

КОРДОН

лінія безпеки

№4 2012

BORDER ART

КОРДОН КРИЗЬ

ПРИЗМУ ФОТОКАМЕРИ

стор. 34

ІННОВАЦІЇ ЗАЛИШАТЬСЯ

стор. 10

«WELCOME» TO UKRAINE

комерційний інтим –
популярний, прибутковий,
незаконний!

стор. 40



ПРОБЛЕМИ
НА ПЛАВУ

«СВІЙ – ЧУЖИЙ» УКРАЇНСЬКИЙ МАЛИЙ ФЛОТ

Послаблення прикордонного контролю –
провокація нових правопорушень

стор. 26



наш гість

номінація

«СВІТ НАВИВОРИТ»:
З ДМИТРОМ КОМАРОВИМ

стор. 44

СЯЙВО
СМАРАГДІВ

стор. 14





КОРДОН

Центральний друкований орган
Державної прикордонної служби України
№4 (78) 2012

ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР:

Микола ЗОРИК
E-mail: nigo@ukr.net

ЗАСТУПНИК ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА:

Дмитро СЛИВНИЙ
E-mail: sd-media@ukr.net

РЕДАКЦІЯ ВИСЛОВЛЮЄ ВДЯЧНІСТЬ ЗА ДОПОМОГУ У ПІДГОТОВЦІ НОМЕРА:

Мар'яні МАРКОВИЧ
Світлани МЕДВЕДЕВІЙ
Сергію МУЛУ
Олександрю ФІЛЮ

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

Тетяна ФІЛІПЕНКО

ЛІТЕРАТУРНИЙ РЕДАКТОР:

Валентина БОЖОК

ДОДРУКОВА ПІДГОТОВКА:

ТОВ «Ріджи»

ХУДОЖНЄ ОФОРМЛЕННЯ:

Людімила ДЬОМІНА

Адреса редакції: 02099
м. Київ, вул. Ялтинська, 11
Тел./факс: (044) 566-43-30
E-mail: kordon@pvu.gov.ua

В журналі розміщені ФОТОГРАФІЇ:

Сергія КОТЕЛЬНИКОВА
Михайла МАРКІВА
Андрія МОСІЄНКА
Валерія ОЛІЙНИКА
Дмитра СЛИВНОГО
Олександра ЯКОВЕНКА

РЕПРОДУКЦІЇ КАРТИН:

Григорія ЗОРИКА

Виготовлено: ТОВ «Ріджи», 04116,
м. Київ, вул. Старокіївська, 26.

Підписано до друку: 26.06.2012.
Наклад: 5910 примірників.
Свідоцтво про реєстрацію:
КВМ®8070 від 28.10.2003.

Рукописи матеріалів, що не замовлялися
редакцією, не редагуються та не
повертаються. Думки авторів публікації
журналу не завжди збігаються з
позицією редакції. Відповідальність
за достовірність фактів, власних імен
та інших відомостей несуть автори
публікацій.
Деякі з фотографій не є прямими
ілюстраціями до текстів.
При використанні матеріалів посилання
на журнал «Кордон» обов'язкове.

Підписний індекс: 48736

© «Кордон», 2012



Фото Олександра ЯКОВЕНКА

4 подія

ПОСТФАКТУМ

9 офіційно

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ

10 дайджест

ІННОВАЦІЇ ЗАЛИШАТЬСЯ

13 закордон

ВЕЗЕШ «ЗАЙЦЯ» – ПЛАТИ ШТРАФ

14 номінація

СЯЙВО СМАРАГДІВ

16 пульс кордону

ЗУХВАЛИЙ КАПІТАН

20 xxx

“WELCOME TO UKRAINE”

24 проект

КОРДОНИ ЄС

ПАТРУЛЮВАТИМУТЬ РОБОТИ

26 у фокусі

УКРАЇНСЬКИЙ МАЛИЙ ФЛОТ

34 експозиція

BORDER ART – КОРДОН КРІЗЬ
ПРИЗМУ ФОТОКАМЕРИ

36 долі людські

ПРИКОРДОННІ СТЕЖКИ
ІВАНА МЕЛЬНИКА

40 ексклюзив

ТАЙНА ВЛАСТИ

42 4x4

РАЛІ-МАНІЯ
ОЛЕШКІВСЬКОЇ ПУСТЕЛІ

44 наш гість

«СВІТ НАВИВОРИТ»
З ДМИТРОМ КОМАРОВИМ



4



16



26



44



Прикордонники – це не лише надійний щит та безпека кордону держави, але й її імідж. Тому бути прикордонником – висока честь і водночас велика відповідальність.



ПОСТ ФАКТУМ

Ці люди здатні творити дива, хоча вони зовсім не чародії. Їх об'єднує одна ідея – завдання державної ваги, одна доля, творцями якої є вони самі. Їхні здобутки заслуговують на увагу вищого керівництва держави, а їхнє свято вже давно вийшло за рамки звичайного професійного. Власне про те, як підготувалися прикордонники до щорічного 28 травня та як проходили урочистості, ми й розповімо у післямові до події.

АЕРОПОРТ

Символічно, що церемонія відкриття нового терміналу «D» в аеропорту «Бориспіль» відбулася 28 травня. Саме на День прикордонника Україна отримала найбільший у країні міжнародний авіаційний пункт пропуску загальною площею 107 тис. кв. м. Термінал зможе обслуговувати до 15 млн пасажирів в рік. Його будівництво розпочалося в листопаді 2008 року. Вартість проекту із залученням іноземних інвестицій склала 4,8 млрд гривень.

Нині в зоні відльоту комплекс вміщує 61 стійку реєстрації, 18 пунктів контролю авіаційної безпеки, 28 кабін паспортного контролю. Довжина галереї очікування рейсів складає 870 м. Для зручності пасажирів вперше в Україні термінал обладнаний системою травелаторів – пасажирських конвеєрів завдовжки від 28 до 58 м. На окрему увагу заслуговують новітні технологічні IT-рішення у системах відеоспостереження та управління будівлею. Комплекс обладнаний пандусами, ліфтами, ескалаторами для обслуговування пасажирів з обмеженими можливостями. Всі нововведення відповідають світовим стандартам.

В урочистостях з нагоди відкриття термінального комплексу взяв участь Президент України. Глава держави назвав цю подію черговою маленькою перемогою. Він високо оцінив роботу всіх, хто долучився до спорудження нового комплексу, а також зазначив, що Україна доклала значних зусиль, щоб на високому рівні прийняти фінальну частину Чемпіонату Європи з футболу.



– Ми зробили все, щоб не підвести всіх, хто приймав ці рішення, – перш за все УЄФА і тих, хто підтримував ідею проведення цього свята футболу в Україні та Польщі, – зауважив Віктор Янукович у своїй промові. – Ми добре розуміємо, що така робота об'єднує всю державу, що це інвестиція нашого покоління майбутнім поколінням.

ЗРАЗОК СОЦІАЛЬНИХ СТАНДАРТІВ

Той, хто бодай раз побував на території Окремої комендатури охорони і забезпечення Держприкордонслужби, напевно, сказав би: «нічого надзвичайного – просто військове містечко, як і сотні інших в Україні». Але якби тій самій людині довелось відвідати розташування частини у щогорічній День прикордонника, будь-які коментарі виявилися б просто недоречними, адже те, як змінилося обличчя прикордонної частини, гідне порівняння з найскладнішою пластичною операцією. Нове теплоізоляційне облицювання фасадів всіх споруд, металеві профільовані паркани, оздоблені декоративною плиткою та металочерепицею, автоматичні ворота з радіокеруванням, новітній інтерактивний тир, повноцінний майданчик для дітей військовослужбовців, що проживають у новозбудованих службових гуртожитках, першокласна їдальня, яка не поступається за оздобленням інтер'єру багатьом київським ресторанам, зрештою, новостворений потужний спорткомплекс з полем для міні-футболу зі штучним покрит-

тям, тренажерним залом, сауною та іншими благами спортивної цивілізації. Всю цю гармонію новизни й благоустрою чітко підкреслюють нові асфальтовані й плиткові доріжки та ідеальні, як полотно оксамиту, газони.

У таку красу, як кажуть, не соромно й Президента запросити. Власне, Віктор Янукович одразу ж після відкриття нового термінального комплексу в аеропорту Борисполя прибув до розташування Окремої комендатури охорони і забезпечення ДПСУ, де його зустрічали керівник відомства, члени Колегії Держприкордонслужби та кращі представники органів охорони кордону, які прибули на урочистості з нагоди Дня прикордонника.

Главу держави вітала рота почесної варті ДПСУ. Після урочистого маршу Президент ознайомився з технічними інноваціями системи прикордонного контролю, оглянув новинки обмундирування мобільних підрозділів, сучасні комплексні інформаційно-телекомунікаційні апарати та нові автомобілі, що надійшли до Держприкордонслужби у рамках реалізації спільного з ЄС та США проекту міжнародної технічної допомоги.

Окрему увагу в ході знайомства високоповажного гостя з військовим містечком було приділено соціальним питанням. Президент відвідав нещодавно реконструйований гуртожиток персоналу та їдальню, після чого поспілкувався з сім'ями правоохоронців та отримав символічні подарунки від дітей прикордонників з нагоди свята.



Я зроблю
все від мене
залежне для
підвищення
соціальних
стандартів
людей у по-
гонах



ХВИЛЮЮЧА МИТЬ

Цього дня новий спорткомплекс перетворився на величезну актову залу. І дарма, що це – не Палац Україна, адже кожен із присутніх на церемонії вручення державних нагород доклав часточку своєї праці до створення всього, що сьогодні викликає справжнє захоплення. Це лише доповнювало гордість прикордонників за свої здобутки, за те, що їхня праця може слугувати прикладом єдності задля досягнення спільної мети.

Звертаючись до учасників урочистого зібрання, Президент України сказав:

– Шановні прикордонники! Ви перші зустрічаєте гостей нашої країни на її державному кордоні. І тих, хто йде до нас з миром, – вітаєте, а до тих, хто, як кажуть, йде з каменем за пазухою, – застосовуєте всі можливі запобіжні заходи, щоб вони зрозуміли – нашу країну і нашу землю треба поважати.

Прикордонники – це не лише надійний щит та безпека кордону держави, але й її імідж. Тому бути прикордонником – висока

честь і водночас велика відповідальність. Безпечна і гостинна країна починається з прикордонника, з його професіоналізму, його доброзичливості.

Як відомо, вже за десять днів в Україні розпочнеться фінальна частина спортивного свята – чемпіонату Європи з футболу Євро-2012. Завданням Прикордонної служби буде забезпечити найвищі стандарти роботи з відвідувачами нашої країни. Плевнений, ви витримаєте цей тест. Україна, як і завжди, буде пишатися надійними захисниками її рубежів.

За вами великі традиції, значні досягнення. І ви ще раз доведете це своїми справами.

Шановні прикордонники! Державна прикордонна служба України за останнє десятиріччя пройшла великий, непростий, але успішний шлях. На основі прикордонних військ створена принципово нова правоохоронна структура спеціального призначення. Служба першою з органів сектора безпеки відмовилася від призову і перейшла на комплектування за контрактним



принципом. Здійснені інші важливі реформи. Але завдання, що сьогодні стоять перед вами, мають не менше значення. Ви маєте підвищити безпеку державного кордону. Водночас, і це – моя принципова позиція, мають бути забезпечені інтереси людей, законослухняних громадян як України, так і інших держав, для яких кордон має залишатися прозорим, а його перетинання – зручним та комфортним.

Слід збільшувати потенціал протидії міжнародним кримінальним угрупованням. На прикордонниках лежить значна доля відповідальності у боротьбі з наркотрафіком, нелегальною торгівлею зброєю, розповсюдженням радіоактивних та інших небезпечних матеріалів, незаконною міграцією.

Особливу увагу слід приділяти боротьбі з корупційними проявами. Корупція в лавах прикордонників, як і інших правоохоронців, – пряма і вкрай небезпечна загроза національним інтересам.

Пріоритетне місце серед завдань Прикордонної служби сьогодні – забезпечення високого рівня соціального захисту військовослужбовців, працівників та їхніх сімей. Я зроблю

все від мене залежне для підвищення соціальних стандартів людей у погонах.

Окрема подяка ветеранам-прикордонникам. Ми пам'ятаємо ваші звитяги, відданість інтересам Батьківщини та героїзм.

Бажаю всім здоров'я, щастя, добробуту, вам і вашим сім'ям. Успіхів у служінні Українській державі!

По завершенні промови Президент України вручив державні нагороди та ще раз привітав всіх присутніх з Днем прикордонника.

Свято скінчилося, та робота з благоустрою триває, адже до кінця поточного року на території Окремої комендатури має бути введена в експлуатацію друга черга реконструкції з надбудовою колишньої казарми, що нині стала повноцінним житловим будинком. Згодом розпочнеться зведення третьої черги, а за кілька років на місці нинішнього стройового плацу з'явиться цілий житловий комплекс із кількох багатоквартирних будинків, який стане найкращим свідченням високих соціальних стандартів прикордонників. **К**

ДМИТРО СЛИВНИЙ

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ № 353/2012

Про відзначення державними нагородами України з нагоди Дня прикордонника

За вагомий особистий внесок у справу охорони державного кордону, зразкове виконання військового обов'язку, високий професіоналізм та з нагоди Дня прикордонника постановляю:

НАГОРОДИТИ ОРДЕНОМ «ЗА ЗАСЛУГИ» ІІІ СТУПЕНЯ
ЛАНТВОЙТА Олега Борисовича – генерал-лейтенанта.

РЯБУЩЕНКА Олега Григоровича – капітана 3 рангу
САВЧЕНКА Юрія Петровича – старшину
ТАТАРІНА Олександра Васильовича – капітана.

НАГОРОДИТИ ОРДЕНОМ
БОГДАНА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО ІІІ СТУПЕНЯ
ОВСЯННИКОВА Михайла Івановича – полковника у відставці
ЧУДНОВСЬКОГО Івана Тимофійовича – генерал-майора у відставці.

НАГОРОДИТИ МЕДАЛЛЮ «ЗАХИСНИКУ ВІТЧИЗНИ»
КОЗЛОВСЬКОГО Андрія Богдановича – прапорщика
КРАВЧЕНКА Юрія Васильовича – старшого прапорщика
СНІГУРА Миколу Петровича – прапорщика.

НАГОРОДИТИ ОРДЕНОМ «ЗА МУЖНІСТЬ»
ІІІ СТУПЕНЯ
ЗЮЗЬКА Юрія Володимировича – полковника.

ПРИСВОЇТИ ПОЧЕСНІ ЗВАННЯ:

«ЗАСЛУЖЕНИЙ ЖУРНАЛІСТ УКРАЇНИ»
ЗОРИКУ Миколі Григоровичу – головному редакторові журналу «Кордон» Інформаційного агентства Державної прикордонної служби України, майору.

НАГОРОДИТИ ОРДЕНОМ ДАНИЛА ГАЛИЦЬКОГО
ДЕМКІВА Сергія Петровича – полковника.

«ЗАСЛУЖЕНИЙ ПРАЦІВНИК ОСВІТИ УКРАЇНИ»
ТОМКІВУ Ігорю Орестовичу – заступникові ректора Національної академії - начальнику факультету підготовки керівних кадрів Національної академії Державної прикордонної служби України, генерал-майору.

НАГОРОДИТИ МЕДАЛЛЮ
«ЗА ВІЙСЬКОВУ СЛУЖБУ УКРАЇНІ»
БАТИРА Руслана Анатолійовича – майора
ГЛАДУША В'ячеслава Валентиновича – майора
ГУЛЕВАТОГО Костянтина Вікторовича – підполковника
ЗАБРОДОЦЬКОГО Артема Олександровича – підполковника
КУДРИНСЬКОГО Олега Юрійовича – полковника
ЛОШАКА Юрія Михайловича – капітана 1 рангу
ТИТОВЕЦЬ Ольгу Василівну – старшого лейтенанта.

«ЗАСЛУЖЕНИЙ ЮРИСТ УКРАЇНИ»
МИХЕЄНКУ Максиму Михайловичу – заступникові директора департаменту - начальнику управління правового забезпечення Міжнародно-правового департаменту Адміністрації Державної прикордонної служби України, генерал-майору юстиції.

НАГОРОДИТИ МЕДАЛЛЮ
«ЗА БЕЗДОГАННУ СЛУЖБУ» ІІІ СТУПЕНЯ
ПЕТРЕНКА Михайла Юрійовича – підполковника медичної служби

Президент України

Віктор ЯНУКОВИЧ
28 травня 2012 року



У тому, що прикордонники справляться з пасажиро-транспортним потоком під час проведення в Україні та Польщі матчів чемпіонату Європи з футболу, не сумнівався ніхто. Свої обіцянки забезпечити прискорення процедури прикордонного контролю до 20 секунд на одну особу, не ослаблюючи при цьому безпеку складову, правоохоронці виконали. Про конкретні цифри та факти щодо безперебійної роботи у режимі Євро-2012 розповів на прес-конференції перший заступник Голови Держприкордонслужби України – директор Департаменту охорони державного кордону генерал-полковник Павло ШИШОЛІН.

ІННОВАЦІЇ ЗАЛИШАТЬСЯ...

Від початку чемпіонату до перших матчів чвертьфіналу кількість осіб, які перетинають державний кордон, збільшилася майже на 22%, а транспортних засобів удвічі. Загалом прикордонники здійснили пропуск понад 2 млн громадян. Проте зростання навантаження не вплинуло на якість роботи правоохоронців.

– Державна прикордонна служба України виконала свою обіцянку: пропуск одного громадянина триває не більше 20 секунд, а за наявності попередньої інформації про перетинання кордону організованими групами – від 7 до 10 секунд, – заявив Павло Шишолін.

Уболівальники прибувають переважно літаками та автомобільним транспортом, істотно зріс і пасажиропотік залізничних пунктів пропуску. На момент проведення прес-конференції, починаючи з 5 червня, правоохоронцями оформлено 350 літаків, майже 220 автобусів, сто поїздів.

32 основних та 20 додаткових пунктів пропуску, посилені напередодні Євро-2012, сформували найсучаснішу прикордонну інфраструктуру. Так, у 30 пунктах пропуску встановлено нові комплекси паспортного контролю, у 22-х вони зазнали тотального онов-



32 основних та 20 додаткових пунктів пропуску, посилені напередодні Євро-2012, сформували найсучаснішу прикордонну інфраструктуру. Так, у 30 пунктах пропуску встановлено нові комплекси паспортного контролю, у 22-х вони зазнали тотального оновлення, що дає можливість швидко та якісно здійснювати пропускні операції.

лення, що дає можливість швидко та якісно здійснювати пропускні операції.

Інновації у спільному контролі з польськими колегами, попереднє інформування, оформлення на борту літака, біля трапа, на окремих евро-смугах та в буферних зонах за допомогою мобільних комплексів дало змогу досягнути прогнозованих результатів та сформувавши позитивний імідж нашої країни.

Слід зауважити, що до роботи в аеропортах залучено експертів від Європейської агенції FRONTEX та 12 офіцерів з Польщі, Португалії, Нідерландів, Франції та Німеччини. Спільна з європейськими колегами робота сприяла запобіганню в'їзду на територію України небажаних осіб. До того ж, ця співпраця показала можливість роботи, створення нормативної бази та спільного вирішення проблем в єдиному європейському просторі.

Завершуючи прес-конференцію, Павло Шишолін заявив, що запроваджені інновації не зникнуть після завершення Євро-2012 – прикордонне відомство й надалі використовуватиме їх у своїй щоденній роботі, аби забезпечити комфортне перетинання кордону громадянам та надійну охорону державного рубежу. К

Людмила ДЬОМІНА

СІТКА ПЛАВУЧИХ ФОРПОСТІВ



Український кордон на Дунаї посилено мобільними прикордонними постами на плавучій платформі. Відтак прикордонники Ізмаїльського загону отримали значно ширші можливості у боротьбі з контрабандистами, браконьєрами, переправниками нелегалів та іншими протиправними елементами.

Мобільні прикордонні пости – невеликі будиночки, зведені на понтонах. Вони оснащені всім необхідним для несення служби: обмундирування на різну погоду, засоби візуального та тепловізійного спостереження, рятувальне й штурманське обладнання, засоби пожежогасіння. Крім того, функціональність МПП посилює катер Морської охорони, який завжди знаходиться поряд і здатний оперативно вийти на затримання порушника чи порятунок потопаючого.

На належному рівні і питання комфорту перебування прикордонних нарядів. У плануванні форпостів передбачені системи електроживлення, зв'язку та опалення. В середині постів є шафи, спальні місця, санвузли, місця для приготування та прийому їжі – столи, газові плити.

Інновація стала потребою у процесі реструктуризації Ізмаїльського прикордонного загону та Ізмаїльського загону Морської охорони в один – сухопутний з потужною морською складовою. Він відповідає за охорону українсько-румунської ділянки держрубежу на Дунаї. Річка має кілька рукавів, численні заплави та острівці, які можуть слугувати прихистком чи транзитними зонами для браконьєрів, контрабандистів та переправників нелегальних мігрантів. З огляду на існуючі загрози, прикордонникам слід забезпечити тут постійну присутність. Безперервне патрулювання річки потребує неабияких витрат на паливно-мастильні матеріали та обслуговування техніки, а берегова лінія у багатьох місцях – непрохідна. Найраціональнішим вирішенням цієї проблеми і стало використання МПП, які працюють у комплексі з рештою сил і засобів охорони кордону.

На сьогодні функціонують вже шість МПП. На кожному з них змінами по 5–7 днів несуть службу наряди у складі двох–трьох прикордонників. Важливою особливістю МПП є можли-

вість їх переміщення з однієї точки в іншу, залежно від прогнозованих правопорушень, погодних умов тощо. Відтак сьогодні правопорушник не знає, де завтра стоятимуть правоохоронці.

Мобільні прикордонні пости розміщуються так, щоб забезпечити суцільне спостереження за надводною обстановкою річки Дунай. З цією метою під час заходження будь-якого об'єкта на ділянку відповідальності МПП наряд здійснює візуальне супроводження з подальшою передачею його наступній ланці. Тобто там, де закінчується можливість візуального чи технічного спостереження надводної цілі з одного МПП, така можливість має бути у наступного в ланцюгу засобів охорони кордону МПП, наряду на суші, катері чи спостережній вежі. Це дає можливість забезпечити як надійну охорону державного кордону, так і безпеку судноплавства та законного промислу.

Служба на мобільних прикордонних постах має певні особливості, тому весь персонал, який залучається до неї, пройшов відповідну додаткову підготовку. Окрім вивчення основних принципів організації несення служби на віддалених ділянках, правоохоронці освоїли порядок надання першої медичної допомоги, рятування на воді та основи кулінарії. Останнє обумовлено тим, що прикордонний наряд отримує провізію у відділі прикордонної служби, а готувати прикордонникам доводиться самим. К

Юлія ДЕНИСОВА





ЗА НАМИ КРАЇНА

Мальовничий сосновий бір, що у київському парку Перемоги, став 28 травня місцем зустрічі воїнів у зелених кашкетах. Рік тому прикордонники посадили тут молоді деревця, які утворили справжню алею. Нині на її початку стоять два символи – прикордонні знаки, один з яких червоно-зелений з колишнім радянським гербом, другий – жовто-синій з українським державним тризубом. А завершує композицію пам'ятна стела. Власне, з нагоди її відкриття в цей святковий весняний день тут і зібралося так багато людей.

Як же тут багато їх, колишніх прикордонників. Серед них кияни Олексій Шаравара, Сергій Доля, тернопільчанин Петро Левицький, Володимир Черкасов з міста Стаханово, що в Луганській області, Роман Машутенко з Миколаївщини. Поряд з ними – їхні побратими Володимир Кулагін, Павло Дульський, Анатолій Нечипоренко, Микола Зубок, Сергій Лагерза, Андрій Городилов, Петро Стуканов, Петро Яковенко та багато інших, яких назавжди зріднив зелений прикордонний кашкет.

На урочистості завітали Голова Державної прикордонної служби України генерал армії України Микола Литвин, перший заступник Голови ДПСУ генерал-полковник Павло Шишолін, директор Департаменту персоналу АДПСУ генерал-полковник Михайло Коваль, голова Дніпровської райдержадміністрації м. Києва Олександр Шевчук, представники при-

кордонних ветеранських організацій та громадськості міста.

Під звуки державного гімну України зі світло-сірого граніту пам'ятної стели спадає біле покривало. На ній викарбовано: «Алея прикордонників... за нами країна».

У своєму виступі з нагоди неординарної події Голова ДПСУ генерал армії України Микола Литвин тепло привітав присутніх з професійним святом – Днем прикордонника та висловив щирі вдячність керівництву Дніпровської райдержадміністрації Києва, громадському об'єднанню колишніх прикордонників «Кордон», ветеранським організаціям, усім, хто брав участь у тому, щоб алея прикордонників в одному з кращих столичних парків стала реальністю.

– Я впевнений, – наголосив керівник прикордонного відомства, – що віднині й назавжди Алея прикордонників слугуватиме ще одним підтвердженням шани

й любові українського народу до охоронців кордону усіх поколінь, чия відданість зеленому кашкетові – це приклад, гідний для наслідування їхніми спадкоємцями.

Учасників мітингу привітали також голова ветеранської організації прикордонників України генерал-лейтенант у відставці Анатолій Макаров, голова Спілки прикордонників запасу «Кордон» Олександр Козлов.

Відбулося й урочисте вручення заохочувальних відзнак.

Завершенням мітингу стало проходження урочистим маршем почесної варті Держприкордонслужби. І майже до вечірніх сутінок лунали пісні про прикордонну службу та спілкувалися люди, які присвятили своє життя такій шанованій у народі професії охоронців кордону. **К**

ЗА МАТЕРІАЛОМ
ВАСИЛЯ КЛИМЕНКА



20-й «ЗОРЕПАД»

Національна академія Державної прикордонної служби України імені Б. Хмельницького провела 20-й випуск офіцерів. У цей день лави вітчизняного прикордонного відомства поповнилися кадрами нової формації.

Для отримання дипломів на центральну площу міста вийшли 334 випускники прикордонного вишу, з них 220 – молоді лейтенанти, які цього дня вперше одягнули офіцерський однострій.

Результати державних іспитів свідчать про високу відповідальність керівного та науково-педагогічного складу Академії за кінцевий результат навчання – готовність випускників до виконання службових завдань. Прізвища шести випускників занесені на Дошку пошани Академії, 37 – отримали дипломи з відзнакою. **К**

Володимир ЗАХАРЧУК



Угорщина ратифікувала угоду про контроль прикордонного руху

Парламент Угорщини ратифікував українсько-угорську угоду про контроль прикордонного руху в автомобільних та залізничних пунктах пропуску.

«Підписана відповідно до норм Євросоюзу угода забезпечує законодавче закріплення правил прикордонного контролю, сприятиме спрощенню та прискоренню контролю прикордонного руху в пунктах пропуску на кордонах між Україною та Угорщиною», – зазначив держсекретар МЗС Угорщини. Зокрема, цей документ дасть можливість розвантажити пункт пропуску «Тиса», розширити функціональні можливості п'яти пунктів пропуску, створити комфортніші умови для громадян обох країн. Угодою також передбачено створення спільного контактного центру для аналізу, передачі та обміну інформацією в угорському пункті пропуску «Загонь».

До того ж Угода стане юридичним підґрунтям для використання європейських інвестицій, які будуть виділені на реконструкцію п'яти пунктів пропуску на українсько-угорському кордоні. **К**

Везеш «зайця» – плати штраф

На засіданні Ради залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності, яке відбулося нещодавно в Москві, українські, російські, білоруські, киргизькі, казахські та узбецькі залізничники підписали угоду «Про економічну відповідальність за провезення безквиткових пасажирів, зайвого ручного та неоформленого багажу та (або) вантажобагажу в поїздах, що прямують у міжнародному сполученні». Даною угодою уточнено окремі положення про оформлення фактів безквиткового провозу пасажирів, зайвої ручної поклажі і багажу, зафіксованих в аналогічній угоді в 1994 році,

а також істотно змінено обсяг самої економічної відповідальності. Згідно з новим документом сторони висловили згоду перейти на фіксований грошовий штраф – 200 швейцарських франків за одного безквиткового пасажирів. Відповідно до підписаної угоди економічна відповідальність за зайву ручну поклажу становить десять швейцарських франків, а за провезення неоформленого багажу та (або) вантажобагажу залишилася без змін – 50 швейцарських франків. Економічна відповідальність ляже на плечі залізничної адміністрації, яка допустила порушення. Угода набуває чинності 1 липня 2012 року. Очікується приєднання до неї інших залізничних адміністрацій країн СНД та Балтії. **К**



СЯЙВО СМАРАГДІВ

Відданість митців улюбленій справі викликає захоплення і повагу. Тим більше, якщо їхня творчість торкається такої величної теми, як прикордонна служба. Часто з іскри натхненного поштовху людей обдарованих народжуються справжні шедеври, що дають їм визнання і прикрашають світ. Таких цього року було представлено чимало на творчому конкурсі, який став уже традиційним для українських охоронців рубежу.



Загалом прискіпливі члени журі розглянули кілька сотень творів із доробку поетів, композиторів, журналістів, кіномитців, художників та інших творчих особистостей, які у своїх роботах висвітлюють прикордонну тематику. Кращі з них були представлені на суд комісії з присудження премії Державної прикордонної служби України «Смарагдова ліра». Серед авторів – 18 лауреатів національних і міжнародних конкурсів, 17 членів національних творчих спілок, сім мають почесні звання в галузі культури і мистецтва.

Творчі успіхи лауреатів «Смарагдової ліри» були відзначені пам'ятними знаками, дипломами та преміями в тисячу гривень на церемонії, що відбулася напередодні професійного свята прикордонників.

Володарями нагород у номінації «Художня література» за видання книги «Рава-Руська прикордонна», присвяченій історії становлення західного рубежу України, стали Ігор Матвійчук та Сергій Лемеха.

Кращим за створення музики до циклу пісень про прикордонників визнано композитора, художнього керівника фольклорного ансамблю «Калинка» Ялтинського відділення Кримської філармонії Кирила Боровського. За написання чудових текстів до пісень, що увійшли до репертуару Академічного ансамблю пісні і танцю ДПСУ, відзначено керівника ансамблю військово-патріотичної пісні «Росичи» Олександра Бабенка, а за майстерне виконання пісень на прикордонну тематику – вокальний ансамбль «Юний прикордонник» Могилів-Подільської ДШМ, художнім керівником якого є Алла Думітраш.

Щодо номінації «Образотворче мистецтво», то тут гідними високої оцінки стали роботи Тетяни Кантарець та Тетяни Підвисоцької. За створення скульптурної композиції «Прикордонний десант» у м. Кілія вшановано Олександра Токарева, а за об'єктивне висвітлення оперативно-службової діяльності охоронців рубежу відзначено власного кореспондента телеканалів «24», «Перший діловий», «Ера» у Волинській області



Андрія Гнатука. Також у галузі журналістики за цикл історичних статей про прикордонників удостоєно почесної нагороди начальника Центрального музею ДПСУ Олександра Філя.

За багаторічну співпрацю у сприянні організації та проведенні культурно-просвітницьких заходів естетичного виховання прикордонників відзначено заступника голови Національної спілки художників України, професора Національної академії образотворчого



мистецтва і архітектури, члена Громадської ради при Адміністрації Держприкордонслужби України Петра Зікунова.

У номінації «Кіно» за створення документально-історичних фільмів на прикордонну тематику переможцем став заступник голови Дніпропетровської ради ветеранів прикордонників Олександр Соколов. Відзначено здобутки балетмейстера Олександра Бобика за хореографічні постановки, які увійшли до репертуару Академічного ансамблю пісні і танцю України Державної прикордонної служби України.

Ми щиро вітаємо переможців, бажаємо їм натхнення і нових звершень. Сподіваємося, що наступного року прикордонна тематика згуртує довкола себе ще більше творчих особистостей, які потішать нас з вами своїми роботами. К

Підготувала
ТЕТЯНА ФІЛІПЕНКО



ЗАБУВ ПРО «ДРІВНИЦІ»

Авантюрист-конголезець, який подорожував до Угорщини, насмілювався надати для перевірки прикордонникам відділу «Тиса» паспорт громадянина Нідерландів. Сам документ жодної підозри не викликав. І все було б нічого, якби не з'ясувалося, що вік чоловіка значно менший, ніж зазначений у паспорті. Крім того, його пред'явник був нижчого зросту, ніж вказано у документі, та й підпис не сходився. Врешті мандрівник зізнався, що у такий спосіб хотів потрапити до однієї із країн ЄС. Рішення про відповідальність перед законом та його подальшу долю визначить суд.



БІДА ІЗ БАДАМИ

Залишився ні з чим підприємливий харків'янин, який приховав від прикордонно-митного контролю 75 найменувань біологічно активних добавок та літературу щодо їх використання. Підвели чоловіка нерви. Під час перевірки документів це помітили прикордонники відділу «Дергачі» і вирішили детальніше оглянути транспортний засіб. За заднім сидінням та в багажному відділенні правоохоронці виявили прихований товар на суму майже 122 тис. гривень. БАДи та автомобіль марки «Деу» передано на митницю.

ФУТБОЛ І ГЕРОЇН

На кордоні з Польщею, в пункті пропуску «Рава-Руська», під час перевірки одного із автомобілів «спрацював» службовий собака. Прикордонно-митна оглядова група, ретельно перевіряючи підозрілий «Форд», виявила у

баці для пального 20 пакунків героїну, загорнутих у чорний поліетилен, загальною вагою майже 9,5 кг. За версією водія, 28-річного поляка, він прибув до Львова, аби купити квитки на футбольний матч «ЄВРО-2012». В дорозі у нього

нібито зламався автомобіль, а незнайомі молодики, які запропонували йому допомогу, попросили перевезти, за їхніми словами, пакунки з сигаретами. Про знахідку повідомлено співробітників СБУ у Львівській області.



НЕ ФУТБОЛОМ ЄДИНИМ

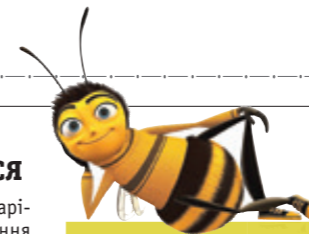
Популярними в цьому літньому сезоні серед опонентів «зелених кашкетів» є браконьєрський промисел у територіальних водах нашої держави, контрабанда сигарет та предметів старовини. Зросла й чисельність псевдотуристів, в основному азійців та африканців, охочих потрапити через Україну до країн благополучної Європи. Однак на тлі тих, що стали вже, так би мовити, традиційними напрямками «діяльності» порушників, помітно вирізняються нові, як от спроби перевезення контрацептивів, БАДів, бджіл та імплантантів для пластичної хірургії. Вивчення нових тенденцій ринку мало б стати ефективним рушієм для заробітку. Якби не ставали на перешкоді прикордонники...

МАЛЕНЬКИЙ ГІГАНТ ВЕЛИКОГО... БІЗНЕСУ

Спільний прикордонно-митний наряд відділу «Красна Талівка» помітив чоловіка, який швидко наближався до державного рубіжу. Зупинили його біля українського населеного пункту Красна Талівка та російського Деркул. До кордону з Росією порушникові залишилося метрів зо три. Затриманим виявився наш співвітчизник, 30-річний мешканець села Лантратівка, у якого правоохоронці вилучили понад 1150 презервативів на майже 6 тис. гривень. Зі слів чоловіка, він мав за винагороду перенести їх через кордон.

ІМПЛАНТАНТИ - РІЧ АКТУАЛЬНА

Двох росіян, мешканців Ростовської області, перестріли прикордонники відділу «Краснодон» Луганського загону за п'ять метрів від рубіжу, між українським селом Власівка та російським Піщанівка. При собі чоловіки мали 33 упаковки імплантантів для пластичної хірургії. Про затримання оповіщено співробітників Луганської митниці та СБУ. Попередня вартість товару складала 33 тис. гривень.



«ВЕГА» ЗАСВІТИЛАСЯ

Співробітники відділу «Маріуполь» отримали повідомлення про можливий незаконний вилів водних живих ресурсів за допомогою судна «Вега-1». Відразу після прибуття судна в порт «Азовський судноремонтний завод» правоохоронці та представники Азовдержрибоохорони перевірили його. Під час поглибленого огляду на борту було виявлено понад 18 т риби, два трали та велику кількість ящиків з тюлькою, дозволу на вилів якої у капітана не було.

МЕРТВІ БДЖОЛИ НЕ ГУДУТЬ

Під час огляду потяга сполученням Ужгород – Москва в пункті пропуску «Конотоп» прикордонники Сумського загону та митники виявили 157 дерев'яних контейнерів з бджолами. Оглядаючи один із вагонів, правоохоронці почули гуд, який доносився із купе провідниці. У шафі для речей спільна оглядова група виявила спеціальні контейнери для перевезення бджолиних маток. 51-річна росіянка придбала бджілок на Закарпатті для подальшого перепродажу. Конфіскація, певна річ, вилучено.

БИЧКИ ПІД ПРИЦІЛОМ

Оглядова група спільно з представниками рибінспекції перевірила два човни, що пришвартувалися до причалу населеного пункту Шолкіне. Рибачки не змогли надати жодних документів, які б підтверджували право власності на плавзасоби та дозвільні документи на вилів морепродуктів. Усього правоохоронці виявили більше 9 тис. кілограмів бичків. Сума

збитку риби може сягнути більше 7 млн гривень. Щодо браконьєрів складено відповідні протоколи. Матеріали про правопорушення передано до прокуратури АР Крим для прийняття правового рішення.

На узбережжі Обітчної затоки Азовського моря прикордонники відділу «Бердянськ» спільно з представниками держрибоохорони та міліції затримали браконьєрів.

Порушників виявили вночі, коли вони пришвартувалися до берега на «Казанці».

Жителі Запорізької області 39 та 35 років незаконно вилучили понад 7 тис. кілограмів бичків. Стосовно чоловіків складено протоколи про адміністративні правопорушення, адже державі було завдано збитків на 235 тис. гривень. Знаряддя лову, морепродукти та човен вилучено.



ЗУХВАЛИЙ КАПІТАН

Ж

орабель Морської охорони Держприкордонслужби «Миколаїв» затримав турецьку риболовецьку шхуну, яка за день до цього була видворена за межі нашої країни за допомогою прикордонного літака Diamond. У поясненнях капітан намагався переконати прикордонників, що мав намір порибалити... в економічній зоні Румунії.

На шхуні знайдено близько 1100 кг сухого льоду, понад 25,5 км сіток, пластикову тару для них та інформацію про райони їх постановки. З огляду на те, що знаряддя лову на борту перебували в готовності до використання, а дозволу на промисел не було, судно затримали та доправили в порт Севастополя. Про порушників поінформовано координаційні центри Берегових охорон Туреччини та Румунії.

А за тиждень до цього корабель МО Держприкордонслужби «Донбас» затримав ще одне турецьке риболовецьке судно. Тоді, зі слів капітана, шхуна в економічній зоні нашої країни намагалася сховатися від негоди. Але ж море на той час було спокійним. Крім того, на судні виявили близько 15 км сіток, які були розтакалені та підняті з трюму.



НА ТЕПЛОХОДІ МУЗИКА НЕ ГРАЄ

У Миколаївському торговельному порту прикордонники Одеського загону спільно з працівниками митниці під час перевірки теплохода Agios Nikolas, який прямував до Ізраїлю, виявили в машинному відділенні майже 200 т не задекларованого пального. Вартість конфіскації складала понад 930 тис. гривень.



НІЧНІ СНАЙПЕРИ

Співробітники відділу «Маріуполь» отримали повідомлення про можливий незаконний вилів водних живих ресурсів за допомогою судна «Вега-1». Відразу після прибуття судна в порт «Азовський судноремонтний завод» правоохоронці та представники Азовдержрибоохорони перевірили його. Під час поглибленого огляду на борту було виявлено понад 18 т риби, два трали та велику кількість ящиків з тюлькою, дозволу на вилів якої у капітана не було.



ДІДУСЬ ПРОКОЛОВСЯ

73-річний росіянин повертався додому в Ростовську область з Антрацитів автомобілем «ВАЗ». Під час проходження оформлення в пункті пропуску «Довжанський», що на Луганщині, чоловік рознервувався. Тож правоохоронці вивели автівку із загального потоку та залучили до огляду службового собаку. Чотирихвильний помічник відразу «спрацював» на салон автомобіля. Спільна прикордонно-митна оглядова група між спинкою заднього сидіння і багажником та в порожнинах дверей знайшла 39 пакунків з «травичкою». Вилучено також автомобіль вартістю 85 тис. гривень, а чоловіку доведеться відповідати згідно з чинним законодавством.

ПАРФУМИ ЯК БЕНЗИН



Парфуми замість бензину, бензин замість рідини для омивання скла – таку цікаву схему для перевезення контрабанди втілює у життя наш співвітчизник. Її викрили правоохоронці у пункті пропуску «Середина Будда» під час поглибленого огляду «Мерседеса», яким спритник прямував до Росії. Детальну перевірку автівки здійснили за інформацією, що надійшла до прикордонного відділу напередодні. У тайнику замість баку для пального знаходилося дві картонні коробки з парфумами. При цьому система подачі палива у двигун здійснювалася з бачка для омивання лобового скла автомобіля. Товар та автомобіль, попередня сума оцінки яких склала 100 тис. гривень, вилучено у встановленому порядку. Водію автомобіля, 26-річному українцю, доведеться відповідати за законом.



«ХЕНДИ ХОХ!»

Про можливу протиправну діяльність прикордонники отримали інформацію напередодні. Тож коли німець прибув на мікроавтобусі в пункт пропуску, іномарку вивели для перевірки із загального потоку. У подвійному дніщі мікроавтобуса «Опель» 2011 року випуску оглядова група виявила сигарети NZ blak Super Slims, Minsk capital, Pall Mall та Winston білоруського виробництва. Складено протокол про порушення митних правил. З сигаретами та автомобілем, загальна вартість яких склала понад 326 тис. гривень, порушнику довелося розпрощатися.

3+5

Рано-вранці співробітники Держприкордонслужби України затримали на Закарпатті вісім незаконних мігрантів, які намагалися сховатися за кілометр від кордону. У прикордонників вже була інформація про можливе правопорушення. До пошуку залучили службового собаку, який і вивів на слід порушників. Серед затриманих, які назвалися громадянами Сомалі, було троє чоловіків та п'ять жінок без документів. Нелегали пояснили, що у незаконній подорожі їм сприяли громадянами Сомалі, а до кордону доправив провідник. Оплачували їхню подорож рідні із Сомалі. У даний час правоохоронці встановлюють осіб, причетних до правопорушення.



НА ПОШУК ДИТИНИ



У Котовську Одеської області прикордонний пс Вальтер допоміг знайти трирічного хлопчика. Батьки малюка відразу після зникнення дитини звернулися до чергової частини міліції. Однак пошуки силами правоохоронців та місцевих жителів результатів не дали. Тож вирішено було залучити кінолога відділу прикордонної служби «Чорна» зі службовим собакою. Досить швидко Вальтер вивів правоохоронців до цукрового заводу, що знаходиться неподалік від місця проживання батьків хлопчика. Його знайшли у ямі на території заводу, до якої він випадково потрапив та не міг звідти самостійно вибратися.

ФЕМІДА ВСЕМОГУТНЯ

Співробітники відділу «Амвросіївка» Донецького загону за дві сотні метрів від лінії держрубежу, між українським селом Ульяновське та російським Шрамко перестріли двох чоловіків – жителів Красноармійського району Донецької області 27 до 29 років. Звіривши орієнтування, яке надійшло напередодні від працівників міліції, прикордонники з'ясували, що чоловіки мали намір незаконно потрапити на територію Росії недаремно. Напередодні на автодорозі

«Новоазовськ – Донецьк» вони здійснили розбійний напад, заволодівши автомобілем «Мазда» та особистими речами одного із учасників дорожнього руху. Сховавшись у сусідній державі, молодики таким чином сподівалися уникнути правосуддя. Наразі втікачів передано співробітникам МВС.



«БОЙОВИЙ» ВОДОЛАЗ



Пізно ввечері прикордонники відділу «Ділове», що на Закарпатті, затримали на березі річки Тиса порушника, що в гідрокостюмі подолав водну перепону, якою в цьому місці проходить лінія державного кордону. При догляді у нашого співвітчизника знайшли майже 3 тис. румунських лей, 300 євро та пристрій для відстрілу гумових куль з шістьма набоями. Він пояснив, що в Румунії начебто їздив, щоб повернути заборговані йому гроші. Охоронці кордону повідомили про порушника прикордонників суміжної сторони, співробітників міліції та СБУ.

РІЧ ПРОТИ КОНОПЛИ

Майже кілограм канабісу намагалася перевезти через кордон мешканка Московської області. Співробітники відділу «Козача Лопань» отримали інформацію про можливе перевезення наркотиків поїздом «Маріуполь – Москва». Для виявлення дурману прикордонники залучили службового собаку Річа. Той миттєво зреагував на особисті речі пасажирки, у яких і знайшли пакунок з «травичкою». У ході подальшого спільного з працівниками митниці огляду в конструктивних особливостях вагона було знайдено ще один пакунок.



СТАТИ БРИТАНЦЕМ



В

аеропорту «Бориспіль» прикордонники ОКПП «Київ» під час оформлення пасажирів затримали порушника з підробленим документом. Чоловік, який прямував до Франкфурту, надав для контролю частково підроблений паспорт громадянина Великобританії. Вартові кордону з'ясували, що в документі замінено сторінку з установчими даними власника. Мандрівник згодом розповів, що є громадянином Афганістану, а підроблений паспорт придбав за 20 тис. доларів з метою легалізації у країнах Західної Європи. Тепер долю порушника вирішуватиме суд.

СПРАЦЮВАВ ТЕПЛОВІЗОР



Про наміри контрабандистів перемістити велику партію тютюнових виробів на ділянці відділу «Красноільськ» правоохоронці дізналися напередодні. За допомогою тепловізора вдалося виявити одного із порушників, який намагався переправити через кордон 90 ящиків сигарет молдовського виробництва. В ході розшукових заходів прикордонники затримали ще двох наших співвітчизників на двох гужових підводах з 1,5 тис. пачок сигарет. Загальна сума вилученої контрабанди – близько 330 тис. гривень.

ВСЕ ДОДОМУ

Повідомлення про можливе переміщення культурних цінностей у потязі сполученням Кишинів – Москва до прикордонного відділу надійшло вчасно. Тож, перевіряючи вагони, прикордонно-митна оглядова група врахувала помітне нерування одного із пасажирів, громадянина Німеччини. У його особистих речах було знайдено цілу колекцію для поціновувачів старовини – всього 1673 предмети: кортики, значки Радянської Армії, нагороди та медалі часів Першої світової, німецькі медалі, царська ювілейна медаль «300 років будинку Романових», набори монет 25 країн, монети радянської доби, паперові банкноти 20–30-х років минулого століття тощо. Громадянина, звичайно, запросили залишити потяг для подальшого огляду. Нині проводиться експертне дослідження виявлених предметів з метою встановлення їх культурної та історичної цінності.

МОРЕ, МОРЕ

Дві картини минулого століття 1926 та 1931 років відомого художника-аквареліста Кириленка-Волошина намагався вивезти з України росіянин. Картини виявили прикордонники та митники під час оформлення поїзда «Донецьк – Москва» в купе під особистими речами пасажира. 26-річний москвич розповів, що ці раритети він придбав в Україні за 8 тис. доларів США та перевозив до Москви з метою перепродажу. Картини передано на митницю.

ТАКИХ НЕ БЕРУТЬ В... ЛІСОРУБИ

За одну добу в аеропорту «Бориспіль» прикордонники не пропустили через кордон трьох бангладешців. За їхньою легендою, вони – лісоруби і планували відвідати Харківське лісове господарство. Навіть одягнулися для цього в однаковий новенький одяг, на якому залишилися сліди від пакування. Проте вартові кордону з'ясували, що запрошення у чоловіків фіктивні. Тож нелегали були повернуті зворотнім рейсом до рідних пенатів.



ВТРАТИЛИ МІЛЬЙОН

Не пощастило двом росіянам довести до місця призначення не-задекларовану валюту. Чоловіки перетинали державний рубіж України на автомобілі «ВАЗ» у міжнародному пункті пропуску «Гоптівка», що на Харківщині. Для проходження оформлення водій обрав смугу руху «зелений коридор». Але від пильного ока правоохоронців чоловікам не вдалося приховати своє занепокоєння, тож автівку було направлено на окрему смугу для огляду. А все тому, що в сумці, на задньому сидінні автомобіля знаходилося 40 тис. доларів США та понад 3 млн російських рублів. Загальна сума не задекларованої валюти у гривневому еквіваленті затьагла на 1,13 млн.

БЕЗГОСПИЙ ТЮТЮН

Співробітники відділу «Висоцьк» Луцького загону запобігли спробі незаконного переміщення сигарет через кордон. За інформацією, що надійшла завчасно, охоронці рубежу провели пошук на одному з імовірних напрямів протиправної діяльності, в результаті якого виявлено 18 ящиків тютюнових виробів, приготованих для перенесення через контрольні-слідову смугу та подальшого переправлення на польську сторону. Власників краму поблизу не виявилось, але під час розшуку причетних до контрабанди осіб неподалік було знайдено ще 17 ящиків сигарет, загорнутих у поліетилен. Попередня сума оцінки знахідки, а це 17,5 тис. пачок сигарет «Джінг Лінг» з українськими акцизними марками, склала близько 140 тис. гривень. К

Підготували
Тетяна ФЛІПЕНКО
та Людмила ТКАЧЕНКО

«WELCOME» TO UKRAINE!

КОМЕРЦІЙНИЙ ІНТИМ – ПОПУЛЯРНИЙ, ПРИБУТКОВИЙ, НЕЗАКОННИЙ

Окрім спекотної погоди цього літа до нас завітали спекотні ігри Чемпіонату Європи – Євро-2012. Такого різноманіття вболівальників наша країна, мабуть, ще не бачила – міста заповнили футбольні фани і просто туристи з усього світу. Окрім футболу, іноземці мали можливість відчутти смак українського пива, а ще оцінити красу українських дівчат. За інформацією фахівців неурядових та міжнародних організацій, у період чемпіонату разом з уболівальниками до України прибули і секс-туристи. Навіть не плануючи заздалегідь купувати сексуальні послуги, проте знаючи імідж України як країни, де ці послуги є дешевими та доступними, вони таки могли ними скористатися.

Охочим до таких видовищ не треба докладати надто багато зусиль, аби отримати інтим-послугу, адже ще знаходячись за кордоном іноземець може замовити через мережу Інтернет дівчину, яка чекатиме на нього в аеропорту, готелі або ж в орендованій квартирі. Українські агентства отримують плату за інтимні послуги через систему грошових переказів або через самих секс-працівників безпосередньо при зустрічі з клієнтом. На сайтах також можна ознайомитися з додатковими витратами, які покладаються на клієнта – це до 40 доларів за таксі та 10–20 – охоронцю в готелі, хоча з більшістю готелів діє налагоджений зв'язок. До того ж, по прильоту в Україну в аеропортах можна знайти чимало буклетів з рекламою еротичного масажу та ескорт-сервісу, що здебільшого є прихованою пропозицією інтимних послуг. Дівчата, які працюють в ескорт-сервісі, часто за окрему плату надають і секс-послуги. Вони зазвичай більш освічені, ерудовані, знають одну або декілька мов, але зате й вимогливі та надто вередливі. Працюють за високими розцінками, нерідко є представницями модельних агентств.

Не гребують наданням ескорт-послуг і зірки шоу-бізнесу. Суть зводиться до того, що заможні люди за визначену плату наймають «зірку», щоб провести вечір в її компанії. Необхідною умовою є наявність авто класу «люкс» та пристойний костюм. Вартість такої послуги... близько 15 тис. доларів!

Та незважаючи на те, що ескорт-агентства пропонують хороший сервіс і конфіденційність, до таких послуг слід ставитися обережно. Зарубіжні ЗМІ повідомляють, що в Туреччині триває слідство по справі, яка може стати найгучнішою в історії світового шпіонажу. Викрита мережа, до якої входили турецький полковник та 25-річна студентка. Схема проста і доволі банальна. На вечірках, які організувалися для офіцерів (за участю повій, яких нерідко ввозили з-за кордону), підбиралися кандидати для вербування. Зазвичай такі «заходи» закінчувалися оргіями, які знімалися на відео. Ну а далі залишалося добути інформацію за допомогою шантажу. За останні місяці затримано 51 учасника мережі, серед них 22 повії.

Передбачалося, що до цієї діяльності могли бути причетні близько трьохсот офіцерів. В той же час було вилучено анкети 5 тис. офіцерів і цивільних осіб, які могли використовуватися для отримання секретної інформації, що передавалася за кордон.

Відомо, що жінки легкої поведінки здавна відігравали певну роль у військових справах. Так, за давнім переказом, у «залізних» фаланг Олександра Македонського був один безпрограшний прийом. Вони раптово розступалися перед противником – і перед очима ворога поставав натовп оголених жінок. Довге утримання і краса жіночого тіла робили свою справу: бійці противника приходили в сум'яття, а воїни Македонського вправно користувалися їхньою нерішучістю.

У давній літературній пам'ятці – індійському епосі «Махабхарата» – згадуються публічні жінки, які разом з купцями супроводжували військо в походах. А «Камасутра» рекомендувала міським повіям активно підтримувати стосунки з воїнами. Армії єгипетських фараонів супроводжували групи «кутішувальниць» і «плакальниць», які не лише проливали сльози над убитими, а й брали участь в оргіях живих. У війську Олександра Македонського були спеціальні частини «некомбатантів», до яких входили слуги, історики, софісти (філософи), поети і, зрозуміло, «просто жінки». А римський полководець Сципіон Африканський якось вигнав зі свого війська дві тисячі повій!

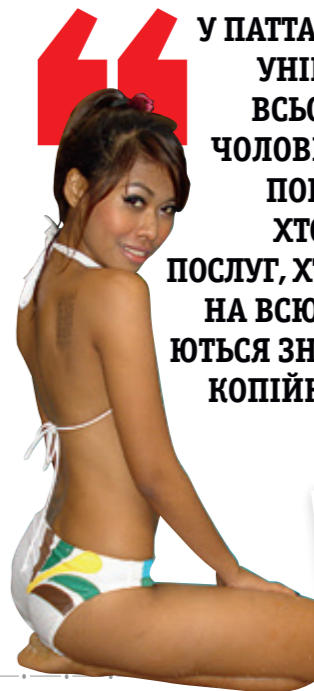
Середні віки не поступалися античності. У війську Карла VII нараховувалося близько 4 тис. «солдатських дівок», в армії герцога Альби – близько 400 кінних і більше 800 піших повій. Петро I – відомий любитель жінок – засуджував розбрат у військах. «Жодні блудниці при полках терпимі не будуть», – писав він у Військових артикулах, у главі «Про содомський гріх, насильство та блуд». – А якщо хтось жіночу статтю в неприязельській, чи дружній землі з'валтує, тому голову відсікти або вічно на галеру послати».

В роки Другої світової війни переважна більшість повій змушена була переключитися на німців. У німецькій армії за розгортання військових борделів в окупованих містах відповідав особисто маршал авіації Герінг. Одне з оповідань відомого німецького письменника Генріха Бьоля, датоване 1943 роком, розповідає, як в один із львівських борделів прийшов німецький генерал, щоб зняти на ніч повію, на яку мав гарну рекомендацію. Але виявилося, що за неї вже наперед заплачено двісті марок. Тоді генерал запропонував більше – дві тисячі марок! Про секс в оповіданні нічого не сказано. Йдеться лише про високодуховні психологічні розмови генерала і повії. А потім з'ясувалося, що це не проста повія, а учасниця польського антифашистського підпілля, яка у такий спосіб збирала розвідувальну інформацію.

Мабуть, не дивно, що й Паттайю – секс-столицю світу «заснували» військові. Адже це було глухе поселення, поки тут не з'явилася військова американська база. Оскільки улюбленим місцем відпочинку військових був пляж, туди почали приїжджати торгівці продуктами, а згодом і дівчата. Отож першими клієнтами світової столиці секс-туризму були саме військові. Тут і досі білошкірих людей називають фарангами, бо колись фарангсетями називали військових найманців.

Як розповідає журналіст Дмитро Комаров, у Паттайї можна спостерігати унікальне явище – туди зі всього світу з'їжджаються чоловіки, щоб кілька тижнів пограти у любов за гроші. Хтось бере разовий пакет послуг, хтось – довготривалий – на всю відпустку. За це надаються знижки. Проте ціни за три копійки тут немає, зазвичай вони варіюються у діапазоні 50–100 доларів. Іноді просто абсурдно виглядає картина, коли 70–80-річні дідуся – частіше за все американці та британці, які ледве ноги пересувають, гуляють, тримаючи за руку 20-річну тайку. Наші дідуся там можна також зустріти – тобто любові покірний кожен вік. Мабуть, не випадково на дверях кожної аптеки в Паттайї висить велика вівіска: «в продажі є «Віагра». Саме тут кожен чоловік, який вдома з тієї чи іншої причини популярністю у жінок не користується або ж через щось їм не цікавий, може відчутти себе «суперменом». Бо він їде головною вулицею розпусти, а його наперобі зазивають жінки, незалежно від його зовнішності і всього іншого: «сексі мен», «іди до мене», «пішли зі мною», «ти найкращий»... Тобто слабка психіка може не витримати, і обділений жіночою увагою чоловік повірить у те, що він дійсно найкращий. При цьому слід бути

**У ПАТТАЙІ МОЖНА СПОСТЕРІГАТИ
УНІКАЛЬНЕ ЯВИЩЕ – ТУДИ ЗІ
ВСЬОГО СВІТУ З'ЇЗДЖАЮТЬСЯ
ЧОЛОВІКИ, ЩОБ КІЛЬКА ТИЖНІВ
ПОГРАТИ У ЛЮБОВ ЗА ГРОШІ.
ХТОСЬ БЕРЕ РАЗОВИЙ ПАКЕТ
ПОСЛУГ, ХТОСЬ – ДОВГОТРИВАЛИЙ –
НА ВСЮ ВІДПУСКУ. ЗА ЦЕ НАДА-
ЮТЬСЯ ЗНИЖКИ. ПРОТЕ ЦІН ЗА ТРИ
КОПІЙКИ ТУТ НЕМАЄ, ЗАЗВИЧАЙ
ЦЕ 50–100 ДОЛАРИВ.**



обережним і не переплутати дівчину з хлопцем, бо там ідеально проходять операції по зміні статі і трансвестити виглядають практично на 101 відсоток. Ті, у кого багато грошей, прибирають навіть кадик, ті ж, у кого грошей менше, – залишаються з ним. Тому кадик є доволі значущим показником.

Найдорожчі ж, як не дивно, європейські дівчата. У центрі вулиці є такий собі скляний подіум – кімната, що нависає над вулицею, – і напис «лише європейські дівчата». Тут, прямо в склі, з шестом танцюють слов'янки, можливо, навіть українки. Вони, немов в акваріумі, прямо посеред вулиці, і всі бажачі можуть до них звернутися.

За баченням Дмитра Комарова, секс-бізнес в Паттайї – це свого роду публічні будинки. Вони, як правило, є і розважальними закладами – щось на зразок нічного клубу. В Паттайї головна вулиця міста є головною секс-вулицею світу з розвинутою секс-індустрією. Зазвичай нічний клуб заробляє гроші за рахунок різноманітних вечірніх шоу. Відвідувачі закладу сидять у залі і спостерігають за видовищем, яке відбувається на сцені, при цьому вони купують напої та замовляють страви, як у ресторані. У перерві між шоу на сцену виходять дівчата з номерками – отож можна вибрати ту, що до вподоби, повідомити про це «мамасан» і туг же переміститися з дівчиною до кімнати на зразок готелю. Є boom-show – з назви вже зрозуміло, що саме відбувається на сцені. Існують салони так званого боді-масажу – клієнт вибирає по номерку дівчину, яка масажує його на матраці своїм тілом, змазуючи чимось при цьому. Всі ці заклади приватні.

Українські клуби для чоловіків також мають чим дивувати публіку, і послуги тут не гірші закордонних – від кабаре-шоу до масажу. А заробітна плата працівниць складає від 10 до 12 тис. гривень на місцях. Сьогодні дівчата легкої поведінки не обов'язково мають вульгарний вигляд, деякі з них нічим не відрізняються від топ-моделей. Як розповідає один із американських туристів, за його спостереженнями, українські дівчата приділяють багато уваги зовнішності та одягу і водночас дбають про свій культурний та освітній рівень. Він мав нагоду познайомитися з українкою, обмінявся з нею контактами і вже наступного дня отримав текстове повідомлення про те, що вона за ним сумує та бажає зустрітися. Домовився про зустріч, під час якої дізнався, що подальші взаємини коштуватимуть йому 500 доларів.

За словами керівника Всеукраїнської благочинної організації Ліга «Легалайф» Олени Цукерман, секс-працівники в основному працюють у великих містах, квартирах/борделях. Також багато їх на трасах зі жвавим рухом туристичного та іншого міжнародного транспорту. Працюють при ресторанах, готелях, саунах, інших розважальних закладах. Є VIP-секс-працівники – їх найменше.

Під час чемпіонату до столиці хлинув потік жінок легкої поведінки з різних регіонів країни. Вони – так звані «індивідуали», які працюють без «начальства», – заздалегідь орендували житло та записали вишиванками, аби привабити більше клієнтів. Дехто навіть не поспукував на промоутерів, які охоче роздавали візитівки секс-працівниць представникам чоловічої статі. Окрім того, у країні існує інтим-портал, на якому дівчата за 100 гривень можуть роз-

містити свою анкету на 30-денний термін. Не сидять склавши руки і сутенери – вони також проводять моніторинг кадрів. Виявляється, кожній красуні, яка розміщує своє резюме на сайті пошуку роботи, можуть зателефонувати із завуальованою пропозицією працювати у сфері послуг, тим більше, якщо вона володіє іноземною мовою. Чимало оголошень про високооплачувану роботу в шоу для чоловіків для красивих молодих дівчат, для яких і освіта не є обов'язковою, розміщено навіть у метро.

Олена Цукерман говорить, що секс-працівники заробляють від 200–300 гривень за секс в авто, до 600 доларів – у борделі/квартирі. За особливі послуги – особлива плата (підвищена). Ціни – різні і залежать від місця, самого секс-працівника (його запитів, зовнішнього вигляду та умінь). Часто ціна залежить від того, який процент доводиться віддавати за «дах».

У середньому один секс-працівник обслуговує за день двох клієнтів. Якщо врахувати, що за даними МБФ «Міжнародний Альянс по ВІЛ/СНІД в Україні», у нас нараховується 65–93 тис. осіб, які надають інтимні послуги (за даними незалежних експертів – більше 180 тис.), то середній місячний прибуток такої кількості повій складає більше мільярда гривень. Цікаво, яка ще галузь є такою прибутковою і яким би був дохід держави у разі легалізації проституції? Однак сьогодні секс-індустрія залишається тіньовим бізнесом, кошти від якого осідають у кишнях «дахів» від влади, власників притонів і сутенерів. За словами, лідера УРПНІ Ярослава Дунаєва, у Миколаєві діє три секс-мережі, за якими іноземець може замовити дівчину, при цьому розрахунок з нею здійснюється безготівково і, як правило, коштовностями через ювелірний магазин особи, яка покриває дану схему.

А ось дані щодо кількості працівників секс-індустрії по регіонах: АР Крим – 14600, м. Київ – 4100; області: Київська – 3600, Вінницька – 7800, Волинська – 1200, Дніпропетровська – 8600, Донецька – 18500, Житомирська – 4800, Закарпатська – 2600, Запорізька – 19200, Івано-Франківська –



ПІД ЧАС ЧЕМПІОНАТУ ДО СТОЛИЦІ ХЛИНУВ ПОТІК ЖІНОК ЛЕГКОЇ ПОВЕДІНКИ З РІЗНИХ РЕГІОНІВ КРАЇНИ. ВОНИ – ТАК ЗВАНІ «ІНДИВІДУАЛИ», ЯКІ ПРАЦЮЮТЬ БЕЗ «НАЧАЛЬСТВА», – ЗАЗДАЛЕГІДЬ ОРЕНДУВАЛИ ЖИТЛО ТА ЗАПАСЛИСЯ ВИШИВАНКАМИ, АБИ ПРИВАБИТИ БІЛЬШЕ КЛІЄНТІВ.



2100, Кіровоградська – 3600, Луганська – 15000, Львівська – 4800, Миколаївська – 2300, Одеська – 4900, Полтавська – 5000, Рівненська – 1000, Сумська – 3300, Тернопільська – 600, Харківська – 9400, Херсонська – 11200, Хмельницька – 3100, Черкаська – 5800, Чернівецька – 1900, Чернігівська – 1500 м. Севастополь – 800. Неважко зробити висновок, що найменша кількість повій працює на заході України, а найбільша – на сході. Звісно, на такі показники впливає можливість та релігійність населення.

Прикро, але у нашій країні процвітає дитячий секс-туризм, іншими словами – розбещення неповнолітніх. За даними Міжнародного жіночого правозахисного центру «Ла Страда Україна», кількість дівчат у віці 14–19 років, які працюють в секс-індустрії, складає 15 тис. осіб. Йдеться про тих, хто надає сексуальні послуги на постійній основі. Підрахунки щодо кількості дівчат, які час від часу вступають в сексуальні стосунки з іноземцями за гроші або іншу винагороду, в Україні не проводилися.

Секс-туризм в Україні має ознаки як зовнішнього (з-за кордону), так і внутрішнього (в межах України). Самі ж секс-туристи прибувають з різних країн, найбільше – з країн Євросоюзу (або країн – кандидатів у членство до Євросоюзу, наприклад Туреччина), США та Канади, Японії. Деякі учасники форумів для секс-туристів є громадянами Близького та Середнього Сходу, наприклад Ізраїлю, Сирії.

Згідно із дослідженням, проведеним центром «Ла Страда Україна», посередниками для секс-туристів можуть бути: особи, які мають «банк дітей» різного віку, статі, статури і можуть надавати клієнту «товар» за запитом; самі діти, втягнуті в систему організації секс-послуг, та батьки і родичі (здебільшого залежні від алкоголю та наркотиків) дітей із кризових сімей. Як правило, їх підбирають на вулиці, шукають у неблагополучних сім'ях та інтернатах. Особливо привабливою є група дітей, які живуть на вулиці, оскільки вони є найменш соціально захищеними.

Залучених до надання послуг туристам неповнолітніх умовно можна поділити на дві групи. Перша – це діти, які постійно надають сексуальні послуги. До неї входять представники соціально уразливих груп – соціальні сироти, діти вулиці, діти із кризових сімей, для яких проституція – єдине джерело заробітку, дівчата віком від 14 років, хлопці від 16–17 років, залучені до надання послуг посередниками-сутенерами або власними батьками. Друга група – діти, які надають сексуальні послуги ситуативно. Це, як правило, діти з кризових сімей, діти вулиці, соціальні сироти, дівчата 16–18 та хлопці 14–17 років (їх частка з 2009 по 2011 рік збільшилася у чотири рази!). Сюди входять також діти із забезпечених сімей, які прагнуть «красивого життя» (відпочинок в ресторанах та клубах, дорогі речі), а також ті, що залучаються самими секс-туристами через обіцянки цінних речей. Згубно діють на це не сформовану дитячу психіку телебачення та мережа Інтернет, які відіграють сьогодні певну виховну роль. Чи не ризикує наше суспільство виховати морально розбещене покоління?

Чого лише варті активістки українського жіночого руху «FEMEN», які, оголюючись, йдуть на барикади протестів, підкорюючи своїми персами не одну зарубіжну країну. А засоби масової інформації активно висвітлюють подібні заходи. Чи не є це прихованою рекламою секс-туризму від феміністичної організації, яка начебто виступає проти проституції, адже пересічний іноземець, який не цікавиться політичним життям країни, бачить лише оголене жіноче тіло та українську символіку? Підтвердженням цього є реакція шведських уболівальників на виступ «FEMEN» проти чемпіонату Євро-2012: побачивши



ТІЛЬКИ УЯВІТЬ, В ПОШУКАХ РОБОТИ ВИ ПРИХОДИТЕ В ЦЕНТР ЗАЙНЯТОСТІ, А ВАМ ПРОПОНУЮТЬ ВАКАНСІЮ ПОВІЙ, ТРИЧІ ВІДМОВИВСЯ ВІД ПРОПОЗИЦІЙ – ВИ ВТРАЧАЄТЕ ПРАВО ОТРИМУВАТИ ДОПОМОГУ ПО БЕЗРОБІТТЮ. ВАШІ ВІДЧУТТЯ?



Міжнародний Альянс з ВІЛ/СНІД в Україні попереджає, що вже четвертий рік поспіль поширення ВІЛ-інфекції статевим шляхом залишається у країні домінуючим (49% від усіх офіційно зареєстрованих випадків ВІЛ-інфекції). За результатами останнього комплексного дослідження, у якому в 2011 році взяло участь близько 5 тис. жінок комерційного інтиму, близько 9% секс-працівниць мали ВІЛ-інфекцію, при цьому у Києві цей показник склав майже 24%, Донецьку – 38%, Львові – 6%.

Сьогодні багато хто говорить про легалізацію проституції в Україні, мовляв, ще відомий філософ-теолог Тома Аквінський вважав, що у кожному палаці має бути туалет. Тоді неприємний запах буде тільки там, а не по всьому палацу смердітиме, бо мусять же люди десь справляти свої фізіологічні потреби. Під туалетом філософ мав на увазі бордель. Багатьом до душі думка, що лихо, яке неможливо подолати, краще локалізувати, тримати під контролем, аби не завдавало ще більшої шкоди...

Та чи готова держава визнати секс-працівників, надати їм соціальні гарантії та увімкнути «зелене світло» секс-туристам? І хоча українські історики розповідають, що за податки від повій свого часу здійснювався благоустрій міста Львова і навіть утримувався... міський кат, 1885 року тут було заборонено проституцію. Винятком склали самотні жінки, які не мали інших засобів для існування. Законом обмежувалася діяльність повій. Так, жінка легкої поведінки мала винаймати окреме помешкання щонайменше за двісті метрів від школи, військової частини, церкви чи державної установи. Обов'язковим було обстеження у лікаря. Заборонялося обслуговувати малолітніх клієнтів. У разі порушення вимог повію карали – забороняли працювати від шести тижнів до шести місяців.

Давайте поставимо питання так: чи економічні вигоди є достатнім аргументом, щоб офіційно запустити аморальний тип поведінки у суспільстві? Тільки уявіть, в пошуках роботи ви приходите в центр зайнятості, а вам пропонують вакансію повій, тричі відмовившись від пропозицій – ви втрачаєте право отримувати допомогу по безробіттю. Ваші відчуття? І як ви відреагуєте, якщо після закінчення навчання у школі ваша люба донька повідомить, що бажає обрати професію «нічного метелика», бо вона найбільш оплачувана і не потребує закінчення вузу. Мабуть, варто замислитися, де лежать межі пристойності та дозволеності, подумати про гідне майбутнє країни, адже лояльне ставлення наших громадян до багатьох проблем суспільства є ще гіршим злом, ніж байдужість. К

Підготувала Яна КОВИЧ

КОРДОНИ ЄС ПАТРУЛЮВАТИМУТЬ РОБОТИ



Нові умови прикордонного контролю в Шенгені

Міністри внутрішніх справ країн – членів ЄС домовилися про реформу Шенгенської угоди. На нещодавній зустрічі в Люксембурзі узгоджено проект поправок, згідно з якими за країнами буде закріплено право у разі потреби вводити прикордонний контроль на своїх рубежах строком до двох років. Крім того, проект передбачає появу в Шенгенській зоні «екстреного механізму», в рамках якого окремі країни зможуть закрити свої кордони, якщо інші члени ЄС не в змозі контролювати міграційні потоки.

Проект мають узгодити з Європарламентом. Водночас євродепутати вже заявили про свою незгоду з такою політикою. Вони вважають, що питання прикордонного контролю в ЄС повинні вирішуватися на європейському рівні. В іншому випадку «екстрений механізм» може бути використаний окремими партіями з політичною метою, щоб підняти свій рейтинг всередині країни або виграти передвиборну гонку.

Члени Європарламенту можуть відхилити ініціативу глав МВС і через пропозицію Єврокомісії наділити її правом вето на введення прикордонного контролю всередині ЄС. Цю пропозицію повинні схвалити всі країни блоку, а також Європарламент. Після низки революцій в арабському світі європейські країни особливо активно почали обговорювати реформу Шенгенської угоди. В результаті громадянських воєн і внутрішніх конфліктів в Європу хлинув потік біженців з Близького Сходу та Північної Африки. Більшість з них прибували спочатку до Італії або Греції, а звідти переміщалися до інших європейських країн. У 2011 році на кордоні Шенгенської зони було затримано 55 тис. нелегалів.

Торік кілька європейських країн вже вводили в односторонньому порядку обмеження на в'їзд. Зокрема, Франція тимчасово ввела перевірку паспортів у поїздах з Італії, звідки прямували іммігранти з Тунісу та Лівії. Крім того, датська влада ввела митний контроль на кордоні з Німеччиною й Швецією, однак пізніше ці обмеження були скасовані. **К**



Аби захиститися від нелегалів, ЄС планує масово виробляти автономний наземний транспорт. Обладнані спеціальними пристроями машини стежитимуть за пересуванням втікачів. Завдяки гранту в 13 млн євро з дослідницького бюджету Єврокомісії і 7 млн євро приватних коштів консорціум дослідників і комерційних фірм після чотирьох років роботи підготував прототип «пересувного автономного патруля для ведення спостереження сухопутного кордону» під назвою «Талос».

До системи входять два автономні пристрої, безпілотний блок управління і два пілотовані командні центри. Вежі-датчики розміщені у недоступних місцях. Один автомобіль – «перехоплювач» – призначений для відстеження та переслідування підозрілих осіб, яких виявляє автомобіль-близнюк, оснащений оптичними й інфрачервоними датчиками. Якщо вони помічають підозрюваного, то сповіщають про це перехоплювачів та командні підрозділи. **К**

Людімила ДЬОМІНА

Д

о кінця року в Сочі буде введено в експлуатацію комплексну автоматизовану систему, яка об'єднає всі технічні засоби охорони державного кордону. Про це повідомив заступник керівника Прикордонної служби ФСБ Росії генерал-лейтенант Володимир Стрельцов. Він також зазначив, що жодна техніка ніколи не замінить людину, але важливо знайти оптимальне поєднання людського і електронного факторів. Нині кардинально змінюється вся структура і концепція охорони російських кордонів: на зміну контрольній-слідовій смузі, парканам з колючим дротом і допотопним датчиком руху приходять новітні комплексні системи та прилади моніторингу і спостереження. Відповідно до Стратегії національної безпеки РФ до 2020 року, затвердженої Президентом РФ, безпека на кордоні повинна досягатися за рахунок підвищення рівня сучасної інфраструктури, технічних засобів на кшталт сучасних засобів стеження, радарів, лазерних систем прихованого контролю, безпілотних літальних апаратів, камер відеоспостереження, приладів нічного бачення тощо, тобто всього, що забезпечує автоматичний збір інформації. «Завдання сучасних технічних систем контролю полягає не тільки у вчасному поданні сигналу тривоги, а й у передачі повної картини того, що відбувається на тій чи іншій ділянці кордону», – додав В. Стрельцов.

Високотехнологічні й багатофункціональні прикордонні комплекси буде створено по всьому периметру російського кордону, зазначив заступник керівника Прикордонної служби. **К**

«РАДИОБАРЬЕРЫ» ЗАМІСТЬ ПРИКОРДОННИКІВ

ФСБ Росії має намір замість солдатів поставити на захист кордонів високотехнологічне обладнання та системи відеоспостереження. Відомство оголосило конкурс на закупівлю пристроїв на суму 170 млн рублів, з яких 62 млн підуть на придбання 13 розвідувально-сигналізаційних комплексів «Радиобарьер». Пристрій являє собою комплект приладів, що працюють на трьох фізичних принципах: сейсмічному, радіопробному та інфрачервоному. До набору також входить автономна система відеоспостереження. Протягом однієї години прикордонники можуть розгорнути комплекс: помітивши найменший рух в радіусі кілометра, прилад передає інформацію на пульт оператора захищеним радіоканалом. Спеціальна програма позначить на карті місце, де був помічений порушник, після чого автоматично відслідковуватиметься його переміщення. При цьому сам «Радиобарьер» практично неможливо виявити.

Також ФСБ придбала сім приладів денного та нічного спостереження «Фокус-Д». Пристрій відстежує на відстані до 20 км рухомі об'єкти й автоматично їх супроводжує. Вартість однієї системи оцінюється в 11 млн рублів. Планується постачати прикордонникам комплекс «Застава-М» – цілком автоматизовану систему, яка охороняє територію без участі людей, вартістю 34 млн рублів. До нього прикуплять два стаціонарних пости технагляду за 46,5 млн для охорони морського кордону, які здатні виявляти кораблі, катери, підводні човни у надводному положенні, а також літаки і вертольоти супротивника, що перебувають на малих висотах.

У рамках програми «Государственная граница РФ 2012–2020» уряд готовий наступного року виділити на модернізацію прикордонної служби 3,9 млрд рублів, стільки ж планується надати в 2014 році, а в 2015-му – близько 5,3 млрд.

За задумом керівництва ФСБ отримані кошти підуть саме на технічне переоснащення прикордонних військ, оскільки навіть багатомільйонні пристрої обходяться дешевше, ніж контрактники, які замінили строковиків на заставах. **К**



УКРАЇНСЬКИЙ МАЛИЙ ФЛОТ

«СВІЙ – ЧУЖИЙ»

ПРОБЛЕМИ НА ПЛАВУ

Милуватися дніпровськими краєвидами під Києвом, які зачаровують своєю красою, – відчуття неперевершене. Проте таке задоволення доступне лише тим, хто спостерігає її не з берега. Все тому, що ця краса простому люду вже недоступна, адже всі підходи до води «приватизовано» VIP-мешканцями прилеглих вілл.

Біля добротних причалів, що вінчають земельні наділи з виходом на водне плесо, пришвартовані зрідка човен чи катер, а подекуди – яхта чи, навіть, корабель. Одно- та двопалубні, з флайбриджами та без, вони красуються на сонці, вилискуючи в унісон грайливим хвилям. Іноді на облюбованих відпочивальниками вузьких судохідних ділянках Дніпра, особливо у вихідні та святкові дні, білосніжних красенів виходить так багато, що їм інколи важко розминутися.

У світлі проекту Закону про податок на розкіш, який з минулого року мусують народні обранці, а провідні бізнесмени через ЗМІ заявляють про готовність поділитися своїми кровнями з народом, стало цікаво, наскільки доступною є вся ця краса, чи немає часом серед розкішних кораблів контрабандних. І взагалі, яка ж їх чисельність в Україні та чи насправді такі вже щирі наміри наших заможних співвітчизників.

ДОРОГЕ ЗАДОВОЛЕННЯ

Сьогодні незмінними атрибутами заможності є спортивна машина, хороший байк, заміська вілла, і, природно, яхта. Ціна останньої залежить від її класу і «начинки», а клас – визначає довжина: від 5 до 20 футів, від 20 футів і вище.

Український катерно-яхтовий ринок насичений продукцією на 70 відсотків, причому від іноземного виробника. Українські кораблі, на жаль, поступаються іноземним здебільшого дизайном. При цьому їх вартість лише на 20 відсотків нижча. Тому не дивно, що наші співвітчизники віддають перевагу іменитим зарубіжним брендам, особливо якщо йдеться про придбання судна вартістю понад 40 тис. доларів.

Українці завжди й в усьому прагнуть кращого. Приглянувся красивий корабель, закрутилася голова – тож треба неодмінно його купити. Середній вік суден, що стоять на українських РОПах (вони ж – ремонтно-відстійні пункти для мало-мірних суден), становить два – три роки, в крайньому разі – до п'яти, у

той час як, скажімо, в Америці – це 15 років. Купивши чотириметрове судно, власник через кілька років змінює його на дорожче восьмиметрове і так далі. «Попередника», природно, продають на вторинному ринку.

В оздобленні супер'яхт використовуються тільки дорогі матеріали – панелі з цінної деревини, натуральна шкіра, палуба, встелена тіком. Але найважливіше – електронна «начинка»: супутникова система навігації, радар, ехолокація, електронні карти тощо. Що стосується всляких наворотів, тут все залежить від фантазії замовника, – часто встановлюють льодогенератори, опріснювачі води, аудіо- та відеоапаратуру.

Передусім катери-яхти в Україні використовують для представницьких цілей або виїзду на відпочинок на маленькі острівці, чи просто порибалити. При цьому найбільш ходовий товар – невеликі парусні яхти і катери за 40–50 тис. та судна в межах 100 тис. доларів.

Супер'яхти з ексклюзивним дизайном коштують від 500 тисяч. У багатіїв попитом користуються кораблі від мільйона доларів – такий не соромно і людям показати.

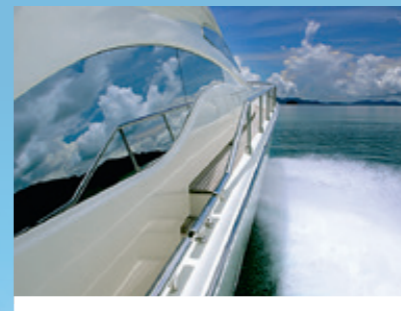
Щоб стати підкорювачем водної стихії, слід вивчити правила наві-

гації, ознайомитися з роботою хитромудрих приладів, отримавши свідоцтво про право керування моторним судном. Що стосується парусних яхт – то це захоплення для справжніх яхтсменів, пристрасно відданих улюбленій справі. Проте більшість респектабельних українців воліють купувати все ж таки моторні яхти, мовляв, не залежиш від вітру, не треба морочитися з вітрилами. Тоді як в Європі великим попитом користуються яхти парусні. Професіонали ніколи не проміняють вітрило на мотор. По-перше, пального на такій яхті не потрібно: ловиш вітер і безшумно курсуєш, не забруднюючи при цьому навколишнє середовище. Насправді вітрильники практично не ламаються, набагато дешевші в експлуатації, до того ж, можна замовити для них вітрила-закрутки, які не треба регулювати вручну – достатньо натиснути кнопку.

УТРИМАННЯ КРАСЕНЯ

Популярність водного транспорту із року в рік зростає, однак є фактори, на які слід зважати, перш ніж долучитися до лав любителів-«кораблів». Добре, якщо у майбутнього власника яхти є свій будинок біля водойми, де є гараж або елінг. Але таких небагато. Розвиток катерно-яхтового ринку ускладнює слабко розвинена інфраструкту-

ра. Велими відчутний дефіцит місць стоянок і спеціалізованих заправок на воді, як, власне, і яхт-клубів: кілька в Києві, ще з десяток по Україні – в Дніпропетровську, Одесі, Севастополі.



10-20%

**НА РІК ВІД ЗАГАЛЬНОЇ
ВАРТОСТІ – У СТІЛЬКИ
ЗАЗВИЧАЙ ВИЛИВАЄТЬСЯ
УТРИМАННЯ
ШВИДКОХІДНОГО СУДНА**

Та й швидкохідне судно, хочеш чи не хочеш, потребує великих витрат. Його утримання зазвичай виливається в 10–20% на рік від загальної вартості.

За останні роки відкрилося кілька приватних яхт-клубів, однак у них вже бракує місць. Тому плата за членство «договірною» – вона залежить не тільки від довжини судна, а й від його марки та вартості. В середньому стоянка коштує один долар за фут на місяць, а членство в сучасних яхт-клубах обходиться в 400 доларів на місяць. За ці гроші човен може стояти на воді, а різні послуги і допомогу працівників клубу при «паркуванні» плавзасобу можна замовляти за додаткову плату.

Оскільки така покупка – предмет особливої гордості господаря, очевидно, що й усе обладнання повинно працювати справно, і саме судно має просто сяяти від чистоти, – це також стаття чималих витрат. Для мийки яхти слід використовувати екологічно чисті та, відповідно, дуже дорогі мийні засоби. Проте в нашій країні більшість судновласників на це не зважають, забруднюючи довкілля автохімією.

У холодну пору року човен слід зберігати на суші. Суто теоретично на цьому можна заощадити, проте підйом або спуск судна на воду, скажімо, в Києві теж зтягне від 400 до 1000 доларів і вище, якщо корабель великий. До того ж, для нього необхідне технічне обслуговування кожні 100 мотогодин



(час, який працював двигун). ТО включає в себе заміну мастила в двигуні і колонці, що коштує в середньому 300–400 доларів. За одну мотогодину двигун «з'їдає» близько 40 л бензину АІ-95 (щодо великих суден, то це 100 л ДП/год), значить, витрати на пальне на 100 мотогодин складають від 3 тис. доларів. Консервація і розконсервація катера на зиму коштуватиме ще по 200 доларів за операцію. Тобто, навіть якщо не враховувати витрати на транспортування і утримання взимку, катер середнього класу потребуватиме більше 7 тис. доларів на рік.

У СВІТЛІ ПОДАТКУ

Як відомо, парламентарії збираються обкласти податками предмети розкоші. Згідно з нововведеннями, за яхти і літаки, надлишки житлової площі, дорогі покупки, автомобілі тощо доведеться додатково розщедритися.

Кораблі, яхти та інші плавзасоби для спорту і відпочинку з потужністю двигуна від 75 кВт влетять власникам у копійчку – їм доведеться платити щороку два відсотки

відбивши бажання у інвесторів направляти ресурси на державні програми розвитку цього спорту.

Податок дійсно може дати бюджету сотні мільйонів, але багато хто шукатиме способів уникнути сплати. Адже всім відомо про існування давно відпрацьованих схем, наприклад, коли власність реєструють на юридичних осіб, у яких її «беруть в оренду» фактичні власники.

Водночас у багатьох країнах світу вже давно діє подібний податок, тож, можливо, такі кроки влади свідчать про її бажання привести українську систему оподаткування у відповідність зі світовими стандартами. Зазначу, що законопроект у Верховній Раді поки немає, є декілька запропонованих варіантів, і який саме з них потрапить на розгляд до парламенту – невідомо.

Втім, власникам кораблів нові процентні ставки оподаткування – що пил для моряка. Неважко здогадатися, що вони давно вже користуються відомим у всьому світі способом уникнення сплати податку.

ні» або ходять під, як прийнято говорити, «зручним прапором».

Мало хто може знати про таке захоплення наших заможних співвітчизників, але дехто з української еліти має і по два судна. Їхні розкішні кораблі стоять у великих маринах по всьому світі. А ще ті яхти плавають під панамськими, американськими та британськими прапорами.

У зв'язку з вищезазначеним виникає цілком природне запитання: чи зважатиме на це уряд і які міжнародні договори він збиратиметься денонсувати або порушувати?

ПРИВЛЕІ ДЛЯ ЗАМОЖНИХ

Цікаво, що раніше реєстрація під «зручним прапором» дозволяла суднам перебувати у водах України до одного року. Тепер же, з підписанням нового Митного кодексу, власники «інтернаціональних» кораблів, катерів та яхт отримали пільги – цей термін подовжено до трьох років. До того ж, Кабмін хоче зекономити гроші еліти, прирівнявши ці плавзасоби до громадського транспорту.

На сайті Міністерства інфраструктури оприлюднено пакет законопроектів зі змінами до податкового та фіскального законодавства. Зокрема, пропонується звільнити від сплати збору за першу реєстрацію і митних зборів операції із ввезення в країну суден з потужністю стаціонарного або підвісного двигуна до і понад 55 кВт та суден без двигуна.

Аби розібратися в запропонованих законодавчих новаціях, корисно знати, що судна зі стаціонарним двигуном потужністю до 55 кВт (підвісні двигуни, в принципі, не лімітуються по потужності) – це не що інше, як маломірні судна: моторні човни, катери і гідроцикли. А судна без двигуна – це несамохідні баржі та спортивні яхти.

Насправді суспільству вигідно, щоб заможні люди купували такі дорогі речі, як судна, і реєстрували їх на території України. У такому разі держбюджет отримує додаткові надходження. Якщо ж будуть створені додаткові фіскальні бар'єри для цього, багаті громадяни виводитимуть за кордон свої заощадження, де й купуватимуть бажані речі, і держава від цього тільки програє.

«ЗРУЧНИЙ ПРАПОР»

Як і будь-який інший транспорт, катер потребує «прописки» – він має бути оформлений і внесений до державного реєстру. Як уже зазначалося, більшість приватних суден, що борознять простори українських водоймищ, зареєстровані за кордоном. Проте часто власники кораблів-катерів шукають так званий «зручний прапор» – реєстрацію, однією з переваг якої є уникнення сплати митних зборів при

купівлі яхти, а також відсутність будь-яких податкових платежів, включаючи податок на майно, транспортний збір тощо. Це означає, що на борту судна повинні діяти закони тієї держави, під яким воно ходить, включаючи міжнародний принцип екстериторіальності. Вартість такої реєстрації залежить від юрисдикції (Панама, США, Беліз, Ліберія, Молдова та багато інших) і форми реєстрації (приватне володіння,

куди ж попервах звертатися. В результаті тривалих вишукувань з'ясувалося, що зараз реєстрацією здебільшого опікується Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті – Укрморрічінспекція, яка здійснює державну реєстрацію суден відповідно до порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України. Крім того, багато суден реєструються у недержавних організаціях. От, скажімо,

і при позитивному рішенні потраплять в Регістр судноплавства України. А якщо ви живете на периферії, то зареєструвати судно там неможливо, доведеться їхати до регіонального представництва Держфлотінспекції. Ті законотворчі громадяни, кому вдалося підкорити бюрократію, скрушно відгукуються про цей процес. Зараз малий флот нагадує бідного родича, якого турляють куди тільки можна. Ось врешті-решт



СУСПІЛЬСТВУ ВИГІДНО, ЩОБ ЗАМОЖНІ ЛЮДИ КУПУВАЛИ ТАКІ ДОРОГІ РЕЧІ, ЯК СУДНА, І РЕЄСТРУВАЛИ ЇХ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ. У ТАКОМУ РАЗІ ДЕРЖБЮДЖЕТ ОТРИМУЄ ДОДАТКОВІ НАДХОДЖЕННЯ. ЯКЩО Ж БУДУТЬ СТОРОНІ ДОДАТКОВІ ФІСКАЛЬНІ БАР'ЄРИ ДЛЯ ЦЬОГО, БАГАТІ ГРОМАДЯНИ ВИВОДИТИМУТЬ ЗА КОРДОН СВОЇ ЗАОЩАДЖЕННЯ, ДЕ Й КУПУВАТИМУТЬ БАЖАНІ РЕЧІ, І ДЕРЖАВА ВІД ЦЬОГО ТІЛЬКИ ПРОГРАЄ.

корпоративне володіння). «Зручний прапор» можна обирати на свій розсуд, і залежно від батьківщини походження стяг «потягне» на 20 тис. доларів.

Однак іноземна прописка зобов'язує судно, що знаходиться на території України, регулярно навідуватися до держави, прапор якої воно носить, і отримувати на кордоні штамп про те, що воно «повернулося». Після цього може відправлятися в той регіон, у якому воно перебувало. Чимало власників, особливо тих плавзасобів, які «з'їдають» силу-силенну пального, не заморочуються з мандрами морем до далекої країни, а відправляють документи поштою, щоб просто поставити печатку.

РЕЄСТРАЦІЯ ПО-УКРАЇНСЬКИ

Менш заможні наші співвітчизники, які не мають достатньо коштів, аби ходити під «зручним прапором», де-юре повинні реєструвати свою власність у нашій державі. Згідно із законодавством України, маломірні судна підлягають обов'язковому обліку з присвоєнням реєстраційного номера, який має бути нанесений на борт. В Україні немає офіційних даних, скільки ж ходить під вітчизняним прапором суден, як і немає статистики взагалі щодо чисельності останніх. Раніше Мінтранс намагався розробити проекти нормативних актів, які передбачають існування в Україні єдиної державної реєстрації плавзасобів. Але в нашій країні, як у тому відомому вислові, – історія мідян темна і незрозуміла.

Мені як людині необізнаній, якщо б я гіпотетично мала, скажімо, катер і хотіла його зареєструвати, було досить важко розібратися

любителі вітрил підпорядковують свої судна до Реєстру спортивних туристських вітрильних суден України. Також існує безліч недержавних яхт-клубів, до яких також можна приписати судно. Якщо плавзасіб курсує якимось маленьким закритим водоймищем, то його взагалі не обов'язково ставити на облік. Великі судна (потужністю більше 55 кВт) реєструють капітани портів, а також структурний підрозділ Держфлотінспекції, що знаходиться у Києві, які заносять дані до Державного суднового реєстру.

Якщо ж відкинути суто комерційний аспект, то для патріотів усього вітчизняного скажу: організаційні процедури в Україні

в Україні зобов'язали займатися ним Державний судновий реєстр. Але здається, що для нього такий обов'язок обтяжливий, бо раніше фахівці Реєстру оформляли великі кораблі і розбиратися з почасті безглуздими правилами у них немає жодного сенсу. Навіть за гроші. Тому на особливу гостинність тамтешніх працівників розраховувати не варто. От і виходить, що доводять справу офіційної реєстрації своїх малих плавзасобів до кінця відсотків сорок власників.

А ЯКЩО... НЕ РЕЄСТРУВАТИ?

Борознить водні простори Вітчизни взагалі без документів переважна більшість власників плавзасобів. Якщо ви не маєте жодного документа на судно, то теоретично забрати його на «штрафмайданчик» може перший же патруль водної міліції. Але всі знають, де вона «пасеться» (її представників дуже мало, на противагу даїшникам на автошляхах), тож ті місцини обходять стороною. До речі, РОПи та яхт-клуби приймають під свою опіку і незареєстровані судна, за що не несуть відповідальності, головне, щоб власники справно платили гроші за обслуговування.

Та й адміністративної відповідальності наш люд не боїться, адже згідно зі ст. 116 «Кодексу України про адмінправопорушення» «управління судноводіями річковими або маломірними суднами, незареєстрованими в установленому порядку, або такими, які не пройшли технічного огляду, або не несуть бортових номерів і позначень, або мають несправності, або перебувають у стані аварії, або порушили правила завантаження,

ЩОБ УНИКНУТИ ВИТРАТ НА ПОДАТКИ, БІЛЬШІСТЬ КОРАБЛІВ ПЕРЕБУВАЮТЬ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ «ЯК ТИМЧАСОВО ВВЕЗЕНІ» АБО ХОДЯТЬ ПІД, ЯК ПРИЙНЯТО ГОВОРИТИ, «ЗРУЧНИМ ПРАПОРОМ»



від мінімальної заробітної плати за кожен 1 кВт потужності, тобто яхта з двигуном в 75 кВт обійдеться в понад 16 000 гривень. Втім, судна, яким вже понад 20 років, обкладаються податком не будуть.

Чимало експертів вважають, що головною небезпекою такого фіскального кроку є те, що він може перетворитися на покарання за багатство і стосуватиметься переважно середнього класу, а не мільярдерів. Середній клас платитиме по максимуму, через те що він не має можливості захиститися від прогалин у законодавстві. Також податок може вдарити по розвитку яхтингу,

тим більше, що ним пропонують обкласти тільки власність, офіційно зареєстровану на території України та внесену до відповідних реєстрів нашої держави. Брати його в Україні часто просто нема з кого. Наприклад, розкішних яхт у приватній власності – одиниці. Для того, щоб купити судно за кордоном і привезти його в Україну, потрібно сплатити приблизно 30–40 відсотків його вартості. Якщо ж сюди додати страховку, транспортні витрати, вартість судна збільшується в 1,5 раза. Отож, щоб уникнути витрат на податки, більшість кораблів перебувають на території України «як тимчасово ввезе-

норм пасажиромості, обмежень по району та умовам плавання» тягне за собою попередження або накладення штрафу від одного до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Неоподатковуваний мінімум доходів громадян становить 17 гривень, отже, максимальне покарання за нереєстрацію – аж 85 гривень!

ПОСТУПКИ ВЛАСНИКАМ МАЛОМІРОК

Є й хороша новина для тих, у кого є маломірні судна з довжиною корпусу до 2,5 м. Не так давно на законодавчому рівні уточнено вичерпний перелік плавзасобів, які не підлягають технагляду з боку Регістру. Тепер згідно з прийнятими змінами технічний нагляд за суднами і плавзасобами з найбільшою довжиною корпусу до 2,5 м (крім гідроциклів), водними атракціонами, дошками для серфінгу (зокрема, з вітрилом або приводом) Регістром судноплавства не здійснюватиметься.

Крім того, не підлягають нагляду за технічним станом з боку Регістру і антикварні та історичні судна та їх копії, а також каное, байдарки, гондоли та водні велосипеди. Нагляд таких плавзасобів реалізовуватиметься тільки компаніями-виробниками відповідної продукції, які, згідно з чинним законодавством, зобов'язані здійснювати сертифікацію своєї продукції на відповідність її всім вимогам безпеки.

МОРЕ КЛИЧЕ

А тепер про деякі дуже важливі нюанси, які стосуються підкорювачів морів і океанів. Вихід на своєму плавзасобі в акваторії нашої держави – Чорне або Азовське моря – на відстань менше двох морських миль (3704 м) не зобов'язує інформувати про це прикордонників. Якщо подорож планується на більшу відстань, то не пізніше однієї години до відходу необхідно повідомити підрозділ ДПСУ. Також при виході в море за межі двомильної зони обов'язкова наявність на борту плавзасобу радіоелектронних засобів зв'язку та дозволу на їх використання.

Також, згідно з «Положенням про прикордонний режим», власники маломірних суден зобов'язані протягом 24 годин з моменту прибуття у прикордонну смугу або контрольований прикордонний район стати на облік в адміністрації найближчої пристані, причалу або пункту базування згідно з порядком, встановленим Радою міністрів Криму і обласною та Севастопольською миською державними адміністраціями.

ПРИКОРДОННИКИ В ОПАЛІ

Нещодавно у ЗМІ з'явилася інформація, яка прозвучала з вуст відомих посадовців, про можливе максимальне спрощення прикордонних і митних процедур стосовно плавзасобів. Якщо конкретніше, то українським прикордонникам хочуть заборонити

проводити огляд прогулянкових катерів, щоб... не відлякувати іноземних гостей, які здійснюють подорожі на яхтах. Все через те, що «зелені кашкети», справно виконуючи закони України, проводять процедури, від яких деколи «страждають туристи і, врешті-решт, імідж України». Бачте, деякі гості не розуміють, чому під час прогулянки до їхнього катера підходить військовий корабель і починається перевірка документів. А коли ще виявляється, що у когось із них немає паспорта, катер повертають в бухту. Але ж у жодній країні подібні накази не викликають такої хвилі обурення, бо питання безпеки сумніву не підлягають! Більше того, прикордонників, не розібравшись у реальному стані справ, звинувачують мало не в усіх бідах яхтсменів, яким доводиться перетинати державний рубіж. Мова про це – дещо згодом.

У багатьох європейських країнах робота прикордонників майже непомітна через злагодженість усього механізму оформлення прибулих суден. Проте в державах із жорстким прикордонним режимом ні в кого і гадки не буде сумніватися у суворості закону. Вважаю, що в наявній ситуації не треба звинувачувати прикордонників, а комплексно змінювати систему законів і власне свідомість українців, працювати на позитивний імідж. Якщо ослабити прикордонний контроль, то знайдеться чимало охочих порушити закон. Що вже говорити про нашу ментальність...



«ЧОРНИХ КАРАКАТИЦЬ» НАЗДОГАНЯЄ БІДА

Що стосується охорони морських рубежів нашими зарубіжними колегами, то вони не менш педантично ставляться до своїх обов'язків, ніж українські прикордонники, хоча і не вдаються щоразу до прискіпливих перевірок. Часто їм допомагає сучасна техніка. Багато новинок, ясна річ, – під грифом «таємно». Але, на жаль, кримінал у боротьбі за надприбутки використовує найбільш просунуті світові технології, часто навіть досконаліші, аніж ті, які є на озброєнні у силовиків і спецслужб. Головним же козирем, що дозволяє правоохоронцям опинитися на крок попереду, є тісна співпраця та масштабні спецоперації спільно з іноземними колегами. Ось кілька промовистих прикладів.

Під час спецоперації, проведеної навесні цього року в Домініканській Республіці, за контрабанду кокаїну в країні Східної Європи заарештовано 16 осіб. Як повідомив представник Національного управління з контролю за наркотиками, до складу злочинного інтернаціонального угруповання входили громадяни кількох карибських держав, Австрії, Венесуели, Сербії та України. Розслідування тривало півроку, в ньому були задіяні слідчі цілої низки країн. В ході операції у Карибському морі була перехоплена яхта, на борту якої правоохоронці виявили 175 пакетів з наркотиком. Члени угруповання переправляли великі партії колумбійського кокаїну до країн Східної Європи, використовуючи при цьому Домінікану як транзитну територію. Координували діяльність контрабандистів українці і серби, які проживали у місті Бока-Чіка. Арешти були проведені також на території Австрії, України і карибської Мартініки.

Наркополіція Колумбії в лютому цього року вилучила у злочинців понад 2,5 т кокаїну. Спецоперації були проведені на тихоокеанському узбережжі країни. В обох випадках контрабандний вантаж перевозився на невеликих швидкохідних суднах, що прямували до берегів Центральної Америки. При появі патрульних човнів і літаків злочинці спробували сховатися, кинувшись у море, але були підняті на

борт військових кораблів. Загальна вартість конфіскації на чорному ринку перевищує 40 млн доларів США. У цьому році ВМС Колумбії в ході аналогічних операцій на тихоокеанському узбережжі вилучили в цілому більше 4 т кокаїну.

Торік у грудні підрозділ берегової охорони Греції під час перевірки затримав українську яхту, на борту якої було виявлено 104 нелегалів з країн Африки та Близького Сходу.

Також у грудні минулого року на півдні Німеччини вилучено близько 130 кг кокаїну, вартість якого на чорному ринку оцінюється приблизно в 10 млн євро. Наркотик був доставлений до Європи водним шляхом. Під час операції затримано вісім осіб, повідомляється з посиланням на прокуратуру Тюбінгена і німецьку службу по боротьбі з розповсюдженням наркотиків. Розслідування щодо банди наркодилерів з Колумбії тривало з липня 2011 року. Злочинці перевозили великі партії кокаїну з Південної Америки до Європи. Четверо із затриманих – громадяни Колумбії, а також аргентинець, албанець і два голландці.

Великим успіхом у рамках міжнародних зусиль, спрямованих на підрич торгівлі кокаїном, стало вилучення на розкішній яхті в місті Саутгемптоні на півдні Англії в червні минулого року рекордної для Британії партії наркотиків класу А – 1,2 т кокаїну. Ринкова вартість вантажу – 300 млн фунтів (більше 480 млн дол.). Високочистий наркотик був так добре захований в тайниках у спеціальному відсіку під купальною палубою прогуляркової яхти «Луїз», що британським прикордонникам довелося працювати на ній шість днів! Вантаж був отриманий у Південній Америці і призначався для доставки в Голландію. Про підозрілий вантаж на борту судна стало відомо в травні минулого року, коли «Луїз» перебувала в Карибському морі. Згодом співробітники Служби прикордонного контролю Великобританії допомогли голландським поліцейським вистежити решту членів банди – завдяки спільним рейдам арештовано шість громадян Нідерландів.

«СКАЖИТЕ ГОСУДАРЮ, ЧТО АНГЛИЧАНЕ РУЖЬЯ КИРПИЧОМ НЕ ЧИСТЯТ...»

Із розповідей бувалих у бувальцях. «Під час морського переходу з Голландії до Англії на парусній яхті, підійшовши до англійської марини, наш капітан зв'язався з диспетчером і попросив у того дозволу на вхід. Диспетчер відразу повідомив місце стоянки. Ми пришвартувалися, зв'язалися з прикордонниками, і поки їх чекали, сходили до вбиральні, гуляли берегом, звикаючи до суші після двох днів бовтанки в морі. Через півгодини двоє правоохоронців у нормальному (не кованому) взутті були біля нашої яхти. Ми їм надали тільки два документи, які завжди є на судні та які не треба ксерити-розмножувати: техпаспорт на яхту і список членів екіпажу. Англійці переписали наші паспортні дані у реєстраційну книгу і побажали приємного перебування. І це при тому, що в жодного з нас не було англійської візи! Перебування на території Сполученого Королівства було безкоштовним. Платили тільки за паркування у марині».

«У Греції, Болгарії, Румунії, Туреччині – скрізь в портах вільний вхід для яхт і людяне ставлення з боку влади. Там митники навіть не піднімаються на борт, не те що у нас – бригада по вісім чоловік із собаками...».

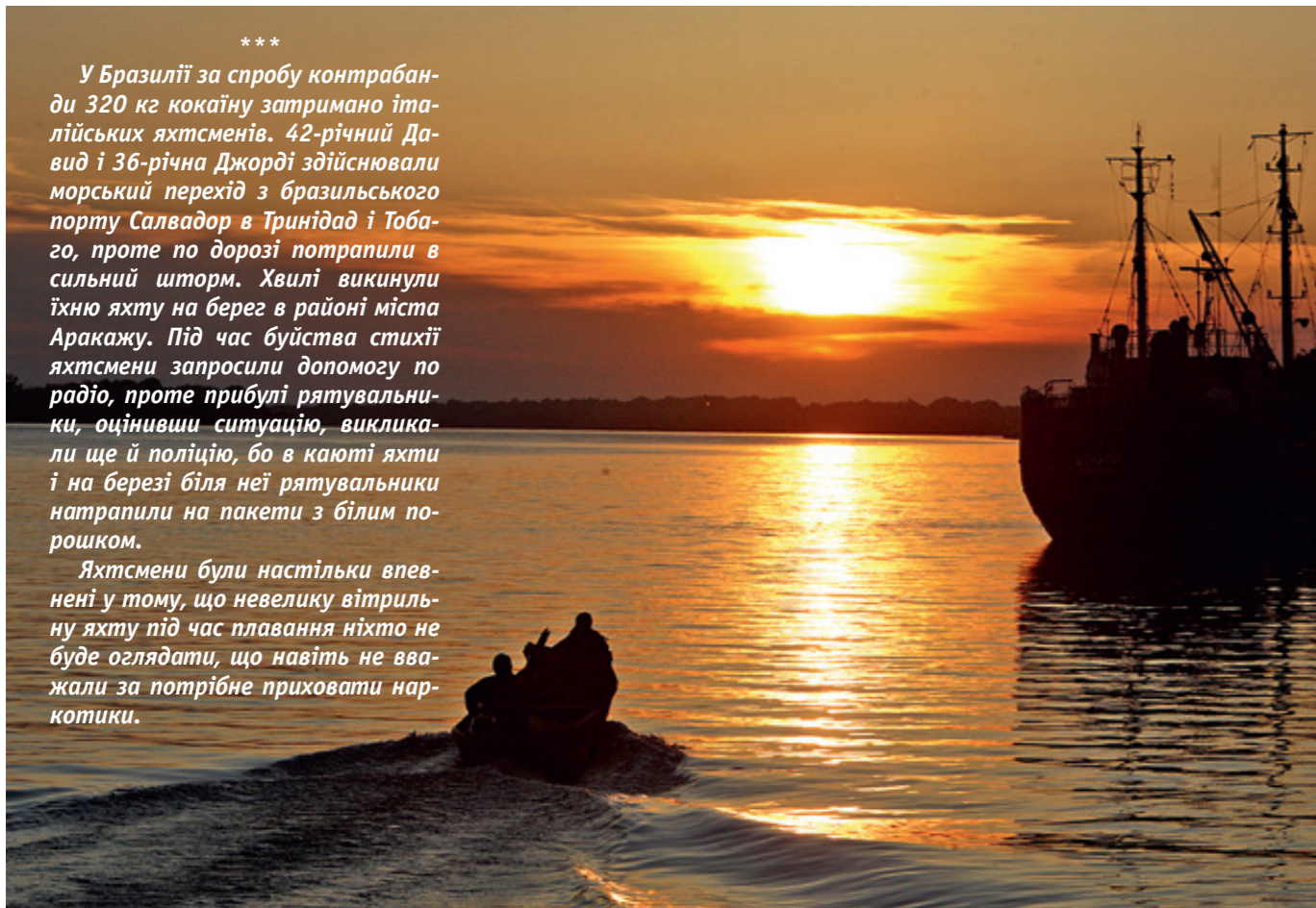
У Середземноморському басейні, до якого належить і Чорне море, прийнято спочатку зайти на яхті в марину – обладнану для стоянки суден гавань, вирішити побутові питання і тільки потім оформляти документи. Тож перевірка документів здійснюється

ПРИБУТКОВІСТЬ МОРЬСЬКОГО ТУРИЗМУ ПОРІВНЮЄТЬСЯ З НАФТОВІЗНЕСОМ. У ЄВРОПІ ДОХІД ВІД МОРЬСЬКОГО ТУРИЗМУ ВТРИЧІ БІЛЬШИЙ, НІЖ ВІД ВАНТАЖОПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, А В ГРЕЦІЇ ВІН ПЕРЕВИЩУЄ ЗИСК ВІД ГОТЕЛЬНОГО БІЗНЕСУ



У Бразилії за спробу контрабанди 320 кг кокаїну затримано італійських яхтсменів. 42-річний Давид і 36-річна Джорді здійснювали морський перехід з бразильського порту Салвадор в Тринідад і Тобаго, проте по дорозі потрапили в сильний шторм. Хвилі викинули їхню яхту на берег в районі міста Аракажу. Під час буйства стихії яхтсмени запросили допомогу по радіо, проте прибулі рятувальники, оцінивши ситуацію, викликали ще й поліцію, бо в каюті яхти і на березі біля неї рятувальники натрапили на пакети з білим порошком.

Яхтсмени були настільки впевнені у тому, що невелику вітрильну яхту під час плавання ніхто не буде оглядати, що навіть не вважали за потрібне приховати наркотики.



не в морі, а у всіх портах заходу, починаючи від офісу марини і закінчуючи прикордонниками. Після прибуття яхти в порт капітан пред'являє правоохоронцям документи щодо належності плавзасобу та складу екіпажу. При відбутті судна в міжнародні води в деяких марина-офісах ввічливо про-

Україна ж залишається осторонь цього бізнесу. Навіть російський чорноморський транзит, а це близько 1,5 тис. яхт в рік, омиває Україну і проходить вздовж північного узбережжя Туреччини. І це при тому, що наша держава має виняткові умови для залучення іноземних яхт.

певний час. Після цього правоохоронці заходять на яхту цілими бригадами, перевіряючи кожен закуток у пошуках контрабанди.

До того ж, в Україні будь-який плавзасіб потрапляє під нагляд відповідальних служб нарівні з великим торговим судном – треба пройти усілякі перевірки й відповідно пла-

В УКРАЇНІ БУДЬ-ЯКИЙ ПЛАЗАСІБ ПОТРАПЛЯЄ ПІД НАГЛЯД ВІДПОВІДАЛЬНИХ СЛУЖБ НАРІВНІ З ВЕЛИКИМ ТОРГОВИМ СУДНОМ – ТРЕБА ПРОЙТИ УСІЛЯКІ ПЕРЕВІРКИ Й ВІДПОВІДНО ПЛАТИТИ ЗА НИХ. НЕВЕЛИКИЙ ЧОВЕН ЗА ШЛЮЗУВАННЯ МАЄ ВІДШКОДУВАТИ СТІЛКИ Ж, СКІЛКИ ВЕЛИКЕ ПАСАЖИРСЬКЕ СУДНО, А ПОРТОВІ ЗБОРИ В УКРАЇНІ В 20 РАЗІВ ВИЩІ, НІЖ, СКАЖІМО, В БАРСЕЛОНІ



сять відкрити «корочку» капітана. Якщо човен і капітан примелькалися, то питань більше не виникає. За міжнародною конвенцією яхта може зайти в порт без візи на термін до трьох днів (наприклад, для придбання продуктів, води, ремонту тощо). Обмежень щодо переміщення країнами немає. Найчастіше знайти приморських прикордонників та митників, щоб оформити в'їзд-виїзд, складніше, ніж отримати саму візу. Хоча, за відгуками яхтсменів, правоохоронці ставляться до них з повагою, якщо виникають які-небудь труднощі, намагаються допомогти. Але трапляються і винятки, наприклад із заходом на яхті в Хорватію виникає купа проблем.

Усі морські країни намагаються залучити в свої порти іноземні яхти: адже прибутковість морського туризму порівнюється з нафтобізнесом. У Європі дохід від морського туризму втричі більший, ніж від вантажопасажирських перевезень, а в Греції він перевищує зиск від готельного бізнесу. Прибуток від яхтового трафіку, за світовими стандартами, розраховується виходячи з того, що в середньому яхтсмен витрачає понад 800 євро на тиждень. З урахуванням, що на яхті подорожують, скажімо, десять осіб, за тиждень стоянки в марині вони залишають у країні більше 8000 євро. Тільки в акваторії Східного Середземномор'я річний яхтовий транзит становить близько 2 млн суден, що в грошовому еквіваленті дорівнює 12 млрд євро.

РЕГРЕС ВІТЧИЗНЯНОГО ЯХТИНГУ

Бюрократичні перепони призвели до того, що у світовому яхтингу наша держава внесена до чорного списку країн, не рекомендованих для відвідування. Незважаючи на це, все ж іноземні яхтсмени проявляють інтерес до України. На незвичних до суворох буднів вітчизняної реальності сміливців чекає безліч випробувань. В Україні яхти пропускаються через кордон за конвенційними морськими законами. Однак порядок пропуску через морський рубіж у нашій країні далекий від загальноприйнятих світових стандартів.

Екіпажі яхт годинами, а то й по кілька днів можуть стояти на рейді під Севастополем і чекати дозволу на вхід в територіальні води України, навіть при несприятливих погодних умовах. Отримавши дозвіл, підходять до «спеціального» причалу в одній із бухт Севастополя, який ще треба заздалегідь замовити на

тити за них. Невеликий човен за шлюзування має відшкодувати стільки ж, скільки велике пасажирське судно, а портові збори в Україні в 20 разів вищі, ніж, скажімо, в Барселоні.

При перетинанні держкордону капітан яхти повинен надати 12 документів (!), а з урахуванням копій – це понад 40 аркушів. Відповідно до статті 20 Закону України «Про прикордонний контроль» № 1710-VI від 5 листопада 2009 року, на яхті має бути лише два документи – право власності на неї і список екіпажу. Однак під цей Закон «забули» розробити і прийняти службові інструкції для митників. І поки що єдиним документом, згідно з яким вони діють, залишається «Інструкція про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів № 2678 від 17.09.04 р.». Згідно з одним із її пунктів, пропуск суден, які ввозяться громадянами-резидентами, здійснюється після внесення на рахунок митного органу грошо-



ПРИ ПЕРЕТИНАННІ ДЕРЖКОРДОНУ УКРАЇНИ КАПІТАН ЯХТИ ПОВИНЕН НАДАТИ 12 ДОКУМЕНТІВ, А З УРАХУВАННЯМ КОПІЙ – ЦЕ ПОНАД 40 АРКУШІВ

вої застави в сумі податків 40 відсотків від вартості судна. Гроші йдуть у скарбницю, а повернення їх може тягнутися місяцями. Тому власники яхт змушені давати роботу іноземцям, оформляючи за дорученням яхти на них, щоб не платити захмарні суми.

Іноземці не в захваті від українських суворох митних порядків, дуже високих цін і відсутності елементарних комфортних умов та берегової інфраструктури. У нас немає ні можливості підійти до причалів, ні добре облаштованих, захищених від шторму марин.

Сьогодні скарги яхтсменів щодо невтішного становища з «гостинністю» нагадують голос пророка в пустелі. Складається враження, що держава просто закрила очі на малий флот. Таке невтішне становище багато в чому пояснюється тим, що в Україні яхта – це елемент престижу, а не засіб для подорожей. Наприклад, у Балаклаві, в єдиній пристосованій для тривалої стоянки яхт бухті, базується близько 40 яхт, 30 з них – яхти олігархів. Ці швидкохідні судна споживають багато пального – 0,3 – 1 т/год., що практично унеможливує тривалі подорожі. В основному їх використовують для прийому гостей, тому вони є умовно виїзними. Тож виходить, що залишається місце для незначної кількості яхт...

Для залучення закордонних яхтсменів та інвесторів Україна могла б піти шляхом Туреччини, де марини облаштовують державним коштом. Чимало з них формувалися як муніципальні, безкоштовні. Уздовж чорноморського узбережжя Туреччини розташовані десятки безплатних гаваней. Багато турецьких курортів, таких, наприклад, як Мармарис або Бодрум, розвивалися за останні 20 років як міста-супутники яхтового туризму довкола марин і тільки згодом там стався готельний бум. Нині туди заходять тисячі яхт. Середня вартість стоянки в шикарній марині з басейном та іншими благами цивілізації – 200 доларів на місяць. Для порівняння: місяць стоянки в Балаклаві коштує 600 доларів.

На цьому тлі приємним моментом видається прийняття навесні цього року Постанови про спрощення доступу до ринку пасажирських перевезень внутрішніми водними шляхами для іноземних судновласників. В українські річкові порти зможуть заходити судна, що ходять під прапорами іноземних держав, з якими укладено міжнародні договори про суднопластво на внутрішніх водних шляхах. Крім того, таке право отримають пасажирські, спортивні, вітрильні судна та яхти, які ходять під прапорами держав, з якими не укладено таких міжнародних договорів. Вантажні судна під прапорами держав, з якими не укладено міжнародні договори про суднопластво на внутрішніх водних шляхах, мають право заходити в річкові порти на підставі одноразових дозволів Державної інспекції з

**200
доларів
у місяць**

СЕРЕДНЯ ВАРТІСТЬ СТОЯНКИ В ШИКАРНІЙ МАРИНІ З БАСЕЙНОМ ТА ІНШИМИ БЛАГАМИ ЦИВІЛІЗАЦІЇ



**600
доларів
у місяць**

КОШТУЄ СТОЯНКА В БАЛАКЛАВІ



безпеки на морському та річковому транспорті. Порядок видачі цих дозволів визначається Мінінфраструктури за погодженням з Державною прикордонною службою та Державною митною службою.

На думку фахівців, таке рішення дозволить залучити додатковий пасажиропотік у річкових портах України, сприяти розвитку транспортної інфраструктури, стимулювати туристичний сегмент ринку річкових перевезень. Раніше для отримання одноразового дозволу судновласник або його представник повинні були не пізніше десяти днів до прибуття в український

порт звернутися з поданням до Державної адміністрації морського та річкового транспорту. Пасажирські, спортивні, вітрильні судна та яхти під іноземним прапором, що прямували внутрішніми водними шляхами України, до цього часу також мали отримувати такий дозвіл.

Але стосовно вищезгаданого кроку складається враження, що держава забігла трохи наперед, адже починати треба з глобальних завдань. Щоб створити сприятливі умови для корабельно-яхтового туризму в Україні, слід спочатку фактично змінити законодавство, адаптувати норми суднопластва України до міжнародного морського права. Крім того, змінити регуляторні акти, щоб державні органи змінили свої нормативи, підходи і ставлення до яхтсменів.

Яхтсмени вважають, що для залучення іноземних яхт в Україну потрібно відкрити пункт пропуску в Балаклаві, а для спрощення документальної процедури пропуску ввести інститут транзит-логів для яхт під іноземним прапором як тимчасового дозволу для перебування в територіальних водах нашої держави. Транзит-лог можна купити або в поліцейському відділенні за 35 доларів і заповнити самостійно, або в агента за 50–70 доларів. Сплачені кошти надходили б до бюджету, йшов би чіткий облік яхтового трафіку, зникла б необхідність викликати на судно цілу бригаду перевіряльників. Крім того, оформлення документів має відбуватися безпосередньо в марині у будь-який час доби, за фактом прибуття яхти, без попередніх замовлень і узгоджень. А оплата транзит-логів дозволила б фінансувати берегові служби та розвивати інфраструктуру.

ДУМКИ ВГОЛОС

Як відомо, скупий платить двічі. Бажання заможних, які перебувають у влади, зробити лише для себе «життя в шоколаді» вже обернулося великою прогалиною. Зрозуміло, що кошти на розвиток яхтингу в Україні немає. Певна річ, поки керівництво України не визначиться, що країні корисно, а що ні, не розставив пріоритети, на серйозні інвестиції зарубіжних бізнесменів розраховувати не варто. Нині ж держава практично не отримує прибутків від корабельно-яхтової галузі. Зважаючи на ситуацію з реєстрацією суден в Україні, навіть пільги щодо цього не спонукатимуть заможних людей до дій на користь держави: великі гроші як йшли за кордон, так і йтимуть. Для того щоб усі складові механізму справно працювали, потрібні радикальні, а не точкові дії з боку влади. При грамотному підході до розвитку та обліку малого флоту можна було б поліпшити матеріальне становище України і зробити її державою з розвинутою яхтинговою інфраструктурою. **К**

ТЕТЯНА ФІЛІПЕНКО



BORDER ART

КОРДОН КРИЗЬ
ПРИЗМУ
ФОТОКАМЕРИ

Вперше в Миргороді Полтавської області відкрилася фотовиставка, яка відображає всі фарби прикордонної служби. На світлинах зафіксовані епізоди із життя людей, які обрали нелегку професію – захищати рубежі Батьківщини. Автором експозиції, до якої увійшло сто робіт, став наш земляк – член Національної спілки журналістів України, заступник головного редактора журналу «Кордон» майор Дмитро Сливний.



Перший заступник
міського голови м. Миргород
Сергій ПАВЛЕНКО

Найголовніше те, що традиції охоронців рубежів не підвладні часу, адже вони живуть в серцях людей, серцях тих хлопців, які відважно захищали кордони своєї Вітчизни. Прикордонники не діляться на колишніх і нинішніх, і в цьому їх основна відмінність. Вони завжди залишаються вірними синами свого народу. Хочу привітати всіх вас, шановні прикордонники, та ваші родини зі святом, побажати чистого мирного неба, і щоб на нашій кордоні ніхто й ніколи не посягав.



Директор міської телестудії
«Миргород»
Василь СЛИВНИЙ

Даний захід – своєрідний звіт перед усіма миргородцями, які свого часу відіграли певну роль у становленні Дмитра, у його виборі професії, сьогоднішніх здобутках на творчій ниві. Безумовно, організація виставки – чималий клопіт, тож я хотів би подякувати всім, хто допоміг нам: колективу краєзнавчого музею, міському відділу культури і туризму, Валентині Андріївні Туренко, яка надала певну спонсорську підтримку, Глобину Валерію Васильовичу, всім, хто відгукнувся на нашу пропозицію і долучився до цієї благородної справи. Сьогодні мені особливо приємно усвідомлювати, що наш задум втілено у життя – виставка відбулася.

Сувора професія прикордонника та романтика художньої фотозйомки поєдналися в одній людині завдяки спеціальності «міжнародна журналістика», яку Дмитро здобув у Львівському військовому ордені Червоної зірки інституті імені Гетьмана України Петра Сагайдачного Національного університету Львівська політехніка. Після випуску хотів повернутися до рідного міста, та доля розпорядилася інакше – він отримав посаду заступника начальника відділення прикордонного контролю «Краснодон» Луганського прикордонного загону. Згодом переїхав до Києва, де спочатку працював на посаді кореспондента газети «Прикордонник України».

Займаючись журналістською роботою, Дмитро захопився фотографією, і після кількох творчих відряджень фотозйомка вже стала невід'ємною частиною його професійної діяльності. За сім років роботи у виданні світ побачили десятки номерів журналу, обкладинками яких стали фотороботи Дмитра Сливного. У його доробку тисячі відзнятих кадрів, які могли б прикрасити не одну виставкову залу, однак свою першу експозицію автор представив саме миргородцям.

Фотовиставка організована у Миргородському краєзнавчому музеї за сприяння міської влади, відділу культури і туризму, міського фотоклубу та телестудії «Миргород». Гармонійним доповненням експозиції стала ретроспективна інсталяція «Дембельський альбом», до якої увійшли світлини багатьох прикордонників Миргородщини, які охороняли рубежі Батьківщини за часів Радянського Союзу та незалежної України. Стилізовані прикордонні знаки, розставлені по карті СРСР, з'єднані з фотографіями зеленими стрічками, символізують вірність традиціям «зелених кашкетів» та спадковність поколінь прикордонників. К

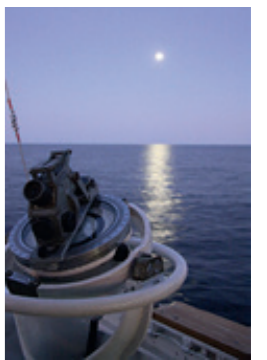
НАТАЛІЯ ЛУГІВСЬКА,
Фото: Євгені РУДНОВСЬКОЇ



Головний бухгалтер
ПрАТ «Миргородкурорт»
Микола ВЕЛИЧКО
(проходив строкову службу
в Середньоазійському
прикордонному окрузі)

Ця виставка – найкращий доказ того, що люди, які так чи інакше були пов'язані зі службою на кордоні, виконували свій священний обов'язок не абияк, а віддавали і віддають цій справі всіх себе без останку. Так само і я багато років тому поїхав за шість тисяч кілометрів від отчого дому, аби моя країна могла спати спокійно і знала, що її кордони надійно захищені від будь-яких зазіхань.

З автором виставки ми познайомилися кілька років тому, коли він вперше дізнався, що у його рідному місті є чимало людей, які служили на кордоні. Відтоді ми постійно підтримуємо зв'язок. Результатом нашої взаємодії стала й ця виставка, яка допоможе зміцнити позиції новоствореного громадського об'єднання прикордонників Миргороду і, безумовно, відкриє для міста ім'я молодого перспективного фотохудожника.



ПРИКОРДОННІ СТЕЖКИ ІВАНА МЕЛЬНИКА

Десять годин розмови з почесним прикордонником Чернівецького загону полковником Іваном Прокоповичем Мельником, а саме стільки зафіксував хронометр мого диктофону, промайнули як одна мить. Ще б пак, адже Іван Прокопович – непересічна людина. Ровесник Радянського Союзу, службі на кордонах якого він присвятив тридцять п'ять років свого життя. Феноменальна пам'ять, ерудиція та відданість службі полковника Мельника, який відсвяткував цього року свій 90-річний ювілей, мене особисто вкотре переконали в тому, що колишніх прикордонників не буває.

(Продовження. Початок у попередньому номері)

– На що багатий Казахстан – так це на яблука! Навіть у перекладі столиця цієї в колишньому республіки Радянського Союзу означає не що інше як яблуко...

– При нашому кавалерійському училищі був величезний сад. Пам'ятаю ті запахи яблука! Сорт, здається, називався «Апорт». Були там і «Білий налив», «Донешту». Я завжди в сейфі кілограм-півтора яблук у запасі мав. Прийдуть ті ж самі артисти чи просто знайомі – частують.

– Оскільки мова зайшла за артистів... Я так розумію – вони давали шефські концерти?

– В ту пору такі міста, як Алма-Ата, Новосибірськ, Ташкент, Караганда, Семипалатинськ, прихистили поетів, композиторів, артистів, які свого часу залишили окуповану територію або прифронтові міста. Звичайно ж, вони взяли шефство над військовими училищами, частинами та госпіталями. Концерти для нас, військових, були безкоштовними. Ну, ми, звичайно ж, після концерту їх, як водиться, частували і добру фронтону чарку напивали.

– Добре частували?

– Гарно так. Не шкодували. Дивись, після того частування вони й ще зайдуть до нас!

– Інколи доводиться чути від ветеранів, що під час війни вони не отримували грошей. Чи правда це?

– За всіх ветеранів не скажу, але ми грошове забезпечення отримували. Аякже! Я, наприклад, лейтенантом мав 860 карбованців. Що можна було купити на ці гроші? Паляниця на чорному ринку коштувала двісті карбованців, пляшка горілки – сто. Але в Алма-Аті було все-таки вина і пива більше, ніж горілки. Тютюном я не дуже балувався, так, для солідності покурював... Пам'ятаю, махорку нам видавали черкаську, «Вергун» називалась.

– Іване Прокоповичу, давайте повернемося до бойової роботи снайперів.

– Головним підсумком нашої роботи було те, що всі прикордонні снайпери через місяць повернулися живими й здоровими до своїх підрозділів, набувши при цьому неоціненного досвіду. По прибутті на фронт нам видали шапки-ушанки, ваянки і кожухи. Висувалися на вогневі позиції рано-вранці, можна сказати ще затемна, адже для снайпера головне залишатися непомітним для такого ж снайпера по ту сторону нейтральної смуги. На передовій не до жартів, гав не лови. Трохи замріявся і все – тебе немає! Тому ми зазвичай мали основну позицію і запасну, яка знаходилася дещо позаду основної. Якщо противник раптом викривав основну позицію, то прикор-

донник непомітно залишав її і переходив на запасний рубіж. Мали ми також каски і маскхалати. Снайпери були озброєні гвинтівками системи Мосіна. Набоїв брали з собою багато, а також обов'язково гранати, щоб відбити ворожу атаку, вилазку чи просто просигналізувати, якщо противник збирався наступати. Інакше не можна. Що стріляти у повітря! На передовій рідко буває тихо – весь час стрілянина... А ось як граната гримне, то вже інша справа!

– Інколи доводиться чути, що гвинтівка Мосіна вважалася застарілою, адже створена була ще до Першої світової.

– Будь-яка зброя потребує належного обслуговування і ставлення. Якщо гвинтівка добре пристріляна і доглянута, то вона була просто незамінною. Головне, не дай Боже, збити прицільну рамку або погнути мушку – тоді, вважай, снайпер гвинтівку втратив. Тому за своєю зброєю прикордонники дивилися, мов за тою дитиною.

– Як командування відзначило вашу «снайперську роботу»?

– Після повернення з відрядження я доповів генералові про результати нашої бойової роботи. Нам оголосили вдячність командування. Звичайно ж, кращі стрілки, на рахунок яких було по чотири-п'ять німецьких солдатів, отримали урядові нагороди – медалі «За бойові заслуги» і ордени Червоної Зірки.

– А командира групи снайперів як відзначили?

– Генерал оголосив мені вдячність, а також пообіцяв, що як тільки моє село буде звільнене від німецьких окупантів, він обов'язково відпустить на побивку додому.

– Коли Ви списалися зі своїми рідними?

– Тільки-но моє село було звільнене, я написав листа до Тетіївського райвиконкому. Разом з листом відправив свою фотокартку, щоб легше було знайти моїх рідних. Лист той передали моєму родичу, який працював в ту пору секретарем сільради і по справах якраз був у районі. Досить скоро прийшла відповідь від батька, мовляв, сину, у нас всі живі-здорові, а твого брата Мефодія забрали в Червону Армію і зараз від проходить підготовку під Москвою.

– А генерал дотримав свого слова з приводу відпустки?

– Аякже! У листопаді 44-го викликав мене до себе в кабінет і каже: «Знаєш, хохол, хочу я тебе до Москви відправити. Тут мені і генералу Ачкасову виписали нове обмундирування. Чекає поки воно надійде – довго, отож поїдеш забереш, так що збирайся, в столицю». І далі, лукаво посміхаючись, продовжив: «Іване, якщо швидко справишся, то на тиждень з Москви до батьків змотаєшся, а заодно заїдеш і до моєї рідні в Київ, узнаєш, як вони там».

Подякував я генералові і пішов збиратися в дорогу. Який же гостинець батькам привезти? Ну що в того військового є! Було, правда, у мене трошки грошенят, та ще позичив у хлопців – і на Москву. З Алма-Ати до столиці ходив прямий поїзд. Їхав я три доби. У Москві швидко отримав форму на своїх генералів, здав все це коменданту Головного управління Прикордонних військ НКВС – і гайда на Тишинський ринок. Накупив там різних чашок, ложок, тарілок алюмінієвих, ще щось, сьогодні вже не пам'ятаю, і мерщій на Київський вокзал. Дістався я Києва за півтори доби. Місто лежало в руїнах. З горем пополам знайшов я генеральську рідню, передав вітання – і знову на залізничний вокзал. Сів у потяг, який прямував чи то на Тернопіль, чи то на Львів, одним словом, на Захід. Важко в ту пору було залізничникам. Вокзали переповнені. Багато біженців, і поранених...

Дістався я нарешті свого Тетієва. Зайшов до готелю, залишив там чемодана і пішов містом з надією зустріти своїх односельців. Може, хто підводою підкине до села, дорога не близька – кілометрів 15-20 буде. І треба ж такому трапитися – у Тетієві зустрів дівчину, з якою знався до війни! Звали її Лідія Зайчук, ми з нею працювали у Снігурівській школі. Була вона в куфайці, кирзових чоботях. Розговорилися. З'ясувалося, що Лідя встигла побувати на фронті. Зайшли ми з нею до якоїсь їдальні. Випили вина, перекусили, погмоніли... І треба ж такому статися, щоб туди зайшов мій двоюрідний брат Назарій. Дивиться на мене, а я на нього. Першим прийшов до тям Назарій. Питає мене: «Ваню, це ти?» Кажу: «Я, Назарушка!» Ну що там говорити, обнялися, поцілувалися. Ну і, звичайно ж, випили за зустріч.

Далі сіли на підводу – і гайда. Вже до вечора дісталися села. Тільки в'їхали в мою рідну Ситківку, як я почув мамин лемент...

– Сорока, мабуть, на хвості принесла, що син на побивку їде...

– Хтось там мене в Тетієві таки заглядів і встиг батькам передати. Що вже сліз тих маминих було! Я ж удома п'ять років не був... На час мого приїзду батьки вже отримали похоронку на Мефодія. Прямим попаданням важкого снаряда його розірвало на шматки...

– А яким він залишився у Вашій пам'яті?

– Неповороткий, кремезний і дуже сильний хлопчина був. Запросто міг взяти два мішки з пшеницею під пахви і віднести їх до елеватора. Одного разу наш колгоспний пасічник запропонував бажаним з'їсти за один присіст півтора кілограми меду з хлібом. Мефодій викликався – і ум'яв таку миску меду, закусивши запашною паляницею. Запив все це водою і подякував, заявивши, що вперше так добре поласував медом. Ось такий брат у мене був...

– Мабуть, до вашої хати завітало не менш як півсела?..

– Першим до хати зайшов дядько Андрій. Він був одружений на рідній сестрі мого батька Євдокії Прохорівні. Було йому на ту пору шістдесят. Свого часу служив він осавулом у царській армії. Бравий козак був, а ще до того георгіївський кавалер. Він до мене по-старорежимному: «Здравіє желаю, ваше благородіє!» Ну а за дядьком Андрієм почали сходитися односельці, щоб, значить, розпитати мене, чи була не довелось бачити їхню рідню. Сіли, звичайно, до столу. І випили, і добре закусили. Розпитували про службу, про війну.

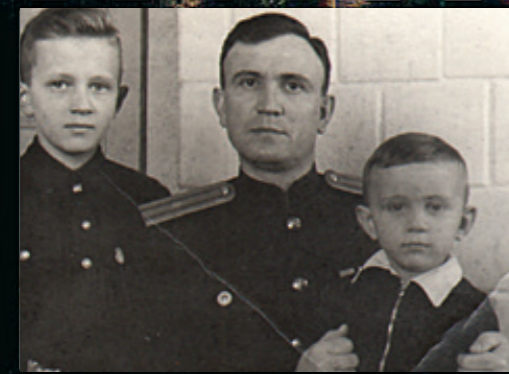
– Ви розпитували, як ваші рідні та односельці пережили окупацію?

– Їх не треба було розпитувати. Слова самі лилися, адже село тільки-но було звільнене від фашистів. Почув я тоді, що коли німці зайшли вперше, то, звичайно ж, почали забирати у людей корів, поросят, курей. А мама розказувала, як вони вимагали від неї яєць: «Я їм винесла десяток, а вони, ці сатрапи, мовляв, ще давай, матка. Я їм: «Де ж я вам тих яєць наберу. Хіба що сама нанесу!» Але не так німці, як поліцаї виявляли жорстокість до місцевого населення.

– Односельці знали, що ви служите в прикордонниках. Батьків за це не переслідували?

– В прикордонниках служив не тільки я, той же Олексій Вовк й інші односельці. Та німцям, скажу я вам, ніколи було нашими батьками займатися. Їм вистачало клопоту з партизанами та підпільниками. У нашому селі були хлопці, які брали участь в партизанському





русі. Так, у Чорному лісі діяв партизанський загін. З ним підтримував зв'язок хлопчина з нашого села на прізвище Ковальчук. Одного разу на нього хтось доніс. Прийшли арештовувати. Зрозумівши, що йому не вирватися з дворища, хлопець кинувся до криниці і шугонув головою вниз. Від рук поліцаїв загинув і Саша Топоровський з багатодітної єврейської сім'ї.

Батько розповідав, як йому довелося мене «видати». Справа в тому, що в батьківській хаті було дві кімнати. В одній над своїм ліжком я перед армією облаштував такий собі куточок, де були наклеєні фото радянських генералів та маршалів, які я вирізав із газет. Вся стіна була обліплена тими вирізками! Коли до нашої хати зайшов німець, він, звичайно ж, «зацікавився» моєю творчістю і запитав у батька через перекладача, мовляв, це твоя робота, старий? Батько зни-зав плечима: «Треба воно мені, як той свисток у лазні, я в цьому нічого не петраю. Це мій син бавився». Німець через перекладача знов питає: «А де ж твій син?» А батько й каже: «Де ж йому бути, мабуть, на фронті або в полоні у вас». Батька, звичайно ж, примусили зідрати ті вирізки зі стіни.

– А колгосп німці розігнали?

– Та що ви! Колгосп благополучно пережив окупацію, адже німцям вигідно було, щоб він працював. Той колгосп годував і німців, і моїх односельців, і партизанів...

– Скільки часу Ви провели у батьків?

– Три-чотири доби. Згодом почав збиратися в дорогу, адже до Москви не близький світ. Односельці прийшли мене провждати і наказували, щоб швидше вертався додому, тут, мовляв, стільки дівчат мене будуть чекати. Хлопець я показний...

– Мама Вас, звичайно, спорядила в дорогу.

– Не те слово! Чемодан вийшов просто непідйомний. Напакували туди сала, борошна, коропа солоного, добрячого такого – кіл на п'ять, цибулі там, часнику, словом, всього того, на що були багаті на той час мої батьки.

– А самогонки батько виділив?

– Аякже, добрячу сулію перваку! А ще поклав до чемодана шкуру лисиці, яку сам підстрелив. Я йому: «Для чого вона мені там, батьку?» А він відповідає: «Е, сину, коли будеш женитися – нареченій своїй на воротник подаруєш!»

Повіз я на підводі той чемодан до Козятини – там пошта була. По-ставили його на ваги, а він на п'ятдесят кіло затягнув! Дівчата, що на

тій пошті робили, побачили таке діло і аж в долоні сплеснули: «Е, так діла не буде, воєнний! Приймати твій чемодан ми не будемо!» І просив, і молив їх – нічого не допомагає. Дістаю я тоді зі своєї командирської планшетки фляжку з самогонкою, нарізаю сала і кажу: «Давайте, дівчата, по одній чарці, по одній чарці, а тоді я і кажу їм: «Що, ви не можете написати, що в тому чемодані п'ять кілограмів? Хто його там перевірятиме? Його ж не в руках будуть нести до Алма-Ати, а в вагоні поштовою поведуть!» Одним словом, умовив я тих козятинських поштарів, а може, наобіцяв женитися – вже не пам'ятаю, але мій чемодан таки поїхав за місцем призначення.



– Він Вас, певне, обігнав у дорозі?

– Ні, не обігнав. Отримав я його аж через місяць після відправки. Правда, короп пропав, довелося викинути.

– А сало?

– Сало збереглося. Смакували мої хлопці, аж прицокували...

– Ви День Перемоги зустріли в Алма-Аті. Розкажіть, як святкували цей день в глибокому тилу.

– Звичайно, ми розуміли, що перемога не за горами. На 9 травня був призначений мітинг і парад. Готувалися і прикордонники. До курсантів Харківського прикордонного кавалерійського училища долучилися слухачі Вищої прикордонної школи, яка тільки-но відкрилася в місті. Звичайно, всі раділи, мов діти. Мітинги виникали то на одній, то на іншій вулиці. Найбільше раділи евакуйовані, адже тепер вони могли повернутися до рідних домівок. А увечері знялася така стрілянина!.. Все небо світилося від ракет. Я на той час якраз вже був удома. Всі шістнадцять набоїв до «ТТ», які мав, випуляв у небо за рогом свого будинку.

– Як далі склалася Ваша служба?

– Справа в тому, що у мене знову загострилася моя базедова хвороба, яка була спровокована падінням з коня. Був у нашому госпіталі професор Телятников – прекрасний лікар. Він мене оглянув і приписав пити йодистий калій і молоко. Виявляється у місцевій воді не вистачає йоду. Довелося мені пити той йодистий калій років зо два. Якось я підрахував і вийшло, що за весь час випив я відро того йодистого калію і десять відер молока! Повторна комісія рекомендувала мені змінити місце служби. Звернувся я до свого генерала, а він запропонував мені звільнитися. Я у відповідь:

«Товаришу генерале, як же так! Все життя я мріяв служити в прикордонних військах, а тут у запас!» «Так, дійсно, у тебе і виходить непогано. Думаю, вийде з тебе, Іване, толковий офіцер» – погодився генерал. Одним словом, попросився я в Україну. Він зателефонував начальнику управління кадрів Прикордонних військ у Москву, а там тільки-но цю посаду обійняв генерал Румянцев. Домовилися вони. Приїхав я до Москви і відразу отримав призначення в управління Західного прикордонного округу. Воно на той час знаходилося на вулиці Горького, 22. Приїхав, доповів, як годиться, і став чекати призначення.

Командувачем Західного прикордонного округу тоді був генерал-лейтенант Петро Васильович Бурмак, начальником штабу – генерал-майор Соколов, який свого часу був офіцером Генерального штабу, ще в царській Росії, а начальником політвідділу – полковник Максим Іванович Кельний. Був він хорошим начальником, справедливим і толковим. Посада мене знайшла швидко. Справа в тому, що ад'ютант командувача округу лейтенант Ландирєв тільки-но отримав нове призначення до Володимира-Волинського. Він мене заглядев і бігом до начальника відділу кадрів підполковника Сорокіна, мовляв, товаришу підполковнику, знайшов я собі заміну, ось лейтенант Мельник. Він готовий ад'ютант, адже три роки обіймав цю посаду в Алма-Аті.

– А Вашої згоди запитували?

– Я, звичайно ж, хотів перейти на іншу посаду, але ви ж розумієте – нас військових не дуже й питали тоді, що ми хочемо. Служба є служба.

– Співбесіда з генералом Бурмаком була?

– Так. Зайшли ми з підполковником Сорокіним до командувача. Він вийшов із-за столу. В руках тримав сучкувату відполіровану, а може й відлаковану, палицю. Про ту палицю я пізніше вам історію розповім. А поки що генерал звернувся до мене: «Ось підполковник Сорокін рекомендує тебе на посаду мого ад'ютанта. Як ти до цього ставишся?» Я у відповідь: «Не знаю, товаришу генерале, хвалити себе не буду, але попереднє начальство моєю службою було задоволене». «Ну, добре, подивимось...», – сказав генерал.

– Ви прибули до Львова у званні лейтенанта?

– Так. Старля я отримав через два місяці після прибуття до Львова.

– Традиція обмивати чергову зірочку в ті часи існувала?

– Аякже. Кидали в стакан з горілкою зірочку, випивали, ловили її губами і, як годиться, кріпили на погон.

– Мабуть, обстановка в ті роки на західному кордоні була неспокійною...

– Так. При управлінні округу цілодобово працювала оперативна група, яка мала фіксувати всі події, які відбувалися в прикордонній смузі. В оперативних зведеннях ми відзначали все, що траплялося за добу: де кого вбили, де кого повісили, де був прорив. Одним словом, все було як на фронті. Головне, щодня до восьми годин ранку, коли в управлінні з'являвся генерал-лейтенант Бурмак, треба було підготувати оперативну карту і доповідь. Виснажлива і копітка робота, скажу я вам, і постійне недосипання відбивалося на здоров'ї. Удень десь заб'єшся в куток, передірмаєш пару годин – і до роботи, а там знову безсонна нервова ніч.



– Так недовго й до неврозу...

– Так воно й сталося. У 45-му, незадовго перед черговою річницею Жовтневої революції, викликали мене генерал Бурмак до себе і

каже: «Ось тобі, лейтенанте, тези моєї доповіді, видрукуй їх. Я йому: «Товаришу генерале, ось у нас дві друкарські машинки. Мають вони різний шрифт». Не знаю, з якого дива, але шрифти ті генералові не підійшли і він наказав: «Ти знайди щось середнє між ними...» Я ще подумав тоді, що він не сповна розуму... Де я йому ту машинку друкарську у Львові шукатиму, та ще й з російською клавіатурою! Чи мені ті шрифти підпилювати, щоб догодити генералові? Е ні, так не буде! Спокійно так кажу йому: «Товаришу генерале, дайте мені конкретне завдання. Те, що ви вимагаєте від мене, я не зможу виконати!» Генерал почервонів, мов той буряк, піднявся з-за столу, взяв до рук свою сучкувату палицю і посунув на мене. Скажу відверто, я не знітився. Дістав з кобури свого «ТТ» і кажу тому Бурмаці: «Спробуй-но!»

– І не злякалися?

– То була ситуація, коли забуваєш, хто перед тобою... К

Продовження в наступному номері

Розмовляв Олександр Філь,
начальник Центрального музею Держприкордонслужби України,
фото Дмитра Сливного, а також з архіву музею.

ТАЙНА ВЛАСТИ

Продовження, початок у №3, 2012 р.

Однако без схватки не получилось. Арбосс не успел даже начать переговоры с римлянами, как тяжёлая пращ Блеарского стрелка раздробила ему ключицу. Чёрная мать Солнца кинулась к Мёнго, успев подставить свою спину, на которую прямо со спины слона упал раненый сын.

– Ты мудр, но молод, – мурлыкала пантера, заливая рваную рану на его плече. – Ты познал многие тайны, не ведомые ни людям, ни зверям, но тебе не понять стрелка, раскрутившего над головой пращ и запускающего из неё камень в случайную удобную цель... Ты можешь понять единую душу стаи, но ещё молод, чтоб взмахом руки остановить сотни слоняных морд, рвущихся в драку...

Когда Арбосс, найдя в себе силы, открыл глаза, многое необратимое уже свершилось, ибо стервятники, увидев сражённого камнем вожака, кинулись на боеварских пращников, набирая скорость в падении с высоты и острыми клювами пробивая головы, вырывая ключья живого мяса из тел римских солдат. В то же время Мёнго и сопровождающие его два могучих слона бивнями буквально раскидали строй неприятельских солдат, а узкомордые эфиопские волки рвали зубами всё, что двигалось и могло защищаться.

Но легионеры тоже умели драться, и Чёрная мать Солнца пронзительно взвывала, видя потери среди своих друзей... Вот один из слонов покачнулся и рухнул, сражённый римскими копеейщиками. Его предсмертный трубный рёв не смог заглушить вой старой пантеры и последние четыре оставшихся в живых и способных летать стервятника взлетели над полем боя, направляясь на зов матери своего вожака. Волков в живых оставалось пятеро, и они, обливаясь кровью, хромя, тоже кинулись к ней.

– Птицы, если можете, унесите, спасайте своего вожака! – прорычала Чёрная мать Солнца. – Верните его в наш оазис, к жёлтому камню. Мой сын нужен всем! Спасите его ради будущего Африки!

– А ты? Ты побежишь за нами? – спросили птицы.

– Нет, такая беготня не для меня. Да и мудрость Арбосса матери стала непостижима. Лучше поищу-ка я глотку того человека, который запустил камень в плечо моего сына...

– Их там тысячи, – заскулил раненый волк.

– Камень, ранивший вашего вожака, имеет запах своего стрелка, и я найду его, – оскалила клыки большая старая кошка. – Летиле!

Две птицы подхватили за одежду теряющего сознание от боли белого человека и взмыли в небо. Другие два стервятника кружились, прикрывая собой от стрел и камней улетающего вожака.

Когда к маленькой крепости у мыса Эжном приблизились несколько израненных диких животных, защитники полуразрушенных стен были поражены. Люди восхищались мужеством этого небольшого отряда и его успехом, ведь в результате короткого, но ожесточённого боя легион, штурмовавший крепость, был рассеян и атаки на портовые стены прекратились до следующего дня.

Когда ночь ступила над мысом, а холмы и берег вокруг засияли сотнями костров римских солдат, пантера улеглась на развалины стены перед глазами Мёнго и лениво замурчала.

– Ты могла б уйти. Во мраке вы с волками проскочите мимо людей так, что они и не успеют оглянуться, – сказал слон.

– Я помню запах стрелка, которого ищу. Моё место здесь. – сказала Чёрная мать Солнца.

– А волки?

– Они без меня не уйдут. Это люди бросают друг друга, совершая «благоразумные» и «единственно правильные» поступки. А волки умеют держаться стаей до последнего. – Пантера задумалась, глядя на огонь. – А вот ты бы мог уйти, это точно. Двух слонов на хорошей скорости среди ночи остановить невозможно.

– Нет, это не мой выбор, и ты знаешь, почему, – вздохнул слон. – Завтра или послезавтра сюда придёт подмога из Карфагена, а с ней – мой сын. Он знает, что его отец здесь и потому Тонго спешит на помощь к папе. А значит, никуда я отсюда не уйду, даже если завтрашний день станет для меня последним.

– Я тебя понимаю, – ласково промурчала пантера. – Никогда не думала, что свою про-

щальную в жизни ночь, глядя на бесконечное количество звёзд, проведу со слоном.

– А я никогда в жизни не видел звёзд. Расскажи, какие они. – попросил Мёнго.

– Правда? Ах, я и забыла, что слоны плохо видят, – вежливо повилыла хвостом по хоботу собеседника большая старая кошка. – Тогда представь огни римских солдат, но не так близко, как сейчас, а совсем далеко... Ах, да ты и того не видишь... Тогда вообрази солнце! Да, множество крошечных солнышек на тёмном ночном небе! Представляешь?

– Думаю, что представил... Слушай, а почему тебя называют Черная мать Солнца?

– Это имя мне дал сын, – нежно замыкала хищница, подтягиваясь и царапая когтями камни крепостной стены. – По утрам вместе с первыми лучами я облизывала его мордашку, а он открывал глазки и пробывал говорить первые слова на языке Леса...

– А где ты нашла человеческого ре...

– Это мой сын! – рявкнула пантера так яростно, что огромный слон отшатнулся, сделав шаг назад и опрокинув котёл и ещё какую-то захрохотавшую следом посуду.

А потом настало утро, и командир гарнизона посчитал, что, включая себя самого, а также офицера оставшихся в живых двух десятков ливийских пехотинцев, сигнифера со значком Священного отряда элитной кавалерии Карфагена, и ещё других кавалеристов, пехотинцев, поваров и конюхов, портовую крепость на мысе Эжном защищают пятьдесят человек. Потом командир гарнизона подумал, что стоит также брать в расчёт зверей, пробившихся вчера с потерями к защитникам крепости и сорвавших штурм береговых укреплений.

«Я схожу с ума? – подумал командир гарнизона. – Нет, я считаю всех своих бойцов. Итак, два слона, пять волков, одна пантера, один стервятник со сломанным крылом и пятьдесят человек – все с ранениями разной степени тяжести. Значит, нас пятьдесят девять...»

Больше на раздумья им не оставили времени, атаки легионеров чередовались с обстрелами крепости из катапульт до конца дня. Все призывы сдать защитники крепости отвергли. Когда комендант погиб, сра-



жённый копьем римского триария, командование принял на себя офицер ливийских пехотинцев, но и он вскоре пал, сражённый клинком врага. Последним возглавил защиту крепостных стен сигнифер Священного отряда элитной кавалерии Карфагена. На закате, когда после очередного обстрела в живых осталось лишь трое людей, израненный слон и, еле стоящая на лапах, но ещё способная передвигаться пантера, сигнифер обнял обоих солдат, потом, подойдя к слону, прижался к его хоботу, встретился взглядом, что-то сказал, погладил, подошёл к пантере, опустился перед ней на четвереньки и, глядя в погасшие, но колючие, как иглы, глаза старой кошки, прижался к ней голова к голове, носом к носу. Так он ещё помолчал, потом что-то сказал, поднялся, взял значок Священного отряда и, взобравшись на стену, сел на спину слону. Два солдата толкнули разбитые ворота, и последние лучи заходящего солнца заиграли бликами на искорёженном металле доспехов.

– Ты поняла, что он нам сказал? – тихо выдохнул в хобот Мёнго, ища глазами пантеру.

– Рядом с моим сыном я немного научилась понимать язык людей. То, о чём говорил этот храбрый воин, переводится как «атака чести», – кашляя от боли в полломанных рёбрах, промурлыкала старая кошка.

– Что это значит? – тяжело переступая, уточнил слон.

– Значит, что против нас римских солдат столько, – она задумалась и, пытаясь отдышаться, нашла сравнение, – как звёзд на небе! И они нас сейчас убьют...

– Ну и? Продолжай, – настаивал Мёнго.

– Что – ну и? Ну, слон, пока ты поймаешь! – передразнила своего друга Чёрная мать Солнца. – Не качайся, а то уронишь нашего командира! Смысл в том, что мы их атакуем, понимаешь, не они нас, а мы их!

Две тысячи всадников Священного отряда, проскакав из Карфагена целый день без привала, сразу, с марша ударили во фланг и в тыл врага, ломая безукоризненные ряды римских легионеров. Вместе с кавалерией на противника обрушилась мощь нескольких боевых слонов. Когда Тонго, неся на себе башенку с тремя метателями дротиков, бросился в самую гущу сражения, он ясно услышал сквозь крики людей и скрежет металла призывный, трубный рёв своего отца. И сын подхватил этот рёв так, то голоса Мёнго и Тонго слились в один низкий и протяжный боевой клич. Молодой слон, впервые оказавшись на поле боя, всматривался поверх голов толкающихся под ногами людей, но всем известно, что слоны очень плохо видят, голос отца больше не был слышен, а в сгущающихся сумерках Тонго не знал, в какую сторону прокладывать свой путь...

– А дальше, дядя Рене, я хочу знать, что было дальше, – захныкала маленькая тёмнокожая девочка. – Скажи, Тонго спас своего отца?

– Кто знает, – устало улыбнулся Летописец. – Но, возможно, это уже другая сказка?

– Наверное, Мёнго погиб, – серьёзно сказал мальчишка лет двенадцати по имени Моррен. – На войне часто слонов убивают. – Нет, я не хочу, чтоб он погиб, – заплакала Суммайя.

– Скажите, дядя Рене, а человека, знавшего язык Леса, птицы спасли? – сдержанно-серьёзно спросил Моррен.

– Да, его птицы спасли, – улыбнулся Летописец.

– Арбосс, наверное, и сейчас живёт в базисе у жёлтого камня, – воскликнула Суммайя, хлопая ладошками рассказчика по коленям.

– Может быть, – засмеялся Летописец. – Но это уже третья сказка... И она пока останется тайной. Ведь тайны есть у всех – у вожака стада слонов и у предводителя Карфагена...

– И у Фортуны?

– Ох, у неё-то тайн столько... Мы все зависим от её тайн и капризов, от её власти над нами! А одна из главных тайн власти заключается в том, что у каждой власти есть тайна. И мы с вами идём за властью, думая, что это наш выбор, но на самом-то деле нас ведёт сила тайны властелина. А уж эта тайна, о которой мы с вами можем и не знать, тяготит самого властелина, диктуя ему условия и поступки. Понятно вам, дети? Нет? Да и взрослым тоже не всегда бывает понятно. Но это уже четвёртая... Нет, пятая... Или восьмая сказка... к

ДИМИТРИ АКИМОВ,
ДАЛИ БУДЕТ

РАЛІ-МАНІЯ ОЛЕШКІВСЬКОЇ ПУСТЕЛІ

ДРУГЕ ЖУРНАЛІСТСЬКЕ ВИДАННЯ

Більшість цих людей – не професійні гонщики, але вони не уявляють свого життя без автомобілів. Відтак пишуть репортажі з найгучніших автоподій світу, спілкуються в інтерв'ю з відомими пілотами, штурманами, автовиробниками, знімають відеоролики і навіть цілі документальні та художні фільми на автомобільну тематику. А один раз на рік їх збирає подія, що дозволяє відкрити свої приховані можливості, втілити в життя заповітні мрії, позмагатися за справжню ралійну перемогу та досхочу наговоритися зі своїми колегами про двигуни, трансмісії, тиск в шинах... Просто зануритися з головою у свою стихію.



Перший пілот команди SIXT Ukraine
Вадим НЕСТЕРЧУК

ЦЬОГО РОКУ МИ ЗБІЛЬШИЛИ ТРАСУ ДО 60 КМ, А ТАКОЖ КІЛЬКІСТЬ ТА АСОРТИМЕНТ АВТОМОБІЛІВ. ДО ТОГО Ж, МАРШРУТ ЖУРНАЛІСТСЬКОГО РАЛІ-РЕЙДУ ПРОЛІГ ПРАКТИЧНО ТРАСОЮ ЕТАПУ КУБКА УКРАЇНИ. БЕЗУМОВНО, ЦЕ СКЛАДНІШЕ, НІЖ МИНУЛОГО РОКУ, ТА РАЗОМ З ТИМ ДОЗВОЛЯЄ ВІДЧУТИ ВСЮ СКЛАДНІСТЬ РАЛІ-РЕЙДІВ. СПОДІВАЮСЯ, ЩО НАСТУПНОГО РОКУ НАМ ВДАСТЬСЯ ЗБІЛЬШИТИ ДОВЖИНУ СПЕЦДІЛЯНОК ДО 100 КМ І ДОДАТИ КІЛЬКА ШВИДКІСНИХ ВІДРІЗКІВ ШЛЯХУ. ЦЕ МАЄ ЗАЦІКАВИТИ УЧАСНИКІВ ЗМАГАНЬ І ПОЗИТИВНО ПОЗНАЧИТЬСЯ НА ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ АВТОСПОРТУ В УКРАЇНІ В ЦІЛОМУ.

Журналістський ралі-рейд 2012 року не став виключенням. Цього разу в Олешківські піски з'їхалося ще більше представників ЗМІ з України і навіть з Росії, що надало змаганню статусу міжнародного. Більше, складніше, яскравіше! Такі завдання поставила перед собою організатор перегонів – команда SIXT UKRAINE з огляду на досвід минулорічних журналістських заїздів. Аби зрозуміти, наскільки все вдалося – йдемо на жеребкування, формуємо команду, оглядаємо автомобіль і вирушаємо в пустелю.

Для участі у перегонах компанія SIXT надала переважно серійні автомобілі, відтак і легенда полягала у тому, що позашляховики категорії T2 зазнали поломки на спецділянці і команди максимально обережно мають довести їх до фінішу. До того ж, аби урівняти

шанси команд, та дати можливість медівникам спробувати себе у різних іпостасях, пілот та штурман повинні мінятися місцями після кожної контрольної точки (далі – СР).

Наш екіпаж у складі пілота Дмитра Сливного, штурмана Андрія Блінова та капітана Мар'яни Маркович стартував другим на позашляховику Mitsubishi Pajero з автоматичною трансмісією. Попри скептицизм щодо моделі та модифікації автомобіля обережне керування дозволило нам обійти першу команду та взяти СР-1 з дуже добрим показником часу. Однак «зачарований» відтинок шляху між першою та другою точками (минулого року тут було найбільше проблем у всіх екіпажів) цього року також зіграв з нами злий жарт. Цокрилений результативністю першого етапу та впевнений у своїх джиперських навичках, штурман Андрій Блінов все ж дещо переоцінив можливості довіреного нам «Паджера». Як результат – обрив захисту коробки перемикаччя передач. Під нашим автомобілем утворився справжній металевий ківш, який грів перед собою все, що виступало бодай на кілька сантиметрів вище максимально допустимого кліренсу авто. Тож у першому ліпшому піщаному повороті авто чудово «закопалося».

Здавалося б, проблему можна було вирішити за кілька хвилин, достатньо лише підкопатися під задній міст, підставити домкрат і трохи підняти позашляховик, щоб зрушити



його з місця. Але ж ми знаходилися на «зачарованій» ділянці, тож не дивно, що наш домкрат виявився несправним. Далі було кілька кубометрів перекиданого нами піску, виїзд із пастки і блукання у пошуках другої точки, адже набитою колією ми їхати не могли, бо кожен наступний підйом на піщану гірку перетворювався на вимушену зупинку – наш «ківш» робив свою справу. Зрештою ми таки дісталися СР-2.

До третьої точки доїхали без жодних проблем, однак несподіванка чекала нас на самій СР-3. За кілька метрів від прапора маршала, пря-

мо біля колії на схилі трав'янистої воронки, буквально завис на двох лівих колесах Toyota Land Cruiser 200. Рухатися він не міг, адже від перекидання на дах його відділяли лічені сантиметри. Зважаючи на те, що до кінця максимально допустимого часу проходження спецділянки нам залишалося всього п'ять хвилин, а попереду було ще кілька кілометрів не найлегшого шляху, ми вирішили допомогти колегам. Декілька хвилин мороки, два порвані буксирувальні троси – і «Тойоту» врятовано від небезпечного сальто.

Хоча наш час на фініші першого дня був далекий від ідеалу, ми були горді своїм благородним вчинком і за вечерею на біваку мали ще розповісти нашим колегам, які цього разу пройшли без особливих пригод.

Другий день не обіцяв чогось надзвичайного, тож ми вирішили їхати в своє задоволення. Як не дивно, але автомобілем, який випав нам за жеребкуванням другого дня, виявилася та сама «Тойота», яку вчора ми витягували з ями. Як попередньому екіпажу вдалося на ньому так застрягнути – залишалося для нас загадкою до самого фінішу. Ритмічний, спокійний рух за маршрутом дозволив нам показати цілком пристойний час за підсумками другого дня змагань. Мало того, між третьою точкою та фінішем наш екіпаж навіть примудрився зрізати кілька кілометрів, скориставшись виключно вбудованим компасом навігатора та власною інтуїцією.

Ми не претендували на місце на подіумі, адже помилка першого дня віддала спільну команду журналів «Кордон» та «Експерт» за середину загального заліку. Та ми отримали незабутні враження, а здобутий досвід подарував нам головне – надію. Тож наступного року ми обов'язково повернемося в Олешківські піски, щоб таки вирвати у цієї пустелі бодай один з її кубків. **К**

ДМИТРО СЛИВНИЙ,
ФОТО АВТОРА





СВІТ НАВИВОРИТ

з Дмитром Комаровим

НЕ ОБОВ'ЯЗКОВО МАТИ БАГАТО ГРОШЕЙ, ЩОБ ЖИТИ ЯСКРАВИМ, ЦІКАВИМ ЖИТТЯМ І ОТРИМУВАТИ НЕЗАБУТНІ ЕМОЦІЇ

Журналіст, фотограф, автор масштабних фотопроєктів, спеціальний кореспондент газети «Известия в Україні», керівник і ведучий телепроєкту «Світ навиворіт» на каналі 1+1 та просто закоханий у незвідане мандрівник Дмитро КОМАРОВ віддає перевагу одиночним подорожам – купує квиток в один кінець і мандрує в незнайому країну, щоб побачити її зсередини, навиворіт. Кенія, Танзанія, Непал, Таїланд, М'янма, Азербайджан, Грузія, Йорданія, Монтенегро, Туніс, ОАЕ, Індія, Камбоджа, Республіка Кабардино-Балкарія – ось неповний перелік країн, де він встиг побувати. Дмитро робив сходження на Монблан, Кіліманджаро та Ельбрус, а дістатися до базового табору Евересту на висоті понад п'ять з половиною тисяч метрів йому не завадили навіть небезпечні тропічні інфекції.

– Дмитре, звідки така любов до мандрів?
 – Передусім, це моя робота. Працюючи у газетах, я готував фоторепортажі про обрядові свята Західної України – вертеп та маланку. Мене це захоплювало, і я почав регулярно навідуватися в Карпати. А потім, знову ж таки завдяки роботі, з'явилися закордонні поїздки, і з часом я вже не міг уявити своє життя без подорожей. Оскільки видання, у якому я працював, припинило свою діяльність, скористався вільним часом і поїхав до Непалу. На жаль, ті перші відчуття вже неможливо повторити.

– Щоб подорожувати, треба мати хоча б вихідну інформацію про країну...
 – Сьогодні є достатньо літератури, до того ж мережа Інтернет. Хоча я люблю експромт, як-то кажуть, покрутив глобус – тицьнув пальцем і вибрав. Проте спочатку мої подорожі залежали ще й від наявності авіадисконтів. Ось, наприклад, є акція – недорогий квиток до Таїланду. Спершу приходиться думати – там уже побувало багато туристів і відкривати нічого. Згодом пригадую, що якось чув про племена довгошій. Лечу до Таїланду, беру машину напрокат, їду на північ – і виявляється, що туристів тут і в очі не бачили. Тобто можна заглибитись у справжнє життя, як, наприклад, на кордоні з Бірмою, де я провів два тижні і відкрив для себе племена карен та лісу. Тобто у країні, яку щороку відвідує більше десяти мільйонів туристів, є місця, де при вашій появі

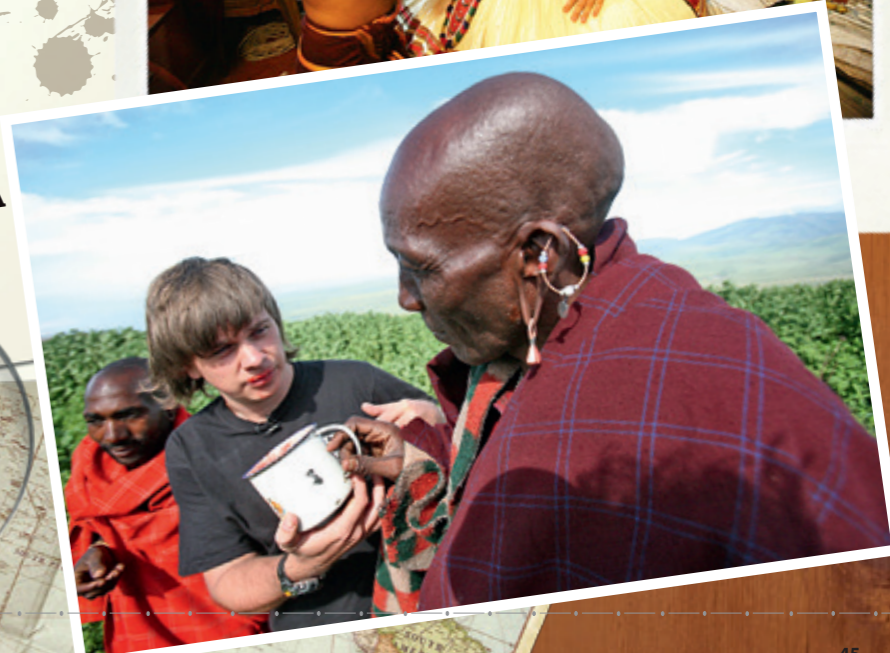
всі кидаються навтьоки, а у дітей починається істерика, тому що ви перша біла людина, яку вони бачать. Потім, достатньо помандрувавши країною, сидючи в аеропорту, я ламав голову над тим, куди б його ще податися. І тут знову квитки відіграли свою роль – найближчий і недорогий виліт у Камбоджу. А чому б і ні, подумав я. Це й стало матеріалом для першого сезону програми «Світ навиворіт». Головне – не боятися експериментувати.

– А не страшно так подорожувати? У чужій країні, без грошей, без знайомих...
 – Ніскільки. Насправді хороші люди є скрізь, навіть у країнах, які мають імідж агресивних та неблагоннадійних. Знайдіть контакт з людьми – і вам обов'язково допоможуть. Що стосується грошей, то я звик користуватися картою. Це безпечніше і надійніше – ти забезпечуєш себе від грабіжників і кишенькових злодіїв. Сьогодні існує прекрасна система кредитних лімітів, тобто слід мати з собою банківську картку, а ще краще – дві, і щоб різних банків. До того ж, щоб не втратити на обміні, треба знімати валюту країни, до якої подорожуєш, саме в цій країні по прибутті в аеропорт.

– А якщо немає можливості зняти гроші з картки?
 – До речі, з цього приводу зі мною трапилася доволі цікава історія. Якось після зйомок у Камбоджі я вирішив побувати в одній із сусідніх країн – Бірмі, яка ще, в принципі, не є туристичною, бо там тривалий час було військове правління. Отже, поки



У КРАЇНІ, ЯКУ ЩОРОКУ ВІДВІДУЄ БІЛЬШЕ ДЕСЯТИ МІЛЬЙОНІВ ТУРИСТІВ, Є МІСЦЯ, ДЕ ПРИ ВАШІЙ ПОЯВІ ВСІ КИДАЮТЬСЯ НАВТЬОКИ, А У ДІТЕЙ ПОЧИНАЄТЬСЯ ІСТЕРИКА, ТОМУ ЩО ВИ ПЕРША БІЛА ЛЮДИНА, ЯКУ ВОНИ БАЧАТЬ



туристи «не підсадили місцеве населення на долар», було заманливо відвідати цю країну. По прибутті в міжнародний аеропорт «Янгон» у мене залишалося лише два долари, отож я почав шукати банкомат. Обійшовши всі зали, дізнався від дівчат на стійках реєстрації, що банкомати відсутні і зняти гроші з картки неможливо. Я, ще зберігаючи відносний спокій, попросив телефон та запитав про місцезнаходження відділу системи міжнародних банківських переказів. Але мені знову пояснили, що гроші в цю країну можуть потрапити лише готівкою. Ось тоді мені вже було, як-то кажуть, непереливки. Я стояв посеред аеропорту з багажем і... сміявся, адже у мене не було грошей навіть на таксі.

Мені порадили поміняти квиток і відправлятися додому. Стало ще веселіше, бо я, як правило, подорожую з квитком в один кінець. Тут підійшов таксист і запропонував допомогу, мовляв, неподалік є п'ятизірковий готель, і якщо я там оселюсь, мені допоможуть нелегально, через Малайзію, перевести гроші. Проте в готелі, нам повідомили, що через місяць у країні, вперше за 20 років, відбудуться вибори, тому всю незаконну діяльність припинено. Тоді я вирішив знайти братів-українців. І мені знову не повезло. Але я дізнався, що тут є російське посольство. Отож пізнього суботнього вечора я дістався до нього.

Зрештою мене пропустили в посольство. Відповіддю на мою розповідь про те, що зі мною трапилось, був... гомеричний сміх. «Чим я можу вам допомогти? – запитали мене. Що я міг відповісти? Я попросив грошей під заставу свого ноутбука та

фотоапарата, а мені відповіли, що тут все це коштує копійки, адже недалеко Китай. До того ж мого співрозмовника здивувала сума в тисячу доларів, яку я просив на два тижні. За такі гроші, як мені пояснили, я багато чого не зможу собі дозволити і подорожуватиму лише автобусом. Але все-таки без застави, зі словами, що довіра коштує більше, ніж гроші, я отримав новенький конверт з десятьма стодоларовими купюрами, який одразу ж хотів запхати до кишені. Але мене зупинили, пояснивши, що купюри, на яких є хоча б одна складочка, не приймаються, тобто мені слід обережно поводитися з грошима. Отже, з тисячею доларів я за два тижні об'їздив майже всю країну, залишивши ще на зворотний квиток та обід-подяку з консулом у ресторані.

– Скільки в середньому коштує поїздка?

– Якщо не брати до уваги знімальний процес, то найдорожчим може бути лише переліт. Бувають акції, коли за 399 доларів можна купити квитки до Бангкоку або Делі і назад до Києва. А вже в Індії, я вам гарантую, можна жити дешевше, ніж у Києві, – у туристичному центрі Гоа можна платити по чотири долари за номер у готелі, який розташований на горі з видом на кокосові пальми та Аравійське море. Щодо харчування, то за один долар можна купити три відра фруктів. Проте при виборі готової їжі слід шукати місця, де вона проходить термообробку – там теж за долар можна взяти першу й другу страву, салат, компот. Дещо дорожче обходиться в Таїланді, але якщо ви намагатиметеся жити як локальний місцевий житель, то залишитесь задоволені поїздкою. Якщо ж



йдеться про телевізійну подорож, то на деяких континентах, як, скажімо, в Африці, провести безплатну зйомку фактично неможливо. Якщо ви використуєте камеру, то платити треба за все, адже були випадки, коли на ринку нас закидали помідорами за неоплачену зйомку.

– Чи доводилося під час поїздок звертатися до лікарів, адже Ви відвідували країни, відомі своєю антисанітарією?

– Так, були такі ситуації. Якось у Непалі на висоті 4500 м я підхопив тропічну інфекцію, тому довелося тиждень провести у високогірній клініці. Це така собі дерев'яна хатина, яка обігривається завдяки розведеному багаттю, а за лікаря там – бабуся-знахарка з травами, які були моїми ліками. Нещодавно в Ефіопії також довелося хворіти, але цього разу мене лікувала українка із Житомира, яка відкрила там свою клініку. В таких країнах подібні інфекції лікуються, як у нас застуда, але якщо ви приїдете з нею додому, вас одразу покладуть в інфекційне відділення. Тобто, якщо ви захворіли у тропічній країні, намагайтеся там же й лікуватися. У Таїланді, наприклад, всім відома історія про росіянина, який приїхав з метою секс-туризму і повернувся додому з якимось інфекційним захворюванням. У Москві його заспокоїли: хвороба, яку він підхопив, лікується дуже швидко, але щоб вилікуватися, треба знову повернутися до Таїланду.

– Як рідні ставляться до Вашого захоплення?

– Звикли, хоча спочатку, важко було, адже мої поїздки регулярні і, як правило, тривають півтора-два місяці.

– Щоб подорожувати, мабуть, треба мати хорошу фізичну підготовку?

– Якщо ви йдете в гори, то це важливо. Тепер, до речі, в третьому циклі програми ви мали можливість побачити семиденне сходження на Кіліманджаро. Найвища гора Африки висотою 5985 м ще є сплячим вулканом, тому буває важко дихати через наявність у повітрі сірководню. Наш сюжет називається «Сходження в стилі «люкс», або «5-Зіркове сходження». Тому що лише в Африці, і лише на Кіліманджаро, лише африканці можуть вигадати такий сервіс для альпіністів: мене з оператором супроводжувало 14 чоловік – носії,

гідди, асистенти гідів, повар і – увага! – офіціант. Сніданок, обід і вечерю подавали на підносі до накритого скатертиною столу, на якому вже стояли свічки. І це обов'язковий пакет послуг, менше замовити не можна. Задоволення не з дешевих, адже такий пакет на одну людину коштує від півтори тисячі доларів. Але все включено: на висоті 4800 м у нас на сніданок був свіжий кавун, у проміжних таборах ми їли полуницю, рис, спагеті та смажену червону рибу, устриці з ананасами. Це поєднання непередбаченого: з одного боку 7–8 годин важкого сходження, а з другого – на привалі на вас уже чекають палатка, подушка і матрац, крісло з підлокітниками, скатертину та жовто-голубі свічки, адже ми з України. І обов'язково перша і друга страви, салат, крем-супи... Після сходження я відверто сказав, що жалкуватиму за кухнею, адже все було неймовірно смачно.

– А яка Ваша улюблена страва?

– Я віддаю перевагу морепродуктам, рису, рослинній їжі. Також люблю фрукти і сік з маракуї, який у свіжому вигляді можна спробувати, мабуть, лише в Африці.

– Ви завжди пригощасте корінне населення українськими алкогольними напоями. Цікаво, який екзотичний напій Вам до смаку?

– Я практично не вживаю алкогольних напоїв. Звичайно, при нагоді можу пригубити, але суто символічно...

– Вам доводилося вживати чимало екзотичних страв, скажімо, живе серце кобри, яйця із зародками. Які враження?

– Існує вислів – очі бояться, а руки роблять. Я вже говорив, треба поводитися так, як місцеве населення. Для прикладу: п'ятдесят чоловік у вуличному кафе нетерпляче чекають, коли їм принесуть екзотичну, на наш погляд, страву. Вони пристойно виглядають – звичайні люди, які зайшли пообідати. Чому б і мені не спробувати...

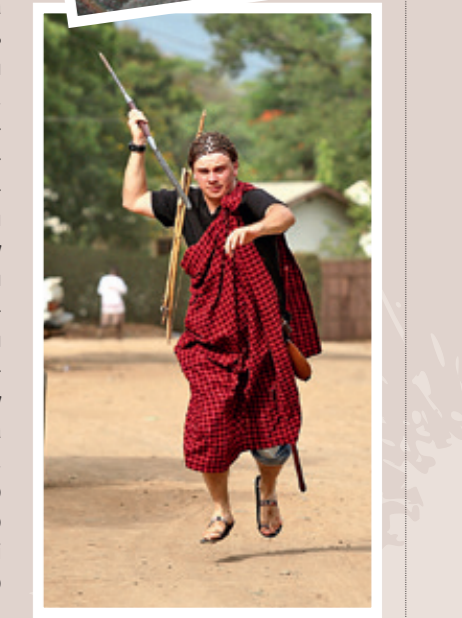
– Чи не доводилось Вам втікати від щирого прийому?

– Так приймають в племені мурсі (плем'я, у якому жінки проколюють губу та вставляють до неї тарілку, і чим більша тарілка, тим красивішою вважається жінка і тим більший за неї викуп під час весілля). Це плем'я, напевно, є одним із най-



ЛИШЕ В АФРИЦІ, І ЛИШЕ НА КІЛІМАНДЖАРО, ЛИШЕ АФРИКАНЦІ МОЖУТЬ ВИГАДАТИ ТАКИЙ СЕРВІС ДЛЯ АЛЬПІНІСТІВ: МЕНЕ З ОПЕРАТОРОМ СУПРОВОДЖУВАЛО 14 ЧОЛОВІК – НОСІЇ, ГІДИ, АСИСТЕНТИ ГІДІВ, ПОВАР І – УВАГА! – ОФІЦІАНТ.





жандніших після растоманів. Скажімо, за те, щоб мене прийняли, я пообіцяв корову – що власне і вважається головною валютою племені. Ми з вождями пішли вибирати корову, яка коштує близько 200 доларів, проте апетит по дорозі зріс, і коли ми прийшли до стада, мені повідомили, що тут корови маленькі, необхідно купити дві корови і доплатити дві тисячі доларів. Звичайно, я вирішив піти геть, але вони почали кидатися під машину. До того ж всі чоловіки озброєні автоматами! Цей натовп перегородив дорогу, довелося об'їжджати полями. А ще вимагали 500 доларів за те, що ми зняли на камеру жінок. Тоді ми знайшли інше плем'я – більш людських мурсі, з якими домовилися вже за менші гроші залишитися на ніч. Тут прокидаються до 12 години дня, фотографуються з туристами, а потім п'ють і лежать під деревами до ночі. А зранку все починається спочатку. Вдень вони лише мігрують за тінню дерев, адже сонце переміщується. Туристів же попереджують, що після першої години дня відвідувати плем'я небезпечно, тому що п'яні мурсі можуть вбити. Гід та водій не ризикнули залишатися на ніч, а ми з оператором та озброєний охоронець таки залишилися і були, мабуть, першою знімальною групою, яка це зробила. Проте історія «щирого прийому» повторилася знову, і вже на ранок плем'я кидалося під колеса машини, вимагаючи доплати, хоча ми разів зо три доплачували: зранку двома козами, ввечері грошима, а на ранок під прицілом автомата від нас знову вимагали гроші. І треба брати з собою дрібні – ефіопські бири, бажано пачками. Можна дати одну зелену банкноту, але ж її не поділиш, тобто ліпше дати 100 доларів величезною пачкою бирів, і чим більша торба з грошима – тим краще.

– Дмитре, які речі зазвичай берете з собою в поїзд?

– Передусім ніж – на всяк випадок, викрутку, пінцет, звичайно ж – кредитну картку, рюкзак, спальний мішок, зручне взуття, пару джинсів, футбол, хоча одяг за кордоном, як правило, в декілька разів дешевший, отож заодно можна оновити гардероб... І хороший настрій.

– А як щодо зброї?

– Найкраща зброя – це спілкування та встановлення контакту з місцевим населенням.

– Якими мовами володієте?

– Російською, англійською, українською і вивчаю найнеобхідніші фрази на мові країни, до якої подорожую. Завжди, якщо подорожую з програмою, беру з собою місцевого перекладача, у форматі програми запитання звучить російською, тобто створюється ефект, що всі розмовляють однією мовою. Якщо ж мандрую сам, то асистентів не маю.

– Є країна до якої завжди хочеться повернутися?

– Під час від'їзду, я ніколи не прощаюсь з країнами. Просто немає почуття того, що я не повернусь туди, тому знову повертаюся. Спершу я подорожував сам, а тепер знову повторю свій маршрут з програмою.

– Чи часто доводилося мати справу з військовими?

– Ось, скажімо, сюжет про вживання в їжу серця кобри ми знімали вдома у камбоджійського військового, тому що до нього точно ніхто не прийшов би робити облаву. Справа в тому, що у країні були оголошені облави на мисливців за кобрами, що стосу-

НА КОРДОНІ ІНДІЇ ТА ПАКИСТАНУ Є ЧАРІВНЕ МІСЦЕ ПІД НАЗВОЮ ВАГА. ТУТ ПРОХОДИТЬ ЄДИНЕ В СВОЄМУ РОДІ НА ПЛАНЕТІ ШОУ – ЩОДЕННЕ СВЯТО ЗАКРИТТЯ КОРДОНУ



валося і туристів. Щодо прикордонників, то на кордоні Індії та Пакистану є чарівне місце під назвою Вага. Тут проходить єдине в своєму роді на планеті шоу – щоденне свято закриття кордону. З обох сторін збираються люди на трибунах, по декілька тисяч чоловік, причому існують навіть VIP-місця. І коли перед заходом сонця прибуває останній автобус чи машина, ворота в пункті пропуску зачиняються і розпочинається урочисте проходження, тобто військовий парад з цирковим ухилом – високо задираючи ноги, красиві, високі індійські прикордонники, зодягнуті у специфічну форму, марширують до воріт, що розділяють дві країни, щоб зустрітися, як-то кажуть, обличчя в обличчя з колегами. Піднімаючи ногу на рівень голови, індієць різко тупцює – все це дуже експресивно, такий собі безконтактний бій без жертв та зброї, звідусюди чути вигуки: «Хіндустан зінзабат!» (слава Індії) та «Пакістан зінзабат!» (слава Пакистану). Після того, як кордон закривають, по його обидві сторони знімають прапори та урочисто відносять їх у сховище до наступного дня. Як відомо, між країнами точиться справжня кровопролитна війна у штаті Кашмір, і це стилізоване шоу набуває якогось особливого значення. Сутичка зі зброєю переходить у мирну сутичку вболівальників, хоча за кадром можна почути і нецензурні вигуки.

– Чи доводилося перетинати кордон нелегально?

– У Таїланді є місце, яке називають «Золотим трикутником» – там, біля річки Меконг, сходяться кордони Таїланду, Лаосу та Бірми. Колись ця місцина була відома як світовий центр виготовлення опіуму, проте сьогодні це вже в минулому. Із Золотого трикутника можна, домовившись з веслярем, потрапити на територію острова, що вже належить Лаосу. Візу робити не треба, але по прибутті все-таки перевіряють паспорт. Дозволяють погуляти, купити сувеніри, подивитися, як живе місцеве населення, але при цьому весляр змушений чекати на вас.

– Якщо не помиляюся, Вас якось не пропускали через кордон, і пов'язано це було з Вашою професійною діяльністю.

– Так, це знову ж таки було у Бірмі. Мене тримали сорок хвилин на кордоні, тому що у країну практично не пропускають журналістів, а якщо й пропускають, то супроводжують повсюди, а у моїй візі було зазначено місце роботи – фотограф газети, тому, власне,

я й отримав її аж через десять днів. До того ж, за вирішення цього питання взялися військові високого рангу, довелося «клеїти дурня» і пояснювати, що я весільний фотограф. Ось такими правдами і неправдами вдалося перетнути кордон. Майже така історія трапилася в Кашмірі – там також бувають проблеми з журналістами, іноді доводиться ховати посвідчення і вдавати із себе туриста або студента. Журналістам завжди слід бути обачними, адже, наприклад, в Ефіопії за несанкціоновану зйомку можуть навіть посадити до в'язниці, а за дозвіл необхідно сплатити значну суму грошей – декілька тисяч доларів за кожний регіон. У нас якось навіть камеру заарештували в аеропорту. Довелося вирішувати проблему, і незважаючи на те, що у країні проходила акція боротьби з корупцією, ми таки знайшли спільну мову з одним із керівників відділу, що відповідав за дозволи, – дали йому в рази меншу суму і фактично працювали по липовому дозволу, хоча в багатьох місцях знімати нам таки не дозволяли. При цьому повідомляли, що просто не посадять до в'язниці та вимагали за право зйомки від трьох до п'яти тисяч доларів. Ми маскувалися під туристів і брали в долю гідів, охоронців, водіїв та керівництво місцевих турфірм.

– Чи траплялися з Вами цікаві історії на кордоні?

– Я вже розповідав, що в Африці біла людина – це гаманець з ногами. Якось ми з оператором на орендованому мікроавтобусі прямували з Танзанії в Кенію, щоб наступного дня відбутися в Україну. Десь о третій годині ночі, хоча подорожувати вночі там не прийнято, ми дісталися кенійського кордону. Довелося заповнювати анкети, щоб отримати візи. Я сів рядом з прикордонником, причому він був у в'єтнамках та спортивних штанах. Але вразило те, що віза коштувала двадцять доларів, а вартовий кордону вимагав сорок, при цьому пояснив: двадцять – за візу і двадцять – йому. І це цілком офіційно. На запитання «за що?» мені показали на годинник, мовляв, пізня година, а тут доводиться працювати. В результаті прикордонник невдоволено кинув документи, так і не отримавши грошей, гордо відвернувся і пішов пити чай.

А ось на нейтральній сухопутній території між Таїландом і Камбоджею є місце, куди приїжджають грати в казино, так як ігровий бізнес у країнах за-



боронений. Нейтральна смуга – ігрова територія протяжністю понад кілометр називається Пойпет. Там розміщена велика кількість гральних закладів.

– Ви зустрічаєтесь з представниками різних віросповідань. Чи вважаєте Ви себе релігійною людиною?

– Я з великою повагою ставлюся до всіх релігій. Себе також вважаю віруючою людиною і переконаний, що Бог має бути всередині кожного з нас.

– У Вас є сюжети як про людей за межею бідності, так і про досить заможних. Чого, на Вашу думку, не вистачає сучасному суспільству – матеріальних чи моральних цінностей?

– Нам варто повчитися радіти життю і отримувати задоволення не від машин, дач, квартир, грошей і ресторанів, а просто від того, що живемо. Наприклад, у провінціях Камбоджі живуть дуже бідні люди: хата – мазанка або дім на сваях, тому що територія часто підтоплюється. Сама будівля, як правило, примітивна: каркас із колод, підлога з циновки, камінь замість плити, відсутні шафи, бо в них нічого вішати. Але завжди багато дітей. Їдять в основному рис з приправами, адже бюджет сім'ї – долар в день. На рис вистачає. У річці ловлять рибу, на городі збирають овочі, фруктів вдосталь. І люди цим задоволені, вони щасливі. Зі щирою посмішкою запрошують додому, взамін нічого не просять. У них варто повчитися радіти простим речам: хорошій погоді, тому, що граються діти, що їх багато, радіти, коли вся сім'я разом, є що їсти. У нас же часто можна бачити депресивні обличчя і чути, що життя погане, тому що немає грошей. Друзі, їдьте в Камбоджу, поживіть тиждень у хижі і зрозумієте, що «хрущовка» – це палац, а наше меню – ресторан у порівнянні з тим, що їдять там. Тоді ви зовсім по-іншому дивитиметесь на життя.

– А у Вас є особиста формула щастя?

– Щастя – це щось залишити після себе в житті. Щоб те, чим я займаюсь, було корисне для широкого кола людей. Хочеться, звичайно, отримувати задоволення, робити те, що подобається, і щоб оточуючі отримували від цього радість і позитивні емоції.

– Розкажіть про найекстремальніший випадок експедиції?

– Їхчимало. От хоча б пригода, що трапилася зі мною у Варанасі, яке знаходиться в Індії. В цьому місті сплять людські тіла. Адже за індуської релігією мертва людина сплять і найвища мета індуса – одного разу не народитися і потрапити в мокшу – абсолют, найвищу ціль індуських устремлінь, щось на зразок будистської нірвани. Вважається, що якщо індус помер у Варанасі, він автоматично піде в мокшу, а якщо в іншому місці, але його мертвого привезли і спалили тут та викинули останки в Ганг, то карма повністю очиститься, відповідно мокша стане ближчою. Тому в місті є спеціальні будинки, куди приїжджають в очікуванні смерті. Є й ті, хто заповідає спалити своє тіло, тому зі всієї країни – на автомобілях, літаках, поїздах, автобусах щоденно сюди звозять сотні тіл, і щоденно тут

спляють сотні, а то й тисячі трупів. Це знакове місце, як релігійне, так разом з тим і найбільше у світі крематорій під відкритим небом – жахливе видовище.

Каста, яка контролює кремацію, а це теж своєрідний бізнес, ввела плату за зйомку, тобто безкоштовно фотографувати, навіть потайки на телефон не вийде. До вас обов'язково підійдуть, відведуть убік і проведуть профілактичну бесіду, в результаті якої ви точно відкриєте гаманець. І чим більша камера – тим дорожче. До представників телебачення застосовуються особливі тарифи і обраховуються вони тисячами доларів.

Коли я приїхав туди вперше, як газетяр і, почув про плату – жахнувся, проте вирішив піти законним шляхом, адже в законі не зазначено, що хтось забороняє зйомку на узбережжі – там, де сплять трупи. Я вирішив цим скористатися: знайшов міську мерію, написав від руки заяву про те, що прошу дозволити зйомку, і цілий день ходив по кабінетах та збирав дозволи. Потім прийшов до головного поліцейського відділку, зустрівся з його керівником, після цього продублював отриманий дозвіл на хінді і таким чином, витративши два дні, отримав документи, що надавали право знімати у Варанасі майже все.

Я прибув на узбережжя, показав дозвіл і пропрацював там цілий день, а наступного ранку мене оточив натовп індусів з палицями, який вимагав покинути територію або ж заплатити, погрожуючи розправою – і це дійсно був екстремальний випадок. Але я сказав, що повернуся – після всього, що трапилося, купив літрову пляшку рому, який роблять в Індії ще з часів Британської колонії і попрямував до начальника поліцейського відділку. Він взяв рушницю і повернувся зі мною на розбори. Слід нагадати, що в Індії і досі життя проходить по кастовій системі, хоча самі касты відмінні. Там неможливо вийти за межі, отримати професію, якщо ви не належите до відповідної касты. На посаду поліцейського призначають лише представника касты, яку шанують. Тому, завдяки військовому, індуси стали називати мене другим, і я пропрацював на узбережжі ще тиждень.

А через два роки ми з оператором повернулися знімати програму. Я пішов відразу в мерію: там

ДРУЗІ, ЇДЬТЕ В КАМБОДЖУ, ПОЖИВІТЬ ТИЖДЕНЬ У ХИЖІ І ЗРОЗУМІЄТЕ, ЩО «ХРУЩОВКА» – ЦЕ ПАЛАЦ, А НАШЕ МЕНЮ – РЕСТОРАН У ПОРІВНЯННІ З ТИМ, ЩО ЇДЬТЬ ТАМ. ТОДІ ВИ ЗОВСІМ ПО-ІНШОМУ ДИВИТИМЕТЕСЯ НА ЖИТТЯ.



вже були інші люди, в поліцейському відділку, інший начальник. Мені повідомили, що кожен рік, щоб виключити корупцію, у місті міняють начальника поліції – це норма. Але документи я все-таки отримав.

День ми попрацювали, а на ранок все повторилося – знову довелося йти до начальника поліції з ромом. Він здивувався, проте виділив трьох охоронців з палками і рушницею.

– Тобто з корупцією ведуть боротьбу і в Індії?

– Так, це явище присутнє навіть в Африці. Наприклад, в Ефіопії я дав чималий хабар за дозвіл на зйомку і виявилось, що знімати можна не скрізь, тобто треба ще доплачувати. У країні є сайт по боротьбі з корупцією та антикорупційний комітет. Я роздрукував телефони довіри та адресу сайту і надумав піти до чиновника, щоб повернути гроші, а у разі відмови, мовляв, звернуся до комітету. Проте знайомі впливові ефіопи порадили мені навіть не думати про це, адже після розмови мене б не випустили з країни, відмінили б дозвіл, затримали і конфіскували відзняте – я втратив би все. Тобто не варто «наїжджати» на владу.

– Які країни Ви хотіли б відзняти ще для програми?

– Я планую потрапити туди, де ще ніколи не був, – Китай, Японія, Чилі, Перу.

– Які рекомендації Ви дали б подорожуючим?

– Намагайтеся придбати акційні квитки або ж скористатися «гарячими» путівками. Зізнаюся, я ними користувався, незважаючи на те, що є противником подорожей за туристичними програмами, коли ви живете за розкладом і бачите лише те, що вам показують. Взагалі чудово, якщо

вам дозволяє робота оперативно взяти відпустку, тобто за кілька днів до вильоту – таким чином я літав до Тунісу: путівка вартістю 199 доларів за тиждень з усім пакетом послуг. Для довідки: авіапереліт до Тунісу коштує 450–500 доларів.

Прибуваю до країни, використовую номер як перевалочну базу, знаходжу прокат автомобілів, беру машину, купую карту і зникаю на тиждень. Просто треба вирішити для себе, що головне – яскраві емоції чи боротьба з «жабою», яка вас душитиме за включені послуги, якими вам не доведеться скористатися. Подорожуючи, я живу з простими людьми, і це набагато цікавіше, ніж екскурсії.

– А чого не слід робити?

– Чого не треба робити – так це проявляти агресію. Якою б критичною не була ситуація, не піднімайте руки на іноземця, навіть якщо він заслужив це тричі, тому що закон, як правило, буде на його боці. Також не погоджуйтесь на підозрілі пропозиції, на зразок щось провезти або доставити в Україну за чималу винагороду.

– Дмитре, що б Ви побажали читачам нашого журналу?

– Вчіться отримувати задоволення від подорожі, а не від її завершення. Адже часто в турботах, проблемах і справах ми не помічаємо головного. Вчіться бачити приємне у поїздки на річку, дачу, роботу. Це маленька, але також подорож. І не обов'язково мати багато грошей, щоб жити яскравим, цікавим життям і отримувати незабутні емоції. Просто відійдіть від стандартних пакетів і турпрограми, адже нецікавих місць не буває. **К**

Бесіду вела
МАР'ЯНА МАРКОВИЧ,
ФОТО З ВЛАСНОГО АРХІВУ ДМИТРА КОМАРОВА

КОРДОН

