

СТЕНОГРАМА

виїзного засідання Комітету з питань інтеграції України до
Європейського Союзу

1 липня 2025 року, м. Вінниця

Веде засідання голова Комітету КЛИМПУШ-ЦИНЦАДЗЕ І.О.

ГОЛОВУЮЧА. Добрий день. Добрий день, шановні колеги, шановні пані і панове. Ми дуже раді розпочати наше чергове виїзне засідання Комітету з питань інтеграції України до Європейського Союзу, на цей раз у Вінниці і на Вінниччині. Дуже вдячні за теплий прийом усіх місцевих служб і місцевої влади тут для нас, де ми вчора мали можливість проїхатися по різним пунктам пропускним кордону між Україною і Молдовою. Дуже багато ми всього важливого, я думаю, побачили, і сьогодні сподіваємося на змістовну розмову.

Спочатку, колеги, оскільки це в нас з вами засідання комітету, ми з колегами - членами комітету маємо ухвалити порядок денний, для того щоб ми могли працювати, оскільки ми розраховуємо на те, що ми з вами попрацюємо і ухвалимо рішення, контролювати виконання яких ми потім зможемо, і працювати разом з нашими колегами-урядовцями, разом з нашими колегами на рівні місцевої влади, регіональної влади, і рухати ті проблеми, чи вирішення радше їх, чи проблеми до їхнього вирішення, які ми сьогодні з вами тут обговоримо.

Тому насамперед, колеги - члени комітету, хотіла запитати чи в нас є Олена Вінтоняк на зв'язку? Це питання до нашого секретаріату, тому що мені на даний момент я не бачу кворуму, тому нам потрібно... Є, так, ви, пані Олено? Ми вас тільки чуємо, не бачимо.

ВІНТОНЯК О.В. Є. Доброго дня.

ГОЛОВУЮЧА. Чудово! Значить маємо кворум. Ми можемо тоді

спробувати затвердити проект порядку денного.

Колеги, хто за те, щоб той проект порядок денного, який був розісланий усім колегам, з яким ви мали можливість ознайомитися, затвердити? Прошу голосувати.

Климбуш-Цинцадзе – за.

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. Наливайченко – за.

ГАЛАЙЧУК В.С. Галайчук – за.

ЛЮБОТА Д.В. Любота – за.

ВІНТОНЯК О.В. Вінтоняк – за.

МЕЛЬНИК П.В. Мельник – за.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, колеги. Рішення einstimmig.

І можемо розпочинати нашу роботу. З вашого дозволу, кілька слів про те, що комітет протягом роботи в цій каденції досить активно відстежує і координує свою роботу разом з урядовими інституціями, з урядовими структурами щодо впровадження стратегії інтегрованого управління кордонами. Ми дуже вдячні нашим колегам якраз і з Державної прикордонної служби за те, що вони лідирують у цьому процесі; за те, що вони розуміють усі деталі того, а що потрібно змінити для того, щоби наш кордон був все-таки безпечним, був прозорим, був комфортним, був надійним як для наших громадян, так і для тих гостей, які до нас приїждять з-за кордону.

І сподіваємося, що сьогодні, окрім питань, які будуть зачіпати україно-молдовський кордон і питання стосовно цієї частини ділянки кордону, ми зможемо також обговорити наступні плани з оновлення і ухвалення нової

стратегії інтегрованого управління кордонами на наступні роки.

Я хотіла би подякувати Консультативній місії Європейського Союзу в Україні, пані О'Салліван, яка представлена тут пані О'Салліван, і цілою командою місії за те, що якраз завдяки їхній допомозі, їхньому включенню, їхній активній і проактивній позиції ми маємо можливість проводити ці виїзні засідання нашого комітету, і дуже цінуємо нашу взаємодію і співпрацю. Дякуємо за те, що допомагаєте Україні трансформувати от цю частину наших євроінтеграційних завдань, з тим щоби ми відповідали такі вимогам, підходам Європейського Союзу і могли розраховувати на те, що і в цій частині достатньо швидко досягнемо тих цілей для того, щоби від кандидатського статусу все-таки перейти до можливості членства.

Тому я впевнена, що наша ця взаємодія і робота продовжиться і надалі і ми з вами зможемо, так як нам уже вдалося трошки просунутися в попередні рази, зможемо вийти на конструктивні рішення, які зможемо спільно впроваджувати в життя.

Я зараз, якщо дозволите, з вдячністю до місцевої влади, ми маємо тут високе і широке представництво місцевої влади, спочатку запросила би до кількох таких вступних вітальних слів представників і обласної військової адміністрації, і представників обласної ради, і мера міста. Я дуже дякую за те, що ми маємо на найвищому рівні сьогодні представництво. Давайте ми, може, почнемо з першого заступника начальника ОВА пані Наталі Заболотної. Пані Наталю, вам слово. І перейдемо до наших колег вже із крила представницького, і потім до міста, яке нас сьогодні приймає. Дякуємо.

ЗАБОЛОТНА Н.М. Дякую, пані Іванно. Вітаю всіх, шановні народні депутати, представники уряду, представники Консультативної місії Європейського Союзу, шановні друзі, учасники сьогоднішнього засідання!

Насамперед я хочу, пані Іванно, вам і всьому Комітету Верховної Ради з питань інтеграції України до Європейського Союзу подякувати за увагу до цієї тематики, яку сьогодні ми будемо розглядати. Тому що ця тема

надзвичайно важлива для Вінницької області, для нашого регіону, тому що це низка питань, насамперед економічних, безпекових. І пункти пропуску справді стратегічно важливі не тільки для нашого регіону, а й в цілому для нашої країни. І тому саме представники якраз такого високого представництва сьогодні на теренах нашої області.

Я впевнена, що завдяки цій увазі і піднятим питанням сьогодні ми справді дуже віримо в те, що ми зможемо зрушити з тієї точки, на якій сьогодні перебуває питання реалізації проєктів розбудови пунктів пропуску. І я впевнена, що це дасть нам можливість впевнено рухатись вперед, і в тому числі до Європейського Союзу, і логістично відкрити додаткові маршрути з нашої країни в умовах повномасштабного вторгнення. Додаткові логістичні маршрути, вони вкрай важливі сьогодні для нашої країни. Тому я впевнена, що не дарма така увага сьогодні цій тематиці.

Я дякую вам. І бажаю всім учасникам плідної роботи сьогодні.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пані Наталю. Сподіваюся, що, дійсно, так все і вдасться.

Пане Вячеславе, Вячеслав Соколовий, голова Вінницької обласної ради, будь ласка, вам слово.

СОКОЛОВИЙ В.П. Доброго ранку у Вінниці, шановні народні депутати, шановні урядовці, міжнародні наші партнери, представники! Пані Іванно, дякую за те, що Комітет з інтеграції до Європейського Союзу працює у Вінниці. І питання про безпеку, комфорт, облаштованість інфраструктури на кордонах, воно надзвичайно важливе, бо це питання, яке служить безпеці, служить комфорту, в принципі, з яким щоденно ті, хто перетинають кордони - це наші люди, це наші гості, - ну, стикаються, і це обличчя нашої країни.

Сьогодні мова про міст Ямпіль-Косеуць. Це ще один акцент, який наближатиме Україну до Європейського Союзу. Для Вінниччини це особливо важливо, бо дозволить розвивати в першу чергу найближчі території і

громади, а стратегічно для України взагалі без жодних обговорень, і для Молдови, бо це б відкрило дуже великі логістичні можливості, ну, і слугувало б знову ж таки в частині безпеки. І зараз, в той час, коли логістика для підтримки наших захисників надзвичайно важлива в частині взаємодії з нашими сусідами – країнами Європейського Союзу, вона б посилила нашу обороноздатність. А в нашій частині ми маємо сьогодні у ямпільській громаді вже зареєстрований перший серед громад, крім міста Вінниці, індустріальний парк. І молдовська сторона вже заявила про те, що за наявності вільного і зручного переходу вони готові активно заходити з інвестиціями.

Тому бажаю успіхів сьогодні в роботі комітету. Дякую за запрошення. І давайте розвивати Вінниччину і Україну разом.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Вячеславе.

Запрошую до слова мера міста Вінниці. Ми всі з захопленням, пане Сергію, багато людей вперше тут завдяки нашому засіданню, у Вінниці, і вражені дуже позитивно, і приємно вражені, містом. Тому радо... ну, дякуємо вам за таке керування містом. І запрошую вас, пане Сергію Моргунов, до слова. Дякую.

МОРГУНОВ С.А. Дякую, пані Іванно. Шановні народні депутати, ну, до речі, дякую за комплімент, ми готові приймати хоч кожен день такі поважні делегації і поважні такі засідання, особливо якщо говорити про європейську інтеграцію. ... *(Не чути)* західними країнами, я маю на увазі країнами Балкан: Болгарію, Грецію і так далі. Це перше питання.

Друге. Я думаю, що досить важливо розвивати саму інфраструктуру прикордонних пунктів. Я вам розкажу таку історію. У 2022 році я перетинаю кордон у зв'язку з відрядженням в одному нашому переході, і елементарна річ: належне утримання і вигляд, будемо так казати, наших пропускних пунктів. І я звертаюсь до наших прикордонників і кажу: "Давайте я вам дам

субвенцію на те, щоб ви зробили капітальний ремонт туалету". Окей, потім виявляється, що прикордонники не можуть взяти цю субвенцію, тому що сам перехід не належить до прикордонної служби, це митниця. Звертаюсь до митниці: давайте дамо вам субвенцію зробити ремонт туалетів. Не може митниця прийняти, тому що вони не розуміють, в якому це віданні.

Я розумію, що на сьогоднішній день це вже більше до Міністерства інфраструктури. І тут, дійсно, важливо, щоб оця інфраструктура для тих, хто перетинає кордон; для тих, хто працює на кордоні, вона досить важлива. І в даному випадку я думаю, що місцеві органи влади, не тільки місто Вінниця, а і Ямпіль, і Могилів-Подільський, вони досить активно можуть долучитися в тому числі до такої підтримки.

Якщо говорити про Вінницю. Ми навіть на розвиток нашого прикордонного загону за останніх 3 роки виділили 25 мільйонів. Це не просто на підтримку Збройних Сил і для сил оборони, а саме для розвитку інфраструктури, мається на увазі для будівництва або капітального ремонту відповідних закладів або об'єктів, які саме направлені на забезпечення прикордонної діяльності наших прикордонників.

Тому місцеві органи влади готові долучитися до цього процесу. І ми радо вітаємо наших європейських партнерів, тому що ми впевнені, що саме спільними зусиллями ми можемо налагоджувати оце транскордонне співробітництво, особливо в контексті майбутнього членства України в Євросоюзі.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дуже дякую. Дякую, пане Сергію.

Я також хотіла би привітати сьогодні і подякувати за те, що ви є з нами, нашого Надзвичайного і Повноважного Посла України в Республіці Молдова пана Пауна Роговея. Для нас дуже цінно те, що ви знайшли можливість приїхати сюди, попрацювати з нами і вчора на пунктах перетину. І переконані, що все, що ми тут зараз напрацюємо спільно, ви вже почнете

втілювати далі в життя у якості своїй представника України на теренах Молдови.

Тому, пане Пауне, вам слово, будь ласка.

РОГОВЕЙ П.А. Пані голово, дуже вдячний за запрошення на цей важливий захід. Шановні друзі, радий вас вітати! Цей проєкт і багато інших проєктів проходять реалізацію свою в тому числі за активної участі нашого Посольства у Республіці Молдова. Торкаючись саме цього проєкту, він є дуже важливим як для України, так і для Республіки Молдова. Його реалізація нам дозволить відкрити новий транспортний коридор, який забезпечить нашим перевізникам, нашим виробничим потужностям, які експортують свої товари на ринках, у тому числі Євросоюзу, отримати новий коридор, новий шлях до виходу на європейські ринки. Цей коридор по Молдові до півдня забезпечить нам вихід прямо на відповідні потужності на території Румунії.

Ми знаємо, наскільки важливим сьогодні для нас є експорт наших зернових, сільськогосподарської продукції, в тому числі через порти Констанца на Дунаї, Галац в Румунії. Тобто це буде додаткова можливість, додаткові умови для наших перевізників потрапляти саме в ці хаби для подальшого перевезення наших товарів і в країни Євросоюзу, і в інші регіони світу.

Що стосується цього проєкту, я розумію, що на сьогоднішній день є окремі труднощі з фінансуванням будівництва цього мостового переходу. Але проєкт в цілому має дві складові: саме будівництво цього об'єкта, і є ще один аспект – це необхідність досягнення домовленостей між сторонами. А в даному конкретному випадку йдеться про Держприкордонслужбу України і про прикордонну поліцію Республіки Молдова спільно з митниками з обох сторін. Потрібно досягти принципової згоди щодо місця розташування митно-прикордонних модулів.

Ми знаємо, що позиція української сторони полягає в тому, що на

цьому пункті пропуску, який обома сторона визначений як спільний пункт пропуску в майбутньому, цей модуль, митно-прикордонний, має бути розташований на території України, і, в принципі, проєктною документацією так і передбачено.

Молдовська сторона має власну позицію. Вона виходить, офіційно заявляє про те, що є окремі безпекові аспекти. І, виходячи з цього, вони наполягають на тому, щоб ми побудувати два модулі і здійснювали спільний контроль на виїзд в Молдову, на в'їзд в Молдову наші прикордонники і митники і молдовські прикордонники і митники в їх пункті пропуску, а на в'їзд в Україну наші митники і прикордонники плюс молдовські здійснювали би контроль і пропуск на нашому пункті пропуску.

Взагалі, якщо говорити про цей проєкт, тут йдеться про реалізацію конкретних положень міжурядової угоди про будівництво цього автодорожнього мостового переходу, яка була підписана ще в червні, 12 червня 2023 року, в Києві. І, саме головне, ця угода була підписана за ініціативою Президента України Володимира Зеленського та Президента Республіки Молдови Майї Санду.

Принципова домовленість на рівні глав держав була досягнута ще в 2021 році в місті Києві під час зустрічі двох президентів. До цього готувалося обґрунтування. Я не буду поглиблюватися у це, тому що ми всі знаємо, наскільки нам, особливо зараз, потрібні нові шляхи, нові транспортні коридори, в тому числі і з нашою сусідньою державою.

Більш того, ця угода була ратифікована Верховною Радою України 8 листопада 2023 року, а молдовською стороною ще раніше – 31 липня 2023 року. Наразі, окрім, якщо залишити в сторону будівництво самого мостового переходу, між Україною і Республікою Молдова в рамках комунікації між прикордонними службами йдуть консультації і перемовини саме стосовно того питання, з чого я починав, тобто місце розташування модуля здійснення митного та прикордонного контролю.

Ми молдовській стороні ще наприкінці минулого року відповідною

нотою і обґрунтуванням нашої позиції надіслали відповідно інформацію з проханням підтримати нашу позицію, вони довго не відповідали. Але в січні цього року відбулася зустріч - якщо я не помиляюся, прикордонники підтвердять, - відбулася зустріч на рівні робочої групи, де молдовська сторона вперше заявила про те, що вони не підтримують нашу пропозицію і наполягають на тому, щоб ми побудували два модулі на обох берегах Дністра.

Я розумію, що є певні труднощі з будівництвом цього мостового переходу, що наразі нема фінансування, хоча раніше було передбачено, потім було скасовано це фінансування. Але наша задача, в тому числі і дипломатії, шукати можливих партнерів для фінансування цього проєкту. Але нам потрібно поставити крапки над "і" саме в питанні, яке стосується саме розташування модуля прикордонного і митного контролю. Тому що ми можемо знайти гроші на будівництво моста, а якщо це питання не буде вирішено, то знову будемо затягувати відповідний процес.

Тому, на мою думку, на думку МЗС, нам потрібно активізувати саме роботу зараз на даному етапі в плані реалізації консультацій між нашими прикордонними і митними службами, завершити цей процес домовленістю вже, кінцевою домовленістю щодо місця розташування і пункту пропуску, він у будь-якому разі буде спільним. І чекати, шукати відповідні фінансові засоби для того, щоби в перспективі реалізувати сам цей проєкт.

Проєкт дуже важливий, повторюся, і для України, і для Республіки Молдова. Думаю, що всі присутні, всі колеги знають, вчора ми побачили прямо на пунктах пропуску, яка там ситуація. І всі ми знаємо, наскільки важливо для України, особливо в цей час, мати нові коридори. І я сподіваюся, що всі разом ми будемо здатні знайти відповідні кошти для перспективної реалізації цього проєкту.

Дуже дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Пауне. Ви, насправді, вже пішли в

глибину тих пунктів порядку денного дещо, які ми збираємося зараз обговорювати.

Але перед тим, як ми перейдемо до безпосередньо обговорення і того, що ми вчора побачили, і питань спільного контролю на українсько-молдовському кордоні, та інших питань, я дуже радо і з вдячністю ще раз хотіла би запросити до слова наших головних партнерів, з якими ми разом відпрацьовуємо якраз завдання парламентського контролю за виконанням Стратегії інтегрованого управління кордонами, і намагаємося допомагати урядовцям сфокусуватися на різних важливих пріоритетах у контексті розвитку нашого кордону. І радо запрошую до слова пані Мору О'Салліван, заступницю голови Консультативної місії ЄС в Україні. Пані Мора, вам слово.

О'САЛЛІВАН М. *(Виступ іноземною мовою)*

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, Мора. *(Виступ іноземною мовою)*

Колеги, ми з вами зараз перейдемо до обговорення пункту першого нашого порядку денного. Це якраз обговорення за результатами відвідування пунктів пропуску на українсько-молдовському кордоні і відвідування будівництва прикордонного мостового переходу через річку Дністер, потреби щодо розбудови пунктів пропуску і прикордонної інфраструктури на українсько-молдовському кордоні. І будемо, очевидно, також говорити і про підтримку з боку Європейського Союзу.

Я тільки хотіла би наголосити, що ми ось такий особливий акцент вирішили комітетом поставити на українсько-молдовському кордоні з огляду на те, а ми до цього працювали переважно на кордонах з нашими сусідами, країнами-членами Європейського Союзу і, очевидно, розуміли там свої акценти в цій роботі, але також розуміємо, що цей кордон в перспективі теж мав би стати внутрішнім кордоном в рамках Європейського Союзу з розрахунку на те, що і ми, і Молдова з 2022 року отримали кандидатський

статус, і, звичайно, дуже сильно зараз розраховуємо на те, що нам вдасться продовжити цей рух через відкриття, зокрема, першого кластеру "Основи", Україні вдасться з нашими європейськими колегами, 26 країнами, подолати угорське вето. А щодо Молдови на сьогодні фактично є готовність відкривати цей перший кластер. Для нас важливо, щоб ми рухалися синхронно, щоб ми рухалися разом, а це зміцнює наші можливості, я вважаю, як молдовські, так і українські.

І саме з огляду на те, що цей кордон є і має бути частиною таких європейських практик, для нас важливо було з точки зору, в тому числі, інтегрованого управління кордонами мати розуміння, як функціонує ця ділянка кордону, ну, і також заглибитися вже в деталі цієї інфраструктурної, і процедурних необхідних змін для того, щоб він функціонував якомога краще.

Тому я з вдячністю за те, що вже далеко не вперше з нами разом працює заступник міністра регіональної політики, інфраструктури. Вибачте, я вже навіть не пам'ятаю, як правильно називається міністерство, але ми розуміємо, за що відповідає пан Сергій Деркач. Я дуже сподіваюся, що ви якраз нам зможете окреслити трішки ширшу картину бачення ділянки україно-молдовського, україно-румунського кордону, з тим щоб ми... і окреслити пріоритети, як це бачить уряд, як це бачить міністерство, щоб ми, відштовхуючись від цього всього, могли далі ґрунтовно обговорити це питання.

Будь ласка. Дякую, пане Сергію.

ДЕРКАЧ С.А. Дякую, Іванно Орестівно.

Шановні народні депутати, шановні наші колеги, Міністерство розвитку громад та територій займається питаннями на сьогодні, в тому числі, розбудови прикордонної інфраструктури, і таке рішення було ухвалено урядом декілька років тому. І, мені здається, це дуже хороший крок, який абсолютно правильний в частині того, що пункт пропуску – це не унікальна

інфраструктура, яка не існує відірвано від іншої дорожньої інфраструктури, якщо ми говоримо про пункти пропуску, тому що це і інфраструктура під'їзних шляхів до пунктів пропуску, це інфраструктура сервісних зон, про які ми будемо говорити. Тому дуже важливо, щоб ця вся інфраструктура розвивалась досить системно і сплановано.

На сьогодні ми як міністерство формуємо політику у сфері розбудови прикордонної інфраструктури, і Агентство відновлення реалізує цю політику, тобто фактично займається управлінням всіх пунктів пропуску і впроваджує проєкти по будівництву, реконструкції і ремонтів пунктів пропуску.

Я дещо, як пані Іванна зазначила, і за, скажімо, проханням теж комітету, хочу декілька слайдів показати, щоб ми просто побачили, з чим ми працюємо на сьогодні, таку більш глобальну картинку в частині розвитку прикордонної інфраструктури.

Перша теза моя – це те, що ми як Україна прийняли Стратегію розбудови прикордонної інфраструктури. Ця стратегія була погоджена з Європейською комісією, і ця стратегія є критерієм виконання нашого Ukraine Facility Plan. Чому це важливо? Тому що якраз у нас фактично всі пункти пропуску на сьогодні – це пункти пропуску з країнами-членами Європейського Союзу плюс з Молдовою. І ця стратегія охоплює абсолютно і пункти пропуску з всіма членами-країнами Європейського Союзу, і Молдовою. І це дуже важливо, оскільки у нас тепер є спільне розуміння і спільне бачення, як ми будемо розбудовувати прикордонну інфраструктуру. Тому що не може країна одна самотійно побудувати пункт пропуску без такого самого бажання і такого самого плану з іншої сторони, ми просто не можемо це планувати.

Це загальна картинка, просто щоб ми бачили по пунктах пропуску. У нас в Україні 41 автомобільний пункт пропуску на сьогодні з країнами-членами Європейського Союзу і Молдовою. Вони є різні за своїм масштабом: є пункти пропуску вантажні, є пункти пропуску вантажно-пасажирські, є пункти пропуску виключно для легкового транспорту. Ви бачите ось на

картинках, кожен пункт пропуску має свою відповідну схему руху і свої можливості, які були домовлені на рівні угод двох країн.

Що стосується Румунії і Молдови, ви бачите внизу файлу, ми бачимо, що 11 пунктів пропуску з Румунією і 17 з Молдовою. З Молдовою у нас найбільше пунктів пропуску автомобільних. Більшість із них, вони є невеликими, вони пропускають виключно легковий транспорт, але за кількісним складом ось така кількість.

Наступний слайд, якщо можна, бо я не можу перемикаєти.

Щодо цілей і стратегії. Я дуже коротко скажу, що ми говоримо не тільки просто про будівництво пунктів пропуску, це дуже важлива стратегічна мета: про забезпечення і розширення міжнародної торгівлі і вдосконалення прикордонної інфраструктури. Ну і, звісно, ніхто не має очікувати на кордоні, і кордон має просто дуже ефективно працювати.

Наступний слайд, будь ласка. Чому ще дуже важлива ця стратегія? Тому що вона включає дуже чіткі вимірювальні результати, які можна реально, скажімо так, виміряти дуже чітко. Ми бачимо те, що у нас має зрости і частка ВВП від вантажних перевезень, у нас має бути створена мережа сервісних зон, у нас має бути «Черга», яка буде працювати на всіх пунктах пропуску, і про це я теж ще скажу, у нас так само має працювати спільний контроль з чотирма країнами. На сьогодні у нас з Молдовою, до речі, є угода про спільний контроль. У нас з Молдовою є два пункти пропуску, там, де вже реалізована ця функція. У нас є спільний пункт, пункт пропуску зі спільним контролем, і вони досить ефективно показують свою роботу.

Наступний слайд, будь ласка. Це те, що в кінцевому результаті ми хочемо досягти до 2030 року. По кожній із країн ми напрацювали план заходів, які ми плануємо реалізувати. Як ви бачите, по Молдові, тут найбільша кількість і по реконструкції, і по будівництву. Будівництво, тут спорудження, ви бачите, по Молдові п'яти пунктів пропуску. Чому п'яти? Тому що у нас на деяких пунктах пропуску, навіть які функціонують, в тому

числі, "Бронниця", наприклад, там немає офіційно закріпленої документації, що це постійний пункт пропуску з основними конструкціями. Тобто це тимчасова інфраструктура по документах, тому нам для того, щоб робити будь-яку реконструкцію, нам офіційно потрібно робити там будівництво. Але, звісно, ключовий з цих нових пунктів пропуску, там, де спорудження, це, звісно, міст і перехід поблизу Ямполя, про який ми сьогодні ще будемо говорити.

Наступний слайд. Це ви бачите пріоритетність, тому що ми всі розуміємо, що ми не можемо побудувати всі пункти пропуску в короткий проміжок часу, враховуючи і технічні можливості, і фінансові можливості. І в стратегії була визначена пріоритизація, за якою ми сьогодні йдемо і визначаємо пункти пропуску, які є пріоритетними.

Що стосується Молдови, ми, звісно, працюємо над пунктом пропуску "Рені - Джурджулешть", оскільки це прямий шлях до порту Галац. І, звісно, щодо Вінницької області, це основний з пунктів пропуску – "Могилів-Подільський - Отач", тут, де ми вже працюємо і над швидкими рішеннями, які ми здійснили у частині ремонту, і щодо вже й розбудови якісної цього пункту пропуску.

Наступний слайд, будь ласка. Це ви бачите Румунію. Чому ми показуємо теж просто плани щодо розбудови румунської інфраструктури? Оскільки ми маємо розуміти всю ділянку кордону і розуміти, для чого і куди наш рух спрямований, тому нам важливо розуміти загальну картинку.

Ви бачите, що на сьогодні по румунському кордону у нас пункт пропуску "Порубне – Сірет", який зараз в роботі, і буде перша його частина - це плюс чотири смуги для вантажного транспорту, - завершено до кінця цього року. Це фінансування Європейського Союзу за допомогою Connecting Europe Facility механізму і інструменту, тому дякуємо європейським колегам за це. Але цей інструмент передбачає фінансування 50 відсотків, тобто 50 відсотків нам допомагає Європейський Союз, а 50 відсотків ми виділяємо з нашого державного бюджету.

Далі, ви бачите, ключовий із цих пунктів пропуску - це "Біла Церква – Сігету Мармаціей". Міст через річку буде румунська сторона, вони обіцяють його завершити до кінця цього року. І ми так само паралельно зараз вже плануємо і приступаємо до робіт в частині побудови дорожньої інфраструктури, берегоукріплення, і, звісно, будемо так само приступати до будівництва самого пункту пропуску, але поки що будемо встановлювати тимчасові конструкції, металеві, для того, щоб запустити цей пункт пропуску в роботу. Це буде великий вантажний пункт пропуску.

Наступний слайд, будь ласка. Це ще один слайд по Румунії. Тут ви бачите невеликі пункти пропуску, вони більше спрямовані на таку, міждержавну локальну співпрацю між громадами, між двома країнами. Ці пункти пропуску плануються як для невеликого легкового транспорту, але вони точно будуть сприяти такій, невеликій торгівлі між двома країнами в частині співпраці органів місцевого самоврядування.

Наступний слайд, будь ласка. І тут ще, напевно, покажу останній слайд, який дуже важливий в контексті нашої розбудови кордону з Румунією, і далі так само з Молдовою і з Румунією. Це пункт пропуску "Рені -Джурджулешти - Галац". Ви бачите назву "Зелений коридор". Ця назва, вона була створена і проговорена разом з так само Європейською комісією, тому що Європейська комісія досить активно зараз в частині Solidarity Lanes (Шляхів солідарності) допомагає нам, Молдові і Румунії, з будівництвом цього коридору.

Про що цей коридор говорить? На сьогодні це унікальний пункт пропуску, і взагалі коридор, оскільки тут три країни в межах буквально одного кілометра. Тому була створена можливість для того, щоб у нас не було чотири перетини кордону, а було всього два. Для цього було зроблено спільний пункт пропуску на пункті пропуску "Рені" - це наш український пункт пропуску, де працюють вже молдовські служби контрольні, і це спільний пункт пропуску, який працює на нашій стороні. Це достатньо великий пункт пропуску, він на сьогодні відремонтований. Але ми на сьогодні плануємо збільшити його спроможність за допомогою так само

європейського фінансування, і в нас запланована перша частина – це збільшення сервісної зони і зони для боксопоглибленого огляду, сканерів так само для всіх служб і його розширення. І другим етапом – це вже розширення самих смуг в пункті пропуску, і цей пункт пропуску буде ще розширеніший.

Далі, друга зупинка - це "Джурджулешти-Галац", це кордон між Молдовою і Румунією. Там потрібно було теж проходити два кордони. На сьогодні працює пілотний проєкт спільного пункту пропуску між Молдовою і Румунією, і будується дорога між ось цими пунктами пропуску – українським "Рені" і вже румунським "Галац", де буде дві зупинки, умовно, у перевізника. І це набагато спрощує нашу логістику і прохід кордону.

Наступний слайд. І дуже коротко хочу показати вам цифри по перетину кордону. Це Румунія, ви бачите. Я ще покажу слайд по Молдові. Просто покажу вам скільки всього у нас по цифрам, щоб просто можна було порівняти: за січень-червень цього року, 2025-го, і за січень-червень минулого року було перетинів кордону.

Ви бачите, що у нас значно зростає кількість автобусів, тому що авіасполучення у нас зачинено і спроможність наших пунктів пропуску недостатня. Тому, коли ми говоримо про розбудову прикордонної інфраструктури, ми говоримо: для нас на сьогодні дуже важливо забезпечити, крім вантажного сполучення, яке важливе для економіки, але нам дуже важливе пасажирське сполучення, оскільки у нас на сьогодні 91 відсоток всіх пасажирів, які виїжджають за кордон, користуються дорогами і тільки дев'ять залізницею. Просто, щоб ви зрозуміли по цифрах. Якщо конкретним цифрам, то за минулий рік виїхало 30 мільйонів пасажирів туди і назад, з України і в Україну, тобто 15 мільйонів з України, 15 мільйонів в Україну. З цих 30 мільйонів перетинів кордону пасажирами тільки 2 мільйони були проїзди Укрзалізницею. І фактично 28 мільйонів - практично це якраз дороги. Це свій автомобільний транспорт приватний і автобуси.

На сьогодні ми працюємо з реформою пасажирських перевезень, щоб

збільшити кількість автобусів і зробити можливість відкриття міжнародних маршрутів швидко, зручно для наших перевізників. Але тут є в нас проблема з тим, що наші пункти пропуску неспроможні пропустити таку кількість автобусів. Це просто для розуміння, щоб ви бачили статистику.

І ви бачите статистику по автомобілям вантажним. Їхня кількість майже така сама, вона дещо зменшилася, але вона зменшилася в загальній пропорції зменшення руху вантажних перевезень автомобільним транспортом всієї Європи, тобто вся Європа на сьогодні на 10 відсотків зменшила свої вантажні перевезення. З минулого року це такий загальноекономічний тренд.

Наступний слайд, будь ласка. Молдова. Ось ви бачите конкретні цифри по Молдові. Молдова закриває близько 15-20 відсотків перетинів по вантажному транспорту і досить високий відсоток перетинів по пасажирському транспорту. Чому? Тому що в нас дуже багато українських пасажирів їдуть саме до аеропорту Кишинів для того, щоб там далі вже летіти за іншими напрямками. Тому кількість перевезень пасажирів постійно зростає, і нам потрібно думати над теж якісними умовами для наших пасажирів.

Наступний слайд. Це рух вантажівок, автобусів, про який я вже сказав. Кількість перетинів ви можете побачити просто по кожному пункту пропуску коротко. Ми теж презентацію теж за потреби залишимо, щоб не входити в деталі.

Наступний слайд. Це наші плани. Вони, звісно, так само виходять з тих цифр, які ми тільки що побачили, тому ми дуже якісно намагаємось планувати відповідно до тих даних, які ми маємо, де... *(Не чути)*, де нам потрібно що розширити. Мій колега Сергій Іванович Сухомлин разом з колегами з Агентства відновлення розкажуть детальніше по наших планах по пунктах пропуску. Я не буду тут зупинятись. Просто скажу, що в рамках "швидких рішень" у нас вже, ми це побачили, деякі ремонтні роботи були зроблені на пункті пропуску "Могилів-Подільський". Туалет, до речі, вже

відремонтований і працює, і відкрито. Тому там все з туалетом добре. Але, звісно, потребує реконструкції сам пункт пропуску, однозначно. І якраз молдавські пункти пропуску стануть першими, невеликі пункти пропуску, за якими ми будемо впроваджувати вже нову технологію і нову, абсолютно нову модель по будівництву невеликого пункту пропуску з такими, "швидкими рішеннями". Сергій Іванович, я думаю, про це розкаже. Але у нас перші пункти пропуску вже скоро будуть саме на молдовському кордоні, і абсолютно нові, з новою красивою інфраструктурою побудовані.

І тут ще хочу сказати по "швидких рішеннях" по Молдові. Тут теж пріоритет, з яким ми працюємо. В нас на всіх пунктах пропуску на сьогодні в Україні працює електронна черга через перетин кордону. І саме на трьох пунктах пропуску з Молдовою ми до кінця року з допомогою Міжнародної організації з міграції будемо встановлювати відеокамери фіксації на в'їзд, коли ми встановлюємо великий екран, фіксацію з визначенням номерного знака транспортного засобу. І коли автомобіль просто під'їжджає до пункту пропуску, зчитується номерний знак транспортного засобу, перевіряється, чи цей транспортний засіб є в єЧерзі, і відповідно пропускається або не пропускається цей транспортний засіб. Водію на великому екрані пише інформацію про те, що "ви можете їхати", "ви в єЧерзі". Або якщо у вас немає, пише інформацію, що потрібно зробити: з'їхати, дати дорогу, зареєструватись в єЧерзі і так далі. Ми знімаємо необхідність ось цієї комунікації з контрольними службами: з прикордонною, з митною службою. І це все абсолютно прозоро, зрозуміло працює і допомагає як нам контролювати всі процеси, так і допомагає нашим контрольним службам в забезпеченні такого прозорого і дуже ефективного перетину кордону.

Наступний слайд. Якщо він там ще є, я вже не пам'ятаю. Мені здається, це останній слайд.

Колеги, це дуже коротко про загальну картинку. Я не буду зупинятися на наших планах по конкретних ремонтах, це вже, я думаю, Агентство відновлення зможе більш детально розказати.

Колеги, дуже дякую за увагу.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Сергію.

Перед тим, як пану Ігорю передати слово я, може, запрошу колег - членів комітету: чи є питання до pana Сергія на цьому етапі? Тоді дозволю собі...

_____. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧА. Коли вже всі виступлять. Я тільки хочу уточнити одну річ. Чи ми правильно зрозуміли, що, скажімо, в пріоритетах якраз оцієї Стратегії розбудови прикордонної інфраструктури немає на сьогодні цього ямпільського мосту?

ДЕРКАЧ С.А. Він є в планах, але він не... Значить, стратегія побудована на трьох пріоритетах, тобто пріоритети... Вона до 3030 року, фактично побудована на двох роках: перші 2 роки, наступні 2 роки і останні 2 роки. І фактично ми розуміємо, враховуючи те, що проєкт великий і коштовний, ямпільський перехід – він в третьому пріоритеті. Тобто він є в стратегії, ми його теж плануємо, але він є в третьому пріоритеті, враховуючи те, що нам потрібно знайти фінансування. І якщо це буде міжнародна, наприклад, фінансова установа, яка за допомогою кредиту, наприклад, може надавати таку допомогу, це все займає достатньо багато часу для того, щоб цей кредит отримати і бюрократичні всі процедури пройти. Тому ми намагалися реалістично планувати пріоритети, для того щоб забезпечити виконання цієї стратегії.

ГОЛОВУЮЧА. Я буквально дозволю собі тоді прокоментувати.

Ми пробували от з паном Вадимом вчора з'ясувати і від наших колег від Європейського інвестиційного банку, наскільки довготривалий може бути

процес погодження, якщо була би спільна позиція уряду. Ми вчора чули, що, скажімо, Міністерство фінансів скептично налаштоване стосовно пріоритетності виділення коштів якраз на цей напрямок. Але якби була спільна погоджена позиція і підхід уряду, і за наявності проєкту - а, наскільки ми розуміємо проєкт є, - то цей процес якраз, рішення щодо виділення коштів з такої фінансової інституції, як ЄІБ, не займатиме 2-2,5 роки, а займатиме... нас запевнили щодо 4 місяців, ну, скажімо, це може бути пів року. Це те, що ми вчора пробували з'ясувати.

Тому, можливо, в цьому контексті також варто подумати про проведення цієї роботи з огляду на те, що є цей проєкт і розуміння того, що інакше, тоді, якщо ми говоримо про третю чергу, як ви кажете, третю пріоритетну, то тоді потрібно виділяти кошти на консервацію цього проєкту, а це теж розуміння, а звідки взяти ці кошти, і як діяти, і наскільки це можна законсервувати, і наскільки це тоді ефективне рішення, якщо ми вже вклали туди близько півтора мільярда гривень.

ДЕРКАЧ С.А. Якщо можна, дуже короткий коментар. Ми, дійсно, на сьогодні зараз працюємо з Європейським інвестиційним банком для того, щоб скласти список тих проєктів по розбудові пунктів пропуску, які ми будемо просити нам допомогти з фінансуванням. І якраз точно в цей список потраплять всі пункти пропуску, які є в третій черзі. Тому цей міст там точно буде у списку. Звісно, нам потрібно це узгодити з Міністерством фінансів і прийняти урядове рішення, але ми як міністерство точно будемо це пропонувати. Тому ми з цим точно працюємо, вони точно будуть в списку, тому що ми в будь-якому випадку вже затвердили цю стратегію, держава затвердила. Держава каже, що нам цей перехід потрібен, ми з ним маємо працювати. Це вже інше питання, ефективного і швидкого знаходження коштів, тому ми точно бачимо механізм з Європейським інвестиційним банком як досить ефективний, і ми можемо ним скористатись.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

Будь ласка, пан Дмитро Любота.

ЛЮБОТА Д.В. У мене запитання до пана Сергія. Дивіться, ми розуміємо, що в 2021 році, коли була домовленість між Президентом, і це було на часі і актуально, але після повномасштабного вторгнення в 2022 році, мені здається, що навіть зараз це ще більш актуально, побудова цього моста, бо це стратегічно і в плані оборони, і нашої здатності протистояти всім цим забастовкам зі сторони Польщі, що там відбуваються. Бо ми розуміємо, ми зараз, на жаль, без портів, і наші автошляхи - це є дуже потужний механізм.

У мене таке запитання. От, так, великі гроші на зараз для України, але чи розглядались такі можливості виходу з цього складного становища, як залучення приватного інвестора на умовах концесії, наприклад? Бо у нас в 2020 році в Україні ухвалено Закон "Про концесію" вже в сучасному вигляді. І ми маємо вже такі приклади, як розглядаються проєкти платних доріг, наприклад, Київ – Біла Церква у форматі ППП (три "п"), тобто це публічне приватне партнерство. І, можливо, це публічне приватне партнерство може з міжнародними фондами, розумієте? Тобто є приклади в багатьох країнах світу, це можуть бути залучення від World Bank, CEF і таке інше. Але ж ще є державна концесія і співфінансування з бюджету ЄС. Тобто ми про це вчора говорили, коли це бачили. І є дуже багато прикладів у світі, коли, наприклад, там на 50, на 75 років якась приватна компанія, це в її власність, умовно, потрапляє. Тобто кошти, які потім за проїзд або за користування цим мостом потрапляють до інвестора, таким чином він *(Не чути)*... прибуток. Але в підсумку країна виграє, бо це наш буде об'єкт, на нашій території. Тобто, чи взагалі таке розглядаються, от мені цікаво? Я чомусь не чув це. Ми чуємо про те, що, може, там взяти якийсь кредит, а, може, якісь там просто просити кошти. Але ж можна залучати сюди все ж таки інвесторів. І я розумію, що в 2021 році воно було не про те, у нас були гроші в країні на це все, а зараз нам їх не вистачає. Але і цей об'єкт потрібно добудувати.

От я хотів би вашу позицію почути. Дякую.

ДЕРКАЧ С.А. Якщо можна, то я Сергію Івановичу передам слово. Я теж свій коментар скажу, але я думаю...

ГАДЖУК С.І. Доброго дня. Дійсно, підтримую таку позицію. По-перше, хочу сказати, дійсно, цей міст дуже актуальний, пункт пропуску дуже актуальний. Ми сьогодні трошки розслабилися, бо працює Одеса, і це зовсім інша ситуація. Потрібно згадати 2022 рік, коли навантаження на пункти пропуску були просто шалені. І ця ситуація може повторитися фактично влюбий момент. Тому актуальність цього питання, звісно, велика.

Ви абсолютно праві, я хочу подякувати Верховній Раді за те, що буквально тиждень назад був прийнятий Закон про державне публічне приватне партнерство, і фактично після підписання він вступить у силу через 3 місяці.

Ми на сьогодні на URC в Рим готуємо ряд проєктів по концесії і публічно-приватному партнерству по різних напрямках. В тому числі ми зробили декілька проєктів по дорозі Одеса-Рені, міст через Дунай, бо така сама ситуація: паромна переправа, 70 євро коштує для того, щоб переправити фуру. І так само ми будемо пропонувати і ще декілька проєктів, в тому числі тунелі, дороги в Україні, які ми будемо пропонувати як для передачі чи в концесію, чи по публічно-приватному партнерству. І цей міст також буде включений в цю пропозицію на URC в Римі.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Цей ямпільський міст теж буде там?

ДЕРКАЧ С.А. Я ще просто дуже коротко додам, колеги, в частині фінансування, щоб ми розуміли, як ця стратегія створювалась. Якщо ви її відкриєте і побачите план її втілення, то в цьому плані є конкретні суми і

конкретні терміни, і конкретні джерела фінансування навіть, як ми плануємо це фінансувати. У нас стало питання виключно з тим, що у нас було заплановано фінансування на перших 2 роки на багатьох пунктах пропуску за допомогою, з підтримки USAID проєкту ERA, але ми всі розуміємо, що цей проєкт став.

Тому в нас було дуже чітко пропрацьовано по перших двох пріоритетах, де ми беремо фінансування, а на третій якраз, в якому був цей... це найбільш дороговартісний проєкт, в принципі, по пунктах пропуску, які в нас всі взагалі є, і заплановані до 2030 року. Тому ми якраз хотіли попрацювати з тим, щоб третій пріоритет якраз відійшов в питання можливої співпраці з міжнародними фінансовими установами.

Чому не розглядалось із самого початку питання по концесії? Тому що ми, в принципі, достатньо чітко спланували і в нас уже було наявне фінансування по майже всіх пунктах пропуску. Тому не було необхідності про це думати.

І останнє, дуже важливе, про те, що нам потрібно всім подумати разом, і ми зараз над цим дуже добре працюємо, і Сергій Іванович це озвучив, що ми працюємо над декількома можливими там проєктами з переходами, де ми можемо працювати з державно-приватним партнерством. Але, тут є велике але, в якому сенсі? В нас такої практики не було, але це не питання навіть практики концесії інфраструктурного об'єкта. Пункт пропуску – це державний, скажімо так, контрольний пункт, де працюють контролюючі органи прикордонної і митної служби і фактично здійснюють свою діяльність. По великому рахунку, вони відповідають за повноцінну охорону державного кордону. І якщо це буде там, умовно, приватна компанія, яка може сьогодні зупинити рух по мосту там або завтра не зупинити рух по мосту, це теж є питання, які потрібно якісно пропрацювати нормативно, щоб у нас не було ризику в тому, що в нас виникають питання по перетину кордону через те, що він фактично стає там приватним, на якийсь навіть період часу. .

Тому це хороший коментар, ми з цим працюємо і плануємо. Тому дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Сергію.

В мене насправді зазначено, що мав виступав начальник Служби відновлення і розвитку інфраструктури у Вінницькій області пан Ігор Жебелєв, але я так розумію, що пан Сергій Сухомлин... Тому що ми радо надамо слово голові Агентства відновлення.

Окей. Тоді, пане Ігоре, вам слово, будь ласка.

ЖЕБЕЛЄВ І.І. Доброго дня.

Близько 2 років назад Служба відновлення отримала на баланс три пункти пропуску: два діючих і один, який ми будуємо. Тому ми бачимо, ви вчора всі їздили і дивилися, що за 2 роки ми привели їх трішки у порядок. В зв'язку з тим, що тут уже казали, що були деякі труднощі з тим, що чи митники, чи прикордонники - це не їх специфіка була, утримувати такі будівлі. Тому за ці роки зроблені невеликі ремонти.

А на даний час "Могилів-Подільський", де ми були в першу чергу, через 30 днів виходить з проєктування. У нас об'явлений тендер на проєктування, і до кінця місяця ми отримаємо вже проєкт. Надіємося, що він буде якісний після експертизи. І на протязі місяця – півтора ми зможемо визначити вже генпідрядника для будівництва, реконструкції саме ямпільського переходу.

"Бронниця" – це другий об'єкт, на якому ви були, - зараз знаходиться уже в експертизі, проєкт зроблений. Дякуючи агентству і групі управління проєктів, був випрацьований новий вид пункту пропуску, який ми запускаємо як пілотний у нас в області. І, напевно, десь через місяць – півтора ми теж почнемо вже його будувати.

Надіємося, що до кінця року максимально багато роботи буде по "Бронниці" зроблено, тому що ви бачили, що умови перетину на даному

пункті, вони, ну, ніякі. Там, якщо погода погана, то люди стоять під дощем, там немає ніяких об'єктів сервісу. Тому ми до кінця року зробимо "Бронницю" максимально. А "Могилів-Подільський", напевно, буде починатися реконструкція, ну, з нового сезону, ми підготуємося і будемо будувати його.

"Ямпіль". "Ямпіль" – це питання окреме. І мені здається, що це унікальна можливість зробити з нуля те, що буде саме європейський вигляд мати. Тому що там передбачені і сервісні зони, і великі майданчики відстою. Тому що при різних погодних умовах, чи що, нам, може, потрібно буде закрити свою дорогу. Чи Молдова, буває, закриває кордон. Тому по прикладу "Могилів-Подільського" ми бачимо, що скупчуються машини, що місто задихається, хоча зараз уже є Черга, яка надала можливість упорядкувати це. А от "Ямпіль", він дасть таку, я ж кажу, унікальну можливість зібрати всі європейські бачення і наші технології, де ми можемо все це збудувати в одному місці. Для цього служба після ратифікації і підписання угоди придбала землю, 43 гектари там виділено. Це "Бронницю" показую.

Хоча цей об'єкт дуже великий, він здається дуже великим, але він розбитий на чотири черги, і ми зможемо при відповідному фінансуванні, при прийнятті відповідних рішень збудувати цей об'єкт. Він дасть велику економічну, політичну перевагу і дасть і розвиток нашій області, і Молдові.

Хочу сказати, що ви вчора все бачили, тому рішення за вами. Потрібна ваша допомога і допомога партнерів. Так, це тяжкий об'єкт, але він може бути і дуже-дуже пріоритетним в цьому.

Дякую за увагу.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Ігоре.

Да, будь ласка, пане Сергію.

_____. Якщо можна, пару слів додам. Дійсно, пункти пропуску для агентства - один із пріоритетів. І, дійсно, міжнародні партнери

в минулому році допомагали нам по виготовленню ТУ по дев'яти пунктах пропуску. На жаль, проєкт закінчився, документація передана нам не була. Але ми, чесно кажучи, сприйняли це як можливість, тому що попередня оцінка по всім цим проєктам, і ми зробили класифікацію пунктів пропуску, в тому числі і на кордоні з Молдовою, відпрацювали типові проєкти, розробили нові абсолютно модульні конструкції. І ви вже не побачите на цих пунктах пропуску біотуалетів, як у нас були встановлені, там є і кімнати мам з дитиною, там є і вся необхідна інфраструктура, і абсолютно нормальне забезпечення робочих місць і прикордонників, і митників, з навісами. І ці пункти пропуску виходять у нас набагато дешевше, ніж були попередньо по розрахунках, в тому числі і наших партнерів.

Для прикладу, приблизно тиждень назад у нас закінчилося проведення двох тендерів саме по на кордоні з Молдовою. Це Чернівецька область, це Вашківці і Кельменці. Попередня оцінка цих пунктів пропуску була більше 100 мільйонів гривень, на сьогодні торги закінчились 18 і 19,3 мільйона гривень відповідно.

Ми до 1 вересня беремо на себе зобов'язання відкрити два цих нових пункти пропуску. На цьому тижні буде ще приблизно по інших областях, тобто до кінця року ми проведемо через модернізацію таким чином не менше дев'яти пунктів пропуску. Відкриємо нові і проведемо через реконструкцію інші.

По "Ямполь" питання... А, по сервісним зонам. Дійсно, у нас є проєкт міжнародних партнерів, який допомагає нам будувати сервісні зони. Але ми знову відійшли від індивідуальних сервісних зон, розробки проєктної документації по кожній сервісній зоні. Ми розробили чотири типи сервісних зон в залежності від кількості вантажного автотранспорту, яка має прибувати на ці сервісні зони. Вийшли на чотири розміри, розробили типові проєкти. Для прикладу, Рені: сервісна зона оцінювалась, там велика сервісна зона, оцінювалась в 410 мільйонів гривень, зараз ми зменшили проєкт до 170 мільйонів гривень, зробили його сучасним і зручним для людей.

Тому такі типові проєкти ми зараз запускаємо по всій... І, в принципі, доручення Прем'єр-міністра України Дениса Анатолійовича ми вже виконали, і розробили схему встановлення сервісних зон по всій Україні для відпочинку водіїв вантажного транспорту.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. А у мене питання, я навіть не знаю, до кого з вас, колеги. З огляду на те, що ви зараз підтвердили, що там проєкти USAID, які допомагали, в тому числі, в розвитку і посиленні прикордонної інфраструктури, не передали ті документи, на які були, власне, витрачені кошти USAID, проєкти Україні. Хто відповідав і відповідає за можливе ведення перемовин з USAID, з Держдепартаментом стосовно того... Ну, з Держдепартаментом насамперед, стосовно того, що а, можливо, ми могли би отримати доступ, бо це означає, що ми зараз задвоюємо, затроюємо, вчергове дублюємо кошти. Хто відповідальний за це?

_____. Дякую за запитання. Дійсно, спочатку ми декілька разів зверталися і письмово, і були зустрічі з посольством. Без коментарів, нам не передали, і ніяких відповідей на наше письмове звернення не було.

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. З яким посольством, уточніть.

_____. Сполучених Штатів. В Києві зустрічалися, ніяких... Чесно кажучи...

_____. *(Не чути)*

_____. Слава богу. Чому? Тому що проєкти, які передбачалися, це переважно капітальне будівництво, це відведення земельних ділянок. А ми розуміємо, що по багатьох, особливо маленьких

пунктах пропуску, є велика кількість власників земельних ділянок: і прикордонна іноді служба, і місцева влада, обласна адміністрація, державна власність. Для того, щоб все це оформлювати, потрібен час. Ми трошки по-іншому пішли: через малі архітектурні форми, паспорти прив'язки, фактично в деяких випадках без оформлення землі, що дозволяє нам законодавство, швидко реалізовувати ці проєкти. Ми не витрачаємо кошти на виготовлення індивідуальних проєктів по кожному пункту пропуску, а робимо типові проєкти. Це зменшує і навантаження на бюджет, і в плані виготовлення проєктної документації, проходження експертизи і багато іншого. Тому ми знайшли інше рішення, яке дозволяє більш видко і дешево реалізовувати ці проєкти.

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. З місцевою владою погодили? А з вами погодили, з місцевою владою, саме такий план розташування? Ясно.

ГОЛОВУЮЧА. Зараз, одну хвилиночку. Я просто... Дивіться, я почула, звичайно, пане Сергію, стосовно того, що, може, це і добре, що нам не передали те, що було опрацьовано. Але мені видається, що коли ми працюємо з міжнародними нашими партнерами, то наше слово, і наш запит, і наше бачення, воно би мало враховуватись в нашій взаємодії. І це означає – можливо, це не до вас питання, ви не так давно очолюєте агентство відносно, - але це означає, що наш запит тоді неправильно був сформульований у нашій взаємодії. У нас є велика кількість наших партнерів, і мені би не хотілося, щоб вони вкладали кошти, вкладали можливості в те, що вони там щось для нас розробляють, а потім виявляється, що воно не зовсім нам таке потрібно. Тому, може, можна зробити уроки на майбутнє. Але, разом з тим, мені би все одно вважалося... Ну, я би звернулася до Міністерства, можливо, закордонних справ, і тут ми маємо аж двох послів - маємо там посла з особливих доручень pana Марка Шевченка, - стосовно того, що, можливо, на рівні вже МЗС і через наше посольство в Сполучених Штатах Америки

можна проводити консультації з Держдепартаментом стосовно передання тієї всієї документації, яка була напрацьована в рамках наданих Україні проєктів. Окей, ми не знаємо, чи воно буде відновлено, чи не відновлено, чи в якій формі, чи на щось ми можемо розраховувати, але, можливо, частиною тих речей, які були напрацьовані, ми могли б скористатися. Мені видається, що просто там залишити їх, і ну і хай, це, напевно, неправильно з огляду на обмеженість нашого ресурсу.

Тому я би, колеги, пропонувала щось, от на кшталт цього звернення до МЗС і необхідності опрацювання з Держдепом, включити також в остаточне наше рішення. І це буде так само одним із тих пунктів, з якими ми разом попрацюємо. Я думаю, що це буде корисно не тільки для агентства, не тільки для конкретного міністерства, а це були б набагато ширші програми взаємодії з багатьма нашими органами, і тому думаю, що це буде корисно для всіх нас.

Будь ласка.

СМОРОДІН А.Ю. Андрій Смородін. Хотів задати таке питання. Розглядається взаємодія з залізничними пунктами пропуску? Тому що ми взагалі, в принципі, не слухали про залізницю, котра максимально розширюється. Це перше питання.

І друге. Чи моделювалися процеси, коли у нас буде працювати ще аеропортова інфраструктура, коли у нас будуть працювати аеропорти? І, я от чую, у нас постійно розрахунки на експорт і завантаження румунських і інших портів. Чи розглядається реверсний режим, щоб він максимально сприяв в майбутньому, після перемоги, завантаженню нашої української портової інфраструктури, в тому числі і за рахунок і наших партнерських країн, щоб диверсифікувати потік грузів?

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Андрію.

Хто буде відповідати? Будь ласка.

_____. Давайте я коротко відповім з стратегічного блоку.

Перше. Пункт пропуску, він однозначно будується не тільки з питанням експорту, але, знову ж таки, і з питанням імпорту, і це так само пропрацьовується.

Ми, звісно, на сьогодні не підходимо до планування пунктів пропуску виключно через те, що нам потрібно використовувати румунські порти. На сьогодні частка, необхідна для використання румунських портів, значно знизилася через те, що порти Великої Одеси почали працювати з середини 2023 року, і, звісно, перерозподіл експорту продукції, він, звісно, стався.

Тому ми працюємо зараз над тим, щоб розбудовувати ту прикордонну інфраструктуру, яка в нас зараз існує, для того щоб просто збільшувати спроможності цих пунктів пропуску, зробити їх якісними. Тому що в нас до більшості з них є хороша під'їзна дорога, під'їзна інфраструктура. Якщо ми побудуємо ще сервісні зони, це говорить про те, що буде якісне сполучення. Тому всі дані, які ми пропрацьовуємо, звісно, враховуються.

Що стосується залізничної інфраструктури, ми просто сьогодні не готували, тому що в форматі цього засідання не було заплановано виїзд до залізничних пунктів пропуску, але однозначно ми працюємо над тим, щоб поєднати і зробити мультимодальними перевезення загалом з вантажними. Наприклад, можна... хороший приклад, там, де ми плануємо і вузьку колію робити, якщо по Румунії, то це "Порубне – Сірет", автомобільний пункт пропуску, поруч є залізничний пункт пропуску. Там планує, наприклад, румунська сторона термінал, ми плануємо так само. Тому це все так само досить чітко планується, тому ми розширюємо, наприклад, "Порубне" як пункт пропуску саме з цією перспективою.

Тому, дійсно, ми абсолютно пов'язуємо, і наша стратегія по розвитку прикордонної інфраструктури, вона включає і залізничні пункти пропуску. Тобто все, що враховувалось, це якраз враховувалось конкретно

співвідношення автомобільних і залізничних пунктів пропуску і їхня мультимодальність. Тому все це є в стратегії.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, колеги.

Чи на цьому етапі є питання до чи міністерства, чи агентства? Немає.

Я би тоді запросила до слова наших колег з Державної прикордонної служби. Я хотіла би, по-перше, подякувати за те, що ви тут є в такому представницькому форматі під керівництвом генерал-майора Нікіфоренка, першого заступника Голови Державної прикордонної служби України. Цінуємо цю взаємодію, і цінуємо цю нашу з вами співпрацю.

А до слова я запрошую полковника Бойка Валерія Володимировича, заступника начальника управління – начальника відділу паспортної роботи управління організації прикордонного контролю.

БОЙКО В.В. Доброго дня. Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Я думала, що тільки у мене складне прізвище, але у вас складна посада.

БОЙКО В.В. Дякую.

Доброго дня, шановні колеги! Хотів би свою доповідь розпочати з деякої статистики, яка буде дійсно цікава і яка підтвердить актуальність тих питань, які ми сьогодні розглядаємо.

Насамперед хочу зауважити, що на кордоні з Республікою Молдова у нас існує 58 пунктів пропуску. Але, зважаючи на те, що відбулося повномасштабне вторгнення, вже 26 лютого рішенням уряду були закриті всі пункти пропуску з Росією і Білоруссю, закритий повітряний простір. І в тому числі було тимчасово закрито 21 пункт пропуску на ділянці кордону з Молдовою, це стосується придністровського сегменту. Тобто на сьогоднішній день з 58-и функціонує 37, тобто маємо зменшення на 21.

Тобто, якщо до 24 лютого працював 41 автомобільний, зараз 21 автомобільний. До того було 12 залізничних - зараз 11. Про річкові і поромні ми мови не ведемо, тому що, як і вчора, коли ми працювали по Ямполі, було підтвердження місцевої влади, що практично вже, коли почався ковід, питання поромного і річкового сполучення, воно стало неактуальним, і на сьогоднішній день воно не відновлено.

Тобто, зважаючи на те, що третина пунктів пропуску на молдовському кордоні на сьогоднішній день не працює, цікава дуже динаміка пасажиро-транспортного потоку. Я зараз буду її наводити в порівнянні рік до року, тобто 2023 рік у порівнянні з 2022-им і так далі.

Отож, в 2023 році ми мали збільшення на 20 відсотків по пасажирам і на 3 відсотки по транспорту у порівнянні з 2022 роком. Відповідно 2024 рік: збільшення у порівнянні з 2023-им на 7 відсотків по пасажирам, на 6 – по транспорту. І вже за 5 місяців цього року збільшення на 6 відсотків по пасажирам та 8 по транспорту.

Тобто, якщо оці всі цифри підсумувати, то загалом за 2,5 роки на молдовській ділянці у нас пасажирський потік зріс на 33 відсотки, а транспортний потік на 17 відсотків. Тобто це ще раз підтверджує актуальність тих питань, які ми сьогодні розглядаємо, і актуальність належного забезпечення і функціонування пунктів пропуску на молдовській ділянці.

Водночас з такою сталою тенденцією до збільшення пасажиро-транспортного потоку, на жаль, ми змушені констатувати, що інфраструктура практично всіх цих пунктів пропуску на сьогоднішній день не відповідає тому обсягу пасажиро-транспортного потоку і потребує модернізації. Зокрема, значна їх частина облаштована по тимчасовому типу тимчасовими спорудами. До прикладу, так, як ми це вчора бачили на пункті пропуску "Бронниця", де металеві вагончики, які потребують вже давно заміни, ну, принаймні якогось ремонту. Ну, навіть елементарні речі, про те, що ми вчора говорили з керівниками органу місцевої влади, по Бронниці, що для осіб, які

перетинають державний кордон - да, там незначний перетин, там десь до 600-700 осіб на добу, до 200 транспортних засобів, - але навіть елементарно людям немає, де сходити в туалет. Це нонсенс. Ну, вже не говорячи там про навісні навіси над смугами руху транспортних засобів, там належні культурно-побутові, санітарні-гігієнічні умови, централізоване постачання. Це що стосується Бронниці. Необхідно встановити сучасні шлагбауми, засоби примусової зупинки. Як колеги, попередні доповідачі, вже сказали, відповідно до операційного плану стратегії запланована реконструкція і будівництво нового пункту пропуску до 2026 року. До речі, Адміністрація Держприкордонслужби, буквально п'ять днів назад Володимир Степанович підписав лист, і ми погодили проєктні документи щодо розбудови пункту пропуску "Бронниця". Тобто всі пропозиції, які надійшли, ми погодили.

Що стосується пункту пропуску "Могилів-Подільський", теж не буду повторюватися, ми вчора там працювали, бачили. Насамперед я би хотів, дійсно, подякувати тим зусиллям, які були докладені Агентством USAID, і вдалося встановити нові приміщення, кабіни прикордонного контролю, митного контролю. Вони, дійсно, дуже сучасні, дуже комфортні, мають насамперед естетичний зовнішній вигляд, якщо говорити зі сторони подорожуючих. І вони дуже зручні, кажу як людина, яка відповідає за паспортну роботу, дуже зручні для роботи інспектора, наш персонал дуже задоволений. Кабіни відповідно вартових, шлагбауму, три модуля було встановлено, дуже сучасні автоматичні засоби для примусової зупинки. Ну, ця тема теж дуже на сьогоднішній день актуальна у зв'язку... всі ви читаєте ЗМІ, дуже багато відбувається проривів, на жаль, різного роду ухилянтів, і тому ми змушені зупиняти їх усіма можливими зусиллями. І такі саме засоби на сьогодні дуже актуальні для всіх пунктів пропуску.

Поряд з цим, що стосується пункту пропуску "Могилів-Подільський", знову ж таки на сьогоднішній день такими основними питаннями – це незадовільний стан покрівлі, даху адміністративної будівлі, потребують заміни модулів на пішохідному напрямку і, на жаль, відсутні належні умови

для персоналу. Я би хотів вам доповісти, що для прикордонного відомства, звичайно, на сьогоднішній день ключовим є – це участь разом з силами оборони у відсічі збройної агресії, тому більшість персоналу наша задіяна в цьому пріоритетному напрямку, і незначна кількість залишається для того, щоб забезпечувати прикордонний контроль. Тому принаймні от в пункт пропуску "Могилів-Подільський" наші люди несуть службу добу через добу, тобто 24 години працюють, 24 відпочивають, і так сутки через сутки працюють. Умови надзвичайно важкі, і навіть немає, відверто кажучи, де нормально перепочити. Завдяки зусиллям, скажімо, керівництва прикордонного загону разом з місцевою владою там знайшли якесь приміщення, більш-менш облаштували, щоб люди могли вночі хоча би десь там пару годин передімати. Але це питання теж необхідно вирішити, для того щоб люди могли і, в тому числі, прийняти душ, і відпочити, і привести себе в порядок для подальшої належної служби. Це, що стосується тих пунктів пропуску, які ми відвідали.

Слід зазначити, що така проблематика актуальна для всіх без виключення пунктів пропуску. Це ми побачили ще, я вам скажу відверто, більш-менш облаштовані пункти пропуску. Якщо поїхати далше, особливо на придністровський сегмент, який зараз не працює, то там би ви побачили ще більші жахи.

Тому вважаємо, що на перспективу найбільш пріоритетними кроками повинна стати реконструкція і технічне переоснащення найбільш інтенсивних пунктів пропуску: "Могилів-Подільський", що передбачено планом; "Мамалига" (до 2027 року), "Рені" (до 2026 року) та Старокозаче (до 2026 року).

Також, як зауважив вельмишановний пан заступник міністра інфраструктури, ми би хотіли, щоб при всіх цих реконструкціях максимально були автоматизовані всі процеси, які здійснюються прикордонниками і митниками, і мінімізувався людський фактор. Спільними зусиллями, я думаю, що ми досягнемо цих результатів.

Доповідь закінчив. Дякую за увагу.

ГОЛОВУЮЧА. Дуже дякую, пане Валерію.

Колеги, чи є до пана Валерія на цьому етапі запитання? Будь ласка.

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. Питання одне: яка допомога потрібна ще?

БОЙКО В.В. Допомога, ви маєте на увазі, в розбудові? Прикордонне відомство не відповідає за розбудову пунктів пропуску, тому це більш питання, напевно, стосується наших колег з агенції.

ГОЛОВУЮЧА. Але я бачу, що пан Володимир хотів все-таки нарізати нам задач.

НІКІФОРЕНКО В.С. Якщо дозволите. Пані голову, пан Валерій дуже детально розповів про наше прикордонне життя. В той час, коли ми на нарадах говоримо, як у нас вдало реалізується інтегроване управління кордоном, насправді є такі деталі робочі, які ми мусимо знати. І це показує, що ми дійсно працюємо, працюємо над покращенням ситуації загалом. І ми працюємо в тісній взаємодії з Міністерством розвитку громад і територій, як ви бачите, ІВМ в дії, що називається, тому що і наша сьогоднішня робота в такому форматі, і наше щоденне спілкування, зокрема з паном Сергієм, заступником міністра, якраз і дозволяє вирішувати ці питання, тому що ми працюємо на сьогодні, як говорив мій колега, в умовах форс-мажору. І ці всі заходи: і електронна черга, і інші заходи з організації пропускних операцій, - вони здійснюються в складних умовах, і здійснюються інколи в умовах гуманітарної катастрофи, яка була на початку широкомасштабного вторгнення. І з цими завданнями ми з усіма справляємося.

Я певен, що при настанні справедливого миру ми зможемо перейти вже до надання більш якісних послуг на кордоні, щоб наші громадяни, перш за

все, передусім могли подорожувати і були забезпечені тим необхідним мінімумом хоча б послуг, які в усіх цивілізованих країнах відбуваються. Звісно, що це потребує певних фінансових надходжень, і агенція над цим працює, і вже є певні результати. І є ще більші плани, які вам доповідали наші колеги.

Тому в цілому оцінюю ситуацію як задовільну на сьогоднішній день, стабільну, і сподіваюся, що нам вдасться вирішити ці всі питання в найближчий час.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дуже дякую, колеги.

Я би хотіла тут ще до слова запросити голову Офісу EUBAM в Молдові пана Флавіуса Онофрея. Будь ласка, вам слово. Вже з трошки іншого погляду і з трошки іншого мандату, скажімо таким чином, на те, що відбувається на українсько-молдовському кордоні. Будь ласка.

ФЛАВІУС ОНОФРЕЙ. *(Виступ англійською мовою)*

ГОЛОВУЮЧА. *(Виступ англійською мовою)*

Я думаю, колеги, що ми би мали так само звернути увагу на велику кількість різних... якраз ми з колегами говоримо про те, різних додаткових фінансових інструментів, якими, можливо, не всіма ми на сьогодні пробуємо послуговуватися і формулювати наші запити до наших європейських партнерів. І це, напевно, та історія, яка може допомогти нам, в тому числі, вирішити фінансові задачі. Але, як вчора дуже правильно підмітив пан Сергій Деркач, що насправді вдосконалення всіх цих умов переходів на наших пунктах пропуску не полягає виключно у зміні чи побудові нової інфраструктури. Це теж про процедури, це якраз про цю взаємодію, це якраз про налагодження тих процесів, в тому числі і обміну даними, і діджиталізації окремих процесів, автоматизації якихось процесів, які

дозволяють полегшити, спростити, забезпечити більш комфортне проходження і громадянами, і вантажами цього прикордонного митного контролю на пунктах пропуску.

Я думаю, колеги, щоб ми зараз плавно перейшли до якраз перспектив здійснення спільного контролю на українсько-молдовському кордоні, зокрема і про що і пан Онофрей згадував. Ми вчора трохи зрозуміли там підходи української сторони, але, може, зараз так, у концентрованому вигляді хотіли би це почути, для того щоб за цими двома пунктами сформулювати наші з вами рекомендації на майбутнє і наші якісь потенційні рішення.

Будь ласка, пане Сергію. Якщо ви спочатку, то потім, думаю, Державна прикордонна служба.

ДЕРКАЧ С.А. Дякую, пані Іванно.

Я коротко окреслю ситуацію з спільним контролем з Молдовою, тому що з Молдовою у нас найефективніший спільний контроль. Так, для загалу інформація про те, що ми напрацювали зараз два проєкти угод, з Польщею та Словаччиною, про скоординованому контролю, тому що європейське законодавство не дозволяє робити повноцінний спільний контроль з третіми країнами. І ці угоди зараз проходять верифікацію в Європейській комісії. Я сподіваюся, що ми до кінця року їх підпишемо і теж зможемо якісно з цим працювати.

Що стосується Молдови, тут у нас повноцінна кооперація в частині перетину кордону. Наша угода про спільний контроль діє з 2018 року, і у нас на сьогодні є п'ять пунктів пропуску з Молдовою, які процедурно працюють в режимі спільного контролю в такому, трішки різному форматі.

У нас є пункт пропуску на молдавській стороні один - це "Паланка". "Паланка–Маяки–Удобне" – це пункт пропуску на молдовській стороні, там, де здійснюється повноцінний спільний контроль на одному пункті пропуску.

У нас є пункт пропуску "Рені–Джурджюлешть". Це український пункт пропуску. Тут якраз ми минулого року саме запустили його на українській

стороні, вже відреставрованого, відбудованого. І так само спільний контроль здійснюється повноцінно на українській стороні двома службами.

І в нас ще є три пункти пропуску: "Мамалига", "Кельменці" і "Росошани", - там, де в нас є гібридний формат, тобто це теж спільний пункт пропуску, але на виїзд здійснюється на одній стороні, на в'їзд здійснюється спільний контроль на іншій стороні. І в такому гібридному форматі працюють ці пункти пропуску.

Дійсно, спільний контроль однозначно пришвидшує всі процеси. І це вже, скажімо, є підтвердження того, що це точно дієвий інструмент для збільшення спроможності пункту пропуску.

Інше питання, що, звісно, якщо ми говоримо про реконструкцію або будівництво пунктів пропуску: із пунктів пропуску, там, де зараз контроль здійснюється на двох сторонах, робити його на одній стороні, - то тут є питання в частині значного розширення на одній із сторін цього пункту пропуску, оскільки потрібно будувати там і бокси поглибленого огляду, і інші там місця для розташування двох служб на одній стороні. І тому це теж забирає багато ресурсу, в тому числі фінансового. Тому, якщо ми будемо, наприклад, скажімо так, планувати це з нашої сторони робити, то це майже там вдвічі, не вдвічі, але в півтора разу точно, здорожує вартість самого проєкту.

Те саме стосується ще технічних можливостей. Тут ще наші колеги з Держприкордонної служби скажуть, тому що, наприклад, "Могилів-Подільський" – це такий, досить унікальний пункт пропуску, який знаходиться в центрі міста, таких у нас практично немає. І він в цьому дуже сильно обмежений. Тому що з одного боку в нас є річка, а з іншого боку у нас вже є побудовані будинки, де живуть люди, і можливості розширення його до якісного пункту пропуску з правильним розташуванням і схемою руху, яка буде і безпечна, і ефективна для проведення контрольно-митних процедур, - це теж є тут досить важким завданням.

Тому ми і не планували. Ми, порадившись з нашими колегами з

Держприкордонної і митної служби, не планували цей пункт пропуску як повноцінно спільний виключно через технічні обмеження самого конкретно розташування цього пункту пропуску. Але, звісно, ми зараз з кожною країною, і в тому числі з Молдовою, проговорюємо про необхідність збільшення можливостей по спільному контролю і спільним пунктам пропуску, але тут є свої питання, тому що, враховуючи досвід, є хороша історія, і є деякі там процедурні моменти, коли працівники однієї із служб не можуть застосовувати певні свої контрольні функції, наприклад затримання або конфіскацію, через обмеження саме міжнародно-юридичних норм. Це перше.

Друге. Це питання знову ж таки, оскільки пункт пропуску – це режимний об'єкт і перебування там іноземних правоохоронних органів іншої сторони теж має свої обмеження в частині відеонагляду постійного і так далі, це теж є таким питанням, яке постійно дискутується між країнами.

І останній приклад наших перемовин з колегами з Молдови – це питання по ямпільському мосту і подальшого розвитку. Ми запропонували, щоб це був спільний пункт пропуску на нашій стороні, і ми досі не можемо отримати погодження, і поки що не розуміємо детально, які є обґрунтування, чому має бути два пункти пропуску, оскільки ми вже самі, скажімо так, пропонуємо, що ми все ж таки побудуємо пункт пропуску повноцінно для двох сторін на нашій стороні.

Тому це коротко від мене від міністерства. Можливо, там наші колеги з прикордонної і митної служб теж можуть доповнити точно, як їм працюється спільним контролем.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

Пане Валерію, вам слово.

_____. Дякую. Я перепрошую. З вашого дозволу...

От вам якраз, як працює IBM у нас. Пан Сергій практично прозвітував переважну більшість всіх питань, в тому числі і прикордонних, і митних. Хотілося б додати дещо.

Українська сторона, дійсно, ефективно використовує можливості спільного контролю, йде назустріч, і завдяки нам це все відбувається. Втім є певні проблеми, які наголошував і пан Сергій. Це не тільки питання відеонагляду, це питання елементарних там заходів безпеки, роботи відеореєстраторів навіть і так далі, і так далі. Але є питання таке, як на транзитній дорозі Маяки - Паланка спільне патрулювання. Це, до речі, питання до наших колег із Місії EUBAM, яка хорошу презентацію підготувала, але жодного разу так і не відгукнулася на наші пропозиції щодо налагодження цієї роботи. Тому варто було би на цьому зосередитися і показати перспективу в цьому напрямку, як би ми там вирівняли ситуацію і запровадили все-таки, оскільки українська сторона пішла на всі пропозиції і здійснила, відкрила спільний прикордонний контроль всюди, де пропонувала нам молдовська сторона.

Інше питання, болюче для нас, і ми би також очікували на це підтримки і від наших партнерів з молдовської сторони, і також, чому б і ні, від Місії EUBAM. Мова йде про повернення комбатантів наших, які перетинають незаконно кордон, затримуються нашими колегами у Молдові і звертаються за притулком. Мова йде про дуже специфічне питання, це не в чистому вигляді шукачі там притулку, а це військовослужбовці. Мені здається, це могло би бути предметом перемовин, і можна було би це питання вирішувати в двосторонньому порядку. Однак також це є наразі проблемою.

Проблемою також і є в пунктах пропуску заходи технічного контролю. Тут би могли звернутися до наших європейських партнерів з пропозицією щодо обладнання якісним відеоспостереженням, оскільки це безпекові моменти. І ви знаєте, що в Україні підвищений ризик зараз з безпекових моментів, зокрема і незаконний обіг зброї, який не може бути предметом контрабанди на кордоні, оскільки це важливе питання і іміджу

України, і іміджу правоохоронних органів, і звісно, це небезпека для суміжних країн. Тому би оснастити і покращити якість контрольних процедур, оглядових зокрема, в пунктах пропуску було би дуже важливим, і в цьому мають бути зацікавлені усі сторони. І це теж питання для нашої спільної роботи.

Тому, оскільки агенція не має можливості, з відновлення, облаштовувати пункти пропуску камерами відеоспостереження, можна було би знайти партнерів, знайти інвесторів і опрацювати це питання також.

Це коротко, не заглиблюючись в деталі. Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Володимире.

В нас був заявлений заступник Голови Державної митної служби України пан Владислав Суворов. Ми з колегами добре з ним знайомі, він з нами завжди відпрацьовував наші виїзні засідання. На жаль, пан... А, є пан Владислав, бо сказали, що ви пішли до наших конкурентів: до Комітету з податкової і митної політики.

СУВОРОВ В.В. В урядовий саме зараз.

Доброго дня, пані Іванно, доброго дня, шановні народні депутати, шановні присутні. Прямо зараз одночасно йде урядовий комітет, в якому теж маю взяти участь. Але готовий доповісти наше питання.

ГОЛОВУЮЧА. Бачите, ви, як Юлій Цезар. Будь ласка, тоді вам слово.

СУВОРОВ В.В. Дякую.

Я дуже коротко, тому що дуже багато і пан Володимир, і пан Сергій сказали. Дійсно, в нас на сьогоднішній день укладено 9 протоколів про здійснення спільного контролю, фактично здійснюються в шести пунктах пропуску: чотирьох автомобільних, двох залізничних.

В плані роботи з молдовською стороною, вони є більш гнучкими, ніж

наші колеги з Республіки Польща, оскільки вони зв'язані зобов'язаннями в рамках Шенгену здійснювати всі пунктуальні процедури на території своєї держави. Тому практика здійснення спільного контролю з Польщею у нас виключно на стороні Республіки Польща. Практика здійснення спільного контролю, як вже доповідав пан Сергій, в нас вона комбінована: і на території України, і на території Молдови, і комбінований варіант. Насправді, якщо подивитися в глибину тих процедур, які ми здійснюємо спільно з нашими колегами, це фактично здійснення послідовного контролю зі спільним використанням інфраструктури. Така ж сама модель у нас функціонує і з представниками Республіки Польща.

Ми нашим колегам пропонували ще більш розглянути прогресивні форми спільного контролю. Це і взаємне визнання результатів здійснення контрольних процедур, і одночасне виконання процедур фактично прикордонних та митних формальностей. Але на сьогоднішній день відгуку від них позитивного не отримали.

Щодо перспективи розповсюдження спільного контролю з Республікою Молдова. Ми готові реалізовувати, і вже підписані протоколи, і дуже перспективно виглядає здійснення спільного контролю в майбутньому пункті пропуску "Ямпіль-Косеуць". Ми також підтримуємо позицію, що з української сторони має бути побудований цей пункт пропуску. Можливо, розглянути питання щодо "Старокозачого", здійснення спільного контролю. Знову ж таки це предмет майбутніх домовленостей має бути, укладання відповідних протоколів.

Трохи хочу відійти від спільного контролю і проінформувати дуже важливу інформацію. Минулого тижня завершилася моніторингова місія Республіки Молдова щодо вступу до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Хочу нагадати, Україна стала країною-учасницею цієї важливої конвенції 1 жовтня 2022 року. Весь цей час ми спостерігали шлях Республіки Молдова на цьому шляху. І це дуже важливо, оскільки ми зможемо вирішити багато проблемних питань, зокрема і в пунктах пропуску "Рені -

Джурджулешти" та "Джурджулешти – Галац", оскільки цей невеличкий шматок дороги, який йде по Республіці Молдова, наразі потребує окремого транзитного документа, окремої гарантії від перевізника. І це, звичайно, ускладнює проходження безпосередньо в пункті пропуску. Коли Республіка Молдова приєднається до конвенції і ми відповідним чином ратифікуємо ці зміни, то фактично український експортер зможе подавати одну декларацію в будь-яку країну Європейського Союзу, і колеги з Республіки Молдови вже не будуть вимагати окремо митну декларацію, окремо гарантії, вони будуть поставляти в новій комп'ютеризованій транзитній системі всі відмітки щодо пропуску на територію Молдови, і далі вона абсолютно без жодних додаткових документів вже буде переміщуватися територією Румунії.

Важливий аспект: очікуємо, що десь 1 листопада поточного року відповідне рішення набере сили. У нас потім... Але знову ж таки це залежить від ратифікації парламентом Республіки Молдови відповідно рішення про приєднання до конвенції. І відповідно нас будуть очікувати наші внутрішні процедури. Ми зараз проходимо такі процедури по Грузії. Я сподіваюсь, що вони найближчим часом завершаться, і ми вже по протореній доріжці, скажімо так, зможемо швидко додати Республіку Молдова, відповідно ратифікувавши зміни до конвенції.

Ось це важливий момент, на якому я хотів наголосити. І щиро дякую за увагу. Готовий до ваших питань.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Владиславе.

Я запрошую колег чи учасників засідання, якщо є зараз на цьому етапі питання щодо і обговорення вчорашнього нашого візиту на різні пункти пропуску, і спільного кордону з Молдовою. Спільного, вибачте, контролю на кордоні з Молдовою.

_____. *(Виступ англійською)*

ГОЛОВУЮЧА. Ви зрозуміли, питання стосується "Бронниці". Ми бачили, умови обмежені, але чи є приєднання до користування всіма базами і обміну даними?

_____. Те, що ми говорили по "Бронниці", воно більш стосується загального облаштування для подорожуючих, в тому числі і для персоналу, який працює у пункті пропуску. Але все, що стосується здійснення прикордонних формальностей, ми повністю забезпечені. Там є автоматизовані робочі місця, як і в кожному пункті пропуску, з доступом до всіх наявних баз даних внутрішньодержавних, і в тому числі до Інтерполу. Ми працюємо з базою Інтерпол через, до речі, супутник напряму з центральним офісом, який знаходиться в Леоні. З "Бронницею" ми працюємо через центральний офіс. Тому ми там повністю всім забезпечені. Це те, що стосується доступу до баз даних.

Що стосується технічних засобів, у нас теж є те, що має відомство, в тому числі і ручні прилади, для того щоб оглядати транспортні засоби. Да, там нема стаціонарних приладів, рентгенів, але є те, що ми використовуємо, як і в інших пунктах пропуску.

Доповідь закінчив.

ГОЛОВУЮЧА. Будь ласка.

_____. Я так розумію, що просто вчора ми були на другому пункті, і ми просто стояли на площадці, на відкритій, і дивилися на презентації, як це все буде. А чомусь ми не зайшли, просто не подивились на ці наші будівлі, де, дійсно, були прикордонники, нас чекали, і ми просто не мали цієї можливості побачити. А дійсно там усе це є, так.

_____. Звичайно, є.

ГОЛОВУЮЧА. І, якщо я правильно розумію, тут питання так само і до Державної митної служби, наскільки ви там виконуєте аналогічно до всіх інших пунктів пропуску свої задачі.

Але, напевно, вам треба відповісти в мікрофон, бо потрібен переклад вам. Ні-ні, дивіться, потрібен переклад, я не буду перекладати.

_____. Дякую. Державна митна служба також має повністю забезпечення технічними засобами митного контролю. Розуміємо інфраструктурні моменти цього пункту пропуску "Бронниця" в частині неможливості розташування там стаціонарних засобів, таких як скануючі системи. Але, може, під час реконструкції з'явиться така можливість.

В принципі, ми виконуємо поставлені перед службою задачі в повному об'ємі, і також маємо і переносні ручні сканери, які ви вчора мали змогу побачити на "Могилів-Подільському". Але якщо їх буде більше, ми тільки будемо дякувати за надану допомогу.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

З того, що ми бачили в планах на "Бронницю", там ніяких стаціонарних систем не передбачається, наскільки я пам'ятаю.

_____. Дійсно, ви абсолютно праві, тому що їх просто не вистачає. Ми з прикордонниками, з митницею про це спілкуємось. На сьогодні є попередня заявка на посольство Великої Британії по можливості фінансування даних систем. Саме Великобританія - один із виробників таких систем, тому вони розглядають ці заявки. Стаціонарних і мобільних, ми подали заявку і на стаціонарні, і на мобільні. Тут, якщо можна, підтримати.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дуже дякую.

Колеги, давайте ми дуже такий, короткий проміжний підсумок підведемо.

Мені видається, що було би доречно - може, це питання до колег - членів комітету, - власне, у нашому потенційному рішенні відобразити кілька речей. Те, що ми і почули від голови служби відновлення, про те, що готуються проекти, скажімо на "Ямпіль", можливість, скажімо, приватно-публічного партнерства, це взяти до уваги. Але одночасно, можливо, ми могли би звернутися до нашого уряду, зокрема до Прем'єр-міністра, з тим щоб, опрацювавши таку спільну позицію Кабміну, можливо, вийти на Прем'єр-міністра Молдови і спільно звернутися за можливим фінансуванням до Європейської комісії, якщо ми не можемо найближчим часом знайти ресурсу внутрішнього. Одночасно тут теж потрібна дуже серйозна взаємодія наших міністерств, і тут потрібно погодження між Міністерством розвитку громад і територій, і зокрема МЗС та Міністерством фінансів, з точки зору конкретних розрахунків. Бо, наскільки я зрозуміла, вчора, і це мене от реально, колеги, досить серйозно турбує, що ми там цей міст, це будівництво століття, ми його почали за принципом "проектуй і будуй", і тільки зараз проводимо там додаткові розрахунки, а скільки ж воно реально буде коштувати. То ось, провівши ці всі додаткові розрахунки, а я сьогодні вже, я вам скажу, отримала навіть розрахунки того, наскільки насправді небагато відрізняється по довжині цей шлях на ту ж Констанцу, порівняно з іншими дорогами, тому тут треба теж додаткові обґрунтування шукати, чому саме так і чому саме ця дорога буде найкращою. Ну, так, вона одна з транзитних європейських шляхів, можливо, це саме той аргумент, який потрібно вжити. Але на основі оцих розрахунків, щоб ми так само пробували опрацювати і, можливо, частково опрацювати питання кредитного фінансування, через той же ЕІВ. Очевидно, хотілося би максимально грантове і... ну, безповоротну, скажімо так, матеріальну підтримку отримати для цього, але якщо це єдиний спосіб, через залучення тривалих і дешевих коштів з ЕІВ, можливо, це таким

чином.

То я би пропонувала ці всі опції пропрацювати в нашому спільному рішенні, і тоді звернутися до уряду з цими пропозиціями. Це я до колег...

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. Є ще пропозиції.

ГОЛОВУЮЧА. Будь ласка.

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. Я би додав пропозиції, наприклад такі: сприяти всіляко двостороннім, а краще тристороннім консультаціям, українських органів, насамперед прикордонників, Молдова та плюс EUBAM, тобто з залученням європейців. Те, що ми чуємо як фахівці, ви б, якби зустрічалися регулярно і консультувалися, можливо, б більшість питань з тих, що ви озвучуєте, вже б давно вирішилось, особливо в питаннях приведення нормативно-правової бази, де не треба грошей, у відповідність до стандартів ЄС. Я пропоную цю рекомендацію додати.

Далі. Я би звернувся також з пропозицією до Міністерства закордонних справ подивитись, коли останній раз були такі міжурядові консультації, і, в принципі, ініціювати в уряді України регулярні такі консультації, але з залученням місцевих органів влади. Не забувайте, я чому і звертався до шановної пані Наталії, щоб до таких переговорів, консультацій і перемовин усіляко залучати з усіх питань. Далі я з усім згодний.

ГОЛОВУЮЧА. Ну, і насправді те, що я вчергове почула, що, попри все те, що називається у нас спільним прикордонним... вірніше, спільним контролем, - це далі той самий послідовний контроль, а не ось цей одночасний, чи, там, взаємовизнання цього контролю. То, можливо, звичайно, нам потрібно було б, може, також звернутися окремо ще до Державної прикордонної служби стосовно остаточного визначення формули спільного контролю, з якою ми виходимо до молдовської сторони, провести

там з нашої сторони додаткові консультації, а також от у нас є запрошення від наших колег-депутатів з Молдови, для того щоб поїхати, наприклад, туди і провести також розмову там, не тільки на парламентському рівні, а і з відповідними службами. Але це ми би мали робити на основі вже визначених вами підходів, з тим щоб ми могли підсилити позицію вже виконавчих органів влади, чи правоохоронних органів влади.

Тому ось з такими додатковими пропозиціями я би пропонувала десь такі проміжні підсумки підвести. Ми почули ваші... ну, також оцю потребу у спільному патрулюванні. Я думаю, що це окремий взагалі елемент того, над чим потрібно працювати. Можливо, це теж може стати там для нас предметом взаємодії з нашими молдовськими колегами. Ми готові в це включитися, але нам потрібно від вас чітко розуміння того, що вдалося, що не вдалося, що реально є там проблемним, і в чому, на вашу думку, полягає проблема, де б ми могли допомогти. Ну, і інші речі, які звучали, озвучувалися, стосовно необхідності визначення з молдовською стороною. Це якраз ми будемо розраховувати на те, що лідерство тут би все-таки взяло Міністерство закордонних справ України, і під своєю такою егідою, провівши консультації всередині уряду, вже могло допомагати відповідно всім службам досягати конкретних результатів.

Колеги, тому зараз ми зробимо невелику перерву. Я би просила о 12:15 повернутися, ми будемо мати включення з Брюсселя в той час, тому трошки коротше, ну, 25 хвилин перерва на каву, і тоді продовжимо нашу роботу.

І просили сфотографуватися, зробити спільну фотографію. Але, вибачте, там пан Деркач пішов. Може, ми це зробимо після завершення? Ми зробимо це після завершення всього заходу. Тому кава. Дивіться, ми зробимо одну спільну фотографію, а потім ще одну. Де ви хочете, щоб ми робили? Окей. Тоді прошу всіх, буквально 2 хвилини на спільну фотографію, а потім кава.

(Після перерви)

ГОЛОВУЮЧА. Колеги, прошу займати всіх свої місця, будемо продовжувати. Підключення наших колег із Брюсселю з DG MOVE. На жаль, вони теж обмежені в часі. Тому я би хотіла, щоб ми зараз з вами продовжили нашу роботу.

Перед тим, як ми, колеги, перейдемо з вами до розгляду 3 пункту порядку денного: оцінки стану виконання рекомендацій у сфері інтегрованого управління кордонами, які представила Європейська комісія в звіті про розширення, - я би хотіла запросити до слова онлайн нашу колегу з DG MOVE з Directorate-General for Mobility and Transport from the European Commission, Director for a policy coordination madam Mona Bjorklund.

Please Mona... (нерозбірливо) your voice.

БЙОРКЛУНД М. *(Вислів іноземною мовою)*

ГОЛОВУЮЧА. *(Вислів іноземною мовою)*

БЙОРКЛУНД М. *(Виступ іноземною мовою)*

ГОЛОВУЮЧА. *(Вислів іноземною мовою)*

Колеги, ми переходимо далі, власне кажучи, якраз пані Бйорклунд зробила певний такий вступ до нашого обговорення про інтегроване управління кордонами і про оцінку стану виконання рекомендацій у цій сфері, які були представлені в звіті Європейської комісії про прогрес України в рамках пакету розширення Європейського Союзу 2024 року.

Ми з вами розуміємо, що насправді всі наші напрацювання десь приблизно до кінця серпня увійдуть у наступний звіт. Тобто якраз зараз збирається вся інформація для того, щоб ми з вами там побачили, як сприймається, як оцінюється наш рух в цьому напрямку з боку Європейської комісії. Думаємо, що десь там на кінець жовтня, на листопад ми знову

побачимо черговий звіт про розширення і будемо могли оцінити себе у порівнянні з тим, як це бачиться, знову ж таки, з боку Брюсселю.

Тому я зараз запрошую до слова заступника директора департаменту – начальника управління аналітичного забезпечення, стратегічного та поточного планування Адміністрації ДПСУ полковника Володимира Хирного. Вам, пане Володимире, слово.

Буду просити, що, можливо, якраз у цьому контексті обговорення ми почуємо також і від Державної міграційної служби, і від інших колег, а також я рада, що до цього обговорення приєднаються наші колеги з громадянського суспільства.

Будь ласка.

ХИРНИЙ В.П. Шановна Іванно Орестівно, шановні присутні, дякую за можливість поінформувати про стан виконання рекомендацій Європейської комісії у сфері інтегрованого управління державним кордоном.

Розпочну з плану заходів щодо реалізації Стратегії інтегрованого управління державним кордоном. Цей напрям роботи важливий для безпеки нашої держави та наближення України до членства в Європейському Союзі. Адміністрація Держприкордонслужби двічі на рік проводить моніторинг стану виконання плану заходів щодо реалізації стратегії. Відповідний звіт за 2024 рік подано до Кабінету Міністрів та 7 травня розглянуто на засіданні міжвідомчої робочої групи з питань інтегрованого управління державним кордоном.

Загальний прогрес виконання плану заходів склав 47 відсотків. З 2023 року реалізовано 24 заходи, повністю досягнуто позитивних значень за 132 показниками.

На початку коротко зупинюся на основних виконаних заходах. В рамках нормативного забезпечення внесено зміни до Кримінального та Кримінального процесуального кодексів України щодо криміналізації контрабанди. Завершено та затверджено Положення про інтегровану

міжвідомчу інформаційно-комунікаційну систему "Аркан" та підписано договори про надання доступу до неї ще чотирьом суб'єктам, всього мають доступ 29 суб'єктів. Забезпечено участь Державної прикордонної служби у спільних заходах сил безпеки і оборони та нарощено її бойові спроможності. Взято участь у двох спільних операціях Frontex.

Державною службою морського та річкового транспорту України спільно з Військово-морськими силами та Морською охороною Держприкордонслужби проведено 28 пошуково-рятувальних операцій, врятовано 94 особи, здійснено обстеження 2 тисяч квадратних кілометрів морської акваторії, знищено 115 мін, забезпечено супровід майже 8 тисяч торговельних суден.

Для оптимізації контрольних процедур в пунктах пропуску Державною митною службою здійснено перехід на застосування п'ятої версії електронної транзитної системи NCTS, забезпечено спільне використання прикордонниками та митниками електронних даних. Активно поширюється проєкт "єЧерга".

Запроваджено спільний контроль з Республікою Молдова у пунктах пропуску для залізничного сполучення "Серпнєве 1" і "Кучурган", та автомобільному пункті пропуску "Рені". Відкрито новий пункт пропуску на кордоні з Угорщиною "Велика Паладь".

Продовжуємо розвивати систему аналізу ризиків, зокрема розпочав роботу Координаційний центр з протидії незаконному обігу вогнепальної зброї. Проведено спільний аналіз загроз прикордонними відомствами дружніх суміжних держав та агенцією FRONTEX. Понад 300 митників пройшли підготовку з питань застосування системи управління ризиками.

Триває удосконалення інформаційної взаємодії, зокрема підписано Меморандум щодо впровадження системи попереднього повідомлення про надзвичайні ситуації з словацькими партнерами. Тривають внутрішньодержавні процедури щодо підписання аналогічного меморандуму з Румунією.

Водночас у стадії виконання перебувають завдання. Найбільш важливими є: реконструкція та будівництво пунктів пропуску "Шегині", "Краківець", "Рава-Руська", а також закупівля чотирьох скануючих систем мобільного типу; формування та оформлення земельних ділянок шириною 30-50 метрів уздовж державного кордону для облаштування та інженерно-технічного облаштування державного кордону.

Окрім того, залишаються питання, які потребують вирішення: щодо створення спільного контактного пункту на українсько-словацькому державному кордоні. Не виконано, тому що не завершена реконструкція частини українського пункту пропуску "Ужгород". Також потребує нормативного врегулювання створення Національного стратегічного центру щодо обробки попередньої інформації про пасажирів, що подорожують.

Також існують проблеми постачання 12 катерів Морської охорони Держприкордонслужби через Босфор та Дарданелли та їх озброєння.

Зупинюся, зокрема, реагуючи на рекомендації, представлені Європейською комісією, за останні роки Україною зроблено важливі кроки. На законодавчому рівні інтегроване управління державним кордоном визначене одним із напрямів стратегічного планування у сфері національної безпеки. З метою системного моніторингу обстановки та формування ситуаційної картини на державному кордоні створено та функціонує координаційний центр. Наразі працюємо над розширенням його співробітництва з аналогічними центрами суміжних держав-членів Європейського Союзу. Запроваджено національну методику оцінювання якості та вперше проведено комплексний аналіз стану інтегрованого управління державним кордоном.

За участі міжнародних експертів розроблено проект нової Стратегії інтегрованого управління державним кордоном, яка враховує 15 європейських компонентів IBM та містить чіткі показники оцінки її виконання. Найближчими днями її буде подано на розгляд уряду. Наразі працюємо над планом її реалізації, який чітко відобразить євроінтеграційну

компоненту, у тому числі рекомендації, надані Європейською комісією, та конкретні індикатори оцінки прогресу; над розробленням шенгенського плану дій – основоположного документу на шляху інтеграції до європейського простору; укладанням Угоди про статус представників Агенції прикордонної і берегової охорони FRONTEX, наразі очікуємо відкриття переговорної рамки від Європейської комісії.

Одночасно тривають технічні консультації щодо тексту оновленої робочої домовленості з Агенцією FRONTEX. Її підписання плануємо після міжвідомчого погодження в Україні та узгодження між FRONTEX і Європейською комісією.

З метою гармонізації законодавства України щодо прикордонного контролю з політикою та найкращими практиками Європейського Союзу розроблено законопроект № 12248 про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства про державний кордон України.

Для зміцнення системи протидії транскордонним загрозам та організованій злочинності, а також узгодження з міжнародними стандартами, розроблено та внесено до Кабінету Міністрів проект Закону України про обробку попередніх даних реєстрації особи. Тривають узгоджувальні процедури.

Держприкордонслужба є частиною загальнодержавної системи кризового реагування. Для координації діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та інших структур під час виникнення кризових ситуацій на державному кордоні постановою Кабінету Міністрів утворено міжвідомчий координаційний штаб. Ефективність його роботи було відзначено під час реагування на міграційну кризу, що була штучно створена білоруською стороною.

Крім того, органами та підрозділами Держприкордонслужби на постійній основі опрацьовуються та уточнюються плани реагування на надзвичайні ситуації та відповідні розрахунки сил і засобів. На минулому

тижні для суб'єктів інтегрованого управління кордонами Європейською комісією проведено семінар щодо порядку та вимог до розроблення планів спроможностей та реагування на надзвичайні ситуації.

Для реагування на загрози систематично проводяться спільні прикордонні операції та оперативно-профілактичні заходи, зокрема проведено "Захід-2023", "Захід-Південь 2024", а також профілактичні заходи "Мігрант". Наразі реалізовується комплексний план спільних заходів щодо протидії масовим порушенням державного кордону громадянами України.

Ми продовжуємо активно впроваджувати європейські стандарти у сфері управління кордонами і чітко усвідомлюємо, що необхідно нам зробити. Рухаємось вперед системно, послідовно та у тісній співпраці з європейськими партнерами.

Дякую за увагу. Разом до перемоги!

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Володимире.

Я думаю, що, можливо, у колег будуть додаткові запитання. Але спершу я би може запросила до слова співдоповідача – виконавчу директорку Аналітичного центру "Європа без бар'єрів" пані Ірину Сушко. Чи ви хотіли щось додати, пане Володимире? Вибачте, я...

_____. Ні-ні, я пані Ірині поступлюсь.

ГОЛОВУЮЧА. Окей.

Пані Ірино, ми спочатку тоді вас послухаємо, а тоді перейдемо до обговорення подальшого тут, на місці. Дуже шкодуємо, що цього разу ви не змогли до нас фізично приєднатися вже на місці.

СУШКО І. Я так само. Доброго дня, шановні колеги, шановні учасники засідання. Щиро дякую, пані Іванно, за можливість сказати, скажімо так, дати оцінку альтернативну, з точки зору громадськості тих рекомендацій, які

нам надав Європейський Союз, і як ми з ними пораємось.

Після доповіді pana Володимира насправді складно щось додати, тому що він охопив більшість актуальних питань, про які, дійсно, варто було би зазначити. Водночас я спробую тоді тезово і фокусно звернути увагу на те, що, можливо, потребує, на мою думку, більшої фіксації.

Отже, в першу чергу я хотіла зазначити, що у частині звіту Європейської комісії, від якого ми власне відштовхуємося, коли говоримо про виконання рекомендацій, було зазначено, що Україні бракує 11 елементів для ефективного впровадження інтегрованого управління кордонами, і відповідно узгодження політики щодо кордонів з Європейським Союзом. І одним із перших таких елементів зазначалося про кращий моніторинг виконання нового плану заходів з впровадження Стратегії інтегрованого управління кордонами з конкретними і вимірюваними індикаторами.

Хочу підкреслити, що за координації Державної прикордонної служби було створено ще наприкінці минулого року тимчасову робочу групу з підготовки, власне, і стратегії, і плану заходів. І тут я маю відзначити такий підхід відкритості, який продемонстрували наші координатори цієї роботи. Тому що там присутні і незалежні експерти, і представники міжнародних організацій, і, безумовно, представники всіх профільних органів влади, причому не лише центральних органів виконавчої влади, але і прикордонних, тобто з регіонів. І дуже важливо, що якраз ми зараз дуже активно працювали над тим, щоб відшліфувати саме оці індикатори та показники, про які йшлося. І маю визнати, що це, дійсно, була робота, в якій вирували і дискусії, але вона була продуктивна, плідна. Тому я думаю, ну, у мене такий є обережний оптимізм, що Європейська комісія зніме цю рекомендацію в наступному звіті, про що ви, пані Іванно, згадували.

І другий індикатор, або елемент рекомендацій - це план заходів з долучення до Шенгену, шенгенський план. Про нього також коротко згадав пан Володимир у своїй доповіді. Але я хотіла би зовсім трішки, але детальніше зупинитися на цьому елементі, тому що, на мою думку, саме він

викликає дуже багато дискусій. Причому не лише, скажімо так, внутрішніх, але і від наших міжнародних партнерів, які часом обережно кажуть про те, що це дуже амбітний план і, можливо, поки що, зважаючи на наш поступ, нереалістичний план. Я би хотіла зазначити, так, він амбітний, безперечно, водночас не можу погодитися з оцінками деяких експертів, які кажуть, що це нереалістичний план. Тому що всі дії, які сьогодні виконуються, вони так чи інакше дотичні до того, що має стати змістом такого плану. І треба використовувати цю рекомендацію і пропонувати змістове наповнення плану.

І тут я хочу запропонувати, власне, вивчаючи ситуацію, як і що таке, власне, шенгенський план, що туди має входити, в першу чергу йдеться про візову політику. І от, власне, тут є серед наших колег і представники Міністерство закордонних справ України. Хотілось би, можливо, більше почути про те, яким є поступ у цьому напрямку. Тому що ми, якщо, наприклад, цей прогрес є, а наскільки мені відомо, що він таки є, то ми могли би чітко включити в цей шенгенський план ці кроки, алгоритм того, що має бути зроблено саме в частині узгодження візової політики України щодо візової політики Європейського Союзу.

І я знаю також, що там можуть бути чутливі питання. Зокрема, коли йдеться про гармонізацію, або уніфікацію, навіть так краще сказати, візової політики тих країн, які для українців є такими, знаєте, звично відкритими, а після узгодження вони, вочевидь, отримають візовий режим з Україною. Тому тут також треба готуватися. І я думаю, що якраз це нагода прекрасна цю деталізацію й алгоритм закласти в шенгенський план.

Друга частина цього шенгенського плану могла би складатися теж з тих кроків, які вже, я також знаю, робить Державна прикордонна служба і відповідно Координаційний центр з інтегрованого управління кордонами. Я маю на увазі зараз поступове наближення до тих інформаційних систем, які сьогодні запроваджуються Європейським Союзом. Йдеться про попередню автоматизовану перевірку, реєстрацію мандрівників, я маю на увазі зараз і

системи ETIAS, і системи SIS, й інші системи.

Тобто, якщо ми маємо тут теж поступ, а ми його маємо, ми можемо його зафіксувати в шенгенський план, і таким чином відзвітувати і показати, що ми чітко розуміємо, що від нас очікується. І ми дуже реалістично якраз, підкреслюю, оцінюємо наші можливості, коли йдеться про наближення до Шенгену.

Ну, і також 3 пункт, на який я хотіла звернути увагу, з цих 11 елементів – це те, що також пан Володимир уже згадував, але я хочу наголосити на необхідності, дійсно, можливо, якраз і підтримки, пані Іванно, вашим комітетом. Це, власне, законодавче врегулювання отримання попередньої інформації про пасажирів API. І тут я думаю, що представники адміністрації прикордонної служби за потреби могли би розповісти більш детально, тобто на якому етапі знаходиться це питання і що конкретно потрібно, можливо, від вашого комітету. Але я точно знаю, що це питання стоїть у фокусі уваги Європейської комісії, і воно вже, на жаль, знаєте, як кажуть, переходить з одного звіту в інший. І тому було би добре нам вже станом на серпень місяць показати відповідний прогрес у цьому питанні.

Також хотіла зазначити про, власне, укладення угод про спільний контроль із країнами-сусідами. Це також питання з рекомендацій Європейської комісії, зі звітів. І тут я хочу наголосити, мені було дуже приємно чути про прогрес зі спільним контролем із усіма його тими нюансами, про які сьогодні говорили уже вище доповідачі. Водночас я хотіла звернути увагу на те, що Румунія уже є країною-членом Шенгенської зони, а це означає, що ми маємо відкриті можливості для оцього масштабування підходу розробки угод про спільний контроль, які уже були напрацьовані у випадку з Польщею і, наскільки мені відомо, напрацьовувалися у випадку з Словаччиною. Тому, якщо ми раніше з вами постійно, знаєте, мали, як камінь спотикання, те, що Румунія ще не є членом Шенгену, а значить, ще не повністю інтегрувала все законодавство ЄС у цьому контексті, і тому ми не можемо нічого робити в цьому напрямку, то тепер мені здається, що дорога

відкрита. І тому прошу відповідно ті переговорні сторони, які включені до цього питання, скажімо так, взяти в контекст переговорів і питання по україно-румунському спільному контролю.

До речі, у зв'язку з тим, що я зазначила про переговорну сторону, і сьогодні шановні доповідачі в першій частині засідання також говорили про те, хто, власне, є таким драйвером процесу, я би так сказала, перемовин, і сьогодні, шановні члени комітету, я перепрошую, якраз був поганий зв'язок і я не зрозуміла, хто саме дав дуже слушну рекомендацію, яку я повністю підтримую, про те, щоб зробити певну таку ревізію того, хто проводить ці консультації і скільки взагалі цих двосторонніх чи багатосторонніх органів на сьогоднішній день, тимчасових, існує взагалі. Тому що дуже було би важливо, щоб ми мали чітко визначену переговорну сторону і знали чітко, хто координує цей процес, для того щоб він був максимально узгодженим.

Ну, і нарешті також ще один елемент, про який також пан Володимир згадував і дав доволі детальну інформацію. Я дуже рада, що зрушилося з місця питання про... англійською так звані contingency plans. Це питання про здатність країни реагувати на кризи, або, як сьогодні звучало, на надзвичайній ситуації. І тут можу точно вам сказати, бо я вивчала це питання спеціально, що багаторічні стратегії країн-членів Європейського Союзу містять згідно Регламенту ЄС 1896 такі плани. Йдеться, власне, про те, що це має бути в контексті саме інтегрованого управління, інтегрованого планування. Тому я рада, що є вже певні речі, які говорять про те, що ми зрушили з місця. І, наскільки я знаю, що в новій стратегії з інтегрованого управління кордонами - тієї, яка є драфтом, проектом, про що також згадували вже, - що там є чітко зафіксовані завдання стосовно цієї цілі.

Однак, чому я про це говорю, чому ніби як повторююся? Мені здається, що дуже важливо звернути увагу на факт того, що в наших попередніх консультаціях і дискусіях з ДСНС, тому що ми для себе думали, що, якщо надзвичайна ситуація, то це відповідно компетенція більшою мірою ДСНС, то якраз представники цього органу звертали увагу на

необхідність коректного вжитку термінології "надзвичайна ситуація", бо це є термін, зафіксований в Кодексі цивільного захисту України. І, на думку ДСНС, ті ситуації, які стосуються саме contingency planning, не підпадають під класифікаційні ознаки надзвичайних ситуацій, а тому стосовно кордону, а ми якраз говоримо саме про кордон, більш коректно було б вживати термін "кризова ситуація". І відповідно цей план, він теж повинен містити заходи, які мають напрацьовуватися партнерами. І тут є, так би мовити, можливість для того, щоб проявили свою і зацікавленість, і зусилля всі партнери в рамках саме інтегрованого підходу.

Ну, і наостанок хочу зазначити, що я тішуся з того факту, що в новому проєкті Стратегії з інтегрованого управління, яка повністю, до речі, відображає структуру стратегій Європейського Союзу, вона складена з 15 цілей, і ми про це, до речі, пані Іванно, на одному із... на останньому нашому засіданні у Чернівцях говорили, що, власне, ця стратегія повинна містити всі 15 цілей, ми зараз з вами можемо точно говорити, що ваші рекомендації виконані, маю на увазі комітету. І саме серед цих 15 цілей є дві, які є, на мій погляд, дуже важливими, про це треба зазначити. Перша ціль: йдеться про фундаментальні права людини на кордоні. І, більше того, це ціль, яка проходить наскрізно через всю стратегію. І там згідно практики країн-членів ЄС міг би або мав би - тут теж можуть бути дискусії, - з'явитися представник, власне, і омбудсмена, і міг би бути залучений до цієї роботи. А друга ціль, вона безпосередньо стосується взаємодії і співпраці з органами місцевого самоврядування і громадськості. Мені здається, що це дуже хороша нагода посилити оцю взаємодію, про що сьогодні теж говорилося в першій частині засідання, особливо з органами місцевого самоврядування. Тому що я слухала доповідачів, які говорили про те, що добре, умовно кажучи, добре, що USAID не виконав ті свої зобов'язання, бо відповідно там була проблема з землевідведенням і це могло би, скажімо так, зупинити певним чином процес на тривалий час або на деякий час. То якраз оця ціль, мені здається, і може бути використана повною мірою з відображенням відповідних дій у плані

заходів для того, щоб поступово все ж таки вирішувати оце питання, яке теж переходить, мені здається, з засідання в засідання, яке стосується врегулювання питання землевідведення, коли йде мова про, наприклад, розбудову нових пунктів пропуску.

І насамкінець я хотіла зазначити, що, так, робота була дійсно плідною по новій Стратегії з інтегрованого управління кордонами. Я думаю, що... і, наскільки мені відомо, якщо помиляюсь, то нехай представники Адміністрації прикордонної служби мене виправлять, але ця робота буде активно продовжуватись після 22 липня, бо нам ще треба розробити, власне, план заходів. І тому мені здається, що було би чудово запросити до цієї тимчасової робочої групи представників комітету, тому що ми бачимо, що комітет на сьогоднішній день – це чудовий майданчик для того, щоб охопити абсолютно всі точки зору самих різних зацікавлених сторін.

І тут також дуже важливо, що, ми коли аналізували стан справ з кордоном, про це також зазначав пан Хирний, то ми брали до уваги і інші стратегії, які дотичні до Стратегії з інтегрованого управління кордонами. То у мене тут, не знаю, чи питання риторичне, чи питання дійсно, на яке може ще пан Сергій Деркач відповісти: що робити зі Стратегією з розвитку прикордонної інфраструктури, враховуючи те, що обговорювалося на самому початку засідання, пов'язане з фінансуванням, пов'язане з тим, що ситуація змінилася? Бо нам, наприклад, для стратегії з інтегрованого управління кордонами дуже важливо знати, що інша стратегія, на яку, до речі, є посилення відповідне, що вона не зазнаватиме, скажімо так, радикальних чи кардинальних змін, а якщо зазнаватиме, то ми повинні точно знати і бути в курсі того, про які зміни йдеться.

Я тут, мабуть, зупинюся. Щиро вдячна за можливість виступити.

ГОЛОВУЮЧА. Дуже дякую, пані Ірино, як завжди, дуже детально, конкретно, чітко і з пропозиціями. Цінуємо це.

Я бачу, що пан Володимир Нікіфоренко хотів щось додати. Будь ласка,

пане Володимире, вам слово.

НІКІФОРЕНКО В.С. Дякую.

Пані голово комітету, шановне панство, я не буду заперечувати слова пані Ірини. Вона, як завжди, дуже детально розклала, тому що вона є активним учасником цього процесу. І ми, повторюся, з початку широкомасштабної війни, мали штат дещо менший, ніж зараз, а сьогодні у нас воює людей більше, ніж штат на початок війни. Тому основна частина займається відсіччю збройної агресії Росії, але нам вдається дещо зробити, і ви бачите. І, дякуючи підтримці парламенту вдалося стратегію внести ІВМ в Закон про національну безпеку і далі послідовно працювати.

Ми, як і обіцяли, створили центр. І ми запрошували, багато хто його бачив, як він функціонує, вже повноцінно на сьогоднішній день. Ми даємо можливість працювати всім нашим колегам всередині країни. Як ви чули 29 вже суб'єктів працює через систему "Аркан". І ті проекти, які розробляються надалі, - це і проекти законів про подорожуючих, і багато іншого, - можуть бути імplementовані на цій же базі. Тобто механізм вже є, він працює вже сьогодні, він апробований, він має всі системи захисту, КСЗІ і все таке інше. Тому ми працюємо, ми готуємо план спільно, ми рухаємось.

І принагідно хотів подякувати пані Бйорклунд за її високі оцінки, які вона у своєму виступі давала. І скажу, що ми не тільки готові збільшити радикально пропускні операції і пропускати більше людей подорожуючих, а стратегічною метою, напевно, хотілось б мати той кордон, який вона відвідувала поблизу Ужгорода, внутрішнім кордоном ЄС. Тому ми працюємо саме на це, і це наша стратегічна мета.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пане Володимире.

Пані Ірино, чи ви хотіли щось додати з точки зору Державної міграційної служби? Перша заступниця Голови Державної міграційної

служби Ірина Ковалевська. Будь ласка.

КОВАЛЕВСЬКА І.В. Доброго дня, шановні учасники засідання. Дуже приємно бути на цьому заході, де я беру участь не вперше. І хочу сказати, що Державна міграційна служба це є служба, яка, в принципі, працює всередині країни. Але те, що ми працюємо всередині країни, це не означає, що ми теж не працюємо на кордоні. Тому що на сьогодні Державна прикордонна служба і Державна міграційна служба є органами, зараз модно казати, партнерами в плані роботи з мігрантами і в плані аналізу і роботи з міграційною політикою. Найбільш широким колом взаємодії з прикордонною службою у нас на сьогодні є, перш за все, це діджиталізований обмін інформацією, що важливо є як для прикордонної служби, так і для міграційної служби, що є важливим для аналізу саме ризику мігрантів і міграційної ситуації всередині країни, розробки саме принципів, за якими буде проводитись аналіз міграційної ситуації в самій, всередині країни. І на зовнішніх кордонах не менш важливим на сьогодні є у нас посилення реадмісійного діалогу з партнерами, для того щоб можливо було застосовувати швидкі процедури і нешвидкі процедури реадмісії.

Ну, і в умовах воєнного стану на сьогодні найбільш пріоритетною є робота з молдовською стороною з пошуку шляхів міжвідомчої взаємодії між органами, які будуть допомагати вирішувати питання саме видворення нелегальних мігрантів у треті країни. Це важливо, тому що, в принципі, на сьогодні Молдова є одним, і однією із тих країн, які допомагають Україні саме в цій сфері, оскільки всім відомо, що немає повітряного сполучення, немає залізничного сполучення, а автомобільні шляхи лише йдуть через європейські країни і Молдову.

В цьому році закінчується реалізація Стратегія державної міграційної політики. Розробляється і буде розроблятися нова стратегія державної міграційної політики в рамках контактного пункту єдиної міграційної мережі, ну, і не тільки. І саме багато питань, які стосуються прикордонної

служби, які на сьогодні є в майбутньому і в планах реалізації інтегрованого управління кордонами, вони будуть дотичними саме в проєкті і в самій стратегії міграційної політики, яка має працювати з 2026 року і надалі на перші 10 років.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

Будь ласка, колеги, запитання, коментарі?

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. У мене є питання до шановної пані Ірини. А ваша оцінка міграційної служби виконання Угоди про реадмісію з Європейським Союзом? Дайте, будь ласка. І, якщо є, цифри минулого року і півріччя цього року.

КОВАЛЕВСЬКА І.В. Саме Угода про реадмісію з Європейським Союзом, вона одна, але з кожною країною у нас підписані імплементаційні протоколи. В минулому році було підписано два імплементаційні протоколи. На жаль, я не готувала з собою цифри. Але я можу сказати, що на сьогодні ми спостерігаємо найбільший процес реадмісії з боку Польщі. З боку Молдови він не такий високий йде, відсоток саме реадмісійних процедур, але я особисто, яка відповідаю саме за реадмісійну цю ситуацію, в день з Польщею підписую десь приблизно 10-15 запитів.

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. Повернення нам?

КОВАЛЕВСЬКА І.В. Повернення наших громадян.

(Загальна дискусія)

ГОЛОВУЮЧА. Можливо, ми би могли попросити пані Ірину, щоб надали тоді в комітет ви вже в робочому порядку цифри там загальні. Ми розуміємо, що це питання не було на порядку денному, але я думаю, що ви в

робочому порядку нам можете передати.

КОВАЛЕВСЬКА І.В. Звичайно, ми надамо. Коли ви побачите там трошки різницю, чому саме, скільки було повернуто і скільки... Ну, от щойно я озвучила, скільки я підписую саме листів, тому що на сьогодні польська сторона для того, щоб зрозуміти, легально чи нелегально знаходиться громадянин України на території Польщі саме, використовують цю реадмісійну процедуру, для того щоб отримати цю інформацію. І від того, яку інформацію вони отримують, вони вже всередині країни вирішують, що робити з цією людиною. Тому може бути різниця між запитамі і саме виконавчими вже функціями.

ГОЛОВУЮЧА. Дуже дякую.

От в контексті от цього, що прозвучало, знаєте, дійсно, і мені здається, що від пані Ірини правильно прозвучало питання, як ця Стратегія розвитку прикордонної інфраструктури співвідноситься зі Стратегією інтегрованого управління кордонами і наступною стратегією, яка зараз обговорюється, узгоджується в уряді, яку Держприкордонслужба подала вже на погодження в уряді, наскільки вона буде далі співвідноситися знову ж таки з новою стратегією державної міграційної політики. Всі ці речі є критичними, як на мене. Ми маємо багато цих стратегічних документів, але, як правильно зазначає Європейська комісія у своїх зауваженнях, оця вимірюваність і конкретність кожного кроку, за яким ми будемо реалізовувати ці стратегії, вона буде визначати якраз ефективність нашого руху і позитивність цієї оцінки. Тому якраз ці речі є, як на мене, дуже важливими.

Пані Ірино, я хочу вам сказати, що на даний момент пан Сергій Деркач відлучився, тому він не зможе зараз вам відповісти на це питання. Але він обіцяв повернутися, то я сподіваюся, що ми йому зможемо задати питання, на яке ви пропонували звернути увагу.

Я дві речі хотіла би уточнити у наших колег з ДПСУ. Ви назвали

конкретні законопроекти: 12248. Але це законопроект, який зареєстрований, ну, от я там подивилася, колегами народними депутатами. Все-таки мені видається, що такі речі, які на виконання тих завдань, таких системних змін стосовно роботи в Державній прикордонній службі, зокрема, вони би мали вноситися Кабінетом Міністрів. Чи дійсно там ДПСУ розглядає цей законопроект як основний, який би відповідав тим потребам, які там, на думку Єврокомісії, ми мали би впровадити у себе? Це перше питання.

І друге питання. Той другий законопроект стосовно попередньої обробки даних пасажирів, чи він вже є (я не подивилася номер, не записала), чи він вже є в Раді? Для нас тоді це принципово з точки зору теж комітету, розглянути, рекомендувати, просувати і так далі. Тобто тут ми могли би бути помічними.

_____. Дякую за запитання.

Перше питання. Ми врахували вже і супроводжуємо ці законопроекти через Кабінет Міністрів, зокрема другий, про пасажирів, про який ви говорили. Комітет він пройшов, і цього тижня, сподіваємося, на найближчому засіданні уряду буде скерований вже у разі затвердження до Верховної Ради. Ми повідомимо потім додатково в разі надходження.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. А оцей, що стосується змін в Держприкордонслужбі, оцей 12248, який поданий народними депутатами?

_____. Цей опрацьовувався завчасно і пішов таким чином, як пішов. Тому вже на нього...

ГОЛОВУЮЧА. Ну, я просто хочу уточнити, бо в рекомендаціях Європейської комісії було те, що нам потрібно там змінити Закон України щодо вдосконалення законодавства про державний кордон України. Це

прозвучало, ця рекомендація прозвучала в листопаді 2024 року, ну, була... те, що ми її змогли прочитати, очевидно, вона там раніше була внесена туди.

Цей законопроект, про який ми говоримо, наскільки я розумію, був зареєстрований раніше. Чи він враховує ті речі, які мали би бути там відображені?

Зараз, одну хвилинку, пан Володимир і...

_____. Він частково врахований і ще доопрацьовується на сьогоднішній день, він там не так просто йде. Додаються там ці положення, про які ви говорите. Тому я сподіваюся, що в кінці він буде корельований з тим...

ГОЛОВУЮЧА. Тобто йде робота на основі профільного комітету з правоохоронним комітетом... Ні, це нацбезпеки, по-моєму.

_____. Ні, це нацбезпеки. Зараз йде дискусія з правоохоронним комітетом, і я думаю, що він набере своєї якісної складової.

ГОЛОВУЮЧА. Ну, просто з нами тоді, коли він буде підготовлений до першого читання, тоді, я думаю, що критично важливо було би, щоб наш комітет його подивився і дав свої рекомендації стосовно того, а наскільки вже з нашої компетенції відповідність європейським підходам...

_____. З Юрієм Здебським про це говорили, і, дійсно, тут є багато питань, вирішуються, так.

ГОЛОВУЮЧА. Будь ласка. Тільки, будь ласка, візьміть мікрофон, бо для наших колег (ось, вам зараз дадуть) потрібен переклад.

ЛУКАШУК М.М. Микола Лукашук, начальник Управління взаємодії з

Державною прикордонною службою МВС.

12248. Є такий законопроект, він надходив до міністерства двічі. Розробник, да, дійсно Юрій Вікторович Здебський. Останній варіант: враховано всі пропозиції міністерства, ми погодили його без зауважень.

Що стосується законопроекту API/PNR. Значить, сьогодні маю інформацію про те, що знову цей довготривалий законопроект піде на Кабінет Міністрів, оскільки ми отримали вже висновок Державної регуляторної служби, що це не є регуляторним актом, тобто на сьогодні, але воно буде підлягати відстеженню після того, як прийняття. Тобто цей законопроект на підписі у міністра, сьогодні воно буде в Кабінеті Міністрів.

ГОЛОВУЮЧА. Тобто він піде на погодження до Кабміну?

ЛУКАШУК М.М. Він піде вже на прийняття і винесення на розгляд уряду.

ГОЛОВУЮЧА. Рішення, окей. А тоді вже...

ЛУКАШУК М.М. Він вже два комітети пройшов.

ГОЛОВУЮЧА. Урядові комітети?

ЛУКАШУК М.М. Так.

ГОЛОВУЮЧА. Бо у нас свої комітети, а у вас - свої.

ЛУКАШУК М.М. Так. Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

Колеги - члени комітету, коментарі, рекомендації, рефлексії?

_____. В мене питання коротке. В одній з доповідей прозвучало, я перепрошую, запізнився на цю частину нашого засідання, але побачив, із проблемних моментів, було зазначено відсутність координаційного центру по боротьбі із транскордонною злочинністю. Не певен, що я знаю, що це за центр, хто його має створити, яким... Чи це відповідальність МВС, чи це прикордонна служба це питання саме курує.

Дякую.

_____. Це відповідальність Національної поліції. В плані закладено, що Національна поліція має створити такий координаційний центр. Але зараз наразі Міністерством внутрішніх справ створено здоровий і... європейський ситуаційний центр, на якому несуть службу всі суб'єкти, які входять у систему Міністерства внутрішніх справ. Тому тут розглядається питання, щоб цей центр, який мав бути створений на базі Національної поліції, він як би вже створений там. І там, наскільки я знаю, окремо створений підрозділ кримінального аналізу, на цьому центрі він виконує його функцію. Тому, скоріше всього, що буде вирішено питання, що цей сучасний центр МВС перекриє це питання.

ЛУКАШУК М.М. Так, МВС підтримує це питання, воно буде закрите.

ГОЛОВУЮЧА. Тобто...

ЛУКАШУК М.М. Тобто цей центр, який... *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧА. Цей центр якраз буде виконувати функції цього антитерористичного...

_____. До того ж на базі цього центру МВС створений

координаційний центр інтегрованого управління державним кордоном.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

Колеги, є ще питання, уточнення?

Давайте ми... Я думаю, що ми і в другій частині так само підведемо загальний підсумок уже трошки пізніше. У нас насправді є таке питання, як роль парламентського контролю під час реалізації нової Стратегії інтегрованого управління державним кордоном. Я дуже коротко про це, напевно, скажу.

Дійсно, так мені видається, що безпосередньо суто наш комітет проявляв весь час зацікавленість, протягом всієї каденції, саме до реалізації, підготовки, зміни, корекції Стратегії інтегрованого управління кордонами. Нам, власне, разом з консультативною місією, з вашим залученням, колеги, вдалося провести ось уже зараз четверте засідання цього комітету, яке стосується... виїзні засідання, але, разом з тим, ми між тим практикували різні речі, такі контрольні, стосовно виконання наших рекомендацій. Я, на жаль, не порахувала ту кількість окремих додаткових розглядів таких питань. Я вдячна за те, що ви залучали нас і запрошували на створення цього якраз координаційного центру інтегрованого управління кордонами. І рада, що нам вдалося проштовхнути, власне кажучи, відновлення роботи робочої групи після вже початку повномасштабного... міжвідомчої робочої групи вже після початку повномасштабного вторгнення. Розуміємо, наскільки інші пріоритети були на початку цього жахливого виклику, з яким нам доводиться стикатися. І зараз, очевидно, будемо далі продовжувати відслідковувати те, як погодиться нова стратегія, як вона буде супроводжена конкретним планом, який би був, дійсно, конкретизований і вимірюваний. І будемо намагатися з точки зору вже наших компетенцій і наших повноважень допомагати його забезпечувати.

Мені видається, що нам завдяки цим нашим засіданням вдалося, в тому числі, і виявляти якісь ключові проблеми в сфері інтегрованого управління

кордонами, десь вказувати на них колегам-урядовцям, десь залучати і, думаю, що достатньо оперативно реагувати. У нас був з вами досвід і такого оперативного реагування якраз на блокування українського кордону в частині, в ділянці польській, якщо пригадуєте. Це якраз було в той момент, коли наше засідання розпочалося разом із залученням якраз представників і Консультативної місії, і DG MOVE були на місці, тобто це була якась така оперативна історія.

Тому, як на мене, такий парламентський і контроль, і нагляд, і залученість дозволяє також створити додаткову платформу, додатковий майданчик для залучення різних абсолютно стейкхолдерів, які необов'язково... зустрічаються в різних, в інших форматах, які на сьогодні працюють, так само дозволяють почути один одного, і десь навіть дозволяють стимулювати вирішення питання фінансування, зокрема з нашими партнерами, і долучати інші можливості для пошуку рішень тих питань, які виникають в реалізації цієї Стратегії інтегрованого управління кордонами.

Ми вдячні за те, що, дійсно, і представники і МЗС, і МВС, безпосередньо Державної прикордонної служби України, Мінрозвитку, Мінфіну, ДМС, Держмитслужби, і, зокрема, я тут дійсно зупинюся на тому, про що говорила пані Ірина, представники місцевої регіональної влади. Ми на цьому весь час наголошуємо, що принципово необхідно в питаннях інтегрованого управління державного кордону мати цю чітку взаємодію і готовність... Ми чули сьогодні про приклади, скажімо так, базові, коли є готовність місцевої влади, і кошти, і готовність, і спроможність долучитися до допомоги безпосередньо вже службам на кордоні, але немає механізмів. Тому для нас важливо, щоб і в цій стратегії, чи в драфті стратегії, в проєкті стратегії, який ви подали, що є цей компонент більшої залученості представників регіональної влади. І вважаю, що нам десь, в тому числі і нашими активностями і діяльністю, вдалося на це повпливати.

Єдине, що мені би, звичайно, хотілося, щоби в новій стратегії було також зазначено і про функцію парламентського контролю. Не знаю, думаю, що воно на сьогодні там не відображене. Ми будемо все одно наполягати на тому, що ця функція є і повинна бути реалізована. Очевидно, вона не має стосуватися суто однієї конкретної стратегії, а практикуватися на набагато ширшому рівні.

Я собі дозволю такий коментар, що, на жаль, Верховна Рада України достатньо обмежено використовує свої повноваження стосовно нагляду, контролю і такої постійної, системної роботи з урядовцями. Мені би хотілося, щоб ми все-таки повернулися в реальний баланс влад в парламентсько-президентській республіці, для того щоб продукувати в різних сферах, не тільки в царині вже інтегрованого управління кордонами, очевидно, набагато стійкіші, триваліші і системніші рішення. Бо саме отака прискіплива увагу з різних сторін завжди дозволяє вийти на набагато більш повноцінні рішення, і там з боку парламентського контролю, і з громадського контролю, якщо це йдеться про залучення громадянського суспільства.

Тому ми тут попередньо трішечки обговорювали якраз із представниками Консультативної місії Європейського Союзу про те, що, можливо, найближчим часом ми можемо проговорити якусь спільну дію стосовно якраз розширення інструментів парламентського контролю, не тільки в тій царині, в якій ми працюємо, і провести якісь додаткові заходи з фокусом уваги на цю проблематику.

Коротко вас поінформую про те, що насправді комітет протягом останнього періоду часу бачить суттєву необхідність розширення своєї такої контролюючої, і наглядової, і моніторингової функції з огляду на розширення кількості різних документів, які зараз формують поле взаємодії між Європейським Союзом і Україною. Якщо, коли ми починали цю каденцію, то йшлося виключно про Угоду про асоціацію, то на сьогодні це і про звіти Європейської комісії про розширення, це і про Ukraine Facility, це

далі про виконання Угоди про асоціацію, це про хід перемовин, це про хід скринінгів, це про національний план адаптації законодавства. Тобто потреби нашого комітету з точки зору і інституційної спроможності виконання цієї всієї моніторингової, контролюючої, наглядової функції, вони суттєво зростають. І тому ми будемо далі розраховувати на допомогу, зокрема, наших партнерів і консультативної місії тут, у цій царині, але також працюємо з новим проектом, який зараз замінив проєкт Association4U – Europe for Ukraine, який менеджиться нашими литовськими колегами. І ми дуже сильно розраховуємо на те, що вони допоможуть нам посилити цю нашу спроможність.

Але, очевидно, не може йтися тільки про те, що ми весь час розраховуємо на партнерів. Так як інституційна спроможність у кожній інституції державній створюється, мається на увазі виконавчій, точно так само для нас критично забезпечити те, що ми не послуговуємося суто тимчасовими милицями в якості проєктів, які ми дуже цінуємо, а ми маємо після себе залишену спроможну структуру, яка далі може виконувати цю функцію.

Тому я думаю, що ми далі будемо працювати в цьому напрямку. Якщо у вас є рекомендації стосовно того, як ми могли би бути корисними далі так само для просування там спільних наших завдань і інтересів, ми абсолютно відкриті до рекомендацій, до пропозицій, до ініціатив.

Будь ласка, пане ... *(Не чути)*.

_____. Пані Іванно, так вийшло, що проєкт нової Стратегії інтегрованого управління кордонами теж на опрацюванні у моєму підрозділі. Чесно кажучи, оцього пункту, що ви казали, там немає. Ми його мали внести вчора до Кабміну, але поки, на жаль, не внесли. Ми обов'язково врахуємо і внесемо до кінця тижня.

ГОЛОВУЮЧА. Це би було ідеальним і прекрасним компонентом, і

результатом нашої з вами сьогодні роботи. Були би дуже вдячні.

Я знаю, що пані Ірина Сушко хотіла, може, щось додати по цьому парламентському контролю. Пані Ірино, може, коротко?

СУШКО І. Так, щиро вдячна за цю можливість, я спробую дійсно тезово.

Я дуже рада чути про цю новину, чи інформацію, що роль вашого комітету може бути зафіксована певним чином у стратегії. І я просто хотіла тоді сказати, оскільки це мало підводити до, власне, знаєте, появи цього результату, але зараз почула, що питання майже вирішено. Тому просто хотіла сказати, що з 2010 року підхід інтегрованого управління кордонами запроваджено в Україні. І можна так сказати, що є позитивна практика така, що стратегічні нормативні засади постійно еволюціонують, це дуже позитивний момент. Можна сказати, що в середньому кожні 5 років стратегічні документи зазнають змін і оновлення у відповідності до потреб та викликів часу, і ми про це сьогодні також говорили.

Водночас фактично з 2019 року, коли було створено міжвідомчу робочу групу, а минуло вже більше 5 років, жодного разу ми не намагались оцінити і проаналізувати ефективність роботи МРГ, власне. І мені видається, що це на часі, тому що, якщо ми ставимо в стратегії цілком нові цілі, завдання, то відповідно треба, скажімо так, переконатися, що міжвідомча робоча група і відповідно координаційний центр з інтегрованого управління кордонами повністю готові до реалізації цих нових завдань. І тут мені видається, що дуже важливо було би звернути увагу в першу чергу навіть не стільки на перелік суб'єктів інтегрованого управління кордонами, а скільки на обсяг тих завдань, які мають виконувати ті чи інші органи влади. Тому що, знову ж таки, мені видається, що пропорція цього обсягу завдань може бути змінена, і відповідальність відповідно також.

Разом з цим, хотіла зазначити, що важливо, мені видається, забезпечити підвищення статусу нормативно-правових актів, які регулюють,

зокрема, міжвідомчу взаємодію, координацію та співпрацю у сфері інтегрованого управління кордонами. Бо така потреба стала більш актуальною після змін до Закону України про національну безпеку, якими, власне, було змінено і сам статус стратегії з інтегрованого управління. Бо взаємодія суб'єктів інтегрованого управління державним кордоном потребує більш чіткого, практичного розмежування, в першу чергу повноважень, завдань, функцій, і навіть інструментів, зокрема, можливо, шляхом вдосконалення порядку взаємодії центральних органів виконавчої влади.

І тут дуже важливо, хотіла звернути вашу увагу, про роль комітету, парламентського контролю загалом у сфері ІУК. Ми, незалежні експерти, повністю поділяємо і хочемо підкреслити позитивну практику комітету: виїзні засідання, які проводилися і проводяться в прикордонних регіонах після відповідної інспекції окремих ділянок кордону. І можу точно зараз говорити про те, що мені дуже подобається той підхід, що на засіданнях присутність представників і центральних органів влади, і регіонів, і місцевого рівня, він є пропорційним. Ну, і відповідно при цьому рішення комітету засновані на оцінках ширшого кола учасників, ніж, наприклад, склад міжвідомчої робочої групи. А тому, мені так видається, що мають більший потенціал до узгодженості і різних позицій.

Єдине, можливо, що хотіла відмітити, і це могло би бути такою рекомендацією певною від громадянського суспільства до вдосконалення роботи, – це більша увага до міжвідомчої співпраці і міжнародної співпраці з суміжною стороною. Я дуже рада, що сьогодні, між іншим, на засіданні певні рекомендації і пропозиції від членів комітету чітко звучали. Але я хочу просто сказати, що це дуже важливе питання, яке в поточній, чинній стратегії представлено аж в двох цілях. Водночас, на мій погляд, мені здається, що якихось механізмів чи інструментів вдосконалення цієї співпраці і взаємодії не було, скажімо так, знайдено або не було вдосконалено. І, можливо, яскравим прикладом того, наскільки це потрібно робити, і це могло би бути в фокусі постійної уваги комітету, - це якраз

електронна черга, автоматизація процесу. Бо, наприклад, так, ми говоримо, що цей експеримент - електронна черга - був і є вдалим, водночас багато експертів погоджується, що є чимало і проблем, які потрібно вирішувати. А, на мій погляд, дуже рідко говорять про те, що оцією проблемою, однією, точніше, з проблем, є саме односторонній підхід у запровадженні електронної черги. Тобто ми маємо на українській стороні електронну чергу, але ми її не маємо, наприклад, на суміжній стороні. І тут, я думаю, що наші органи влади могли би посилити оцю комунікацію, консультації і так далі на випередження, для того щоб цей процес був синхронним. Бо, наскільки мені відомо, польська сторона вже анонсувала про початок роботи над системою "Цифровий кордон", яку планується запускати у 2027 році, зокрема на пунктах пропуску "Медика", "Корчова", "Гребенне", "Дорогуськ", як мінімум про це зазначала адміністрація Жешува. Але чи ми знаємо точно, яким чином і який підхід буде застосовуватись польською стороною, і чи відповідно він буде синхронізований з українською електронною чергою, яка вже функціонує?

Тому, оскільки часу мало, я спробувала дуже швидко і тезово сказати і подякувати ще раз за вашу роботу, яку ми однозначно підтримуємо, тому що ми бачимо в комітеті здатність, власне, здійснювати цей об'єктивний контроль і моніторинг за роботою профільних органів влади, але не тільки контроль і моніторинг, тому що, по суті, сьогодні, навіть і під час цього засідання, і попередніх засідань ви здійснюєте оту важливу роботу координації процесу, без якого неможливе ефективне виконання найпрекрасніших завдань і цілей стратегії та плану заходів. Тому треба більше уваги звертати саме на процес адміністрування, координації, по суті, менеджменту здійснення всіх тих завдань, які сьогодні закладені в стратегічних документах інтегрованого управління кордонами.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую, пані Ірино, знову ж таки, за дуже практичні

рекомендації.

Мені хотілося б, щоб у робочому дні всіх членів комітету було принаймні не 24, а 48 годин – правда? - для того, щоб ми все могли встигати. Але я думаю, що першим кроком, до речі, стосовно цього, дуже правильно піднятого питання щодо дзеркальності, чи синхронності дій, з боку наших партнерів, в тому числі і стосовно електронної черги, ми могли би звернутися до урядовців з офіційним запитом, з'ясувати їхнє розуміння там цієї ситуації, а вже на основі того, що ми отримаємо від органів виконавчої влади, планувати свої якісь подальші роки.

І також згодна з вами стосовно того, що, і тут для нас, членів комітету, тут є певне питання, що завжди є питання цієї загальної, головної координації і відповідальності. І у нас далі виникає питання... Ну, на урядовій стороні, ми маємо на увазі, у нас далі виникає питання: а хто ж основний, основна точка входу і хто відповідає за цю велику міжвідомчу координацію? Потенційно чи теоретично це віце-прем'єр з європейської і євроатлантичної інтеграції. Разом з тим, я так розумію, що там кількість тих завдань і тих пріоритетів, які на сьогодні є, напевно, потребували би, може, якихось там, не знаю, змін в розподілі повноважень. Але це потрібно аналізувати, для того щоб розуміти, наскільки ефективно ця координація відбувається.

Колеги, я би просто, от переходячи до... У нас є кілька ще колег-виступаючих, я би так просто плавно перейшла до того, щоб ми розставили додаткові акценти. І якщо ми говорили зараз і мали залучення ось пані Ірини, з "Європою без бар'єрів" ми працюємо давно і плідно саме в цьому напрямку, я би, може, зараз зразу запросила до слова голову правління громадської організації "Інститут економічних досліджень та політичних консультацій" пана Ігоря Бураковського, тому що ми багато протягом цих днів чули про те, наскільки важливий кордон для нашої торгівлі, для нашого експорту, для нашого імпорту. І якраз от з точки зору проведеної роботи організацією, яку очолює пан Ігор, він може нас десь поінформувати, а як

бізнес бачить цей кордон.

Я думаю, що тут шкода, що наші колеги з Державної митної служби пішли, я думаю, що і їм би було, напевно, це цікаво почути, але ми можемо їм навіть окремо стенограму цієї частини надіслати.

БУРАКОВСЬКИЙ І. Дякую, пані Іванно. Дякую за запрошення.

В 2023-2024 роках ми проводили опитування бізнесу, і будемо робити це в 2025 році, стосовно того, як бізнес сьогодні сприймає перетин кордону. Ми прекрасно розуміємо, що на кордоні є два господарі, да? Це Державна прикордонна служба і митниця. Одні відповідають за безпеку, а інші відповідають за фіскальні функції.

Одразу хочу сказати, що за результатами 2024 року, останнього нашого опитування, ситуація з проходженням кордону в частині митниці суттєво покращилася. І на сьогоднішній день приблизно 66 відсотків опитаних говорять про те, що в цілому митниця працює ефективно, але є багато резервів, які треба зреалізувати.

І перед тим, як я назву ще кілька цифр, я хочу сказати, що на сьогоднішній день у нас складається така дуже цікава ситуація, коли значно краще митницю оцінюють експортери і трошки гірше, хоча і позитивно, митницю оцінюють імпортери. Це дуже такий цікавий парадокс з моєї точки зору. Чим його пояснити? Можна на цю тему поговорити. Але просто ми виходили з того, що на сьогоднішній день експорт для України - це дуже важливий напрямок діяльності. Значна частина українських підприємств намагається виходити на експорт для того, щоб зберегти свої ринки, бо, зрозуміло, у нас війна, але там є свої, очевидно, розрахунки, ніхто на війну не буде скидати різного роду форс-мажорні обставини.

І другий момент – це те, що на сьогоднішній день український ринок, він є обмеженим, і можливість реалізовувати товари безпосередньо на закордон – це фактично спосіб виживання українського підприємства. Тому всі проблеми, які пов'язані із бомбардуванням, електрикою, проходженням

митниці, кордону і так далі, і так далі, вони всі разом нагромаджуються, створюють проблеми для наших експортерів.

Отже, про що говорять на сьогоднішній день наші опитування. Ми опитували десь приблизно 350 підприємств, підприємств різних обсягів, різного масштабу, різних сфер. І в даному випадку я хотів би назвати декілька узагальнених цифр.

Перша проблема – це проблема черги на кордоні. І тут дуже цікаво те, що сьогодні цю проблему називають приблизно 48 відсотків опитуваних, але цікаво те, що в 2023 році таких було 67 відсотків. Тобто це говорить про те, що кроки, які були зроблені в плані електронної черги і так далі, вони спрацювали і, очевидно, треба рухатися в цьому напрямку. І взагалі, в принципі, ті проблеми, про які я кажу, мені здається, вони просто мають бути таким собі специфічним KPI. Тобто, якщо ми приймаємо якийсь закон, пов'язаний з перетином кордону, то з точки зору бізнесу перше питання: чи буде черга? Якщо черги не буде, то все буде окей.

А друга проблема – це недостатня прозорість та відкритість. 43,8 відсотка говорять про оці проблеми, пов'язані з діяльністю митниці. Кожен, очевидно, мав своє: можливо, хтось не отримав консультації, можливо, хтось не зміг розібратися у цій царині підзаконних актів, які на сьогоднішній день існують. Але, тим не менше, ця проблема існує.

Недосконале митне законодавство – 37,6 відсотка. І дуже цікаво, що коли ми опитували, що для вас недосконале митне законодавство, відповідь була дуже проста – це неузгодженість багатьох норм з європейськими нормами. Всі сьогодні хочуть торгувати вже безпосередньо по відповідних документах Європейського Союзу для того, щоб мінімізувати проблеми, особливо, коли мова йде про пересування товарів через транзитні країни. І тут, очевидно, є питання, наскільки, так би мовити, нас сприймають, наші документи. Ну, тут митники і прикордонники краще знають, коли ми торгуємо, скажімо, через Молдову або через інші країни - не члени Європейського Союзу.

Дуже цікаво те, що корупція сьогодні оцінюється на митниці як 30 відсотків, 30 відсотків вважають її проблемою, але, при всьому при тому, її рівень знизився. У 2023 році 38,4 відсотка говорили про корупцію. Тобто, очевидно, ми можемо боротися з корупцією і можемо рухатися у правильному напрямку.

Дуже важливий, мені здається показник, про що всі говорили, - це спроможність пунктів пропуску. Цю проблему в 2024 році називали 28,5 відсотка опитуваного бізнесу, у 2023 році такі проблеми називали 39,3 відсотка. Тобто ми бачимо, в принципі, дуже такий суттєвий, з моєї точки зору, крок на правильному напрямку, але, тим не менше, проблеми залишаються.

Ну і буквально кілька висновків. Висновок перший: наші опитування показують, що, в принципі, український бізнес, він вірить в те, що митницю і взагалі всі питання, пов'язані з перетином кордону, можна врегулювати. Це дуже важливо. Тут немає якогось такого антагонізму, несприйняття, якихось великих проблем, які інколи у нас звучать і серед експертів, і серед політиків, і серед бізнесу.

Пункт другий. Зрозуміло, що на сьогоднішній день перетин кордону автомобільним і залізничним транспортом є і буде залишатися основним способом постачання товарів. Тому зрозуміло, що тут треба робити все можливе і неможливе для того, щоб поліпшити спроможність наших суходільних маршрутів, хоча зрозуміло, що і одеські порти також певною мірою перетягають на себе частину транспорту.

Пункт третій. Зрозуміло, що, очевидно, питання експорту будуть пов'язані не тільки з перетином кордону, але, в тому числі, з роботою української інфраструктури, перш за все транспорту. Ми бачимо, що, в принципі, є певна кореляція між можливостями транспорту і тим, як люди незадоволені тим, як вони перетинають кордон. Це, очевидно, говорить про те, що українська транспортна мережа уже працює на певному такому, я би сказав, рівні, коли їй дуже важко далі розвиватися, але, тим не менше,

очевидно, хочемо ми цього чи не хочемо, експорт був, є і буде залишатися дуже важливим чинником підтримки тієї самої економічної стійкості, якою ми всі пишаємося і яку треба підтримувати.

І нарешті останнє. Мені здається, що на сьогоднішній день бізнес і держава знайшли точки дотику, вони можуть співпрацювати разом. І ті всі моменти, про які я сьогодні говорив, вони не залишаються нашим, знаєте, таким от собі задоволенням, ідеологічним або академічним, і ці всі документи ми передаємо в Державну митну службу. І в цьому плані я хотів би подякувати Державній митній службі за те, що вони нас не тільки слухають, але й періодично ці матеріали розміщують у себе на сайті Державної митної служби України. Так має бути завжди.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую.

Ми надіємося, що якщо вони розміщують ваші матеріали на сайті Державної митної служби, вони ще й ними і послуговуються з точки зору як керівництвом до дії. Але я думаю, що це дуже слушні цифри, і такий погляд, який ви для нас запропонували, пане Ігорю, і це насправді теж розуміння того, а на чому далі потрібно концентруватися, в тому числі і з точки зору якраз оцінки користувачів перетину кордону для усіх наших служб.

Колеги, ми маємо кількох наших колег якраз і з Консультативної місії, і, власне, з Представництва Європейського Союзу, які хотіли би взяти слово зараз. Я би запросила до слова пані Лоліту Сігане, старшого радника з питань євроінтеграції Консультативної місії Європейського Союзу.

Будь ласка, пані Лоліта, вам слово.

СІГАНЕ Л. *(Виступ іноземною мовою)*

ГОЛОВУЮЧА. All right. Тоді ми запрошуємо до слова пані Яну Мюллер, Programme Officer Enlargement Coordination & EU Integration from

the delegation of the European Union (*Вислів іноземною мовою*)

МЮЛЛЕР Я. (*Виступ іноземною мовою*)

ГОЛОВУЮЧА. Thank you, Яна.

(*Вислів іноземною мовою*)

СІГАНЕ Л. (*Виступ іноземною мовою*)

ГОЛОВУЮЧА. Thank you, Lolita.

(*Виступ іноземною мовою*)

_____. (*Виступ іноземною мовою*)

ГОЛОВУЮЧА. (*Вислів іноземною мовою*) Дуже дякую. Насправді, дійсно, хотілося б, щоб ми могли максимально скористатися і тією доброю волею, і наявністю експертизи, і пропозиції цих порад з боку наших партнерів, які могли би нам полегшити той шлях, який проходили інші, можливо, без повторення тих помилок, які були зроблені. Бо, я думаю, що ми насправді ще своїх достатньо зробимо на цьому шляху. Тому, якщо щось можемо обійти завдяки вашому долученню, дуже розраховуємо на те, що нам це вдасться.

І я би була вдячна, колеги, якщо би ваші також презентації можна було передати до комітету, з тим щоб і колеги, які були або онлайн, або не могли бути сьогодні присутні, щоб вони могли теж із ними, якщо можна, ознайомитися.

Я не буду забирати багато вашого часу для того, щоби підводити дійсно там додаткові підсумки цього засідання. Хочу ще раз подякувати усім залученим представникам центральних органів виконавчої влади, міністерств, відомств, місцевої влади, які були сьогодні з нами. Ще раз

особливо подякувати Консультативній місії Європейського Союзу за те, що зробили це можливим. Окремо подякувати представникам нашого секретаріату і команді КМЄС за те, що вони організаційно, логістично забезпечили нашу з вами сьогоднішню змістовну розмову.

Ми з колегами - членами комітету маємо там попередньо проект рішення нашого комітету, досить загальний, на основі тих матеріалів, які ми отримали спочатку від органів виконавчої влади. І я буду пропонувати, так, як зазвичай ми робимо, колеги, на наших виїзних засіданнях, щоби цей проект рішення проголосувати за основу. А вже на основі нашої дискусії, стенограми і тих пропозицій, які сьогодні прозвучали, ми з секретаріатом разом опрацюємо додаткові детальні пропозиції, і вже на наступному засіданні звичайному, нашому черговому, ми ухвалимо остаточне рішення в цілому. І я сподіваюся, що далі продовжимо ті речі реалізовувати, про які ми сьогодні з вами говорили, як на ширшому рівні, стосовно Стратегії інтегрованого управління їхньої і її впровадження, так і на дуже практичному рівні стосовно україно-молдовського кордону, зокрема, що було лівовою часткою обговорень на цьому сьогоднішньому засіданні і на вчорашніх наших заходах.

І дуже розраховуємо, що, поки ми будемо працювати над остаточним рішенням, що все-таки в стратегії новій, в проєкті, буде відображена роль... Уже є? Прекрасно! Я вважаю, прекрасний результат. Буде відображена роль Верховної Ради, зокрема нашого комітету.

Тому, колеги - члени комітету, звертаюся до вас із пропозицією проголосувати за основу той проект рішення, який був усім надісланий. Хто – за? Прошу висловлюватися.

Климбуш-Цинцадзе – за.

НАЛИВАЙЧЕНКО В.О. Наливайченко – за.

МЕЛЬНИК П.В. Мельник – за.

ГАЛАЙЧУК В.С. Галайчук – за.

ЛЮБОТА Д.В. Любота – за.

ВІНТОНЯК О.В. Вінтоняк – за. Я слухала уважно всі виступи, не дивлячись на те, що я сьогодні фізично не з вами, а онлайн. І хотіла так само подякувати за надзвичайно повні і такі змістовні виступи, і приємно, що до кінця засідання вже є позитивний результат.

Дякую.

ГОЛОВУЮЧА. Дякую. Так, шкодуємо, що ви не з нами тут, але дякую, що ви відпрацювали з нами онлайн.

Колеги, ще хочу подякувати також перекладачам. Думаю, в окремих частинах їм було дуже непросто, коли ми намагалися пришвидшитися, але сподіваюся, що всім було достатньо зрозуміло, щоби ми залишались на одній сторінці.

Дякую. До зустрічі. Порядок денний наш з вами вичерпаний. І запрошую всіх від імені КМЄС, пані Мора, правильно, від імені КМЄС запрошую всіх на обід. Правильно?

(Загальна дискусія)