

Kyluk Sergij, Golovachek Yuriy. Participation of the National Front and the British National Party in the Elections of Different Levels (During the Period from Late 1960s to 2013). The history of formation and development of the two major UK far-right parties – the National Front and the British National Party – in the period from late 1960 to 2013 was shown in the article. Their performance in the elections of different levels was analyzed. The forecast of the possibility of their electoral base growing and their getting into parliament of the United Kingdom was done.

Key words: National Front, the British National Party, elections, parliament, immigration, euroscepticism.

Стаття надійшла до редколегії
16.09.2013 р.

УДК 327(477:438):341.141.2

Наталія Папіш

Роль технічного складника у функціонуванні українсько-польського державного кордону

Проаналізовано особливості технічного облаштування українсько-польського державного кордону. Виявлено проблеми його ефективного функціонування. З'ясовано причини утруднення трансформації фільтраційної функції кордону в контактну та визначено шляхи вдосконалення прикордонної інфраструктури.

Ключові слова: державні кордони, функціонування кордонів, українсько-польський кордон, технічні перешкоди, прикордонна інфраструктура, міжнародні пункти пропуску.

Постановка наукової проблеми та її значення. Проблеми становлення та функціонування державних кордонів завжди були важливими, оскільки вони відображають процеси й тенденції, що спостерігаються і в самій державі, і у світовому геополітичному просторі. Політичні кордони є і символом, і ознакою суверенітету держави. Стан державного кордону відображає його правові, військові, політичні, економічні та культурні аспекти.

Кордони можуть виконувати різні функції, ураховуючи чинники індивідуального суспільного характеру, зокрема відстань проживання від кордону, а також вид зайнятості населення. Найчастіше виділяють бар'єрну, контактну та фільтраційну функції державного кордону.

Українсько-польський державний кордон виконує скоріше фільтраційну, як похідну від бар'єрної, ніж контактну функцію. Існує низка перешкод на шляху трансформації фільтраційної функції українсько-польського кордону в контактну. Одні з основних – перешкоди технічного характеру. Вони стосуються прикордонної інфраструктури та кількості прикордонних переходів, що визначає пропускну здатність кордону. Українсько-польський кордон не відзначається високими показниками якості прикордонної інфраструктури, що створює низку перешкод на шляху ефективного функціонування кордону.

Аналіз досліджень цієї проблеми. Питання української державної території та її кордонів вивчають В. Боєчко, О. Бойко, О. Ганжа, Б. Гудь, М. Дністрянський, Г. Єфіменко, Ф. Заставний, Б. Захарчук, Є. Кіш, І. Козловський, Г. Кульчицький, М. Литвин, В. Сергійчук, О. Шаблій... Правове оформлення державного кордону України представлено в працях А. Бондар, А. Буряк, В. Войтенко, М. Дмитрієнко, Т. Цимбалістого й ін.

Проблеми українсько-польських відносин і кордону вивчають сучасні польські дослідники Г. Домінічак, П. Еберхардт, Б. Кавалко, А. Куклінський, А. Морачевська, Т. Ольшанський, Т. Отремба, З. Рикель, М. Ростішевський, Г. Сіmek, Б. Сурмач, А. Чубінський та ін.

Мета статті – аналіз технічного стану українсько-польського державного кордону й характеристика шляхів удосконалення прикордонної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Проблемною залишається ситуація з кількістю міжнародних пунктів пропуску. На спільному українсько-польському державному кордоні діє 12 міжнародних пунктів пропуску, із яких шість – автомобіль-

ні [8; 11]. Середня відстань між пунктами пропуску для автомобільного сполучення – 70–90 км, що не відповідає стандартам ЄС (табл. 1).

Таблиця 1

Відстань між пунктами пропуску для автомобільного сполучення на українсько-польському кордоні

Пункти пропуску	Відстань, км	
	на автошляхах	пряма відстань
Ягодин–Устилуг	80	55
Устилуг–Рава-Руська	105	90
Рава-Руська–Краковець	55	45
Краковець–Шегині	45	20
Шегині–Смільниця	90	55

Джерело: Янків М. Україна і Польща: стратегічне партнерство в системі геополітичних координат (політико-економічний та секторальний аналіз) : монографія / М. Янків. – Львів : Світ, 2011. – С. 223.

П'ять із шести автомобільних пунктів пропуску зосереджені на двох напрямках: Львівському – 3, та Ягодинському – 2. Ділянки кордону, що лежать між ними (45–100 км), не мають жодного пункту пропуску [2, с. 223].

Із 1993 по 2005 р. кількість міжнародних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні поступово зростала із семи до 12, що скоротило середню відстань між прикордонними переходами до 44,08 км.

Станом на 2013 р. загальна ситуація з пунктами пропуску не змінилась. Істотне збільшення кількості прикордонних переходів за час незалежності України все ж таки не розв'язує всіх проблем, пов'язаних із пропускну здатністю державного кордону.

Порівнявши довжину лінії кордону та кількість прикордонних переходів і відстань між ними за периметром польського кордону, можна відзначити, що саме на польсько-українському сегменті кордону відстань між прикордонними переходами найбільша (табл. 2).

Таблиця 2

Порівняльна характеристика морфометричних параметрів кордону Республіки Польща

Кордон	Довжина кордону, км	Відстань між прикордонними переходами, км	Кількість прикордонних переходів
Польсько-український	529	44,08	12
Польсько-російський	232	38,67	6
Польсько-білоруський	416	32,00	13
Польсько-литовський	103	34,33	4
Польсько-німецький	489	12,87	38

Джерело: Опрацювання власне на основі даних із: Moraczewska Anna. Transformacja funkcji granic Polski / Anna Moraczewska. – Lublin : Wydaw. Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, 2008. – 299 s.

Відповідно до даних табл. 2, найдовшим є кордон Польщі з Україною (529 км), але найбільшою є й відстань між прикордонними переходами саме на цьому відтинку кордону. Відстань між прикордонними переходами на польсько-німецькому кордоні становить у середньому 12,87 км, на польсько-російському – 38,67 км, на польсько-білоруському – 32,00 км, на польсько-литовському – 34,33 км, на польсько-українському – 44,08 км. Оптимальна відстань між прикордонними переходами в європейських країнах становить 25–30 км [5].

Уже декілька років поспіль ідеться про необхідність будівництва нових пунктів пропуску на українсько-польському державному кордоні. Це дало б змогу збільшити пропускну здатність кордону й розвантажити вже наявні пункти пропуску.

На українсько-польському кордоні діють лише міжнародні пункти пропуску, хоча для забезпечення місцевих потоків у межах малого прикордонного руху достатньо було б відкрити пункти пропуску міждержавного чи місцевого рівнів. Наприклад, між Чехією й Польщею до вступу в ЄС було 87 пунктів пропуску, значна кількість яких – місцевого значення, призначена для туристів

(кожні 8–10 км, т. зв. туристичні шляхи). Жителі Підкарпатського та Люблінського воєводств могли б приїжджати у Львівський оперний театр, філармонію, розважальні центри, на футбольні матчі чи концерти на стадіоні «Арена-Львів», але труднощі проходження кордону роблять такі маршрути не привабливими для туристичних фірм. Без розв'язання проблеми збільшення кількості пунктів пропуску через кордон (а не потужності наявних) надзвичайно важко очікувати підвищення обсягів туристичних потоків і, відповідно, використання туристичної інфраструктури; розвиток прикордонної торгівлі; створення інноваційних форм транскордонного співробітництва, у т. ч. транскордонних кластерів чи партнерств [10].

На Львівській ділянці українсько-польського кордону планується відкриття шести нових міжнародних, цілодобових, автомобільних вантажних та пасажирських пунктів пропуску: Угринів–Долгобичів, Белз–Будинін, Грушів–Будомеж, Нижанковичі–Мальховіце, Мшанець–Бистре, Боберка–Смольник. Уведення в дію цих пунктів пропуску дало б змогу збільшити пропускну здатність українсько-польського кордону до 20 %, порівняно з теперішньою.

Пункти пропуску на Волині перевантажені на 50 %. На Волинській ділянці планується відкриття міжнародних автомобільних пунктів пропуску Кречів–Крилів, Амбуків–Грудек та Адамчуки–Збереже, що значно розвантажило б роботу вже наявних пунктів пропуску.

До Євро-2012 відкрито в тимчасовому режимі лише один пункт пропуску Угринів–Долгобичів, доступний для всіх громадян [6]. Також Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 591-р, ухваленим 22 серпня 2012 р., у формі обміну нотами ухвалено проект Угоди про створення на українсько-польському державному кордоні пункту пропуску для автомобільного сполучення Нижанковичі–Мальховіце, який дасть змогу розвантажити наявні прикордонні переходи [7]. На 2013 р. заплановане відкриття пункту пропуску Грушів–Будомеж. На його будівництво Польща виділяє щонайменше 190 млн злотих (понад 50 млн дол. США).

Пункти пропуску на українсько-польському кордоні потребують модернізації: покращення інфраструктури, підвищення професійного рівня працівників митно-прикордонної служби, модернізації технічного оснащення систем ідентифікації особи. Наприклад, щоб перетнути кордон, пасажирів рейсових автобусів потрібно простояти в черзі 4–6 годин. Для легкових автомобілів цей термін часто значно довший.

До 15 вересня 2007 р. у двох міжнародних автомобільних пунктах пропуску (МАПП) на українсько-польському кордоні здійснювався спільний контроль: Устилуг–Зосин (на українській території) та Смільниця–Кросценько (на польській території). Однак у 2007 р. польська сторона повернула на свою територію власні контрольні служби в МАПП Устилуг–Зосин, зіславшись при цьому на висновки Оціночної місії Європейської комісії щодо готовності Польщі приєднатися до Шенгенської зони, у рапорті якої зазначалося, що концепція спільного контролю на території третіх країн не відповідає положенням Шенгенської угоди й не гарантує реалізації правових напрацювань Шенгенської зони.

Після повернення польських контрольних служб на територію Польщі в пункт пропуску Зосин прикордонно-митний контроль відбувається спільно на виїзді з України в пункті пропуску Зосин (польська територія), на в'їзд в Україну прикордонно-митний контроль служби здійснюють кожна на своїй території окремо. У МАПП Смільниця–Кросценько продовжується здійснення спільного контролю на території пункту пропуску Кросценько (польська територія). Однак збереження спільного контролю в пунктах пропуску тільки на території Польщі загрожує диспаратом у контексті планів розвитку мережі пунктів пропуску і вимагатиме розв'язання питання здійснення українською стороною оплати за користування службовими приміщеннями та обладнанням для здійснення контролю [2, с. 228].

20 червня 2013 р. Рада ЄС затвердила схвалені Європейським парламентом 13 червня 2013 р. зміни до Шенгенського кодексу про кордони (регламент ЄС № 562/2006). Зокрема, передбачено можливість запровадження спільного прикордонного контролю на кордоні ЄС із третіми державами, у тому числі з Україною. Причому стане можливим здійснювати контроль і на українському боці (раніше це було можливо лише на території ЄС). Це сприятиме полегшенню проходження прикордонного контролю, заощадженню фінансових ресурсів та зміцненню взаємної довіри між прикордонними органами обох країн [1, с. 8].

Якість обслуговування прикордонного руху знижена через невідповідність проектної пропускну здатності міжнародних автомобільних пунктів пропуску (МАПП) фактичним показникам та їх

перевантаженість. Унаслідок цього автомобільні черги на митних пунктах пропуску сягають подекуди декількох кілометрів, а простій одного автомобіля на кордоні може тривати декілька діб. Наприклад, на МАПП Смільниця завантаженість пункту щодо перетину легкових автомобілів становить 560,8 %, МАПП Рава-Руська – 218,1 %, щодо вантажних автомобілів – 158,0 %; МАПП Ягодин щодо легкових автомобілів – 102,6 %, автобусів – 111,1 %, вантажних автомобілів – 119,0 %; МАПП Устилуг відповідні показники становлять 116,6 % щодо легкових автомобілів і 733,3 % – щодо автобусів. Натомість найменш перевантаженим є найпотужніший на українсько-польському кордоні та найкраще облаштований МАПП Краковець. Сповільнення руху людей і товарів через міжнародні пункти пропуску спричинене недостатньою їх укомплектованістю технічними засобами (табл. 3), яка на українсько-польській ділянці кордону становить 10–55 % (залежно від укомплектованості певним видом технічних засобів) [14].

Таблиця 3

Укомплектованість міжнародних пунктів пропуску основними видами технічних засобів і спеціальної техніки прикордонного контролю

Показник	Загалом по Україні, %	На українсько-польському кордоні, %
Технічні засоби для перевірки паспортних документів	30,7	15,0
Технічні засоби для огляду транспортних засобів	10,7	18,0
Технічні засоби для виявлення зброї	31,7	55,0
Технічні засоби теле-, відеоспостереження	45,0	20,0
Технічні засоби аудіо-, відео-, фотодокументування	4,4	10,0
Технічні засоби радіаційного контролю	14,3	14,5

Джерело: Щодо інструментів створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/schodo-instrumentiv_zasadko-af8a9.pdf

Під час підготовки до Євро-2012 здійснено модернізацію більшості наявних переходів, особливо з польського боку, проте черги на кордоні істотно не зменшилися, прикладом чого є прикордонний перехід Рава-Руська, де серед 20 пунктів прикордонного та митного контролю з польського боку, як правило, функціонально задіяними є лише 5–7. Тобто, необхідна інфраструктура існує, але не вистачає прикордонників і митників. Крім того, швидкість прикордонного та митного огляду надто низька.

Вагомий внесок у розвантаження автомобільних шляхів зробив розвиток дешевих авіаперевезень. До 2009 р. прилетіти в Україну літаком було дорого, це могли собі дозволити лише найзаможніші європейці. Дешевими авіалініями можна було літати по всій Європі, тільки не в Україну. Ситуація змінилася разом із появою на українському авіаринку компанії «ВізЕйр». Це дає можливість людям користатися дешевими перельотами й уникнути перетину кордону, який пов'язаний з очікуванням у багатогодинних чергах.

Українською стороною у 2010 р. скасовано «імміграційну картку», документ, який заповнювали при в'їзді в Україну іноземні громадяни. Імміграційна картка від початку була бюрократичною фікцією. Подорожні вписували у формуляр що завгодно (наприклад те, що стосувалося мети приїзду й адреси планованого перебування в Україні), а прикордонники навіть не намагалися цю інформацію перевіряти. Заповнення «імміграційної картки» тільки сповільнювало процес прикордонного контролю й створювало негативний імідж України. Польські туристи часто називали імміграційну картку реліктом радянщини.

На українсько-польському кордоні існують також піші переходи через кордон. Вони зручні насамперед для малого прикордонного руху. Як записано в ст. 2 Угоди між Урядом України й Урядом Республіки Польщі про пункти пропуску через державний кордон, перетинання державного кордону в пішому порядку можливе через діючі автодорожні пункти пропуску по спеціально виділених пішохідних проходах. Отже, між Україною та Польщею формально існує шість таких переходів. На практиці єдиним повноцінно функціонуючим пунктом пропуску через державний кордон України й Польщі, який можна перетнути пішки, є перехід Шегині–Медика.

За даними українських прикордонників, українсько-польські піші пункти розраховані на пропуску здатність до тисячі осіб на добу. Але на практиці – це значно більше, що не раз утворює багатогодинні черги. Туристичні велопереходи не існують [9].

Для покращення ситуації 5 грудня 2012 р. відбулося відкриття нового приміщення пішого переходу на Міжнародному пункті пропуску для автомобільного сполучення Шегині–Медика. Це дасть змогу збільшити кількість людей, які зможуть перетинати кордон в обох напрямках. Зокрема, пропускна спроможність збільшена з 2600 до 8500 осіб (після реконструкції). Збільшена кількість смуг руху для громадян до реконструкції функціонували дві (вхід/вихід), після реконструкції – чотири смуги (по дві в кожному напрямку) та дві резервні. Загальна площа службово-виробничої будівлі становить 708,7 м², а вартість – 6,367 млн грн.

Дещо покращилася ситуація на кордоні під час проведення в Україні та Польщі чемпіонату з футболу Євро-2012.

За підрахунками експертів, протягом проведення цього чемпіонату українсько-польський кордон перетнули близько мільйона футбольних уболівальників [12]. Щоб справитись із потоком туристів і не створювати великих черг, на пунктах пропуску Краковець, Рава-Руська та Шегині митний і прикордонний огляд здійснювався один раз на польській території (принцип однієї зупинки); для вболівальників Євро-2012 створено окремі смуги руху.

Для кращої пропускної здатності людського потоку розширено піший перехід Шегині на Львівщині та Медика в Польщі.

Модернізовано автомобільні шляхи сполучення міста Львова з міжнародними автомобільними пунктами пропуску на українсько-польському кордоні: «Львів–Рава-Руська» М-09, «Львів–Краковець» М-10, «Львів–Шегині» М-11, а також проведено реконструкцію автомобільних під'їздів до міста Трускавець та смт Східниця, через автомобільний шлях Т-14-02 «Турка–Трускавець–Дрогобич–Пісочна» [13].

У рамках підготовки до Євро-2012 уряд України виділив 500 млн грн для капітального ремонту автомагістралей. Відремонтовані й відповідають світовим стандартам дороги, що сполучають Львів із міжнародними пунктами пропуску Шегині та Краковець.

Після завершення чемпіонату Європи з футболу пункти пропуску на українсько-польському кордоні відновили звичайний режим роботи й спрощену процедуру перетину кордону, яку введено у зв'язку з проведенням Євро-2012, скасували. Новий пункт пропуску Угринів–Долгобичів, що був тимчасово відкритий на час Євро-2012, після його закінчення призупинив свою роботу та знову запрацює після завершення будівельних робіт.

Для збільшення пропускної здатності кордону із 17 грудня 2012 р. польські митники й прикордонники в пункті пропуску Корчова випробовують нову систему пропуску легкових автомобілів Forecaster. Систему задіяно на двох смугах руху, так званих «зелених коридорах». Особи, котрі вибирають ці смуги руху для перетину кордону, декларують, що не мають нічого для розмитнення, тому митний контроль проводиться виключно на основі аналізу ризиків.

У рамках проекту Forecaster Прикордонна та Митна служби Польщі впроваджують нові процедури в організації проходження контролю на кордоні, здебільшого через мінімізацію реєстраційних процедур. Також служби, які працюють у режимі «One stop» (обидва, прикордонний і митний контроль, при одній зупинці автомобіля), спільно проводять аналіз ризиків, у чому їм допоможе мобільне обладнання для автоматичного пошуку потрібних даних.

Тож завдяки використанню митниками нових мобільних терміналів подорожуючим не потрібно покидати власне авто й усі необхідні процедури виконуватимуться безпосередньо на смузі руху за допомогою мобільних пристроїв.

Із 9 квітня 2013 р. прикордонники країн Євросоюзу – сусідів України – перейшли на нову інформаційну базу Шенгенської системи (SIS) – SIS 2. На розробку SIS 2 витрачено кілька десятків мільйонів євро. Її запровадження попередньо планувалося ще у 2007 р., згодом – у 2009 р. У європейських країнах її використовують для зберігання та обміну інформацією про осіб, котрі перетинають кордон, а доступ до неї мають лише європейські прикордонники, митники й поліція.

Висновки та перспективи подальшого дослідження. Необхідність переходу на нову систему зумовлена переважністю попередньої. Окрім цього, нова система забезпечує доступ до значно більшого масиву даних, зокрема й біометричних, а її продуктивність буде в п'ятеро вищою. На відміну від попередньої системи (SIS), нова підключена до системи візової інформації (VIS). Інформаційна система SIS 2 включає понад 40 млн даних про осіб, котрі перебувають у розшуку, які перетинають кордон, котрим заборонено в'їзд до Шенгенської зони, інформацію про автомобілі, вогнепальну зброю, викрадені предмети тощо [4].

Незважаючи на важливість розвитку технічної інфраструктури українсько-польського кордону, сьогодні важливо подолати економічні та політичні перешкоди на шляху ефективного функціонування кордону.

Джерела та література

1. Куфрик Б. Змінено порядок перебування в Шенгенській зоні / Б. Куфрик // Експрес. – 2013. – № 76. – С. 8.
2. Янків М. Україна і Польща: стратегічне партнерство в системі геополітичних координат (політико-економічний та секторальний аналіз) : монографія / М. Янків. – Львів : Світ, 2011. – С. 223.
3. Moraczewska Anna. Transformacja funkcji granic Polski / Anna Moraczewska. – Lublin : Wydaw. Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, 2008. – 299 s.
4. Банахевич Ю. ЄС запроваджує на зовнішніх кордонах нову Шенгенську інформаційну систему SIS 2 [Електронний ресурс] / Ю. Банахевич // Перший Національний канал. – 2013. – 09.04. – Режим доступу : <http://1tv.com.ua/uk/specialnews/2013/04/09/12083> (17.04.13)
5. Вавринюк А. Нові прикордонні переходи [Електронний ресурс] / А. Вавринюк // Незалежна громадсько-політична газета «Волинь». – 2006. – 10.10. – № 552. – Режим доступу : <http://www.volyn.com.ua/?rub=2&article=1&arch=552>
6. На українсько-польському кордоні в межах Львівщини діятиме більше пунктів пропуску [Електронний ресурс] / Урядовий портал. Львівська ОДА. – 2012. – 08.06. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245286132&cat_id=244277216
7. На українсько-польському кордоні з'явиться пункт пропуску «Нижанковичі – Мальховичі» [Електронний ресурс] / УНІАН економіка. – 2012. – 07.09. – Режим доступу : <http://economics.unian.net/ukr/detail/139351>
8. Перелік пунктів пропуску (пунктів контролю) через державний кордон: на кордоні з Республікою Польща [Електронний ресурс] / Державна прикордонна служба України. – 2012. – 21.06. – Режим доступу : http://dpsu.gov.ua/ua/static_page/46.htm
9. Пішохідні та туристичні переходи через кордон [Електронний ресурс] / Польща Національний туристичний портал. – Режим доступу : <http://www.polscha.travel/uk/podorozh-inakshe/pishochidni-turistichni-perechodi-cherez-kordon/>
10. Пріоритети та механізми міжрегіональної та транскордонної співпраці для реалізації потенціалу розвитку, нагромадженого при підготовці та проведенні Євро-2012 : аналітична записка [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень при Президенті України. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/982/>
11. Пункти пропуску [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://auto-kordon.com/peretin-kordonu/punkti-propusku/>
12. Уболівальників відсіюють на кордоні [Електронний ресурс] // Голос Америки. – 2012. – 27.06. – Режим доступу : <http://ukrainian.voanews.com/media/video/1262911.html?z=1686&zp=1>
13. Щодо впливу підготовки до «Євро-2012» на структурну модернізацію регіональних економічних комплексів : аналітична записка [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень при Президенті України. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/826/>
14. Щодо інструментів створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/schodo-instrumentiv_zasadko-af8a9.pdf

Папиш Наталя. Роль технической составляющей в функционировании украинско-польской государственной границы. Рассмотрены особенности технического обустройства украинско-польской государственной границы. Выявлены проблемы её эффективного функционирования, причины затруднения трансформации фильтрационной функции границы в контактную. Украинско-польская граница не отмечается высокими показателями качества пограничной инфраструктуры. Проблемной является ситуация с количеством международных пунктов пропуска, среднее расстояние между которыми не соответствует стандартам ЕС. Существует потребность открытия новых международных пунктов пропуска. Ряд проектов по их созданию до сих пор остаются нереализованными. Несоответствие проектной пропускной способности международных автомобильных пунктов пропуска фактическим показателям и их перегруженность и недостаточная укомплектованность обуславливают невысокое качество обслуживания пограничного движения и замедление движения людей и товаров через международные пункты пропуска. В статье определены пути совершенствования пограничной инфраструктуры.

Ключевые слова: государственные границы, функционирование границ, украинско-польская граница, технические препятствия, пограничная инфраструктура, международные пункты пропуска.

Papish Natalia. The Role of the Technical Component in Ukrainian-Polish Border Functioning. The features of the technical improvement of Ukrainian-Polish border are reviewed. The problems of its effective functioning are identified and the reasons for difficulties of transformation of the border filtration function into contact function are stated. Ukrainian-Polish border is not characterized by the high levels of quality of the cross-border infrastructure. Another problem is an unfavourable situation with the number of international checkpoints. Moreover, the average distance between them does not meet the EU standards. There is a need for opening new international checkpoints. A number of projects to establish such checkpoints remain unimplemented. Inconsistency of the design capacity of international road checkpoints with actual performance, their congestion and inadequate staffing have resulted in low quality of services of the border traffic and slowing down the movement of people and goods across the international checkpoints. The article outlines ways of improvement of the border infrastructure.

Key words: borders, borders functioning, Ukrainian-Polish border, technical barriers, border infrastructure, international checkpoints.

Стаття надійшла до редколегії
17.09.2013 р.

УДК 327:325.14(061)

**Віктор Патійчук,
Христина Лавренюк**

Особливості сучасної міграційної ситуації в країнах Центрально-Східної Європи

Розглянуто основні чинники міграційних потоків населення в Центрально-Східній Європі. Досліджено вплив економічних показників та особливостей економічного розвитку країн регіону на сучасну міграційну ситуацію в Європі загалом. Проаналізовано міграційну політику країн Європейського Союзу й окремих країн Центрально-Східної Європи в сучасних інтеграційних умовах розвитку. Виявлено основні тенденції міграційних потоків населення в регіоні та окремо взятих країнах Центрально-Східної Європи. Узагальнено основні міграційні проблеми розвитку регіону та Європейського Союзу як інтеграційної форми існування сучасних економік країн.

Ключові слова: Центрально-Східна Європа, міжнародна міграція, міграційні чинники, причини міграцій, напрямки міграційних потоків.

Постановка наукової проблеми та її значення. Міграційні процеси стали одним із найбільших викликів ХХІ ст. Добровільні й вимушені міграції супроводжували розвиток людства впродовж усього його існування, проте саме в сучасний період вони досягли найбільших масштабів. Іммігранти стали невід'ємною, необхідною та водночас проблемною частиною життя країн, засобом вирішення демографічної й економічної кризи, а також стимулятором загострення соціальних, релігійних, політичних та етнічних проблем. Особливо міграційно активною є ситуація в країнах ЄС, хоча останній приділяє значну увагу міграційним потокам населення й застосовує жорсткі міграційні заходи. Інтенсивно розвиваються міграційні процеси в країнах Центрально-Східної Європи, де спостерігається нестабільність на ринку праці. Важливий акцент міграційної політики ЄС – питання ринків праці та трудових міграцій, що потребує наукового вивчення. У цьому контексті для України вкрай важливим є вивчення досвіду інтеграції ринків праці в процесі розширення ЄС, оскільки його можна використати в майбутньому на етапі створення спільного ринку між Україною і ЄС.

Мета статті – аналіз сучасної міграційної ситуації в країнах ЦЄ, визначення основних тенденцій міграційних потоків і дослідження особливостей взаємодії країн ЦЄ з країнами ЄС у сфері міграції населення.

Відповідно до мети поставлено такі **завдання**: розглянути наявні тенденції міграцій у Центрально-Східній Європі; дослідити основні чинники формування сучасної міграційної ситуації в Європі; визначити основні напрями міграційних потоків у регіоні; виявити основні міграційні проблеми та перспективи врегулювання міграційних потоків.

Аналіз досліджень цієї проблеми. Проблематика дослідження міграцій часто піднімається в науковій літературі, проте сучасні тенденції в міграційних потоках країн ЦЄ та зрушення в струк-