на засіданнях якого можуть бути присутніми як спостерігачі представники держав-членів ЄС. Комітет повинен займатися наглядом та моніторингом реалізації Угоди, однак, судячи з розвитку подій, цієї функції не виконав. Єдине його засідання до блокади було проведено 16 березня 2023 року, щоб схвалити рішення про подовження дії Угоди.

Інші дво- і багатосторонні механізми координації, діяльність яких могла би вплинути на ефективний пошук рішень для проблеми блокади, належать до форматів, які плануються довго і заздалегідь, і таким чином, не придатні для оперативної реакції. До них можна зарахувати такі органи як Міжурядова комісія з питань економічного співробітництва та Міжурядова координаційна рада з питань міжрегіонального співробітництва. Зустрічі другої не було проведено жодного разу після початку повномасштабного вторгнення²⁴.

Реакція ad hoc

В умовах браку інституційних механізмів координації та комунікації на перший план вийшли дво- і багатосторонні зустрічі, переговори, публічні коментарі та звернення.



Основним треком вирішення проблеми стали переговори за участі Міністерства інфраструктури України. У листопаді-грудні було проведено кілька раундів переговорів між Міністерством інфраструктури України та Міністерством інфраструктури Польщі, зокрема 16 листопада²⁵, 1²⁶, 21²⁷ і 22 грудня²⁸ на рівні заступників міністрів і міністрів. За підсумками цих переговорів Україна впровадила три зміни в регуляціях перетину зі свого боку кордону, (1) запровадивши окремі смуги для порожніх авто на ПП Ягодин і Краківець, (2) відкривши для руху порожніх вантажівок ПП “Угринів-Долгобичув”, (3) запровадивши проєкт електронної реєстрації порожніх авто на місці в ПП Нижанковичі, і таким чином виконавши всі вимоги організаторів блокади до української сторони, що однак, не спричинило припинення блокади.

У грудні відбулася спроба створити незалежний переговорний механізм за участі профспілкових організацій – Федерація роботодавців України та ZPP з залученням організаторів блокади. За підсумками переговорів учасники вийшли з повідомленням про домовленості збільшити пропуск вантажівок до 10 на годину, а також анонсували напрацювання рішень, які мають дозволити повністю розблокувати кордон до 1 лютого 2024 року²⁹.

Водночас проведено “Європою без бар’єрів” опитування в двох тематичних групах у соціальних мережах з великою часткою присутності водіїв засвідчило, що умова про 10 авто виконується нерегулярно і на розсуд організаторів блокади. Також статистика електронної черги на ПП Рава Руська та Ягодин не фіксувала суттєвого зростання пропуску на виїзд з України у ці дати.

Звернення та коментарі

Під час блокади публічні звернення та коментарі для медіа стали способом для стейкхолдерів донести свою позицію до суспільства і інших стейкхолдерів, і переважно зосереджувалися на трьох напрямках:

- комунікація причин і вимог блокади з боку її організаторів і політичних сил, які її підтримують³⁰ ;
- комунікація збитків та негативних ефектів від блокади, переважно з боку бізнес-асоціацій та експертної спільноти³¹ ;
- заклики до стейкхолдерів зовнішньополітичного блоку втрутитися у ситуацію – з боку громадських організацій, бізнес-асоціацій і експертної спільноти^{32,33}.



Окремо варто виділити звернення колегіальних виборних органів в Україні та ЄС, які стали чи не єдиним свідченням залученості до проблеми стейкхолдерів політичного рівня. Так, 9 грудня, звернення до президента Польщі Анджея Дуди та органів ЄС ухвалив Європарламент³⁴, а 9 листопада постанову зі зверненням до новообраного польського Сейму ухвалила Верховна Рада України³⁵.

Хоча жоден з цих шляхів не дозволив знайти прямого рішення для проблеми блокади, ця інформаційна діяльність відіграє важливу роль для формування оцінок і суспільного запиту на пошук рішення в середній і довгостроковій перспективі, а також яскраво демонструє недоліки наявних механізмів комунікації та координації.

Перспективні формати

З 2019 року механізм координації ІУК інституціоналізовано у вигляді Міжвідомчої робочої групи з питань інтегрованого управління кордонами³⁶ під головуванням Віце-прем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції. Хоча її створення було значним прогресом, високий рівень представництва обмежував роботу МРГ стратегічними питаннями з невисокою частотою зустрічей (раз на рік або менше) без можливості реагувати ad hoc на надзвичайні ситуації на зразок блокади. Виходом могло би стати створення підгруп МРГ, здатних оперативно працювати з вузьким колом питань ІУК.

Новий План заходів з впровадження Стратегії ІУК до 2025 року передбачає розроблення та виконання щорічних планів роботи МРГ та створення координаційного центру ІУК та аналізу ризиків³⁷. Ці заходи потенційно здатні уможливити інституціоналізовану координацію ІУК на оперативному рівні, наприклад, шляхом створення координаційного центру ІУК на базі вже наявного віртуального контактного аналітичного центру (ВКАЦ) або як окремого органу. Проте наявна нормативна та інституційна база ВКАЦ очевидно недостатня для функціонування координаційного центру. Відповідний спільний наказ передбачає фокус на обміні даними, пряму залученість лише семи суб'єктів ІУК і робочі засідання два рази на рік³⁸.

23 листопада 2023 року заступник міністра інфраструктури Сергій Деркач повідомив, що Україна спрямувала до Єврокомісії офіційного листа з пропозицією надіслати на кордон моніторингову місію ЄС, яка могла б зафіксувати наявність або відсутність порушень у пропуску гуманітарних вантажів, небезпечних вантажів і умов перебування заблокованих водіїв³⁹. Наступного дня в Єврокомісії на запит Радіо Свобода повідомили, що не знають, чи надходив до них такий лист⁴⁰, після цього ця тема в публічному просторі не з'являлася.



Окрім стейкхолдерів високого політичного рівня, які усунулися від вирішення проблеми блокади, в кращому разі реагуючи на спорадичні запити журналістів, як у випадку Президента України, в дискусії та діях навколо блокади бракує участі ще двох суб'єктів, які за своєю сферою діяльності та повноваженнями природно мали би бути там присутні.

Малопомітною є діяльність місцевої влади українських прикордонних регіонів. У листопаді Волинська обласна рада ухвалила звернення до польського консульства в Луцьку⁴¹, події на кордоні також коментував мер Львова Андрій Садовий⁴². Поза тим, попри напрацьовані десятиліттями транскордонної співпраці контакти між місцевою владою України та Польщі, вкрай мало свідчень про спроби горизонтальної дипломатії на рівні місцевої влади, значення якої могло би бути ключовим, адже саме органи місцевої влади Польщі дають дозвіл на проведення акцій блокування, і можуть його відкликати, як це зробив вїйт гміни Дорогуськ 11 грудня⁴³.

Також у дискусії навколо блокади немає згадок про Європейську агенцію кордонів і берегової охорони FRONTEX. Хоча звичною сферою співпраці FRONTEX і країн-членів ЄС є прикордонні функції, як-от патрулювання, перевірки, протидія злочинності та нелегальній міграції, ситуація блокади за багатьма параметрами підпадає під ознаки надзвичайної ситуації на зовнішньому кордоні ЄС, з якою не можуть впоратися відповідні органи країни-члена. Присутність офіцерів Frontex на проблемних пунктах пропуску могла би виконувати функцію моніторингової місії ЄС, і цілком відповідала б духу пунктів d, e, u статті 8 Регуляції ЄС 2016/1624, які визначають серед завдань FRONTEX допомогу країнам ЄС у разі непропорційних викликів на кордонів, зокрема гуманітарних, та сприяння у співпраці між країнами-членами та третіми країнами⁴⁴.



Фінальні зауваги

Блокування польсько-українського кордону у листопаді-грудні 2023 року продемонструвало непристосованість системи інтегрованого управління кордонами в Україні, Польщі і ЄС загалом до складних і комплексних викликів, які виходять за рамки функцій охорони та контролю на кордонах. Виявилося, що ні Україна, ні Польща, ні ЄС не мають інституційних механізмів, які б дозволяли оперативно і ефективно реагувати на надзвичайні ситуації такого типу.

Механізми ІУК виявилися настільки непристосованими до таких викликів, що проблему блокади кордону взагалі не було ідентифіковано як проблему, дотичну до сфери ІУК. Фактично, її було зведено до технічного рівня транспортних регуляцій, а основну відповідальність за її вирішення покладено на Міністерства інфраструктури обох країн. Такий підхід ігнорує комплексну природу блокади, яка є проблемою управління кордонами, а не лише вантажоперевезень, та політичною проблемою, а не лише технічною.

Крім того, події на кордоні засвідчили, що блокада виявилася більш ефективним комунікаційним інструментом, аніж традиційний протест і комунікація стандартними каналами, як-от звернення чи петиції організацій перевізників. Два протести у Варшаві у жовтні 2023 року, протест угорських перевізників та протест польських перевізників у Щецині у грудні 2023 року минули практично непоміченими, тоді як блокада створила постійно діючий майданчик для комунікації меседжів у першу чергу організаторів блокади, але також і їхніх опонентів.

Одна з причин, чому справа дійшла до блокування кордону – в тому, що Угода про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень не була забезпечена моніторинговим та комунікаційним механізмом, який мав би виявляти проблемні питання до того, як вони стають критичними, зокрема, через комунікацію зі стейкхолдерами та моніторинг виконання Угоди. Закладеного у статті 7 Угоди Спільного комітету виявилось недостатньо для такого моніторингу.

Ці два факти свідчать про необхідність розбудови механізмів моніторингу та належного (і швидкого) реагування на надзвичайні ситуації у відносинах між ЄС, країнами-членами та Україною у сфері інтегрованого управління кордонами.

Наявні регуляції ІУК в Україні вже містять положення про колегіальні органи, які охоплюють значну частку стейкхолдерів ІУК і потенційно можуть виконувати комплексні функції реагування на надзвичайні ситуації, як-от Міжвідомча робоча група. Однак практика роботи МРГ показує, що вона може вирішувати питання стратегічного рівня, але не оперативно реагувати.



Для оперативного реагування необхідне або створення профільних підгруп нижчого рівня у рамках МРГ, які мали би більшу свободу дій і швидше реагували на ситуацію, або інтеграція механізмів реагування в координаційний центр ІУК після його створення. Виходячи з досвіду блокади, цей механізм повинен мати такі риси:

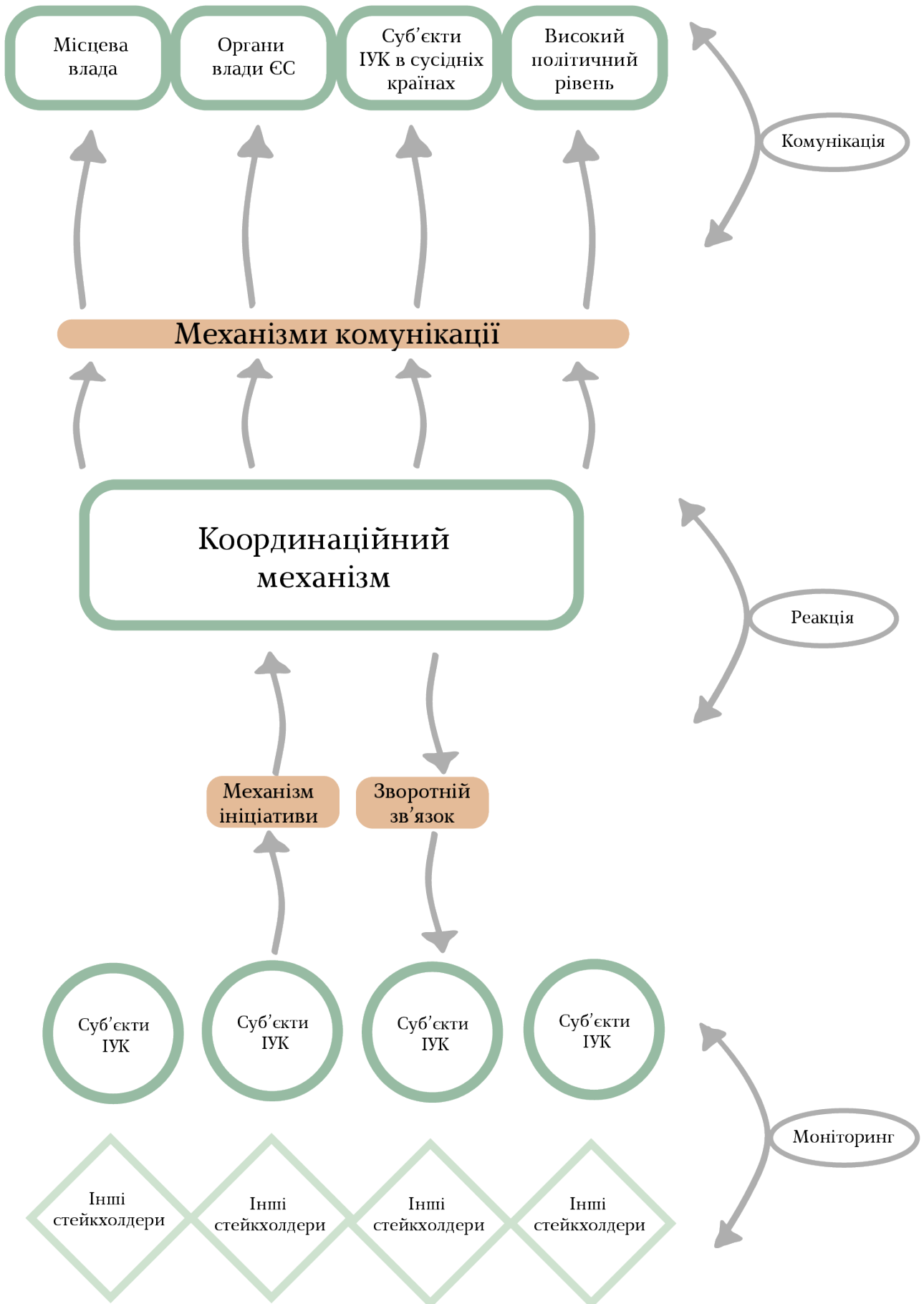
- **Моніторинг.** Можливість бути ініційованим широким колом суб'єктів ІУК
- **Реакція.** Можливість бути запущеним максимально швидко та реагувати на розвиток події у режимі, близькому до режиму реального часу
- **Комунікація та координація.** Можливість прямо комунікувати проблеми та пропозиції щодо їх рішень від широкого кола стейкхолдерів до координаційного механізму та від координаційного механізму - на високий політичний рівень, на рівень місцевої влади, до суб'єктів ІУК у сусідній країні, органів ЄС.

При цьому координаційний механізм має бути інституціоналізований нормативними актами, але не перетворюватися на окреме відомство-надбудову, після створення якого виникне потреба налагоджувати його взаємодію з іншими суб'єктами ІУК. Це має бути колегіальний орган, в якому чітко прописані комунікаційні та координаційні механізми, але члени якого продовжують репрезентувати свої окремі відомства, а не нову структуру.

Незалежно від часу і шляхів розв'язання проблеми блокади кордонів, виклики такого типу у сфері ІУК можуть і будуть повторюватися. Україна та країни ЄС повинні мати налагоджену систему реагування на них.



Ілюстрація 1. Модель роботи координаційного механізму ІУК



Кінцеві виноски

- 1 [European Commission. Guidelines for Integrated Border Management in European Commission External Cooperation](#)
- 2 [European Commission. COM\(2018\) 250 final. ANNEX 6. Progress report on the Implementation of the European Agenda on Migration](#)
- 3 [«Хто стоїть за блокадою України: розповідаємо про радикалів, що перекрили польський кордон». Європейська правда](#)
- 4 [Facebook. Pawel Kowal](#)
- 5 [Facebook. Левко Прокіпчук](#)
- 6 [«Хто стоїть за блокадою України: розповідаємо про радикалів, що перекрили польський кордон». Європейська правда](#)
- 7 [«The Rise and Fall of a Polish Agent of the Kremlin Influence: The Case of Janusz Niedźwiecki - European Platform for Democratic Elections». Epde.Org Englisch, 29, Вересень 2022](#)
- 8 [Facebook. Левко Прокіпчук](#)
- 9 [TSoft. Akcja manifestacyjna przewoźników pod KPRM](#)
- 10 [«Strajk polskich przewoźników. Samochody zmierają pod siedzibę TVN-u. Zablokują Warszawę». nextgazeta.pl](#)
- 11 [«Ціна блокади: якими є наслідки протесту на українсько-польському кордоні». Європейська правда](#)
- 12 [«Protest rolników przed przejściem granicznym w Medyce. Krzysztof Bosak: przewoźnicy i rolnicy zostali zdradzeni przez rządu». PAP.pl](#)
- 13 [Facebook. Štrajk autodopravcov - Únia autodopravcov Slovenska](#)
- 14 [Facebook. Štrajk autodopravcov - Únia autodopravcov Slovenska](#)
- 15 [Tivadar. Árvay. Hétfőtől a magyar fuvarozók is demonstrálnak a záhonyi határon](#)
- 16 [«Oświadczenie Wójta Gminy Dorohusk». Gmina Dorohusk](#)
- 17 [«Zwrot na granicy. Wójt Dorohuska rozwiązuje protest». Businessinsider](#)
- 18 [Przewoźnicy nie rezygnują. Jest kolejny wniosek ws. protestu w Dorohusku](#)
- 19 [«У Польщі продовжують блокувати кордон з Україною у трьох пунктах пропуску».. Укрінформ](#)
- 20 [«Ціна блокади: якими є наслідки протесту на українсько-польському кордоні». Європейська правда](#)
- 21 [Козубовська, Олена. «Через блокаду українсько-польського кордону держбюджет втратив €9,3 млрд». НикВести](#)
- 22 [«Polska i Ukraina wdrożą systemy wczesnego ostrzegania na granicy». Bankier.pl](#)
- 23 [«Держмитслужба Взаємодіє з Митними Органами Польщі Для Пошуку Шляхів Вирішення Ситуації з Блокуванням Кордону». Державна Митна Служба](#)
- 24 [«Українсько-польський кордон як ключ до співпраці і виклик». Аналітична записка. Європа Без Бар'єрів](#)
- 25 [Facebook. Сергій Деркач](#)
- 26 [Міністерство відновлення України Телеграм](#)
- 27 [Кабінет Міністрів України - Олександр Кубраков: Провели першу зустріч із новопризначеним Міністром інфраструктури Польщі Даріушем Климчаком у Варшаві](#)
- 28 [Facebook. Сергій Деркач](#)
- 29 [Facebook. Федерація роботодавців України](#)
- 30 [Konfederacja żąda, aby Komisja Europejska przywróciła system zezwoleń dla Ukraińców. Kresy.pl](#)
- 31 [Блокада кордону: торговельні спілки чотирьох країн ЄС закликали бойкотувати польських перевізників. Укрінформ](#)
- 32 [Kontynuacja blokad przejść granicznych stanowi zagrożenie dla funkcjonowania państwa ukraińskiego, a tym samym dla bezpieczeństwa Polski. Wyborcza.pl](#)
- 33 [«За крок до вибуху: чому в ситуацію з блокадою кордону має втрутитися президент Польщі». Європейська правда](#)
- 34 [Twitter. Andrius Kubilius](#)
- 35 [Проект постанови Верховної Ради України «Про Звернення Верховної Ради України до новообраних Сейму і Сенату Республіки Польща щодо продовження плідної подальшої співпраці між народами Польщі та України». ІПС ЛІГА:ЗАКОН](#)
- 36 [«Про утворення міжвідомчої робочої групи з питань координації інтегрованого управління кордонами». Офіційний вебпортал парламенту України](#)
- 37 [Кабінет Міністрів України - Про затвердження плану заходів на 2023—2025 роки щодо реалізації Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року](#)
- 38 [«Про затвердження Порядку обміну інформаційно-аналітичними матеріалами між суб'єктами інтегрованого управління кордонами». Офіційний вебпортал парламенту України](#)
- 39 [Facebook. Сергій Деркач](#)
- 40 [«Єврокомісія поки не підтверджує отримання листа з запитом щодо моніторингової місії на українсько-польському кордоні». Радіо Свобода](#)
- 41 [«Через страйк перевізників Волиньрада звернеться до Генконсульства Польщі в Луцьку». Волинські новини](#)
- 42 [Facebook. Андрій Садовий](#)
- 43 [«Oświadczenie Wójta Gminy Dorohusk». Gmina Dorohusk](#)
- 44 [«Regulation \(EU\) 2016/1624 of the European Parliament and of the Council of 14 September 2016 on the European Border and Coast Guard and Amending Regulation \(EU\) 2016/399 of the European Parliament and of the Council and Repealing Regulation \(EC\) No 863/2007 of the European Parliament and of the Council, Council Regulation \(EC\) No 2007/2004 and Council Decision 2005/267/EC»](#)