

Культурно-політичний часопис для українців
у Чеській Республіці

Kulturně-politický časopis pro Ukrajince v České republice

№ 7/2017 | рік XXV

č. 7/2017 | ročník XXV

www.ukrajinci.cz

пороги

Крим – це
Україна

Крым је
Украјина

З ДНЕМ НЕЗАЛЕЖНОСТІ!

КРИМСЬКА ТА ДОНЕЦЬКА ЖАБА
СКОРО ЦИЦЬКИ ДАСТЬ КАВУЧУ.



Бачила Дебальцеве

Крістіна Зелієнкова: війна на сході України може привести до чогось набагато гіршого

РОЗМОВЛЯЛИ: Богдан ЗІЛИНСЬКИЙ, Даг ЙЄґЕР



«Не слухайте російської пропаганди» – таку футболку отримала в ПАРЕ Крістіна Зелієнкова від депутата українського парламенту Олексія Гончаренка.

Інтерв'ю з Крістіною Зелієнковою, депутатом парламенту Чеської Республіки та членом Парламентської асамблеї Ради Європи. Її політичний комітет у минулому році схвалив проект резолюції і Доповідь про політичні наслідки конфлікту в Україні, яку вона підготувала.

Крістіна Зелієнкова (Ing. Kristýna Zelienková) народилася у 1974 році у південній Моравії, закінчила школу в Угорському Градішті та університет Яна Амоса Коменського у Празі. Працювала у міжнародних готельних мережах, зокрема у США, консультувала у Бероуні у сфері туризму. Була обрана до парламенту від «руху АНО», однак через неузгодженість програми партії щодо підтримки підприємництва та реальних дій (концентрація влади, протекціонізм для окремих фірм) у 2016 році покинула партію і приєдналася у квітні 2017 року до ТОП 09. Працює також у Раді Європи. Одружена, має двох синів.

Скажіть, будь ласка, коли і як Ви зайнялися українською тематикою? Зустрічалися з нею до 2013 року, коли стали депутаткою?

Я завжди цікавилася політикою у східних, пострадянських державах, спостерігала за Помаранчевою революцією і за справою Юлії Тимошенко, коли вона перебувала у в'язниці. Але сприймала це так само, як і звичайний споживач новин. Але коли я увійшла до політики, почала більш цікавитися Україною. Незабаром після того, як стала членом делегації до Парламентської асамблеї Ради Європи, відбулися відомі події на Майдані. Темою негайно зайнялася Рада Європи. Прийняли рішення, що політичний комітет, членом якого я є, зро-

бить доповідь про політичні наслідки цієї ситуації. І мені стало абсолютно очевидно, що маю кандидувати на роль доповідачки. Я відчувала якийсь зв'язок подій в Україні з тим, що сталося в нашій країні у 1968 році, коли прийшли радянські війська. Комітет майже одногосно обрав мене, і я почала працювати над доповіддю.

Як насправді працюється над таким документом?

Два роки я регулярно відвідувала Україну і знайомилася з її історією, культурою, мовою, політикою і людьми. Мені це дуже відкрило очі і розширило горизонти. Вже могла розуміти контекст та взаємозв'язки. Я кілька разів спостерігала за виборами, і завжди проводила моніторинг не безпосередньо в Києві, а у якомусь регіоні, щоб мати можливість їздити селами і говорити зі звичайними людьми. Я була на сході від Києва, у Львові, Одесі, Харкові, Слов'янську, Дніпрі, коли він ще був Дніпропетровськом, у Маріуполі. Я була на фронті, в окопах і на блок-постах. Для мене, утім, не так уже й важливо, які місця людина відвідає, значно цікавіше було зустрічатися з людьми з різних областей. Україна сильно розділена як лінгвістично, так і географічно, і на рівні розвитку. Думки і погляди людей на заході та сході країни досить сильно відрізняються. Це було досить складно зрозуміти, і я звернула на це увагу у своїй роботі. Власне,



Під час інтерв'ю на інтернет-телебаченні DSTV.

мене особисто це сильно зворушило й у відносинах і поглядах, у тому числі й на Чеську Республіку, і нашу позицію в Європейському Союзі. Як ми весь час ту «злу Європейську Унію» критикуємо і навіть не розуміємо, що насправді завдяки їй ми зараз там, де є. І навпаки, деякі країни бачать перевагу бути членами якоїсь спільноти, яка дає нам певну економічну стабільність, і головне – безпеку, і роблять все можливе, щоб стати членами Європейського Союзу. Певною мірою через це насправді йде війна на Донбасі, через це там люди гинуть. Адже тисячі людей вже померли там, і це тільки відома кількість. Не цінуємо те, у якій безпечній країні ми, чехи, живемо. Весь час все, що є поганим, звалюється на Європейський Союз, але те, що наші міністри є некомпетентними, ніхто не бачить.

Якими були Ваші подорожі на фронт?

Безумовно, це не були ніякі екскурсійні поїздки. Наприклад, перша моніторингова подорож на Схід відбувалася в лютому 2015 року, під час битви за Дебальцеве. Я прибула до Харкова, ми поселилися в готелі біля аеропорту. Було приблизно чотирнадцять градусів нижче нуля, сніг був усюди, все замерзло, в готелі було вісімнадцять градусів, у фойє не було світла, пані на рецепції стояла в пальто. В кімнаті – не більше п'ятнадцяти градусів. Тричини я затуляла всім, що лишень було під рукою, щоб там узагалі можна було жити, з крапа на тік лише невеликий потічок холодної води. Всі зазвичай мене перепитують про супровід задля безпеки. Ні, у нас був лише фургон, він віз мене і ще одного депутата парламенту України, і це все. Я пам'ятаю

розбиті дороги, якими їздили важкі танки і вся бойова техніка на фронт. Дороги були повністю у вибоїнах, і ще й засніжені, тільки посередині були вибиті колії, всі автомобілі їхали одні на одного, і лише в останній момент завертали убік, що не зіткнулися. Автомобіль був без мийників вікон, водій зупинявся на кожному кілометрі і кидав сніг на лобове скло, щоб його протерти. Так що пригодницька подорож. Але все-таки це було дуже важливо для мене – все бачити на власні очі.

Якими були Ваші враження від візитів в Україну і якою склалася Ваша думка?

Є речі, які доповідач повинен побачити, якщо він хоче написати добру доповідь для Ради Європи і хоче об'єктивно оцінити ситуацію. Наприклад, лікарня в Слов'янську, директор якої абсолютно змучений і сумний через те, що їм там возять поранених, до чого вони зовсім не пристосовані. Хлопці з відірваними руками і ногами. У нього був там маленький чотирирічний хлопчик, який залишився без кінцівок після ударів російського ГРАДУ. Потім бачите там оці розстріляні будинки. Там треба їхати і говорити з тими людьми. Я розмовляла із внутрішніми переселенцями, які у той час тікали з Дебальцева, вони мало не божеволіли, бо вийшли з облоги, але там, у тому «котлі», у них залишилися члени сімей і було неможливо їх звідти забрати. Вони страшенно нас просили зробити щось. На сході, в Донбасі, люди відчували себе весь час, кажучи дипломатично, якимсь чином маргіналізованими. Їм здавалося, що вони в дану мить не перебувають у центрі уваги політиків. А тепер, коли раптом до них

приходить політик, і до того ж з Європи, і я б не хотіла би себе якось переоцінювати, але вони раптом мали таке враження, що прийшов хтось, хто їх має врятувати. І неприбуткові організації, які працюють на українській стороні, просили нас зробити щось, щоб цих людей забрати звідти. Я відразу ж зателефонувала до ПАРЕ, щоб Анн Брассер як тодішня президентка щось зробила. Вона зв'язалася із ОБСЄ, і, дійсно, вдалося зробити зелений коридор, влаштувати перемир'я, і врятувати тих людей. Я кажу собі, що навіть якби мені у політиці не вдалося зробити вже більш нічого, то те, що нам тоді вдалося врятувати кілька десятків або сотень життів для мене є щось, на що я до смерті не забуду. Я мала ту можливість і мені це дійсно вдалося. Допомогати людям – для мене є найбільшою цінністю, і завжди було.

У Вас була можливість говорити з багатьма людьми?

Звичайно, я зустрілася із багатьма політиками, з мерами міст, наприклад, Маріуполя, або із закарпатським губернатором Москалем, навіть з президентом Порошенко. Я обговорювала ситуацію з усіх можливих сторін, щоб прийти до якогось змістовного висновку, і щоб ніхто не міг у рамках моєї роботи дорікнути, що я є упередженою або не об'єктивною. Ця робота тривала два роки і була дуже цікавою, мені багато дала, повністю змінила мій погляд на Україну, як в хорошому і в поганому іноді світлі. У кожному випадку – не є там все чорно-білим. Я – гуманістка, і дотримуюся думки, що якщо люди перебувають у небезпеці, їхньому життю щось загрожує або їм потрібна допомога,

КРИЗА

«ЄВРОБЛЯХ»

Чому авто у Європі втричі-вчетверо дешевші, ніж в Україні?

ТЕКСТ: Станіслав ЯСИНСЬКИЙ, Наталка ВОЛОСАЦЬКА



Українських водіїв усе більше дратують європейські автономи. Частина українців їм дуже раді, бо недорого купили авто за кордоном і не мусять навіть реєструвати його в Україні, а це теж економія. Іншу частину водіїв ці так так звані «поляки» й «литовці» страшенно дратують. Бо не несуть ніякої відповідальності, навіть за аварію: кинув машину – та й усе. Держава грає взагалі якусь третю гру. Настрої закипають. Уже пролунали постріли.

Автівку керівника громадської організації «Євроавтосила» Олега Ярошевича знайшли в полі, далеко від дороги. На авто – сліди від куль. Стріляли з травмат. «Я розумію, що це просто фактор попередження, не більше і не менше. Тому що ми залізли на ту територію, де володіння цим бізнесом є вочину декількох сі-

мей. Мільйонерів. Мільярдєрів», – говорить Ярошевич.

Все це – через «бляхи»

Так уже рік у народі називають єврономери. За неофіційною інформацією, щомісяця до України своїм ходом чи на причепах заїздять 50 тисяч машин – з Європи, Білорусії, Росії. Зустрічаються навіть курйозні – «Порш Кайен» потрапив в аварію з номерами невідомої Придністровської республіки в Молдові.

Чому 30-річна «Лада» на українських номерах в Україні коштує стільки ж, скільки «Ауді» початку 2000-х у Польщі чи Литві? Наші громадяни вже давно зрозуміли – всюди поза українськими кордонами вживана машина коштує втричі-вчетверо дешевше. Скажімо, на одному з литовських ринків «Фольксваген Шаран» коштує 1 тисяча євро, а на українських номерах на київському автосайті – від 5 тис. доларів і дорожче. Уся проблема – в податках і зборах, про які вже забули не лише в Європі, але і в колишньому СРСР. Усі вони складаються в слово, від якого волосся дубки – розмитнення.

Для прикладу беремо вже згадуваний «Фольксваген Шаран», який у Литві коштує тисячу, але в Україні – п'ять тисяч. Рахуємо на спеціальному калькуляторі: ввізне мито – 10%. Податок на додану

вартість – ще 20%. І найбільший з цих податків – акцизний збір – він вираховується залежно від типу пального та об'єму двигуна. Отже розмитнити старий «Шаран» за 5 тисяч доларів мало би коштувати ще 8,2 тисяч. Тобто все разом – більше 13 тисяч. Ти купив машину за кордоном і хочеш її узаконити – то мушиш подарувати державі ще одну, але набагато кращу.

Львів, весна цього року

Аби показати всю безглуздість ситуації, громадські активісти купили старий «Запорожець». «Майже без жодних проблем ми його завезли в Польщу, де за два дні ми його розмитнили і поставили на польський облік», – говорить автоактивіст Михайло Катрук. Польське розмитнення коштувало 350 доларів. Тепер же, щоб вернути цей «Запорожець» до України і поставити його на українські номери, лише митні платежі складуть 3,2 тисячі доларів за ринкової вартості такого авто в 200-300 доларів. 1000% вартості треба заплатити виключно за розмитнення.

Але це ще не все. Від липня минулого року в Україні зменшили мито на автомобілі, молодші 2010 року. І разом з цим заборонили розмитнювати машини, старші за цей вік. Але українці звикли оминати закон. Тобто «Фольксваген» 1999 року, в якому б прекрасному стані він не був, до України може заїхати лише на правах транзиту – тобто заїхав, а через 5 або 10 днів, залежно від розміщення митного

посту, потрібно знову перетинати кордон. Усі ці багатогодинні черги на західному кордоні України – ознака тотального припинення її громадян, які змушені виконувати безглуздий закон.

Ті, хто писав Митний кодекс, мабуть, забули про Конституцію, де сказано, що в Україні громадян не дискримінують. Чомусь іноземець може завезти до України вже згадуваний «Фольксваген» і не на 10 днів, а на цілий рік. Саме так до України вже заїхало, за різними даними, від 500 тисяч до трьох мільйонів автомобілів.

Митний кодекс обходять досить просто: західна фірма приганяє авто до України і надає українському громадянину довіреність на керування цим транспортним засобом. А сам українець називається співробітником цієї фірми. «Дійсно, людина, яка їздить на цьому автомобілі, не є власником транспортного засобу. Дійсно, вона має доручення в різній формі на право керування. Але володіння і керування – це різні норми, скажемо так», – каже керівник ГО «Євроавтосила» Олег Ярошевич.

Штрафи

Громадські організації на кшталт «Євроавтосила» проводять спеціальні семінари для покупців європейських машин. Люди вчать спілкуватися з поліцією, митниками. Наголошують на дотриманні правил дорожнього руху. Проте інші юристи



вважають цю схему незаконною. «Ввіз іноземець і передав українцеві в користування. І водій користується авто на території України. Але давати в користування не можна. Навіть якщо припустити, що це є 3 мільйони автомобілів, це три мільйони водіїв, які свідомо ввезли автомобілі на територію України, розуміючи, що вони будуть порушувати вимоги закону. Якщо особа йшла на такий ризик, вона розуміла, що готова нести таку відповідальність. Я не бачу іншого виходу, окрім понесення відповідальності», – говорить автоюрист Богдан Глядик.

Держава, що спонсорє дорогі автотранспортні засоби, не доотримує в бюджет колосальні гроші, все активніше погрожує



автолюбителям, які не хочуть за все це платити. Президент дав команду зупинити сірі схеми. Суди вже почали накладати шалені штрафи на власників «євроблях». 300% від несплаченого розмитнення – 420 тисяч штрафів. Хоча насправді поки що засуджують лише тих, хто вчасно че-

рез рік не виїхав за кордон.

Нині на «євробляхах» Україною їздять більше двох мільйонів авто. Протиники єврономерів скаржаться – будь-яке серйозне ДТП за їхньої участі – і винуватця не знайти. Крім того, ці машини нерідко ще й страхують за сірими схемами, відтак компенсацію постраждалий стороні чекати марно. Заважають «євробляхи» і введенню автоматичної системи штрафів. Бо на кого виписувати той штраф, не відомо, а отже порушуй правила скільки завгодно.

Легалізація

Борці з «бляхами» лякають, що Україна перетвориться на велетенське автозвалище Європи. Утім, вони мовчать про металобрухт у вигляді десятків тисяч «ВАЗів», «ЗАЗів», які змушені жити вічно у вигляді переварених-напівгнилих, зате абсолютно легальних, автозобми. З іншого боку українська великовузлова автозбірка – це робочі місця, яких стане менше, якщо купуватимуть іноземні вживані машини. І нарешті – соціальна несправедливість:

одні українці заплатили всі акцизи і збори, інші їх обійшли. «Державі буде важко вирішити цю проблему. Тому, мені здається, що краще зараз боляче це зробити, краще відрізати руку і зберегти весь організм», – говорить автоюрист Богдан Глядик.

Чому б не легалізувати ці машини? Автоактивісти розробляють власний законопроект, який скасує драконівську заборону на ввезення іномарок, старших за 2010 рік. І разом з тим дозволить їх розмитнювати за помірною ціною. «Від 500 до 300 доларів – це ціна, яку ми будемо пропонувати в законопроекті», – зазначає керівник ГО «Євроавтосила» Олег Ярошевич.

Та державні чиновники не налаштовані на жодні компроміси. «З моєї точки зору, будь-яка «легалізація» в цьому випадку буде неправильним рішенням. Це буде нечесно відносно до законслухняних громадян, що купують автомобілі у законний спосіб. А крім того, бюджету буде заподіяно значної шкоди. З моєї точки зору, рішення проблеми повинно полягати в площині виконання чинного законодавства, а не його зміни», – зазначив начальник Київської митниці Сергій Тупальський.

Ось вона – рука, яку пропонують відрізати. Студенти, дрібні бізнесмени, небагаті батьки сімейств. Їхній європейський номер може стати номером їхньої кримінальної справи.

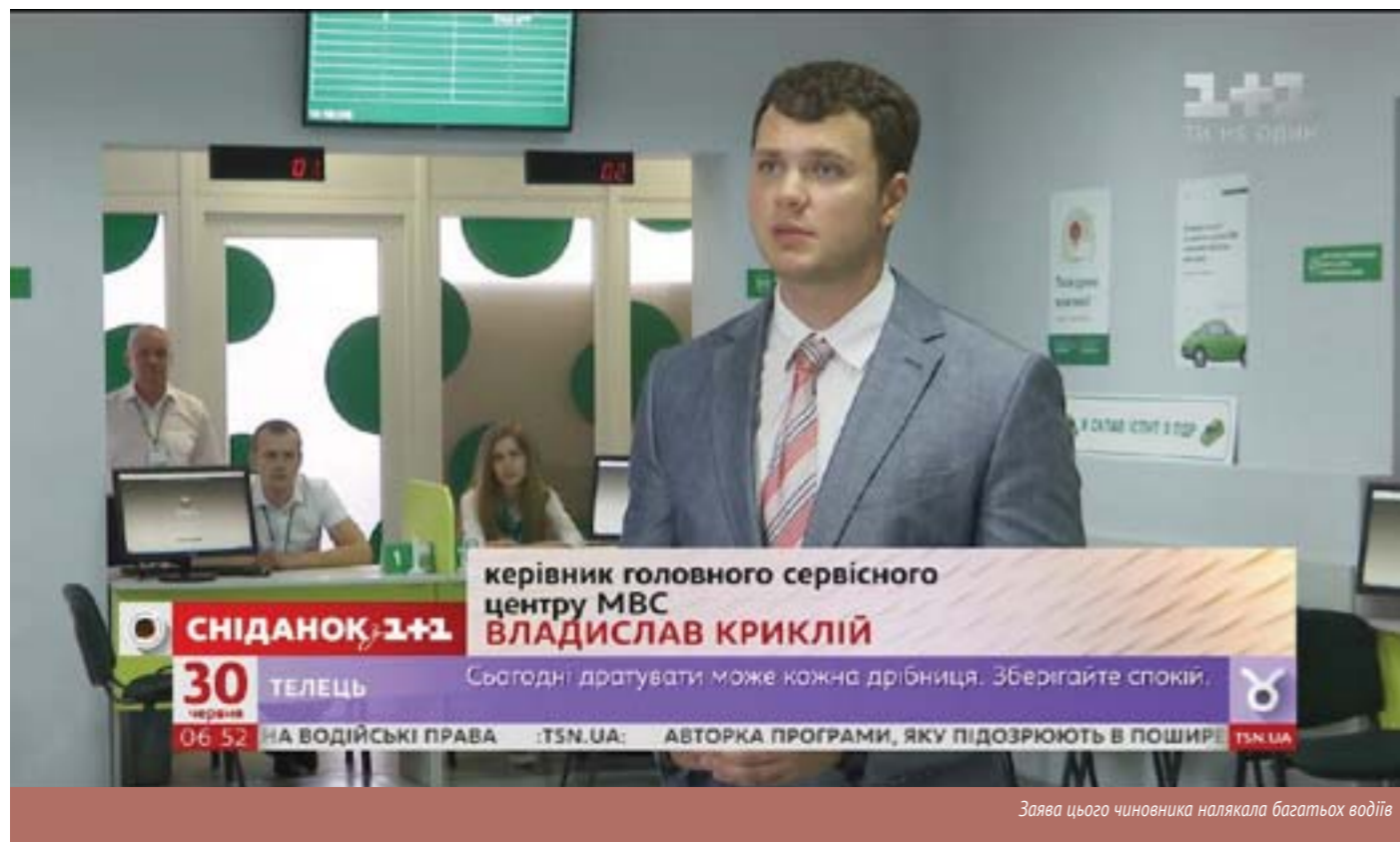
6 вересня активісти планують зібрати 100 тисяч автовласників на бляхах під Верховною Радою. Всі вони готові сплатити державі помірну суму і легалізувати власні авто. Спроби громадян розірвати кругову поруку держави та автомобільного лобі можуть розігріти політичну кухню так, що мало не здасться нікому.

ТСН

Права для ЄС

Чи зобов'язує асоціація міняти посвідчення водія?

ТЕКСТ: Анатолій МАРЦИНОВСЬКИЙ



Заява цього чиновника налякала багатьох водіїв

«З 1 січня 2018 року міжнародні українські водійські права припинять діяти на території країн Євросоюзу» – подібні повідомлення рясно розійшлися нещодавно українським медіа-простором. З них випливало, що апокаліпсис має статися через виконання Україною своїх зобов'язань в рамках Угоди про асоціацію, і посилалися на керівника Головного сервісного центру МВС України Владислава Криклія.

Україна, мовляв, повинна до кінця року перейти на «європейські» посвідчення

водія. Більше того, за словами Криклія, українські водії уже зараз не можуть їздити до ЄС зі старими ламінованими «правами», які не містять терміну дії і їх не приймають на стороні ЄС. Стверджувалося, що восени має розпочатися видача нових посвідчень водія, з якими після Нового року і можна буде їздити в ЄС. Українці мали ставати в чергу і оформляти права ціною 201 грн за штуку.

Але що виявилось насправді?

Угода про асоціацію справді містить положення щодо приведення Україною во-

дійського посвідчення у відповідність до стандартів Євросоюзу. А саме – впровадження відповідного закону ЄС – Директиви Ради № 91/439/ЄЕС від 1991 року, модернізованої 2006-го іншою директивою, 2006/126/ЄС. Вона постановляє, наприклад, що водійські посвідчення для категорії В можуть бути чинними максимум 15 років, для професійних категорій – 5 років. Передбачено електронний чіп як запобіжник від підробки. Йдеться і про необхідність регулярного медогляду, про який також згадують в МВС. Втім,

згодом Владислав Криклій уточнив, що Україна не зобов'язана запроваджувати норми щодо посвідчення водія. «Як і усі директиви, вона несе рекомендаційний характер. Ми розглядаємо рекомендовані норми, їх імплементацію та форму введення в Україні, – підкреслив він. – Головний сервісний центр МВС працює над пропозиціями щодо відповідних законодавчих змін та запропонує їх на розгляд парламенту вже восени».

Друге.

Навіть якщо «європейського» типу посвідчення водія будуть схвалені для видачі в Україні, це не означатиме неможливості поїздки до ЄС із нинішніми правами. Це «стосуватиметься лише тих, хто у майбутньому буде отримувати посвідчення водія вперше або вже замінюватиме їх після прийняття таких норм, – каже Криклій. – В Україні вже видаються національні посвідчення водія, які відповідають частково нормам ЄС. А оскільки закон зворотної дії не має, то у разі прийняття нами нових норм громадяни не повинні будуть міняти посвідчення водія у терміновому порядку».

Згадана директива в ЄС набула чинності у січні 2013 року. В ній жодним словом не сказано про те, що стають недійсними для руху в Євросоюзі всі попередні водійські посвідчення. У документі записано: «Будь-яке право на керування, надане до 19 січня 2013 року, не може бути скасоване або жодним чином не закріплене положеннями цієї директиви». Рекомендаційний характер директиви діє для України, і її призначено насамперед для внутрішнього вжитку країнами ЄС. «Правила, що стосуються посвідчень водія, є суттєвим елементом спільної транспортної політики, внеском у покращення безпеки на дорогах, полегшення вільного руху осіб, які обирають проживання в іншій державі-члені, аніж та, що видала посвідчення», – так обґрунтовано нововведення. Тобто, на практиці нововведення стосуються насамперед тих водіїв, які є громадянами країн-членів ЄС і постійно проживають в іншій країні. Угодою про асоціацію між ЄС та Україною не передбачено таких можливостей для українських громадян – а для короткострокових поїздок, знову ж, цілком достатньо нинішніх водійських посвідчень.

«Права» без терміну дії – як бути з ними?

Окреме питання – чи можуть їздити до ЄС власники старих ламінованих прав без терміну дії? Владислав Криклій прямо на це не відповів. «Сьогодні в Україні видають національні посвідчення водія, приведені до міжнародних стандартів та якими можна користуватися в Україні та за кордоном, а також міжнародні посвідчення водія, відповідно до дії Женевської та Віденської конвенцій про дорожній рух», – написав він на запит



На короткострокові поїздки до ЄС вистачить прав попереднього зразка, для проживання – доведеться поміняти. Ілюстративне фото.

«Європейської правди». «Національні посвідчення водія останнього зразка – пластикові, вони містять повну інформацію про власника, дату видачі та термін дії і саме ними можна користуватися на території ЄС», – лише натякає він на можливість користуватися за кордоном безстроковими посвідченнями. Згідно з Міжнародною конвенцією про дорожній рух, посвідчення водія справді повинні мати термін дії. Але обов'язковою ця вимога стала 29 березня 2011 року – і стосується посвідчень, виданих державами-учасницями саме після цієї дати. Згідно зі статтею 43 конвенції, видані раніше документи і надалі мають визнаватися. Контроль на кордоні ЄС не передбачає перевірку посвідчень водія – прикордонники та митники дивляться лише техпаспорт на авто.

Про що свідчить ця історія?

Чиновники повинні максимально точно роз'яснювати подібні чутливі питання, уникати невірних трактувань і не давати приводів для підозр щодо певних корисливих мотивів. Зрештою, щоб не дискредитувати ідею європейської інтеграції загалом та належного виконання Угоди про асоціацію зокрема. Раніше з боку МВС уже були спроби «стимулювати» водіїв масово міняти «права» та державні номери – і це так само обумовлювалося потребою виконувати міжнародні зобов'язання. Найгучніша історія мала місце 2011 року – з подачі тодішнього очільника МВС Анатолія Могильова. Він заявив, що згідно з вимогами згаданої вище Міжнародної конвенції з дорожнього руху водіїв зі старими «правами»

без терміну дії з 29 березня 2011-го за кордон не пускатимуть і такі посвідчення треба терміново поміняти. Однак заява Могильова швидко виявилася примітивною брехнею: найпізніше з 29 березня 2011 року всі держави-учасниці конвенції повинні були почати видавати посвідчення водія з зазначеним у них адмінтерміном – а не міняти чинні. Зрештою, тоді МВС визнало власну дезінформацію і офіційно підтвердивши: з ламінованими правами без терміну дії можна продовжувати їздити за кордон. У нинішньому МВС це заперечують, хоча у конвенції відтоді нічого не змінилося. Наступна спроба «розведення» трапилася 2015 року. Тоді у МВС вигадали нову казку – мовляв, виконання євроінтеграційних зобов'язань передбачає перехід на нові реєстраційні номери. «Батьком» скандалу став тодішній заступник міністра внутрішніх справ Сергій Чеботар. «Нові номерні знаки країн Європи, які використовуються на етапі набуття членства в Європейському Союзі, в Україні будуть введені вже з 31 березня цього року», – заявив він, пішовши у своїх фантазіях навіть далі за асоціацію з ЄС – прямісінько до членства. «В Угоді про асоціацію немає жодних норм щодо зовнішнього вигляду реєстраційних номерів автомобілів. Навіть в ЄС немає гармонізації з цього приводу», – заявили у тоді у представництві ЄС в Україні.

Автор – журналіст-міжнародник, експерт «Європейської правди»

Олександр Коноваленко

ЧОРНИЙ ГУМОР

Хто по п'яні, хто за гроші,
Хто за «русскую весну» -
Йшли російські добровольці
В Україну на війну...

Хто в Саратов, хто у Грозний,
Хто в Большие Бодуни -
Повертались добровольці
«Грузом двісті» із війни.

Батальйону видано наказ:
Повним складом – у відпустку, на Донбас!
Змінили форму разом з документами,
Були військові - стали «ІХТАМНСТАми».

Спортсмени Росії
На допінг «підсіли»,
Мельдоній приймали -
Ізгоями стали...

На Росію та ж доля чекає,
Бо допінг вона споживає -
Небезпечний і токсичний
Угар ура-патріотичний.

На честь героїв, хто душу віддав
За «Руський мир» у бою з ворогами,
Вічний, незгасний вогонь запалав...
У пеклі - під казанями!

Давно уже місце за ґратами
Донбасівським «мавпам з гранатами».
Додому вертаються хай «грузом двісті»,
Бандитам і вбивцям - ніяких амністій!

НОВОросія сконала -
МАЛОросією стала.
Мабуть, справи йдуть погано...
Що там далі -МІКРО,...НАНО?

Колись «Мир руський» стерегли
Билинні три багатирі.
Як на відомій всім картині
Були могутні, духом сильні...
Тепер додався до обраного кола
Фейк - багатир російський - Моторола!

На «Дамбас» поїхав воювати,
Щоб авто круте собі віджати.



Повернувся він до мамці рідної
За кермом... коляски інвалідної.
Хто розв'язав війну гібридну,
Одержить карму відповідну.
Рахисти, пораду корисну прийміть:
Вчіть мову китайську заздалегідь.

«Згинуть наші воріженьки,
Як роса на сонці...»

Хлопець запитав у неньки:
- Хто такі «воріженьки»?
Та пояснює: «Це друзі,
Доки з ними ти в Союзі».

Про Леніна каже кремлівський месія,
Що той зруйнував історичну Росію,
В розвалі Союзу провину теж має...
Мабуть, Путін собі мавзолей віджимає.

«Росіяни з українцями – брати» -
Каже Путін, а вчиняє супроти -
Братовбивчу гібридну війну розпалив.
Каїн Авеля теж «по-братерськи» любив...

Сталіна в Росії славлять,
Пам'ятники йому ставлять.
Бо цей тиран і людоджер
Був «ефективний менеджер»!

Русь Київська Москву так дратувала,
Що Русью Давньою в Рунеті вона стала.
Як хочете Русь нашу називайте,
Московською не стане, так і знайте!

Війни, репресії, вождь – людоджер
Знищили кращих людей в СРСР.
Мабуть, нині Росія генофонд виправляє:
Відморозків в Донбас на забій посилає.

Як ми жили без Бога у душі?
Гріхи на совість тягарем лягають...
Тепер усі ми віруючі стали:
Гріши і кайся, кайся і гріши!

Каже Гундяєв: «Для Бога Росія
На нашій планеті - остання надія!»
Боже, наш досвід гіркий переймай:
На Росію надійся, а сам не плошай!

Пороги – культурно-політичний часопис для українців у Чеській Республіці. Виходить 12 разів на рік. № 7/2017, рік XXV. Підписано до друку 24 серпня 2017 року. Ел. пошта: porohy@seznam.cz. Інтернет-адреса: www.ukrajinci.cz/ua/casopis-porohy/, реєстрація: МК ČR/7044. Номер готували: Богдан Райчинець, Назар Котельницький, Богдан Зілінський, Анатолій Марциновський, Станіслав Ясинський, Наталка Волосацька, Адела Юречкова, Маша Волинська, Дмитро Лиховій, Олександр Коноваленко, Олекса Лівінський. Використовуються повідомлення інформагентства та ілюстрації з відкритих джерел. Художнє оформлення та верстка: Тереза Меленова. За достовірність викладених фактів відповідає автор статті. Редакція має право скорочувати матеріали і виправляти мову, не поділяти поглядів автора. Рукописи не повертаються. Часопис друкується із фінансовою допомогою Міністерства культури ČR. Видає: спільнота «Українська ініціатива в ČR», ДНМ, Воцелова 3, 12000, Прага 2, ČR; зареєстрована Міським судом у Празі, номер документа L 6121; контакт: uicr@centrum.cz, info@ukrajinci.cz, www.ukrajinci.cz; тел.: +420221419821; ід. номер: 60448296. Розрахунковий рахунок: 1925774379/0800. **Porohy** – kulturně-politický časopis pro Ukrajince v České republice. Vychází 12-krát ročně. Název je odvozen od ukrajinského «porih» – práh domu, říční práh. Č. 7/2017, ročník XXV. Uzávěrka: 24. srpna 2017. E-mail: porohy@seznam.cz, web: www.ukrajinci.cz/cs/casopis-porohy/, registrační číslo: MK ČR/7044. Číslo připravili: Bohdan Rajčinec, Nazar Kotelnický, Bohdan Zilynský, Anatolij Marcynovskij, Stanislav Jasynskij, Natalka Volosacjka, Adela Jurečkova, Maša Volynskyj, Dmytro Lychovij, Olexsandr Konovalenko, Olexsa Livinskyj. Používáme zprávy informačních agentur a ilustrace z otevřených zdrojů. Grafika: Tereza Melenová, www.gd3.cz. Časopis vychází s finanční podporou Ministerstva kultury ČR. Vydává: spolek Ukrajinská Iniciativa v ČR, sp. zn. L 6121 vedená u Městského soudu v Praze, adresa: DNM, Vocelova 3, 12000, Praha 2, ČR. uicr@centrum.cz, info@ukrajinci.cz, www.ukrajinci.cz. Tel.: +420221419821. IČO: 60448296, číslo účtu: 1925774379/0800.

DEN NEZÁVISLOSTI UKRAJINY 2017

v Praze 3. 9. 2017
Tiskárna na vzduchu,
Stromovka, Praha 7,
11–22 hod.



**Bohatý kulturní program slibuje
Den nezávislosti Ukrajiny a Den Ukrajiny v Praze.**

**Návštěvníci se mohou těšit na vystoupení
ukrajinských skupin, taneční večer, promítání,
ochutnávky ukrajinských jídel, nabídku výšivek
a dárkových předmětů. Pojede se až do večera...**

**Akci pořádají ukrajinské organizace s podporou
Velvyslanectví Ukrajiny v ČR.
Obdobné akce mají také charitativní podtext,
neboť organizátoři i účastníci průběžně realizují
humanitární pomoc Ukrajině.
Přijďte se podívat.
Vstup zdarma.**

ТВОЯ ПОДОРОЖ В ЄВРОПУ



РЕГУЛЯРНІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

ПОЛЬЩА УКРАЇНА ЧЕХІЯ



ТВІЙ БІЛЕТ ОНЛАЙН
www.dmd-ticket.eu
info@dmd-group.eu

РЕЗЕРВАЦІЯ ТА ПРОДАЖ КВИТКІВ
КАСА 18 АВТОВОКЗАЛ "ФЛОРЕНЦ"
(нове приміщення)
Щоденно 08:00 - 21:00
Тел.: +420 777 300 214