

В статье рассматривается опыт внедрения реформ в Украине в контексте опыта Республики Польша путем рассмотрения предмета исследования (реформ) сквозь призму трех авторских позиций: институционального, инвестиционного и гражданского. Авторами сделан вывод, что, несмотря на то, что две страны в процессе осуществления реформ могут находиться не только на приблизительно одинаковом уровне своего развития, иметь схожий исторический опыт, могут показывать абсолютно разные результаты в процессе реализации абсолютно одинаковых политических реформ. Связано это, по мнению авторов, с тем, что такой фактор как ментальная готовность одного общества (Польша) и ментальная неготовность другого общества (Украина) к реформированию всех сфер жизни государства приводят к тому, что общества не только по-разному воспринимают результаты реформ, но и по-разному выполняют свои функции в данном процессе, в результате чего демонстрируют абсолютно разные результаты в достижении тех или иных реформ.

Ключевые слова: модернизация, политические реформы, местное самоуправление, доверие населения, инвестиционная деятельность.

The article shows the experience of reforms implementation in Ukraine in terms of Poland Republic pattern by means of (reforms) research in the light of three author's positions: institutional, investment and civil. The authors have concluded that despite of the fact that two countries implementing reforms can not only be on approximately similar level of their development and having the same historical experience, but they can show absolutely different results in the process of implementation of absolutely similar political reforms. To authors mind, it depends on the following factor – mental readiness of one society (Poland) and mental unreadiness of other society (Ukraine) in terms of reforming of all the state life spheres, that leads to the situation when the societies not only accept reforms differently, but also differently perform their functions in the given process, and consequently they show absolutely different results in achieving one or another reforms.

Key words: modernization, political reforms, local government, population confidence, investment activity.

УДК 327 (477)+(438)

ББК 66.3

Намалія Роїк

МІСЦЕВИЙ ПРИКОРДОННИЙ РУХ – ПОШТОВХ ДО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОГО ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

У статті розглянуто особливості міграційно-візової проблеми на українсько-польському кордоні, порівняно основні аспекти впровадження місцевого прикордонного руху на українсько-польському та українсько-угорському кордонах, а також здійснено спробу дослідити вплив впровадження правил місцевого прикордонного руху на розвиток українсько-польської транскордонної співпраці.

Ключові слова: місцевий прикордонний рух, візова політика ЄС, українсько-польська транскордонна співпраця.

Постановка наукової проблеми. Вступ Польщі до ЄС (2004) та приєднання до Шенгенської зони (2007) поклав початок дискусії щодо виникнення нової “берлінської стіни” на українсько-польському кордоні. Такі побоювання мали право на життя, адже, новий підхід ЄС до візової політики, зокрема щодо країн Східної Європи, супроводжувався намаганням зміцнити внутрішню безпеку ЄС, захистити національні території від неконтрольованої міграції та транскордонної злочинності. Особливо гостро ці питання ставилися на українсько-польському кордоні, як найдовшому східному зовнішньому кордоні ЄС.

Аналіз останніх досліджень із цієї проблеми. Питанням місцевого (малого) прикордонного руху вчені та експерти найінтенсивніше почали вивчати в контексті візової політики ЄС десь з 2009 року, тобто з часу дії правил. Серед найбільш помітних досліджень варто назвати розробки Регіональних філіалів Національного Інституту Стратегічних Досліджень у Львові та Ужгороді, які проводили відповідно В.Засадько та С.Мітряєва [4; 9; 11; 12]. Їхні дослідження є достатньо ґрунтовними, проте торкаються або ж впровадження малого прикордонного руху на українсько-польському, або ж на

українсько-угорському кордоні. Таки чином, з одного боку, існує певна кількість публікацій стосовно особливостей впровадження малого прикордонного руху, з іншого боку – наявною є недостатня кількість комплексних монографічних досліджень.

При написанні статті поставлено **мету** розглянути особливості міграційно-візової проблеми на українсько-польському кордоні, порівняти основні аспекти впровадження місцевого прикордонного руху на українсько-польському та українсько-угорському кордонах, а також дослідити вплив впровадження правил місцевого прикордонного руху на розвиток українсько-польської транскордонної співпраці.

Виклад основного матеріалу. В результаті введення віз відбулося зменшення відвідувань сусідніх держав громадянами України. Зокрема у 2002 році, близько 4 млн. громадян виїхало до Польщі, а у 2004 році ця цифра скоротилася до 2 млн [1, с.352]. З розширенням ЄС порушується вільне та інтенсивне спілкування між населенням, зокрема українсько-польського, яке “вибудувалося впродовж десятиліть і завдяки чому вдалося зняти багато стереотипів, вирішити багато застарілих історичних проблем” [12, с.617]. Ця проблема торкнулася і чисельних в Україні національних меншин, зокрема польської – 144,1 тис. (за переписом 2001 року) [11, с.98]. Компактно проживаючи біля кордону, вони отримали ускладнення із спілкуванням з своїми родичами за лінією кордону. З введенням віз для українців під загрозою опинилися можливість вільного спілкування та торгівлі з прикордонними територіями Польщі. Остання завжди відігравала важливе економічне значення для депресивних земель Польщі.

Приєднання Польщі до Шенгенських умов, де вона прийняла на себе зобов’язання встановити візи для іноземців, фактично загостило не тільки проблему транскордонної міграції, але й проблему прикордонної торгівлі. Важливість прикордонної торгівлі підтверджують результати дослідження Всесвітнього банку. Зазначено, що прикордонна торгівля, яка визначається як “потік товарів та послуг через міжнародні сухопутні кордони у зоні до тридцяти кілометрів від таких кордонів” [16], відіграє вагомую роль у забезпеченні засобів існування людей у прикордонних населених пунктах. Перш за все вона “збільшує доходи осіб, що беруть участь у такій торгівлі, водночас зміцнюючи місцеве виробництво та стимулюючи надання послуг (наприклад, складських, транспортних, допоміжних послуг на місцевих ринках)” [16]. Так, прикордонна торгівля пожвавлює соціально-економічний розвиток прикордоння, впливає на підвищення прибутковості прикордонних підприємств. Зокрема, за оцінками українського уряду, на долю “човникової” торгівлі припадало “11% загального обсягу імпорту країни у 1997 році” [7]. На українсько-польських прикордонних територіях такою діяльністю займалася значна кількість населення – “від 100 до 200 тис. осіб” [9, с.86]. За словами Надзвичайного і Повноважного Посла України в Польщі П.Сардачука, висловлених під час польських європейських зустрічей у Варшаві (травень 1998 р.), “українські “човникові” торгівці кожного року інвестували в польську економіку – передусім в східних регіонах – в середньому 2,5 – 3 млрд. доларів США” [23, с.2]. Прикордонна торгівля “збільшує доходи осіб, що беруть у ній участь, водночас активізуючи місцеве виробництво та стимулюючи надання послуг (наприклад, складських, транспортних, допоміжних послуг на місцевих ринках); забезпечує доходи особам, які працюють на ринках, а також тим, що інвестують у створення ринків; знижує ціни на імпортні товари, які доступні споживачам у прикордонних зонах” [14, с.50]. Отже, транскордонна торгівля відіграє вагомую роль у соціально-економічному розвитку прикордонних регіонів.

Приєднання Польщі до ЄС та Шенгенської зони загостило проблему прикордонної торгівлі. Жителі прикордонних територій України, які тепер не могли потрапити до Польщі без візи, перекрили міжнародні магістралі, зокрема не пропускали автомобілі і єдиний потяг через Смільницю з Хирова у Загуж [20] та висловили чіткий намір продовжувати блокувати прикордонні пункти пропуску “Рава-Руська”, “Краковець”,

“Смільниця”, “Шегиня”, якщо пільговий перетин кордону не запрацює [13]. Такий протест з боку населення підштовхнув органи державної влади України та Польщі до пошуку компромісного рішення у вирішенні проблеми. Механізмом, котрий мінімізував негативні наслідки введення візового режиму став – Інститут місцевого прикордонного руху. Першою країною ЄС, яка спростила перетин кордону для українців, була Угорщина. 18 вересня 2007 року було підписано українсько-угорську угоду про місцевий прикордонний рух. Словаччина стала другою країною, яка завершила переговорний процес щодо укладання аналогічної угоди. 19-20 грудня 2007 року в Братиславі дипломатами України та Словаччини було парафовано угоду про місцевий прикордонний рух.

Угода між Україною і ЄС від жовтня 2006 року про спрощення оформлення віз містить додаток і політичну декларацію стосовно малого прикордонного руху. Режим місцевого прикордонного руху на зовнішніх сухопутних кордонах держав-членів визначений правилами Європейської комісії від 5 жовтня 2006 року, які доповнюють Шенгенську Конвенцію [6, с.246-247]. На основі вищенаведених документів, були укладені угоди про перетин українсько-угорського та українсько-словацького кордонів, що полегшило перетин кордону населенню, яке проживає в п'ятидесятикілометровій прикордонній зоні. Дані ініціативи лягли в основу укладання угоди про малий прикордонний рух на українсько-польському кордоні – найдовшому з усіх зовнішніх східних кордонів країн-членів Євросоюзу.

Затяжний процес узгодження та оформлення Угоди про правила малого прикордонного руху був пов'язаний перш за все з питанням безпеки у візовій політиці. Я.Кісілевський, представник Консульського департаменту Міністерства закордонних справ Польщі, заявив: “Філософія контролю після вступу в Шенгенську зону полягатиме в усуненні всіх внутрішніх бар'єрів та посиленні контролю в рамках всієї території Шенгенської зони” [9]. Укладення Угоди українська сторона розглядала як один з найбільш ефективних інструментів пом'якшення для України негативних наслідків приєднання Польщі до Шенгенської угоди. Відсутність Угоди мала негативний вплив на і так доволі складну ситуацію на українсько-польському кордоні та у прикордонній зоні, а також стала однією з найважливіших причин виникнення у січні-лютому 2008 року протестних акцій громадян на державному кордоні та біля приміщення Генерального Консульства Республіки Польща у Львові.

Варто зауважити, що намір укласти таку Угоду українська сторона висловила під час проведення українсько-польських консультацій з консульсько-правових питань, які відбулися у Варшаві в листопаді 2006 року. У березні 2007 р. на адресу МЗС Республіки Польща була надіслана нота МЗС України з пропозицією укладення згаданої Угоди. Ця проблематика обговорювалася також під час засідання Консультаційного комітету при Президентах України та РП у Варшаві в листопаді 2007 р.

Аналізуючи зміст міжурядового договору, парафованого 4 березня 2008р. у Варшаві міністрами закордонних справ обох країн, необхідно відмітити, що документ передбачав спрощений порядок перетину кордону мешканцями прикордонних областей України і Польщі, які проживають у межах 50-км зони від спільного державного кордону. Саме навколо питання угоди про страхування здоров'я, включення до переліку з української сторони міст Львова та Дрогобича, а з польської – м. Замостя точилася найбільша дискусія. Оскільки 50 км. лінія лише перетинає ці міста, то вони не потрапили до зони повністю. Польська сторона запропонувала виключити з переліку всі ці населені пункти, оскільки їх входження до переліку пунктів поза межею 50 км прямо суперечить відповідному регламенту ЄС і не буде погоджено Єврокомісією, що заблокує укладення угоди. Враховуючи наведені аргументи, українська делегація погодилася з вказаною пропозицією. Україно-польська угода про малий прикордонний рух (вра-

ховуючи 50 км зону) включала б “понад 1545 міст України та близько 1,5 млн. осіб, а з польської сторони – 1822 міста Люблінського та Підкарпатського воєводства з 800 тис. осіб” [30].

Слід відзначити, що міжурядова угода, підписана 28 березня 2008 року Прем’єр-міністрами України Ю.Тимошенко та Польщі Д.Туском, містила ряд розбіжностей в позиціях українсько-польської сторони та Європейської Комісії. Європейська Комісія передала до Міністерства закордонних справ України застереження щодо українсько-польської угоди. Застереження стосувалися ширини прикордонної зони та порядку медичного страхування. МЗС України заперечувало можливість перегляду договору між Україною та Польщею про малий прикордонний рух. За наполяганням Європейської Комісії Україна та Польща змушені були звужити ширину прикордонної зони та підписати протокол до угоди про малий прикордонний рух щодо зменшення прикордонної смуги з 50 км до 30 км та зміни порядку медичного страхування. Протокол до міжурядової угоди підписали Надзвичайний і Повноважний Посол України у Республіці Польща О.Моцик і віце-міністр МЗС Польщі А.Кремер.

Українсько-польська угода про малий прикордонний рух, розроблена на виконання Постанови Європейського парламенту та Ради ЄС від 20 грудня 2006 року (Regulation (EC) № 1931/2006) [28], встановлює правила місцевого прикордонного руху через зовнішні сухопутні кордони держав-членів та вносить зміни до положень Шенгенської конвенції. Угода між урядом Польщі та України про засади малого прикордонного руху вступила в дію з 1 липня 2009 року й укладена з метою впорядкування та налагодження прикордонного руху.

Угодою передбачено, що мешканці прикордонної зони отримуватимуть дозволи на спрощений перетин кордону з правом перебувати в межах прикордонної зони сусідньої держави терміном до трьох місяців упродовж шести місяців з дати в’їзду. При цьому термін безперервного перебування не має перевищувати 60 днів з дати в’їзду. Умовою для отримання дозволу є “трирічний термін постійного проживання в населених пунктах прикордонної зони” [17]. Право на отримання дозволу мають також члени сімей (подружжя, діти тощо), навіть якщо вони постійно проживають у прикордонній зоні менш, ніж три роки. Польська сторона погодилася на пропозицію української сторони включити до переліку населених пунктів прикордонної зони всі поселення в межах 30 км від кордону, взявши за основу адміністративного розподілу областей з українського боку та воєводство з польського.

В Угоді з Угорщиною про малий прикордонний рух від 19 вересня 2007 року фактично включені всі населені пункти в 50-кілометровій зоні по обидва боки кордону. Перебування на сусідній території дозволяється максимум 90 днів. Дозвіл на спрощений перехід кордону може отримати мешканець, який постійно проживає на прикордонній території мінімум 3 роки. Термін дії дозволу на спрощений перетин кордону становить мінімум один рік і максимум п’ять років, але не може перевищувати терміну дії закордонного паспорта [11, с.93]. У зону дії українсько-угорської угоди про малий прикордонний рух включено 384 українських та 244 угорських населених пунктів, можливість вільного пересування мають 750 тис. українців, жителів прикордонних територій [6, с.246].

Зауважимо, що Угода не тільки окреслює правила місцевого прикордонного руху між державами Договірних Сторін, але й визначає зміст “місцевого прикордонного руху”, згідно з яким малим прикордонним рухом вважається регулярний перетин спільного кордону держав Договірних Сторін жителями прикордонної зони держави однієї Договірної Сторони з метою перебування у прикордонній зоні держави іншої Договірної Сторони з суспільних, культурних або сімейних причин та з обґрунтованих економічних причин, які, відповідно до національного законодавства держави іншої До-

говірної Сторони, не визнаються прибутковою діяльністю протягом періоду, який не перевищує термінів перебування, встановлених у цій Угоді [17]. А також наводиться визначення “прикордонної зони”, якою є територія адміністративних одиниць держав Договірних Сторін, наведених у Додатку 1 до цієї Угоди, яка не перевищує 30 кілометрів від спільного кордону; якщо частина такої адміністративної одиниці лежить на відстані між 30 та 50 кілометром від лінії кордону, то вона все одно визнається частиною прикордонної зони [17].

Підписання Угоди про малий прикордонний рух дозволило не тільки пом’якшити негативний вплив Шенгену, але й забезпечило оптимальну організацію функціонування кордону – оновлення та осучаснення пропускних пунктів на українсько-польському кордоні, підвищення пропускної здатності українських митниць, покращення стану 4 доріг міжнародного значення. Угоди про малий прикордонний рух С.Мітряєва називає “реальною умовою регіонального розвитку та новим невикористаним резервом транс-кордонного співробітництва” [11, с.91]. Угода про малий прикордонний рух стала виявом розуміння реалій прикордоння.

Зважаючи на неналежний рівень конкурентоздатності прикордонних регіонів [2], спрощений перетин кордону дозволив, хоча б частково, подолати депресивність територій, посприяв розвитку туристичної галузі економіки. До прикладу, у Бещадах, Устриках Дольних до часу введення віз українці становили 90% від загальної кількості туристів [8]. Отже, Угоди позитивно вплинули на рівень безробіття та соціальної напруги, оскільки значна кількість населення залучена до прикордонної торгівлі, що сприяє покращенню життєвого рівня населення.

Помітною є взаємовигідність підписання Угоди про правила малого прикордонного руху як для Польщі, так і для України, зокрема у вирішенні питання зайнятості населення. Адже, “ефективні транскордонні взаємовідносини зумовлені, перш за все, обсягами і глибиною проникнення взаємних контактів у багатоплощинному вимірі” [21, с.1]. Тобто контактами між установами, суб’єктами господарювання, громадськими організаціями і безпосередньо між людьми. У цьому контексті варто відмітити, що прикордонний рух є виявом рівня суспільної і економічної діяльності країн.

Одним із факторів повноцінного функціонування кордону є налагоджений, постійний рух населення та належний рівень прикордонної інфраструктури. Проблема прикордонної інфраструктури має особливе значення з огляду на довжину східного кордону ЄС. Зокрема з приєднанням чотирьох з семи країн-сусідів – Польщі, Словаччини, Угорщини в 2004 році та Румунії в 2007 році до ЄС зросла загальна довжина українського кордону з Євросоюзом до 1400 км [27, с.150]. Загалом новий східний кордон ЄС тепер складає близько 5500 км, де 4200 км кордону належить новим членам ЄС [26, с.179]. Польський кордон з державами, які не є членами ЄС, складає 1185 км, з них: 232 км з Калінінградською областю, 418 км з Білоруссю і 535 км з Україною [24, с.5]. При цьому, на українсько-польському кордоні функціонує тільки 12 пунктів пропуску, з яких 6 автомобільні [15]. Прикордонна інфраструктура на українсько-польському кордоні в порівнянні з польсько-німецьким різко відрізняється. Українсько-польський кордон є найменш облаштований переходами. Відстань між прикордонними переходами на українсько-польському кордоні становить більше 50 км, а на польсько-німецькому – біля 15 км [25, с.631; 29, с.15]. На східному кордоні ЄС (кордон з Росією, Білоруссю та Україною становить 3 тис. км) функціонує 6 пунктів пропуску на кордоні з Росією, з Білоруссю – 13, з Україною – 12, з них 6 автомобільних. Всього – 31 перехід, що набагато менше в порівнянні з польсько-німецьким та чесько-польським кордонами. Натомість на польсько-німецькому кордоні до вступу в Шенгенську зону було тільки автомобільних – 24 переходи (а всього 36), на польсько-чеському – 48 переходів, а на польсько-словацькому – 21 перехід. [24, с.15] Стан та облаштованість польсько-німецького

кордону, який довгий час був західним кордоном ЄС, доводить про позитивний вплив сусідства Польщі з ЄС, а також показує, що таке сусідство сприяло розвитку прикордонних регіонів.

Недостатня кількість пунктів пропуску на кордоні, пропускна спроможність яких не відповідає рівню розвитку економічних та культурних відносин України з європейськими країнами, перевантаження пунктів перетину кордону на 20-50% від проектно-ї пропускної спроможності, асиметрія розмірів та пропускної спроможності з української та польської сторін, “неефективність використання потужностей, неузгодженість програм та проектів облаштування нових МПП, неефективність “зелених коридорів” внаслідок штучного ускладнення процедури перетину кордону польською стороною після вступу Польщі до ЄС, відсутність сучасних інформаційно-комунікативних технологій документообігу та сервісної інфраструктури на території митниць і прикордонних територій з української сторони створюють значні черги на кордоні, погіршують туристичний імідж України, спричиняють труднощі перетину кордону, провокують контрабанду і корупцію” [14, с.60]. Розуміючи подібні виклики сусідства з ЄС, Україною і Польщею протягом останніх років послідовно проводиться робота щодо створення нових та реконструкції старих пунктів пропуску. Зокрема на українсько-польському кордоні планують побудувати та відкрити 3 пункти пропуску – “Грушів-Будомеж” та “Угринів –Долгобичув” та “Нижанковичі-Мальховіце”. Інші три пункти пропуску – Белз-Будинін, Млинець-Бистре, Боберка-Смольник, які були запропоновані українською стороною для будівництва, відхилені Польщею через слабку дорожню інфраструктуру України. Особливо актуальним будівництво пунктів пропуску стало напередодні проведення ЄВРО – 2012. Брак достатньої кількості дорожніх, велосипедних, пішохідних, залізничних переходів на українсько-польському кордоні утруднює прикордонну співпрацю та підсилює бар’єрність східного кордону ЄС. Отже, проблема переходів від України вимагає додаткової уваги і фінансування. Розвинута прикордонна інфраструктура сприяє регіональному розвитку і транскордонному співробітництву.

Не дивлячись на недосконалість прикордонної інфраструктури, за 2010 р. Кількість громадян Польщі та України, що перетнули українсько-польський кордон, зросла більше, ніж удвічі, у порівнянні з попереднім роком. Пожвавляє прикордонну міграцію малий прикордонний рух. Зокрема у I кварталі 2010 року в рамках малого прикордонного руху (МПР), українсько-польський кордон перетнуло 538,7 тис. осіб, що становить 32,7% перетинів на цій ділянці кордону, що в порівнянні з IV кварталом 2009 року на 75% більше. Найбільшу кількість разів населенням кордон був перетнутий в пункті пропуску Медика, де є автомобільний і пішохідний переходи. Відсоток людей, які перетнули польсько-український кордон у рамках малого прикордонного руху декілька разів у тиждень складає – 70%, декілька разів у місяць – 22% [22, с.6]. У другому півріччі 2010 року продовжувала зростати інтенсивність транскордонної міграції, що свідчить про збільшення кількості потенційних споживачів на прикордонних територіях. У III кварталі 2010 р. українсько-польський кордон перетнули 1116 тис. поляків та 2615 тис. українців, з них 1035 (39,6%) – у межах малого прикордонного руху. Високою є частота перетину кордону українцями. Загалом за весь 2010 рік в рамках малого прикордонного руху прикордонники зафіксували 3,6 млн. перетинів із близько 9 млн. усіх перетинів кордону українцями [10]. У структурі громадян України, що перетнули українсько-польський кордон, 53,9% припадає на особи, що робили це кілька разів на тиждень, для громадян Польщі цей показник становить 42,4% [14, с.52–53].

Процеси, пов’язані з МПР, мають велике значення у розвитку транскордонних територій. Найбільша інтенсивність прикордонного руху, стосується території до 50 км. Варто зазначити, що в 2010 році “близько 63% витрат іноземців у Польщі залишено на

території до 50 км, відповідно 49% витрат іноземців, які перетнули кордон згідно МПР, залишено на території до 30 км” [22, с.8]. З точки зору суб’єктивності, може видатися, що МПР є корисним виключно для українців. Проте, статистика засвідчує інше – МПР є не менш корисним для Польщі, як і для України. Якщо проаналізувати видатки осіб, що перетнули українсько-польський кордон в межах МПР, то побачимо наступне.

За даними дослідження польського комітету статистики (GUS) українці в 2010 році приватно придбали у Польщі товарів на майже 800 млн. доларів (за поточним курсом) [10]. Оціночна вартість видатків іноземців у Польщі, які перетнули українсько-польський кордон у рамках малого прикордонного руху в I кварталі 2010 року становила близько 96,2 млн. злотих (це 13,8% видатків іноземців на всьому зовнішньому кордоні ЄС), що на 50,7% більше в порівнянні з останнім кварталом 2009 року. Середні видатки в розрахунку на одну особу, яка перетнула українсько-польський кордон у межах МПР складають приблизно 358 злотих. Найбільше витрачено в Польщі на будівельні матеріали – 133 злотих, побутові товари – 64 злотих, місцеві вироби – 43 злотих [22, с.7].

Якщо підсумувати, то в I кварталі 2010 року витрати українців у межах малого прикордонного руху на купівлю товарів у Польщі становили 406, 5 млн. злотих, а витрати поляків в Україні – 70, 9 млн. злотих. Імпорт в Україну з Польщі в I кварталі 2010 року склав 2 494, 1 млн. злотих, натомість експорт з України в Польщу – 882,7 млн. злотих [22, с.11]. Отже, витрати українців у Польщі і поляків в Україні у межах малого прикордонного руху становлять значну частину зовнішньоторговельного обороту обох країн.

Підписання угоди про малий (місцевий) прикордонний рух між Польщею та Україною від 28.03.2008 р., яка почала практично діяти з липня 2009 р., та запровадження карти поляка стали серйозним поштовхом для розвитку транскордонного співробітництва. Так, карта поляка наявна у 5,5% українців, що відвідують Польщу. Кількість фактів перетинів у рамках малого прикордонного руху складає 21,2% від загальної кількості перетинів українсько-польського кордону [4]. Зауважимо, що найбільшу кількість дозволів на малий прикордонний рух видає Генеральне консульство Польщі у Львові – 29703 у 2010 р. Причому у консульських установах Польщі відсоток відмов є найменшим, а саме 0,3-0,8% в 2010 році. До прикладу, більш прискіпливо у цьому напрямі працює Генеральне консульство Словаччини в Ужгороді, де видано найменшу кількість дозволів (623), а рівень відмов є найвищим (26,2%) у порівнянні з іншими консульськими установами [14, с.50]. У зв’язку з економічними вигодами МПР, найбільшою економічною активністю і обміном між громадянами України та Польщі, у березні 2011 року Міністерство закордонних справ України пропонує Польщі збільшити зону дії малого прикордонного руху з 30 до 50 км. Про це заявив посол з особливих доручень МЗС України М.Бородич під час засідання міжурядової координаційної українсько-польської ради [18]. Проте змін не відбулося – зона дії малого прикордонного руху на українсько-польському кордоні становить 30 км. Отже, важливим елементом налагодження перетину кордону було впровадження МПР, котрий допомагає все більшій кількості осіб на українсько-польському кордоні. Малий прикордонний рух сприяв налагодженню контактів між мешканцями прикордоння, що позитивно впливає на розвиток територіальних громад та прикордоння України і Польщі. Впровадження малого прикордонного руху значно вплинуло на поживлення прикордонного руху та прикордонної торгівлі.

Подібного очікують від Угоди про засади малого прикордонного руху між урядом Польщі і Білорусії, підписаної 12 лютого 2010 року.

Аналізуючи українсько-польську транскордонну міграцію, зокрема і в контексті МПР, бачимо одну особливість – обмежена кількість прикордонних переходів не змен-

шувала потік людей та транспортних засобів на українсько-польському кордоні, хоча мала безпосереднє значення та вплив на динаміку руху через кордони. До прикладу, німецько-польський кордон у 2005 році перетнуло майже 100 тис. осіб, тоді як українсько-польський – майже 20 тис. осіб. У 2005 році, в порівнянні з 2004 роком, на українсько-польському кордоні помітною зросла кількість перетинів кордону. В 2004 році українсько-польський кордон перетнуло 12163967 осіб, а в 2005 році – 17824836 осіб, тобто кількість перетинів кордону в 2005 році збільшилася на 146,5% [24, с.20]. У 2005 році в порівнянні з 2004 роком пасажиропотік на українсько-польському кордоні зріс на 36 відсотків, а перетин кордону транспортними засобами збільшився на 32 відсотки [5]. В обох випадках помітною є значна динаміка росту пасажиропотоку, що підтверджує активність прикордонних зв'язків та торгівлі, не дивлячись на недостатній рівень прикордонної інфраструктури. Проте ситуація змінилася із введенням віз. Якщо у 2005 році українсько-польський кордон “перетнуло 17,8 млн. осіб, а в 2006 р. – 19,5 млн. осіб, то в I половині 2007 року бажаючих відвідати Україну було 9,8 млн. осіб, що на 6,4% менше в порівнянні з 2006 роком” [3, с.36]. Тенденція росту пасажиропотоку через українсько-польський кордон збереглася і в наступні роки. Зокрема, впродовж 2010 року західну ділянку кордону перетнуло 23,5 млн. осіб, що на 1,5 млн. більше, аніж у 2009 році. Причому прикордонники підраховали, що кількість українців, які перетинали кордон у 2010 році зросла аж на 22%, а от іноземців навпаки поменшало на 8% [19]. Тільки у I кварталі 2010 року новий кордон ЄС перетнуло 1,3 млн. осіб, що на 33,0% менше в порівнянні з I кварталом 2009 року. Найбільше осіб перетнуло саме українсько-польський кордон – 62,2% (від усіх перетинів зовнішнього кордону ЄС), на половину менше перетнули кордон з Білоруссю (31,2%) і найменше – 6,6% з Росією [22, с.1]. Аналіз прикордонного руху доводить, що метою подорожей до Польщі і України є перебування саме на прикордонній території. Про це свідчать наступні факти. Зокрема середній час перебування українців у Польщі – 2,6 дні, а німців – 1,8 день, словаків – 1 день, чехів – 1 день, що впливає, відповідно і на рівень видатків іноземців в Польщі [24, с.21]. Інший підтверджуючий факт – в I кварталі 2010 року особи, перетинаючи зовнішній кордон ЄС, найчастіше (76% іноземців в Польщі і 62% поляків) проживали на території до 50 км від кордону. На території до 100 км перебувало тільки 7% осіб [22, с.7–8]. Як бачимо, введення правил малого прикордонного руху на українсько-польському кордоні поживило пасажиропотік та прикордонний рух.

Отже, угоди про малий прикордонний рух між Польщею та Україною, між Угорщиною та Україною, з урахуванням зауважень Європейської Комісії, можна вважати компромісним документом, який відкриває нові можливості для поглиблення співпраці між як Україною і ЄС, так і Україною і Польщею. Угода стала виявом збереження національних інтересів у сфері візової політики України. Безперечно, візова політика ЄС вплинула на українсько-польську транскордонну співпрацю. Введення віз для українців послабило рівень міжлюдських взаємин, зокрема жителів прикордоння. Підписання Угоди про правила місцевого прикордонного руху між Польщею та Україною, а також запровадження “карти поляка”, стали серйозним поштовхом для розвитку транскордонної співпраці.

1. Амброзьяк А. Наслідки вступу Польщі до ЄС для міграційної політики України / А. Амброзьяк // *Wyzwania współpracy – transgranicznej. Polska-Ukraina 2006* / [pod red. P. Bieńczyk, S. Partyckiego]. – Chelmski : Sowa, 2006. – С.351–356.
2. Аналітичні записки щодо проблем і подій суспільного розвитку 2008 рік. Напрями підвищення конкурентноспроможності прикордонних регіонів у контексті євроінтеграційних процесів / Регіональний філіал НІСД у Львові [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.niss.gov.ua/Monitor/may/9_3.htm#_ftnref8.

3. Гук Б. До якого протоколу віднести цю справу? Чи тільки дипломатичного? [Електронний ресурс] / Б. Гук // "Наше слово". – 2008 – № 43. – 26 жовт. – Режим доступу : <http://nslowo.pl/content/view/189/135/>.
4. Засадко В. Вплив міграційно-візової політики ЄС на розвиток транскордонного співробітництва України та Польщі [Електронний ресурс] / В. Засадко // Аналітична записка. – Режим доступу : http://www.niss.gov.ua/articles/279/#_ftnref1.
5. Інтерв'ю Надзвичайного і Повноважного Посла України в Республіці Польща О. Моцика [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukraine-emb.pl/ukr/interview.php?id=68.
6. Кіш Є. Центральна Європа в сучасній системі єврорегіональної інтеграції : [монографія] / Є. Кіш. – Ужгород : Поліграф центр "Ліра", 2008. – 440 с.
7. Лист Посольства України в Брюсселі від 04.03.1999р. №49/1-37/ОЗМІ// Управління державного архіву. Галузевий державний архів МЗС України, ф. 2. Міжнародні договори, оп. №6, спр. №040.
8. Логінов Я. Стратегія розвитку українсько-польського кордону і прикордонних територій: економічний, соціальний і політичний аспекти // Незалежний культурологічний часопис "І". Україна-Польща: перспективи кордонів. – Режим доступу : <http://www.ji-magazine.lviv.ua/ji-junior/loginov/loginov-ukr.htm>.
9. Малий прикордонний рух: відповідь на виклики Шенгену / Матеріали міжнародного "круглого столу" експертів 18 жовтня 2007р., м.Ужгород [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.niss.gov.ua/book/Uzhg2007/05.htm#a1.
10. Малим прикордонним рухом українці винесли до Польщі \$270 млн [Електронний ресурс]. – Режим доступу до журн. : <http://tyzhden.ua/News/22965>
11. Мітряєва С. Роль Карпатського регіону у відпрацюванні нових моделей візової політики на кордоні ЄС та України / С. Мітряєва // Карпатський регіон та його роль у забезпеченні безпеки і співробітництва в Європі : матеріали Міжнар. конф., 11–12 червня 2008 р., м. Ужгород / [гол. ред. С. І. Мітряєва]. – Ужгород : Ліра, 2008. – С. 88–99.
12. Мітряєва С. Розширення Шенгенського простору до кордонів з Україною: наслідки та перспективи / С. Мітряєва, А. Кричевський, Ю. Мансвєтов // Україна в 2008 році: щорічні оцінки суспільно-політичного та соціально-економічного розвитку : [монографія] / за ред. Ю. Рубана. – К. : НІСД, 2008. – С. 609–618.
13. Міністр Огризко завтра рятуватиме "Рава-Руську", "Краковець", "Смільницю" та "Шегині" від облоги [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zik.com.ua/ua/news/2008/0303/128157>.
14. Механізми та інструменти використання переваг інтерегіонального та транскордонного співробітництва у підвищенні конкурентноспроможності західних регіонів України. Аналітична доповідь [Електронний ресурс] / [під ред. В. І. Волошин, Т. Г. Васильців, Н. А. Мікула, В. В. Борщевський, І. Г. Бабець, В. В. Засадко, Ю. В. Мігущенко]. – Львів. – 2011. – Режим доступу: http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/Zbirnuk_-294a9.pdf
15. Перелік пунктів пропуску через державний кордон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.pvu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=47724&cat_id=46453.
16. Розвиток транскордонного співробітництва України в умовах розширеного ЄС. Аналітичні записки щодо проблем і подій суспільного розвитку. Грудень. 2008 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.niss.gov.ua/Monitor/Desember/11.htm.
17. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про правила місцевого прикордонного руху від 28 березня 2008 року // Управління державного архіву. Галузевий державний архів МЗС України, ф. №2. Міжнародні договори, оп. №6, спр. №5381.
18. Україна пропонує Польщі збільшити зону малого прикордонного руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу до журн. : <http://tyzhden.ua/News/18077>
19. Українці стали активніше перетинати західний кордон [Електронний ресурс]. – Режим доступу до журн. : <http://www.dw.de/українці-стали-активніше-перетинати-західний-кордон/a-14770130-1>.
20. Українці заблокували прикордонний пункт Смільниця у Львівській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.povunat.com.ua/politics/20618>.
21. Шаповалова О. Східна Європа в європейській системі міжнародних відносин [Електронний ресурс] / О. Шаповалова // Зовнішні справи. – 2010. – № 2. – Режим доступу до журн. : <http://www.uaforeignaffairs.com/article.html?id=455>.
22. Badanie obrotu towarów i usług w ruchu granicznym na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej na terenie Polski w I kwartale 2010 roku [Електронний ресурс] / Materiał na konferencję prasową w dniu 26 maja 2010 r. – Rzeszów : Urząd Statystyczny, 2010. – С. 1–14. – Режим доступу : http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/rzesz/ASSETS_Bad_obrotu_gran_I_kw_2010.pdf.
23. Hud B. Kwestia granicy we współczesnych stosunkach ukraińsko-polskich [Електронний ресурс] / B. Hud. – Режим доступу : http://www.univ.rzeszow.pl/nauka/konferencje/rl_most/03-Hud.pdf.

24. Kawalko B. Granica wschodnia jako czynnik ożywienia i rozwoju społeczno-ekonomicznego regionów przygranicznych. Synteza [Електронний ресурс] / B. Kawalko // Strategia rozwoju Polski wschodniej do 2020 r. – Warszawa : Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2006. – listopad. – Режим доступу : http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_regionalny/strategia_rozwoju_polski_wschodniej_do_2020/zespol_ds_strategii/Granica_Wschodnia_Kawalko.pdf.
25. Kawalko B. Granica wschodnia jako czynnik ożywienia i rozwoju społeczno-ekonomicznego regionów przygranicznych. Synteza [Електронний ресурс] / B. Kawalko. – Режим доступу : http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_regionalny/strategia_rozwoju_polski_wschodniej_do_2020/dokumenty/Documents/b3fd8a3c919b4f59a5d7b1be771706a7Kawako.pdf. – S. 621–653.
26. Kosiedowski W. Regiony Europy Środkowo-Wschodniej w procesie integracji ze szczególnym uwzględnieniem wschodniego pogranicza Unii Europejskiej / W. Kosiedowski. – Toruń : Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu M.Kopernika, 2008. – 344 s.
27. Kozłovs'kyj I. Euroregions as Instrument of European Integration for Ukraine / I. Kozłovs'kyj // Eastern Policy of the European Union: role of Poland, case of Ukraine / [Edited by Alojzy Z. Nowak, D. Milczarek, B. Hud', J. Borkowski]. — Warszawa : Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego “KART”, 2008. – S. 147–165.
28. Regulation (EC) № 1931/2006 of the European parliament and of the council of 20 December 2006 laying down rules on local border traffic at the external land borders of the Member States and amending the provisions of the Schengen Convention / 30.12.2006 EN / Official Journal of the European Union. – L 405. – 22с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:405:0001:0022:EN:PDF>
29. Szul R. Transformacja a rozwój obszarów przygranicznych / R. Szul // Rola granicy i współpracy transgranicznej w rozwoju regionalnym i lokalnym / [pod red. A. Mync i R. Szula]. – Warszawa : Wydawnictwo Rolewski, 1999. – S. 11–24.
30. Umowa o małym ruchu granicznym obejmie ok. 1.5 mln Ukraińców [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.puop.org/show_news.php?id=1736.

В статье рассмотрены особенности миграционно-визовой проблемы на украинско-польской границе, сравнено основные аспекты внедрения местного приграничного движения на украинско-польской и украинско-венгерской границе, а также предпринята попытка исследовать влияние внедрения правил местного пограничного движения на развитие украинско-польского трансграничного сотрудничества.

Ключевые слова: местное пограничное движение, визовая политика ЕС, украинско-польское трансграничное сотрудничество.

The features of migratory-visa problem are considered on a ukrainian-polish border, the main aspects of introduction of local bordering motion are compared on ukrainian-polish and ukrainian-hungarian borders, and also an attempt to investigate influence of introduction of rules of local bordering motion on development of ukrainian-polish transbordering cooperation is carried out.

Key word: local bordering motion, visa policy UE, ukrainian-polish transborder cooperation.