

## БЕЛОРУССКО–УКРАИНСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБУСТРОЙСТВЕ СОВМЕСТНОЙ ГРАНИЦЫ

**Е.А. БУРИК**

*Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина,  
г. Брест, Республика Беларусь*

**Введение.** Распад СССР и предшествовавшие ему политические изменения в странах Восточной Европы вызвали к жизни необходимость нововведений в системе важнейших атрибутов национальной государственности. Одним из таковых стал вопрос обустройства государственных границ, способных в достаточной мере обеспечивать национальную и экономическую безопасность своих стран. В случае с бывшими союзными республиками СССР эти вопросы оказались новыми для молодых государств, между которыми границы в советские времена оставались условно–административными. Для белорусско–украинского пограничья понятие «граница» с пограничным и таможенным оформлением было несвойственным на протяжении многих десятилетий. Вопрос оформления общей прочной границы возник в конце 1992 г., когда оба государства определились со стратегией внешнеполитического развития: Беларусь ориентировалась на интеграционные процессы в рамках СНГ, а Украина предпочитала западноевропейский вектор внешней политики. В этой связи приграничные территории сопредельных стран приобрели новый статус, требующий создания и развития на их территории соответствующих институтов и условий, необходимых для развития приграничного и международного сотрудничества.

Создание и развитие инфраструктуры пограничных переходов усиливало контактную функцию границы, становясь залогом активизации приграничных и межгосударственных контактов. Поскольку Беларусь и Украина занимают выгодное геополитическое положение на карте Европы, пограничные переходы стали важным звеном крупнейших трансъевропейских коридоров.

Вопросы обустройства белорусско-украинской границы не нашли широкого отражения в научной литературе. В контексте двусторонних белорусско-украинских отношений Д.В. Юрчак проследил историю белорусско-украинской границы с XVI в. до настоящего времени, акцентируя внимание на сложностях протекания межгосударственного процесса делимитации и демаркации общего участка границы, а также затронул некоторые аспекты функционирования пунктов пропуска [1]. Рассматривалась деятельность служб, обеспечивающих функционирование и безопасность границы. В.А. Острога исследовал проблему нелегального перемещения культурных ценностей через белорусско-украинскую границу на примере деятельности Пинской, Мозырской и Гомельской таможен Республики Беларусь [2]. Н. Кабачинский, изучая историю пограничных войск Украины, коснулся вопросов взаимодействия пограничных служб Украины и Беларуси по охране общего участка границы [3]. Непосредственное развитие инфраструктуры пограничных переходов на белорусско-украинской границе, а также сотрудничество компетентных органов сопредельных стран по вопросам функционирования границы нуждаются в более детальном исследовании.

Цель данной статьи – исследование процесса создания и развития инфраструктуры пунктов пропуска на белорусско-украинской границе в 1990–х – начале 2000–х гг., определение основных направлений взаимодействия пограничных и таможенных органов сопредельных стран по обеспечению полноценного функционирования общего участка границы.

**Создание инфраструктуры пограничных переходов на белорусско-украинской границе.** В первое время после распада СССР приграничные и межгосударственные связи между жителями и субъектами хозяйствования Беларуси и Украины осуществлялись по обычной схеме, функционировавшей уже многие десятилетия. Для нее было характерным отсутствие пограничных и таможенных барьеров при пересечении границы. Тем не менее, независимая внешняя и внутренняя политика молодых государств, направленная на защиту собственных экономических и национальных интересов, требовала более четкого определения линии и статуса своих государственных границ. В начале 1990–х гг. на фоне возрастания общеевропейской динамики транспортного потока особую актуальность приобрел вопрос таможенного контроля транзитного пассажиро– и грузопотока, следующего через белорусско-украинскую границу в центрально–европейском и прибалтийском направлениях. Пограничная инфраструктура на данном участке границы стала остро необходимой: пограничные и таможенные службы призывались контролировать внешнеэкономические

связи, пресекать правонарушения при пересечении границы (развитие контрабанды и нелегальной миграции), а также существенно пополнять государственный бюджет за счет таможенных пошлин и сборов, что в условиях кризисных 1990-х гг. было немаловажным.

Решение именно этих вопросов стало первым объектом сотрудничества заинтересованных ведомств Беларуси и Украины. 21 июля 1992 г. в Минске состоялись переговоры между представителями таможенных ведомств сопредельных государств. По итогам переговоров был подписан Протокол между Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и Государственным таможенным комитетом Украины о таможенном оформлении грузов [4, л. 21–23]. Договоренность установила учет и обязательное таможенное оформление всех транзитных грузов, следующих через белорусско-украинскую границу.

20 октября 1992 г. украинская сторона информировала белорусский МИД о распоряжении президента Украины от 12.10.1992 «О пригранично-таможенном контроле на государственной границе Украины с Республикой Беларусь и Российской Федерацией». В соответствии с ним предстояло установить пограничный и таможенный контроль на украинско-белорусской и украинско-российской границах. С этого времени обеими сторонами началась работа по созданию пограничной инфраструктуры. С 1 декабря 1992 г. вводилось обязательное декларирование таможенных грузов при их перевозке через госграницу Украины. До полного обустройства таможенных и пограничных структур на белорусско-украинской границе контроль перемещения товаров и граждан первоначально осуществляли сотрудники Министерства внутренних дел (МВД) сопредельных стран. В первое время таможенный контроль ручного багажа граждан, пересекающих границу, осуществлялся лишь выборочно.

В целом процесс межгосударственного договорно-правового оформления государственной границы между Украиной и Беларусью приобрел затяжной характер. Ее делимитация происходила на протяжении пяти лет (1992–1997 гг.). Межправительственный Договор о государственной границе Беларусь и Украина подписали 12 мая 1997 г. Но он ратифицирован белорусской стороной только спустя 14 лет – 2 апреля 2010 г. Как правило, проведение демаркации границы занимает еще более продолжительное время и требует значительных денежных вложений. Вопреки трудностям, вопросы режима и правил пересечения границы, организации пассажиро- и грузоперевозок решались между соседями более оперативно и эффективно. Уже 17 декабря 1992 г. в Киеве был подписан ряд документов, регламентирующих условия сотрудничества по пограничным и таможенным вопросам, в области транспорта, о пунктах пропуска, о безвизовом режиме между государствами.

К середине 1990-х гг. на границе с Украиной функционировали 5 железнодорожных («Хотислав–Заболоть», «Горынь–Удрицк», «Словечно–Выступовичи», «Терюха–Горностаевка», «Тереховка–Щорс») и 12 автомобильных пограничных пунктов таможенного оформления (ППТО), обустроенных по временной схеме. 7 автомобильных ППТО получили статус международных и 5 – межгосударственных. Интенсивность движения на 4 международных пунктах пропуска превышала заявленные показатели и требовала увеличения пропускных способностей погранпереходов. Наиболее загруженными были погранпереходы «Новая Гута–Яриловичи» в Гомельской области, обеспечивающий движение по направлению Санкт–Петербург–Одесса, а также «Мокраны–Доманово» и «Верхний Теребежов–Городище», расположенные в Брестской области (таблица).

Строительство погранпереходов и формирование их инфраструктуры начиналось с чистого листа и проходило не так гладко, как планировалось. На ее обустройство требовались значительные денежные средства, идущие как на строительство служебно-бытовых помещений, приобретение технического оснащения, так и на оплату штатной численности пограничных и таможенных служб, а также их обучение. Если на украинской границе в 1993 г. уже действовали пограничные и таможенные службы, то с белорусской эти функции осуществляли еще сотрудники милиции. Но с 1 июля 1993 г. на белорусско-украинском участке границы начали работу сотрудники белорусской таможенной службы.

В 1990-е гг. материальная оснащенность белорусских и украинских ППТО была относительно низкой, они обустроивались по временной схеме. Белорусские службы, обеспечивающие движение через государственную границу, располагались преимущественно в передвижных вагонах-домиках размером 3×6 м, которые обогревались масляными электрорадиаторами. На обустройство таможенной границы с Украиной по состоянию на 01.10.1993 было затрачено 37,8 млн руб., а до конца года требовалась сумма в 5 раз больше – еще 190,0 млн руб. [7, л. 151].

Таблица – Основные данные об автомобильных ППТО на белорусско-украинской границе

№ п/п	Наименование ППТО	Статус ППТО	Интенсивность движения на ППТО (пропускная способность / фактическая загрузка), автомобилей в сутки	
			1995 г.	2004 г.
1.	Томашовка–Пулемец	международный	50 / 55	220 / 250
2.	Мокраны–Доманово	международный	470 / 564	825 / 972
3.	Верхний Теребежов–Городище	международный	100 / 275	255 / 418
4.	Комарин–Славутич	международный	50 / 110	70 / 244
5.	Новая Гута–Яриловичи	международный	176 / 828	1640 / 1520
6.	Веселовка–Сеньковка	международный	100 / 95	155 / 155
7.	Новая Рудня–Выступовичи	международный	650 / 516	895 / 444
8.	Олтуш–Пища	межгосударственный	65 / 91	220 / 210
9.	Мохро–Дольск	межгосударственный	100 / 122	280 / 185
10.	Невель–Прикладники	межгосударственный	100 / 70	255 / 87
11.	Александровка–Вильча	межгосударственный	250 / 100	125 / 172
12.	Глушкевичи–Майдан Копищанский	межгосударственный	210 / 60	135 / 40

Таблица составлена автором по данным: [5, л. 104–107; 6].

Несовершенная материальная база пунктов пропуска снижала качество пограничного и таможенного контроля. Работу таможенных органов усложняло слабое обеспечение техническими средствами для выявления контрабанды, наркотических, взрывчатых и радиоактивных средств, оружия. Сохранялись условия для криминальных группировок соседних стран, перемещавших запрещенные предметы через границу без особого риска.

Необустроенность зон таможенного осмотра приводила к накоплению в пунктах пропуска большого числа пассажиров, что сдерживало нормальную работу пограничников и сотрудников таможни, создавало напряженную обстановку. На станции Заболотье в 1993 г. имелись факты, когда пассажиры поездов, неудовлетворенные качеством таможенного осмотра, блокировали движение железнодорожного транспорта [8, арк. 100].

На процесс пограничного и таможенного досмотра отрицательно влияло отсутствие четкого разграничения прав и обязанностей пограничников, сотрудников таможни и милиции. Присутствие всех представителей данных служб в зоне таможенного досмотра приводило в ряду случаев к противоречиям между ними, затягиванию процесса пропуска. Жители приграничных районов Беларуси и Украины выражали недовольство длительным таможенным досмотром. Для обоих таможенных ведомств общей задачей стало повышение четкости работы пунктов пропуска, а также сокращение времени проведения контроля путем организации совместных пунктов пропуска. Однако договоренности 1995 г. о совместном таможенном контроле на погранпереходах не были воплощены на практике.

С образованием Таможенного союза Беларуси и России (ТС) с 30 мая 1995 г. обе стороны отменили таможенный контроль и ликвидировали таможенные посты на сопредельной границе. Одновременно усиливался контроль на внешних границах ТС. Российская сторона приняла непосредственное участие в обустройстве и материально–техническом обеспечении внешней таможенной границы. В 1996 г. планировалось выделение российской стороной средств на сумму около 3,6 млн. долл. США, но по состоянию на май 1996 г. поступило только 550 тыс. долл. (транспортные средства, технические средства контроля, вычислительная техника) [9, л. 58].

С целью согласованных действий на внешних границах ТС Государственные таможенные комитеты Беларуси и России в 1996 г. разработали совместную Программу первоочередного развития таможенной инфраструктуры пограничных пунктов таможенного оформления (пунктов пропуска) на территории Беларуси на 1997–2000 гг. Программа предусматривала обустройство 8 автомобильных пунктов пропуска, 3 из которых располагались на границе с Украиной: «Мокраны», «Новая Гута» и «Новая Рудня». Но только к 2008 г. мероприятия данной Программы были реализованы, а пункты пропуска «Новая Гута», «Мокраны» и «Новая Рудня» введены в эксплуатацию в полном объеме. Пропускная мощность пунктов «Новая Рудня» возросла с 650 до 1100 автомобилей в сутки, «Мокраны» – с 825 до 1800, а «Новая Гута» – до 1640 автомобилей в сутки [10]. Постепенно обустраивались и другие погранпереходы, пропускные способности которых к 2004 г.

заметно увеличились в сравнении с показателями середины 1990-х гг. (см. таблицу 1). Вместе с техническим оснащением на крупных погранпереходах вводились современные технологические системы «красного» и «зеленого» каналов, внедрялся принцип «один пункт пропуска – одна остановка». Все это создавало более благоприятные условия для следующих через границу людей.

Жители приграничных регионов для совершения поездок к соседям отдавали предпочтение в основном железнодорожному виду транспорта. Его удобства очевидны: небольшая плата за проезд и фиксированное время на пересечение границы, в то время как на автомобильных погранпереходах возникали очереди. Как правило, очереди на украинском направлении образовывались на выходные и праздничные дни: утром – на выезд из Беларуси, а вечером – на въезд. Практически ежедневно услугами железнодорожного транспорта пользовались украинские граждане, работающие на территории Брестской области. Приграничные украинские районы с Брестом и ближайшими к нему районами связывал только один железнодорожный переход «Заболотье–Хотислав».

Большинство автодорожных пунктов пропуска оказались достаточно удаленными друг от друга. Меньшие показатели удаленности наблюдались на территории Брестской области. Из 7 погранпереходов, расположенных здесь, наиболее близко размещались 3: расстояние от международного пункта пропуска «Мокраны» до межгосударственных «Дивин» и «Олтуш» составляло соответственно 27 и 43 км. Несколько дальше располагался международный переход «Томашовка», отдаляясь от «Олтуша» и «Мокран» чуть более 90 км [11]. Особое положение занимал пункт пропуска «Дивин–Самары», расположенный на границе Кобринского и Ратновского районов. Он имел удобное местоположение, находясь в 20 км от международного погранперехода «Мокраны–Доманово» и в 32 км от магистральной дороги М–14 Ковель–Брест. В 1997 г. украинская сторона в одностороннем порядке организовала пропуск жителей приграничных регионов в пункте пропуска «Самары». Впоследствии сопредельные страны определили данный пункт пропуска как упрощенный, а затем придали ему межгосударственный статус. Для ежедневного пропуска граждан и транспортных средств в упрощенном порядке «Дивин» был открыт 1 июня 2002 г., до этого времени он работал по временной схеме. На погранпереходе «Дивин–Самары» осуществлялся только один вид контроля – пограничный. Потому им активно пользовались жители (не только приграничных регионов), стремясь избежать таможенного досмотра. Интенсивность движения здесь нарастала в выходные и праздничные дни. В итоге этот участок белорусско-украинской границы стал объектом противоправной деятельности. Сотрудники украинской таможенной службы неоднократно предлагали белорусским коллегам ввести на данном погранпереходе таможенный контроль [12, арк. 11]. В июле 2008 г. для усиления этого участка было образовано новое подразделение Пинского пограничного отряда – отдел пограничной службы «Кобрин».

Ситуация на автодорожных пунктах пропуска в Гомельской области была несколько иной: здесь автомобильные переходы располагались более удаленно. Расстояние между наиболее близкими «Веселовка–Сеньковка» и «Новая Гута–Яриловичи» составляло 84 км. Однако следует принимать во внимание, что граница Гомельской области с Украиной является более протяженной (615 км), чем Брестской (425 км). Здесь локализовалась Чернобыльская зона отчуждения, в пределах которой функционируют 2 погранперехода «Новая Рудня–Выступовичи» и «Александровка–Вильча». Кроме того, на территории Гомельской области расположены 4 из 6 ж.-д. погранпереходов и действовали пункты пропуска в 3 речных портах – Гомеля, Мозыря, Речицы.

Расширению приграничного движения содействовало подписание 12 декабря 1998 г. межправительственного соглашения о порядке пересечения белорусско-украинской государственной границы гражданами, проживающими в приграничных районах. Документ установил перечень приграничных районов Брестской и Гомельской областей Беларуси и сопредельных им областей Украины, также обозначил 30 пунктов упрощенного (местного) пропуска [13, с. 36–37].

Окончательно урегулирован вопрос режима работы упрощенных пунктов пропуска. 28 марта 2000 г. между пограничными и таможенными ведомствами сопредельных стран подписан Протокол о режиме работы пунктов местного (упрощенного) пропуска через украинско-белорусскую государственную границу [14, л. 4–6]. Такие пункты весьма востребованы среди населения приграничных регионов, не занимающегося торговыми операциями, ибо на них проводится только пограничный контроль. Лица с товаром через подобные пункты не пропускались. Наличие пунктов местного пропуска позволило местным жителям выбирать переход, расположенный наиболее близко к населенному пункту, быстрее пересекать границу, не переполняя очереди на межгосударственных и международных погранпереходах.

Строительство, оборудование, техническое оснащение и содержание пунктов упрощенного пропуска на белорусской стороне возлагалось на местные органы власти и осуществлялось за счет

местных бюджетов. Но к 2006 г. были введены в действие лишь 16 из 30 запланированных пунктов пропуска [15, с. 22–27]. 11 из них располагались на территории Гомельской области, компенсируя жителям приграничных районов дефицит погранпереходов межгосударственного значения. Ограниченность доходной части областных бюджетов оказалась основной причиной невыполнения обязательств по строительству пунктов упрощенного пропуска.

**Взаимодействие специализированных ведомств сопредельных стран по преодолению проблем на белорусско-украинской границе.** В начале 1990–х гг. на границе и приграничных территориях наблюдалась стойкая тенденция к обострению криминогенной обстановки: деятельность организованной преступности, незаконное пересечение границы и нелегальное перемещение товаров. Специфика белорусско-украинского направления заключалась в широком использовании путей пересечения границы, расположенных вне территории пунктов пропуска, по объездным дорогам. Погранпереходы располагались на магистралях, а большое количество местных мелких дорог оставалось вне таможенного и пограничного контроля. Если на территории Брестской области таких дорог насчитывалось 9, то в Гомельской области – 26 [16, л. 265].

В этой связи первоочередными мерами по борьбе с контрабандой стало максимальное перекрытие границы с обеих сторон стационарными и передвижными нарядами. Отделами ГАИ УВД приграничных областей Беларуси постоянно вносились предложения в местные облисполкомы об улучшении технической оснащенности пунктов пропуска, увеличении штатной численности личного состава, работающего в напряженных условиях на погранпереходах, а также расположенных вблизи них автодорогах. В весеннее время года работе таможенных и пограничных служб содействовало половодье, делая недоступными практически все объездные дороги, расположенные в низменных местах [16, л. 251].

Перевозчики грузов, избегая финансовых затрат по уплате таможенных пошлин, пытаясь перевезти запрещенный товар, часто обращались к местным жителям, прекрасно знающим местные тропы, с просьбой указать объездные маршруты. На украинской стороне в первой половине 1999 г. сотрудниками Волынской таможни совместно с сотрудниками МВД и пограничными войсками проводились операции по перекрытию путей, размещенных вне зоны таможенного контроля. В результате спецмероприятий (всего 61) было составлено 132 протокола о нарушении таможенных правил [17, арк. 21]. Практика подтвердила: жители приграничных пунктов часто втягивались в преступную деятельность, содействуя контрабандному перемещению товаров по объездным дорогам. Так, наиболее распространенными нарушениями таможенных правил в 1997 г. на украинском таможенном посту «Ратно» Волынской таможни являлось перемещение товаров вне зоны таможенного контроля. Они составляли 74 % общего количества выявленных нарушений [18, арк. 4].

С другой стороны, приграничным районам свойственна иная ситуация, когда местные жители активно участвуют в охране госграницы. В населенных пунктах Брестской области, расположенных в зоне действия Пинского пограничного отряда, действовали 29 добровольных дружин численностью 365 человек, с помощью которых было задержано 27 нарушителей государственной границы и изъято товарно-материальных ценностей на сумму более 12 млн руб. [19, с. 7].

На белорусской стороне границы пограничные войска приступили к службе лишь в конце 1997–1998 гг. До этого времени охрана границы возлагалась на сотрудников МВД, а также на отделы таможенных расследований и отделы таможенной охраны. Создание подобных отделов позволяло более целенаправленно использовать силы и средства таможен для выявления и пресечения правонарушений. 1 мая 1995 г. были созданы подразделения охраны ППТО на Кравцовском, Комаринском и Веселовском участках границы в Гомельской области. К концу 1996 г. подобные подразделения действовали вдоль всей границы с Украиной. Подразделения таможенной охраны Гомельской, Мозырской, Пинской таможен и таможни «Западный Буг» в первом квартале 1996 г. провели 592 режимных мероприятия на южной границе, в результате которых пресекли 341 нарушение [20, л. 211].

В 1990–е гг. серьезную проблему на границе создавала деятельность преступных групп, занимающихся рэккетом, хищением грузов, следующих через границу. В таких условиях власти сопредельных государств, заинтересованные в обеспечении сохранности товаров, следующих через общий участок границы, создании благоприятных условия для транзита через территории Беларуси и Украины, старались перенять соответствующий опыт друг друга. В 1995 г. белорусские правоохранительные органы<sup>1</sup> изучили опыт работы специального подразделения милиции охраны «Ти-

<sup>1</sup> Эскортирование грузов на территории Беларуси обеспечивало специальное подразделение объединения «Охрана» при МВД Республики Беларусь.

тан» Главного управления охраны при МВД Украины. Оно занималось вооруженным сопровождением грузов и формированием конвоя на украинско–белорусских таможенных переходах. 23–24 ноября 1995 г. в Беларуси с целью изучения опыта и решения проблем контроля по доставке транзитных грузов и товаров, перевозимых автотранспортом под таможенным надзором белорусских служб, находился заместитель председателя Государственного таможенного комитета Украины П.А. Купин. Обмен опытом позволил обеим сторонам учесть ошибки и выработать более приемлемый порядок эскортирования и передачи грузов.

На белорусско-украинском участке границы самой распространенной контрабандой оказались продовольственные товары (сахар, растительное масло, мясные продукты, спирт). О размерах противоправной деятельности контрабандистов свидетельствует проведенное 16–18 июля 1993 г. пограничниками и таможенниками пункта пропуска «Ратно» мероприятие по перекрытию контрабандных товаров народного потребления, в результате которого было изъято ценностей на сумму более 60 млн. карбованцев, в том числе 32 тонны семян подсолнечника, 29 тонн сахара, 20 тонн растительного масла, более 5 тыс. бутылок водки [8, арк. 101]. Основное количество нарушений фиксировалось при попытке вывоза продовольственных товаров из Украины на территорию Беларуси. Но со второй половины 1998 г. наметилась стойкая тенденция ввоза в Украину промышленных и продовольственных товаров белорусского изготовления. Это, в первую очередь, касалось текстильных изделий, обуви, запасных частей, велосипедов, топливно–мастильных материалов, молочных продуктов, цены на которые в Украине стали выше, чем в Беларуси. Фиксировались и другие предметы контрабанды – иностранная валюта, драгоценности, историко–культурные ценности, наркотические средства и психотропные вещества, оружие. Они переправлялись через границу мелкими партиями. Данный вид контрабанды был более характерен для белорусско–польской и украинско–польской границы.

**Заключение.** Обустройство белорусско-украинской границы стало принципиально новым направлением сотрудничества Беларуси и Украины в постсоветский период. Обе страны были заинтересованы в укреплении безопасности на своем участке границы, упорядочении ее пересечения. В первую очередь, органы власти поставили под контроль транзитный грузопоток, а затем упорядочили межгосударственное и приграничное движение. В начале 1990–х гг. погранпереходы на белорусско-украинской границе строились по временной схеме. Низкая техническая оснащенность пунктов пропуска, нехватка профессиональных кадров затрудняли работу служб обеспечения движения через границу. С 1995 г. начался новый этап обустройства белорусско-украинского участка границы, связанный с образованием Таможенного союза Республики Беларусь и Российской Федерации. Россия приняла непосредственное участие в обустройстве белорусско-украинской границы, усиливая тем самым внешние границы ТС. Для стран, обладающих огромным транзитным потенциалом, первоочередной задачей становилось обустройство международных погранпереходов по евростандартам. В итоге, за непродолжительный период часть переходов на белорусско-украинской границе была реконструирована по современным технологиям, и их пропускные мощности увеличились в несколько раз. Для активизации приграничного движения, удобств местного населения открыт ряд пунктов упрощенного пропуска. Но даже с учетом проведенной реконструкции инфраструктура значительной части погранпереходов оставалась неразвитой, имела ряд недостатков и требовала пристального внимания обеих сторон. Ограниченная пропускная способность и недостаточное количество пунктов пропуска замедляли развитие приграничного сотрудничества между сопредельными странами.

Установление межгосударственного таможенного контроля на нововозникшей белорусско-украинской границе субъективно превращало ее в место совершения противоправных действий. Основным нарушением стало перемещение ценностей вне пунктов пропуска, обусловленное наличием большого количества объездных дорог и отсутствием возможности полного их перекрытия. Незавершенность процесса оформления белорусско-украинской государственной границы значительно затрудняла работу правоохранительных, таможенных и пограничных ведомств обеих стран по борьбе с контрабандой, нелегальной миграцией, пресечению других противоправных действий. Необходимость решения общих проблем, связанных с функционированием сопредельной границы, в первую очередь, легла на плечи властей приграничных регионов. Как правило, таможенные и пограничные службы инициировали открытие новых пунктов пропуска, обосновывали введение дополнительных видов контроля на определенных участках движения. Совместное сотрудничество служб сопредельных стран, обеспечивающих движение через границу, выражалось в проведении рабочих встреч и консультаций, совместном контроле на территории погранперехода

одной из сторон, обмене информацией и осуществлении совместных операций по пресечению контрабанды и нелегальной миграции.

Таким образом, достижение межгосударственного статуса белорусско-украинской границы и обустройство ее по международным стандартам стало предметом тесного сотрудничества многих ведомств сопредельных стран на правительственном и региональном уровнях. При этом региональные структуры осуществляли на практике основной объем мероприятий, связанных с обустройством совместной границы.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Юрчак, Д.В. Беларусь – Украина : 20 лет межгосударственных отношений : монография / Д.В. Юрчак. – Витебск : УО «ВГУ им. П.М. Машерова», 2012. – 280 с.
2. Острога, В.А. Борьба таможенных органов Республики Беларусь с нелегальным перемещением культурных ценностей на белорусско-украинской границе / В.А. Острога // Инновационные аспекты трансграничного сотрудничества ; редкол.: Г.М. Бровка [и др.]. – Минск : БНТУ, 2009. – С. 103–107.
3. Кабачинський, М.І. Становлення та розбудова Прикордонних військ України в 1991–2003 роках: історичний аспект : дис... д-ра іст. наук: 07.00.01 / М.І. Кабачинський ; Національна академія Державної прикордонної служби України ім. Б. Хмельницького. – Хмельницький, 2006. – 586 арк.
4. Документы о деятельности Государственного таможенного комитета Республики Беларусь (проект постановления, справки, информации и др.), т. 2 // Национальный архив Республики Беларусь (далее НАРБ). – Фонд 7. – Оп. 12. – Д. 414.
5. Документы о деятельности Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, т. 1 // НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 12. – Д. 1871.
6. Концепция развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь до 2015 года // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2006. – 19 января. – N 5/17114.
7. Документы о деятельности Государственного таможенного комитета Республики Беларусь (проект протокола, справки, сведения и др.), т. 1 // НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 12. – Д. 770.
8. Документи (інформації, довідки) з питань зовнішньоекономічної діяльності, том 2 // Державний архів Волинської області (далее ДАВО). – Фонд 3539. – Оп. 16. – Спр. 166.
9. Документы о деятельности Государственного таможенного комитета Республики Беларусь (проект соглашения, справки, информации и др.) // НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 12. – Д. 2455.
10. Пункты пропуска через границу Республики Беларусь // Государственный пограничный комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://gpk.gov.by/border/ppr/>. – Дата доступа : 29.02.2012.
11. Таблицы расстояний между автодорожными пунктами пропуска // Государственный пограничный комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://gpk.gov.by/border/ppr/page.php?sphrase\\_id=91728](http://gpk.gov.by/border/ppr/page.php?sphrase_id=91728). – Дата доступа : 01.03.2012.
12. Інформації, листи про облаштування митниць в 1996–2002 році // ДАВО. – Фонд Р–3505. – Оп. 1. – Спр. 54.
13. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Кабинетом Министров Украины о порядке пересечения белорусско-украинской государственной границы гражданами, проживающими в приграничных районах // Национальный реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 1999. – 27 августа (№ 64). – № 3/23.
14. Переписка с Госкомитетом пограничных войск о режиме работы пунктов местного пропуска через украинско–белорусскую границу и др. за 2000 г. Т. 1 // Государственный архив Гомельской области (далее ГАГО). – Фонд 1174. – Оп. 8. – Д. 3658.
15. Указ Президента Республики Беларусь 10 мая 2006 г. № 313 «О пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь и видах контроля, осуществляемых в них» // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2006. – 17 мая (№ 74). – № 1/7571.
16. Переписка с Советом Министров Республики Беларусь о торгово–экономическом сотрудничестве с другими республиками, о выпуске ценных бумаг, об охране историко–культурного наследия за 1992 г. Т. 7. // ГАГО. – Фонд 1174. – Оп. 8. – Д. 2556.
17. Аналітичні довідки з основної діяльності за 1999 рік // ДАВО. – Фонд 3569. – Оп. 1. – Спр. 58.
18. Аналітичні довідки з основної діяльності за 1997 рік // ДАВО. – Фонд 3569. – Оп. 1. – Спр. 15.
19. Пинский пограничный отряд: 1994–2004. – Пинск : Пинск. регион. тип., 2004. – 22 с.
20. Документы о деятельности Государственного таможенного комитета Республики Беларусь (справки, информации, сведения). Т. 1 // НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 12. – Д. 2377.

## BELARUSIAN–UKRAINIAN COOPERATION IN ARRANGEMENT OF JOINT BORDER

***E.A. BURIK***

***Summary***

This article is devoted to creation and development of customs points on Belarusian– Ukrainian border. The author emphasizes that developed border infrastructure led to activization of interstate contacts and transit traffic. In spite of difficulties connected with making border contracts, neighbouring countries found solutions for many problems. As a result the regime and rules of crossing border were established; transportation of passengers and cargoes was organized and in addition order and legality on the border were provided. The author analyses peculiarities of the location of border crossing points on the Belarusian– Ukrainian border. In the article basic directions of the cooperation of border and customs services are determined; the main purpose of them is providing continuous function of border posts.

© Бурик Е.А.

*Поступила в редакцию 15 апреля 2012 г.*