

ОБУМОВЛЕНІСТЬ АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА ДЕРЖАВНОМУ КОРДОНІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИМИ ВИМОГАМИ.

Здійснено аналіз нормативно-правових актів та їх вплив на архітектурно-планувальні рішення пунктів пропуску на державному кордоні та понять пов'язаних з цим питанням

Ключові слова: державний кордон, міжнародні пункти пропуску (ПП), технологічна схема ПП, митний контроль, митні процедури та формальності, зона митного контролю, паспортний контроль, зона паспортного контролю, пропускна спроможність, смуги руху транспортних засобів.

Вступ. З огляду на членство України у Світовій організації торгівлі, перспективу інтеграції до Європейського Союзу і відповідно реформування зовнішньоекономічних відносин, відбувається вдосконалення і адаптація митного законодавства України. Оптимізація кількості пунктів пропуску через державний кордон, удосконалення функціонування самих пунктів пропуску збільшить транзит товарів через кордон і є основою для реалізації Комплексної програми утвердження України як транзитної держави. Нормативно-правові процедури активно впливають на архітектурно-планувальні рішення пунктів пропуску через кордон. Тому формування нормативів та будівельних норм, щодо даного типу споруд повинно йти паралельно із змінами в адміністративно-правовому колі.

Мета статті: проаналізувати нормативно-правові акти (закони, постанови і підзаконні документи) та виявити їх вплив на архітектурно-планувальну структуру пунктів пропуску на державному кордоні. Особлива увага приділяється міжнародним автомобільним пунктам пропуску.

Виклад матеріалу.

1. **Аналіз нормативно-правових засад проектування.** Нормативно-правові документи, що використовуються при проектуванні автомобільних пунктів пропуску на державному кордоні України регламентуються Законом України «Про державний кордон України». Він визначає **державний кордон** як лінію і вертикальну поверхню, яка проходить по цій лінії. Функціями кордону одночасно може бути розділення різних політично-інституціональних систем і

контакт між ними. Виконуючи водночас розділяючу та контактну функції, кордони виконують роль: бар'єру, фільтру та відкритого контакту.

Польсько-український кордон, який став зовнішньою межею Європейського Союзу відкриває якісно новий етап у розвитку польсько-українського співробітництва, але і можливість загрози на місцевому та регіональному рівнях. Аналізуючи зміни функцій кордонів в Західній та Центрально-Східній Європі, фахівці визначають, що одними з найбільш суттєвих показників, що характеризують кордон, зокрема, в інтеграційних процесах, є рівень проникності та пропускна здатність кордону.

Важливим елементом міжнародних транспортних коридорів та кордонної інфраструктури є **пункт пропуску через державний кордон**, який визначається ст.9 Закону України «Про державний кордон України» як спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних шляхах, у морських і річкових портах, аеропортах (аеродромах) з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна. Архітектурне планування та структура міжнародного пункту пропуску повинні ґрунтуватись на вимогах нормативно-правових актів, Законів України та урядових постанов і є обов'язковими для врахування під час розроблення технічного завдання на проектування та реконструкцію пунктів пропуску через державний кордон (4)

Пункти пропуску класифікуються (відповідно до Положення про пункти пропуску через кордон):

а) за категоріями:

- міжнародні (пропуск через державний кордон громадян, транспортних засобів та вантажів будь-яких держав, а також осіб без громадянства);
- міждержавні (пропуск через державний кордон громадян, транспортних засобів та вантажів України і суміжної держави);
- місцеві (пропуск через державний кордон громадян України і суміжної держави, які проживають у прикордонних областях (районах), і транспортних засобів, що їм належать, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України);

б) за видами сполучення:

- для автомобільного, залізничного, морського, пішохідного, повітряного, поромного і річкового;

в) за характером транспортних перевезень:

- пасажирські, вантажні, вантажно-пасажирські (з обмеженням або без обмеження вантажопідйомності транспортних засобів); для окремих видів транспортних засобів (військових кораблів, морських та річкових суден); для

окремих видів операцій (перевалка вантажів, проведення ремонтних робіт тощо);

г) **за режимом функціонування** :- постійні, тимчасові;

д) **за часом роботи**:- цілодобові та такі, що працюють у визначений час.

У пунктах пропуску та пунктах контролю в установленому порядку організується і здійснюється прикордонний та митний контроль осіб, транспортних засобів і вантажів, що перетинають державний кордон, а у визначених законодавством випадках здійснюється також санітарно-карантинний, екологічний, радіологічний, ветеринарний і фітосанітарний контроль, контроль за переміщенням культурних цінностей через державний кордон, контроль міжнародних автомобільних перевезень. Для організації та здійснення контролю у пунктах пропуску, відповідні центральні органи виконавчої влади в установленому законодавством порядку розміщують свої підрозділи.

Обов'язковою умовою для прийняття рішення Кабінетом Міністрів України про відкриття пунктів пропуску є укладення **міжнародного договору України з відповідною суміжною державою. Пропозиції** щодо відкриття пункту пропуску, пункту контролю повинні **містити**:

- фінансово-економічні розрахунки;
- характеристики земельних ділянок, будівель, споруд, що виділяються для створення пунктів пропуску, інформацію про комунікації, транспортну мережу тощо;
- відомості про наявність на відповідній території об'єктів інфраструктури та житла для працівників контрольних органів і служб;
- строки початку та завершення будівництва (реконструкції) таких об'єктів і жилих будинків;
- інформацію про прогнозовану максимальну кількість осіб і транспортних засобів, що можуть перетинати державний кордон у пункті пропуску, протягом доби;
- інформацію про передбачувану дату відкриття пункту пропуску;
- відомості про об'єкти нерухомості, які належать фізичним і юридичним особам та розташовані на земельній ділянці, що планується виділити для створення пункту пропуску;
- для пунктів пропуску, визначених відповідним міжнародним договором, відомості про надання офіційної згоди суміжної держави (протокол намірів) на започаткування автомобільного, залізничного, пішохідного, поромного або річкового сполучення між державами.

2. Технологічна схема пункту пропуску.

Технологічна схема безпосередньо впливає на формування об'ємно-планувальну структуру пункту пропуску. Перед складанням технологічної схеми повинна бути прийнята класифікація пункту пропуску, в якій вказується: категорія ПП, вид сполучення, характер транспортних перевезень, режим функціонування, час роботи, пропускна спроможність на добу (в'їзд/виїзд разом по видам транспорту)

Опираючись на загальний порядок технологічної схеми функціонування пункту пропуску і послідовність проведення всіх видів контролю було наведено на рис 1.

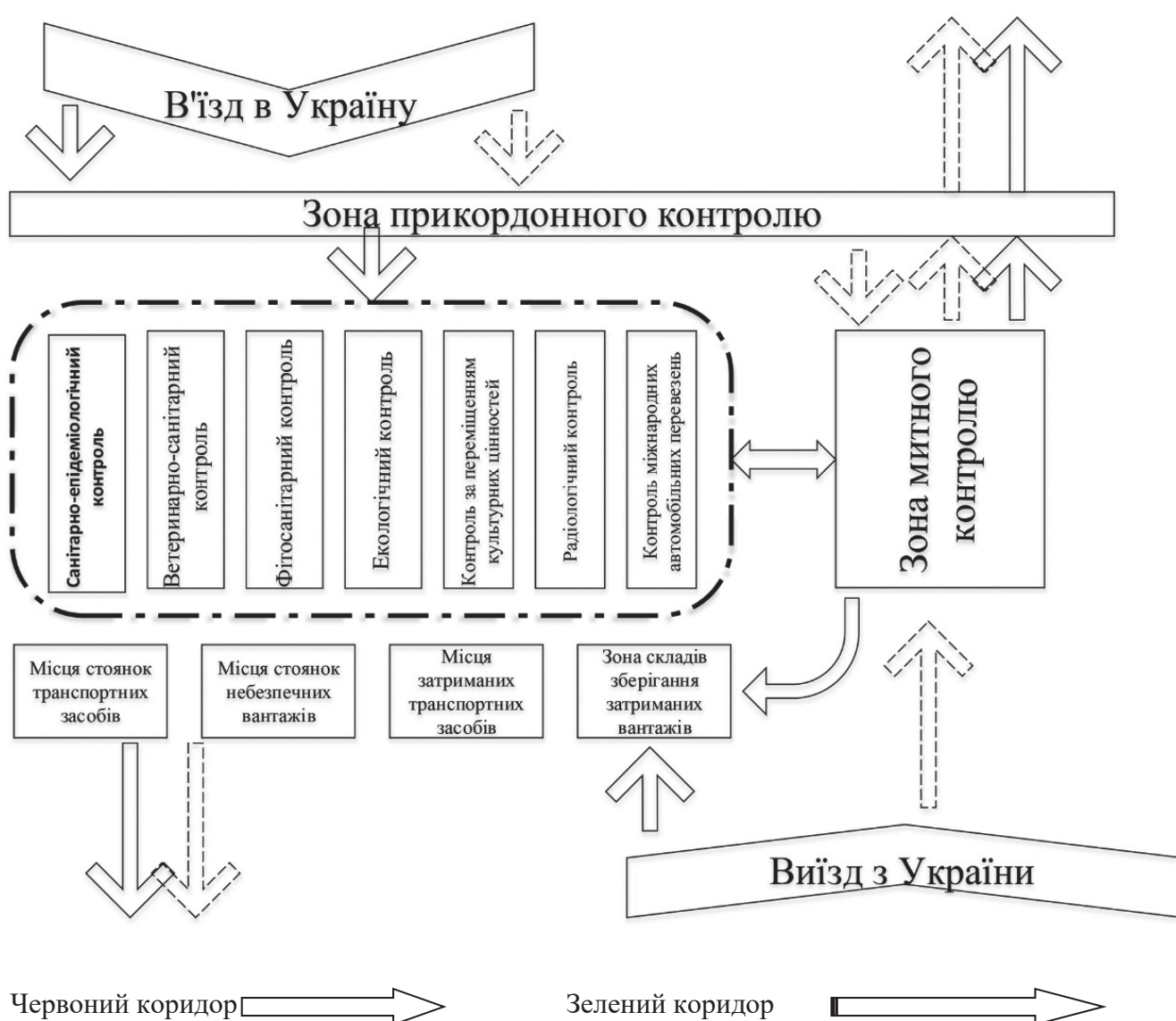


Рис. 1. Загальний порядок та послідовність контрольних операцій.

У технологічній схемі пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон визначаються:

- місця або приміщення для проведення контролю осіб, транспортних засобів та вантажів, межі території пункту пропуску, пункту контролю та зон прикордонного і митного контролю (режимна зона), зони розміщення транзитних пасажирів, місця стоянок транспортних засобів, у тому числі затриманих;

- маршрути руху, місця стоянки і місця відстою автомобільних транспортних засобів, поїздів (вагонів), літаків та суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також порядок дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру; маршрути руху, місця стоянки і місця відстою автомобільних транспортних засобів, поїздів (вагонів), літаків та суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також порядок дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру;

червоний

- загальний порядок та послідовність контрольних операцій і порядок пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів та вантажів; спеціальних, небезпечних вантажів та спеціальних транспортних засобів; посадових осіб дипломатичних або консульських установ, автомобільних транспортних засобів, що належать дипломатичним представництвам; офіційних делегацій; аварійно-рятувальних формувань, підрозділів Збройних Сил України; підрозділів збройних сил інших держав; осіб, взятих під варту;
- час, що відводиться для виконання контрольних операцій контрольними органами та службами;

- порядок допуску в пункт пропуску, пункт контролю та в його режимну зону осіб, транспортних засобів та вантажів, порядок їх пересування.

У зонах прикордонного контролю розміщуються споруди та об'єкти, необхідні для забезпечення здійснення прикордонного контролю. Інші споруди та об'єкти розміщуються за межами зон прикордонного контролю.

Межі території пункту пропуску (крім місцевого), пункту контролю визначаються та затверджуються наказом керівника державного органу, підприємства, установи чи організації, на земельній ділянці якого знаходиться пункт пропуску, за погодженням з начальником органу охорони державного кордону, у зоні відповідальності якого знаходиться пункт пропуску, та начальником відповідного митного органу, а межі території місцевого пункту пропуску погоджується ще й з органом місцевого самоврядування.

Проектування зон здійснюється з дотриманням вимог Земельного кодексу України, Законів України "Про дорожній рух", "Про автомобільні

дороги" , Положення про прикордонний режим, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 1998 р. № 1147 .

Технічні умови та проект будівництва (реконструкції) пунктів пропуску, пунктів контролю погоджуються з адміністрацією Держприкордонслужби, Департаментом митної політики Державної фіскальної служби України та Мінінфраструктури. Облаштування пунктів пропуску, пунктів контролю здійснюється з дотриманням загальних вимог до облаштування пунктів пропуску через державний кордон, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 17 серпня 2002 р. № 1142

В ній передбачено облаштування пунктів пропуску:

- а) автоматизованими засобами контролю, засобами зв'язку, системами відеоспостереження, сантехнічним обладнанням тощо;
- б) створення у пунктах пропуску спеціальних зон (місць, майданчиків) для:
 - здійснення контролю осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна;
 - зберігання затриманих вантажів;
 - стоянки транспортних засобів, що перевозять негабаритні, великовагові та небезпечні вантажі;
 - проведення дезінфекції вантажів;
 - встановлення стаціонарних технічних засобів для здійснення радіаційного контролю, відеоспостереження, сигналізації тощо;
 - утримання службових собак Державної прикордонної служби та кінологічного підрозділу митниці ДФС.

Обов'язкове облаштування спеціальних зон (місць, майданчиків) технологічними будівлями та обладнанням, необхідними для забезпечення надійної і безпечної роботи контролюючих підрозділів. Для затриманих вантажів, які повинні зберігатися в закритих приміщеннях, необхідно передбачати будівництво складів, які обладнуються рампами для під'їзду автомобільних транспортних засобів та механізмами для виконання вантажно-розвантажувальних робіт.

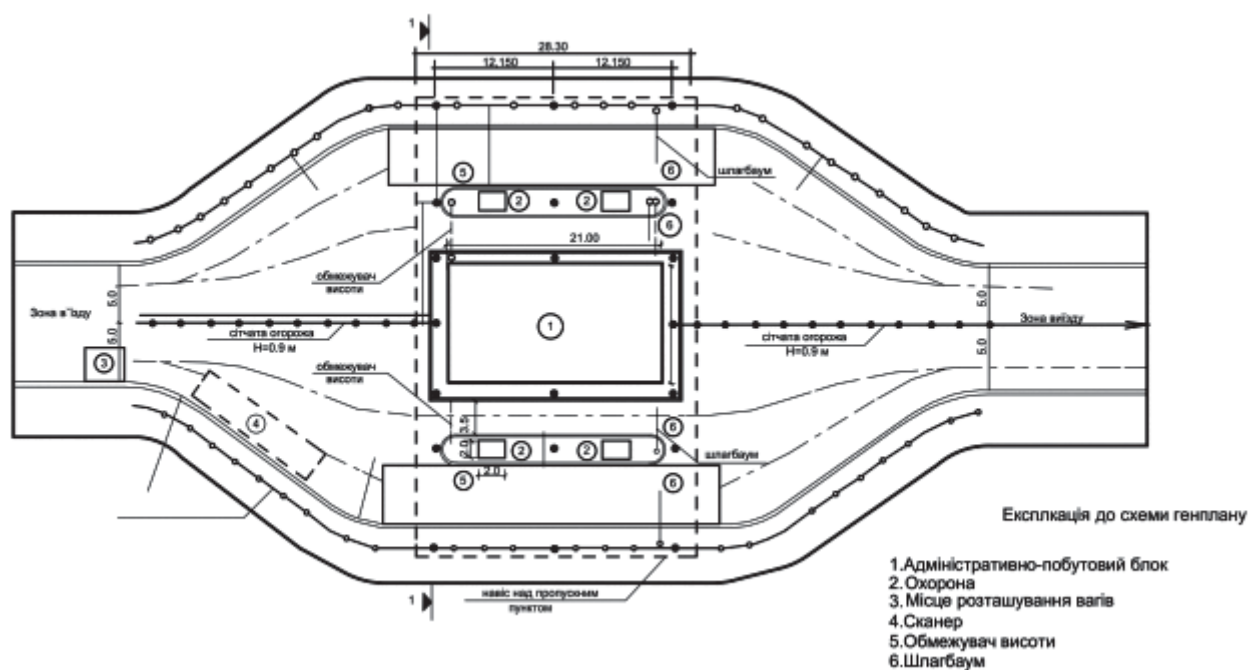
Для зберігання затриманих харчових продуктів, медикаментів, хімікатів тощо необхідно передбачати будівництво спеціалізованих приміщень, які облаштовуються відповідно до встановлених вимог.

Службові приміщення для розміщення контрольних підрозділів повинні мати окремий вхід для посадових осіб, і бути обладнані засобами сигналізації; технологічним обладнанням для здійснення відповідних видів контролю та для оформлення документів.

- зали для офіційних делегацій, зали - накопичувачі пасажирів перед лінією паспортного контролю, посадкою в транспортні засоби, а також для розміщення транзитних пасажирів.

Комплекс технологічних споруд пунктів пропуску для автомобільного сполучення повинен розміщуватися на автомобільних магістралях у безпосередній близькості (не більш як 100 метрів) від лінії державного кордону. На території ПП для кожного виду автотранспортних засобів (автобусів, легкових і вантажних автомобілів, а також для автомобілів, що перевозять небезпечні вантажі і вантажі за умов конвенції МДП /carnet TIR /) в місцях їх оформлення передбачаються окремі смуги руху, які обладнуються відповідними знаками.

У зоні прикордонного контролю над смугами руху транспортних засобів споруджуються навіси, за винятком смуги руху транспортних засобів, що перевозять негабаритні вантажі.



Розріз 1 - 1

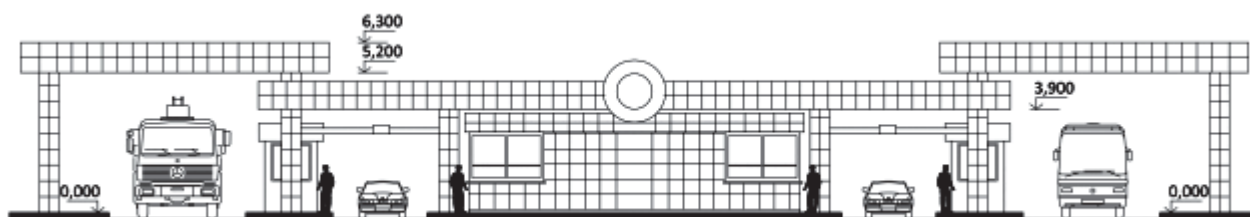


Рис.2. Схема генплану спрощеного пункту пропуску та перетин по ньому

Для пропуску через державний кордон громадян України і громадян суміжної держави, які проживають у прикордонних областях (районах), додатково можуть будуватися пішохідні смуги руху.

У технічному завданні на проектування будівництва та реконструкції пунктів пропуску необхідно передбачати облаштування їх стаціонарними дезкилимами та стаціонарними наливними дезбар'єрами для дезінфекції взуття та коліс транспортних засобів, а також встановлення автомобільних тензометричних ваг на окремих під'їзних шляхах для здійснення контролю вагових параметрів транспортних засобів.

3. Рекомендації по вдосконаленню нормативно-методичної бази проектування.

Проаналізувавши регламентуючі документи Держприкордонслужби, Державної фіскальної служби України та Кабінету Міністрів України можна стверджувати про їх вимоги, направлені на чітку роботу органів по збору мита без врахування життєвих аспектів людей, які перебувають у ПП, як працюючих так і тих які перетинають ПП. Найменша увага приділяється психологічним та естетичним вимогам.

Нинішня система пунктів пропусків спирається на радянську модель і давно засвідчила свою неефективність. Перш за все не доцільно вводити категорії міжнародних та міждержавних ПП. Ця градація не застосовується у Євросоюзі і є половинчастим рішенням з огляду обмеження часу роботи у міждержавних ПП і обслуговування обмежених груп населення . По-друге існуючі ПП дуже великі територіально і є тенденція до укрупнення їх після ре конструкцій. Велика територія і штат дає можливість корупції і утворення корків руху транспорту. Натомість європейська модель ПП зовсім інша - більше менших і дешевших пунктів пропуску з інтервалом 10-15км по кордону. З можливою градацією по видам транспорту та можливістю пішохідно-велосипедного руху та з укрупненими логістичними комплексами, в яких можна було б проводити митні процедури, та розвиненою транспортна інфраструктура на під'їздах до ПП. Це дозволило б не виділяти великі території для відстою транспортних засобів і великогабаритного транспорту, що пришвидшило б транзитний потік через кордон.

Європейська модель, яка у свій час добре зарекомендувала себе на польсько-словацькому та польсько-німецькому кордоні, спирається на принцип спільного контролю двох держав. Він успішно функціонував під час Євро-2012 і завдяки якому не було черг при великому потоку подорожуючих. Прикладом може бути давні польсько-німецькі пункти пропуску на німецьких землях, облаштовані німцями за власний кошт не вимагаючи від тоді неможливої Польщі пропорційної участі у зазначених інвестиціях. На польсько-українському кордоні ми маємо приклади трьох таких ПП Смільниця-Кросьценко, Грушів-Будомеж та Угринів–Долгобичув. Їх неефективне використання на даний момент

спричинене неякісними під'їзними шляхами і недостатньою транспортною інфраструктурою.

Ще один акцент який поки що не враховується при проектуванні пунктів пропуску – це піший та велосипедний транзит. Євросоюз віддає пріоритет пішому та велосипедному руху, особливо у гірській місцевості. Тому у кожному ПП має бути можливість перетинати кордон пішки і велосипедом. Це сприяло б і економічному піднесенню прикордонного співробітництва.

Важливим аспектом покращення будівельно-нормативної бази проектування такого типу споруд є виведення усереднених площ на одного подорожуючого і працюючого в ПП. Нормативно-методичне забезпечення архітектурно-планувальної організації АПП недостатнє. Автори проектів керуються інтуїтивним підходом, а також досвідом проектування близьких за функцією громадських споруд. При проектуванні громадських споруд, а ПП є громадськими спорудами, по функції наближені до автобусних вокзалів малої пропускної здатності (у будівлях де проходять додатковий паспортний та митний контроль), а на території, боксах огляду та складах - як споруди автостоянок та гаражів. Для проектування приміщень різного характеру повинні бути виведені норми площ. На думку автора це повинні бути усереднені норми площ, як для осіб які вільно рухаються - 1,0 -1,5м, і для письмових робіт -1,15-1,5м. Всі громадські споруди проектуються з зоною туалетів та зоною громадського харчування, які мають бути доступні для мало мобільних груп населення. З огляду на великий потік людей і все ж таки психологічне навантаження доцільно було б передбачити хоча б мінімальне медичне обслуговування на території ПП.

Можливо варто скористатись прикладом сусідньої Польщі, де створено Комісію з питань управління державним кордоном з безпосереднім підпорядкуванням її прем'єр-міністру. До Комісії входять представники усіх відомств, від яких залежить функціонування кордону: внутрішніх та зовнішніх справ, фінансів, оборони, економіки, регіонального розвитку, митної та прикордонної служб, обласні чи районні архітектори а також представники державної адміністрацій. Це б дало скоординовану дію всіх відомств.

ВИСНОВКИ

Аналіз проектів архітектурно-планувальної структури пунктів пропуску та просторової організації прикордонної території дозволяє автору стверджувати:

- Нормативно-методичне забезпечення не враховує всіх аспектів формування архітектурно-планувальної організації автомобільних пунктів пропуску. Проектувальникам не вистачає інструментів для створення сучасних АПП і відповідно вони керуються інтуїтивним підходом, а також механічно переносять досвід проектування близьких за функцією громадських споруд.

- Ефективність роботи ПП залежить у великій мірі від грамотного містобудівного розташування у системі розселення і транзитних транспортних магістралей та їх якості.
- Авторські дослідження дозволяють запропонувати схему формування нормативно-методичної бази проектування АПП, обґрунтованих аналізом функціональних зон та їх співвідношень в існуючих ПП та яка б враховувала більш чітку диференціацію рішень в архітектурно-планувальному аспекті в залежності від категорії об'єкта
- Нормативно-методична база повинна враховувати створення необхідних умов для пішохідних та велосипедних переходів через кордон.

Література.

1. Закон України Про державний кордон України. Митна справа: Митний кодекс України. Нормативно-правові акти. – К: Юрінком-Інтер, 2002. – С. 150.
2. Постанова КМ України № 451 від 21.05.2012 р. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними (Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 1081 від 28.11.2012 , № 553 від 03.07.2013) Офіційний вісник України № 40 від 05.06.2012. - Київ ,С-207.
3. Постанова КМ України № 751 від 18.08.2010р. Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю (Із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 528 від 13.06.2012, № 491 від 07.07.2015) Офіційний вісник України № 65 від 06.09.2010 . – Київ, С.- 88
4. Постанова КМ України № 1142 від 17.08.2002р. Про затвердження загальних вимог до облаштування пунктів пропуску через державний кордон . (Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 1402 від 04.09.2003; № 84 від 11.02.2009) Офіційний вісник України № 34 від 06.09.2002. – Київ, С.- 62
5. Наказ Мінфін України від 22.05.2012 №583 Про затвердження Порядку створення зон митного контролю. Офіційний вісник України №56 від 03.08.2012, стор. 155, стаття 2270,Київ;
6. Закон України Про Державну прикордонну службу України № 661-IV від 03.04.2003 , Відомості Верховної Ради України № 27 від 04.07.2003, Київ;
7. Закон від 13.03.2012 № 4495-VI Митний кодекс України (1970-12, 92-14), Відомості Верховної Ради України офіційне видання від 09.11.2012, / № 44-45; № 46-47; № 48 /, стор. 1858, стаття 552, м. Київ;
8. Наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України та

Державної митної служби України № 505/642 від 11.06.2008 № 505/642 Про затвердження Технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення;

9. Наказ Державної митної служби України № 314 від 20 квітня 2005 р. Про порядок здійснення митного контролю й митного оформлення товарів із застосуванням вантажної митної декларації / зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27 квітня 2005 р. за N 439/10719 із внесеними до нього змінами наказом Державної митної служби України від 20.06. 2007 р. N 519, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 03.07.2007р. №753/14020.

Аннотация

Произведено анализ нормативно-правовых документов а также их влияние на архитектурно-планировочные решения пунктов пропуска на государственной границе и понятий связанных с этим вопросом. Внесены предложения относительно их усовершенствования.

Ключевые слова: государственная граница, международные пункты пропуска (ПП), таможенный контроль, таможенные процедуры и формальности, зона таможенного контроля, паспортный контроль, зона паспортного контроля, пропускная способность, полоса движения транспортных средств.

Annotation

The analysis of regulations and their impact on the architectural and planning solutions checkpoints on the state border and concepts related to this issue

Keywords : state border , international crossing points (PP), customs control, customs procedures and formalities , customs control zone , the passport control zone of passport control, bandwidth, lane vehicles.