

УДК 338.49:339.9 (477.83)

DOI <https://doi.org/10.30970/PPS.2024.52.48>

ОСОБЛИВОСТІ РОЗБУДОВИ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ З МЕТОЮ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Леся Корнат, Лілія Горбачова

*Національний університет «Львівська політехніка»,
Інститут гуманітарних та соціальних наук,
кафедра політології та міжнародних відносин
вул. Степана Бандери, 12, 76014, м. Львів, Україна*

У статті висвітлено основні аспекти розбудови прикордонної інфраструктури україно-польської ділянки кордону в межах Львівської області в контексті транскордонного співробітництва. Досліджуються проблеми та перспективи вдосконалення наявних пунктів пропуску: недостатня пропускна спроможність, застарілі технічні засоби контролю, неналежний стан сервісних зон, відсутність комфортних умов для осіб, які подорожують, невисока швидкість обробки та передачі інформації, що не дає змоги вчасно реагувати на зміни в оперативній обстановці. Здійснено аналіз окремих ініціатив та проєктів, спрямованих на удосконалення прикордонної інфраструктури Львівської області – модернізацію та збільшення кількості пунктів пропуску, запровадження електронної черги та облаштування сервісних зон тощо. Стверджується, що прикордонна інфраструктура відіграє ключову роль у створенні сприятливого середовища для транскордонної співпраці громад Львівщини та Польщі. Зазначено, що необхідність модернізації прикордонної інфраструктури українсько-польського кордону в межах Львівської області зумовлена необхідністю ефективного розвитку прикордонних регіонів, забезпечення швидкого та ефективного руху людей, товарів та послуг через кордон, зменшення транспортних заторів та оптимізації логістичних процесів, а також спрощення митних процедур, що полегшує транскордонне співробітництво. Відповідно до «Стратегії розвитку Львівської області на період 2021–2027 років» та «Плану заходів з реалізації Стратегії на 2021–2023 роки» одним із пріоритетних напрямків є активізація та розвиток міжнародного співробітництва, зокрема транскордонного співробітництва. Однією з умов розвитку транскордонного співробітництва є розвиток транскордонних мереж співпраці, розбудова прикордонної інфраструктури, введення в експлуатацію нових пунктів пропуску та організація сервісних зон. Зроблено висновок, що вирішення проблем розбудови прикордонної інфраструктури Львівської області в контексті розвитку транскордонного співробітництва передбачає реалізацію проєктів з розбудови існуючих пунктів пропуску, відкриття нових з тимчасовою «модульною» інфраструктурою, запровадження електронної черги для вантажного транспорту (що виявилось ефективним і допомогло уникнути фізичних черг перед пунктами пропуску) та розбудова сервісних зон по обидва боки кордону.

Ключові слова: українсько-польський кордон, Львівська область, транскордонне співробітництво, прикордонна інфраструктура, пункти пропуску.

Прикордонна інфраструктура відіграє ключову роль у створенні сприятливого середовища для транскордонної співпраці та взаємодії між країнами і громадами, є ключовим чинником економічного зростання. Завдяки розвиненій прикордонній інфраструктурі реалізуються спільні економічні проєкти, поживляється торгівля, створюються нові можливості для бізнесу. Також збільшується зайнятість місцевого населення, підвищується його рівень життя. Транскордонне співробітництво з Республікою Польщею для

прикордонних громад Львівщини є одним з пріоритетів розвитку, виступає інструментом зміцнення довіри і безпеки по обидва боки кордону, є джерелом інвестицій для місцевих проєктів. Прикордонна інфраструктура україно-польського кордону в межах Львівської області виступає не лише як основа для руху людей, товарів та послуг, але є вагомим стимулом для розвитку економічних, культурних та соціальних зв'язків між Україною та Польщею. Інвестування в спільні проєкти з розвитку прикордонної інфраструктури має потенціал для зміцнення партнерства, розвитку транскордонного співробітництва та сприяння інтеграції України до європейського Союзу.

Львівська область відзначається найбільшою протяжністю державного кордону з Європейським Союзом, що складає 48,2% від загальної протяжності українсько-польського кордону. А саме – протяжність кордону з Республікою Польщею в межах Львівської області становить 258 км. Львівщина межує з двома воєводствами Польщі: Підкарпатським і Люблінським. На даному відрізку кордону сьогодні функціонують вісім міжнародних автомобільних пунктів пропуску, чотири залізничних, пішохідний пункт пропуску «Шегині-Медика». Усі зазначені пункти пропуску мають статус міжнародних. Однак практика показує, що пропускна спроможність та рівень технічного оснащення цих пунктів пропуску не відповідають реальним потребам і міжнародним вимогам. Особливо це відчувається з початком повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну, коли заблоковано морські порти, немає авіаперевезень і, відповідно, зріс обсяг перевезень через західний кордон України.

У «Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року» визначено низку проблем у розбудові прикордонної інфраструктури. Зокрема, це невідповідність інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон України та під'їзних шляхів зростаючим потребам щодо пропускних спроможностей. Також зазначено, що ускладнення в роботі наявних пунктів пропуску виникають через сезонні та інші зміни у транскордонних транспортних потоках, недоліки у стані сервісних зон та відсутність комфортних умов для мандрівників. Застарілість технічних засобів контролю, низька мотивація та недостатній рівень підготовки персоналу суб'єктів інтегрованого управління кордонами, а також неефективна обробка та передача інформації ускладнюють вчасну реакцію на зміни в оперативній ситуації [1].

Аналіз поточної ситуації на україно-польському кордоні в межах Львівської області та позитивних європейських практик показують, що важливе значення для покращення ефективності прикордонної інфраструктури мають розбудова пунктів пропуску, зокрема спільних, запровадження електронної черги та включення сервісних зон до прикордонної інфраструктури. Особливість інфраструктури прикордонних регіонів визначається їх транзитною здатністю, що, відповідно, визначає вимоги до розбудови інфраструктурних елементів задля можливості обслуговування значно більшої кількості потоків вантажів та людей, збільшення кількості послуг, залучення додаткових інвестицій, розвитку прикордонних територій та інтенсифікації транскордонного співробітництва.

24 грудня 2019 року Львівською обласною радою була ухвалена Стратегія розвитку Львівської області на період 2021–2027 років та відповідний План заходів з реалізації Стратегії на 2021–2023 роки. Згідно з цією стратегією, одним із пріоритетних напрямків є активізація та розвиток міжнародного співробітництва, зокрема транскордонного співробітництва. Серед необхідних умов для цього називають такі: розвиток транскордонних мереж співпраці, розбудова прикордонної інфраструктури, введення в експлуатацію нових пунктів пропуску та організація сервісних зон [2].

Як уже зазначалося, у Львівській області функціонує 8 пунктів пропуску, серед яких 6 призначені для автомобільного руху («Смільниця – Кросценко», «Рава-Руська – Гребенне»,

«Грушів – Будомсж», «Краковець – Корчова», «Шегині – Медика», «Угринів – Долгобичув») і 2 для залізничного сполучення («Рава-Руська – Верхрата», «Рава Руська – Хрубешув»). [3] У контексті зростаючої необхідності в підсиленні соціально-економічних зв'язків між Львівщиною та Республікою Польща вивчається можливість розширення мережі пунктів пропуску на українсько-польському кордоні. Один із запропонованих проєктів передбачає введення в експлуатацію нового комбінованого автомобільно-залізничного пункту пропуску «Нижанковичі – Мальгович», що об'єднує Перемишлянський повіт Підкарпатського воєводства та Старосамбірський район Львівської області. Іншим перспективним проєктом є будівництво пункту пропуску «Лопушанка – Міхновець», що включає території Турківського та Старосамбірського районів Львівської області та Бещадського повіту Підкарпатського воєводства. Цей транскордонний регіон вважається одним із менш розвинених і посідає останні позиції за рівнем якості життя обох країн. Крім того, велике значення має будівництво пункту пропуску «Боберка-Смольник», спрямованого на поліпшення соціально-економічного стану регіону шляхом збільшення прикордонного руху, розвитку туристичного потоку та покращення інвестиційної привабливості гірських територій [2].

Після 24 лютого 2022 року кордон між Україною та ЄС, особливо його частина з Польщею, став основним маршрутом для переміщення як людей, так і товарів. У цьому контексті Польща стала головним торговим партнером для України. Також, українсько-польський кордон стає ключовим елементом для військово-безпекової логістики між Україною та її союзниками. Важливим є й те, що на території Польщі знаходяться ремонтні центри, де відновлюється українська військова техніка після пошкоджень.

Як до, так і з початком великої війни основною проблемою українсько-польського кордону залишається недостатня пропускна здатність, яка лише загострилась у сучасних умовах. Природа цієї проблеми комплексна і багатовимірна – недостатньою є фізична пропускна спроможність існуючих пунктів пропуску. З одного боку, навіть технічно заявлену пропуску спроможність пунктів пропуску не вдається ефективно використати через проблеми з організацією контролю. З іншого – належно організувати контроль складно через фізичні обмеження наявної мережі пунктів пропуску та транспортних шляхів. За багатьма параметрами українсько-польський кордон залишається проблемною ділянкою, де важливі функції не працюють належним чином [4].

Протягом 2023 року від різних стейкхолдерів кордону все частіше лунають сумніви у доцільності та можливості побудови великої кількості нових пунктів пропуску на кордоні між Україною та ЄС. Навіть у мирний час відкриття, юридичне оформлення та розбудова з нуля пункту пропуску тривали не менше 5–7 років.

Зважаючи та зазначені проблеми пропускної спроможності пунктів пропуску та недостатньої аргументованості будівництва нових пунктів на кордоні між Україною та ЄС виник альтернативний підхід вирішення проблеми. Він полягає у розбудові вже існуючих пунктів пропуску та використання тимчасової «модульної» інфраструктури для відкриття нових. Такий метод вже має позитивний досвід в Україні, де швидко було побудовано тимчасові пункти пропуску на межі з окупованими територіями перед повномасштабним вторгненням. Схожим чином було достроково запущено в дію і недобудований ПП Нижанковичі-Мальховіце на польському кордоні. Цей підхід, як вважають експерти, надає можливість швидко реагувати на потреби та відкривати нові пункти пропуску у найкоротший термін, протягом 2–3 місяців за наявності під'їзної дороги [5].

Додатково, ефективним рішенням, яке сприяло усуненню фізичних черг перед пунктами пропуску у 2022–2023 роках, виявилось запровадження електронної черги для вантажного транспорту. Це також зробило планування перетину кордону більш передбачуваним

для перевізників і експортерів. У порівнянні з відкриттям нових пунктів пропуску, впровадження електронної черги є значно швидшим шляхом, оскільки воно включає менше інфраструктурних витрат та не вимагає постійного та повного узгодження з суміжною країною, тож може забезпечити більш ефективну та оперативну управлінську стратегію для подолання проблем на кордоні.

Впровадження електронної черги перетину кордону отримало інституційну та правову підтримку держави. В Україні протягом останніх років активно ведеться вдосконалення та впровадження системи електронної черги. Ця ініціатива відображена у Стратегії інтегрованого управління кордонами. Зокрема, у травні 2020 року створення електронної черги було включено до завдань, доручених Президентом, та перебуває під його контролем [1].

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури спільно з Міністерством цифрової трансформації, Державним агентством відновлення, Державною службою з безпеки на транспорті, Державною митною службою та Державною прикордонною службою реалізують «Електронна черга для перетину кордону» за фінансової підтримки від програми USAID/UK aid в рамках проекту «Прозорість та підзвітність у державному управлінні та послугах / TAPAS». Наразі система електронної черги працює на кількох міжнародних пунктах пропуску вздовж кордону між Україною та Польщею, а саме: МАПП «Шегині – Медика», МАПП «Краківець – Корчова», МАПП «Нижанковичі – Мальховіце», МАПП «Рава-Руська – Хребенне» [6].

Проте існують деякі перешкоди в роботі еЧерги, як-от: ритмічність роботи митних та прикордонних служб обох країн, порушення звичної роботи пункту пропуску, аномальна кількість реєстрацій порожніх вантажівок і скасування черги. Оскільки загальний обсяг руху вантажних авто за 9 місяців 2023 року зріс відносно аналогічного періоду 2021 року у 1,5 рази (999 і 655 тисяч відповідно), ситуація залишилася складною. Ще в травні 2023 року на ПП між Україною та Польщею спостерігалися багатокілометрові черги, а середній час очікування в електронній черзі міг складати від 3 до 10 діб або й більше.

Важливо відзначити, що в певній мірі полегшити проблему перевантаження пунктів пропуску може впровадження сервісних зон – це області перед пунктами пропуску, де розташовані готелі, заклади громадського харчування, медичні пункти та інші послуги. Відсутність необхідної сервісної інфраструктури перед пунктами пропуску є однією з актуальних проблем при перетині кордону. Про це свідчать висновки різних моніторингових оцінок, відгуки від користувачів та ряд програмних документів, регіональні стратегії та Указ Президента від 2017 року, що регулює заходи, пов'язані із введенням безвізового режиму для громадян України Європейським Союзом.

Законодавством України передбачено, що перед пунктами пропуску має бути створена зона, яка забезпечує сервісне обслуговування осіб та транспортних засобів. Це конкретна територія, де можуть надаватися різноманітні послуги громадянам, зокрема: послуги з медичної допомоги, торгівлі, страхування, банківські послуги, поштові та телефонні послуги, юридична допомога, митно-брокерські послуги, готельний сервіс, заклади харчування, а також санітарно-гігієнічні установи. Тут також надаються послуги з технічного обслуговування, заправлення і паркування для автомобілів, і, звісно ж, повинні бути забезпечені санітарно-гігієнічні умови як для мандрівників, так і для працівників (туалети та сміттєзбірники) [7].

Станом на зараз, відсутні сервісні зони перед пропускними пунктами в Львівській області, хоча раніше було заплановано їх організацію. У 2022 році було ініційовано проєкт «Стимулювання створення сервісних зон біля міжнародних пунктів пропуску у Самбірському районі Львівської області», спрямований на ефективне організацію процесу

створення сервісних зон перед пунктами пропуску «Нижанковичі – Мальховичі» та «Смільниця – Кросценко». Міжнародний фонд «Відродження» надав фінансову підтримку громадській організації «Інший підхід» для реалізації ініціативи в рамках проєкту «EU4Society» [8].

У 2023 році на під'їзних шляхах до міжнародних автомобільних пунктів пропуску «Краківець-Корчова», «Рава-Руське-Хребенне», «Грушів-Будомсж», «Угринів-Долгобичув» та «Шегині-Медика», розташованих у Львівській області, було встановлено сім санітарно-сервісних модулів. Вони діють при в'їзді на територію пунктів пропуску. Вартість одного такого модуля становить приблизно 1,7 млн грн, а їх фінансування здійснювалося за рахунок коштів обласного бюджету в рамках Регіональної програми з міжнародного та транскордонного співробітництва, європейської інтеграції на період 2021–2025 років [9].

Попри проблеми з фінансуванням інфраструктурних проєктів із бюджету України, після російського вторгнення далі розвиваються проєкти із залученням зовнішнього фінансування – польський кредит, відповідно до укладеної ще в 2015 році Угоди, та Connecting Europe Facility, доступ до якої Україна отримала вже після російського вторгнення, коли набула статусу країни-кандидата у члени ЄС.

У грудні 2022 року між урядами Польщі та України було підписано додатковий протокол до Угоди 2015 року, який збільшив максимальний ліміт кредитних коштів зі 100 до 160 млн євро. Також на основі досвіду виконання робіт за попередніми контрактами в рамках Угоди було внесено зміни до норм щодо проведення закупівель та розмитнення техніки. У листопаді 2022 року уряд ухвалив Постанову, яка дозволила використовувати кошти польського кредиту для закупівлі моніторингових засобів, зокрема БПЛА, у рамках частини фінансування, призначеної для Державної прикордонної служби України [10].

Станом на листопад 2023 року у рамках польського кредиту успішно завершено реконструкцію трьох ділянок доріг у напрямку до ПП Грушів, Смільниця, Нижанковичі. Водночас реконструкція пунктів пропуску залишається проблемним питанням – закупівлі або не відбулися, або укладені раніше угоди було розірвано.

Ще одним фінансовим інструментом для реалізації ініціатив, спрямованих на поліпшення інфраструктури транскордонних зв'язків, став Механізм «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility (CEF)). У червні 2023 року Європейська Комісія повідомила про відбір 107 проєктів на загальну суму 6,2 млрд євро. 250 млн євро буде спрямовано на проєкти між Україною, Молдовою та Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією [11]. Україна взяла участь у цій програмі та підготувала 6 заявок на фінансування проєктів з розбудови західного кордону. Усі ініціативи отримали підтримку. Проєкти передбачають оновлення автомобільних та залізничних пунктів пропуску, удосконалення під'їзних шляхів, розширення майданчиків для паркування вантажівок, та придбання обладнання для митного та прикордонного контролю на 7 пунктах пропуску, три з яких – на кордоні України з Польщею. Це Ягодин-Дорогуськ, Краківець-Корчова, залізничний Мостиська II – Медика. 50% фінансування забезпечить програма CEF, решту – країни-сусіди [12].

Наскрізною проблемою є брак міжвідомчої та міжнародної комунікації та координації, через який занадто повільно і складно вирішуються питання розбудови інфраструктури та реорганізації контролю. У відносинах між Україною та Польщею існує понад десять дво- і багатосторонніх форматів співпраці, які мають або мали б мати вимір кордону серед своїх пріоритетів. На жаль, більшість із них або не приділяють достатньо уваги питанню кордону, або їхня робота призупинилася з початком російського вторгнення. Зокрема, у жовтні 2023 року було раптово скасовано українською стороною зустріч найбільш «профільної» у переліку форматів співпраці Міжурядової координаційної ради з питань

міжрегіонального співробітництва. Край мало приділяють увагу проблематиці кордонів у форматі «Люблінського трикутника», який міг би стати природним майданчиком для вирішення проблеми транзиту. Не використовується повною мірою формат співпраці у рамках «Відкритого кордону». В інформаційному просторі Польщі «Відкритий кордон» практично відсутній, тоді як в Україні він інституціоналізований рішенням Кабміну про створення робочої групи високого рівня. Власне, така робоча група та її дзеркальна візаві-група у Польщі могли б стати тією координаційною парасолькою для двосторонньої співпраці у сфері кордонів, якої дуже бракує сьогодні [13].

Висновок. Прикордонна інфраструктура відіграє ключову роль у створенні сприятливого середовища для транскордонної співпраці. Завдяки розвиненій прикордонній інфраструктурі реалізуються спільні транскордонні проекти, поживається торгівля, створюються нові можливості для бізнесу. Розвиток транскордонного співробітництва спрямований на формування добросусідських відносин та спільне вирішення завдань регіонального розвитку. Інвестування в спільні проекти з розвитку прикордонної інфраструктури сприяє також інтеграції України до Європейського Союзу. Інтегроване управління кордонами має на меті вирішення основних проблем, що стосуються покращення інфраструктури та підвищення пропускної здатності пунктів пропуску, розвиток дорожньої інфраструктури на під'їздах до кордону, а також створення сервісних зон та підготовки персоналу. Вирішення цих та деяких інших проблем прикордонної інфраструктури передбачено «Регіональною програмою з міжнародного та транскордонного співробітництва між Україною та Польщею на 2021–2025 роки» шляхом реалізації спільних транскордонних проектів та ініціатив. Зокрема, це реалізація проектів з розбудови існуючих пунктів пропуску та відкриття нових з тимчасовою «модульною» інфраструктурою, облаштування сервісних зон по обидва боки кордону. Запровадження електронної черги для вантажного транспорту виявилось ефективним і допомогло уникнути фізичних черг перед пунктами пропуску. Однак досі невирішеною залишається проблема забезпечення безперебійної роботи митних служб та аномалії в реєстрації порожніх вантажівок, нестача сервісних зон перед пунктами пропуску.

Позитивна практика показує, що реалізація великих інфраструктурних проектів з розбудови прикордонної інфраструктури можлива в рамках ініціатив транскордонного співробітництва, підтримки міжнародних фондів та залучення зовнішнього фінансування відповідно до програми Connecting Europe Facility.

Список використаної літератури

1. СТРАТЕГІЯ інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-p#n13> (дата звернення: 28.02.2024).
2. СТРАТЕГІЯ розвитку Львівської області на період 2021–2027 років. URL: <https://loda.gov.ua/documents/49999> (дата звернення: 28.02.2024).
3. Перелік пунктів пропуску. Державна прикордонна служба України. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku/> (дата звернення: 28.02.2024).
4. Українсько-польський кордон як ключ до співпраці і виклик. Європа без бар'єрів. URL: <https://europewb.org.ua/ukrayinsko-polskyj-kordon-yak-klyuch-do-spivpratsi-i-vyklyk/> (дата звернення: 28.02.2024).
5. Прикордонна інфраструктура: наносимо розмітку на відремонтованій дорозі до КПП «Нижанковичі – Мальовіце». Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. URL: <https://lv.restoration.gov.ua/press/news/55530.html> (дата звернення: 28.02.2024).
6. eЧерга. Електронна черга перетину кордону. URL: <https://echerha.gov.ua/faq> (дата звернення: 28.02.2024).

7. Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення : Наказ Адмін. Держ. прикордон. служби України від 31.08.2009 р. № 643 : станом на 14 січ. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1046-09#Text> (дата звернення: 28.02.2024).
8. Переможці конкурсів Європейської програми в рамках EU4USociety. URL: <https://www.irf.ua/peremozhczki-konkursiv-yevropejskoyi-programy-v-ramkah-eu4usociety/> (дата звернення: 28.02.2024).
9. На під'їзних дорогах до пунктів пропуску Львівщини встановили санітарно-сервісні приміщення. Департамент міжнародної технічної допомоги та міжнародного співробітництва. Пресслужба ОДА. URL: https://loda.gov.ua/news/74150?fbclid=IwAR1r_GD2jwUy2JZFOh0V1db7YA3tpG0LLHfzGietr8emS1MB-2MavQGcJ5g (дата звернення: 28.02.2024).
10. Уряд вніс зміни до порядку реалізації кредитного договору з Урядом Польщі для закупівлі сучасних моніторингових засобів на державному кордоні. Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-vnis-zmini-do-poryadku-realizaciyi-kreditnogodogovoru-z-uryadom-polshchi-dlya-zakupivli-suchasnih-monitoringovih-zasobiv-na-derzhavnomu-kordoni> (дата звернення: 28.02.2024).
11. EU invests €6.2 billion in sustainable, safe and efficient transport infrastructure. EEAS. URL: https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine/eu-invests-€62-billion-sustainable-safe-and-efficient-transport-infrastructure_en?s=223 (date of access: 28.02.2024).
12. Мінвідновлення: Україна за сприяння Єврокомісії модернізуватиме пункти пропуску. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34435.html> (дата звернення: 28.02.2024).
13. Про утворення робочої групи “Відкритий кордон” з питань розвитку західного українського державного кордону та участі у переговорах щодо співробітництва під час здійснення контролю осіб та транспортних засобів, які перетинають спільний державний кордон : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 01.06.2022 р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-utvorennya-robochoyi-grupi-vidkritij-kordon-z-pitan-rozvitku-zahidnogo-ukrayinskogo-i010622-445> (дата звернення: 28.02.2024).

FEATURES OF THE LVIV REGION BORDER INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT TO PROMOTE CROSS-BORDER COOPERATION

Lesya Kornat, Liliia Horbachova

Lviv Polytechnic National University, Institute of the Humanities and Social Sciences,

Department of Political Science and International Relations

Stepana Bandera str., 12, 76014, Lviv, Ukraine

The article highlights the main aspects of the Ukrainian-Polish border section infrastructure development within the Lviv region in the context of cross-border cooperation. Problems and prospects for improvement of existing checkpoints, that do not allow response to changes in operational environment in time, are determined: insufficient capacity, outdated technical means of control, inadequate condition of service areas, lack of comfortable conditions for travelers, low speed of processing and transmission of information. An analysis of particular initiatives and projects aimed at improving the border infrastructure of the Lviv region (modernization and increase in the number of checkpoints, introduction of electronic queues and arrangement of service zones, etc) is carried out. It is argued that the border infrastructure plays a key role in creating a favorable environment for cross-border cooperation between the communities of Lviv region and Poland. It is noted that the need to modernize the border infrastructure of the Ukrainian-Polish

border within the Lviv region is due to the necessity for effective development of border regions, provision of fast and efficient movement of people, goods and services across the border, reduction of traffic jams and optimization of logistics processes, as well as simplification of customs procedures, which facilitates cross-border cooperation. According to the "Development Strategy of the Lviv region for the period 2021–2027" and the "Plan of measures for the Strategy implementation for 2021–2023", the priority direction is the activation and development of international cooperation, in particular cross-border cooperation. One of the conditions for the development of cross-border cooperation is the enlargement of cross-border cooperation networks, the construction of border infrastructure, the commissioning of new checkpoints and the organization of service zones. It was concluded that the solution to the problems of the Lviv region border infrastructure developing involves the implementation of projects for the development of existing checkpoints, the opening of new ones with temporary "modular" infrastructure, the introduction of an electronic queue for cargo transport (which turned out to be effective and helped to avoid physical queues before checkpoints) and arrangement of service zones on both sides of the border.

Key words: Ukrainian-Polish border, Lviv region, cross-border cooperation, border infrastructure, checkpoints.