

УДК 93"15/19"(476)

Е.А. Бурик

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДОВ НА БЕЛОРУССКО-ПОЛЬСКОЙ ГРАНИЦЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1990-х гг.

В статье рассматривается ряд проблем, характерных для пограничных переходов на белорусско-польской границе в первой половине 1990-х гг., вызванных значительным увеличением как грузо- и пассажиропотоков непосредственно между сопредельными странами, так и транзитных между странами Запада и СНГ. Автором проанализировано функционирование основных транспортных коридоров, обеспечивающих связь Беларуси с Польшей, и выявлены факторы, сдерживающие развитие Гродненского коридора. Рассматриваются меры, предпринятые региональными органами управления, по реконструкции и благоустройству погранпереходов. Подчеркивается, что возникшие на погранпереходах проблемы приобрели международный характер и их решение было невозможно без дополнительной внешней финансовой поддержки.

Введение

Беларусь, находясь на главной коммуникационной линии между Европой и Россией, занимает особое геополитическое положение. Через ее границы и территорию проходят железнодорожные, автомобильные пути, газопроводы, нефтепроводы международного значения, связывающие страны Европы с Россией и другими государствами СНГ и Азии. Первыми объектами на белорусской территории, с которым сталкиваются лица, осуществляющие приграничные или международные контакты, становятся пограничные переходы, которые выполняют функцию ворот государства. В связи с этим их обустройство и развитие требовало пристального внимания не только со стороны правительства и региональных органов управления Беларуси, но и соответствующих органов соседней Польши. В начале 1990-х гг. пограничные пункты пропуска, находящиеся на белорусско-польской границе, испытали на себе наиболее острые проблемы, связанные с внезапно вспыхнувшим в этот период туристическим бумом как способом преодоления материально-бытовых проблем населения бывших республик СССР.

Проблемы организации и развития пограничных переходов первой половины 1990-х гг. затрагивались в официальных хрониках СМИ, им посвящались интервью с представителями таможенных и пограничных органов. Однако данная тематика не нашла достаточного отражения в научной литературе. Более пристальное внимание развитию приграничной территории и располагавшейся на ней инфраструктуре стало уделяться со второй половины 1990-х гг., когда приобрели актуальность идеи региональной интеграции соседних государств, предпринимались первые шаги по созданию еврорегионов. С начала 2000-х гг. уместно выделить новый этап в историографии данного вопроса, связанный с процессом вхождения Польши в Европейский Союз и приданием нового качества белорусско-польской границе, ставшей с 1 мая 2004 г. общей границей с ЕС и воротами на Запад для многих восточноевропейских стран. В связи с этим в специализированных белорусских изданиях стали появляться статьи аналитического характера, рассматривающие перспективы и новые условия развития трансграничного сотрудничества, последствия вступления Польши в ЕС для развития двусторонних связей.

Научный руководитель – М.Э. Чесновский, доктор исторических наук, профессор, ректор Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина

Цель данной статьи заключается в выявлении проблем, характерных для пограничных переходов на белорусско-польской границе в первой половине 1990-х гг., анализе мер, предпринимаемых региональными органами управления по развитию и благоустройству погранпереходов.

Исследуя функционирование пограничных переходов, необходимо в первую очередь определиться с их классификацией. В связи с этим выделяются следующие типы пунктов пропуска:

1) международные (межгосударственные), обеспечивающие широкие международные связи, в том числе транзитные по отношению к Беларуси и Польше (легковое, автобусное и крупнотоннажное грузовое движение);

2) местные, обеспечивающие только двусторонние связи между Беларусью и Польшей (легковое и малотоннажное грузовое движение);

3) упрощенного пропуска, предназначенные для связей населения приграничных районов (пешеходное и легковое движение).

Также принято разделять пограничные переходы на такие виды, как железнодорожные, автотранспортные и пешие. В данной статье анализу подлежат автотранспортные переходы.

Меры, предпринимаемые региональными органами управления по развитию пограничных переходов

В первой половине 1990-х гг. на территории Беларуси сформировались два транспортных коридора на западном направлении:

1) Брестский, на котором до 1989 г. располагались основные пограничные пункты пропуска, сложившиеся исторически и являющиеся важнейшей структурной составляющей трансъевропейского коридора Центральная Европа – Варшава – Минск – Москва;

2) Гродненский, формировавшийся с 1989 г. как дублер коридора Москва – Минск – Брест – Варшава. Его структурную основу составляли магистральная железнодорожная линия Мосты – Гродно – Белосток и магистральная автодорога Минск – Гродно. Однако в первое время после выхода прибалтийских республик из состава СССР и после его распада гродненский транспортный коридор утратил свое значение, оказавшись на периферии транспортной инфраструктуры.

В данный период в стадии формирования находился третий транспортный коридор Барановичи – Волковыск – Пограничный, в основе которого лежали железнодорожная линия Барановичи – Волковыск – Белосток с ответвлением на Хайнувку – Седльце и автомобильная дорога республиканского значения Барановичи – Пограничный – Гродно. Этот коридор представлялся наиболее перспективным для пропуска грузовых потоков и оптимально связывался как с транспортными коммуникациями Москва – Минск – Брест – Варшава, так и с направлениями Белосток – Варшава и Белосток – Гданьск. Коридор обеспечивал сокращение пробега автотранспорта на участке Барановичи – Варшава на 50 км.

На белорусско-польской границе функционировали 5 автодорожных пограничных пунктов пропуска (ППП) для межгосударственных связей и один для местных связей между Беларусью и Польшей (таблица 1).

Таблица 1 – Перечень автодорожных ППП на белорусско-польской границе в первой половине 1990-х гг.

Таможенное наименование	Местоположение	Вид транспорта	Вид транспортных связей
Варшавский мост	Брест – Тересполь	пассажирский	международные
Козловичи	Козловичи – Кукурыки	грузовой	международные
Домачево	Домачево – Словатычи	пассажирский	международные
Брузги-2	Брузги – Кузница Белостоцкая	грузовой, пассажирский	международные
Берестовица-2	Пограничный – Бобровники	грузовой, пассажирский	международные
Песчатка	Пограничная – Черемха	пассажирский	местные

В конце 1991 г. региональные власти пограничных областей вынуждены были применить ряд мер по наведению порядка на погранпереходах, среди которых самой радикальной было приостановление движения через границу. На протяжении декабря 1991 – августа 1992 гг. осуществлялись мероприятия по увеличению пропускной способности таможенных пропускных пунктов железнодорожного вокзала ст. Гродно, «Брузги», «Варшавский мост». Например, в зоне пропускного пункта «Варшавский мост» удалось улучшить санитарно-экологическую обстановку. Здесь было организовано экспресс-питание: установлено 6 павильонов и ларьков, где готовились и продавались горячие бутерброды, пельмени, чай, кофе. Ежедневно работал передвижной автобус-столовая. На базе бывшего общественного туалета после реконструкции был создан санитарный блок, в котором имелись платные туалеты, душ, гладильная. С 22 октября 1992 г. на погранпереходе в качестве эксперимента осуществлялся совместный со службами Республики Польша таможенно-пограничный контроль. На таможне для представителей польской таможенной и пограничной служб были выделены 3 комнаты.

Чтобы урегулировать прибытие туристических автобусов на ППП и организацию пересечения ими границы, в марте 1992 г. Брестский городской совет народных депутатов принял решение № 132 «Об организации работы по выполнению требований Кабинета Министров Республики Беларусь по пропуску через пограничные переходы города Бреста». Документ устанавливал норму пропуска автобусов через погранпереход не более 35 единиц в сутки. С 1 мая 1992 г. на погранпереходе вводились санитарные дни 15 и 30 числа каждого месяца, которые исключали из календарного графика пропуск автотранспорта [1, л. 70].

Необходимой мерой по сокращению очереди на белорусско-польской границе стал жесткий график пропуска через пограничные переходы групп граждан, следовавших за границу на автобусах. В связи с этим организаторы туристических поездок в Польшу обязывались заранее согласовывать свои графики проезда с ППП и таможней. Соблюдение установленного порядка обеспечивала созданная Брестским горсоветом фирма «Таможенный сервис», впоследствии перерегистрированная в фирму «Приграничный сервис». Так, благодаря усилиям брестских властей к июню 1992 г. очередь автобусов перед ППП «Варшавский мост» была ликвидирована. Однако выполнять данные функции «Приграничному сервису» было суждено недолго: Постановлением Кабинета Министров Республики Беларусь от 5 мая 1993 г. № 286 определялся порядок пропуска организованных групп лиц, следовавших через границу, по графикам, разработанным Государственным комитетом по внешним экономическим связям и Мини-

стерством транспорта и коммуникаций [2, л. 13]. Вскоре «Пограничный сервис» прекратил свое существование.

Наведение порядка на границе, особенно сокращение туристического потока, зависело не только от усилий местных органов власти, но и требовало принятия соответствующих решений на республиканском уровне. От правительства Беларуси зависело регулирование выдачи лицензий предприятиям и фирмам на право организации туристических или коммерческих поездок в соседние страны. Такие лицензии покупались предприятиями на год всего за полторы тысячи рублей. Дешевизна лицензий обуславливала неуправляемость и масштабность потока туристов, что вело к превращению их поездок в доходный промысел, но значительному уменьшению товарных ресурсов Беларуси. К примеру, в Бобруйский горсовет народных депутатов обращались горожане, возмущенные бесконтрольными поездками туристов, выезжавши по приглашениям в соседнюю Польшу по 5–6 раз в год. Горсовет ходатайствовал перед Верховным Советом РБ об ограничении выезда в Польшу одним и тем же лицам не более двух раз в течение года независимо от целей поездки, о запрещении поездок учащейся молодежи в учебное время и ужесточении контроля над выдачей лицензий на организацию поездок [3, л. 74].

Однако принятые брестскими властями меры по установлению квоты пересечения границы и введение жестких графиков вызвали негативную реакцию и недовольство со стороны руководителей туристических предприятий не только Беларуси, но и соседних стран, которые направляли туристов через белорусские погранпереходы [3, л. 71].

Значительное число пересекающих границу были гражданами стран СНГ и прежде всего Российской Федерации. У Ассоциации по туризму «Астур», учредителями которой являлись туристские организации ряда стран СНГ, в том числе и Беларуси, в связи с введением квоты на пересечение государственной границы в 90 автобусов ежемесячно возникли трудности с выполнением ранее заключенных договоров по туристскому обслуживанию. Ассоциация просила для выполнения обязательств по туристскому обслуживанию граждан разрешить пропуск через погранпункт г. Бреста не менее 150 автобусов ежемесячно в апреле–сентябре 1992 г. [4, л. 12]. В осеннее-зимний период туристическая активность временно угасала.

Международный союз автодорожного транспорта также выражал обеспокоенность сложившейся ситуацией на белорусско-польской границе и рекомендовал правительству Беларуси рассмотреть в качестве первоочередного вопрос об урегулировании пересечения на маршрутах Восток – Запад при выработке на правительственном и парламентском уровне политики и стратегии развития системы путей сообщения страны.

Для ослабления жесткости графиков пересечения границы на совместном совещании 17 декабря 1992 г. с участием Государственного комитета внешних экономических связей (В.В. Радкевич), Таможенного комитета (Г.М. Шкурдь), Главного управления погранвойск (В.П. Ананич) было решено увеличить квоты пропуска через ППП «Варшавский мост» с 35 до 45 автобусов, а через ППП «Брузги» от 8 до 16 автобусов в сутки [2, л. 1–2]. Данный вопрос 31 декабря 1992 г. в Бресте обсуждался на встрече с польской стороной, которая его одобрила.

С момента обретения независимости Республики Беларусь пассажиро- и транспортный потоки через границу с Польшей устойчиво росли. Наибольшей динамики транспортный поток достиг в 1993–1994 гг.: поток легкового транспорта увеличился в 38,9 раза, а грузового – в 67,7 раза в сравнении с 1985–1990 гг. [5, л. 30]. Однако трудности пересечения ППП оставались нерешенными и требовали введения новых мер и финансовых вложений. Чтобы в некоторой мере возместить затраты по созданию социально-бытовой инфраструктуры, поддержанию санитарного порядка на прилегающей к погранпереходу территории, на протяжении 1994–1995 гг. местные власти приграничных

территорий, руководствуясь законодательством, приняли решения о взимании с международных перевозчиков экологических и других сборов (таблица 2).

Таблица 2 – Налоги и сборы на въезд/выезд автотранспорта, введенные рай- и горисполкомами [6, л. 35; 7, л. 232, 234–235, 239, 241, 244, 246, 247, 249–250, 254].

Район	Наименование налога, сбора	Каким документом введен, дата введения
Каменецкий	Местный сбор с владельцев автомобильного транспорта и пассажиров автобусов, следующих за границу через ППП «Песчатка»	Решение Каменецкого районного Совета народных депутатов № 123, 04.02.1994
Брестский	Сбор с владельцев транспортных средств, следующих через ППП «Козловичи», за парковку автотранспорта	Решение Брестского районного Совета народных депутатов № 443, 20.10.1994
Брестский	Сбор с владельцев транспортных средств, следующих через ППП «Домачево», за парковку автотранспорта	Решение Брестского районного Совета народных депутатов от 27.12.1994
г. Брест	Сбор за парковку автотранспорта	Решение Брестского горисполкома № 58, 09.02.1995
Брестский	Об установлении местного сбора с владельцев автотранспорта, следующих через ППП «Домачево»	Решение Брестского районного Совета народных депутатов «О внесении изменений в решение райисполкома от 27.12.1994», 20.02.1995
Брестский	Об установлении местного сбора с владельцев автотранспорта, следующих через ППП «Домачево»	Решение Брестского районного Совета народных депутатов «О внесении изменений в решение райисполкома от 27.12.1994, 20.02.1995», 07.03.1995
г. Брест	Сбор за парковку автотранспорта	Решение Брестского горисполкома № 174 «О внесении дополнений в решение № 58», 16.03.1995
Гродненский район	Местный сбор за парковку автотранспорта на ППП «Брузги»	Решение Гродненского облисполкома № 106, 18.04.1995
Берестовицкий район	Местный сбор за парковку автотранспорта на ППП «Берестовица»	Решение Гродненского облисполкома № 106, 18.04.1995

Средства от местных сборов и сборов за парковку автомобилей обычно зачислялись на счета райисполкомов. Далее они распределялись в государственный и местный бюджеты. Например, средства от сбора с владельцев транспортных средств, следовавших за границу через ППП «Домачево – Словатычи», распределялись так: на счет Белвнешэкономбанка – 5%, райисполкома – 85%, Домачевского поссовета – 10% [7, л. 244]. Одновременно некоторые категории лиц освобождались от взимания местных сборов.

Принятые решения о сборах вызвали негативную реакцию и послужили поводом для многочисленных жалоб на дополнительные расходы в правительство Беларуси как со стороны Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков, так и от иностранных структур (например, Российской ассоциации международных автомобильных перевозчиков). Возникла опасность, что введение в одностороннем порядке таких мер повлечет принятие адекватных решений другими странами. Это могло повлечь не только экономические потери из-за снижения объемов перевозок, но и обострение двусторонних межгосударственных отношений.

Проблема неоднократно решалась на правительственном уровне. Министерство транспорта и коммуникаций в июле 1994 г. информировало облисполкомы о неправомерности взимания таких сборов с автоперевозчиков и рекомендовало их отменить. В мае 1995 г. было сделано повторное предупреждение, ибо взимание налогов не прекратилось, а вместо экологического налога вводились налоги за парковку. При этом к парковке относили остановку автомашин на дороге у пограничного пункта пропуска из-за создавшейся на границе очереди (на ППП «Козловичи», «Домачево», «Брузги», «Берестовица»). Громоздкая система белорусских дорожных сборов оказалась одной из причин, вызвавших в 1999 г. резкое сокращение грузопотоков в направлениях «Восток – Запад». В Беларуси дорожные сборы составляли 9,1% от суммы фрахта, в то время как в других странах они были значительно ниже: в Польше – 2,1%, в России – 2%, в Германии – 1,8% [8, с. 95]. Как следствие, иностранные перевозчики искали объездные маршруты. С 1998 г. в западноевропейских странах проявилась тенденция снижения заявок на перевозки грузов в Россию и другие страны СНГ через Беларусь. В итоге решения местных органов власти о взимании с перевозчиков различных сборов были отменены в 1999 г. Указом Президента РБ № 518 «Об упорядочении взимания сборов за проезд автотранспортных средств по территории Республики Беларусь» [9, с. 7].

Итак, попытки местных органов власти найти самостоятельно финансовые средства для решения проблем функционирования погранпереходов не получили ожидаемого эффекта. Более того, они были обвинены в превышении своих полномочий, так как взимание с международных перевозчиков экологических и других сборов не предусматривалось постановлением Верховного Совета РБ от 29 июля 1993 г. «О временном порядке применения местных налогов и сборов в Республике Беларусь» [10]. Им следовало идти иным путем: в первую очередь развивать культурно-бытовую инфраструктуру, сервисные услуги, включая платные охраняемые автостоянки, станции технического обслуживания, что пополняло бы местный бюджет.

Несмотря на функционирование в первой половине 1990-х гг. на белорусско-польской границе 5 автодорожных ППП для межгосударственных коммуникаций, транспортные потоки распределялись между ними неравномерно. Основной объем грузовых крупнотоннажных автомобилей пересекал границу на ППП «Козловичи», где за 5 лет поток машин увеличился в 10 раз и достиг 770 физических единиц в сутки. Значительно меньше были потоки грузовых машин на автопереходах «Берестовица-2» – 200 физических единиц и «Брузги-2» – 425 физических единиц в сутки. Основные потоки легковых автомашин пересекали границу на двух ППП: «Варшавский мост», где за 5 лет поток увеличился в 1,5 раза и достиг 3,5 млн. пассажиров в год, и ППП «Брузги-2», где поток увеличился более чем в 20 раз и достиг 1,15 млн. пассажиров в год [5, л. 29]. Остальные пограничные пункты пропуска не играли существенной роли в организации пассажиропотоков; на их долю приходилось около 15% перевозок. Из приведенных цифр видно, что гродненское направление было менее загружено как по причине географической удаленности от магистрали Варшава – Минск – Москва, так и в силу неразвитости подъездных дорог к ППП, а также из-за отсутствия на пунктах пропуска некоторых служб, необходимых для реализации культурных и хозяйственных потребностей.

Основной проблемой развития гродненского коридора оставался пропуск транзитного потока через улицы г. Гродно, что приводило к перегрузке транспортной сети областного центра. С польской стороны основное ограничение создавали трудные условия пропуска автотранспорта по автодороге Кузница – Белосток, т.к. транспортные потоки проходили по узким улицам Кузницы. В условиях расширения культурных связей регионов существенное неудобство при пересечении белорусско-польской границы на территории Гродненской области связывалось с перевозом произведений искусства, музыкальных инструментов и других культурных ценностей для организации выставок,

обеспечения гастролей, конкурсов за границей. В Гродненской области отсутствовала соответствующая экспертиза. Хотя при управлении культуры облисполкома и была образована группа из 7 искусствоведов-контролеров, работавших в контакте с таможенной службой, но она не имела права выдачи разрешения на провоз культурных ценностей. Лица, пересекавшие границу, вынуждены были обращаться за экспертизой в Минск. Это вызывало недовольство, часто возникали конфликтные ситуации, так как дорога в столицу и обратно требовала дополнительных расходов и времени [11, л. 3].

Еще одной проблемой погранпереходов в Гродненской области, влиявшей на развитие хозяйственных связей между регионами, было отсутствие перевалочной базы для перевозки скота. Весь республиканский экспорт и импорт животных осуществлялся через Брестскую базу. Для хозяйств Гродненской области возникали значительные неудобства и экономические издержки. Имея на территории области 2 грузовых пограничных перехода на Польшу («Берестовица» и «Брузги») с соответствующим штатом погранветслужбы и договоренность с ветдепартаментом польской стороны на пропуск животных, хозяйствам области приходилось транспортировать животных через Брест, делая дополнительный пробег спецавтотранспорта более 300 км в одну сторону и теряя на каждом рейсе около 3 млн. руб. Облисполком неоднократно обращался с просьбой к правительству посодействовать открытию аналогичной перевалочной базы на территории Гродненского района, где имелись условия для реализации скота за границу не только из Гродненской области, но и из северных районов страны [12, л. 223].

Значительно рационализировать схему пограничных автопереходов в Гродненской области в то время было способно устройство транзита в Калининградскую область через территории Польши и Беларуси с пересечением белорусско-польской границы в районе Гродно. Для обсуждения данного вопроса требовалась трехсторонняя встреча представителей соответствующих служб соседних государств. Чтобы разгрузить брестский транспортный коридор и погранпереходы на этом участке границы, было важно рассредоточить транспортные потоки по Гродненскому и Барановичскому направлениям. Для этого, в первую очередь, требовалось строительство автодорожного обхода в районе г. Гродно, а на Барановичском направлении – в районе городов Слоним, Зельва, Волковыск и Пограничный, а также проведение капитального ремонта автомобильной дороги Барановичи – Пограничный. Реконструкция и строительство дорог в приграничной зоне возможны были только при условии целевого выделения средств сверх бюджета Беларуси на развитие и содержание дорог республиканского значения.

Стоит отметить и организационную причину, отрицательно влияющую на экономическое использование границ Беларуси. Она заключалась в отсутствии органа по координации всех мероприятий для обустройства приграничной, таможенной и сервисной инфраструктуры. Во времена СССР таким координатором было Министерство транспорта. В середине 1990-х гг. в Беларуси рассматривалось несколько вариантов решения данной проблемы: 1) создать при правительстве межведомственный координационный совет по совершенствованию таможенной и приграничной инфраструктуры, который возглавит один из заместителей премьер-министра; 2) наделить такими функциями Государственный таможенный комитет, создав там специальное подразделение; 3) использовать опыт бывшего СССР. Функциями координатора по развитию сервисной инфраструктуры в приграничных районах наделить облисполкомы [13].

Заключение

Таким образом, белорусская государственная граница не только соединяла сопредельные стороны, но и выступала связующим звеном между Востоком и Западом; товарооборот между ними нарастал с каждым днем. Анализ пересечения транспорта в отмеченный период показал, что 78% всех движущих средств через белорусско-польскую

границу принадлежали России, 18% – Беларуси и 4% – Украине и Молдове [5, л. 30]. Для создания на ППП приемлемых условий для международного транзита невозможно было обойтись как без объединения возможностей белорусской и польской сторон, так и без поддержки таких международных структур, как Комиссия ЕС по проблемам пограничной инфраструктуры, программы PHARE, TACIS и др.

В первой половине 1990-х гг. на фоне резко возросших объемов грузо- и пассажироперевозок на пограничных пунктах белорусско-польской границы сохранялась напряженная ситуация с пропуском транспортных средств, пересекающих границу в обоих направлениях. Ситуация обуславливалась тем, что действующая транспортная и приграничная инфраструктура даже при ее создании не была рассчитана на такие объемы эксплуатации и не отвечала новым требованиям. На правительственном и региональном уровнях проблема решалась путем открытия новых пограничных пунктов, расширения имеющихся пропускных мощностей, повышения их эффективности, упрощения процедуры контроля, координации взаимодействия различных контрольно-пропускных служб, осуществления соседними странами совместных мероприятий по реорганизации ППП. Однако к середине 1990-х гг. стало очевидно, что и данные меры не оказались достаточно эффективными, а пограничная инфраструктура не получила должного уровня развития. Ее основным недостатком оставались нехватка и низкая пропускная способность ППП. Если между Польшей и Германией плотность ППП составляла в среднем один пункт на 25 км протяженности границы, то на белорусско-польской этот показатель был в несколько раз ниже. В результате здесь продолжали возникать многокилометровые очереди. В рассматриваемый период лишь намечалось увеличение ППП до 13 единиц для доведения средней плотности переходов один на 26 км протяженности границы.

Как показал анализ, поиски решений по благоустройству погранпереходов актуальны в настоящее время и требуют постоянного развития. С учетом международного характера проблем, возникших в первой половине 1990-х гг. в пунктах пропуска, белорусское государство по-прежнему нуждалось в финансовой помощи для развития пограничной инфраструктуры на белорусско-польском отрезке от стран-доноров из средств, выделяемых Республикой Беларусь и Российской Федерацией на реализацию совместных программ в рамках Таможенного союза и Сообщества Беларуси и России, а также по программе TACIS.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Обращения, письма, запросы учреждений и организаций о заключении с другими государствами договоров и соглашений о сотрудничестве, организации пограничных переходов и делимитации и демаркации границ с соседними странами, переговорах с Россией по подготовке договоров в политической, экономической, военной и других областях, создании Межгосударственного суда СНГ, внесении взносов в бюджет институтов и миссий ОБСЕ, признании суверенитета Македонии, посещении Беларуси иностранными делегациями, судьбе Черноморского флота и другим вопросам внешне-экономической деятельности // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 968. – Оп. 12. – Д. 196. – Л. 70.
2. Справки, информации органов государственной власти и управления о регулировании вопросов иностранного туризма в республике // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 12. – Д. 784. – Л. 1, 2, 13.
3. Обращения, письма, запросы учреждений и организаций о признании Республики Беларусь, членстве в Европейском банке реконструкции и развития, иностранных инвестициях, посещении республики иностранными делегациями, сотрудничестве

ЮНЕСКО с Академией наук Республики Беларусь в области ликвидации последствий на ЧАЭС, участии в международных конференциях и собраниях, организации туристических поездок в Польшу, встрече министров иностранных дел Беларуси, Казахстана, России и Украины, политической обстановке в Грузии, переходах с Латвией и Литвой, положении политзаключенных в Литве, экономических вопросах, находящихся на рассмотрении в организациях России и Постпредстве Республики Беларусь и др. // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 12. – Д. 194. – Л. 71, 74.

4. Информации органов государственной власти и управления о развитии иностранного туризма в республике // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 12. – Д. 433. – Л. 12.

5. Документы о развитии внешнеэкономической деятельности в рамках Республики Беларусь (справки, информации, сведения) // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 12. – Д. 2404. – Л. 29, 30.

6. Переписка с Министерствами Республики Беларусь, их управлениями по вопросам согласования законов, организации пограничных переходов, производимой в области продукции и др. // Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Ф. 1171. – Оп. 7. – Д. 21. – Л. 35.

7. Переписка с Министерствами Республики Беларусь, их управлениями и другими по вопросам согласования законов, борьбы с преступностью, организации пограничных переходов и др. // Государственный архив Гродненской области (ГАГО). – Фонд 1171. – Оп. 7. – Д. 22. – Л. 232, 234–235, 239, 241, 244, 246, 247, 249–250, 254.

8. Соколов, Э.Г. Внешнеэкономические связи региона / Э.Г. Соколов. – Брест : Академия, 2005. – 180 с.

9. Об упорядочении взимания сборов и платежей с международных автомобильных перевозчиков : Указ Президента Респ. Беларусь, 7 сентября 1999 г., № 518 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 1999. – № 70. – 1/623.

10. О временном порядке применения местных налогов и сборов в Республике Беларусь : постановление Верховного Совета Респ. Беларусь, 29 июля 1993 г., № 2455-XII // Ведомости Верховного Совета Республики Беларусь. – 1993. – № 26. – Ст. 333.

11. Переписка с вышестоящими и другими организациями по основной деятельности // ГАГО. – Фонд 1266. – Оп. 3. – Д. 166. – Л. 3.

12. Переписка с Министерствами Республики Беларусь по вопросам согласования законов, бартерного обмена с Республикой Польша, финансирования летнего отдыха детей и др. // ГАГО. – Фонд 1171. – Оп. 5. – Д. 3118. – Л. 223.

13. Об итогах и перспективах совершенствования инфраструктуры на белорусско-польской границе // Текущий архив Управления внешних экономических связей Брестского облисполкома. – Папка «Трансграничное объединение Еврорегион «Буг» (переписка)».

Burik E. Problems of Development of Border Crossings on Belarusian-Polish Border in the First Half of 1990s

In this article the author examines a lot of problems, peculiar to border crossings on Belarusian-Polish border in the first part of the 1990s. They were caused by considerable increasing of trucking and movement of citizens between neighboring countries, and also these problems were caused by increasing transit flows between Western countries and CIS (The Commonwealth of Independent States). The author analyzes the activity of the main transport ways, which provide the connection between Belarus and Poland. The author reveals the factors, which restrain the development of Grodnensky way. The researcher shows the measures, which were undertaken by local authorities to reconstruct and improve border crossings. In this article the author tries to show that these problems got international character and it is impossible to solve them without foreign financial support.