



**Салюк-Кравченко Олександр Олексійович,**

кандидат економічних наук, докторант кафедри публічного адміністрування, Міжрегіональна Академія управління персоналом, 03039, м. Київ, вул. Фрометівська, 2, <https://orcid.org/0000-0002-8404-1138>.

**Saliuk-Kravchenko Oleksandr Oleksiyovych,**

PhD in economics, Doctoral Student at the Department of Public Administration, Interregional Academy of Personnel Management, 03039, Kyiv, st. Frometivska, 2, <https://orcid.org/0000-0002-8404-1138>.

## МЕХАНІЗМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ПРИКОРДОННОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ: ЕКОНОМІКО-РЕГІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ

**Анотація.** З огляду на негативні тенденції впливу на функціонування існуючих пунктів перетину на державному кордоні України обставин повномасштабної війни, розпочатої проти України російською федерацією та попередньо карантинних обмежень викликаних пандемією гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 було проведено аналіз пропускну здатності діючих пунктів пропуску на прикладі Українсько-Словацького кордону з вибіркою показників повноцінної роботи кордонної інфраструктури до зазначених форс-мажорних обставин, з метою розуміння показників нормального функціонування пунктів пропуску та повернення до зазначених рівнів у після воєнний час.

**Мета статті.** Стаття присвячена дослідженню впливу механізмів публічного управління на процеси удосконалення прикордонної інфраструктури України через призму економіко-логістичних та регіональних особливостей.

**Методологія.** Здійснено дослідження правого забезпечення, як одного з ключових елементів реалізації механізмів публічного управління, удосконалення перспективних пунктів пропуску в межах діючого правового поля держави на різних рівнях їх впровадження і реалізації державної політики.

**Наукова новизна.** Відтак, було запропоновано на основі регіонально-логістичної складової відкриття перспективних пунктів пропуску («Забридь – Уліч», «Малі Селменці – Велике Слемеце», «Павлове – Матшовце», «Паладь-Комарівці – Руська», «Соломоново – Чіерна» та «Сторожниця – Загор») на лінії перетину Українсько-Словацького кордону в розрізі транскордонних територій Закарпатської області.

Враховуючи всі регіональні особливості було картографічно проілюстровано новітню модель модернізації та розширення існуючих пунктів пропуску та відкриття нових пунктів пропуску через державний кордон на Українсько-Словацькому відрізку перетину в межах Закарпатського краю.

**Висновки.** За результатами дослідження доведено, що прикордонна інфраструктура має недооцінені економічні тенденції впливу на економіку держави в цілому, що вимагає, з метою позитивних трендів її розвитку на економічні процеси, приділення особливої уваги держави шляхом запровадження, розширення і удосконалення механізмів публічного управління на зазначені процеси модернізації державного прикордоння.

**Ключові слова:** публічне управління, механізми державного управління, державна політика, транскордонні території, транскордонне співробітництво, прикордонна інфраструктура, перспективний пункт пропуску.

## MECHANISMS OF PUBLIC ADMINISTRATION IN MEASUREMENT OF THE DEVELOPMENT OF BORDER COMPETITIVENESS

**Abstract.** Taking into account negative tendencies that had an impact on the functionality of the existing crossing points at the state border of Ukraine because of circumstances caused by full-scale war, which the Russian Federation started against Ukraine, and previous quarantine restrictions originated from the acute respiratory disease pandemic COVID-19 that was originated from the SARS-CoV-2 coronavirus, in this article it was analyzed the capacity of existing crossing points on the example of the Ukrainian-Slovak border with several indicators of the full operation of the border infrastructure to specified force majeure circumstances, to understand several indicators of normal functioning of crossing points and returning to the specified levels in the post-war period.

**The purpose of the article.** The article is devoted to the study of the impact of public management mechanisms on the processes of improving the border infrastructure of Ukraine through the prism of economic, logistical and regional features.

**Methodology.** A study of legal support, as one of the key elements of the implementation of public administration mechanisms, and improvement of prospective crossing points within the current legal field of the state at various levels of their implementation and implementation of state policy, was carried out.

**Scientific novelty.** Therefore, it was proposed, based on the regional logistics component, to open promising checkpoints (“Zabrid – Ulich”, “Mali Selmentsi – Velike Slementse”, “Pavlove – Matyovtse”, “Palad-Komarivtsi – Ruska”, “Solomonovo – Chierna” and “Storozhnytsia – Zahor”) on the line of intersection of the Ukrainian-Slovak border in the cross-border territories of Zakarpattia Oblast.

Taking into account all regional features, the latest model of modernization and expansion of existing crossing points and the opening of new crossing points across the state border on the Ukrainian-Slovak section of the crossing within the Zakarpattia region was cartographically illustrated.

**Conclusions.** According to the results of the study, it was proven that the border infrastructure has underestimated economic trends of influence on the economy of the state as a whole, which requires, with the aim of positive trends of its development on economic processes, to pay special attention of the state through the introduction, expansion and improvement of public management mechanisms to the specified processes of modernization of the state border.

**Key words:** public administration, mechanisms of public administration, public policy, cross-border territories, cross-border cooperation, border infrastructure, promising checkpoint.

---

**Постановка проблеми.** Державна прикордонна інфраструктура є однією з ключових складових місцевих економік регіонів та територіальних громад нашої держави, яка грає різні ролі впливу на їх функціонування. Саме тому модернізація прикордонної інфраструктури України та створення нових прикордонних розгалужень з країнами-членами Європейського Союзу (Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною) шляхом впровадження механізмів публічного управління на зазначені процеси в різних сферах, в тому числі економічній, потребує особливої уваги держави.

Відтак, фундаментального негативного впливу зазнала пропускна спроможність пунктів перетину державного кордону за останні роки, причинами слугували: респіраторна хвороба COVID-19, спричинена коронавірусом SARS-CoV-2; російська агресія, розпочата проти України, як результат – зменшення зовнішніх міграційних потоків населення через механізми обмеження режиму воєнного часу; блокування на пунктах пере-

тину кордонах українських перевізників товарів деякими європейськими країнами, що було викликано зниженням вартості товарів та втраченою конкурентоспроможністю виробниками цих же держав, де здійснювався транзитний рух вітчизняних перевізників через механізми тіньової конкуренції на місцевих економічних ринках.

Проте впровадження механізмів публічного управління в даній сфері неможливе без детального вивчення перспективних шляхів розвитку складової об'єкта дослідження, без погляду на зазначене через призму економіко-регіональної науки, в тому числі без проведення аналізу пропускної спроможності пунктів перетину на лінії державного кордону.

Своєю чергою зазначена реалізація механізмів публічного управління в покращенні прикордонної інфраструктури потребує більш детального правового дослідження на різних рівнях втілення державної політики.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження впливу механізмів публічного

управління на розвиток державного прикордоння приділялося науковцями в різних галузях науки, особливу увагу складала зацікавленість до відповідного вивчення саме зі сфер державного управління та економіки. Серед дослідників даної проблематики присутні: І. Артємова, М. Бачинська, В. Борщевський, З. Герасимчук, К. Гороховська, М. Долішнього, Л. Дубіс, І. Журби, Н. Ільченко, С. Іщук, Я. Калат, І. Кирик, А. Ключевська, Л. Корольчук, А. Краснейчук, К. Куцаб-Бонк, О. Луцків, А. Максименко, Я. Малик, Н. Мікула, С. Мітряєва, О. Пастернак, С. Писаренко, Ю. Присяжнюк, В. Проскура, Х. Притула, Т. Ренькас, В. Реутов, І. Семенець-Орлова, Л. Созанський, Ю. Стадницький, І. Сторонянська, П. Шилепницький, С. Шульц, І. Яковенко та інші. Попри неабияку зацікавленість науковців до вивчення розвитку прикордонної інфраструктури України, існує недостатній розгляд та відсутня деталізація дослідження саме з призми публічного управління на зазначені регіональні, і в загальному вимірі, національні та транскордонні процеси.

**Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми.** З огляду на попередні дослідження тематики розвитку державного прикордоння, існує домінуюча необхідність наукового погляду на зазначену проблематику з точки зору публічного управління, у формі впливу його механізмів на зазначені процеси, з поєднанням економічних чинників розвитку прикордонної інфраструктури.

**Мета статті** – розкрити й дослідити роль механізмів публічного управління на процеси модернізації прикордонної інфраструктури України та запропонувати перспективні рішення розвитку державного прикордоння в контексті економіко-регіональних особливостей.

**Виклад основного матеріалу.** *Правові аспекти механізмів публічного управління прикордонної інфраструктури та теоретичне розуміння визначення транскордонних територій.* Механізм відкриття нових пунктів пропуску (далі по тексті – ПП) на лінії державного кордону є доволі складним та багатограним політико-правовим процесом, в якому беруть участь насамперед представники країн, на межі кордонів яких планується відкриття ПП. Якщо брати до розгляду Україну, то в зазначеному процесі з нашого боку в погодженні відкритті, в тому числі ініціюванні та реалізації зазначеного, входять різні представники державної влади, а саме, центральної, місцевої, виконавчої, законодавчої та представницької (місцеві та міські ради, обласні державні адміністрації, центральні

органи виконавчої влади, дипломатичні представництва та консульські установи, Верховна Рада України, Уряд та Президент держави). Реалізація механізмів публічного управління у визначених процесах відкриття перспективних ПП займає роки, а в деяких випадках десятиліття, саме тому актуальність удосконалення прикордонної інфраструктури потребує виняткової уваги до дослідження.

Основною умовою для відкриття перспективного ПП є укладання міжнародного договору між державами. Пропозиції про відкриття ПП мають містити свою документальну сторону, яка включає фінансові, технічні, будівельні, земельні, часові, майнові, правові та інші аспекти питання.

В контексті правого забезпечення публічного управління розвитку прикордонної інфраструктури, яке представлено в межах правового поля держави, означене регламентується на різних рівнях, починаючи від місцевого, регіонального та національного, через основні інструменти впровадження державної політики, якими є законодавчі та нормативно-правові акти, як ті, що розроблені та були запроваджені, так і ті, що перебувають в процесі реалізації на всіх зазначених рівнях.

Відтак, одними з ключових із згаданих законодавчих актів, спрямованих на розвиток транскордонного співробітництва, зокрема, Українсько-Словацького відрізка перетину кордону є: Закон України «Про транскордонне співробітництво» [7], постанова Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 № 751-р «Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю» [8], розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.03.2021 № 246-р «Про затвердження плану заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 роки» [9], програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018-2022 роки [10], програма транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства і партнерства «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007–2013» [12] та регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021–2027 років [14].

Вбачається за можливе для подальшого дослідження механізмів публічного управління прикордонної інфраструктури надати визначення «транскордонні території», під яким можна розуміти як території межуючих держав, які мають спільні географічні, кліматичні, історично-культурні, етнічно-демографічні,

інфраструктурні та економіко-регіональні особливості та існують в сингулярній взаємодії, які функціонують на міжнародному, національному, регіональному та місцевих рівнях.

Що стосується постійних трансформаційних процесів, які безпосередньо впливають на постійну еволюцію механізмів публічного управління в розвитку прикордонної інфраструктури України, які є по суті однією з частин Стратегії національної безпеки України, розбудова прикордоння повинно бути ключовим в удосконаленні конкурентоспроможності транскордонних територій.

Відтак вітчизняні науковці стверджують, що національна безпека як одне з ключових понять політичної науки і важливий чинник суспільного розвитку набуває дедалі більшого значення в умовах глобальних трансформацій. Наразі, коли міжнародна система зазнає впливу нетрадиційних викликів і асиметричних загроз, опрацювання теоретичних і праксеологічних засад національної безпеки потрібно для оптимізації форм і методів внутрішньополітичної і зовнішньополітичної діяльності державних органів влади. Отже, використання результатів досліджень у галузі національної безпеки є необхідною передумовою реалізації Стратегії національної безпеки України [15].

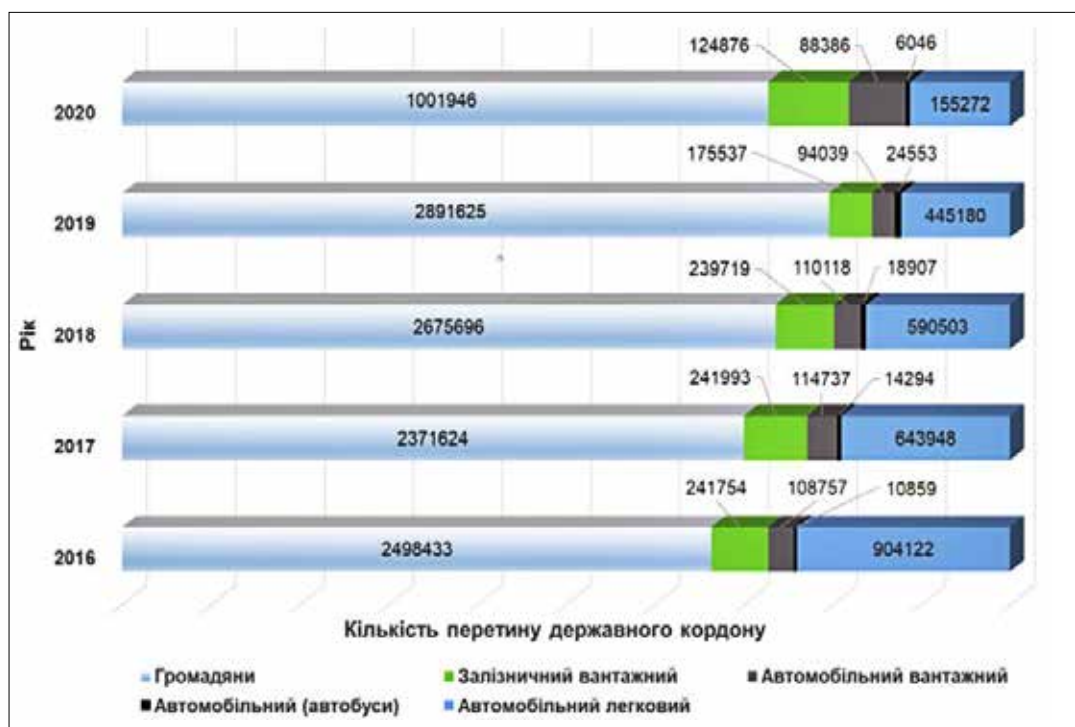
*Аналіз пропускну́ї спроможності діючих пунктів пропуску на Українсько-Словацькому дер-*

*жавному кордоні.* Перед розглядом перспектив розвитку прикордонної інфраструктури транскордонних територій на Українсько-Словацькому кордоні проведемо детальний аналіз пропускну́ї спроможності діючих ПП.

Беремо до врахування чисельність осіб та різний вид перетину лінії державного кордону, без врахування кількості вантажу та його ємкості і країни походження (громадянства), його загальний кількісний показник перетину на в'їзд та виїзд разом за довоєнний час, а саме з 2016 року по 2020 рік включно, для зручності дослідження та з метою розуміння повноцінного функціонування транзитного руху на Українсько-Словацькому кордоні. Здійснення дослідження базується на основі даних Закарпатської митниці Держмитслужби.

Відтак в Україні зі Словацькою Республікою функціонують п'ять діючих ПП, а саме: два автомобільних «Ужгород – Вишне Німецьке» (пасажирський та вантажний) та «Убля – Малий Березний» (пасажирський та вантажний до 3,5 тонн), два залізничних «Чоп – Чіерна-над-Тісоу», «Матювце – Ужгород» і один піший «Малі Селменці – Вельке Слеменце» розрахований в тому числі для велосипедного перетину.

Відтак результати динаміки перетину діючих пунктів пропуску на Українсько-Словацькій межі державного кордону зображені на рисунку 1. Підкреслюючи основні порівняльні дані аналізу можна стверджувати наступне,



**Рис. 1. Динаміка перетину діючих пунктів пропуску на Українсько-Словацькій ділянці державного кордону**

що стосується позитивних динамік починаючи з 2016, в 2018 та 2019 роках перетин громадянами лінії державного кордону мав постійний приріст, також зазначений ріст мав автомобільний (автобусний) перетин протягом 2016–2019 років, автомобільний легковий в 2016 році і автомобільний вантажний в 2017 році та залізничний вантажний перетин протягом 2016–2017 років. Негативна динаміка передувала в 2020 році у всіх видах перетину кордону, що зумовлено було різними чинниками, основним з яких стали обмежувальні внутрішньодержавними та міжнародними карантинними обмеженнями пересування населення у зв'язку з пандемією гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2.

Підсумовуючи отримані дані можна стверджувати, що протягом 2016–2019 років всі види перетину лінії на Українсько-Словацькому кордоні мали стійку динаміку збільшення, за винятком деяких видів перетину, відтак зазначена ділянка перетину державного кордону має всі підстави для удосконалення прикордонної інфраструктури та підвищення своєї конкурентоспроможності в порівнянні з іншими державними ділянками перетину з країнами-членами Європейського Союзу. Зазначене потребує впровадження та реалізації низки механізмів публічного управління, як основних методів впливу на зазначені трансграничні процеси.

*Перспективи розвитку прикордонної інфраструктури на прикладі Українсько-Словацької ділянки державного кордону.*

На основі отриманих результатів аналізу фактичної пропускної спроможності діючих ПП та дослідженні регіональних особливостей Українсько-Словацького кордону на ділянці транскордонної території Закарпатської області, розгляньмо перспективи їх розвитку, а саме перспективні ПП на зазначеній ділянці кордону, такі як «Забрідь – Уліч», «Малі Селменці – Велике Слеменце», «Павлове – Матьовце», «Паладь-Комарівці – Руська», «Соломоново – Чіерна» та «Сторожниця – Загор».

Почнемо з перспективного ПП «Забрідь – Уліч», планується як автомобільний. Розташовуватиметься перспективний ПП буде на території Ужанського національного природного парку, який відноситься до Європарку (федерація природно-заповідних територій), в межах селища Забрідь з українського боку та селища Уліч словацької сторони кордону. На вказаних транскордонних територіях проживає близько 20 тисяч осіб.

Перспективний ПП «Забрідь – Уліч» може стати справжнім вікном до туристично-рекреаційних місцин Ужанського національного природного парку з міжнародними туристичними велосипедними маршрутами. Туристичну зацікавленість може викликати оборонна лінія Арпада, Вододільний хребет, Ужоцький перевал, річка Уж і звичайно субальпійські луки.

Транспортна система перспективного ПП «Забрідь – Уліч» характеризується наступним чином:

Автомобільні шляхи: зі сторони України: через селище Забрідь прокладена районна автомобільна дорога загального користування місцевого значення С 070216, яка з'єднує селище з національною автомобільною дорогою Н 13 (має з'єднання з міжнародним автошляхом М-08). Відстань від селища до міста Ужгород близько 47 км; зі сторони Словаччини: селище Уліч з'єднане з дорогою місцевого значення 558, яка веде до автошляхів 1-го класу 74 та 18 (мають з'єднання з європейським автошляхом Е 58). Відстань від селища до міста Міхаловце близько 55 км.

Результати аналізу функціонування сусідніх ПП через лінію державного кордону продемонстровані наступним чином: ПП «Малий Березний – Убля» відстань до перспективного ПП «Забрідь-Уліч» 8 км, має нестійку динаміку навантаження транзитних потоків перетинів через лінію державного кордону за 2017-2020 роки, яка коливається від збільшення до зменшення кількості перетинів лінії державного кордону; ПП «Шегині – Медика» дистанція до перспективного ПП «Забрідь-Уліч» складає 175 км, розташований у Львівській області (українсько-польський кордон).

Слабкою стороною у відкриття перспективного ПП «Забрідь-Уліч» є його вплив на екологію Ужанського національного природного парку (національний парк містить в собі об'єкт спадщини ЮНЕСКО «Старі букові ліси та букові ліси Карпат та інших регіонів Європи») за умови відкриття ПП для вантажного та легкового автомобільного перетину державного кордону; проте зазначене питання можна врегулювати шляхом дозволу пішохідного та велосипедного перетину перспективного ПП.

Додатковою умовою повноцінного функціонування перспективного ПП «Забрідь-Уліч» є забезпечення під'їзної автомобільної дороги до ПП захистом від вод річки Уличка.

Правова сторона відкриття перспективного ПП «Забрідь-Уліч» представлена як і на національному, так і на регіональному рівнях

важливості стратегій та програм. Відтак міститься і передбачається на регіональному рівні в: стратегії розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року (зі спрямуванням на розвиток співробітництва між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями СР та Закарпатською областю України), єдиний регіональний документ який передбачає розвиток транскордонних територій України та Словаччини; програмі спільних дій Пряшівського самоврядного краю та Закарпатської обласної державної адміністрації, Закарпатської обласної ради на період з травня 2017 року по травень 2018 року [11] та генеральному плані транспортної інфраструктури Пряшівського краю [3].

Відповідно, на національному рівні, побудова перспективного ПП згадується у: концепції розвитку гірських територій українських Карпат (2019-2027 роки); плані дій щодо розвитку округу (району) Сніна Пряшівського краю (2019-2023 роки) [1]; програмі розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 № 554 [12]).

Наступним обстежимо характеристики перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце», передусім це діючий міжнародний пішохідний (велосипедний перетин теж дозволений) ПП через лінію перетину державного кордону, з двома смугами руху (по одній смузі на в'їзд і виїзд), функціональна спроможність якого до 1 тисячі осіб на добу (ПП не є цілодобовим). Планується розбудова існуючого ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» та розширення виду пропуску до автомобільного ПП державного кордону.

Підкреслимо те, що поблизу перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» знаходяться селище Малі Селменці Ужгородського району (найближчі населені пункти міста Ужгород та Мукачево до 50 км), наявне населення становить близько 200 осіб, та зі сторони Словаччини селище Велике Слеменце Кошицького краю, наявне населення становить близько 600 осіб. В межах селище Велике Слеменце є одне з найбільших озер країни Земплінська Шишава, яке знамените своїми термальними басейнами.

Дорожня інфраструктура в межах території перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» має наступну характеристику.

Автомобільні шляхи: зі сторони України: через селище Малі Селменці прокладена обласна автомобільна дорога загального користування місцевого значення О 071203; відстань

до дороги міжнародного значення М-06 (яка входить до Критського коридору № 5) – 7 км (від с. Малі Селменці); до аеропорту міста Ужгород до 24 км (від с. Малі Селменці); зі сторони Словаччини: відстань до транспортного коридору «Рейн-Дунай» мережі TEN-T до 42 км (від с. Велике Слеменце); відстань центру краю міста Кошице близько 93 км (від с. Велике Слеменце).

Суміжними функціонуючими ПП через лінію державного кордону є ПП «Чоп (Тиса) – Захонь», який є одним з найбільших транзитних коридорів на кордоні з Угорщиною і з'єднує Угорщину, Італію та Балканські країни через Критський коридор № 5 та програму TRACECA. Ще одним сусіднім ПП від перспективного ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» є функціонуючий ПП «Малі – Селменці», він має помірну завантаженість транзитними перетинами державного кордону та працює в штатному режимі без черг очікування.

І звичайно ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» (відстань від перспективного ПП складає 21 км), який є найближчим до перспективного ПП на Словацькому кордоні, становить собою міжнародний транспортний коридор на виїзд та в'їзд до таких країн, як Білорусії, російської федерації, Казахстану, Туреччини та в протилежному напрямі Австрія, Словаччина, Угорщина, Чехія, Італія через вищезазначені Критський коридор № 5, програму TRACECA та коридор мережі TEN-T (Рейн- Дунай).

Нормативно-правова сторона функціонування ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» представлена на різних рівнях підписання, так існуючий ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» було відкрито на основі розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.01.2006 № 33-р, яке базувалось на міжнародній угоді між Урядом України і Урядом Словацької Республіки про пункти пропуску через спільний державний кордон від 15 червня 1995 року (був визначений лише як пішохідний).

Що стосується перспективи удосконалення ПП «Малі Селменці – Велике Слеменце» як перспективного – це представлено як у спільних транскордонних стратегіях регіонального рівня, так і просто в стратегії та програмах регіонального рівня. Існують наступні відповідні документи щодо відкриття перспективного ПП: стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року та програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки» [10].

Проведемо дослідження наступного перспективного ПП «Павлове – Матьовце», розташовуватиметься в межах селищ Палло Ужгородського

району (наявне населення становить близько 430 осіб) на території України та селища Матшовське Війковце Кошицького краю (наявне населення становить близько 630 осіб) на території Словаччини. На території селище Матшовське Війковце присутній функціонуючий римо-католицький костел 18 століття. Одною з значних переваг селища Палло є його розташування в безпосередній близькості від обласного центру Закарпатської області міста Ужгород (близько 11 км).

Якщо переглянути автомобільну інфраструктуру перспективного ПП «Павлове – Матшовце», то її можливо проілюструвати наступним чином.

Автомобільні шляхи: зі сторони України: в близькості селище Палло пролягає автомобільна дорога Т 0702, додатково біля селища проходить обласна автомобільна дорога місцевого значення О 071208, яка веде до дороги міжнародного значення до М-08 (яка входить частково до європейського маршруту Е58); зі сторони Словаччини: від селища Матшовське Війковце пролягають дороги 2-го класу 552 та 555 (входить до європейського маршруту Е50).

Найближчими до перспективного ПП «Павлове – Матшовце» функціонуючими ПП через лінію державного кордону є ПП «Чоп (Тиса) – Захонь» (близько 25 км від перспективного ПП) та найближчий ПП «Ужгород – Вишне Немецке» (близько 8 км від перспективного ПП), проаналізуємо останній.

ПП «Ужгород – Вишне Немецке» характеризується на основі показників перетину кордону як нестабільний по завантаженості ПП, так у 2016, 2018, 2020 роках спостерігалось збільшення завантаженості транзитних перетинів через лінію державного кордону громадянами, хоча у 2017 році спостерігалась від'ємна динаміка перетину кордону громадянами. Відповідно перетин державного кордону на легкових автомобілях за 2017–2019 постійно зменшувався. Значне завантаження ПП «Ужгород – Вишне Немецке» вантажними автомобілями спостерігалось в 3 кварталі 2020 року, причиною затримки перетину лінії державного кордону стало вихід з ладу оглядового прикордонного обладнання прикордонних служб Словачької сторони, відтак всі прикордонні перевірки здійснювалися в ручному режимі, що викликало значні черги на ПП. ПП «Ужгород – Вишне Немецке» має значний потенціал до розширення пропускних можливостей шляхом автоматизації прикордонного огляду, що значно скоротить час очікування при перетині лінії державного кордону.

ПП «Ужгород – Вишне Немецке» є єдиним на Українсько-Словацькому кордоні ПП на якому здійснюється пропуск транзитних пасажирських потоків на автобусах. ПП є одним з найбільших по перетину лінії державного кордону зі Словаччиною.

Нормативно-правовою базою для відкриття перспективного ПП «Павлове – Матшовце» є програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 – 2022 роки (регіональний рівень нормативно-правового документа) [10].

Наступний перспективний ПП до розгляду «Паладь – Комарівці – Руське», пропонується його розміщення в межах селищ Паладь-Комарівці (наявне населення становить близько 800 осіб) з української території та Руське (наявне населення становить близько 700 осіб) зі словацького боку. Найближчими населеними пунктами з української території до перспективного ПП (відстань до 10 км. від перспективного ПП) є Батфа, Галоч, Тарнівці, Тийглаш, Сюрте, Ратіві, Холмок, Палло, Концово та Руські Гаївці, з загальною чисельністю населення близько 8 тисяч осіб. Зі словацької сторони найближчими населеними пунктами (до 10 км від перспективного ПП) є Будінце, Великі Слемеці, Черне Поле, Матшовське Війковце, Капушянське Клячани, Птрукша та м. Великі Капушани з загальною чисельністю населення близько 12 тисяч осіб.

Перспективний ПП «Паладь – Комарівці – Руське» запланований як пішохідний, автомобільний (легковий, вантажний та автобусний перетин) з цілодобовим режимом функціонування.

Інфраструктурно-логістична особливість перспективного ПП «Паладь – Комарівці – Руське» представлена наступним чином.

Автомобільні шляхи: зі сторони України: біля перспективного ПП «Паладь – Комарівці – Руське» пролягають міжнародний автошлях М-06 та Критський коридор № 5. Відстань до міжнародного аеропорту Ужгород від перспективного ПП від 18 км та найдовший шлях 23 км по міжнародному автошляху М-06; зі сторони Словаччини: відстань від селища Руське до міста Міхаловце (наявне населення становить близько 40 тисяч осіб [16]) становить близько 37 км, біля міста пролягає транспортна мережа ТЕН-Т, а саме коридор «Рейн-Дунай».

Прикордонна інфраструктура суміжних ПП з перспективним «Паладь – Комарівці – Руське» проілюстрована наступним чином. В близькості до перспективного ПП межують два ПП – це ПП «Ужгород – Вишне Немецке» (відстань близько 20 км дорогами обласного

значення О 071203, О 071208 та 35 км автошляхами О 071209 та міжнародними дорогами М-06 та М-08) та ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» (близько 2 км від перспективного ПП), детально розглянемо останній.

ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» є звужено спеціалізований, дозволений є перетин лінії державного кордону лише велосипедним та пішохідним видами перетину кордону. Завантаженість не перевищує пропускну спроможність ПП.

Нормативна основа створення перспективного «Паладь – Комарівці – Руське» наступна. Існує меморандум від 19 листопада 2018 року про взаєморозуміння між Державною фіскальною службою України та Фінансовим директором Словацької Республіки про співробітництво в митній сфері [4], додатково на рівні прикордонних громад (селище Паладь-Комарівці (зі сторони Україна) та селища Руська (Словацька Республіка) підписана угода від 26 травня 2018 року про співпрацю.

На регіональному рівні відкриття перспективного ПП «Паладь – Комарівці – Руське» представлено в програмі розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки [10] та у регіональній стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021–2027 років [14].

Перейдемо до дослідження перспективного ПП «Соломоново-Чіерна». Перспективний ПП запланований з цілодобовим режимом роботи при перетині лінії державного кордону, дозволений перетин пішоходами, легковим та вантажним транспортом. Сам ПП планується розмістити біля селищ Чіерна (наявне населення становить близько 500 осіб) зі словацького боку та Соломоново (наявне населення становить близько 1400 осіб) з українського боку.

Доцільність відкриття перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» полягає в його безпосередній близькості з індустріальним парком «Соломоново» [5], який є центром автомобільної промисловості краю. Додатково в майбутньому радіусі функціонування перспективного ПП будуть розміщуватись промислові гіганти транскордонних територій Закарпатської області, такі як ПрАТ «Єврокар», ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Лімітед» та ТОВ «Ядзакі Україна».

Дорожня інфраструктура біля території перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» характеризується наступними чинниками.

Автомобільні шляхи: зі сторони України: перспективний ПП розташований на міжнародній автомобільній дорозі М-25, яка веде до європейського автошляху 573 та до міжнарод-

ного транспортного коридору № 5; зі сторони Словаччини: через селище Чіерна пролягає дорога 79 1-го класу, яка веде до міста Кошиці, біля міста розташований міжнародний аеропорт «Кошиці».

Прикордонна інфраструктура суміжних ПП з перспективним ПП «Соломоново-Чіерна» представлена діючими ПП «Ужгород – Вишне-Немецьке» (близько 30 км від перспективного ПП), ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» (9 км в смузі кордону від перспективного ПП) та на ділянці українсько-угорській лінії державного кордону «Чоп (Тиса) – Захонь» (8 км від перспективного ПП). Детально дослідимо саме ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце».

Відстань від перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» автодорогою становить близько 20 км, хоча якщо рухатись логістичним шлях вздовж лінії кордону вони знаходяться у меншій відстані один від одного (близько 10 км). ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» є міжнародним ПП пішохідного типу (дозволений перетин велосипедами) перетину кордону. Протягом 2015-2020 років мав майже 100 % завантаженість. Саме тому, перспективний ПП може стати одним з шляхів розвантаження ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце», який дозволить уникнути перевантаження ПП та позитивно вплине на якість умов пішого перетину лінії державного кордону.

Нормативно-правова база, яка передбачає відкриття перспективного ПП «Соломоново-Чіерна», представлена наступним чином. На Міжнародному рівні побудова перспективного ПП передбачена в угоді від 11.10.2007 між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про будівництво нового автодорожнього пункту пропуску «Соломоново – Чіерна», яка діє з 05 липня 2008 року (затверджена Постановою Кабінетом Міністрів України від 28.05.2008 № 495). Додатково про відкриття перспективного ПП було згадано в Програмі інтеграції України до Європейського Союзу, схвалена Указом Президента України від 14.09.2000 № 1072/2000 (втрата чинності на підставі Указу Президента України від 07.07.2000 № 398/2015).

Водночас транскордонні території Закарпатської області єдині мають свою стратегію розвитку в контексті словацько-українського транскордонного співробітництва, результатом якої є Стратегія розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року (зі спрямуванням на розвиток співробітництва між Пряшівським і Кошицьким самоврядними краями та Закарпатською областю України). В стратегії передбачається відкриття перспектив-



них ПП, модернізація існуючих ПП та відповідні заходи з розвитку прикордонної інфраструктури на Українсько-Словацькій ділянці кордону в рамках поглиблення українсько-словацьких міжнародних взаємовідносин. Також відкриття перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» передбачено низкою заходів Дорожньої карти з покращення функціонування прикордонної інфраструктури на кордоні Україна – ЄС, визначеної за результатами зустрічі від 20.03.2019 між заступником Міністра інфраструктури України, представників Міністерства фінансів Польщі, Фінансового директорату Словаччини, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Державна фіскальна служба України, Львівської, Волинської, Закарпатської та Чернівецької обласних державних адміністрацій, АТ «Укрзалізниця», Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.

На регіональному рівні, нормативно-правові реалізації проекту, створення нового перспективного ПП «Соломоново-Чіерна» присутнє в Меморандумі про співпрацю між Закарпатською обласною державною адміністрацією, Закарпатською обласною радою (Україна) та Кошицьким самоврядним краєм (Словацька Республіка) на період із травня 2016 по травень 2017 року [2] заходи Меморандуму реалізуються і у 2020 році). Водночас будівництво перспективного ПП передбачено і в Схемі планування території Закарпатської області [17], яка є головним будівельним документом Закарпатської області.

І на сам останок перспективний ПП «Сторожниця – Загор», планується як автомобільний ПП, розміщуватиметься в межах селища Сторожниця Ужгородського району (наявне населення становить 3500 осіб) та зі сторони Словаччини селища Загор Кошицького краю (наявне населення становить 700 осіб). Головною особливістю селища Сторожниця є його приміське розташування біля міста Ужгород, в якому розміщуються найбільші підприємства та товариства міжнародної спрямованості своєї господарської діяльності (ТОВ «Ядзакі Україна», ПрАТ «Єврокар», ТОВ «Артіво» та інші), що в свою чергу впливає на економіко-регіональний розвиток селища Сторожниця та на приріст його населення (з 2001 року приріст населення склав близько 1000 осіб). Місто Ужгород отримає додатковий прикордонний коридор зі Словаччиною, який зі свого боку вплине на динамічний розвиток, саме господарств та товариств місцевої промисловості.

Дослідження інфраструктури перспективного ПП «Сторожниця – Загор» ілюструє наступні результати. Автомобільні шляхи: зі

сторони України: відстань до міста Ужгород дорогою загального користування місцевого значення С 070206 – 5 км (від селища Сторожниця), яка веде до дороги міжнародного значення М-08 (яка входить частково до європейського маршруту Е58); зі сторони Словаччини: відстань до міста Міхаловце та селища Вишне Немецьке дорогою 1-го класу 19 (яка входить частково до європейських маршрутів Е50, Е58, Е57, Е571 та Пан-Європейського коридору) до міста та дорогою місцевого значення 3805 до селища відповідно – 33 км та 8 км (від селища Загор).

Аналізуючи суміжну прикордонну інфраструктуру перетину лінії державного кордону перспективного ПП «Сторожниця – Загор» попадає в поле зору три найближчі ПП – це ПП «Чоп (Тиса) – Захонь» (28 км від перспективного ПП), ПП «Ужгород – Вишне Немецьке» (6 км від перспективного ПП) та залізничний пункт перетину «Павлове-Матшовце». Перспективний ПП «Сторожниця – Загор» може стати значною можливістю розвантаження сусідніх ПП.

Нормативно-правова сторона відкриття перспективного ПП «Сторожниця – Загор» представлена як і на національному, так і регіональному рівні. Національного рівня важливості документом який передбачає створення перспективного ПП є угода від 07 березня 1997 року між Міністерством транспорту України та Міністерством транспорту, пошти і телекомунікацій Словацької Республіки «Про визначення місця з'єднання проєктованих автомагістралей на українській стороні і автомагістралі D1 на словацькій стороні на українсько-словацькому державному кордоні на південний захід від міста Ужгород між селами Сторожниця (Україна) і Загор (Словацька Республіка) та їх проходження у прикордонних областях». Додатково відкриття перспективного ПП передбачає програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки (регіональний рівень нормативно-правового документа) [10].

На рисунку 2 проілюстровані запропоновані перспективні пункти пропуску на Українсько-Словацькій ділянці державного кордону.

Дослідження показали, що Українсько-Словацька лінія державного кордону в межах транскордонних територій Закарпатської області одна з небагатьох ділянок кордону, котра має всі ключові позиції до розвитку прикордонної інфраструктури. Це підтверджується постійним зростанням транзитного перетину лінії державного кордону, регіонально-економічними особливостями краю, позитивними



**Рис. 2. Перспективні пункти пропуску на Українсько-Словацькій ділянці державного кордону**

*Джерело: власна розробка автора*

показниками у сфері туризму, особливо виділяється серед інших сусідніх кордонів в області правовий рівень розвитку прикордонної інфраструктури, саме існування єдиного у своєму роді нормативно-правового акту у формі Стратегії розвитку словацько-українського транскордонного співробітництва до 2020 року, яка передбачає заходи з розвитку прикордонної інфраструктури на Українсько-Словацькій ділянці кордону в рамках поглиблення українсько-словацьких міжнародних взаємовідносин.

У контексті перспективи економічного потенціалу транскордонних територій прикордонного розвитку Українсько-Словацького кордону в розрізі транскордонних територій Закарпатської області можна стверджувати, що вказана ділянка кордону має значний власний ресурс до повноцінного функціонування та розвитку транскордонного співробітництва в рамках Карпатського регіону, що в свою чергу, позитивно позначиться на доступності територій для розвитку туризму, підприємництва, торгівлі та взаємовигідного міжнародного інвестування в Закарпаття.

**Висновки.** Ефективне провадження державної політики в зміцненні прикордонної конку-

рентоспроможності через механізми публічного управління дозволяє гарантувати економічний приріст та розвиток регіональних економік, який відкриває недооцінені можливості до потенційного розвитку транскордонних територій держави.

Відкриття перспективних пунктів перетину кордону дозволить поживити економічні чинники та дозволяє створити сучасну систему пунктів перетину через лінію державного кордону, що в першу чергу вплине на динамічний розвиток різних видів перевезень, торгівлі, підприємництва та туристичної галузі, через систему впровадження механізмів публічного управління, зорієнтованих на розширення доступності прикордонної інфраструктури України для країн Європейського Союзу.

Отже, одним з ключових елементів реалізації механізмів публічного управління є правовий аспект забезпечення удосконалення та відкриття нових перспективних пунктів пропуску на лінії перетину державного кордону.

Більш детальне вивчення правової компоненти публічного управління, слугують значною зацікавленістю для подальшого дослідження

реалізації державної політики у сфері розвитку прикордонної інфраструктури, та в кінцевому розумінні вивчення, позитивного впливу на макро- та мікроекономічні процеси держави в межах транскордонних територій України.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ: —

1. Akčný plán rozvoja okresu Snina. Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu URL: [https://www.nro.vicepremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh\\_akcneho\\_planu\\_najmenej\\_rozvinutého\\_okresu\\_snina.pdf](https://www.nro.vicepremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh_akcneho_planu_najmenej_rozvinutého_okresu_snina.pdf) (дата звернення 11.11.2023).
2. Виконавчий протокол N 8 до Меморандуму про співпрацю між Закарпатською обласною державною адміністрацією, Закарпатською обласною радою (Україна) та Кошицьким самоврядним краєм (Словацька Республіка) на період із травня 2016 по травень 2017 року. *Платформа для бізнесу LIGA:ZAKON*. URL: <https://ligazakon.net/> (дата звернення 29.10.2023).
3. Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja. *Prešovský samosprávny kraj*. URL: <https://www.po-kraj.sk/sk/samosprava/urad/odbor-rr/dokumenty-oddelenia-up-zp/urbanisticke-studie/generel-dopravnej-infrastruktury-presovskeho-kraja-uzemna-prognoza-cistopis.html> (дата звернення 11.11.2023).
4. Договірні-правова база українсько-словацьких двосторонніх відносин URL: <https://slovakia.mfa.gov.ua/ua/ukraine-sk/legal-acts> (дата звернення 22.12.2023).
5. Індустріальний парк «Соломоново» URL: [http://sezparkservice.com/sps\\_ua/cezparkservis/iindustrial\\_nij\\_park](http://sezparkservice.com/sps_ua/cezparkservis/iindustrial_nij_park) (дата звернення 29.10.2023).
6. Ключко, А., Семенець-Орлова, І. Система співробітництва з НАТО в зміцненні безпеки державного кордону в сучасних умовах. *Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Політичні науки та публічне управління*. 2023. № 1 (67). С. 31–36.
7. Про транскордонне співробітництво : Закон України від 24.06. 2004 р. № 1861-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-15#Text> (дата звернення: 18.12.2023).
8. Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю : постанова Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 № 751-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2010-%D0%BF#Text> (дата звернення: 20.12.2023).
9. Про затвердження плану заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 роки : розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.03.2021 № 246-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/246-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 29.11.2023).
10. Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки : затверджена Закарпатською обласною радою. URL: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618\\_socekonroz\\_infra.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf) (дата звернення: 24.11.2023).
11. Програма спільних дій Пряшівського самоврядного краю (ПСК) та Закарпатської обласної державної адміністрації (ЗОДА), Закарпатської обласної ради (ЗОР) на період з травня 2017 року по травень 2018 року. *Платформа для бізнесу LIGA:ZAKON*. URL: <https://ligazakon.net/> (дата звернення 06.11.2023).
12. Програма транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства і партнерства «Угорщина-Словацьчина-Румунія-Україна 2007–2013». URL: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/> (дата звернення: 26.11.2023).
13. Radchenko O., Kovach V., Semenets-Orlova I., Zaporozhets A. (Eds.). National security drivers of Ukraine: information technology, strategic communication, and legitimacy, 2023, Springer Nature.
14. Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021–2027 років : затверджений Закарпатською обласною радою від 20.12.2019 № 1630. URL: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavnarehionalnopolityka/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/regionalni-strategiyirozvytku-na-period-do-2027-roku/regionalnastategiya-rozvytku-zakarpatskoyi-oblasti-na-period-2021-2027-rokiv/> (дата звернення: 30.11.2023).
15. Семенець-Орлова І., Ключко О. Національна безпека: український вимір. Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. *Політичні науки та публічне управління*. 2022 № 2 (62). С. 66–75.
16. SLOVAKIA: Košický kraj. URL: <https://www.citypopulation.de/en/slovakia/kosickykraj/> (дата звернення 29.10.2023).
17. Схема планування території. Закарпатська область. Том IV. Пропозиції по реалізації рішень схеми планування території. URL: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/130517\\_731-iv.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/130517_731-iv.pdf) (дата звернення 29.10.2023).

## REFERENCES: —

1. Akcny plan rozvoja okresu Snina. Urad podpredsedu vlady SR pre investicie a informatizáciu [Information prerequisites of the Government of the Slovak Republic regarding the investment plan for the development of the Sinna district] Retrieved from: [https://www.nro.vicepremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh\\_akcneho\\_planu\\_najmenej\\_rozvinutého\\_okresu\\_snina.pdf](https://www.nro.vicepremier.gov.sk/site/assets/files/1497/navrh_akcneho_planu_najmenej_rozvinutého_okresu_snina.pdf) (Accessed 11 November 2023).
2. Dohovirna-prawova bassa ukrainsko – slovackych dvostoronnich vidnosyn [Contractual and legal basis of bilateral Ukrainian-Slovak diplomatic relations] Retrieved from: <https://slovakia.mfa.gov.ua/ua/ukraine-sk/legal-acts> (Accessed 22 December 2023).

3. General dopravnjej infrastruktury Presovskeho kraja. Presovsky samospravny kraj [General infrastructure plan of the Presov region. Presov self-governing region] Retrieved from: <https://www.po-kraj.sk/sk/samosprava/urad/odbor-rr/dokumenty-oddelenia-up-zp/urbanisticke-studie/generel-dopravnjej-infrastruktury-presovskeho-kraja-uzemna-prognoza-cis-topis.html> (Accessed 11 November 2023).
4. Industialniy park "Solomonovo" [Industrial park "Solomonovo"] Retrieved from: [http://sezparkservice.com/sps\\_ua/cezparkservis/iindustrial\\_nij\\_park](http://sezparkservice.com/sps_ua/cezparkservis/iindustrial_nij_park) (Accessed 29 November 2023).
5. Klochko, A., Semenets-Orlova, I. (2023). Systema spivrobitnyctva z NATO v zmitsnenni bezpeky derzhavnoho kordonu v suchasnykh umovakh [The system of cooperation with NATO in strengthening the security of the dejava border in modern conditions], Naukovi pratsi Mizhrehionalnoi Akademii upravlinnia personalom. *Politychni nauky ta publichne upravlinnia*. 2023. № 1 (67). P. 31–36 [in Ukrainian].
6. Pro transkordonne spivrobitnyctvo: Zakon Ukrainy [On cross-border co-operation: Law of Ukraine] (data zvernjenja vid 24.06.2004 r. № 1861-IV. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-15#Text>: (Accessed 12 December 2023).
7. Pro zatverdzhennya planu zahodiv z oblashtuvannja priorytetnyh punktiv propusku na 2021-2023 roky: Rozporiadhennya Cabinetu Ministriv Ukrainy vid 24.03.2021 № 246-p. [About the approval of the plan of measures for arranging priority checkpoints during 2021-2023 years] Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/246-2021-%D1%80#Text> (Accessed 29 November 2023).
8. Pro zatverdzhennya Pologennya pro puncty propusku cherez derhgavnyiy kordon ta puncty kontrolu: Postanova Cabinetu Ministriw Ukrainy vid 18.08.2010 № 751-r [On the approval of the Regulation on checkpoints across the state border. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 18, 2010 No. 751-r]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2010-%D0%BF#Text> (Accessed 20 December 2023).
9. Programa rozvytku prukordonnoyi infrastruktury v Zakarpatskij oblasti na 2018–2022 roky zatverdzena Zakarpatskou oblasnou radou [Border infrastructure development program in Zakarpattia region for 2018–2022. Approved by the Transcarpathian Regional Council] Retrieved from: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618\\_socekonroz\\_infra.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/150618_socekonroz_infra.pdf): (Accessed 24 November 2023).
10. Programa spilnyh diy Pryashivskogo samovryadnogo krau (PSK) ta Zakarpatskou oblasnou derhavnou administracieu (ZODA), Zakarpatskou oblasnou radou (ZOR) na period z travnja 2017 roku po traven 2018 roku [The program of joint actions of the Preshov self-governing region, as well as the Transcarpathian Regional State Administration, the Transcarpathian Regional Council for the period from May 2017 to May 2018]. Platforma dlya biznesu LIGA:ZAKON Retrieved from: <https://ligazakon.net/> (Accessed 06 November 2023).
11. Programa transkordonnogo spivrobitnyctva Evropeiskogo instrumentu susidstva i partnerstva "Uhorschyna-Slovachynna-Rumuniya-Ukraina 2007-2013» [European tools of the Hungarian-Slovak-Romanian-Ukrainian cross-border cooperation and neighborhood and partnership program 2007-2013.] Retrieved from: <http://www.huskroua-cbc.net/ua/> (Accessed 26 November 2023).
12. Radchenko, O., Kovach, V., Semenets-Orlova, I., & Zaporozhets, A. (Eds.). (2023). National security drivers of Ukraine: information technology, strategic communication, and legitimacy [National security drivers of Ukraine: information technology, strategic communication, and legitimacy]. Springer Nature.
13. Regionalna strategiya rozvytku Zakarpatskoji oblasti na period 2021-2027 rokiv. Zatverdgeniy Zakarpatskou oblasnou radou vid 20.12.2019 № 1630 [Regional development strategy of Zakarpattia region for the period 2021-2027. Approved by the Transcarpathian Regional Council on December 20, 2019 № 1630] Retrieved from: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavna-rehional-na-polityka/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/regionalni-strategiyi-rozvytku-na-period-do-2027-roku/regionalna-strategiya-rozvytku-zakarpatskoji-oblasti-na-period-2021-2027-rokiv/> (Accessed 30 November 2023).
14. Semenets-Orlova I, Klochko O. (2022). Nacionalna bezpeka : ukrainskiy vymir [National security: the Ukrainian dimension]. Naukovi praci Mizhrehionalnoi akademii upravlinnia personalom. *Politychni nauky ta publichne upravlinnia* (262), 66–75.
15. Shema planuvannya terytoriyi. Zakarpatska oblast. Tom IV. Proposytscyiyi po realizaciyi rishen shemy planuvannya terytoriyi [The planning scheme of the territory of Zakarpattia Oblast. Volume IV. Proposals for the implementation of decisions of the territory planning scheme]. Retrieved from: [https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/130517\\_731-iv.pdf](https://carpathia.gov.ua/sites/default/files/imce/130517_731-iv.pdf) (Accessed 29 October 2023).
16. Slovakiya: Koshickiy kraj [Slovakia: Koshickiy kraj] Retrieved from: <https://www.citypopulation.de/en/slovakia/kosickykraj/> (Accessed 29 October 2023).
17. Vykonavchiy protocol № 8 do Memorandumu pro spivpracu mig Zakarpatskou oblasnou derhavnou administracieu, Zakarpatskou oblasnou radou (Ukraina) ta Koschyckym samovrjadnym krajem (Slovatska Respublika) na period iz travnja 2016 po traven 2017 roku [Executive Protocol No. 8 to the Memorandum on Cooperation between the Transcarpathian Regional Council (Ukraine) and the Košice Autonomous Region (Republic of Slovakia) for the period from May 2016 to May 2017]. Platforma dlya biznesa LIGA:ZAKON Retrieved from: <https://ligazakon.net/> (Accessed 29 October 2023).