

УДК: 351.746.1:339.56

Борисенко Ольга Петрівна

професор кафедри обліку і аудиту
Дніпропетровського університету митної справи та фінансів,
доктор наук з державного управління, доцент

Лебедєва Анна Юрїївна

провідний фахівець кафедри іноземних мов
Дніпропетровського університету митної справи та фінансів

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОГО КОРДОНУ В АСПЕКТІ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Анотація. У статті розглядається одна з проблем розвитку транскордонного співробітництва прикордонних регіонів України і Польщі, а саме режим перетину кордону. Аналізується сучасний стан, проблеми українсько-польського кордону та шляхи їх вирішення.

Ключові слова: транскордонне співробітництво, українсько-польський кордон, транскордонні регіони, пішохідний перехід через кордон, прикордонна торгівля.

Борисенко О. П., Лебедева А. Ю. Проблемы и перспективы развития украинско-польской границы в аспекте трансграничного сотрудничества

Аннотация. В статье рассматривается одна из проблем развития трансграничного сотрудничества приграничных регионов Украины и Польши, а именно режим пересечения границы. Анализируется современное состояние, проблемы украинско-польской границы и пути их решения.

Ключевые слова: трансграничное сотрудничество, украинско-польская граница, трансграничные регионы, пешеходный переход через границу, приграничная торговля.

Borysenko O. P., Lebedeva A. U. Problems and development prospects ukrainian-polish border in aspect transboundary cooperation

Annotation. The problems and possibilities of cross-border cooperation of Ukraine and Poland in the aspect of state regulation of the border are considered in the article. The authors analyze the level of development of border regions of Ukraine. Also the modern model of functioning of the Ukrainian-Polish border is described. The authors reveal the specific features and problematic aspects of the Ukrainian-Polish border.

The authors of the article pay attention to the current situation and the quality of service of border traffic. One of the main problems of cross - border is the load of the checkpoints. So the solutions to this problem are put forward in this article.

There are justified the necessity, advantages and possibilities of the pedestrian traffic across the Ukrainian-Polish border. The article describes the attitude of the Polish government and local people of border areas of both countries on this issue. The authors consider the specifics and problematic aspects of the functioning of the single pedestrian point on the Ukrainian - Polish border. The authors provide recommendations for the improvement of the mode of crossing the border in the pedestrian cross-point, simplification of customs procedures as for citizens and public servants.

Keywords: cross-border cooperation, Ukrainian-Polish border, cross-border regions crosswalk across the border, border trade.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Ратифікувавши Угоду про асоціацію з Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами, Україна отримала інструментарій та дороговказ для своїх перетворень. Виконання вимог цієї Угоди дає можливість Україні в подальшому стати повноцінним членом ЄС. Саме тому на сучасному етапі розширення процесів євроінтеграції зростає роль транскордонного співробітництва (далі – ТКС) для соціально-економічного, політичного і культурного розвитку не лише західних регіонів України, що безпосередньо межують з країнами ЄС, а й для сталого економічного зростання і політичної стабільності всієї країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тематиці транскордонного співробітництва, становленню, розвитку і державному регулюванню кордону надавали уваги багато як вітчизняних учених (Н. Мікула, В. Борщевський, А. Вавринюк, Т. Васильців, Б. Захарчук, Є. Кіш, М. Куйбіда, Н. Коцан), так і зарубіжних (З. Рикель, М. Сивіцький, З. Макела, Т. Коморніцькі, С. Романов, Я. Логінов) у галузях політології, економіки, географії.

Про транскордонне співробітництво як невід’ємний атрибут ефективного партнерства України з ЄС постійно наголошується під час роботи спільних робочих груп та комісій, а також у виступах представників Європейського Союзу та членів делегацій відповідних європейських держав.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Однак проблеми режиму перетину українсько-польського кордону та шляхи їх вирішення докладно не розглядалися на науковому рівні.

Формулювання цілей статті. Мета статті полягає в розкритті проблем, які існують на українсько-польському кордоні та аналізі перспектив дальшої співпраці країн в контексті транскордонних відносин в умовах євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу. ТКС як окремий напрямок взаємодії прикордонних територій отримало значний розвиток в Україні наприкінці ХХ

століття. Проаналізувавши роботи вчених щодо сутності поняття ТКС, ми узагальнили і сформулювали найбільш оптимальне визначення для нашого дослідження. Отже, транскордонне співробітництво – це особлива форма інтеграційної та зовнішньоекономічної політики сусідніх держав на основі коопераційних, виробничих та інших зв'язків окремих господарських суб'єктів прикордонних територій шляхом усунення політичних і адміністративних бар'єрів, з метою створення господарської, соціальної та культурної інфраструктури, а також підвищення рівня життя населення. ТКС означає співпрацю суміжних територій сусідніх держав, тобто визначальною є наявність кордону між територіями, що співпрацюють.

Світовий досвід транскордонних взаємин між сусідніми державами дозволяє виділити шість моделей функціонування державних кордонів, а саме: жорстку політичну, жорстку економічну, симетричну, асиметричну, вибірково спрощену та відкриту.

На сьогоднішньому етапі розвитку українсько-польських відносин державам притаманна вибірково спрощена модель функціонування кордону, що полягає в диференційованому підході до умов перетину кордону. Така модель реалізується за територіальним і національним принципом за наявності між громадянами суміжних країн родинних, історичних і культурних зв'язків.

На фоні загального візового режиму для більшості населення країни запроваджується спрощена процедура перетину кордону для окремих груп людей. На території України створено смугу прикордонної території шириною 30 км, де візовий режим практично скасовано. Громадянам, які проживають в межах зазначеної зони, для перетину кордону достатньо надати, крім закордонного паспорта, документ, у якому вказано місце проживання в межах цієї території. Наразі активно розглядається питання розширення зони малого прикордонного руху (МПР) до 50 км. Крім 30-кілометрової смуги для жителів прикордонних областей, введено 7-денну шопінгову візу, наявність якої

полегшує і прискорює процедуру отримання багаторазової шенгенської візи в майбутньому. Україна ж зі свого боку не впроваджує віз для громадян Польщі.

Крім територіального, реалізовано також національний принцип перетину кордону. Громадянам України, які підтверджують своє польське походження або родинні зв'язки, видається «Карта поляка» для безвізового перетину кордону. Така модель є першим кроком на шляху до впровадження відкритої моделі функціонування кордону [1, с. 347-348].

Аналізуючи геополітичні, економічні та соціальні чинники становлення ТКС між Україною та Польщею, можна ідентифікувати такі чинники, що впливають на розвиток відносин прикордонних територій:

1. Режим перетину кордону (кількість прикордонних пунктів пропуску, наявність і довжина черг, складність і тривалість митних процедур, суб'єктивне ставлення працівників прикордонних і митних служб, інфраструктура пунктів пропуску).

2. Складність, вартість і тривалість процедур оформлення віз та отримання закордонних паспортів.

3. Якість і повнота системи нормативно-правового забезпечення ТКС та умов підприємницької діяльності в суміжних із ним сферах – уключаючи ставки акцизного збору на основні групи товарів «човникової» та контрабандної торгівлі (алкогольні напої, тютюнові вироби тощо), антимонопольне законодавство, митно-тарифні і нетарифні обмеження, мінімальну заробітну плату, міграційне законодавство, рівень централізації влади (відповідність адміністративних і фінансових можливостей місцевої влади по обидва боки кордону) тощо.

4. Діяльність та активність єврорегіонів, їх виконавчих органів і представництв в областях та районах.

5. Рівень поінформованості населення про можливості та перспективи використання інструментарію ТКС у своїй професійній та побутовій діяльності.

6. Рівень розвитку інституційної інфраструктури ТКС.

7. Розвиненість транспортної мережі (можливість швидкої і безперешкодної доставки людей і товарів з однієї країни в іншу в межах прикордоння: автобусні маршрути, залізничне сполучення, мала авіація тощо).

8. Характер співпраці великого та малого бізнесу різних країн на транскордонному рівні.

9. Рівень корупції у сферах, дотичних до ТКС (отримання закордонних паспортів і віз, переміщення товарів через митний кордон, діяльність контрольних органів та самоврядних інституцій) [2, с. 17-19].

Розглянемо детальніше один із цих чинників, а саме режим перетину кордону, і проаналізуємо проблеми та перспективи, які існують на українсько-польському кордоні.

За своєю природою українсько-польський кордон є специфічним. Насамперед це пов'язано з різним рівнем соціально-економічного розвитку країн. Для більшої частини населення прикордонних регіонів кордон – це основне джерело заробітку. Це й не дивно, адже за офіційними даними станом на 1 січня 2015 року соціальні послуги в центрах зайнятості Львівщини отримують 25,2 тис. безробітних (минулого року – 23,1 тис.) [3], за даними обласного центру зайнятості Волинської області кількість зареєстрованих безробітних на 1 березня 2015 року становить 11,7 тис. осіб. Тому сьогодні однією з форм самозайнятості мешканців західних регіонів України є прикордонна торгівля, що виникла практично без участі держави [4].

У структурі осіб, що перетинають українсько-польський кордон, щодо мети поїздки майже 80 % українців зазначають здійснення покупок (іншими словами «човникова торгівля»). Це створює серйозну конкуренцію торговельним закладам регіону та вітчизняним товаровиробникам. Основними товарами, що користуються попитом серед українців у Польщі, є продукти харчування (особливо м'ясна та молочна продукція), продукти домогосподарства, предмети оздоблення інтер'єрів, будівельні матеріали, одяг та взуття, запчастини до транспортних засобів, нова та вживана побутова техніка.

Громадяни Польщі в Україні переважно купують пальне (попит на нього зменшився у зв'язку з різким підвищенням цін 2015 року), алкогольні, тютюнові та кондитерські вироби. Можна стверджувати, що польський виробник займає на українському прикордонному ринку чільне місце, оскільки близько 63 % торгівців громадських ринків м. Львова закупають товари в Польщі, більшість яких завозиться в Україну нелегально. Активізація транскордонної контрабандної діяльності пов'язана передусім із відмінностями вітчизняної та європейської цінової політики та з відкритістю європейських ринків. Податки на тютюнові вироби в країнах ЄС значно вищі ніж в Україні, що створює стимули для здійснення контрабандної діяльності цими товарами [5].

Інтенсивність перетину українсько-польського кордону вражає. Понад 15 мільйонів осіб перетнули торік українсько-польський кордон. Половина з них – мешканці прикордоння, учасники МПР, які перетинають кордон щодня, а й іноді по декілька разів на добу. Щороку кількість людей, які перетинають кордон України з Польщею, зростає на 10 %. На Львівській митниці щодня кордон перетинає майже 11 тисяч транспортних засобів та понад 33 тисячі громадян. На Волинській митниці в середньому за добу оформлюється 10 тисяч транспортних засобів і понад 20 тисяч громадян перетинають кордон.

Якість обслуговування прикордонного руху знижена через невідповідність проектної пропускної здатності міжнародних автомобільних пунктів пропуску (МАПП) фактичним показникам та їх перевантаженість. Унаслідок цього автомобільні черги на митних пунктах пропуску сягають подекуди декількох кілометрів. Наприклад, на МАПП «Смільниця» завантаженість пункту щодо перетину легкових автомобілів становить 560,8 %, на МАПП «Рава-Руська» – 218,1 %, щодо вантажних автомобілів – 158,0 %; на МАПП «Ягодин» щодо легкових автомобілів – 102,6 %, автобусів – 111,1 %, вантажних автомобілів – 119,0 %; на МАПП «Устилуг» відповідні показники становлять – 116,6 % щодо легкових автомобілів і 733,3 % щодо автобусів. Натомість

найменш завантаженим є МАПП «Краковець». Однією з причин сповільнення руху людей та товарів через міжнародні пункти пропуску є недостатня їх укомплектованість технічними засобами, які є зношеними і застарілими. Укомплектованість технічними засобами на українсько-польській ділянці кордону становить 10-55 % (залежно від наявності певного виду технічного засобу) [6].

Першою спробою розвантаження пунктів пропуску і скорочення черг стало збільшення їх кількості. Відтепер на українсько-польському кордоні функціонує 16 пунктів пропуску (8 автомобільного сполучення і 8 залізничного). Нові пункти пропуску побудовано за європейськими стандартами та обладнано більш сучаснішими технічними засобами. Проте досі не розбудовано належну транспортну мережу та інституційну інфраструктуру (митні склади, автомобільні стоянки, логістичні та бізнес-центри, торговельні комплекси та ін.), що б значною мірою зацікавило громадян перетинати кордон у нових пунктах пропуску. До того ж існує значна проблема бездоріжжя під'їзної дороги до кордону з території України, і тому основний пасажиропотік зосереджено саме в «старих, звичних для громадян» МАПП.

Також для розвантаження МАПП українськими та польськими прикордонниками запроваджено спільний контроль у чотирьох нових пунктах пропуску «Смільниця – Кросценко», «Устилуг – Зосин», «Грушів – Будомеж», «Угринів – Долгобичув». Досвід «єдиної зупинки» на кордоні під час проведення Євро-2012 дозволяє говорити про позитивні результати, а саме: скорочення часу очікування, зменшення черг, підвищення ефективності функціонування прикордонних служб, зменшення рівня корупції та ефективна боротьба з контрабандою товарів. Наразі українськими і польськими чиновниками обговорюється питання запровадження спільного контролю в усіх пунктах пропуску.

На нашу думку, одним з актуальних напрямків зменшення завантаженості МАПП та вдосконалення функціонування кордону є побудова пішохідних

переходів через кордон. На сьогодні на українсько-польському кордоні (довжиною 425,2 км) функціонує лише один такий перехід у МАПП «Шегині – Медика».

Пішохідні переходи через кордон – це зручно насамперед для учасників МПР. На кордоні між Польщею і Німеччиною, який на 50 км коротший від українсько-польського, налічувалося (перед уходом Польщі до спільної зони Шенген) 40 піших переходів, на давньому польсько-словацькому кордоні всі 50 пунктів пропуску були доступні для пішоходів, але не всіма могли проїжджати машини: було багато маленьких, туристичних, лише пішохідно-велосипедних переходів, особливо в гірській місцевості.

Основними перевагами пішохідного перетину кордону для пересічних громадян можна назвати такі:

- час, витрачений на перетин кордону (автобуси і потяги стоять на кордоні щонайменше 2 години, автомобілі – іноді до 5 годин, а пішки перетнути кордон можна навіть за 10 хвилин);

- вільний вибір маршруту (нерозвиненість транспортних мереж між країнами призводить до значних труднощів потрапляння до потрібного місця. Особливо це стосується громадян, які офіційно працюють або вчаться в польських установах, а проживають в українських прикордонних містечках (або навпаки). Так, існує лише декілька сполучень між країнами, переважно нічних, і вартість квитків досить висока, що є проблемою для місцевого населення). Піші переходи дозволяють громадянам добровільно обирати маршрут і час подорожі;

- вартість (з огляду на ціни на квитки та на пальне піший перетин кордону – найдешевший);

- уникнення причетності до правопорушень (громадянин, перетинаючи кордон на автобусі чи автомобілі, не може нести відповідальність за дії водія чи інших пасажирів).

Пішохідний перехід в МАПП «Шегині» користується значною популярністю. Державна митна служба збільшила з 5 грудня 2012 року пропускну здатність пішохідного переходу з 2,6 тис. до 8,5 тис. людей на добу (зауважимо, що це не максимальне число громадян, які перетинають пішки кордон).

Польська сторона також зацікавлена в будівництві пішохідних переходів. З її боку необхідну нормативну базу вже створено. Рішенням польського уряду від 30 листопада 2013 року дозволено побудову пішохідних коридорів у вже чинних дорожніх пунктах пропуску на кордоні з Україною та вкладення інвестицій у цей проект. Для початку пішохідні пункти пропуску може бути побудовано в трьох дорожніх переходах: Гребенне – Рава Руська, Будомеж – Грушів та Долгобичів – Угринів. Окрім того, воєвода Підкарпатського воєводства дозволив відкриття пішохідної смуги в пункті пропуску, що незабаром відкриється (Мальговиці – Ніжанковичі, Львівська обл.), за умови, що на це погодиться українська влада.

Що стосується позицій українського і польського населення прикордонних регіонів щодо збільшення кількості пішохідних пунктів перетину кордону, то можна стверджувати про значну зацікавленість і потребу в цьому. Про це свідчить офіційно створена Кампанія активістів під назвою «Piesze przejścia graniczne / піші переходи» (з січня 2013 р.), основною метою якої є домогтися зняття дискримінації з осіб, які хочуть перетнути польсько-український чи польсько-білоруський кордон пішки або велосипедом. Співпраця Кампанії з польськими, українськими і білоруськими місцевими урядами показала перші результати: відкриття пішохідного пункту пропуску в Кузьніци-Білостоцькій на кордоні з Білоруссю, рішення про запровадження пішохідного руху на переходах Половце (Білорусь) та Мальговиці-Ніжанковичі (за умови згоди української сторони) та проведення всебічного аудиту всіх дорожніх пунктів пропуску на польському кордоні щодо того, які інвестиції там необхідні, щоб запровадити в них пішохідний рух.

На нашу думку, для ефективного функціонування пішохідних пунктів пропуску, уникнення черг і зменшення контрабандних потоків потрібно розробити типологічний проект роботи пішохідного переходу через кордон як окремого функціонального підрозділу митниці або митного поста.

Основна проблема полягає в тому, що в Митному Кодексі України (МКУ) не виокремлюються поняття «пішохідний перехід через митний кордон», «пішохідне сполучення» або «пішохідний пункт пропуску», звідки виникає проблема здійснення митних процедур. На сьогодні митні процедури на пішохідному переході здійснюються за аналогом митного контролю та митного оформлення товарів, що перевозяться громадянами в автомобільному транспорті. У МКУ виокремлено статті щодо митних формальностей на морському і річковому транспорті, на автомобільному і залізничному, а також на авіатранспорті, адже кожне сполучення має свої особливості. Тому, на нашу думку, доречним було б виокремити й пішохідне сполучення.

Специфіка пішохідного переходу полягає в тому, що він призначений для спрощеного митного контролю, проте інспектори митної служби вилучають у громадян, які перетинають кордон пішки, і наркотичні речовини, і зброю, і коштовні мобільні телефони. До того ж значна частина товарів польського виробництва нелегально потрапляє на українські ринки саме за допомогою «човників», які перетинають кордон пішки по декілька разів на добу. Тому до організації митного контролю на пішому переході слід підходити дуже ретельно.

Почнемо з того, що на пішохідному сполученні мають бути чітко розмежовані смуги руху («зелений» та «червоний» коридори) у напрямку «вхід до України» і «вихід з України». Як свідчать дослідження, потік громадян через кордон значний, тому варто виокремити смугу руху в двох напрямках для громадян, які не займаються прикордонною торгівлею (туристів, дипломатів, студентів та ін.), як це зроблено на польській стороні. Громадянин добровільно обирає смугу руху, чим заявляє про свої права та обов'язки. Насамперед це

потрібно для полегшення та прискорення здійснення митних процедур, складання інспекторами митної служби протоколів про порушення митних правил, оформлення карток відмов у пропуску на митну територію України, актів особистого огляду і актів передання товарів для зберігання на склад. Усі зазначені вище митні процедури здійснюються на основі подання митної декларації, яка також не розроблена під специфіку пішохідного сполучення.

Ще одним питанням є запровадження електронного оформлення товарів, уведення програмного забезпечення для комплексної системи управління ризиками та ведення митної статистики. Автоматизована система митного оформлення «Інспектор-2006» не передбачає такого структурного підрозділу, як пішохідний перехід і оформлення товарів, які вносяться/виносяться громадянами на/з митної території України.

Доречним було б запровадити на пішохідних переходах проведення спільного контролю польськими і українськими службами, що б дало змогу прискорити митний контроль, зробити його більш ефективнішим із застосуванням сучасних технічних засобів. Узагалі використання досвіду європейських країн у державному регулюванні кордонів та усунення торговельних бар'єрів між країнами має стати для України на сучасному етапі трансформаційних реформ пріоритетним.

Висновки з даного дослідження. Проаналізувавши сучасний стан українсько-польського кордону, можна стверджувати, що проблеми, які існують в цій сфері, мають негативний вплив на розвиток не лише прикордонних територій України, а й усієї країни. Перспективи розвитку українсько-польського кордону в аспекті транскордонних відносин є широкими. Вибравши європейський напрямок свого розвитку, Україна має поступово адаптувати суспільство для відкриття кордонів з країнами ЄС, забезпечивши стабільну нормативно-правову базу з метою підвищення конкурентоспроможності країни та захисту інтересів населення.

Співпраця з польськими службами та використання їх досвіду у сфері митного регулювання допоможе в подоланні корумпованості державних органів, викриттю контрабандних схем переміщення товарів через митний кордон України та легалізації прикордонної торгівлі. Український уряд мусить сприяти транскордонній співпраці держав, поліпшенню умов перетину кордону, адже вектор української зовнішньої політики скерований на євроінтеграцію і країна має поступово виходити на європейські стандарти розбудови і розвитку.

Перспективи подальших розвідок. Подальших розвідок потребують питання співпраці державних органів управління з громадянським суспільством щодо шляхів вирішення проблем, що постають унаслідок асиметрії економічного розвитку прикордонних територій України та Польщі, потреби розробки інструментарію поетапної трансформації форм транскордонного співробітництва в процесі євроінтеграції.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Папіш Н. І. Перспективні моделі розвитку функціональної складової українсько–польського державного кордону / Папіш Н. І. // Гілея : науковий вісник . – 2013. – №78. – С. 346-349.
2. Проблеми розвитку транскордонного співробітництва України в умовах розширеного ЄС : монографія / [Н. Мікула, В. Борщевський, Т. Васильців]. – Львів: Ліга Прес, 2009. – 436 с.
3. Соціально-економічне становище Львівської області серед регіонів України у січні 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.lv.ukrstat.gov.ua.
4. Економіка Волині у січні – лютому 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.lutsk.ukrstat.gov.ua.
5. Badanie obrotu towarow i uslug w ruchu granicznym na granicy polsko-ukraińskiej i polsko-białoruskiej w 2013 roku [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.stat.gov.pl>.
6. Засадко В. Щодо інструментів створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі [Електронний ресурс] / В. Засадко // Регіональний філіал НІСД у м. Львові. – Режим доступу : http://lv.niss.gov.ua/content/articles/files/schodo-instrumentiv_zasadkoaf8a9.pdf. – Назва з екрану.

Statement of the problem. Ukraine received the tools and direction to their transformation from ratifying the Association Agreement with the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States. Meeting the requirements of the Agreement allows Ukraine in the future become a full member of the European Union.

Urgency. At present enlargement process of European integration, the role of cross-border cooperation for socio-economic, political and cultural development not only western regions of Ukraine, which directly border with the European Union, but also for sustainable economic growth and political stability of the country.

Purpose of the article – to reveal the problems of the Ukrainian-Polish border and analyze the prospects of further cooperation in the context of cross-border relations in the context of European integration.

The task of the article – to analyze problems of cross-border cooperation, the regime crossing the Ukrainian-Polish border, to identify ways to address these problems.

Summary. Cross-border cooperation – a special form of integration and foreign policy of neighbouring countries on the basis of cooperation, production and other relations of individual economic entities border areas by removing political and administrative barriers to create economic, social and cultural infrastructure and improve people's lives. World experience of cross-border relations between neighbouring states can provide six models of functioning of state borders, namely a rigid political, economic rigid, symmetrical, asymmetrical, selectively open and simplified.

Conclusion and outcomes. At this stage of development of Ukrainian-Polish relations inherent powers selectively simplified model of the border, which is a differentiated approach to the conditions of entry. This model is being implemented by the territorial and national basis if between citizens of neighbouring countries familial, historical and cultural ties.

Problems in this area have a negative impact on the development of border areas not only Ukraine but the whole country. Prospects of Ukrainian-Polish border in terms of cross-border relations is broad. Having chosen the European way of development, Ukraine should gradually adapt society to open borders with Europe providing a stable regulatory framework in order to increase the country's competitiveness and protection of the population.

Cooperation with Polish services and using their experience in the field of customs regulations will help in overcoming corruption in government bodies, exposing smuggling schemes for movement of goods through the customs border of Ukraine and the legalization of border trade. The Ukrainian government is to promote cross-border cooperation of, improvement of border crossings, as a vector of Ukrainian foreign policy is aimed at European integration and the country has gradually come to European standards of building and development.