

ПЕРЕВАЛИ УКРАЇНСЬКИХ КАРПАТ

Загальні зауваги

У шкільній програмі з географії 8 класу передбачено у процесі вивчення гірських областей розглянути коротко про перевали у них. Учитель повинен би знати більше про ці перевали, а також мати точну інформацію про них. На жаль, зараз у багатьох друкованих джерелах, а також на знаках, які встановлені на автошляхах, вказана неточна інформація. Це і спонукало автора підготувати спеціальний матеріал з цього питання.

У процесі опрацювання матеріалу бралися до уваги перевали, які позначені на топографічних картах (з пішохідних тільки найвідоміші серед туристів), а також ті, що реально існують на автомобільних шляхах, хоч і не позначені на картах. Висоти більшості перевалів взяті з топографічних карт (у цьому випадку їх висота вказана з точністю до 0,1 метра), рідше з інших описових джерел або визначались автором за горизонталями топографічних карт масштабів від 1:100000 до 1:25000, уточнювалась за допомогою GPS. Назви безіменних на карті перевалів подано здебільшого за назвою найближчого населеного пункту, рідше прилеглої вершини.

Перевал – це зниження у гірському хребті або масиві, доступне для пересічення (звичайно із зручними підходами) – так сказано у Географічній енциклопедії України (Т. 3, с. 17). Виникли ці зниження, через які зараз проходять шляхи сполучення, у результаті тектонічних рухів, а також ерозійних процесів, що пов'язані з діяльністю сил гравітації, водних потоків, льодовиків. В Українських Карпатах перевалів є досить багато, але відомості про них часто неточні, суперечливі, немає узагальненого уявлення про їх поширення, характерні особливості. Тому хочемо запропонувати систематизований погляд на карпатські перевали. Він ґрунтується на основі власних спостережень, а також аналізі картографічних матеріалів.

Передусім поділимо перевали щодо прохідності на чотири категорії:

- 1) *автомобільні* (ав.) – ті, через які проходять автодороги з твердим асфальтовим покриттям;
- 2) *автомобільні неасфальтовані* (а. н.) – ті, через які проходять неасфальтовані автодороги якими можна проїхати звичайним легковим автомобілем;
- 3) *умовно проїзdnі* (у. п.) – ті, через які проходять ґрунтові дороги, якими може проїхати гужовий транспорт чи автотранспорт підвищеної прохідності;
- 4) *пішохідні* (піш.) – перевали, через які вже десятки років не проїжджали засоби транспорту, а використовуються тільки пішоходами, вершниками на конях.

Другий підхід до класифікації перевалів стосується природної специфіки майже усіх гірських країн у тому числі і Карпат. В основу береться та особливість практично кожної гірської системи, що лінія підвищень (головний вододіл) розділяє її на два макросхили. Перевали, що проходять через такий вододіл, можна вважати *головними*. Перевали, які з'єднують басейни двох різних річкових систем, можна умовно відносити до *перевалів першого порядку*;

двох великих приток першого порядку – *перевалів другого порядку*, а решту – *нижчого порядку*. При цьому головні можуть одночасно бути перевалами якогось із порядків.

Однією з характеристик, якою здебільшого цікавляться туристи, водії і звичайні пасажери автотранспорту, є висота перевалу. Пропонуємо за висотою перевали Українських Карпат відносити до *середньогірних* (висота понад 1000 м над рівнем моря), *низькогірних* (від 500 до 1000 м) та *горбогірних* (300–500 м).

У географічному відношенні перевали можна розподілити також за розміщенням їх у геоморфологічних областях Українських Карпат, яких прийнято виділяти сім, а також за одиницями адміністративно-територіального устрою – у чотирьох областях. Найбільша кількість перевалів поширена у межах синклінальних (вгнутих у тектонічному відношенні) територій Карпат – Вододільно-Верховинської області, Березне-Липчанської улоговини області Закарпатського низькогір'я, стику Полонинсько-Чорногірських Карпат та Мармароського кристалічного масиву. Зведені дані про перевали подаються у таблиці 1.

Таблиця 1

Головні перевали

Щоб охарактеризувати головні перевали розглянемо їх у поєднанні з оглядом особливостей простягання Головного карпатського вододілу (Г. к. в.) у межах України. Він розділяє річки північно-східного та південно-західного макросхилів Українських Карпат.

У північно-західній частині Головний карпатський вододіл бере початок від українсько-польського кордону поблизу Ужоцького перевалу, де стикається з Головним європейським вододілом (вододіл, що відділяє річки басейну північних морів Атлантичного океану, від тих, що течуть у південному напрямку). Далі на південний схід Г. к. в. проходить по гребеню *Верховинського вододільного хребта*, який є частиною геоморфологічної підобласті *Верховинського низькогір'я Верховинсько-Вододільних Карпат*. Вважають, що у недалекому геологічному минулому головний вододіл і у цій частині Карпат проходив по Полонинському хребту, а пізніше змістився на північ. Це відбулося за рахунок того, що верхів'я приток Тиси перерізали Полонинські хребти. У міжгірних улоговинах вони перехопили частину річок, які раніше текли на північ.

Верховинський вододільний хребет простягається від витоків річок Уж та Сан до верхів'їв річок Ріка та Мізунка. Він має звивисту лінію основного гребеня хребта і дуже розчленовані схили. Численні притоки Тиси розділяють південно-західний схил вододільного хребта на окремі відроги та кряжі. Висоти його у північно-західній частині здебільшого не перевищують 800–1200 м. Найвищі вершини на цьому відтинку Бескид – 1012 м, Дрогобицький Камінь – 1186 м. У середній частині Верховинського вододільного хребта ланцюг вершин підноситься на 1300–1400 м: Великий Верх – 1309 м, Пікуй – 1408 м – найвища точка Львівської області. В південно-західному напрямку хребет знову опускається до висот 800-1000 м. Найвища точка на схід від гори Пікуй вершина Чорна Ріпа – 1286 м.

Саме сідловини Верховинського вододільного хребта, у схили якого

глибоко врізані верхів'я річок, стали місцями більшості *головних* перевалів Українських Карпат. Найзахідніший з них **Ужоцький** перевал, через який проходить залізниця і шосе, що з'єднують Ужгород і Самбір. Він має висоту 852 м (у багатьох джерелах помилково вказано 889 м). Лінія вододілу на цьому перевалі першого порядку розгалужується у північно-східному напрямку, розділяючи верхів'я Ужа (басейн Дунаю), що належить до південно-західного макросхилу Українських Карпат, і Сяну (басейн Вісли) та Дністра на північно-східному макросхилі. Так залізниця перших близько 15 км йде вздовж Сану, а тоді перетинає Санський хребет тунелем і виходить у басейн Стрия (права притока Дністра). Шосе з Ужоцького перевалу спочатку йде у північному напрямку майже по лінії Головного Європейського вододілу, а далі опускається у долину Стрия.

Наступний головний перевал першого порядку на Верховинському вододільному хребті у південно-східному напрямку – **Руський шлях** (1217 м). На старих картах Руський Путь, але чи варто реанімувати назву, яка сприймається як русизм. Він тільки пішохідний і найбільшу цікавість становить як орієнтир для пішохідних туристів. Через нього можна перейти з Либохори у Львівській області до села Буковець у Закарпатській області.

Відтинок шосе із Стрия до Мукачева на трасі Київ – Чоп проходить через **Латірський перевал** (775 м). До 80-х років ХХ століття перевал був другорядним, оскільки основний рух автотранспорту ішов через Середньовецький перевал. На початку ХХІ століття в ході спорудження автомагістралі європейського рівня Київ – Чоп шосе проклали саме через Латірський перевал. Через нього сьогодні здійснюється найбільш жвавий рух автотранспорту.

Децю південніше Латірського перевалу на вододільному хребті знаходиться **Середньовецький перевал** – 839 м. Його ще називають просто Верецьким перевал (Ворітський, перевал Руські Ворота). Він як і два попередні перевали знаходиться на вододілі річок Стрия та Латориці. Однак на під'їзді до нього із сторони Львівщини між селами Тухолька і Климець потрібно здолати ще один з двох Климецьких перевалів нижчого порядку, що з'єднують басейни річок Опір і Стрий. Висота нижчого 932,3 м, а вищого – 1001,2 м.

Верецький перевал має давню і дуже різнопланову історію. За свідченням Нестора-літописця, у 896 році майже півмільйона кочівників з Уралу та Поволжя здолали цей перевал і продовжили рух у напрямку Середньодунайської низовини. Сьогодні Верецький перевал є місцем паломництва угорських туристів, оскільки саме через нього племена угорців прийшли в Європу. З історичних джерел відомо, що у 888 році візантійський імператор Лев VI Мудрий запросив угорців взяти участь у боротьбі проти болгар, дозволивши їм переселитися з Уралу до Дакії. Вже у 894-896 роках основна маса мадярських племен на чолі з Арпадом під тиском печенігів зі сходу перейшла Карпати й завдала поразки болгарам, а відтак осіла на Середньодунайській низовині. Рух угорців через Верецький перевал підтверджують археологічні дослідження угорських поховань у селі Крилос неподалік Галича та місті Берегово на Закарпатті.

На початку весни 1241 р. монголо-татарське військо на чолі з ханом Батиєм прорвалося через Руські ворота. Подолавши укріплені засіки на

перевалі, вони рушили до Нижніх Воріт. В околицях селища воєвода Діонісій на чолі невеличкого русинського війська зробив невдалу спробу зупинити рух завойовників на Закарпаття.

У новітні часи Верецький перевал вписаний трагічною сторінкою в українській історії. У березні 1939 року неподалік перевалу угорські фашисти розстріляли кількасот вояків Карпатської Січі, які захищали незалежність Карпатської України. Серед загиблих було чимало галицьких добровольців.

Басейни Опору (Дністра) і Вічі (Тиса-Дунай) з'єднує перевал **Бескид** або Скотарський висотою 974,5 м. Поблизу нього вододільний хребет довгим тунелем (1750 м – найдовший в Українських Карпатах) перетинає залізниця Стрий – Мукачево.

Перевал **Новоселицький** (876,0 м), через який іде польова автомобільна дорога із с. Ялинкувате (Львівська область) до с. Новоселиця (Закарпатська область).

Від верхів'їв Мізунки (басейн Дністра) та лівої притоки Ріки – Лопушної до Ясинської улоговини широкою смугою простягається друга підобласть Вододільно-Верховинських Карпат *Привододільні* або *Внутрішні Горгани*. Вододільна частина підобласті починається від **Торунського** перевалу (930,6 м) і йде низькогір'ям з абсолютними висотами близько 1000 м. Поблизу перевалу знаходиться цвинтар з Першої Світової війни. Через цей головний перевал першого порядку зараз проходить автодорога Долина – Міжгір'я.

Далі на вододільному хребті окремі вершини піднімаються до 1200—1400 м (Вишківський Горган – 1439 м). За цією вершиною Головний карпатський вододіл знову опускається до висот 1000—1200 метрів, дуже звивистою лінією розмежовує витoki Терєблі, що належить до південно-західного макросхилу та Свічі, а далі Лімниці, що несуть свої води до Дністра. Найвищою точкою на цьому відтинку вододілу є вершина Верх Чорної Ріки (1269 м). З південно-східного схилу цієї вершини бере початок Мокрянкa – витік Терєсви – ще однієї правої притоки Тиси. У верхів'ях Терєсви Г.к.в. двічі заходить в *область Зовнішніх (Скибових) Карпат* (підобласть Скибових Горган). Перший раз на відтинку майже 3-х кілометрів на вершину Паппадя (1740,6 м) та схил гори Корєтвина (1670,9 м) до відмітки 1594,9. Там він різко повертає на південь і проходить у цьому напрямку відносно низьким (1000-1200 м) хребтом Привододільних Горган. На цьому відтинку знаходиться пішохідний на сьогодні **Німецький** перевал або Німецька Поляна (1177 м). Назва його походить очевидно від того, що в часи Австро-Угорщини та Чехословаччини на Закарпатті у верхів'ях Мокрянки сформувався осередок німецького заселення.

Верхів'я Лімниці Г.к.в. огинає вершинами Прєлука (1520 м), Буштул (1691 м), Велика Кепута (1607 м), Мала Кепута (1560 м). Другий витік Терєсви – Брустурянка знову вдається своїми витокami далеко на північ, знижуючись до висот близько 1300 м над рівнем моря. Там він знову виходить на хребти Скибових Горган – Кінець Горгану (1580 м), Тавпиш 1451 м), Таупширку (до відмітки 1464 м). Коротким ланцюгом відносно низькогір'я лінія вододілу з Таупширки переходить на найвищу частину Привододільних Горган і всієї геоморфологічної області Вододільно-Верховинських Карпат. На цьому фрагменті низькогір'я знаходиться умовно проїзний перевал **Лєгіонів** (висота 1110,2 м). Його назва пов'язана з подіями першої світової війни. Тут в 1914

році польські легіони, що протистояли наступу російських військ на Закарпаття. Місцеві мешканці села Бистриця (колишня назва Рафайлів) називають перевал Великі Рогодзи. Сьогодні на перевал із с. Бистриця (Івано-Франківська область) виводить ґрунтова дорога, яка у верхній частині брукована.

Далі у південно-східному напрямку Г.К.в. у верхів'ях Бистриці Надвірнянської виходить на хребет Братківської з вершинами Дурня – 1705 м, Гропа – 1759 м, Братківська – 1788 м, Руська – 1677 м, Штиришора – 1612 м, Чорна Клива – 1719 м. На південно-західному макросхилі з хребта Братківської беруть початок один із витоків Брустурянки – Турбат та Тиси – Чорна Тиса.

Дальше на схід від Чорної Кливи Г. к. в. заходить у межі ще однієї підобласті Вододільно-Верховинських Карпат – *Ясиня-Ворохто-Путильське низькогір'я*. Він на межі Привододільних Горган з хребтами Ворохто-Путильського низькогір'я опускається до 900–1300 м. Найвищі вершини на цьому відтинку вододілу: Плоска – 1353 м, Довга – 1371 м. У зниженій частині вододільного хребта знаходиться **Яблуницький** перевал (висота 921 м), через який проходить шосейна дорога з долини Пруту в долину Чорної Тиси. У більшості джерел чомусь помилково фігурує висота перевалу 931 м. Перевал другого порядку, оскільки Прут і Тиса є притоками Дунаю. Неподалік від Яблуницького у східному напрямку знаходиться умовно-проїзний **Вороненківський** перевал (879,3 м). Тут проходить залізниця, що веде із Львова у Рахів.

Обігнувши з півночі розлогу Ясинянську міжгірну улоговину, Головний карпатський вододіл виходить на *Полонинсько-Чорногірські Карпати*. Спершу проходить вершинами хребта Кукул (1539 м), а далі у південному напрямку виводить на Говерлу (2061 м). Від найвищої вершини України Г.к.в. тягнеться у південно-східному напрямку до вершини Піп Іван (2028,5 м). Звідти через Васкуль (1731 м), Щавник (1378 м), Радуль (1598 м) виходить на Стіг 1651 м).

Від Стога починається чивчинський відрізок Г. к. в. Чивини є підобластю *Мармароського масиву*. Куполоподібні скелясті вершини Чивчин піднімаються тут на висоти близькі до 1700 м і більше над рівнем моря. Від Стога вододіл проходить такими вершини, як Рогеска (1570 м), Копілаш (1594 м), Будичевська Велика – 1678 м, Сулигул – 1688 м, Рижувата (1641 м), Коман (1724 м), Команова (1734 м), Гнатася (1766,5 м – найвища точка Чивчин в межах України). З безіменної вершини (1557 м) Головний карпатський вододіл виходить за межі території України у Румунію.

На всьому протязі Чивчинських гір лінія вододілу проходить кордоном і розділяє витки Черемошу в Україні (басейн Пруту) і витки Вішеу у Румунії (басейн Тиси). Тут виражений тільки один перевал, який за назвою вершини у сідловині під якою він проходить його можна назвати **Копілаським** (1500 м). Ґрунтова дорога виводить сюди із присілка Шибене села Явірник Верховинського району Івано-Франківської області до села Поеніле-де-суб-Мунте (Руська Поляна) у Румунії. У перспективі на цьому перевалі планується створити пропускний пункт для пішохідних туристів з України та Румунії.

Перевали північно-східного макросхилу

Багато перевалів північно-східного макросхилу приурочені, як і головні

перевали, до Вододільно-Верховинських Карпат, а також до Скибових Карпат (особливо Буковинських). Більшість з них є перевалами другого і нижчого порядків. Передусім вони зв'язують між собою автодороги, які йдуть до головних перевалів вздовж річок.

Важливим перевалом першого порядку, який з'єднує автошляхи басейнів Дністра та Дунаю, є **Лоївський перевал** (570 м) на *Передкарпатській височині*.

Два перевали (Вовчківський і Східницький) у межах *Верхньодністерських Бескидів* як і Лоївський належать до низькогірних. Через них проходять автошляхи місцевого значення. Єдиний автомобільний перевал у *Скибових Горганах* – **Вишківський** (986 м) є під'їзним до головного Торунського перевалу. У підобласті Скибових Горган є ще два важливі пішохідні перевали, які відомі практично всім справжнім цінителям походів Карпатами. Серед них перевал першого порядку, що з'єднує басейн Дністра через Зеленицю, Бистрицю та Дунаю через Жонку, Прут – Переслоп (994 м) у *Довбушанських Горганах*. Перевал Рижі (1190 м) у *Запрутських Горганах* переводить із басейну Пруту поблизу Ворохти у басейни його приток – Черемошу, а далі Пістинки.

У *Покутсько-Буковинських Карпатах* є ціла група перевалів. Серед власне Покутських найінтенсивніший рух здійснюється через автомобільний перевал **Буковецький** (810,3 м). Він забезпечує транспортне сполучення між райцентрами Івано-Франківщини – Верховиною та Косовом. **Лючківський** (670 м) також є перевалом нижчого порядку, який має місцеве значення. Закритим для переїзду автотранспорту на сьогодні є перевал Німчич (586,3 м) у Буковинських Карпатах. За висотою (470 м) **Вижницький** перевал належить до горбогірних, але щодо природного статусу він є перевалом другого порядку, оскільки вододіл на ньому розділяє басейни двох великих приток Дунаю – Прута і Сірету.

Верхню частину басейну Сірету з'єднує з водозбором Малого Сірету ґрунтова умовно-проїзна дорога, що проходить через перевал **Мочерка** (970,5 м).

Інші чотири перевали Буковинських Карпат відділяють басейн Сучави (правої притоки Сірету), яка основною своєю течією протікає у Румунії від басейну верхнього Сірету. Серед них **Фальківський** (987 м), **Чимирнар** (1000,3 м) та **Садів** (1077 м) є на сьогодні пішохідними. До кожного з них у 1951-53 роках були прокладені вузькоколіїні залізниці. Цікавим є те, що рух через Фальківський перевал і перевал Садів здійснювався на канатно-рейковій тязі. Тобто через перевали вагони перетягали тросами за принципом противаг – один вагон піднімався по одному схилу, а із протилежного схилу інший опускався. Вниз йшли вагони, завантажені лісом, а уверх – порожні. Закрита вузькоколіїнка до перевалів в 1965 р., а до 1970 р. – розібрана.

Ще один сіретсько-сучавський перевал **Шурдин** (1173,5 м) є найвищим автомобільним перевалом в Українських Карпатах. Дорога через нього прокладено ще за часів Австро-Угорщини. На під'їзді з кожного боку має понад 20 серпантиноподібних поворотів. В останнє десятиліття рух рейсових автобусів через нього заборонили. Однак у літній період перевал переїжджають і легкові автомобілі. В останні роки перевал Шурдин став осередком проведення різноманітних авторалі.

У межах північно-східного макросхилю *Вододільно-Верховинських Карпат* перевалів небагато. Серед них два вже згаданих **Климецьких** перевали у геоморфологічному районі *Стрийсько-Санської Верховини* та **Кривопільський** (969,9 м), **Столи** (1130 м) та **Плосківський** (970,8 м) у межах *Ворохто-Путильського низькогір'я*. Климецький перевал висотою 1001,2 м є найвищим на сьогодні серед автомобільних перевалів, через які проходить автодорога з твердим покриттям. Через Кривопільський перевал, на якому помилково встановлена табличка з висотою 1013 м, проходить асфальтова дорога з Ворохти у Верховину. Плосківський перевал має автодорогу без твердого покриття, яка з'єднує райцентр Путилу з Селятином та ще рядом прилеглих сіл.

В області *Полонинсько-Чорногірських Карпат* перевали північно-східного макросхилю є тільки в горах *Яловичори*. Це умовно-проїзний перевал **Семенчук** (1410 м), автомобільний без твердого покриття **Джоголь** (1159,8 м) та пішохідний **Лопушнянський** (1168,6 м).

Перевали південно-західного макросхилю

Перевали південно-західного макросхилю знаходяться у межах Закарпатської області. Розміщуються вони у два ряди, зв'язуючи автодороги, що ведуть вздовж приток Тиси. Перший ряд повністю розміщений в області *Вододільно-Верховинських Карпат*. З північного заходу на південний схід тут проходять автомобільні дороги через перевали **Гусненський** (898 м), **Подобовецький** (731,4 м), **Синевирський** (793 м). Перевал **Прислоп** або **Колочавський** зараз можна віднести до умовно проїзних, а **Околи** (1193,5 м) – пішохідних.

Другий ряд перевалів Закарпаття утворюють передусім ті, що розміщені у *Березни-Липчанській улоговині*, яка розділяє Карпатську складчасту споруду і Вулканічні Карпати. За абсолютною висотою вони не перевищують 400 м (**Оленівський** – 398 м, **Росошський** 354 м, **Липецький** – 315 м), тобто є горбогірними, але завдяки значному врізу річок мають відрізки досить стрімких підйомів.

Продовжують лінію перевалів Вулканічних Карпат ще два перевали *Закарпатського низькогір'я*, а власне *Верхньотисенського горбогір'я* – **Копашнівський** (399,5 м) та **Грунківський** (350 м). Дальше на південний схід є два перевали, що перетинають відроги Свидівця області *Полонинсько-Чорногірських Карпат* – **Калинський** (673,9 м) та **Чучок** (717 м). Завершують цей ряд перевалів два умовно проїзні перевали *Рахівських гір* – **Кобилецький** (880 м) та **Рахівський** (1023,8 м).

Ще два пішохідних перевали південно-західного макросхилю є у *Полонинсько-Чорногірських Карпатах*. Це перевал **Прислоп** (937,6 м) в центральній частині основного хребта *Полонини Боржава* та **Шешульський** (1591,1 м) у *Чорногорі* між вершинами Петрос і Шешул. Останній з названих перевалів є найвищим в Українських Карпатах.

У межах Полонини Рівної є низькогірний автомобільний перевал **Уклін** (551,9 м).

Деякі висновки

Значне зацікавлення серед туристів та подорожуючих становить

співвідношення перевалів за висотою. Тому пропонуємо рангований список п'яти найвищих перевалів серед різних за прохідністю.

Таблиця 2

Найвищі перевали Українських Карпат

Місце	Назва перевалу	Висота, м	Геоморфологічна область
Автомобільні з твердим асфальтовим покриттям			
1	Климецький 1	1001,2	Область Вододільно-Верховинських Карпат
2	Вишківський	986,0	Область Зовнішніх (Скибових) Карпат
3	Кривопільський	969,9	Область Вододільно-Верховинських Карпат
4	Климецький 2	932,3	Область Вододільно-Верховинських Карпат
Автомобільні без асфальтового покриття			
1	Шурдин	1173,5	Область Зовнішніх (Скибових) Карпат
2	Джоголь	1159,8	Область Полонинсько-Чорногірських Карпат
3	Плосківський	970,8	Область Вододільно-Верховинських Карпат
4	Гусненський	898,0	Область Вододільно-Верховинських Карпат
5	Чучок	717,0	Область Полонинсько-Чорногірських Карпат
Умовно проїзні			
1	Копіласький	1500,0	Область Мармароського масиву
2	Семенчук	1410,0	Область Полонинсько-Чорногірських Карпат
3	Легіонів	1110,2	Область Вододільно-Верховинських Карпат
4	Рахівський	1023,8	Область Мармароського масиву
5	Бескид (Скотарський)	974,5	Область Вододільно-Верховинських Карпат
6	Верняцький	947,7	Область Мармароського масиву
Пішохідні			
1	Шешульський	1591,1	Область Полонинсько-Чорногірських Карпат
2	Руський шлях	1217,0	Область Вододільно-Верховинських Карпат
3	Околи	1193,5	Область Вододільно-Верховинських Карпат
4	Рижі	1190,0	Область Зовнішніх (Скибових) Карпат
5	Німецький	1177,0	Область Вододільно-Верховинських Карпат

Статус прохідності перевалів очевидно в перспективі суттєво видозміниться, оскільки доріг з твердим покриттям у Карпатському регіоні явно не вистачає. На сьогодні таблиця відображає існуючий стан речей.

Серед населених пунктів найбільше перевалів оточують село Долішний Шепіт у Вижницькому районі Чернівецької області. Безпосередньо із села шляхи ведуть на п'ять перевалів – Шурдин, Садів, Чемирнар, Фальків та Мочерка.

Література

1. Географічна енциклопедія України: В 3 т. – К.: Укр. енциклопедія ім. М.П. Бажана, 1989—1993.
2. Гілецький Й. Р Транспортні шляхи та проблеми оптимізації природокористування в Українських Карпатах //Екологія: Проблеми адаптивно-ландшафтного землеробства: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Івано-Франківськ – Коломийська дослідна станція) – Івано-Франківськ, Симфонія форте, 2006. – С. 124–127.

3. Гілецький Й. Р. Популярно про Українські Карпати та основні пішохідні маршрути – Івано-Франківськ: Місто НВ, 2007. – 176 с.
4. Кравчук Я., Зінько Ю., Брусак В., Гнатюк Р., Кричевські Д. Рекреаційна оцінка рельєфу Українських Карпат //Проблеми геоморфології і палеогеографії Українських Карпат і прилеглих територій: Збірник наукових праць. – Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2006. – С. 257–273.
5. Природа Українських Карпат /За ред. К.І. Геренчука. – Львів: Видав-во Львівського ун-ту, 1968. – 265 с.
6. Рудько Г., Кравчук Я. Інженерно-геоморфологічний аналіз Карпатського регіону України. – Львів, 2002. – 172 с.

Опубліковано:

Гілецький Й. Р. Перевали Українських Карпат. Географія та основи економіки в школі. Київ. 2009. № 1. С. 40–41.