

УДК 327(477+498)+341.222:656.072.5
DOI: 10.24144/2218-5348.2020.1(21).82-94

Михайло Шелемба,
кандидат політичних наук, доцент кафедри
міжнародних студій та суспільних комунікацій

Марта Шелемба,
кандидат політичних наук, викладач кафедри
міжнародних студій та суспільних комунікацій
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
(м. Ужгород, Україна)

УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКИЙ КОРДОН: СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИКИ РОЗВИТКУ

У статті досліджено ефективність функціонування пунктів пропуску автомобільного пасажирського транспорту на українсько-румунському кордоні (Солотвино, Тячівський р-н, поблизу смт Солотвино) та Дякове (Виноградівський р-н, поряд із с. Неветленфолу), рівня інфраструктури прикордонних територій. Аналіз показав, що два вказаних пункти пропуску мають схожі проблеми щодо: ефективності роботи митної, прикордонної служби (професійність кадрів, інформаційно-комунікаційне забезпечення, взаємодія двох державних служб); рівня інфраструктурного забезпечення; тривалості перетину кордону (особливо щодо пункту пропуску Солотвино). Додатково визначено проблемні аспекти облаштування прикордонних територій України, розташованих поблизу двох зазначених пунктів пропуску. Для вирішення цих проблем подано низку пропозицій, що пов'язані з визначенням перспектив усунення черг на кордонах (відкриття нового пункту пропуску в м. Тячів з відновленням мосту в рамках українсько-румунського проєкту, створення системи електронних черг), покращення інфраструктури пунктів пропуску та прикордонних територій, рівня професійності, інформаційно-комунікаційного забезпечення тощо.

Ключові слова: автомобільний пасажирський транспорт, кордон, інфраструктура, облаштування, інформаційно-комунікаційне забезпечення.

The statistical, comparative, systematic method was used to carry out this assessment. The article examines the state of efficiency of functioning of the points of crossing of road passenger transport at the Ukrainian-Romanian border (Solotvyno (Tyachivsky district, near Solotvyno township) and Dyakovo (Vinogradovsky district, near Nevetlenfolu village), infrastructure level (quality of the road surface, development of hospitality establishments, food). The analysis has shown that the two points of omission have similar problems with regard to:

the efficiency of the customs, border services (professionalism of personnel, information and communication support, interaction of two public services); the level of infrastructure provision of the checkpoint; the length of the border crossing (especially regarding the Solotvino checkpoint). The problematic aspects of the arrangement of the border areas of Ukraine, located near the two specified points of intersection, which distinguish the quality of roads and other problematic territorial problems, are further identified. To solve the identified problems, a number of proposals related to the formulation of prospects for: elimination of border crossings (opening of a new crossing point in Tjachev with the reconstruction of the bridge within the framework of the Ukrainian-Romanian project, creation of a system of electronic queues) were identified; improvement of the infrastructure of checkpoints (involvement of local business environment representatives) and border areas (development of hospitality establishments, catering, improvement of their work quality); level of professionalism of customs and border guards, information and communication support of these services; improvement of the border area (road reconstruction) and more.

Keywords: *road passenger transport, border, infrastructure, equipment, information and communication support, roads, intersection.*

Постановка проблеми. Удосконалення та створення інфраструктури пунктів пропуску на державному кордоні, високий рівень організації прикордонних, митних служб є передумовами посилення контактної функції держави, пов'язаної з покращенням міждержавної взаємодії, збільшенням туристичних потоків. Україна завдяки вигідному геополітичному розташуванню може стати одним з найбільш важливих транс'європейських коридорів через збільшення навантаження пропускної спроможності. Це, в свою чергу, дасть поштовх інвестиційному розвитку, збільшенню рівня зайнятості населення територій, розташованих поблизу пунктів пропуску через державні кордони. Вирішення зазначеного питання обумовлено необхідністю визначення та подолання ключових проблем, які здійснюють гальмуючий вплив на ефективність функціонування системи пропуску. Оптимізація ефективності організації автомобільних пасажирських пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні є одним із завдань удосконалення пропускної та інфраструктурної системи перетину державного кордону України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання науково-методичного обґрунтування проблематики дослідження та покращення системи інфраструктурного забезпечення вивчалися О. Попроцькою [8], Є. Єрфан, М. Король [2], напрямки територіального облаштування пунктів пропуску українсько-румунського кордону розглядалися Н. Каблак, М. Ничвид, Р. Мойш-Шиман, У. Гурчумелією [3], аспекти технологічних основ та проблем перетину державного кордону вивчали Н. Папіш [6], К. Ковалевич [4], засади функціонального забезпечення організації пунктів пропуску розкрито в праці А.

Пасічник, А. Дем'янцевої, О. Клен [7], основні характеристики стану пунктів пропуску (в тому числі на українсько-румунському кордоні) представлені в незалежному моніторинговому звіті громадської організації «Європа без бар'єрів» [1] тощо. Хоча за вказаним напрямом існують наукові та аналітичні напрацювання, існує потреба розроблення нових ґрунтовних висновків та пропозицій щодо вирішення існуючих проблем функціонування пунктів пропуску автомобільного пасажирського транспорту на українсько-румунському кордоні, покращення інфраструктури територій.

Мета статті – систематизація основних характеристик стану, проблем ефективності функціонування пунктів пропуску автомобільного пасажирського транспорту на українсько-румунському кордоні, рівня інфраструктури прикордонних територій, формулювання перспектив розвитку. Для досягнення мети сформульовано такі завдання: 1) аналіз ефективності функціонування пунктів пропуску (якості та швидкості роботи митної, прикордонної служб, параметри інфраструктурного забезпечення пунктів пропуску та облаштування прикордонних територій) із застосуванням даних офіційної статистики та незалежного моніторингу, порівняння двох джерел інформації, визначення ключових проблем; 2) формулювання ґрунтовних пропозицій щодо можливостей (перспектив) розвитку, визначених за результатами аналізу.

Результати дослідження. Ефективна організація облаштування прикордонних територій, якісна інфраструктура, рівень роботи митних, прикордонних служб на пунктах пропуску через державний кордон забезпечує інфраструктурну основу зовнішньоекономічної взаємодії держави. Всі вказані складові повинні розвиватись відповідно до умов, структури, масштабів пропускового потенціалу пунктів перетину державного кордону. Успішність розвитку роботи пунктів пропуску, ґрунтовність оптимізаційних шляхів, визначених для подолання проблемних аспектів функціонування, залежать від вибору об'єктивного методичного, наукового забезпечення. Аналіз за визначеним напрямом передбачено здійснювати із застосуванням: 1) статистичного методу, пов'язаного із операціоналізацією статистичними даними щодо основних показників стану техніко-організаційного розвитку перетину пунктів пропуску; 2) методу порівняльного аналізу, що передбачає порівняння основних параметрів стану функціонування зазначених пунктів, визначених за даними офіційної статистики та незалежного аналізу; 3) методу системного підходу, націленого на комплексне визначення проблем та напрямів їх вирішення.

Здійснено оцінку окресленої проблематики відповідно до визначеної методичної схеми дослідження на прикладі двох функціонуючих в Закарпатській області пунктів перетину українсько-румунського кордону за допомогою автомобільного пасажирського транспорту, зокрема: Солотвино

(Тячівський р-н, поблизу смт Солотвино) та Дякове (Виноградівський р-н, поряд із с. Неветленфолу) [5; 9; 10].

Пункт пропуску Солотвино, який знаходиться на відстані 250 м від українсько-румунського державного кордону, має певні особливості та характеристики, які визначають його стан та основні проблеми.

Керуючись джерелами офіційної статистики [5; 9; 10], визначено основні організаційно-технічні характеристики ефективності функціонування пунктів пропуску Солотвино та Дякове за станом на 31.12.2019 р., сформульовані відповідно до відомостей офіційних джерел державної статистики (таблиця 1).

Таблиця 1

Основні організаційно-технічні характеристики функціонування пунктів пропуску Солотвино та Дякове станом на 31.12.2019 р., визначені за даними офіційної державної статистики

Показники	Характеристики та особливості	
	Пункт пропуску Солотвино	Пункт пропуску Дякове
1. Технічні можливості щодо пропускної спроможності	Не більше 1500 легкових автомобілів на добу (з максимальною вагою автомобіля до 3,5 т, з максимальною кількістю пасажирів, яка передбачає і місце водія, не більше 9 осіб), не більше 3000 подорожуючих осіб на добу	Не більше 1000 легкових автомобілів на добу, не більше 1000 подорожуючих осіб на добу, не більше 50 пасажирських автобусів на добу
2. Структура подорожуючих	Іноземні громадяни (52,8%), українські громадяни (47,2%)	Іноземні громадяни (75,1%), українські громадяни (24,9%)
3. Ефективність роботи митної, прикордонної служби на державному кордоні	Якість інформаційного забезпечення, комунікація, професіоналізм, підготовка кадрів, узгодженість співпраці державної прикордонної та митної служби. Ефективність нормальна	
4. Інфраструктура пункту пропуску	Визначено існування інфраструктурних об'єктів без деталізації, характеристик, інтерактивного орієнтиру їх розміщення	
5. Середня тривалість перетину українсько-румунського кордону, годин	Немає регулярної інформації, існують нерегулярні повідомлення щодо вибору більш зручних днів для перетину кордону (із визначенням автомобільного навантаження на добу)	

Встановлено, що на офіційному рівні аналізовані пункти пропуску характеризуються такими особливостями, зокрема:

1) на пункті пропуску Солотвино задекларовані технічні можливості щодо пропускної спроможності (не більше 1500 легкових автомобілів на добу) та чисельності подорожуючих (не більше 3000 осіб). На пункті пропуску Дякове визначено добову пропускну спроможність для 1000 легкових автомобілів, 1000 подорожуючих, 50 пасажирських автобусів. Відповідно констатуємо, що пункт пропуску Солотвино має більшу пропускну спроможність;

2) основний склад подорожуючих, що перетинають державний кордон на пункті пропуску Солотвино, представлений приблизно рівною часткою іноземців та українців (52,8 і 47,2% відповідно), на пункті пропуску Дякове – 75,1% іноземних громадян, 24,9 українців;

3) стан ефективності роботи митної, прикордонної служби на державному кордоні на двох пунктах пропуску (декларується прийнятний рівень якості інформаційно-комунікаційного забезпечення служб, рівень професіоналізму, підготовки, узгодженість взаємодії митників та прикордонників) характеризуються як нормальний;

4) визначення існуючої інфраструктури без ідентифікації її стану на обох пунктах пропуску. Відповідно до інформації, представленої державними органами, на цих пунктах існує інфраструктурне забезпечення, але державна митна, прикордонна служба не подають вичерпних інтерактивних карт об'єктів. Зазначене є свідченням низького рівня розвитку інфраструктури;

5) відсутність чіткого моніторингу середньої тривалості перетину українсько-румунського кордону. На сайтах державних служб немає інформації стосовно цього, що свідчить про те, що дані не відслідковуються на регулярній основі, немає орієнтури на покращення комунікації з пасажирами.

Проаналізуємо основні організаційно-технічні характеристики стану ефективності функціонування пункту пропуску Солотвино та Дякове станом на 31.12.2019 р., визначені за даними незалежного опитування подорожуючих (таблиця 2). Зазначене опитування було здійснено в період 31.10.2019 р. по 31.12.2019 р., в електронній формі було проведено анкетування 500 осіб (250 іноземців, 250 українців). Для проведення аналізу визначено низку оціночних показників, а саме: 0,71-1 – високий рівень, 0,55-0,7 – нормальний рівень, 0,3-0,5 – низький рівень, 0-0,29 – дуже низький рівень.

Відповідно до результатів незалежного опитування встановлено, що:

1) професійність, рівень взаємодії з подорожуючими у кадрового складу державної митної, прикордонної служб пункту пропуску Солотвино характеризуються як нормальні (середній оціночний рівень 0,6). Аналогічні параметри щодо пункту пропуску Дякове також знаходяться на середньому рівні (0,55), але є дещо нижчий.

Таблиця 2

Основні організаційно-технічні характеристики функціонування пунктів пропуску Солотвино та Дякове станом на 31.12.2019 р., визначені за даними незалежного опитування подорожуючих

Показники	Характеристики та особливості	
	Солотвино	Дякове
1. Ефективність роботи митної, прикордонної служби на державному кордоні, в т.ч.:	0,6	0,6
1.1. Професійність, ввічливість, коректна поведінка кадрів митної, прикордонної служби, в т.ч.:	0,6	0,55
- на думку іноземців	0,6	0,5
- на думку громадян України	0,6	0,6
1.2. Якість комунікаційно-інформаційного забезпечення, швидкість роботи митної, прикордонної служби, в т.ч.:	0,625	0,65
з точки зору іноземців	0,65	0,6
з точки зору українців, в тому числі:	0,6	0,7
з точки зору мешканців Виноградівського р-ну (для пункту Дякове)		0,75
з точки зору громадян України з інших територій (для пункту Дякове)		0,65
1.3. Стан взаємодії між митною та прикордонною службою, в т.ч.:	0,575	0,6
з точки зору іноземців	0,55	0,55
з точки зору українців, в тому числі:	0,6	0,65
з точки зору мешканців Виноградівського р-ну (для пункту Дякове)		0,7
з точки зору громадян України з інших територій (для пункту Дякове)		0,65
2. Інфраструктурне забезпечення пункту пропуску, в т.ч.:	0,585	0,3
з точки зору іноземців	0,56	0,25
з точки зору українців	0,61	0,35
з точки зору мешканців Виноградівського р-ну (для пункту Дякове)		0,35
з точки зору громадян України з інших територій (для пункту Дякове)		0,35
3. Середня тривалість перетину українсько-румунського кордону, годин	1 година (середній рівень).	0,5 години (не дуже велика тривалість перетину)
4. Корупція з боку митної, прикордонної служби, в т.ч.:	0,3	0
з точки зору іноземців	0,3	0
з точки зору українців, в тому числі:	0,3	0

Зазначене свідчить, що хоча вказані оціночні параметри є прийнятними, відсутні високі оцінки роботи митників, прикордонників, що демонструє відсутність цільових завдань кадрового складу обох пунктів пропуску на загальнодержавний орієнтир щодо залучення туристичних потоків в Україну, професійність та якість обслуговування на кордоні не демонструє високих результатів реформування в цих сферах;

2) рівень якості комунікаційно-інформаційного забезпечення, швидкість роботи митної, прикордонної служби є середнім на пункті пропуску Солотвино (значення на рівні 0,625), що уповільнює фактичну тривалість перетину кордону, яка, за твердженням респондентів, становить близько години. Стосовно проблеми прискорення цієї процедури опитувані пропонують відкрити нові пункти пропуску (близько 60% респондентів) та покращити стан комунікаційно-інформаційного забезпечення державної митної, прикордонної служб, рівень їх взаємодії (40% осіб). Відносно пункту пропуску Дякове відмічається також середній рівень цього показника, який є вище середнього (на рівні 0,65). Мешканці Виноградівського р-ну характеризують ці показники як високі, що пояснюється, на наш погляд, суб'єктивним особистісним фактором;

3) стан взаємодії між митною та прикордонною службою на обох пунктах пропуску визначено як середній, що свідчить про необхідність удосконалення співпраці, потребу усунення впливу людського фактору, переходу на технічні засади вирішення спірних питань;

4) рівень інфраструктурного забезпечення пункту пропуску Солотвино оцінено як нормальний (середній рівень). Відповідно до опитування респондентів, незважаючи на відсутність об'єктів додаткового облаштування (закладів або автоматів швидкого харчування, зон Wi-fi), рівень інфраструктури цього пункту пропуску є прийнятним. Щодо пункту пропуску Дякове зафіксовано низький рівень інфраструктури у відповідях українських громадян, і дуже низький – з точки зору іноземців;

5) рівень корупції на пункті пропуску Солотвино з боку митної, прикордонної служби оцінено як низький (на рівні 0,3), і відсутній у пункті пропуску Дякове.

Здійснимо вивчення умов облаштування прикордонних територій України, розташованих поблизу двох вказаних пунктів пропуску з огляду на характеристики доступності, привабливості для подорожуючих, рівня сформованості інфраструктури. В ході опитування вказаних вище категорій подорожуючих встановлено такі характеристики та особливості стану розвитку за цим напрямом.

Визначено, що однією з найбільш актуальних проблем прикордонних територій двох пунктів пропуску виступає якість доріг. Відповідно до результатів опитування, дороги в селищі Солотвино мають дуже поганий стан, заходи із відновлення дорожнього покриття передбачають

використання технології ямкового ремонту, які є неефективними. Вказаний стан доріг у Солотвині загрожує безпеці подорожуючих, впливає на погіршення безпеки туристів та виступає вагомим елементом загроз, які погіршують ріст туристичних потоків в Україну через досліджуваний пункт пропуску. Проблема неякісного дорожнього покриття обумовлена національним підпорядкуванням автошляху, який проходить через Солотвино (знаходиться на автошляху Н09), залежністю від субвенцій з державного бюджету на розвиток округу, до складу якого входить селище. Схожа проблема низької якості дороги характерна для прикордонної території пункту пропуску Дякове (дорога М-26 «КПП «Вилок» – Вилок – Неветлентфолу – КПП «Дякове» загальною протяжністю 18,9 км, що проходить через Пийтерфолво, належить до категорії міжнародних автомобільних доріг державного значення). За твердженням респондентів, проблеми відсутності якісного ремонту дороги – відсутність фінансування з боку держави. Відповідно причини низької якості доріг на цих прикордонних територіях обох пунктів пропуску пов'язані з їх підпорядкуванням державі, а не місцевим радам, відсутністю регулярних субвенцій з державного бюджету на вирішення зазначеного пункту витрат.

Інші проблеми прикордонних територій автомобільних пунктів пропуску українсько-румунського державного кордону стосуються Солотвино. А саме – проблема безпеки туристів пов'язана з відсутністю укріплення дамби р. Тиса. Респонденти відмічають, що вказаний аспект обумовлює ризики туристичної привабливості території, впливає на відмову від відвідування іноземцями селища, його об'єктів інфраструктури (озера Кунігунда, яке має високий рівень солоності води, вищий, аніж у Мертвому морі, лікувальних соляних печер). Додатковою проблемою виступає інфраструктура гостинності та закладів харчування, зокрема рівень цін на послуги та продукцію цих сфер не відповідає їх якості, що не дає змоги розвивати туризм, у тому числі ріст іноземних туристичних потоків.

В ході дослідження наукових праць, аналітичних робіт сформульовано перелік пропозицій щодо перспектив покращення організаційно-технічних характеристик стану функціонування зазначених пунктів пропуску, а саме:

По-перше, актуальним напрямом щодо вирішення проблеми скорочення черг автомобільного транспорту на українсько-румунському кордоні, підвищення якості та розвитку інфраструктури є відкриття нового пункту пропуску. Зазначений захід може бути здійснений у рамках започаткованих раніше двосторонніх українсько-румунських зусиль стосовно відновлення мосту в місті Тячів (зазнав руйнації в 1944 р.), створення пункту пропуску на кордоні в межах зазначеного об'єкта. Будівництво мосту може бути реалізоване із застосуванням державно-приватного партнерства, оскільки його відновлення вигідне не тільки державі, але і бізнес-

середовищу. Для вирішення проблеми усунення автомобільних черг новий автомобільний пасажирський пункт пропуску пропонується забезпечити системою електронних черг. Як свідчить білоруський досвід [4], цей захід дає змогу суттєво скоротити черги, тривалість перетину кордону, створити додаткове джерело надходжень у місцевий бюджет (якщо система буде платною). Створення нового пункту пропуску сприятиме збільшенню туристичних потоків територією Закарпатської області, росту надходжень від туризму, збільшенню робочих місць тощо.

По-друге, важливим аспектом удосконалення організаційно-технічних характеристик стану ефективності функціонування зазначених пунктів пропуску є покращення їх інфраструктури, інтерактивне інформування стосовно їх об'єктів. Для створення відповідної інфраструктури можливе залучення приватного сектору, що дасть змогу підвищити рівень ВВП територій, збільшити рівень зайнятості та добробуту місцевого населення. Також будуть збільшені бюджетні надходження від росту обсягів підприємництва, яке забезпечить роботу інфраструктури пунктів пропуску (зони відпочинку, санітарні приміщення, заклади та автомати швидкого харчування тощо).

По-третє, потребує вирішення питання ремонту дорожнього покриття прикордонних територій обох пунктів пропуску, яке може бути розв'язано за умов активізації діяльності органів місцевої та державної влади щодо узгодження проєктів будівництва доріг, їх реалізації.

По-четверте, необхідним є покращення інформаційно-комунікаційного забезпечення пунктів пропуску, підвищення рівня професійності кадрів (відвідування курсів, тренінгів, програм з обміну досвідом). Зазначене сприятиме підвищенню іміджу митної, прикордонної служби України в світі, впливатиме на вибір цих пунктів пропуску для туристів, що подорожують територією Європи.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Проведено вивчення стану функціонування пунктів пропуску автомобільного пасажирського транспорту на українсько-румунському кордоні Солотвино Тячівський р-н, поблизу смт Солотвино та Дякове (Виноградівський р-н, поряд із с. Неветленфолу), рівня інфраструктури прикордонних територій. Для здійснення зазначеної оцінки використано статистичний, порівняльний метод, метод системного підходу. Аналіз показав, що два вказаних пункти пропуску мають схожі проблеми щодо: ефективності роботи митної, прикордонної служби (професійність кадрів, інформаційно-комунікаційне забезпечення, взаємодія двох державних служб); рівня інфраструктурного забезпечення пункту пропуску; тривалості перетину кордону (особливо щодо пункту пропуску Солотвино). Додатково визначено проблемні аспекти облаштування прикордонних територій України, розташованих поблизу двох вказаних пунктів пропуску, в складі яких виокремлено рівень якості доріг, інші територіальні проблеми. Для вирішення цих проблем розроблено низку

пропозицій, що пов'язані із визначенням перспектив усунення черг на кордонах (відкриття нового пункту пропуску в м. Тячів з відновленням мосту в рамках українсько-румунського проєкту, створення системи електронних черг), покращення інфраструктури пунктів пропуску та прикордонних територій, рівня професійності, інформаційно-комунікаційного забезпечення тощо. Перспективи подальших досліджень за вказаною проблематикою можуть бути зосереджені в контексті вивчення питань обґрунтування інформаційно-технічного забезпечення роботи пунктів пропуску, організаційно-економічної розробки інфраструктури тощо.

Список використаних джерел

1. Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт 2018 року. Дата оновлення: 20.04.2020. URL: https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2018/10/PRINT_Anatomiya-kordonu.pdf (дата звернення: 20.04.2020).
2. Єрфан Є.А., Король М.Ю. Сучасний стан розвитку прикордонної інфраструктури України з країнами ЄС // Науковий вісник Мукачівського державного університету. 2017. № 1(7). С. 22-28.
3. Каблак Н.І., Ничвид М.Р., Мойш-Шиман Р., Гурчумелія У. До питання територіального планування транскордонної території Україна-Румунія // Містобудування та територіальне планування. 2018. № 67. С. 584-590.
4. Ковалевич К. Зона очікування - інструмент скорочення очередей на границе и повышения безопасности в пограничной зоне. Дата оновлення: 20.04.2020. URL: <https://rep.bntu.by/handle/data/60914> (дата звернення: 20.04.2020).
5. Коли зручніше перетинати українсько-румунський кордон? Дата оновлення: 20.04.2020. URL: <http://zak.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-391068.html> (дата звернення: 20.04.2020).
6. Папіш Н. Роль технічного складника у функціонуванні українсько-польського державного кордону // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. 2013. № 10. С. 10-50.
7. Пасічник А.М., Дем'янцева О.С., Клен О.М. Системний аналіз функціональних характеристик та методика розрахунку пріоритетності пунктів пропуску для реконструкції та модернізації // Вісник Академії митної служби України. 2012. № 2(48). С. 5-10.
8. Попроцька О.С. Шляхи вдосконалення автомобільних пунктів пропуску митного кордону України у контексті економічної безпеки // Культура народів Причорномор'я. 2013. № 254. С. 129-134.

9. Пункти пропуску на кордоні з Румунією. Дата оновлення: 20.04.2020. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/NA-KORDONI-Z-RUMUNIYU-2018/> (дата звернення: 20.04.2020).

10. Ерфан Є. А., Король М. Ю. Сучасний стан розвитку прикордонної інфраструктури України з країнами ЄС // Науковий вісник Мукачівського державного університету. 2017. № 1(7). С. 22-28

11. Функціонування пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні. Дата оновлення: 20.04.2020. URL: <http://zakzez.com/%d0%bf%d1%83%d0%bd%d0%ba%d1%82%d0%b8-%d0%bf%d0%b5%d1%80%d0%b5%d1%82%d0%b8%d0%bd%d1%83-%d0%b4%d0%b5%d1%80%d0%b6%d0%b0%d0%b2%d0%bd%d0%be%d0%b3%d0%be-%d0%ba%d0%be%d1%80%d0%b4%d0%be%d0%bd%d1%83/diyuchimizhнародni-punkti-propusku/1-funkcionuvannya-punktiv-propusku-na-ukra%d1%97nsko-rumunskomu-kordoni/> (дата звернення: 20.04.2020).

REFERENCES

1. *Anatomiia ukrainskoho kordonu. Nezaleznyi monitorynhovyi zvit 2018 roku [Anatomy of the Ukrainian border. Independent Monitoring Report 2018]*. Retrieved from: https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2018/10/PRINT_Anatomiya-kordonu.pdf [in Ukrainian].

2. *Funktsionuvannya punktiv propusku na ukrainsko-rumunskomu kordoni [Functioning of checkpoints on the Ukrainian-Romanian border]*. Retrieved from <http://zakzez.com/%d0%bf%d1%83%d0%bd%d0%ba%d1%82%d0%b8-%d0%bf%d0%b5%d1%80%d0%b5%d1%82%d0%b8%d0%bd%d1%83-%d0%b4%d0%b5%d1%80%d0%b6%d0%b0%d0%b2%d0%bd%d0%be%d0%b3%d0%be-%d0%ba%d0%be%d1%80%d0%b4%d0%be%d0%bd%d1%83/diyuchimizhнародni-punkti-propusku/1-funkcionuvannya-punktiv-propusku-na-ukra%d1%97nsko-rumunskomu-kordoni/> [in Ukrainian].

3. Kablak, N.I., Nychvyd, M.R., Moish-Shyman, R., & Hurchumeliia, U. (2018). Do pytannia terytorialnoho planuvannya transkordonnoi terytorii Ukraina-Rumuniia [On the issue of territorial planning of Ukraine-Romania cross-border territory]. *Mistobuduvannya ta terytorialne planuvannya – Urban planning and spatial planning*, 67, 584-590 [in Ukrainian].

4. *Koly zruchnishe peretynaty ukrainsko-rumunskyi kordon? [When is it more convenient to cross the Ukrainian-Romanian border?]*. Retrieved from <http://zak.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-391068.html> [in Ukrainian].

5. Kovalevich, K. *Zona ozhidaniya - instrument sokrascheniya ocheredey na granitse i povyisheniya bezopasnosti v pogranichnoy zone [Waiting area - a tool to reduce queues at the border and improve security in the border zone]*. Retrieved from <https://rep.bntu.by/handle/data/60914> [in Belarusian].

6. Papish, N. (2013). Rol tekhnichnoho skladnyka u funktsionuvanni

ukrainsko-polskoho derzhavnoho kordonu [The role of the technical component in the functioning of the Ukrainian-Polish state border]. *Naukovyi visnyk Shkhidnoievropeiskoho natsionalnoho universytetu imeni Lesi Ukrainky - Lesya Ukrainka Eastern European National University Scientific Bulletin*, 6, 10-50 [in Ukrainian].

7. Pasichnyk, A.M., Demiantseva, O.S., & Klen, O.M. (2012). Systemnyi analiz funktsionalnykh kharakterystyk ta metodyka rozrakhunku priorytetnosti punktiv propusku dlia rekonstruktsii ta modernizatsii [System analysis of functional characteristics and method of calculation of priority of checkpoints for reconstruction and modernization]. *Visnyk Akademii mytnoi sluzhby Ukrainy - Bulletin of the Academy of Customs Service of Ukraine*, 2(48), 5-10 [in Ukrainian].

8. Poprotska, O.S. (2013). Shliakhy vdoskonalennia avtomobilnykh punktiv propusku mytnoho kordonu Ukrainy u konteksti ekonomichnoi bezpeky [Ways to improve the car border crossing points of Ukraine in the context of economic security]. *Kultura narodov Prichernomor'ia – Black Sea Cultures and Peoples*, 254, 129-134 [in Ukrainian].

9. *Punkty propusku na kordoni z Rumuniiu* [Check points at the border with Romania]. Retrieved from <https://dpsu.gov.ua/ua/NA-KORDONI-Z-RUMUNIYU-2018/> [in Ukrainian].

10. Erfan, Ye.A., & Korol, M.Iu. (2017). Suchasnyi stan rozvytku prykordonnoi infrastruktury Ukrainy z krainamy YeS [The current state of development of the border infrastructure of Ukraine with the EU countries]. *Naukovyi visnyk Mukachivskoho derzhavnoho universytetu – Scientific Bulletin of Mukachevo State University*, 1(7), 22-28 [in Ukrainian].

11. *Funktsionuvannya punktiv propusku na ukrayins'ko-rumunskomu kordoni* [Operation of checkpoints on the Ukrainian-Romanian border]. 20.04.2020. Retrieved from <http://zakzez.com/%d0%bf%d1%83%d0%bd%d0%ba%d1%82%d0%b8-%d0%bf%d0%b5%d1%80%d0%b5%d1%82%d0%b8%d0%bd%d1%83-%d0%b4%d0%b5%d1%80%d0%b6%d0%b0%d0%b2%d0%bd%d0%be%d0%b3%d0%be-%d0%ba%d0%be%d1%80%d0%b4%d0%be%d0%bd%d1%83/diyuchimizhnarodni-punkti-propusku/1-funkcionuvannya-punktiv-propusku-na-ukra%d1%97nsko-rumunskomu-kordoni/> [in Ukrainian].