

ГЕОГРАФІЯ

УДК 911.3

О.Ю. Бордун, к. геогр. н., доцент,
В.С. Грицевич, к. геогр. н., доцент,

Львівський національний університет імені Івана Франка

ТРАНСПОРТ РОЗТОЧЧЯ В КОНТЕКСТІ РЕКРЕАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

Вивчені чинники розвитку транспорту Українського Розточчя, зокрема його транспортно-географічне положення (макро-, мезо- і мікроположення), природно-географічні, історичні, демографічні, економічні та рекреаційні. Детально розглянута історія формування транспортних мереж регіону, починаючи від середніх віків до сучасності. Досліджена транспортна доступність міст регіону, селищ міського типу і окремо курортів. Розглянуті міжнародні транспортні коридори і особливості мереж окремих видів транспорту (автомобільного та залізничного), а також шляхи їх інтеграції в європейську транспортну систему. Описані головні центри та напрямки пасажирських перевезень і пасажирообіг. Досліджені центри і функціональні особливості транспортно-логістичної діяльності. Здійснений порівняльний аналіз пасажиро- і вантажообігу в адміністративних районах регіону. Вивчена діяльність міжнародних прикордонних пунктів пропуску. Оцінені перспективи розвитку транспорту Розточчя в аспекті туристично-рекреаційної діяльності.

Ключові слова: Розточчя, транспортна мережа, транспортна доступність, автомобільні шляхи, залізниця, перевезення, пасажирообіг, вантажообіг, логістика, туризм.

О.Ю. Бордун, В.С. Грицевич. ТРАНСПОРТ РАСТОЧЬЯ В КОНТЕКСТЕ РЕКРЕАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА. Изучены факторы развития транспорта Украинского Расточья, в частности транспортно-географическое положение (макро-, мезо и микроположение), природно-географические, исторические, демографические, экономические и рекреационные. Детально рассмотрена история формирования транспортных сетей региона, начиная от средних веков до современности. Исследована транспортная доступность городов региона, посёлков городского типа и отдельно курортов. Рассмотрены международные транспортные коридоры и особенности сетей отдельных видов транспорта (автомобильного и железнодорожного), а также пути их интеграции в европейскую транспортную систему. Описаны главные центры и направления пассажирских перевозок и пассажирооборот. Исследованы центры и функциональные особенности транспортно-логистической деятельности. Произведён сравнительный анализ пассажиро- и грузооборота в административных районах региона. Изучена деятельность международных пограничных пунктов пропуска. Оценены перспективы развития транспорта Расточья в аспекте туристическо-рекреационной деятельности.

Ключевые слова: Расточье, транспортная сеть, транспортная доступность, автомобильные дороги, железные дороги, перевозки, пассажирооборот, грузооборот, логистика, туризм.

Постановка проблеми

Розвиток рекреації в Україні здійснюється через використання і залучення регіональних рекреаційних ресурсів. Важливою складовою частиною туристичної привабливості регіонів є рівень розвитку їхніх транспортних комунікацій. Це включає розвиток магістральної мережі доріг та їхній стан, включеність у міжнародні транспортні коридори, розвиток периферійної мережі доріг та транспортна доступність популярних рекреаційних ресурсів. У зв'язку з цим є потреба суспільно-географічного дослідження та аналізу транспортних комунікацій таких територій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Регіон Розточчя знаходиться в полі зору багатьох дослідників – природничих і суспільних географів, бо його можна розглядати і як частину прикордоння, і як частину Львівської області, і в складі Західного регіону України, і також у складі країни в цілому. Важливим аспектом географії Розточчя є знання про його транспортну інфраструктуру, що досліджено О.Ю. Бордун [1,3]. Природно-географічні фактори її розвитку, в тому числі поверхні, рельєф, річкової мережі, вивчалися О.Ю. Бордун в [4,7]. Історичні чинни-

ки формування і розвитку залізниць цього регіону з'ясовані П.Е. Гранкіним і В.С. Грицевичем в [10,14]. Ретроспективні аспекти торгово-транспортних комунікацій вивчені в статті Л.В. Войтовича [8]. Питання водних перевезень описані В.М. Кубійовичем в [11]. Суспільно-географічний аналіз автотранспортного сполучення здійснений В.С. Грицевичем у статті [15], а загальний аналіз комунікацій прикордоння здійснений О.Ю. Бордун і В.С. Грицевичем в [5,6,13]. Оскільки процес трансформації транспортно-туристичної інфраструктури має важливе значення в дотриманні сучасних логістичних принципів, цьому присвячені статті О.Ю. Бордун і І.Г. Смирнова [2,19]. Можливості розвитку туризму на Розточчі розглядаються в ряді атласів і регіональних путівників [9,16,17,20], а перспективи екологічного туризму висвітлені О.Ю. Бордун у [21].

Невирішена частина загальної проблеми

Розточчя є складовою частиною туристичного потенціалу України, воно містить значну кількість природних та історико-культурних ресурсів, які здатні привабити туристичні потоки. Розвиток туристичної діяльності на Розточчі іс-

тотно залежить від розвитку транспортного сполучення в регіоні. Тому потрібен окремий суспільно-географічний аналіз транспортних комунікацій Розточчя.

Цілі статті (постановка завдання)

Метою статті є всебічна характеристика транспортного положення Розточчя, чинників функціонування та розвитку транспортних комунікацій регіону, транспортної доступності окремих частин досліджуваної території, головних автомобільних та залізничних шляхів для пасажирських та вантажних перевезень, логістичних особливостей регіону, прикордонних пунктів пропуску.

Виклад основного матеріалу

Передумови розвитку транспорту Українського Розточчя включають його транспортно-географічне положення, природно-географічні, історичні, демографічні, економічні та рекреаційні передумови.

Сучасне транспортно-географічне положення Розточчя можна поділити за масштабністю на макро-, мезо-, та мікроположення.

Макроположення досліджуваного регіону – це його положення на перетині важливих транзитних шляхів Євразійського континенту надає величезні можливості для розвитку транспортної інфраструктури Розточчя. Геополітичне розташування регіону вздовж осей Північ – Південь та Захід – Схід ставлять Розточчя в унікальне положення як в Україні, так і в Європі. Транспортний коридор Європа – Азія: Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алмати, який визначений українським керівництвом, як доповнюючий до вже затверджених на Пан'європейській нараді міністрів транспорту в 1996 році, проходить територією Розточчя.

Мезоположення Розточчя розглядаємо, як положення в Україні. У перспективі інтеграція України в Європу базується на формуванні Критських транспортних коридорів, з яких транспортний коридор №3: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ, проходить територією Розточчя.

Мікроположення Розточчя, як прикордоння, характеризується значною щільністю прикордонної інфраструктури, а також магістралей, що сполучають сусідні держави. У смт. Краківець знаходиться найбільша на західному кордоні України митниця "Краківець – Корчова". Територіальні автомобільні шляхи сполучають Яворівщину з сусідніми районами. В межах району добре розвинена мережа автодоріг із твердим покриттям, що з'єднують села з районним центром та Львовом. Яворівщина має добре налагоджені економічні зв'язки з сусідніми районами, обласним центром та Польщею.

У цілому, транспортно-географічне поло-

ження Розточчя можна оцінити, як вигідне, бо воно лежить на перетині шляхів із заходу на схід та з півночі на південь, на фоні переважання Європейських транспортних вузлів, створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему, що передбачає продовження цих коридорів та доповнення їх. Елементами транспортних коридорів виступають високошвидкісні транзитні залізниці та автомобільні магістралі.

Природно-географічні передумови є неоднороззначними і створюють певні проблеми розвитку транспортних мереж на Розточчі. Ці проблеми випливають з горбистого характеру території, густої гідромережі, розчленованого рельєфу з розвинутою мережею ярів, лісового покриву значної частини території, сезонних паводків.

Історичні передумови розвитку транспорту випливають з того, що зі Львова в напрямку Польщі йдуть традиційні транспортні шляхи. Один – через Яворів на Краків, другий – через Жовкву на Люблін. Інший історичний аспект полягає в тому, що значна частина території Розточчя зайнята Львівським навчальним центром Західного оперативного командування (Яворівським військовим полігоном). На території цього полігону цивільне транспортне сполучення відсутнє. Також відсутнє транспортне сполучення на території Яворівського національного природного парку.

Демографічні передумови розвитку транспорту випливають з близького щодо Розточчя розміщення міст та селищ міського типу. Це першою чергою міські поселення: обласний центр Львів, районні центри Яворів, Жовква, інші міста Новояворівськ, Рава-Руська, Івано-Франкове, Магерів, Куликів, Немирів, Дубляни, Шкло.

Економічні передумови розвитку транспорту пов'язані з орієнтацією прилеглих до Розточчя територій на транскордонні перевезення, а також на сільське господарство, а в попередні десятиліття - з функціонуванням Яворівського гірничо-хімічного комплексу. У наш час зростає роль логістичних центрів в організації транспортних перевезень.

Рекреаційні передумови розвитку транспорту випливають з наявності відомих курортних центрів (Шкло, Немирів, Брюховичі), туристично-паломницьких центрів (Жовква, Крехів, Страдч), а в останні роки осередків зеленого туризму.

В історичному аспекті Розточчя завжди знаходилося на перетині давніх торгових шляхів між країнами Західної і Східної Європи, Скандинавії та Аравії. Сучасні міжнародні магістралі успадкували історичні напрями доріг і проходять нині, з'єднуючи регіон з європейськими

державами. Головні напрями комунікацій закладені близько тисячі років тому відповідно до природно-географічних особливостей території і її центрального положення на Європейському континенті. Першими шляхами служили ґрунтові дороги та річкові системи. У період існування Київської Русі її територію перетинав річковий шлях, що звався «Бурштиновий» (з Балтійського моря в Чорне через Віслу, Сян та Дністер) [5].

Головним комунікаційним осередком стає Львів, що у першій половині XIV ст. виконував функції столиці Галицько-Волинського королівства. В цей період почав формуватися транс'європейський шлях Віа Регія, що пролягав у напрямі з Києва через наступні пункти: Київ – Білгород – Ярополч – Котельниця – Меджибіж – Тереховля – Микулинці – Галич – Львів – Городок – Перемишль – Ярослав – Краків – Прага – Гегенсбург – Трір [3]. З огляду на важливість Галицької землі, багаті покладами солі, яка була консервантом до появи холодильників, шлях мав багато відгалужень. Весь цей шлях разом з відгалуженнями був вимощений камінням із вапнякових порід та мав мости через річки.

Значної розбудови сухопутних шляхів знала Галичина у складі австрійської монархії. З метою сполучення метрополії з провінцією були побудовані три магістралі: північна (Краків – Ряшів – Радимно – Яворів – Львів – Броди, друга вітка – Львів – Золочів – Тернопіль – Чортків – Чернівці), середня (Тешин – Б'єсло – Перемишль – Львів – Рогатин – Галич – Городенка – Снятин), південна (Живець – Йорданів – Новий Санч – Сянок – Самбір – Дрогобич – Стрий – Станіславів – Коломия) [4]. До першої світової війни Галичина мала 10 100 км битих шляхів із щільністю 18,7 на 100 км² і стільки ж на 10 000 осіб.

Друга світова війна принесла з собою руйнацію збудованих автошляхів. У післявоєнний час розпочалась інтенсивна їхня відбудова та будівництво нових шляхів. Проте, починаючи з 80-х рр., довжина доріг постійно зменшувалась через брак коштів для їх реконструкцію. Якщо у 1980 р. всі центральні садиби радгоспів і колгоспів мали шосе з твердим покриттям, що прямували до магістральних шляхів сполучення загального користування, то вже у 1990 р. 8% сільських населених пунктів не мали доріг з твердим покриттям, що з'єднують їх з мережею доріг загального користування [1].

У 1845 році утворюється державна адміністрація Галицької залізниці, що розпочала роботу над будівництвом залізничних шляхів. Першою на південно-західних землях Галичини була споруджена залізниця Львів – Перемишль у 1861 році

і відкритий залізничний вокзал.

Наступними залізничними шляхами стали Сокаль – Ярослав та Львів – Белзець (були прокладені через Рава-Руську), відкриті 23 листопада 1887 року. Рава-Руська стала залізничним вузлом. Спорудження залізничної станції сприяло подальшому розвитку торгівлі та ремесла [4].

Будівництво залізниці на Розточчі продовжувалось групою зацікавлених сторін: привілейований Галицький Іпотечний банк (Львів), граф Вільгельм Семенський-Левицький (нім. *Wilhelm Siemieński-Lewicki*), граф Роман Потоцький (нім. *Roman Potocki*), які висунули 1893 проект будівництва локальної залізниці з Клепарова до Янова, потенційно Яворова і до вокзалу Львова біля костелу св. Анни. Проект подали до міністерства торгівлі, яке його схвалило (1894). Напрямок Клепарів-Янів затвердили, а рух через Львів заборонило місто. Концесію на будову надали 1 січня 1895 р. (довжина 22,252 км), а відкрили в кінці листопада 1895. Перегін поміж Клепаровим і Рясне використали з дозволу Залізниці Львів – Белзець. Місто стає курортом, на ставу влаштовуються купелі (користування кабіною для роздягання коштувало 25 кр.). Поїзд прибував зі Львова до Янова тричі протягом доби, причому їхав так повільно, що в газетах писали, що швидше можна потрапити в Янів пішки. У 1995 р. – остаточно ліквідовано цю лінію, якою користувався тільки меблевий комбінат. Зараз в Івано Франкове відправляються маршрутки від Янівського цвинтаря у Львові.

Продовження колії до Яворова (31,223 км) відкрили 14 листопада 1903 р. Загальною довжиною залізниці винесла 53,569 км. Плани будівництва 46 км перегону Яворів-Любачів-кордон імперії не був здійснений через початок війни. Після 1945 р. була замінена нормальна 1435 мм колія на 1520 мм. Після війни магістральних залізниць не будували, хіба що деякі вітки для виробничих потреб. Так у 1972 р. для вивозу сірки з родовищ біля Яворова збудовано 25 км від Затоки до Шкла [4].

Аналізуючи транспортну доступність Розточчя, слід відзначити, що через його територію проходять основні транспортні магістралі, які забезпечують доставки сировини зі сходу, і товарів високого ступеня переробки із заходу. Країни Центральної Європи є найбільшим споживачем української руди. Їхні металургійні комбінати розраховані на імпорту сировини з України, тому стратегія розвитку транспортних мереж прикордонних територій України та країн Центральної та Східної Європи повинна бути скоординованою. Показовим може стати співробітництво України і Польщі у галузі технічного переоснащення прикордонної інфра-

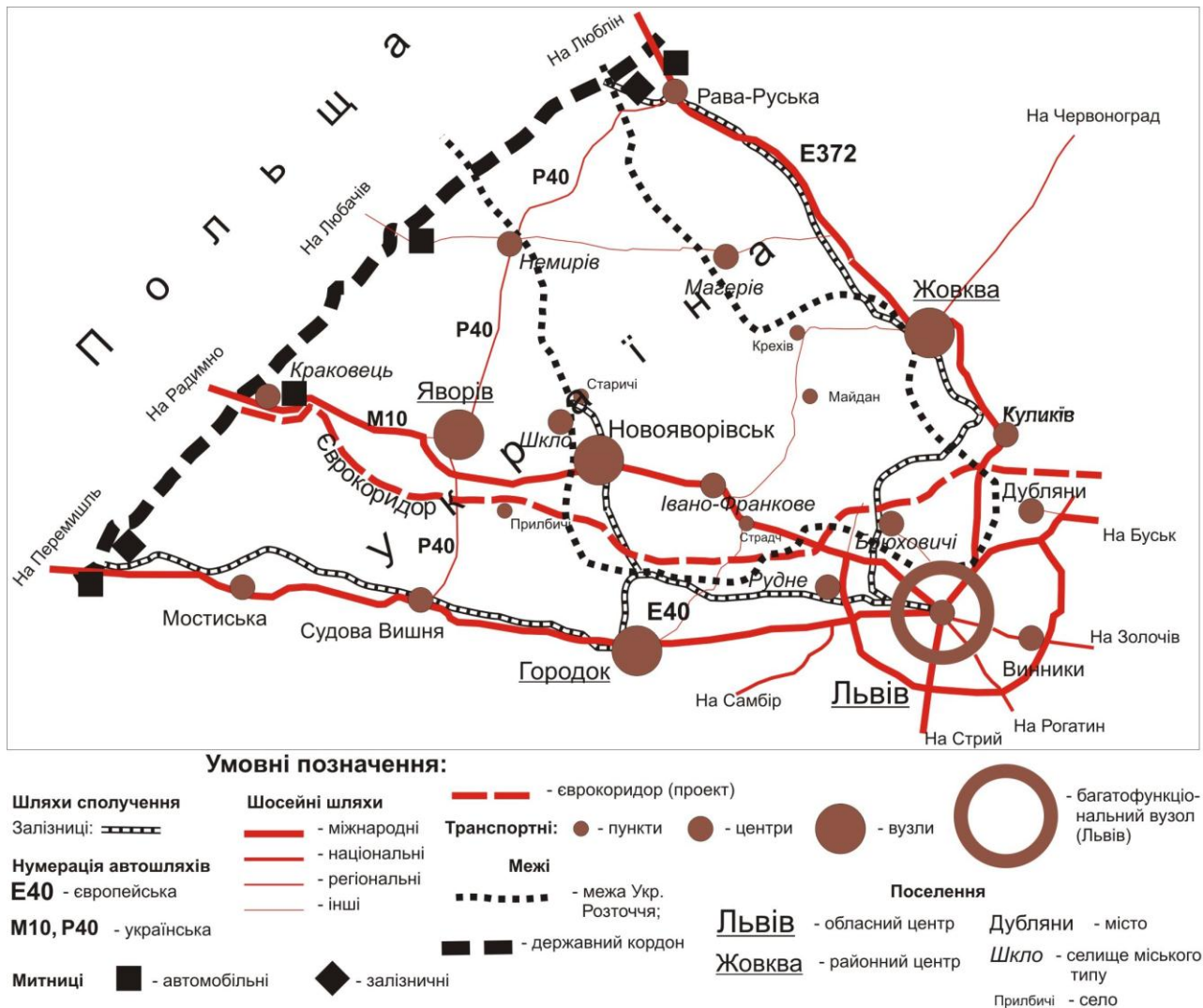
структури. Найближчою з Центральноєвропейських столиць до Розточчя (м. Львова) є Варшава – 300 км, а до польського порту м. Гданськ зі Львова близько 600 км.

Транспортна доступність міст та інших населених пунктів Розточчя є вища середньоукраїнської. На прилеглий до Розточчя території розташовані невеликі міста, які мають дуже добре транспортне сполучення, як з українсько-польським кордоном, так і зі Львовом.

Це – найбільші міста регіону: Новояво-

рівськ, збудований у 60-ті роки минулого століття, районні центри – древні міста Жовква та Яворів, малі міста: Дубляни, Рава Руська, Куликів та Магерів, а також селища міського типу: Івано-Франкове, Шкло, Немирів, Немирів, Краковець.

Транспортне забезпечення курорту Шкло забезпечується магістраллю М-10 – 35 км до Новояворівська і 7 км місцевою дорогою з твердим покриттям. Отже загальна відстань від Львова 42 км.



Головні транспортні комунікації українського Розточчя

Транспортне забезпечення курорту Немирів є у задовільному стані. Зі Львова можна добиратись двома магістралями: М-10, що прямує на Краківець через Яворів, та М-09, що пролягає через Жовкву. У першому варіанті доїжджаємо 49 км до Яворова магістраллю М-10 (49 км) та повертаємо на дорогу довжиною 17 км обласного підпорядкування Т 1417 на Немирів (17 км). Другий варіант доїзду до курорту Немирів через Жовкву: 44 км до повороту на Немирів по магістралі М-09 та 30 км місцевою дорогою з

твердим покриттям. Отже, перший шлях 66 км дещо кращими дорогами, а другий довший 74 км і дороги порівняно гірші.

Берегами річок, які спускаються зі схилів Розточчя розмістилися численні села, найбільшими селами серед яких є Старичі (3420 осіб), Нагачів (2973 осіб), Прилбичі (2362 осіб), Наконечне I і II (2303 осіб), Бірки (2204 осіб) Чернилява (1886 осіб) та Рясна-Руська (1814 осіб). Села дуже погано забезпечені шляхами, фактично можна назвати ці дороги такими, що не задо-

вольняють населення в перевезеннях. Розточчя – густонаселений район, в якому на 1 кв² землі припадає 105 мешканців, що значно перевищує середню густоту населення України (80 осіб на км²). Такий стан доріг відлякує потенційних туристів, які хотіли б відвідати Розточчя.

Повноцінна інтеграція Західної України в Європу базується на формуванні Критських транспортних коридорів: будується частина автостради Київ-Лісабон, що входить в А4 автобан (третій критський коридор). Транс'європейська автомагістраль Лісабон – Київ, пролягаючи через смт. Краківець, м. Яворів, м. Новояворівськ та смт. Івано-Франкове, з'єднує польське місто Ярославль зі Львовом.

Розглянемо особливості мереж окремих видів транспорту. Залізнична мережа на Розточчі в першу чергу представлена двома головними залізничними шляхами. По-перше, двоколіійною електрифікованою залізницею зі Львова до Рави-Руської довжиною 72 км, яка обслуговує пункти: Брюховичі, Завадів, Зашків, Куликів, Мацошин, Жовква, Глинське, Заріччя, Добросин, Панчишини, Лавриків, Мшана, Липське. По-друге, однокільійною неелектрифікованою залізницею зі Львова на Мостиська довжиною 84 км, яка обслуговує такі пункти: Рудне, Зимна Вода, Суховоля, Мшана, Цунів, Затока, Каменобрид, Городок, Братковичі, Вовчухи, Родатичі, Бар, Княжий Міст, Судова Вишня, Заріччя, Хоросниця, Арламова Воля, Підгать, Тщенець. Обидві залізниці здійснюють як пасажирські, так і вантажні перевезення. Крім цього, є ще місцева вітка до Старич (Шкла) через Новояворівськ, яка колись здійснювала перевезення до Яворова.

Автомобільна мережа Розточчя включає дороги кількох рангів. Міжнародна дорога М09 довжиною 71 км йде зі Львова через Жовкву до Рави-Руської. Міжнародна дорога М10 довжиною 75 км йде зі Львова через Яворів до Краковця. Доріг національного рангу в регіоні нема. Регіональна дорога Р40 довжиною 43 км йде з Яворова через Немирів до Рави-Руської. Є дороги територіального рангу Т1425 довжиною 35 км з Івано-Франкового до Жовкви і Т1403 Немирів-Грушів довжиною 13 км. Також є широка мережа місцевих доріг між селами.

В аспекті пасажирських перевезень головними центрами, які їх зосереджують, є обласний центр – Львів, районні центри Жовква та Яворів, а також міста Новояворівськ і Рава-Руська. У кожному з цих міст є автобусний та залізничний (крім Яворова) вокзали. Пасажирські перевезення здійснюються двома видами транспорту: залізницею та автобусами.

Залізничне пасажирське сполучення здійснюється зі Львова в напрямках на Мостиська

(через Рудне, Городок і Судову Вишню) і на Рава-Руську (через Брюховичі, Куликів і Жовкву).

Автобусне пасажирське сполучення з поселеннями регіону здійснюється головним чином зі Львова.

З автобусної станції Жовкви курсують автобуси на Львів, а також транзитні автобуси зі Львова до таких сіл та міст: Бринди, Волиця, Гійче, Дев'ятир, Дубрівка, Забір'я, Зубейки, Казумин, Кам'яна Гора, Карів, Клебани, Крехів, Купичволя, Лавриків, Любеля, Магерів, Мазярка, Майдан, Монастирок, Нова Скварява, Пирятин, Погарисько, Підлісся, Рава-Руська, Руда-Крехівська, Немирів, Середкевичі, Старе Село, Хитрейки, Цетуля.

З автобусної станції Яворова курсують автобуси на Львів, а також транзитні автобуси зі Львова до таких міст і сіл: Липовець, Грушів, Поруби, Немирів, Божа Воля, Дрогомишль, Краковець, Малнів, Глиниці, Вовча Гора, Коханівка, Іванники, Шегині, Бунів, Сарни, Воля Любінська, Оселя, Глинець, Середкевичі, Смолин, Щеплоти, Новини, Колониці, Дачки, Пісочки, а також на Самбір, Дрогобич, Перемишль, Ярослав, Томашів Любельський.

Логістика і вантажні перевезення.

У регіоні Розточчя спостерігається розвинута транспортно-логістична діяльність, яка зосереджена в таких головних центрах:

Малехів – логістичні підприємства, що працюють на ринку складської логістики, міжнародних перевезень вантажів, митно-брокерських послуг, супроводу вантажів;

Жовква – підприємства гуртової торгівлі м'ясопродуктами, будівельними матеріалами, комп'ютерами та комплектуючими до них, хімічними продуктами, бруктом, сільськогосподарськими тваринами, харчовими продуктами, тютюновими виробами, електропобутовими приладами, радіотелевізійною апаратурою, фармацевтичними товарами, канцелярськими товарами;

Новояворівськ – транспортно-логістичне обслуговування і гуртова торгівля будівельними матеріалами, сільськогосподарськими та несільськогосподарськими продуктами, тютюновими виробами;

Яворів – гуртова торгівля харчовими продуктами, напоями, тютюновими виробами, хімічними продуктами, фармацевтичними товарами.

Залізничні перевезення на Розточчі відображаються роботою міжнародного переходу Рава-Руська. 35,6 % перевезень припадає на будівельні матеріали, 30 % – польське вугілля, що йде на ТЕЦ західноукраїнського прикордоння, 16,4 % – реекспортована нафта, 12,8 % – лісові вантажі, інші вантажі не відіграють суттєвої ролі в структурі перевезень [1]. Залізничний ППП

Рава-Руська ділиться на два переходи: Річки та Борове. Два переходи – Річки і Борове обслуговуються одним митним постом (МП) у Раві-Руській, який подає сумарні дані, що в більшій мірі стосується ППП Борове, який служить тільки вантажним поїздам, а через ППП Річки переважно ідуть пасажирські поїзди.

Автомобільний транспорт Розточчя не відіграє значної ролі в загальних перевезеннях по Львівській області, оскільки автотраса Львів – Рава-Руська має меншу потужність перевезень, порівнюючи з шляхом Львів – Краківець.

За наявністю автомобільного транспорту у власності юридичних осіб Яворівський район перевершує Жовківський у півтора рази, однак навіть разом вони складають лише третину від аналогічного показника в місті Львові. Загальна кількість автомобільного транспорту в Яворівському районі в 1,2 рази більша ніж у Жовківському але їхня сумарна кількість по двох районах більш ніж у чотири рази менша від кількості автомобільного транспорту в Львові.

Вантажообіг автомобільного транспорту в Яворівському та Жовківському районах практично однаковий, однак сумарний їхній вантажообіг складає лише 15% від вантажообігу м. Львова. При цьому перевезення вантажів автомобільним транспортом у Жовківському районі на третину більше, ніж у Яворівському, але разом вони перевозять лише десяту частину від аналогічного показника в м. Львові.

Ще більша територіальна різниця спостерігається у перевезеннях пасажирів. Пасажирообіг Жовківського району в 1,74 рази більший, ніж у Яворівському, а їх сумарний пасажирообіг більш ніж у 20 разів менший, ніж у Львові. За перевезенням пасажирів Жовківський район майже в три з половиною рази перевершує Яворівський район, а разом вони перевозять у 50 разів менше пасажирів, ніж місто Львів.

Особливим транспортним елементом Розточчя, як прикордонного регіону, є прикордонні пункти пропуску. *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.

Цікавими є показники пропускну здатності

міжнародних пунктів пропуску. Проектна пропускна здатність за легковими автомобілями на МАПП “Краківець” у п’ять з половиною разів більша, ніж на МАПП “Рава-Руська”, а за автобусами – у п’ять разів. При цьому, фактична завантаженість МАПП “Краківець” у два рази менша проектної, а завантаженість МАПП “Рава-Руська” більш ніж удва рази перевищує проектну. Найменше завантажені пункти пропуску автобусами (всюди ненше проектної норми), а найбільше – легковими автомобілями. Також, на МАПП “Краківець” ще є резерв завантаженості по вантажних автомобілях.

Великі перспективи має налагодження роботи міжнародного автомобільного пункту пропуску на території Розточчя: «Грушів – Будомеж». Розроблено робочий проект об’їздної автодороги навколо с. Грушів протяжністю 3 км 70 м від автодороги Немирів – Грушів до МАПП «Грушів-Будомеж» та відведено земельну ділянку під дане будівництво. Громадяни східного прикордоння Польщі могли б оздоровлюватись у санаторіях Немирів та Шкло за порівняно нижчими цінами ніж в польських санаторіях. Проте, сьогодні дорога на українській стороні перебуває в аварійному стані і тому власники автомобілів їдуть на інші прикордонні переходи, а щойно відкритий сучасний прикордонний пункт пропуску «Грушів – Будомеж» приймає виключно мешканців навколишніх сіл.

Висновки.

Розточчя, як рекреаційний регіон, має загальом зручне транспортне положення і потенціал для серйозного розвитку туристично-рекреаційної діяльності. Наявні транспортні комунікації частково вирішують це завдання, однак їхній стан та рівень розвитку є недостатнім для повномасштабного рекреаційного освоєння території.

Перспективи подальших досліджень

Ми бачимо можливості подальших досліджень у таких напрямках:

1. Вивчення особливостей та перспектив транспортної доступності до глибинних територій для розвитку «зеленого туризму».
2. Вивчення переваг та недоліків транспортної доступності наявних та перспективних курортно-рекреаційних центрів.
3. Вивчення особливостей транспортної доступності території Розточчя для самодіяльного автомобільного туризму.

Література

1. Бордун, О.Ю. Транспортна інфраструктура західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження [Текст]: Рукопис дисертації на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: 11.00.02/ О.Ю. Бордун. – ЛНУ ім. І.Франка. – Львів, 2003. – 172 с.
2. Бордун, О.Ю. Трансформація прикордонної транспортної інфраструктури в контексті розвитку туризму з

- країнами сусідами Західноукраїнського регіону [Текст] / О.Ю.Бордун, Л.І.Котик // *Географія та туризм: Наук. Зб./ред. кол.: Я.Б. Олійник (від.ред) та ін.* – К.: Альтерпрес. – 2010. – Вип.16. – С.11-14.
3. Бордун, О. Забезпеченість Яворівського туристичного субрегіону транспортною інфраструктурою [Текст] // *Вісн. Львів. ун-ту. – Сер. міжнар. відн.* – 2012. – Вип. 29. – С. 28-35.
 4. Бордун, О. Проблеми захисту ґрунтового покриву у процесі будівництва та експлуатації міжнародної автостради Львів – Краковець [Текст] // *Вісник ЛНУ. – Серія географічна.* – 1999. – Вип. 25. – С. 86–89.
 5. Бордун, О. Проблеми розвитку транспортних коридорів західноукраїнського прикордоння [Текст] *Вісник ЛНУ. Серія географічна.* – 1999. – Випуск 24. – С. 38–41.
 6. Бордун, О. Дослідження прикордонної транспортної інфраструктури – новий науковий напрям географії [Текст] / О.Ю. Бордун, Н.М.Ганич // *Проблеми безперервної географічної освіти і картографії: Збірник наукових праць.* – Харків: Антекс – УЛТД – 2004. – Випуск 4. – С. 47-50.
 7. Бордун, О.Ю. Геоморфологічний чинник комунікаційної інфраструктури західноукраїнського прикордоння [Текст] // *Вісник ЛНУ. Серія географічна.* – 2000. – Вип. 27. – С. 242-246.
 8. Войтович, Л. В. Торгівля і торгові шляхи [Текст] // *Історія української культури.* – 2001. – Т.2. – С.81-92.
 9. Віночок Яворівщини. Добірка екскурсійних маршрутів Яворівського національного парку [Текст] / Світлана Плєсак, Наталія Косик, Галина Глова. – ЯНПП, 2002. – 14 с.
 10. Гранкін, П. Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність [Текст] / П.Е. Гранкін, П.В.Лазечко, І.В.Сьомочкін, Г.І. Шрамко. – Львів: Центр Європи, 1996. – 175 с.
 11. Кубійович, В.М. Річковий транспорт [Текст] // *Енциклопедія українознавства. Словникова частина.* – Молоде життя, 1973. – Т. 7. – С. 2530 – 2532.
 12. Транспорт і зв'язок у Львівській області [Текст] / *Статистичний збірник.*: – Львів: МСУ. – 2011. – 161 с.
 13. Грицевич, В.С. Комунікації прикордонного регіону: суспільно-географічні особливості сучасного розвитку (на прикладі Львівської області) [Текст] / В.П. Грицеляк // *Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участь в інтеграційних процесах (Луцьк).* – Т.2. - 2007.– С.195-199.
 14. Грицевич, В.С. Історико-географічні особливості розвитку залізничної мережі в Західному регіоні України [Текст] / Х.В. Сеньчук // *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія: Географія.* – №2. – 2008. - С.6-12.
 15. Грицевич, В.С., Автотранспортний простір Львівщини: проблеми та шляхи вирішення [Текст] / В.С. Грицевич, Х.В. Сеньчук // *Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах.* – Луцьк: Волинський нац. ун-т ім. Лесі Українки. 2009. – С. 127-131.
 16. Навчально-краєзнавчий атлас Львівської області / за ред. проф. Я.С. Кравчука. – Львів : ВНТЛ, 1999. 25 с.
 17. Цебриков П., Розточчя біорізноманіття і культурна спадщина / Т.Грабовський, В.Каламуцька, К.Каламуцький. Туристично-природнича карта 1: 75000 в трьох частинах. Звєжинець, 2015.
 18. Програма розвитку туризму та рекреації у Львівській області на 2014-2017 роки [Електронний ресурс] / Режим доступу: [gw1.oblrada.lviv.ua/rada/rishennialor.nsf/.../\\$FILE/1087_dod.doc](http://gw1.oblrada.lviv.ua/rada/rishennialor.nsf/.../$FILE/1087_dod.doc)
 19. Смирнов І.Г. Логістика туризму [Текст] : Навч. посіб. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
 20. Яворівщина – туристська перлина Розточчя [Текст] / Ж.Дума, Я.Кравченко, С.Луїній, С.Плєсак, В.Шушняк. Путівник, 2003. – 16 с.
 21. Bordun, O.Yu. The Development of Ecotourism in Roztochia [Текст] : 2007 Annual intern. Conf. / O. Yu. Bordun, R.I. Komar // *Turystyka w Euroregionie Karpackim. Perspektywy rozwoju. Konferencja naukowa. Rzeszow. (Polska), 2007.* – С. 11-18.