

УДК 94(477):321.013:72

Кашуба О.М.,
Національний університет «Львівська політехніка»

ПРОСТОРОВИЙ КОНТЕКСТ ТРАНСКОРДОННИХ КОНТАКТІВ УКРАЇНИ. ІСТОРИЧНИЙ ЕКСКУРС ТА СУЧАСНИЙ СТАН

Проведено ретроспективний огляд формування кордонів України і характеру міждержавних стосунків на транскордонних територіях упродовж різних історичних часових проміжків. Охарактеризовано та оцінено сучасний стан кордонів України.

Ключові слова: державний кордон, прикордонна смуга, міждержавні стосунки, митна служба, транскордонні території, пункти пропуску.

Вступ. Актуальність теми.

Сучасні міждержавні процеси спонукають до поглибленого вивчення формування транскордонної території, особливо зважаючи на розширення Європейського Союзу і нові стосунки з Росією. Питання міждержавних контактів існувало завжди і було тісно пов'язане з особливостями кордонів держав як питання реалізації їхніх національних інтересів.

Для подальшого розгляду теми необхідно зрозуміти, що таке державний кордон та які його функції. Кордон – це лінія, яка визначає межі державної території і відокремлює суміжні території держав одна від одної. Перші кордони були не лініями, а прикордонними зонами-ареалами: зонами полювання чи збирання в первісному суспільстві; природними перешкодами чи лініями ландшафту в рабовласницьких та середньовічних державах. Необхідність точних фіксованих державних кордонів з'являється із виникненням централізованих держав, які об'єднують території під єдиною політичною владою. Кордон - не просто засіб механічної фіксації наявних політико-географічних реалій, а відображення процесу розбудови нації її централізації. Це важливий елемент, який цементує національну самосвідомість та самоідентифікацію.

Кордон одночасно може слугувати чинником, що розділяє різні політичні системи, і чинником, що забезпечує контакт між різними соціальними та економічними групами. Він може виконувати декілька основних функцій:

- бар'єру (панівним є фактори відокремлення та закритості, економічної ізоляваності);
- фільтру (кордон у цілому відкритий, але виконує фільтрувальну функцію, згідно з завданнями національної безпеки);

– відкритого кордону (головною є контактна функція, де переважає транскордонне співробітництво як складова інтеграційного процесу).

Важливе значення для розуміння просторових процесів, які розглядаються в цій статті, має стан прикордонних і транскордонних територій. Прикордонний регіон – це територія, що охоплює одну або декілька прилеглих до кордону адміністративно-територіальних одиниць однієї держави, визначається в межах 5 – 20 км від кордону, залежно від чинного законодавства конкретної держави, а також регламентує режим перебування людей та товарів на цій території. Вказані особливості знижують бар'єрну функцію кордону. Специфіка функціонування транскордонного регіону полягає в координації співпраці прикордонних територій як мінімум двох сусідніх держав.

Транскордонне співробітництво тісно пов'язане з питаннями просторового розвитку та облаштування прикордонних територій. Головними ознаками, що характеризують кордон, зокрема в інтеграційних процесах, є просторові характеристики прикордоння, рівень проникності та пропускна здатність кордону.

Мета статті – Проаналізувати вплив транскордонних контактів на просторове формування українських кордонів в історичному контексті.

Виклад матеріалу

1. Історичний аспект формування транскордонних контактів України.

а) часи союзів племен.

Не кожна територія є адміністративним простором, а лише та, що має певні кордони. Найдавнішою державою на території України, про яку збереглося багато письмових відомостей, є Скіфія. Це царство, яке об'єднувало культурно споріднені племена, що вели торгівлю між собою, а також зі своїми сусідами, формуючи певні кордони, захищаючи власні економічні та політичні інтереси. Багата земля дарувала працелюбним скіфам-“борисфенам”, тобто “дніпрянам”, пасовиська для худоби і добрі врожаї збіжжя, тому вони продавали зерно та інші продукти сільського господарства сусідам, годуючи не тільки давню Грецію, але й інші народи.

Завдяки цьому Ольвія, до прикладу, стала фактично праслов'янською гаванню на Чорному морі і називалася “торжиськом борисфенів:”. Окрім торгівлі, греки зі скіфами переймали один в одного ремесла, звичаї, культуру (Рис. 1).

У III ст. до н. е. скіфи поступилися першістю в союзі кочовим племенам сарматів – нащадками скіфів-скотарів. Кочовий спосіб життя сприяв розвитку торгівлі – сармати торгували з грецькими і римськими містами в Причорномор'ї, везли товари зі східних країв – Кавказу та навіть Китаю. На

відміну від скіфів, значну частину доходу вони отримували з війни – як від військової здобичі, так і найманства. Кожен сармат чи сарматка був воїном і вправним вершником. У сарматські часи вперше на українських землях з'явилося християнство (Рис. 2).

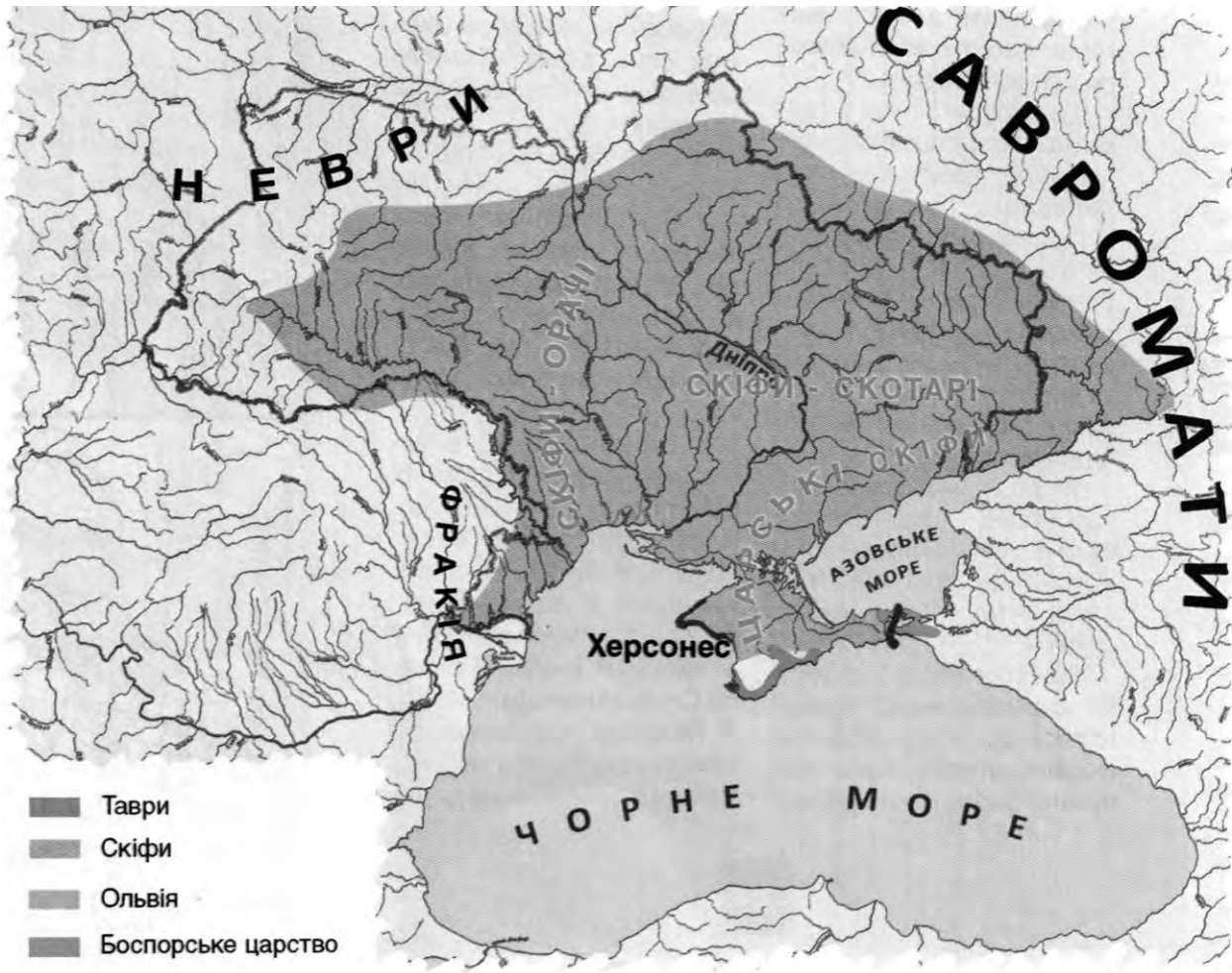


Рис. 1.VII – III ст. до н. е. Велика Скіфія

У VIII ст. посилилася експансія з боку Хазарського каганату, який не тільки стягав зі слов'янських племен данину, але й збирав торгове мито з іноземних купців, чим перешкоджав вільній торгівлі праукраїнських племен з Візантією й іншими державами.

Сарматське царство не було державою в сучасній формі – це тимчасові союзи споріднених племен, які в певні моменти спільно обстоювали свої інтереси, а в інші – воювали між собою. Тому кордони були не чіткими лініями, а прикордонними зонами – ареалами. Особливо це стосувалося кочових племен, для яких домівкою слугували вози. Кордони тяжіли до природних перешкод чи ліній ландшафту.



Рис. 2. III ст. до н. е. – IV ст. н.е. Сарматський союз

б) період Київської Русі.

У наслідок визвольної боротьби у VIII ст. проти хазар на землях антів-слов'ян постало нове об'єднання народів кочового й осілого звичаю – держава з центром у Києві – Русь. Силою війська та дипломатії Київ розширяв свою владу. За політичним устроєм Київська Русь була монархією зі складною системою управління: Великий князь київський, який зосереджував у своїх руках усю законодавчу, виконавчу, судову та військову владу і князі, що керували самостійними князівствами та народні віча в містах, зокрема Києві, що могли у тому числі змінити князя. Князівства зберігали велику частину самостійності, тому деколи воювали між собою. У містах широко розвивалися ремісництва і торгівля.

М.С. Грушевський [1] пов'язував початок української держави із розвитком торгівлі. Він вказував на те, що торговельні каравани потребували збройної охорони, а її могла надати тільки певна організація. Із часів утворення Київської Русі до нас дійшли перші відомості про організацію митної справи. Князь і його дружина не тільки збирали мито з руських і заморських купців за

перевезення різних товарів й худоби через кордони певних територій, але й добивалися рівних з греками прав у торгівлі. 907 р. князь Олег пішов з великим військом на Царгород та спалив його околиці. Як повідомляється в літописі “Повість минулих літ”, наслідком походу був дуже вигідний для Русі договір 907 – 911 рр. Він надавав Олегові, його дружині та купцям великі права, зокрема право безмитної торгівлі.

Незаперечним історичним фактом є те, що вже 911 року в торговому договорі київського князя Олега з візантійським імператором обумовлювалися питання мита й митних стосунків між двома країнами.

За часів Київської Русі торгівлею займалися не тільки купці, але й бояри та князі. Від останніх значною мірою залежала безпека зовнішньої торгівлі, яку вели т. зв. “гості”. До прикладу, мостник, який збирав плату за проїзд через мости, та осмник, що був побирачем торгового мита в містах. Безсумнівно, що в збиранні мита на кордонах Русі митникам допомагали також “бояри путні” і “слуги путні” — тогочасні прикордонники, які запобігали незаконному безмитному перевезенню товарів об’їзними шляхами.

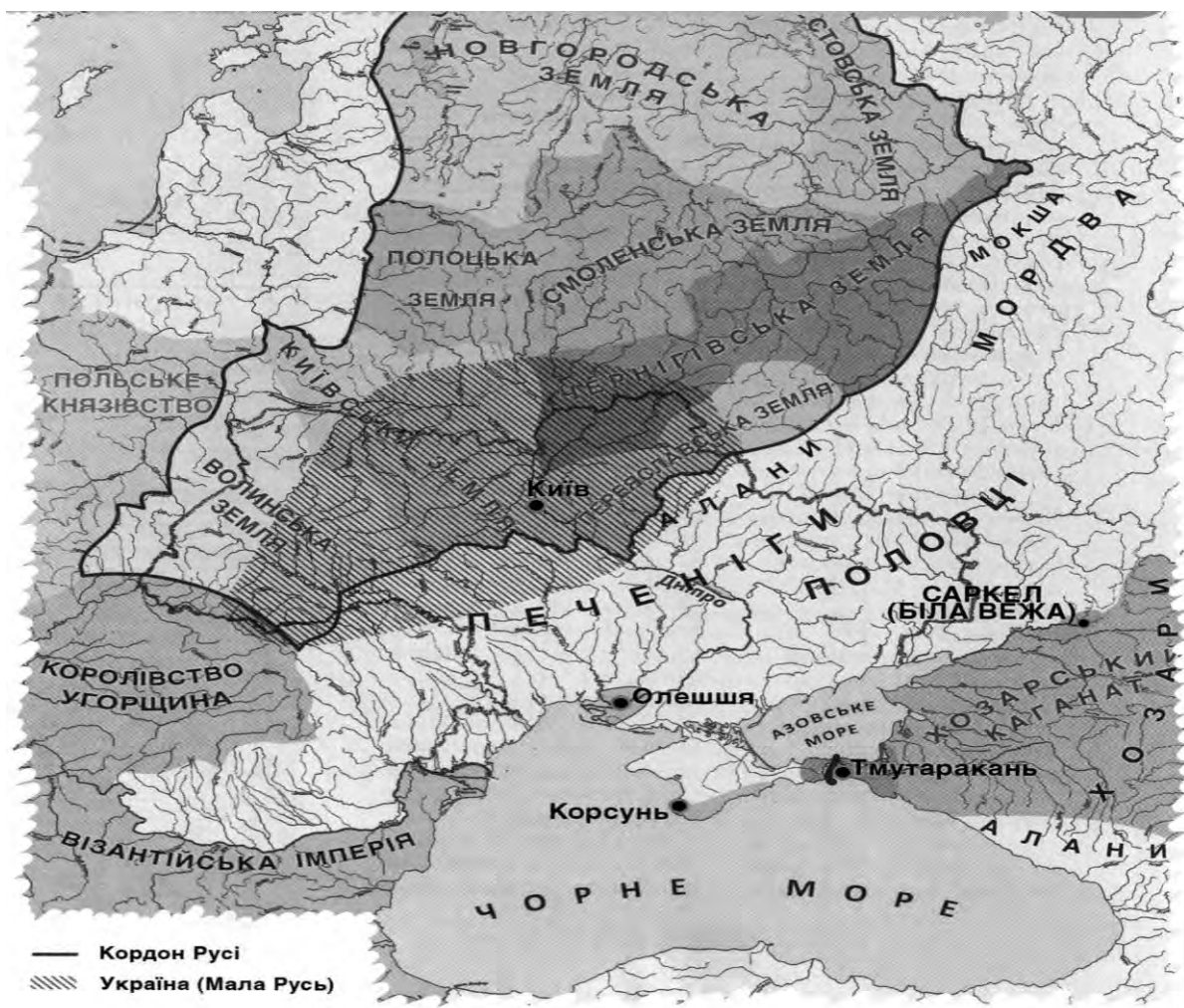


Рис. 3. ІХ–ХІ ст. Розквіт Русі

Упродовж IX–XIII ст. все більшого значення набували торговельні шляхи, які зв'язували Україну із Західною Європою. Головний з них лежав від Києва на Луцьк, Володимир, Завихост, Краків, Битом, Онполе, Вроцлав. У другій половині XIII ст. торують шляхи до українських земель скандинави. Один з них — шлях “із варягів у греки” — пролягав від Балтійського моря через систему річок і волоків з верхів'їв Західної Двіни до Двіни й далі до Чорного моря. Тому в зовнішній торгівлі зростає роль Львова, з якого торговий шлях пролягав через Городок, Любачів, Сандомир, Опатов, Радом. При в'їзді в ці міста стояли митні пости. Цей шлях відіграв і відіграє важливу роль у розвитку економічних відносин в українських землях, для яких важливе значення тоді мало й те, що цим шляхом з країн Північної Європи надходило срібло, яке в ті часи вважалося міжнародною валютою.

Тоді зросло і значення Володимиро–Горунського шляху, який пролягав через Городіл, Холм, Люблін, Казімеж, Щеченов, понад Віслою.

1288 р. був виданий Острогомський митний статут, у якому йшлося про купців з різних країн: Баварії, Польщі, Чехії, Австрії та Київської Русі. Отже, українські митники керувалися у своїй роботі європейськими митними статутами, діяли в єдиному правовому полі з нашими західними сусідами.

На підступах до Києва, Вишгорода та інших міст Київського князівства будували застави-фортеці, де вповноважені князем збирачі збирали мито за перевезення товарів та прогін худоби. Одне з таких міст-фортець – Тустань. Воно було дерев'яно-кам'яне, де камінь-скеля слугував природнім фундаментом. Місто було західним рубежем Галицького князівства. У Тустані була й митниця на шляху до Верецького перевалу. Грамота Папи римського Боніфация IX (15 травня 1390 р.) згадує прикордонну королівську Тустань як пункт експорту дрогобицької солі.

У середині XII ст. безпосереднім спадкоємцем традицій української державності стало Галицько-Волинське князівство. Його територія поділялася на низку князівств-земель. Із першої половини XIV ст. окремі міста отримали магдебурзьке право, яке дозволяло збирати і мито в цих містах. Перший самоврядний статут 1334 року отримало містечко Сянок, згодом – Львів, Кам'янець-Подільський, Берестя, Дорогочин, Більськ, Луцьк та інші. Отже, просторова концепція тогочасної митної політики тяжіла до великих торговельних центрів – міст та транспортних шляхів, пов'язаних між собою.



Рис. 4. XIII –XIV ст. Галицько-Волинське князівство

в) період Литовського князівства та Козацько-гетьманської держави.

В Україні і за часів Литовсько-Руської держави була встановлена чітка система митних зборів на ввіз та вивіз розмаїтих товарів. Пограничне мито (його називали цлом) стягували митники. Велике князівство Руське і Литовське в результаті стало однією з найбільших європейських держав. Приблизно 90 % його території склали слов'янські землі, а офіційною мовою, яку використовували в документах, була тодішня українська – розмовна мова наших предків.

Чітку систему митної справи мала славна Козацько-гетьманська держава. Починаючи від Богдана Хмельницького, Державний скарб (так іменувалася тоді фінансово-банківська і митна служба України) збирав пограничне мито: евеку (вивізне) та інфуку (ввізне) мито. Уже тоді українські митники відзначалися високими професійними якостями, освіченістю, знанням іноземних мов.



Рис. 5. XIV–XV ст. Князівство Литовське і Руське

г) час розподілу України між сусідніми державами.

У другій половині XVII ст. Україна потрапила у сферу впливу сусідніх держав. Після Андрусівського перемир'я 1667 р. та “вічного миру” 1686 р. територія Лівобережної України з Києвом та Запоріжжям опинилися під владою Московської держави, а Правобережна Україна залишилася в складі Речі Посполитої. Українські землі, які перебували у складі Московської

держави, протягом XVII–XVIII ст. зберігали відносну автономію і державні права.

Після підписання Переяславської угоди (1654 р.) та маніфесту імператриці Катерини II 1793 р. Україна повністю була підпорядкована Росії в політичному та законодавчому плані. Надалі митна справа України розввалася в основних статтях Новоторгового Статуту Росії 1667 року, згідно з яким мито почали справляти золотом і “ефімками”. Більш суворим був порядок ввезення іноземних товарів, мито на які збільшилося вчетверо. Іноземці, які дозволяли торгувати тільки в прикордонних містах — з метою розвитку ініціативи російських оптовиків, і під погрозою конфіскації товару забороняли вести роздрібну торгівлю й обмін товарами, мінаючи митницю.

Після Переяславської угоди доля Української держави склалася так, що старший брат в усіх питаннях суспільного життя нав’язав українському народові “диктаторську волю”, яка торкалася всього законодавства, а також української мови. Тому й не дивно, що на зміну словам “митниця”, “митник”, “митний збір” прийшло нове — “таможня”.



Рис. 6. Території після поділу Речі Посполитої

У другій половині XVII ст. — на початку XVIII ст. століття торгівля, як і раніше, зосереджувалася на ярмарках та базарах. Найбільші з них були в Ніжині, Переяславі, Львові, Кам'янці-Подільському, Вінниці, Житомирі, Барі, Луцьку. Усупереч державним кордонам та перепонам, які чинили окремі урядові діячі Австрії, Туреччини, Угорщини, Речі Посполитої, Правобережна Україна й західноукраїнські землі також усе більше залучалися в систему російського ринку. Київський контрактовий ярмарок, який проводили щорічно в січні, запрошував до себе тисячі купців з різних місцевостей Російської імперії, а також Австрії, Пруссії, Франції, Англії. Тут укладали договори на оптову купівлю-продаж продукції сільського господарства, промислових виробів, брали позички в місцевих банках, сплачували борги.

д) час Української Народної Республіки.

9 січня 1918 року Центральна Рада Української Народної Республіки прийняла IV Універсал, яким проголосила Україну ‘самостійною, ні від кого незалежною, вільною, суверенною державою українського народу’. IV Універсал визначав основні засади самовизначення, державного ладу і перспективи державотворення в Україні, у т. ч. в економічній, торговельній і податковій сферах. 1918 р. за рішенням гетьмана Павла Скоропадського було організовано Корпус прикордонної варти, якому доручили не лише охорону кордону України, а й здійснення окремих митних функцій. Кістяком цієї правоохоронної структури став Запорізький корпус, створений Центральною Радою ще 1917 р. Військовики Корпусу боролися з контрабандою, контролювали переміщення вантажів і товарів через українсько-російський та українсько-румунський кордони.

У часи СРСР, коли ми були за “залізною завісою”, на кордонах України всі питання вирішували централізовано в Москві. Господарська діяльність, торгівля тяжіли до центру, транспортні шляхи прокладали паралельно з кордоном, а наявні до чергового переділу території не використовували або ліквідовували. Така ситуація спостерігалася на західному прикордонні колишнього СРСР, де розібрали багато кілометрів залізничного полотна європейського стандарту та побудували більш широкі колії стандарту СРСР.

Торгові стосунки між державами були не значними, як і людські потоки через кордони (в основному, державні урядовці). Закрита держава не була зацікавлена в розвитку нових пунктів пропуску (ПП). Це був час просторової ізоляції.



Рис. 7. 1917 — 1918 рр. Українська та Кримська Народні республіки.

2. Сучасний стан кордонів України та їхня просторова організація

Організацію митної служби в незалежній демократичній Українській державі 1991 року довелося починати з нуля, тому що навіть ті нечисленні митниці, що діяли в Україні в часи Радянського Союзу не були розраховані на значні потоки. У республіці не було жодних керівних або навіть координувальних структур, які б займалися митною справою. Усі питання — від асигнувань та формування інфраструктури — вирішували в Москві.

У спадок від Радянського Союзу Україна отримала 25 митниць, 49 митних постів. Функціонувало 29 автомобільних, 14 залізничних, 4 авіаційні та 17 морських і річкових пунктів пропуску.

Упродовж 1992—1993 рр. створено розгалужену систему митних органів на всій території України, визначено зони діяльності митниць та спеціалізованих митних організацій, запроваджено митний контроль на всьому периметрі кордону. Розгорнуто й облаштовано за тимчасовою схемою 62 пункти пропуску.

1992 р. Україна стає повноправним членом Всесвітньої митної організації.

Розглядаючи просторову організацію кордону держави, бачимо що Україна межує з сімома країнами: Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою, Росією і Білоруссю. Загальна протяжність українського кордону становить 6992,98 км, сушею – 5637,98 км:

Республіка Польща — 542,39 км, у т. ч. річкова — 187,3 км;

Словацька Республіка — 97,852 км, у т. ч. річкова — 2,3 км;

Угорщина — 136,7 км, у т. ч. річкова — 85,1 км;

Румунія — 613,8 км, у т. ч. річкова — 292,2 км і морська — 33 км;

Республіка Молдова — 1222 км, у т. ч. річкова — 267 км, Придністров'я — 452 км;

Російська Федерація — 2295,04 км, у т. ч. морська — 321 км;

Республіка Білорусь — 975,2 км, у т. ч. річкова — 325,9 км; [7]

Пункти пропуску є вузловими об'єктами у формуванні контактів між межуючими державами. Для їхнього функціонування потрібне міжнародне визнання кордонів. Узгодження з суміжними державами охоплює делімітацію – описання в договорах лінії проходження кордонів або максимально точне позначення їх на спеціальних картах та демаркацію – встановлення і позначення лінії кордону на місцевості, яка доповнюється відповідним описом у протоколах про демаркацію кордону.

З усіма державами, крім Білорусі і Росії, ці процеси на державному рівні повністю завершені.

Просторовий контекст транскордонних стосунків України змінюється в бік інтеграції та розширення контактної функції, прагнення до європейського стандарту побудови пропускних пунктів з інтервалом у 20 – 30 км між ними.

На сьогодні в Україні діють 221 пункти пропуску, з яких 125 автомобільні, 37 – залізничні, 3 – пішохідні, 2 – паромні і 9 – річкові. З автомобільних ПП: 55 – міжнародні, 26 – міждержавні і 44 – місцеві. На кордоні з Республікою Білорусь діють 8 автомобільних міжнародних пунктів пропуску, 5 автомобільних міждержавних і 7 автомобільних місцевих (це приблизно 32 км між ПП); з Республікою Польща – 8 автомобільних міжнародних ПП (приблизно 44км між пунктами); зі Словаччиною – 2 автомобільні міжнародні ПП (47 км між пунктами); з Угорщиною – 6 автомобільних міжнародних ПП (9 км між пунктами); з Румунією – 3 автомобільні міжнародні ПП (96км між пунктами); з Республікою Молдова – 15 автомобільних міжнародних, 13 автомобільних міждержавних і 12 автомобільних місцевих ПП (приблизно 23км між пунктами); з Російською Федерацією – 13 автомобільних міжнародних, 12 автомобільних міждержавних і 20 автомобільних місцевих ПП (у середньому – 44 км між пунктами).



Рис. 8. Punkти пропуску та сучасний стан кордонів

Українсько-польський кордон: 1 – ПП Смільниця–Кросценко; 2 – ПП Шегині–Медика; 3 – ПП Краківець–Корчова; 4 – ПП Грушів–Будомеж; 5 – ПП Рава-Руська–Хребенне; 6 – ПП Угринів–Долгобичув; 7 – ПП Устилуг–Зосін; 8 – ПП Ягодин–Дорогуськ.

Українсько-словацький кордон: 1 – ПП Ужгород–Вишне–Немецьке, 2 – ПП Малий Березний–Убля.

Українсько-угорський кордон: 1 – ПП Вилок–Тісабеч; 2 – ПП Лужанка–Берегшурань, 3 – ПП Косино–Барабаш, 4 – ПП Дзвінкове–Лонья, 5 – ПП Чоп–Захонь.

Українсько-румунський кордон: 1 – ПП Порубне–Сірет, 2 – ПП Солотвино–Сігету Мармаціей, 3 – ПП Дякове–Халмеу.

Українсько-молдовський кордон: 1 – ПП Рені–Джурджулешть, 2 – ПП Виноградівка–Вулкенешть, 3 – ПП Табаки–Мирне, 4 – ПП Нові Трояни–Чадир Лунга, 5 – ПП Серпневе 1–Басараб’яська, 6 – ПП Старокозаче–Тудора, 7 – ПП Маяки–Удобне–Паланка, 8 – ПП Кучурган–Первомайськ, 9 – ПП Платонове–Гоянул Ноу, 10 – ПП Болган–Хрїстова, 11 – *ПП Велика Косниця–Хрушка, 12 – ПП Бронниця–Унгри, 13 – ПП Могилів–Подільський–Отач, 14 – ПП Сокиряни–Окниця, 15 – ПП Россошани–Брічень, 16 – ПП Кельменці–Ларга, 17 – ПП Мамалига–Крива.

Українсько-російський кордон: 1 – ПП Сеньківка–Нові Юрковичі, 2 – ПП Грем’яче–Погар, 3 – ПП Юнаківка–Суджа, 4 – ПП Зернове–Суземка, 5 – ПП Бачівськ–Троебортне, 6 – ПП Катеринівка–Крупець, 7 – ПП Велика Писарівка–Грайворон, 8 – ПП Гоптівка–Нехотєєвка, 9 – ПП Плетенівка–Шебекіно, 10 – ПП Танюшівка–Ровеньки, 11 – ПП Присяне–Бугайовка, 12 – ПП Красна Талівка–Волошине, 13 – ПП Успенка–Матвєєв Курган, 14 – ПП Новоазовськ–Весело-Вознесенка.

Українсько-білоруський кордон: 1 – ПП Пулемець–Томашівка, 2 – ПП Доманове–Мокрани, 3 – ПП Дольськ–Махро, 4 – ПП Городище–Верхній Теребежів, 5 – ПП Виступовичі–Нова Рудня, 6 – ПП Славутич–Кома, 7 – ПП Нові Яриловичі–Нова Гута, 8 – ПП Сеньківка–Веселівка.

Українсько-кримський кордон: 1 – ПП Чонгар–Чонгар, 2 – ПП Каланчак–Каланчак, 3 – ПП Чаплинка–Чаплинка.

Проаналізувавши відносні відстані між пунктами, можемо зазначити, що більшість кордонів не відповідають міжнародним стандартам, за якими відстань не повинна перевищувати 20 – 30 км. Якщо розглядати якісні характеристики пунктів пропуску, то ситуація є ще гіршою. І посилилася вона через військові дії на українсько-російському кордоні.

Формування системи кордонів України є одним із пріоритетних державотворних процесів, який гарантує національну безпеку і сприяє формуванню інфраструктури прикордонних торгових зон та глобалізації транскордонного співробітництва.

Отже, функції кордонів пройшли шість етапів (фаз) зміни і кожному етапові властива певна просторова організація:

Фаза I. Залишаються військові функції та, водночас, устанавлюються економічна і цивільна функції кордону. Це в просторовій конфігурації приводить до побудови стін, ровів або інших штучних відмежувальних споруд на кордоні (при потребі) і контрольованих пунктів пропуску.

Фаза II. Знижується роль військової функції, але утримується економічної функції (мита) та цивільної (ускладнення виїзду – паспорт та в'їзна віза). У просторовій організації вимагає великих спеціально облаштованих площ для огляду людей і транспортних засобів на пропускних пунктах.

Фаза III. Починаючи з цієї фази, економічна та цивільна функції кордону поступово обмежуються. Наступає лібералізація міжнародної торгівлі і паспортного контролю при дотриманні повного візового контролю руху осіб та товарів із сусідніх країн. Починається економічна інтеграція, яка дає можливість створювати логістичні і поліфункціональні комплекси поряд з пунктами пропуску.

Фаза IV. Відбувається подальша лібералізація міжнародної торгівлі, згідно з планами економічної інтеграції (приклад країн-членів ЄС). Впроваджується безвізовий рух при дотриманні контролю руху осіб та товарів із сусідніх держав. Це послаблює контрольні функції пунктів пропуску, відповідно їхня площа зменшується, а їх кількість по периметру кордону збільшується.

Фаза V. Виникає повна свобода руху товарів (скасування в більшості випадків мита і митних зборів, реалізація третього етапу економічної інтеграції). Безвізовий рух замінюється повною свободою переміщення, працевлаштування і зміни місця проживання. Прикордонний контроль максимально спрощується та обмежується, що дає можливість розвивати повною мірою транскордонні коридори з повним набором інфраструктури. У просторовому аспекті – нівелювання пунктами пропуску як вузловими об'єктами.

Фаза VI. Повністю ліквідовано прикордонний контроль, допускається перетин кордону будь-де (у рамках Шенгенської групи). Пункти пропуску є формальними об'єктами.

Висновки:

1. Прикордонно-митна справа в Україні розвивалася від контролю тільки на торгових шляхах (у кочових племен) через контроль і збір мита на торгових шляхах та у важливих торгових центрах усередині держави (Київська Русь, Галицько-Волинське князівство) до контролю та збору мита по всьому периметрі держави (сучасна незалежна Україна).

Європейські інтеграційні процеси підштовхують Україну до усунення функції бар'єру кордону і розширення контактної функції через збільшення кількості пунктів пропуску (рекомендація з інтервалом в 20-30км.). Беручи до уваги інтеграційний досвід, на кордоні потрібно створювати складні сучасні поліфункціональні контрольно-пропускні комплекси, які будуть впливати на формування нових транспортних мереж як в Україні, так і суміжних державах.

Історичний аспект відіграє важливу роль у формуванні транскордонних стосунків. Чим більш відкриті і коректні стосунки між державами, тим більшою може бути пропускна спроможність кордону для співпраці. Однозначним є вплив міждержавних стосунків на формування просторового характеру прикордоння.

2. Застосувавши підхід виокремлення фаз зміни функцій кордонів Європи до України, можемо сказати, що західний та південно-західний кордони України до розширення ЄС були в III фазі, однак сьогодні повернулися в II фазу. Введення візового режиму, хоча й за значних послаблень, усе-таки вплинуло на зменшення потоку переміщень українців через кордон, особливо місцевого населення. Потрібно знову докласти значних зусиль, щоб повернутися до функцій кордонів із ЄС, характерних для III фази, і рухатися далі – до фази вільного переміщення через кордон. Інші кордони України, що були внутрішніми в СРСР, також перебувають у II фазі, проте військові дії на українсько-російському кордоні перекреслили всі попередні міждержавні домовленості і відкинули стан україно-російського кордону в I фазу.

3. Важливим у створенні просторової моделі державного кордону є використання потенціалу транскордонного співробітництва як інноваційного засобу державної регіональної політики. Транскордонне співробітництво є важливим інструментом регіонального розвитку в умовах глобалізації.

Література

1. Грушевський М. Про старі часи на Україні: Коротка історія (для першого початку). – Київ: Обереги, 1991. – 104 с.

2. Рисич Й., Новосад Б., Морозов О. Історія митної справи та митної політики в Україні. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2000.
3. Сторінки історії митної справи України / укладач С.В. Гріх – Дніпропетровськ: АМСУ, 1998.
4. Чорний В.Б. Найдавніші статути і зовнішньоторговельні шляхи Київської Русі. – Київ: ДМСУ; АМСУ, 2000.
5. Чорний В.Б. Україна і митна справа : Історичний нарис. – Київ: КВІЦ, 2000.
6. Чорний В.Б. Християнська десятина, Київська Русь, Митна справа і сьогодення. – Київ: КВІЦ, 2001.
7. Державна прикордонна служба України : Офіційний сайт www.dpsu.gov.ua
8. Мікула Н.А. Проблеми розвитку транскордонного співробітництва України в умовах розширення ЄС. – Львів: ІРД НАН України, 2009.

Аннотация

В статье проведен ретроспективный обзор формирования границ Украины и характера межгосударственных отношений на граничных территориях на протяжении разных исторических временных промежутков. Охарактеризованы и оценены современное состояние границ Украины .

Ключевые слова: государственная граница, пограничная полоса, межгосударственные отношения, таможенная служба, трансграничные территории, пункты пропуска.

Annotation

A retrospective review of the formation of Ukraine's borders and the nature of international relations in transboundary areas during different historical periods. Characterized and assessed the current state of Ukraine's borders.

Keywords: frontier , borderland , intergovernmental relations , customs , cross-border area checkpoints.