

стійкості та економічної продуктивності земель на майбутнє, науково необґрунтоване, погано контрольоване органами управління усіх рівнів. Таке с.-г. землекористування викликає погіршення стану земель, що суттєво ускладнює соціально-економічний розвиток району і негативно впливає на природне середовище, здоров'я і умови проживання населення. Тому, сьогодні вкрай важливим є об'єднання зусиль науковців, управлінців та аграріїв для забезпечення оптимального с.-г. землекористування.

Список використаних джерел

1. Заблоцький Б., Гавришок Б., Дем'янчук П. Облік площ земель сільськогосподарського призначення територіальних громад Тернопільської області: джерела, повнота та репрезентативність інформації. *Наукові записки ТНПУ ім. В. Гнатюка. Серія «Географія»*. Тернопіль: Тайп, 2022. Вип. 2. (53). С. 76-83.

2. Заблоцький Б. Проблеми обліку кількості земель територіальних громад Тернопільської області. *Вісник Тернопільського відділу Українського географічного товариства*. Тернопіль: Тайп. №5 (випуск 5). 2021. С. 22-26.

3. Про схвалення Концепції Загальнодержавної цільової програми використання та охорони земель: Розпорядження КМУ від 19 січня 2022 р. № 70-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/70-2022-%D1%80#Text> (дата звернення 05.04.2023).

4. Статистичний щорічник України за 2021 рік. Київ : Державна служба статистики України, 2022. 446 с.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Влах М. Р., Зизень І. Д.

Львівський національний університет імені Івана Франка,

м. Львів, Україна

e-mail: myroslava.vlakh@lnu.edu.ua; e-mail: IVAN.ZYZEN@lnu.edu.ua

Актуальність суспільно-географічного дослідження прикордонної інфраструктури Закарпатської області зумовлена потребою

переорієнтувати транспортно-логістичні зв'язки України зі світовими ринками через блокування внаслідок війни Чорноморських портів; поглибити інтеграцію України в Європейський транспортно-інфраструктурний простір.

Мета дослідження полягає у вивченні сучасного стану прикордонної інфраструктури Закарпатської області, визначенні напрямів удосконалення та подальшого розвитку в умовах розширення транспортно-логістичних зв'язків між Україною та ЄС.

Виклад матеріалу. Геополітичне положення Закарпатської області на перехресті міждержавних транспортних, торговельних, культурних шляхів сприяє розвитку і подальшому поглибленню всебічної міждержавної співпраці, обумовлює важливу роль регіону в інтеграції України в європейські структури.

Закарпатська область розташована на крайньому південному заході України. Відстань від обласного центру до адміністративних центрів сусідніх держав є меншою, ніж до українських (Кошице (Словаччина) – 97 км, Ніредьгаза (Угорщина) – 95 км, Сату-Маре (Румунія) – 150 км, Ряшів (Польща) – 315 км, Львів – 265 км, Івано-Франківськ – 295 км, Чернівці – 435 км).

Важливим елементом економічної системи прикордонних областей є прикордонна інфраструктура. Вона відіграє важливу роль у процесі міждержавних перевезень. Питання прикордонної інфраструктури західних областей України та їхньої співпраці з країнами ЄС розглядали багато учених – політологів, економістів, географів. Наприклад, західну частину України, як прикордонну територію, досліджував О. Шаблій [5], політико-географічні аспекти формування та функціонування західного державного кордону України – О. Малиновська [4], митну інфраструктуру – Н. Коцан [3].

Специфіка розвитку прикордонної інфраструктури зумовлена її транзитною функцією, що вимагає особливих підходів до розбудови окремих елементів, передусім щодо збільшення їхньої пропускну здатності. За будь-яких умов її функціонування надає новий імпульс для розвитку прикордонних територій, сприяє залученню іноземних інвестицій та створенню транспортних коридорів.

Роль транспортного «ключа» до Європи Закарпатська область

виконувала ще з советських часів. Прикордонна інфраструктура області активно використовувалася в геополітичних цілях СРСР у Центральній Європі щодо країн Варшавського договору. Нині Закарпатська область, яка є активним членом Карпатського Євросережіону, – міжрегіонального об'єднання прикордонних регіонів України, Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії, – має розвинену прикордонну інфраструктуру. Вона налічує 18 контрольних-пропускних пунктів (КПП), 17 з яких розташовані на державному кордоні із суміжними країнами (Угорщиною, Словаччиною, Румунією) та 1 КПП – для повітряного сполучення – у міжнародному аеропорту «Ужгород». За спеціалізацією – це 9 КПП для автомобільного зв'язку, 7 – залізничного, 1 – пішохідного, 1 – повітряного зв'язку (рис. 1).

На українсько-угорській ділянці державного кордону (133,1 км) на один КПП умовно припадає 19 км кордону, на українсько-словацькій (97,6 км) – 19,5 км, на українсько-румунській (203,9 км) – 34 км. Позаяк з 6-ти КПП на українсько-румунському кордоні реально функціонують тільки 3, то це значення збільшується до 68 км. На українсько-польському кордоні (32,6 км) КПП відсутні. Отже, західна і південно-західна ділянки державного кордону використовуються у міждержавних зв'язках інтенсивніше, порівняно з південно-східною.

На рівні держави високо оцінюють ініціативи, спрямовані на підвищення транспортної мобільності у сполученні України з країнами ЄС. Закарпатська область у цьому контексті є важливою з'єднувальною ланкою, через яку проходить 5-ий Пан'європейський транспортний коридор (Венеція – Київ), а вигідне геоположення на перетині шляхів із Заходу на Схід, з Півночі на Південь на фоні перевантаження європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції регіону в міждержавну транспортну систему.

Обсяги пасажирських і вантажних перевезень, які щорічно зростають між Україною та країнами ЄС, зумовлюють подальшу потребу в розвитку прикордонної та транспортно-логістичної інфраструктури, розширенні можливостей для швидких, безпечних та комфортних прямих транспортних зв'язків між прикордонними регіонами країн, що сприятиме зміцненню двосторонніх торговельно-економічних та соціально-гуманітарних відносин.

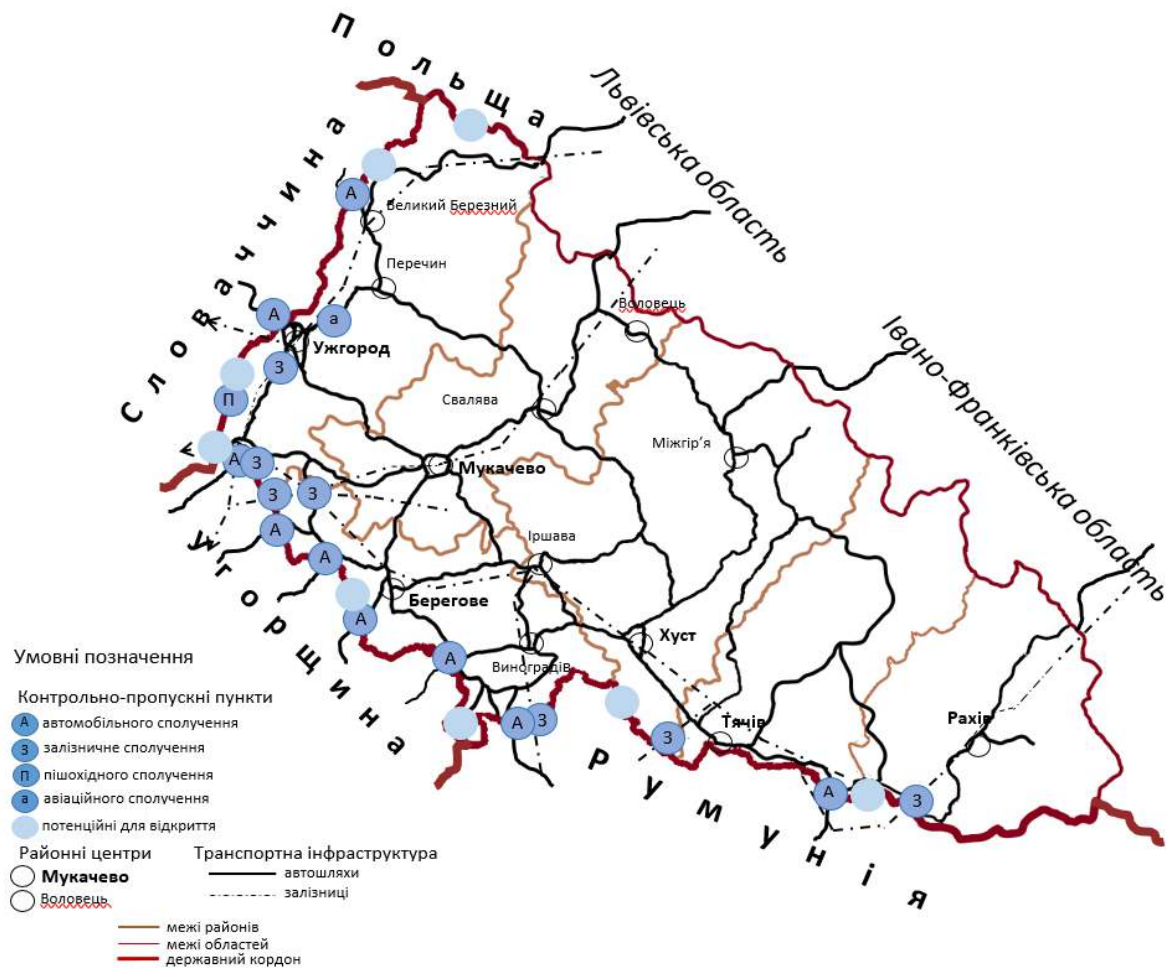


Рис. 1. Контрольно пропускні пункти Закарпатської області

Після кризових 2014–2017 років вантажоперевезення через територію Закарпатської області з року в рік зростають (рис. 2). Це зумовлено переорієнтуванням української економіки в бік ЄС.

Варто зауважити, що зростання вантажоперевезень відбувається на потужностях уже застарілої прикордонної інфраструктури, яка не реконструювалася та модернізувалася. Наявна інфраструктура не витримує різкого збільшення вантажопотоків. Щоб подолати цю проблему, потрібно відновлювати уже наявну інфраструктуру, розбудовувати нові КПП.

Окрім наявних 18 КПП, за результатами аналізу, проведеного Закарпатською ОДА, перспективними є ще 18, зокрема 4 – на кордоні з Румунією, 7 – Угорщиною, 6 – Словаччиною та 1 – Республікою Польща [2].

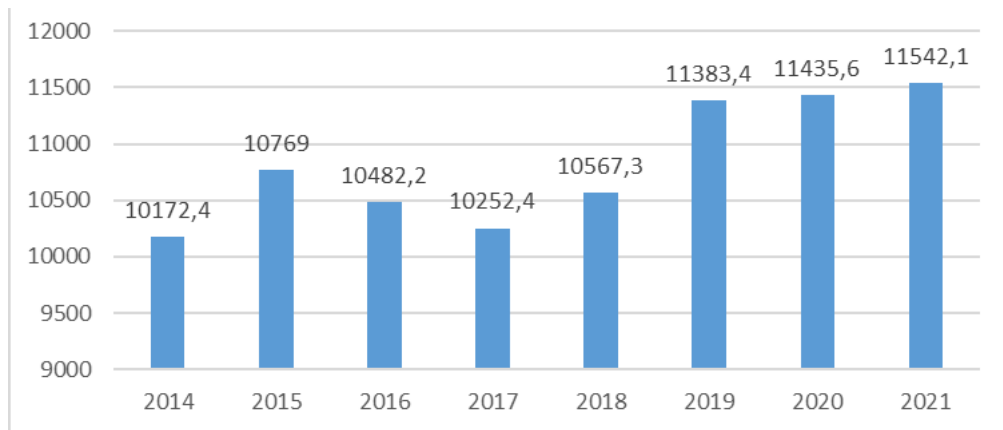


Рис. 2. **Обсяг вантажних перевезень Закарпатської області, тис. т**
Побудовано за [1]

Однак лише 8 перспективних КПП відображені в міжнародних договорах України та/або рішеннях Кабінету Міністрів України. Зокрема, на *українсько-румунській ділянці кордону* – це «Біла Церква – Сігет Мармаціей» (для економічної та туристичної інтеграції Тячівського району з Румунією), «Хижа – Тарна-Маре» (зміцнення економічних зв'язків між Хустом і Сату-Маре); на *українсько-угорській* – «Велика Паладь – Нодьгодош» (розвиток туристично-рекреаційної співпраці між Угорщиною і Україною), «Дийда – Берегдароц» (посилення інтегрованості Берегівського району та Угорщини); на *українсько-словацькій* – «Забрідь – Улич» (можливість поєднати Ужанський (Україна), Бескидський (Польща) та Полонинський (Словаччина) національні парки для більшої туристичної привабливості Карпатського регіону), «Соломоново – Чіерна» (зменшить навантаження на Чоп, позаяк наявні потужності Чопа уже не справляються зі збільшенням обсягу перевезень), «Сторожниця – Загор», «Паладь-Комарівці – Руське» (зменшення логістичного тиску на Ужгород) [2].

На нашу думку, існує також потреба укладення міжурядової угоди щодо побудови КПП на українсько-польській ділянці кордону. Потенційним тут є КПП «Лубня – Волосате» (для еколого-туристичної інтеграції в Карпатському Єврорегіоні).

Окрім вище згаданих потенційних КПП, які уже мають певну

правову основу, є такі, що перебувають лише у стані розроблення та перемовин. На *українсько-румунській ділянці державного кордону* – це «Яблунівка – Гута Чертезе» (на південний захід від Тячева); на *українсько-угорській* – «Бадалово – Тарпа» (південніше Берегова); «Соловка – Тісасентмартон» (на південний-схід від Чопа); на *українсько-словацькій* – «Соломоново – Чіерна» (західна околиця Чопа), «Сторожниця – Загор» (південне передмістя Ужгорода), «Оноківці – Петровці» (північне передмістя Ужгорода) [2].

Висновки. Проаналізувавши перспективи розширення і відкриття нових КПП, констатуємо, що Закарпатська область стає важливим логістичним і ресурсно-військовим габом на західному кордоні України. Інтенсифікація логістичного чинника й надалі поліпшуватиме соціально-економічні показники області.

Перспективи розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області пов'язані з модернізацією наявних КПП, відкриттям законсервованих пунктів на українсько-румунському кордоні. Завдяки уже наявній прикордонній інфраструктурі та міжнародним транспортним коридорам можна налагодити експорт руд та металевих виробів до портів балканських країн, а також розширити можливості експорту харчової продукції. Завдяки такій стратегії можна також збільшити імпорт до України важливих ресурсів, які використовуються під час війни. Союзники України матимуть більші інфраструктурні можливості для військової та гуманітарної допомоги.

Розбудова КПП сприятиме поліпшенню використання рекреаційно-туристичного потенціалу Закарпатської області, яка може перетворитися на «Український Куршевель». Цьому сприяють нижчі, порівняно з Європою, ціни, унікальні краєвиди краю. Перспективним є створення міждержавних туристичних стежок та збільшення піших КПП, що зумовить притік потенційних туристів, яких наразі відлякують витрати часу в багатогодинних чергах та українська бюрократія на кордоні.

Список використаних джерел

1. Головне управління статистики у Закарпатській області. URL : <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 01.04.2023).

2. Закарпатська ОДА. Інформація про розбудову пунктів пропуску та прикордонної інфраструктури на території Закарпатської області. URL : <https://oda.carpathia.gov.ua/storinka/prykordonna-infrastruktura> (дата звернення 01.02.2022).

3. Коцан Н. Н. Територіальна організація митної діяльності в Україні : монографія. Луцьк : Вежа, 2005. 384 с.

4. Малиновська О. Ю. Політико-географічні аспекти формування та функціонування західного державного кордону України : автореф. канд. дис. 11.00.02 – економічна та соціальна географія. Київ, 2002. URL : <http://www.geograf.com.ua/dissertations/polityko-geografichni-aspekty-formuvannya-ta-funkcionuvannya-zahidnogo-derzhavnogo-kordonu-ukrainy> (дата звернення 01.04.2023).

5. Шаблій О. І., Кучабська З. О. Карпатський регіон України в центральноевропейському вимірі. *Економіко-соціально і еколого-географічні проблеми західноукраїнського прикордоння* : темат. зб. наук. праць. Львів : Ред.-вид. відділ Львів. ун-ту, 1997. С. 22–30.

ПРО МАЛАКОФАУНУ МІОЦЕНОВИХ ВІДКЛАДІВ ЯРУ ЖАБ'ЯК

Дем'янчук П.М., Свинко Й.М., Дем'янчук І.П.

Тернопільський національний педагогічний університет

ім. В. Гнатюка, м. Тернопіль, Україна

e-mail: dempetrom@gmail.com

Яр Жаб'як розташований на північно-західній околиці села Дзвиняча Вишнівецької територіальної громади Кременецького району Тернопільської області, займає площу понад 10 га і простягається майже на 1 км. За багатством видового складу викопних молюсків яр не має собі рівних серед палеонтологічних пам'яток неогену Поділля, тому його взято під охорону як цінну геологічну пам'ятку природи місцевого значення (оголошений об'єктом природного-заповідного фонду рішенням виконкому Тернопільської обласної ради від 14.03.1977 р. № 131 зі змінами, затвердженими її рішенням від 27.02.2001 р. № 238. Пам'ятка має значну наукову та пізнавальну цінність.

У центральній частині яру на його лівому схилі відслонюється потужна товща гірських порід, яка представлена перешаруванням