

<https://doi.org/10.36818/2071-4653-2026-2-5>

УДК 332.14:314.15(477:438)

JEL R11, F22, I31

Я. Я. Калат

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник сектору
трансграничного співробітництва ДУ «Інститут регіональних
досліджень імені М. І. Долишнього НАН України», м. Львів
e-mail: syaya@ukr.net

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0390-6986>

Л. С. Томашик

кандидат економічних наук, доцент, старший науковий
співробітник сектору трансграничного співробітництва
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені
М. І. Долишнього НАН України», м. Львів
e-mail: tomashuk.roksa@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0008-8184-1464>

ТРАНСФОРМАЦІЯ ДОМІНАНТ ТРАНСГРАНИЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕЗИЛЬЄНТНОСТІ ЯКОСТІ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ В УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОМУ ПРИГРАНИЧ'І

Досліджено просторово-структурні зміни та трансформацію домінант трансграничної мобільності населення в українсько-польському прикордонні в умовах тривалих кризових викликів. Проаналізовано динаміку й інтенсивність перетинів кордону, асиметрію фінансових потоків і структуру витрат громадян обох країн. Установлено, що під впливом пандемії COVID-19 і воєнних викликів трансгранична мобільність втратила свій переважно локальний і комерційно-споживчий характер. Обґрунтовано перехід від локальних і короткострокових форм трансграничної мобільності до просторово ширших і триваліших переміщень, що проявилось у згортанні маятникової мобільності мешканців прикордоння, розширенні географії переміщень і зростанні ролі віддалених регіонів України у формуванні трансграничних потоків. Доведено, що завдяки раніше сформованим трансграничним зв'язкам характер прикордонного руху трансформувався в базовий адаптаційний механізм забезпечення резильєнтності якості життя населення в умовах посилення безпекових, соціально-економічних і гуманітарних ризиків. Розкрито екзативну природу життєстійкості громад та аргументовано визначальну роль трансграничної мобільності в процесах соціально-економічної адаптації населення до глобальних і регіональних кризових трансформацій.

Ключові слова: трансгранична мобільність, домінанти трансграничного співробітництва, резильєнтність, якість життя населення, українсько-польське прикордоння, місцевий прикордонний рух.

Kalat Ya. Ya., Tomashyk L. S. TRANSFORMATION OF CROSS-BORDER MOBILITY DOMINANTS IN THE CONTEXT OF ENSURING THE RESILIENCE OF THE QUALITY OF LIFE IN THE UKRAINIAN-POLISH BORDERLAND

Cross-border population mobility is at the heart of cross-border cooperation, serving as a vital factor in the resilience of border regions by ensuring the development of cross-border socio-economic ties and guaranteeing access to labor markets, education, healthcare, and social services. At the same time, it is one of the critical drivers of economic integration. As a complex socio-economic phenomenon, this mobility encompasses various forms of movement, from traditional labor, educational, or business trips in the Ukrainian-Polish borderland to forced humanitarian migrations. However, contemporary crisis challenges, primarily the war, have fundamentally altered the scale, functions, and nature of these processes. The article examines the structural and spatial changes and the transformations of cross-border mobility dominants in the Ukrainian-Polish borderland under the impact of long-term crisis challenges. The research is based on statistical data regarding border crossings between Ukraine and Poland and cross-border expenditure for the 2014-2024 period. Structural, comparative, spatial, and dynamic analysis methods were applied to evaluate shifts in the intensity, frequency, geography, purposes, and economic effects of these flows, as well as the emerging asymmetry of financial flows and the spending structures among citizens of both countries. The article shows that under the impact of the COVID-19 pandemic and military challenges, cross-border mobility has lost its predominantly local, commercial, and consumer-oriented nature. It also substantiates the transition from local and short-term forms of cross-border mobility to spatially wider and longer-lasting movements manifested in the contraction of commuting mobility among borderland residents, the expansion of movement geography, and the growing role of Ukraine's remote regions in shaping cross-border flows. The authors prove that due to previously established cross-border networks, the nature of border movement has transformed into a core adaptive mechanism for ensuring the resilience of the quality of life amid intensifying security, socio-economic, and humanitarian risks. Finally, the research reveals the exaptive nature of community resilience and emphasizes the critical role of cross-border mobility in the socio-economic adaptation of the population to global and regional crisis transformations.

Keywords: *cross-border mobility, dominants of cross-border cooperation, resilience, quality of life of the population, Ukrainian-Polish borderland, local border traffic.*

Формулювання проблеми. Новітня архітектура розвитку прикордонних регіонів України формується в умовах нестабільності соціально-економічних процесів, зумовлених наслідками пандемії COVID-19 і повномасштабної війни. Українсько-польське прикордоння є одним з найбільш динамічних просторів транскордонної взаємодії, що охоплює постійний рух людей і безперервні потоки товарів і послуг із двох боків кордону. У сучасних умовах транскордонна мобільність перестає бути виключно інструментом економічної інтеграції та дедалі більше набуває ознак адаптаційного механізму забезпечення життєдіяльності населення, доступу до ринку праці та підтримання добробуту домогосподарств.

Водночас трансформація домінант транскордонної мобільності в українсько-польському прикордонні супроводжується поглибленням демографічних дисбалансів, посиленням територіальної асиметрії розвитку, зростанням навантаження на соціальну інфраструктуру прикордонних територій та зміною структури людського капіталу. Особливої актуальності набувають питання збереження соціальної стійкості територіальних громад, адаптації локальних економічних систем до сучасних трансформацій та забезпечення резильєнтності якості життя населення в умовах тривалих кризових викликів.

Аналіз останніх досліджень. У сучасних наукових дослідженнях транскордонна мобільність дедалі частіше розглядається не лише як складова економічної інтеграції, а і як важливий чинник забезпечення стійкості прикордонних територій. М. Галас доводить, що ступінь відкритості державного кордону є одним із ключових чинників розвитку прикордонних регіонів, оскільки відкритість кордонів активізує соціально-економічні зв'язки та створює додаткові можливості для розвитку територій, тоді як закритість їх спричиняє просторову ізоляцію та зниження рівня життя населення [1]. Т. Гарді та А. Ушкаї акцентують увагу на тому, що вплив кордону визначається економічною структурою прикордонних регіонів і може мати різну інтенсивність і тривалість [2]. Водночас К. Індіген підкреслює, що населення прикордоння оцінює якість життя як через внутрішньодержавні порівняння, так і крізь призму розвитку сусідніх територій з іншого боку кордону [3].

Проблематика резильєнтності прикордонних територій та якості життя населення активно розвивається в працях Д. Лайне [4], Е. Прокколи [5], Д. Андерсена [6], К. Шоу [7], С. Давуді [8], Р. Бошма [9] та інших науковців. Дослідники розглядають стійкість як адаптивну здатність населення і територіальних систем реагувати на кризові виклики, мобілізувати наявні ресурси та формувати нові механізми забезпечення добробуту.

Теоретико-методологічний фундамент дослідження базується на концепціях функціональної типізації територій та смарт-спеціалізації [10; 11], що дає змогу розглядати прикордонні регіони як особливі просторові системи з унікальними інституційними бар'єрами. Зважаючи на високу питому вагу сільських і периферійних громад у структурі українсько-польського прикордоння, аналіз зовнішніх чинників їхнього розвитку [12] є важливим для оцінювання вразливості локальних ринків праці та домогосподарств до зовнішніх шоків. У поєднанні з оцінюванням макроструктурних зрушень у зовнішній торгівлі із країнами-членами ЄС [13] ці підходи дають змогу обґрунтувати трансформацію транскордонної мобільності населення в умовах тривалих криз із суто комерційного інструменту в базовий механізм соціально-економічної резильєнтності.

Метою статті є дослідження структурно-просторових змін і нових домінант транскордонної мобільності населення в українсько-польському прикордонні в умовах тривалих кризових викликів.

Основні результати дослідження. Інтенсивність прикордонного руху є не лише показником відкритості кордонів, а й важливим індикатором інтегрованості населення прикордонних територій у міжнародний економічний та соціальний простір. Для мешканців прикордонних територій можливість регулярного перетину кордону забезпечує доступ до ринків праці, медичних та освітніх послуг, ширшого асортименту товарів і послуг, підтримання родинних і соціальних зв'язків тощо. Відповідно, зростання або скорочення інтенсивності прикордонного руху безпосередньо впливає на рівень добробуту населення, економічну активність територій та соціальну стабільність регіону.

Комплексний аналіз змін інтенсивності прикордонного руху, структури транскордонних потоків та їхньої трансформації упродовж 2014-2024 рр. дає змогу оцінити роль транскордонної мобільності в забезпеченні соціально-економічної стабільності та резильєнтності якості життя населення прикордонних регіонів.

У 2014-2019 рр. спостерігалось стабільне зростання кількості громадян України, які перетинали українсько-польський кордон, з 15,7 млн осіб у 2014 р. до майже 20 млн осіб у 2019 р. (рис. 1). Така динаміка була зумовлена поглибленням економічної інтеграції прикордонних територій, спрощенням умов мобільності та високою інтенсивністю місцевого прикордонного руху (далі – МПР). У цей період транскордонна мобільність слугувала важливим механізмом підтримання доходів домогосподарств прикордонних регіонів. Водночас упродовж цього ж періоду кількість польських громадян, які перетинали українсько-польську ділянку кордону, була суттєво нижчою (на рівні 1,8-2,3 млн осіб щорічно).



Рис. 1. Динаміка перетинів українсько-польської ділянки кордону у 2014-2024 рр.

Джерело: розраховано за даними про прикордонний рух [14].

Однак ще до пандемії COVID-19 розпочалося скорочення масштабів МПР, яке проявилось внаслідок запровадження у 2017 р. безвізового режиму між Україною та ЄС. Якщо у 2015 р. кількість українців, які перетинали кордон у межах МПР, становила 10,7 млн осіб, то у 2019 р. – лише 4,5 млн осіб. Мешканці прикордонних територій почали масово відмовлятися від спеціальних дозволів МПР на користь біометричних паспортів, оскільки безвізовий режим усунув територіальні обмеження пересування в межах прикордонної зони Польщі та відкрив можливості для ширшої географії поїздок.

Проте масштабним дестабілізаційним чинником стала пандемія COVID-19 у 2020-2021 рр., яка суттєво обмежила міжнародну мобільність населення. Під її впливом кількість перетинів кордону громадянами України скоротилася більш ніж удвічі – до 7,3 млн осіб у 2020 р., а механізм МПР практично втратив своє функціональне значення.

З початком повномасштабної війни у 2022 р. характер транскордонної мобільності суттєво трансформувався. Зокрема, унаслідок масової евакуації населення кількість перетинів кордону громадянами України знову зросла – до 16,8 млн осіб у 2022 р. та понад 17 млн осіб у 2023-2024 рр. Водночас важливо підкреслити, що режим МПР після 2022 р. не відновився до докризових масштабів. Обсяги його залишилися на рівні менш ніж 1 млн перетинів щорічно, що свідчить про глибоку структурну перебудову форм транскордонної взаємодії та зміну функціонального призначення їх в умовах війни.

Не менш істотних змін зазнала й структура перетинів кордону за метою поїздок. Якщо в довоєнний період домінували переважно економічні мотиви транскордонної мобільності, пов'язані із трудовою зайнятістю та споживчими потребами, то в умовах пандемії та повномасштабної війни відбулося зміщення мотиваційної структури в бік чинників безпекового та соціально-адаптаційного характеру. Наприклад, у докризовий період у 2014-2019 рр. в основі системи транскордонної взаємодії українсько-польського прикордоння домінували торговельно-

споживчі відносини населення з обох боків кордону. Частка поїздок громадян України з метою здійснення покупок стабільно перевищувала 88-89% усіх приватних поїздок, тоді як серед громадян Польщі цей показник коливався в межах 74-79%. Тобто відбувалося формування моделі прикордонної економіки, яка значною мірою була орієнтованою на дрібну торгівлю та шопінг-туризм. У період пандемії COVID-19 частка поїздок із цією метою значно скоротилася (у 2021 р. становила 36,8%). Водночас частка професійних поїздок, яка до 2019 р. становила лише 3,3-7,1%, у 2021 р. стрімко зросла до 30,3%, а у 2022-2024 рр. стабілізувалася на рівні 22-24%. Після повномасштабного вторгнення також зросла частка поїздок українців, пов'язаних із відвідинами родичів і знайомих. Якщо у 2014-2019 рр. вона становила лише 1,6-3,0%, то в період пандемії та війни перевищила 10%, а у 2024 р. впала до 8,8%.

Помітною є також трансформація транскордонної мобільності серед громадян Польщі, частка поїздок яких із професійною метою зросла з 2,5% у 2014 р. до 8,5% у 2024 р. Зростання питомої ваги професійних поїздок свідчить про формування функціонально та інституційно орієнтованої моделі мобільності польських громадян, спрямованої на підтримання соціально-економічної стійкості прикордонних територій у воєнний період.

Такі структурні зрушення відображають трансформацію домінант транскордонної мобільності, насамперед соціально-гуманітарної, яка в умовах воєнної та економічної нестабільності стала важливим механізмом підтримання добробуту домогосподарств, збереження соціокультурного капіталу та зміцнення резильєнтності регіонів. Водночас посилення цієї форми мобільності супроводжується ризиками втрати частини трудового потенціалу.

У просторовому вимірі перетини кордону українцями демонструють поступове послаблення ролі безпосереднього прикордонного простору та розширення географії транскордонної мобільності. Зокрема, частка перетинів кордону громадянами, які проживають у межах до 50 км від державного кордону з Польщею, знизилася з 71,6% у 2014 р. до

57,3% у 2024 р. (мінімальне значення було зафіксовано у 2021 р. – 45,9%). Ще більш виразною є динаміка найкоротших переміщень мешканців, які проживають у межах до 30 км від державного кордону, частка яких скоротилася з 54,4% до 37,4% відповідно. Сегмент поїздок громадян, які проживають на відстані 51-100 км від кордону, демонструє відносну структурну стабільність протягом усього періоду (у межах 18-20%) (рис. 2).

Найбільш динамічні зміни спостерігаються серед населення, яке проживає на відстані понад 100 км від кордону. Частка їхніх перетинів зросла з 9,1% у 2014 р. до 23,2% у 2024 р., досягнувши максимального значення у 2021 р. (35,3%). Загалом це відображає суттєве розширення просторової географії транскордонної мобільності та зростання ролі внутрішніх регіонів України в посиленні їхньої інтеграції у внутрішній простір Польщі.

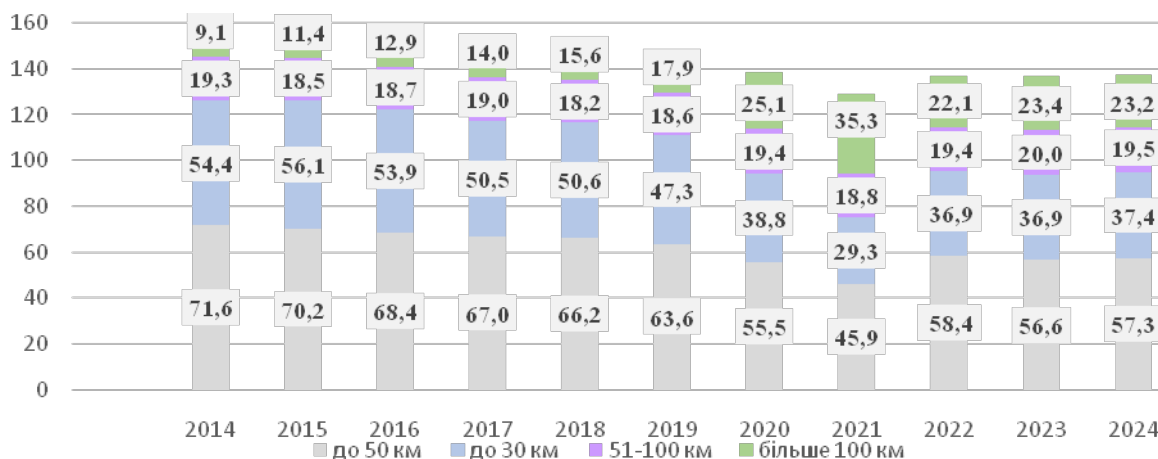


Рис. 2. Структура перетинів українсько-польської ділянки кордону українцями в розрізі місця їх проживання у 2014-2024 рр., %

Джерело: розраховано за даними про прикордонний рух [14].

На відміну від українських громадян, які в умовах кризових трансформацій поступово розширювали географію транскордонної мобільності, поведінка громадян Польщі у сфері здійснення закупівель на території України характеризується високою просторовою локалізацією в межах безпосереднього прикордону.

Зміни в інтенсивності транскордонної мобільності громадян України проявилися також у поступовому згортанні традиційної моделі маятникової мобільності, характерної для населення прикордонних територій. Якщо в довоєнний період основу

транскордонних переміщень становили часті поїздки, пов'язані із дрібною торгівлею, короткостроковою зайнятістю та регулярними закупівлями, то під впливом пандемічних і воєнних викликів відбулося суттєве скорочення таких форм мобільності. Наприклад, частка поїздок із частотою «кілька разів на тиждень», яка у 2014-2017 рр. становила 61-66% усіх перетинів кордону, у 2021 р. знизилася до 14,2%, а у 2022-2024 рр. стабілізувалася на рівні 12-17%. Одночасно майже удвічі скоротилася частка щоденних перетинів кордону (рис. 3).

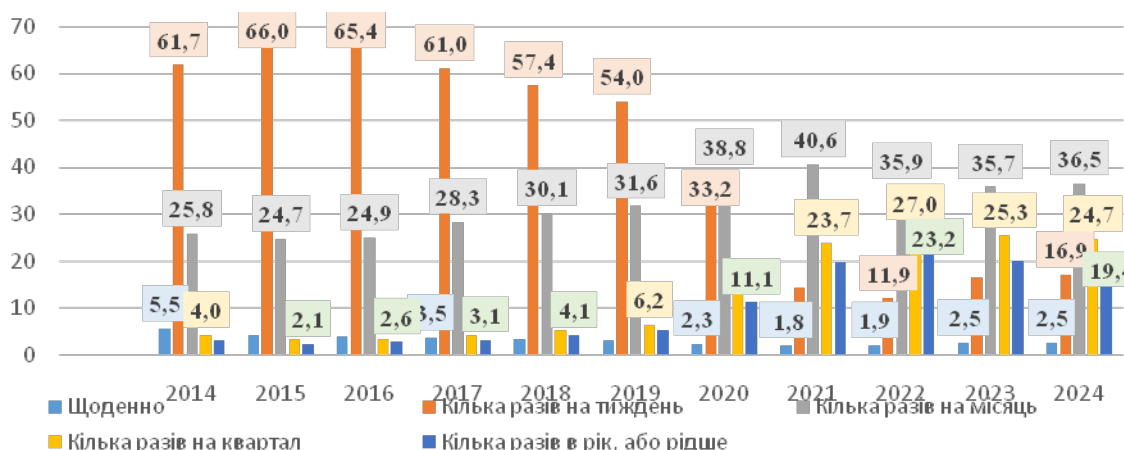


Рис. 3. Структура розподілу перетинів українсько-польського кордону громадянами України за частотою поїздок у 2014-2024 рр., %

Джерело: розраховано за даними про прикордонний рух [14].

Натомість зросло значення поїздок середньої та низької інтенсивності. Частка переміщень із частотою «кілька разів на місяць» збільшилася з 25,8% у 2014 р.

до понад 35% у 2023-2024 рр. Суттєво зросла й частка менш регулярних поїздок, де частка переміщень із частотою «кілька разів у квартал» збільшилася з 4,0%

у 2014 р. до 24,7% у 2024 р., тоді як частка поїздок «кілька разів на рік або рідше» зросла із 2,9% до 19,4% відповідно. У сукупності ці категорії у 2024 р. охоплювали вже понад 44% усіх перетинів кордону, тоді як на початку досліджуваного періоду їхня частка не перевищувала 7%.

Аналіз динаміки витрат упродовж 2014-2024 рр. показав також стійку асиметрію транскордонних фінансових потоків між Україною та Польщею. Загальні витрати українців у Польщі протягом усього досліджуваного періоду в десятки разів перевищували витрати поляків в Україні, що свідчить про значно вищу залежність населення України від польського економічного простору.

До пандемії COVID-19 витрати українців у Польщі характеризувалися стабільною тенденцією до зростання, досягнувши пікових значень у 2017 р. (1 808,3 млн євро) та у 2019 р. (1 799,4 млн євро). Однак витрати поляків в Україні залишалися відносно

низькими та коливалися в межах 45-50 млн євро на рік. Важливу роль у формуванні цих транскордонних фінансових потоків відіграв МПР. У 2014-2017 рр. витрати в межах МПР становили значну частку від загального обсягу витрат українців у Польщі. Зокрема, у 2015 р. з 1 549,6 млн євро загальних витрат українців 692 млн євро припадало саме на поїздки в межах МПР (рис. 4). Це означає, що для мешканців прикордонних сіл і малих міст транскордонна мобільність була не додатковим, а одним з основних механізмів забезпечення добробуту та підтримання доходів домогосподарств. Уведення безвізового режиму також відобразилося на динаміці фінансових потоків. У 2018 р. витрати в межах МПР скоротилися до 419 млн євро, а у 2019 р. – до 343 млн євро. Отже, зниження обсягів МПР було пов'язано насамперед зі зміною інституційних умов транскордонного пересування, а не зі скороченням економічної активності населення.

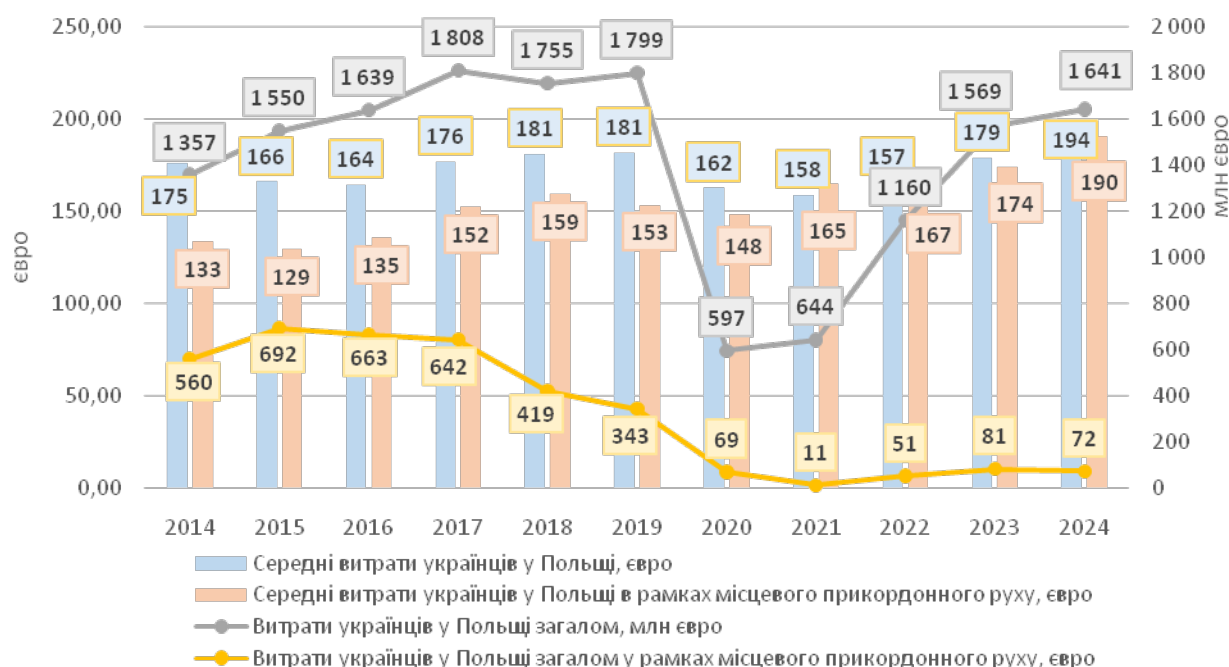


Рис. 4. Динаміка загальних і середніх витрат громадян України в Польщі (зокрема в межах місцевого прикордонного руху) у 2014-2024 рр.

Джерело: розраховано за даними про витрати іноземців у Польщі та поляків за кордоном [14].

У 2020 р. через пандемію COVID-19 загальні витрати українців у Польщі скоротилися майже втричі – з 1,8 млрд євро до 597 млн євро, а середні витрати на одного українця зменшилися лише зі 181,5 євро до 162,2 євро. Особливо помітних трансформацій зазнав МПР. У період пандемії обсяги витрат у межах МПР різко скоротилися і становили лише 69 млн євро, тоді як у попередні роки коливалися на рівні 419-343 млн євро. Це підтверджує, що скорочення загальних витрат було зумовлено насамперед фізичними обмеженнями мобільності (закриття кордонів і карантинні заходи), а не суттєвим падінням споживчої спроможності населення.

Водночас уже у 2021 р. загальні витрати українців у Польщі становили 643,8 млн євро. Після початку повномасштабного вторгнення у 2022 р. обсяги

витрат українців у Польщі зросли до 1 160,4 млн євро, у 2023 р. – до 1 569,2 млн євро, а у 2024 р. майже досягли довоєнного рівня – 1 640,7 млн євро. Однак у межах МПР у 2024 р. загальні витрати залишалися порівняно низькими – 72 млн євро. Натомість після 2020 р. витрати поляків в Україні практично впали до мінімального рівня (11-12 млн євро на рік). Водночас середні витрати одного поляка після 2022 р. залишалися в межах 45-51 євро.

Аналіз структури витрат громадян України в Польщі за групами товарів і послуг показав, що основну частину цих витрат формують товари, частка яких з 2014 по 2019 р. перевищувала 94% загального обсягу витрат. Слід підкреслити, що домінували непродовольчі товари, витрати на які зросли з 1,15 млрд євро у 2014 р. до понад 1,52 млрд євро у 2019 р. (рис. 5).



Рис. 5. Загальні витрати громадян України в Польщі за категоріями витрат у 2014-2024 рр., млн євро
Джерело: розраховано за даними про витрати іноземців у Польщі та поляків за кордоном [14].

Пандемія COVID-19 у 2020 р. спричинила значне скорочення всіх категорій витрат, однак сама структура споживання українських громадян у Польщі суттєво не змінилася. Натомість після початку повномасштабної війни у 2022 р. структура витрат зазнала певної трансформації. Попри збереження домінування непродовольчих товарів, помітно зросла частка витрат на послуги. Якщо у 2014 р. вона становила лише 1,9%, то у 2024 р. – уже 8,5%. Тобто обсяг витрат на послуги зріс більш ніж у п'ять разів. Варто звернути увагу й на витрати на продовольчі товари та безалкогольні напої, які у 2024 р. досягли найвищого значення за весь досліджуваний період – 216,3 млн євро.

Отже, під впливом подвійної кризової трансформації транскордонна мобільність втратила локально-комерційний характер, трансформувалась у просторово ширші й триваліші форми переміщень, які завдяки раніше сформованим зв'язкам стали базовим адаптаційним механізмом населення. Хоча масштабні потоки загострили комплекс інституційних, правових та інфраструктурних проблем у транскордонному просторі, відкритість кордонів і співпраця України й Польщі забезпечили безпеку громадян, їхній доступ до ринку праці, освіти та соціальних послуг.

Висновки. Дослідження структурно-просторових змін в українсько-польському прикордонні в умовах тривалих криз виявило трансформацію домінант транскордонної мобільності від комерційної активності до стратегічного адаптаційного механізму зміцнення резильєнтності якості життя. Зниження інтенсивності маятникового руху компенсувалося регулярністю середньо – та довгострокових поїздок із професійною, безпековою та гуманітарною метою. У просторовому вимірі відбулася диверсифікація географії та частоти переміщень українського населення, у межах якої менша інтенсивність фізичних перетинів компенсується їхньою вищою функціональною ефективністю та глибшою соціально-економічною інтеграцією у внутрішній простір Польщі. Водночас виявлено глибоку просторову асиметрію фінансових потоків. Зокрема, українські громадяни здійснюють значні витрати на всій території Польщі, тоді як споживча активність польських громадян через безпекові ризики є низькою та максимально локалізована в безпосередній близькості до пунктів

пропуску. Отже, транскордонна мобільність населення в умовах тривалої кризи набула виразних екзактивних ознак, забезпечуючи резильєнтність якості його життя через гнучке перепрофілювання наявних неформальних і логістичних зв'язків.

Список використаних джерел

1. Halas M. Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska. *Sociologický Časopis*. 2008. Roč. 44(2). S. 349-69. URL: <http://www.jstor.org/stable/41132580>, DOI: <https://doi.org/10.13060/00380288.2008.44.2.06>
2. Hardi T., Uszkai A. Theoretical Models of Cross-border Integration. *Socialni Studia/Social Studies*. 2017. Vol. 14(1). Pp. 9-30. URL: https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/view/8702/7860, DOI: <https://doi.org/10.5817/SOC2017-1-9>
3. Yndigegn C. Life planning in the periphery: life chances and life perspectives for young people in the Danish-German border region. *Young*. 2003. Vol. 11(3). Pp. 235-251. DOI: <https://doi.org/10.1177/11033088030113003>
4. Laine J. P. Borderland resilience: thriving in adversity? *Borderlands Resilience. Transitions, Adaptation and Resistance at Borders*. London: Routledge, 2021. Pp. 182-192. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003131328-15>
5. Prokkola E. K. Borders and resilience: Asylum seeker reception at the securitized Finnish-Swedish border. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*. 2021. Vol. 39(8). Pp. 1847-1864. DOI: <https://doi.org/10.1177/23996544211000062>
6. Andersen D. J., Prokkola E. K. Embedding borderlands resilience. *Borderlands Resilience. Transitions, Adaptation and Resistance at Borders*. London: Routledge, 2021. Pp. 1-18. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003131328-1>
7. Shaw K. The rise of the resilient local authority? *Local Government Studies*. 2012. Vol. 38(3). Pp. 281-300. DOI: <https://doi.org/10.1080/03003930.2011.642869>
8. Davoudi S. Resilience: a bridging concept or a dead end? *Planning Theory & Practice*. 2012. Vol. 13(2). Pp. 299-333. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649357.2012.677124>

9. Boschma R. Towards an evolutionary perspective on regional resilience. *Regional Studies*. 2015. Vol. 49(5). Pp. 733-751. DOI: <https://doi.org/10.1080/00343404.2014.959481>
 10. Територіальний розвиток і регіональна політика. Стимулювання розвитку регіонів на засадах смарт-спеціалізації: бар'єри та механізми імплементації: наук. доп. / наук. ред. І. З. Сторонянська. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України», 2021. 155 с. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20210034.pdf>
 11. Функціональні типи територій як об'єкт державної регіональної політики: методичні підходи до ідентифікації: наук. аналіт. доп. / наук. ред. І. З. Сторонянська. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України», 2020. 150 с. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20200041.pdf>
 12. Притула Х. М. Аналіз зовнішніх факторів розвитку сільських територій. *Науковий вісник НЛТУ України*: зб. наук.-техн. пр. 2011. № 21.10. С. 124-131. URL: https://nv.nltu.edu.ua/Archive/2011/21_10/124_Pry.pdf
 13. Притула Х. М., Кирик І. М. Оцінювання структури та динаміки зовнішньої торгівлі України з країнами ЄС. *Економіка та суспільство*. 2023. № 54. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-54-60>
 14. Handel. *Główny Urząd Statystyczny*: Strona internetowa. 2024. URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel>
- References**
1. Halas, M. (2008). Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska [The spatial polarisation of society with a detailed review of peripheral regions in Slovakia]. *Sociologický Časopis – Czech Sociological Review*, 44(2), 349-369. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/41132580>, DOI: <https://doi.org/10.13060/00380288.2008.44.2.06> [in Slovak].
 2. Hardi, T., & Uszkai, A. (2017). Theoretical Models of Cross-border Integration. *Socialni Studia/Social Studies*, 14(1), 9-30. Retrieved from https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/view/8702/7860, DOI: <https://doi.org/10.5817/SOC2017-1-9>
 3. Yndigegn, C. (2003). life planning in the periphery: life chances and life perspectives for young people in the Danish-German border region. *Young*, 11(3), 235-251. DOI: <https://doi.org/10.1177/11033088030113003>
 4. Laine, J. P. (2021). Borderland resilience: thriving in adversity? In *Borderlands Resilience. Transitions, Adaptation and Resistance at Borders* (pp. 182-192). London: Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003131328-15>
 5. Prokkola, E. K. (2021). Borders and resilience: Asylum seeker reception at the securitized Finnish-Swedish border. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 39(8), 1847-1864. DOI: <https://doi.org/10.1177/23996544211000062>
 6. Andersen, D. J., & Prokkola, E. K. (2021). Embedding Borderlands Resilience. In *Borderlands Resilience: Transitions, Adaptation and Resistance at Borders* (pp. 1-18). London: Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003131328-1>.
 7. Shaw, K. (2012). The rise of the resilient local authority? *Local Government Studies*, 38(3), 281-300. DOI: <https://doi.org/10.1080/03003930.2011.642869>
 8. Davoudi, S. (2012). Resilience: a bridging concept or a dead end? *Planning Theory & Practice*, 13(2), 299-333. DOI: <https://doi.org/10.1080/14649357.2012.677124>
 9. Boschma, R. (2015). Towards an evolutionary perspective on regional resilience. *Regional Studies*, 49(5), 733-751. DOI: <https://doi.org/10.1080/00343404.2014.959481>
 10. Storonyanska, I. Z. (Ed.) (2021). *Terytorial'nyy rozvytok i rehional'na polityka. Stymulyuvannya rozvytku rehioniv na zasadakh smart-spetsializatsiyi: bar'yery ta mekhanizmy implementatsiyi* [Territorial development and regional policy. Stimulating the development of regions based on smart specialization: Barriers and implementation mechanisms]: Scientific report. Lviv: Dolishniy Institute of Regional Research of NAS of Ukraine. Retrieved from <http://ird.gov.ua/irdp/p20210034.pdf> [in Ukrainian].
 11. Storonyanska, I. Z. (Ed.) (2020). *Funktsional'ni typy terytoriy yak ob'yekt derzhavnoyi rehional'noyi polityky: metodychni pidkhody do identyfikatsiyi* [Functional types of territories as an object of state regional policy: methodological approaches to identification]: Scientific and analytical report. Lviv: Dolishniy Institute of Regional Research of NAS of Ukraine. Retrieved from <http://ird.gov.ua/irdp/p20200041.pdf> [in Ukrainian].
 12. Prytula, K. (2011). Analiz zovnishnikh faktoriv rozvytku sil's'kykh terytoriy [Analysis of external factors development of rural areas]. In *Naukovyy visnyk NLTU Ukrayiny* [Scientific Bulletin of UNFU]: Vol. 21(10) (pp. 124-131). Retrieved from https://nv.nltu.edu.ua/Archive/2011/21_10/124_Pry.pdf [in Ukrainian].
 13. Prytula, K., & Kyryk, I. (2023). Otsinennya struktury ta dynamiky zovnishn'oyi torhivli Ukrayiny z krayinamy YeS [Assessment of the structure and dynamics of Ukraine's foreign trade with EU countries]. *Ekonomika ta suspil'stvo – Economy and Society*, 54. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-54-60>
 14. Handel [Trade] (2024). *Central Statistical Office of Poland*: Website. Retrieved from <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel> [in Polish].
- Стаття підготовлена в межах виконання НДР «Домінанти соціально-економічного структуроутворення резилієнтності якості життя населення в регіонах України в умовах зовнішніх загроз (в межах комплексного проекту «Домінанти структуроутворення резилієнтності якості життя населення України в умовах зовнішніх загроз»)» (державний реєстраційний номер НДР 0125U000478).

Надійшло 23.05.2026 р.

Прийнято до друку 10.06.2026 р.

Опубліковано 30.06.2026 р.