УДК 338.48:338.49:656(477.8-04)

Бордун О.Ю.

ТРАНСФОРМАЦІЯ ПРИКОРДОННОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ З КРАЇНАМИ СУСІДАМИ ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКОГО РЕГІОНУ

В статті аналізується сучасний стан прикордонної інфраструктури західно-українського прикордоння, тобто пункти пропуску через державний кордон в розрізі країн сусідів першого порядку. На основі проведених досліджень сформульовані основні стратегічні орієнтири розвитку прикордонної транспортної інфраструктури для виправлення недосконалості роботи транспорту.

Ключові слова: західноукраїнське прикордоння (ЗУП); прикордонна транспортна інфраструктура, прикордонні пункти пропуску (ППП).

В статье анализируется современное состояние пограничной инфраструктуры западно-украинского приграничья, то есть пункты пропуска через государственную границу в разрезе стран соседей первого порядка. На основе проведенных исследований сформулированы основные стратегические ориентиры развития пограничной

транспортной инфраструктуры для исправления несовершенства работы транспорта.

Ключевые слова: западноукраинское приграничье (ЗУП); пограничная транспортная инфраструктура, пограничные пункты пропуска.

In the article is analysed the modern state of borderland transport infrastructure of the Western-Ukrainianregion, that points of admission through a state boundary in the section of countries of neighbours of first-order. On the basis of the conducted researches the basic strategic reference-points of development of a frontier transport infrastructure are set forth for the correction of imperfection of work of transport.

Keywords: Western-Ukrainian borderland region (WUR); borderland transport infrastructure, borderland points of admission.

Постановка проблеми. Важливою умовою налагодження туристичних потоків з країнами-сусідами першого порядку, особливо з членами ЄС є ефективне функціонування транспортної інфраструктури на державних кордонах. Існуюча мережа транспортних прикордонних пунктів пропуску є перевантаженою в декілька разів відносно її проектної потужності. Прикордонна транспортна інфраструктура потребує негайної реконструкції, а в деяких місцях і нового будівництва для досягнення загальноєвропейського рівня забезпеченості державними пунктами пропуску – один на 30 км кордону. Для західноукраїнського транскордонного регіону пункт пропуску дає можливість створити більше 300 робочих місць завдяки інфраструктурі. Адже на пункті пропуску працюватиме страхова компанія, банк, готель, кав'ярні. До того ж, зручне міжнародне сполучення завжди приваблює інвесторів і туристів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Найкраще орієнтуються в проблемах забезпеченості прикордонною транспортною інфраструктурою науковці західноукраїнських вузів. З Волинського національного університету імені Лесі Українки І. П. Мандрик, М. В. Сидорук аналізували стан прикордонної інфраструктури з країнами ЄС; О. Б. Пікулик вивчає проблеми розвитку дорожнього господарства Західного регіону. Науковці Львівського національного університету імені Івана Франка: Грицевич В.С., Сенчук Х. В. аналізували радіус доступності населених пунктів Карпатського регіону до транзитних шляхів транспортних коридорів.

Метою даного дослідження є аналіз забезпеченості державного кордону західноукраїнського регіону в контексті розвитку туризму з країнами сусідами першого порядку та внесення пропозицій для трансформації існуючої інфраструктури прикордонних пунктів пропуску.

Виклад основного матеріалу. Прикордонна транспортна інфраструктура відрізняється від загальної транспортної інфраструктури країни більш складним та різноманітним господарством, яке виконує ряд специфічних функцій зв'язаних з перетином кордону. Особливим точковим елементом прикордонної транспортної інфраструктури є прикордонний пункт пропуску (ППП) через державний кордон. Згідно Постанови Кабінету Міністрів України, *пункт пропуску* – це спеціально

виділена територія на залізничних, автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах (на аеродромах), з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний, ветеринарний, екологічний, санітарно-карантинний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна ЗУП обслуговується підрозділами трьох регіональних митниць: Західної, Карпатської та Подільської, які підпорядковуються Державному митному комітету України [1, с. 6].

Пункти пропуску класифікуються: 1) *за категоріями* – на міжнародні (пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів будь-яких держав); міждержавні (пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів україни і суміжної держави) і місцеві (пропуск через державний кордон громадян україни і суміжної держави, які проживають у прикордонних областях (районах) і транспортних засобів, що їм належать); 2) *за видами сполучення* – для автомобільного, залізничного, морського, пішохідного, повітряного, поромного та річкового; 3) за характером транспортних перевезень – на пасажирські, вантажні, вантажно-пасажирські; 4) *за режимом функціонування* – на постійні та тимчасові; 5) *за часом роботи* – на цілодобові та такі, що працюють у визначений час [3]. західноукраїнське прикордоння при загальній довжині трохи більше 1800 км має 63 сухопутних пунктів пропуску через державний кордон (19 залізничних і 44 автомобільних), з яких 28 мають міжнародну категорію, 34 міждержавну і один перехід є місцевого значення. авіаційні пункти пропуску є в п’ятьох аеропортах, чотири міжнародні та один міждержавний. детальнішу характеристику прикордонної транспортної інфраструктури зуп доцільно подавати по країнах-сусідах першого порядку.

На сьогоднішній день західноукраїнське прикордоння обслуговує 19 залізничних переходів [1]. При загальній довжині зовнішнього кордону ЗУП 1830 км, один перехід обслуговує 92 км границі. На кожну область ЗУП в середньому припадає по три переходи, проте насправді кількість переходів залежить від багатьох факторів, найважливіші з яких: 1) довжина кордону; 2) природні особливості; 3) історичні передумови; 4) соціально-економічні чинники. На сьогодні ЗУП обслуговується 44-ма автомобільними пунктами пропуску через державний кордон. В середньому один пункт обслуговує 40 км кордону. Автомобільні пункти підпадають під загальну класифікацію на міжнародні, міждержавні та спрощені (місцеві). Західноукраїнське прикордоння має 16 міжнародних автомобільних переходів, які пропускають усі види автотранспорту і на цих переходах працює СМАП, за винятком ППП в Малому Березному і ППП Вилок. Решта автомобільних пунктів пропуску обслуговують тільки легковий транспорт, з них 27 міждержавні переходи, а 1 місцевий спрощеного типу (рис. 1.).

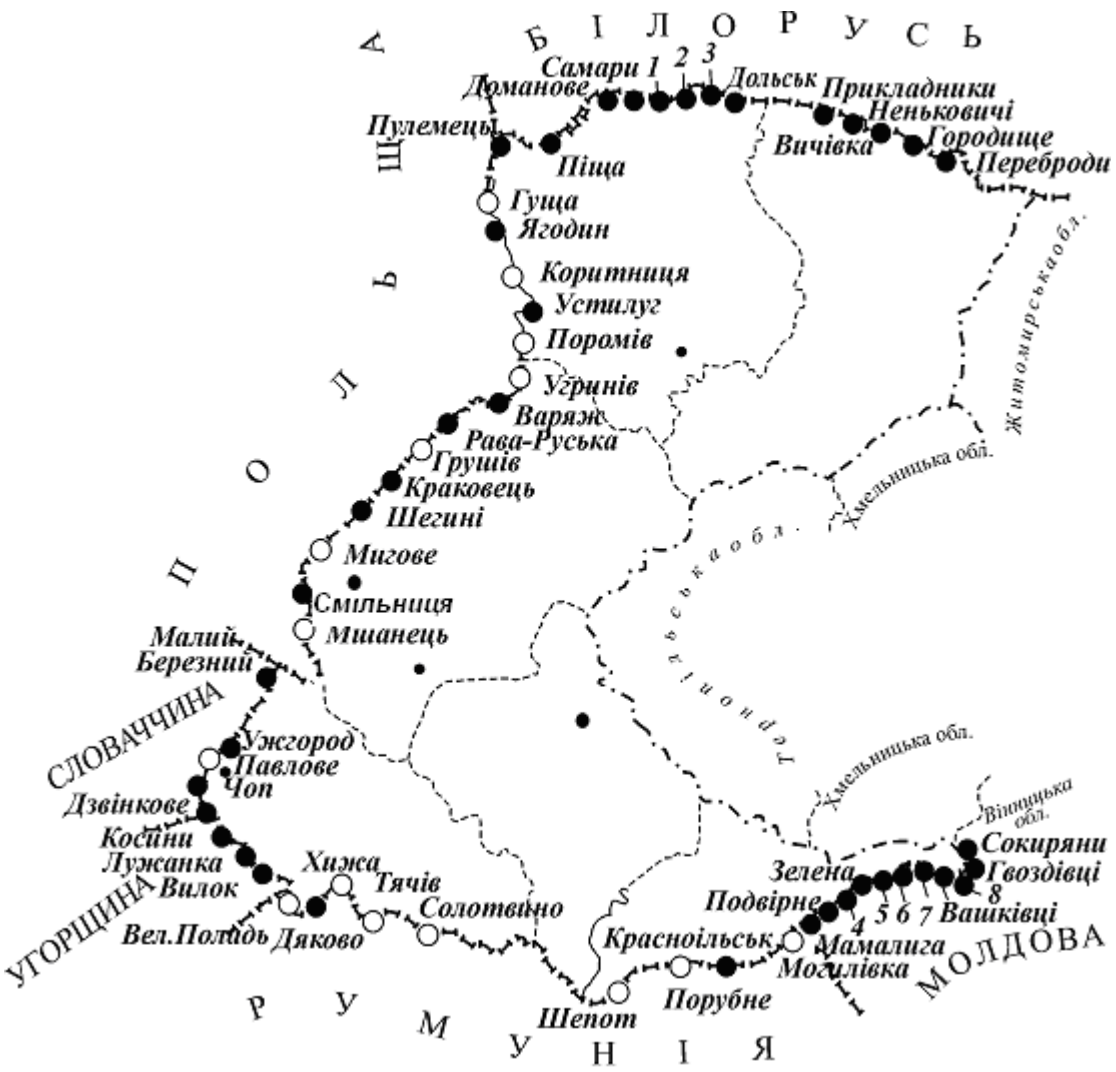
Якщо характеризувати західноукраїнське прикордоння в міждержавному аспекті, то найбільша кількість переходів розміщена на українсько-білоруському прикордонні – 18, на другому місці українсько-молдовське прикордоння – 14, українсько-польське прикордоння обслуговується 12-ма переходами (1 на 45 км). З Угорщиною функціонують 8 переходів (1 на 17 км). З Румунією функціонує три переходи (1 на 157 км), а з Словаччиною при найменшій довжині кордону 98 км кількість переходів – 5 (1 на 19 км).

Українсько-білоруське прикордоння має всі необхідні пункти пропуску, тільки існуючий стан доріг, що прямують до них потребує суттєвого покращання. Для сьогоднішнього стану співпраці з Білоруссю кількість прикордонних переходів є завеликою, функціонування багатьох з них є недоцільним, бо не приносить доходів до бюджету країни, тому пропонується законсервувати такі з них: Будки-Каменські, Гразіво, Переброди, Вичівка, Неньковичі (Рівненська обл.), Горки, Ветли, Щетинська Воля, Самари, Тур, Хрипськ (Волинська обл.). Вони майже всі розміщені на грунтових дорогах, що створює значні незручності власникам автомобілів, тому спочатку є необхідним будівництво автодоріг, а тоді вже можна вивести пункт пропуску з консервації (див. рис. 1.).

Українсько-молдовське прикордоння вимагає проведення урядами обох країн можливого компенсаційного обміну територіями для того, щоб дороги між населеними пунктами одної держави не перетинали території іншої. Пропонується компенсаційний обмін території навколо селища Ларга (територія Молдови) на територію навколо с. Росошани (територія України). Тоді кількість залізничних транскордонних переходів Чернівецько-Окницької залізниці скоротиться з п’яти до трьох і основним стане перехід Сокиряни. Що стосується автомобільних переходів, то необхідним є перегляд наявних пунктів пропуску, щільність розміщення яких найбільша в усьому прикордонні, а вантажна робота – найменша. Пропонується законсервувати функціонування таких переходів, як: Подвірне, Зелена, Вашківці, Гвоздівці, Ярча, Новоолексіївка або перевести їх функціонування на баланс міських та селищних рад і надати їм статус місцевих пунктів пропуску.

Словацько-український кордон. довжина кордону між Словаччиною та Україною становить 98 км. на кордоні відкрито 5 контрольно-пропускних пунктів, з них два залізничних розташовані в Чоп-Черна над Тисою і Матьовське Войковіце, а три, що призначені для автотранспорту, знаходяться в Вишнє-Нємецке – Ужгород, Убля – Малий Березний і Великих Селменцях – Малих Селменцях.

На українсько-польському кордоні існують 12 пунктів пропуску, із яких 6 – автомобільні. Українсько-польське прикордоння має значну кількість автомобільних переходів, проте їхня щільність є все ж таки дуже далекою від потреб населення (табл. 1, 2.).



Умовні позначення

- ● існуючі транспортно-автомобільні прикордонні переходи
- ○ перспективні транспортно-автомобільні прикордонні переходи

Цифрами на карті позначені:

1. Щетинська воля	***4.Подвір`ївка***	***7.Росошани***
2.Ветли	***5.Кельменці***	***8.Новоолексіївка***
3.Горки	***6.Ларга***	

Рис. 1. Перспективи розвитку транспортно-автомобільних прикордонних переходів ЗУП

Відповідно до останніх рішень робочих груп України та Польщі, на спільному кордоні буде збудовано три нових пункти пропуску: Долгобичув – Угринів, Будомєж – Грушів та Мальховіце – Ніжанковичі. Проблемною ситуацією є будівництво пункту «Мальховіце – Нижанковичі» та «Долгобичув – Угринів». Нещодавно польська сторона призупинила усі роботи, оскільки з української сторони нічого не

робиться. Поляки на своїй території уже провели усі земельні роботи, проклали кабелі, встановили опори, а з українського боку не зроблено майже нічого.

Табл. 1.

Забезпеченість західноукраїнського прикордоння основними видами сухопутної транспортної інфраструктури (за країнами-сусідами першого порядку)

Країни-сусіди першого порядку	Довжина кордону (км)	Щільн-ість ППП (1 на км)	Кільк. авто. ППП	Кільк. залізн. ППП	Всього ППП	В т.ч. міжн.	В т.ч. межд.	В т.ч. місц
Білорусь	436	27	16	2	18	5	13	0
Польща	542	45	6	6	12	9	3	0
Словаччина	98	19	3	2	5	4	1	0
Угорщина	135	17	6	2	8	5	2	1
Румунія	465	77	2	4	6	4	2	0
Молдова	154	14	11	3	14	7	7	0
Всього	1830	29	44	19	63	34	28	1

Для покращання сполучення між населеними пунктами українсько-польського прикордоння пропонуються такі проекти [1, с. 14–15]:

1. Відкриття автомобільного переходу Гуща – Гнішув. Цей перехід пропонується зробити спрощеним тільки для потреб туристів, що хочуть відвідати Шацькі озера. Проект супроводжується великими капітальними витратами для будівництва мосту через р. Зх. Буг та декілька км дороги до кордону.

2. Введення до ладу автомобільного переходу Коритниця – Матче також потребує будівництва моста через р. Зх. Буг. Зараз нема нагальної потреби в його функціонуванні, проте він буде необхідним, коли сусідній з ним перехід Устилуг – Зосін стане пропускати TIRи, як планується урядом. Тоді потік легкових автомобілів треба буде пустити на другий перехід.

3. Відкриття ППП Поромів – Сліпче дасть вихід автомобільного потоку з Ново-Волинська до Грубешова. Хоч цей проект потребує витрат як на будівництво мосту, так і на будівництво 6 км дороги з твердим покриттям, та ці витрати швидко окупляться.

4. Ще одним реальним проектом є відкриття переходу Мшанець – Михновець, що з'єднає українське Прикарпаття і зокрема турківські бази відпочинку з польськими дорогами.

Українсько-румунське прикордоння має дуже малу щільність автомобільних переходів, що пов'язане з проходженням кордону в складних гірських умовах, де крайньо рідкою є мережа автомобільних доріг, що ведуть до кордону, проте навіть наявні можливості відкриття чи просто модернізації переходу залишаються довший час нереалізованими.

Таблиця 2.

Пропускна здатність МАПП на ділянці українського кордону з Республікою Польща

МАПП	Потужність (за добу)		Завантаженість, %
	проектна	фактична	
МАПП „Краковець”			
Легкові автомобілі (од.)	4400	1944	44,2
Автобуси (од.)	100	32	32
Вантажні автомобілі (од.)	500	171	34,2
МАПП „Шегині”			
Легкові автомобілі (од.)	2200	1613	73,3
Автобуси (од.)	150	71	47,3
Вантажні автомобілі (од.)	150	102	68,0
МАПП „Смільниця”			
Легкові автомобілі (од.)	225	1262	560,8
Автобуси (од.)	-	2	-
Вантажні автомобілі (од.)	-	-	-
МАПП „Рава-Руська”			
Легкові автомобілі (од.)	800	1745	218,1
Автобуси (од.)	100	56	56
Вантажні автомобілі (од.)	100	158	158
МАПП „Ягодин”			
Легкові автомобілі (од.)	1950	2000	102,6
Автобуси (од.)	45	50	111,1
Вантажні автомобілі (од.)	420	500	119,0
МАПП „Устилуг”			
Легкові автомобілі (од.)	600	700	116,6
Автобуси (од.)	3	22	733,3
Вантажні автомобілі (од.)	-	-	-

Укладено на основі: [2]

Виходячи з цього, необхідно якнайшвидше здійснити такі першочергові заходи:

1.Відкрити автомобільний перехід Солотвино – Сігет, що вимагає реконструкції моста через р. Тису та незначної ділянки дороги, що веде до нього. Цей проект фінансується , частково, Європейським Союзом.

2.Відкрити автомобільний перехід Тячів, до якого веде дорога доброї поверхні і є міст через р. Тису.

3.Покращити існуючу автомобільну дорогу, що веде до пішохідного переходу в с. Хижа та відкрити перехід для автомобільного потоку.

4.Відкрити ППП Шепіт – Ізвоареле-Сучевей, оскільки є наявна вся інфраструктура та існує дорога з твердим покриттям;

5.Відкрити ППП Красноільськ – Біволерія, для чого необхідно обладнати власне перехід, а решта інфраструктура є в наявності;

6.Відкрити ППП Могилівка – Баранка, що є прямим виходом на кордон з районного центру – Герца.

Висновки. Необхідно велику увагу приділити точковим елементам прикордонної інфраструктури: ППП, транспортно-складським комплексам та інтерпортам, які розміщені нерівномірно і це створює проблему при перетині кордону. Аналіз їх функціонування є предметом подальших наукових розвідок та досліджень.

1. *Бордун О. Ю. Транспортна інфраструктура західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук : спец. 11.00.02 "економічна та соціальна географія" / О. Ю. Бордун. — Львів, 2003. — 20 с.*

2. *За даними Рахункової палати України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/index.*

3. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон / Постанова КМ України від 08.2000 р. № 1203. — 5 с.*

4. *Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах : [матер. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Луцьк, 14-15 жовтня 2010 р.)] / за ред. В. Й. Лажніка і С. В. Федонюка. — Луцьк : Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2010.*