

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ТА ОХОРОНИ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

І.О. НОВАКОВСЬКА, доктор економічних наук, доцент

Email: novmailll@ukr.net

Національний авіаційний університет

М.П. СТЕЦЬЮК, кандидат економічних наук

Email: 19570511@ukr.net

Національний авіаційний університет

Н.Ф. ІЩЕНКО, аспірант

Email: natalakai@ukr.net

Інститут агроєкології і природокористування НААН

Л.Р. СКРИПНИК, аспірант

Email: liliia-nahorna@ukr.net

Інститут агроєкології і природокористування НААН

Анотація. Проведено дослідження місця та значення земельних ресурсів в системі авіаційного транспорту. Як показує проведений аналіз, землі авіаційного транспорту в загальній структурі земель не займають вагомих позицій (Ікластер). Але, за умови ефективного використання, ці землі можуть бути фактором поліпшення фінансових показників діяльності аеропортів. Показано, що в питаннях використання земель важливу роль грають економічні важелі, як сукупність засобів, які функціонують в економічній площині та оперують цілями економічного характеру. Проведено аналіз можливостей та потенціалу економічних інструментів регулювання. Досліджено характеристики інституціонального забезпечення впровадження економічних важелів. Сформовано пріоритети економічного впливу щодо можливостей використання та охорони земель авіаційного транспорту. Показано, що при формуванні політики землекористування важливо враховувати інтереси стейкхолдерів та можливості об'єктного підходу до регулювання, який передбачає вплив щодо земельних ресурсів (об'єкту) за допомогою групи інструментів.

Ключові слова: земельні ресурси, авіаційний транспорт, економічні інструменти, пріоритети впливу.

Постановка проблеми.

Авіаційний транспорт відіграє важливу роль в розвитку транспортної мережі держави. В умо-

вах прискореного розвитку туризму, бізнесової діяльності, інших видів активності, роль авіаційних перевезень є значущою. Важливо акцентувати увагу, що авіаційний транспорт

за своїм характером виступає інтегративним та формуючим нові види діяльності. Мова йде зокрема, щодо послуг сервісу, допоміжних галузей. Крім того, ця діяльність сприяє розвитку й іноземних зв'язків. А це вже питання зовнішньоекономічних процесів. Таким чином, за своїм характером авіаційна діяльність є складним комплексом з багатьма цілями та пріоритетами.

За своїм змістом і структурою авіаційний транспорт передбачає розміщення об'єктів інфраструктури, інформаційних сервісів в межах певних земельних ділянок, які виступають базисом такої діяльності. Разом з тим, як показує практика, земельні ділянки, використовуючись за звичним сценарієм, не повною мірою сприяють функціонуванню авіаційної галузі в цілому. У зв'язку з цим, з метою поліпшення засад функціонування об'єктів інфраструктури, важливим питанням виступає розробка нових підходів до використання земель, одними з яких є поширення економічних принципів регулювання.

Аналіз наукових досліджень і публікацій.

Зараз є цілий перелік наукових розробок з питань розвитку авіаційного транспорту, його пріоритетних шляхів та можливостей. Цими питаннями займаються вчені не тільки в галузі економіки, але й суміжних галузей. Разом з тим, розробки, які вивчають особливості поведінки з землями авіаційного транспорту, є досить малочисельні. Загалом, можливо виокремити ряд досліджень та праць цих двох напрямів, які формують бачення та шляхи вирішення проблемних моментів. Важливими є

розробки з питань поведінки із земельними ресурсами (Дорош 2011; Галушко 2006). Ці роботи формують базисне уявлення щодо можливостей та особливостей земельних ресурсів, розуміння їх функцій та політики використання. Можливості використання земель авіаційного транспорту та характеристики цього процесу досліджуються в розробках (Бондарчук 2009; Новаковська 2017).

Поряд з цим, малодослідженими є питання економічних аспектів використання та охорони земель авіаційного транспорту. Мова йде щодо можливостей впровадження економічних важелів процесу використання земель, потенціалу економічних інструментів регулювання. Виходячи з цього, метою статті є дослідження системи економічних аспектів використання та охорони земель авіаційного транспорту для формування нових пріоритетів державної політики розвитку як інфраструктури аеропортів, так і використання земельних ресурсів в цій галузі.

Методичною базою дослідження є сукупність сучасних методів дослідження: використання системно-структурного дало змогу визначити сутність, структуру і основи економічних важелів регулювання; статистичного аналізу – для дослідження стану і динаміки розвитку аеропортів; компаративний – для співставлення розподілу земель транспортно-комплексу за кластерами; інформаційно-комп'ютерні використовувалися для аналізу характеристик земель авіаційного транспорту.

Інформаційне забезпечення формується за рахунок правових положень центральних і регіональних органів державної влади, офіційної інформації державних органів влади.

Виклад основного матеріалу.

Аеропорти відіграють важливу роль як в економіці, так і в питаннях підтримки діяльності інфраструктури. Статистичні показники розвитку авіаційної галузі за 2018 р. показують її стійкий розвиток. За інформацією ДП «Украерорух», за звітний рік обслуговано 300,9 тисяч польотів проти 254 тисяч польотів за 2017 р.

Щодо діяльності аеропортів, то приватні рейси вітчизняних та іноземних компаній обслуговували 20 українських аеропортів та аеродромів. За звітний період кількість відправлених та прибулих повітряних суден склала 182,8 тисяч одиниць (Інформація в галузі авіатранспорту Міністерства інфраструктури України. режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>. перегляд 11 липня 2019 р.). Крім того, поступово зростає обсяг перевезених вантажів: 120,1% в 2018 р. до січня-листопада 2017 р.

Щодо обсягу перевезених вантажів, то з 2014 р. спостерігається зростання показників, і в 2018 р. ці характеристики досягли передкризового рівня 2013 р. – 99,2 тис. т. Але ще є потенціал зростання показника, адже в 2003 р. показник становив 148,4 тис. т. Як показують статистичні показники, обсяги перевезених вантажів вагомо залежать і корелюються впливом стабільних періодів та кризових. За умови проведення економічних реформ та забезпечення і підтримки економічного зростання, це формуватиме умови до продовження тенденції зростання обсягу перевезених вантажів (Інформація ресурсу “Укрстат”).

Позитивною рисою є той факт, що поступово зарубіжні авіакомпанії проявляють інтерес до розвитку авіапере-

везень. Зокрема, вже є факти початку діяльності таких компаній та розширення, за їх допомогою, напрямів перевезень. Також, зарубіжні компанії, формуючи конкуренцію, сприяють таким чином, поліпшенню характеристик розвитку авіаційного транспорту. В межах цієї тенденції, тренду, поступово будуть імплементуватися передові зовнішні підходи до ведення діяльності в галузі авіаперевезень (зокрема, і щодо використання земельних ресурсів). Разом з тим, важливо, щоб не було формування штучних перешкод для таких авіакомпаній та закриття для них окремих рейсів та аеропортів. Такі приклади вже є і вони показують, що є вагомий лобістський вплив в цій галузі. Але з часом такі впливи будуть долатися.

Необхідним елементом діяльності кожного аеропорту та авіаційного транспорту є земельні площі. Важливим питанням є дослідження правових рамок поводження із землями авіаційного транспорту, адже саме ці рамки формують «коридор можливостей» для трансформації поточних принципів використання земель та імплементатії нових засад регулювання. У ст. 72 Земельного кодексу України вказано, що «до складу земель авіаційного транспорту належать землі під: аеропортами, відокремленими спорудами ..., станціями ..., ремонтними заводами цивільної авіації ..., службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту» [5].

Також, згідно Повітряного кодексу, до складу земель аеропортів (аеродромів) необхідно зараховувати «земельні ділянки, на яких розташовані будівлі, споруди та обладнання, а також земельні ділянки, необхідні для забезпечення роботи аеропорту (аеродрому) та визначені генеральним планом» [10].

Що стосується земель авіаційного транспорту, то їх питома вага є не високою в загальній структурі земельного фонду. За інформацією Держгеокадастру, землі повітряного транспорту становлять 9,5 тис. га, з них 87,4 % – забудовані землі. Серед всіх видів транспорту землі авіаційного транспорту за площею займають третю позицію після земель автомобільного та залізничного транспорту (рис. 1).

Таким чином, за вагою площ земель транспортні галузі можливо диференціювати в межах двох кластерів, перший з яких формують залізничний і автомобільний, а другий – трубопровідний і повітряний транспорт. Але, варто зауважити, що такі порівняно невисокі показники площ земель авіаційного транспорту не заважають впровадженню нових форм і підходів до використання економічних важелів.

Важливим є формування пріоритетів економічного впливу щодо можливостей використання та охорони земель авіаційного транспорту. Цей вплив досягається за допомогою економічних важелів як сукупності засобів, які функціонують в економічній площині та оперують ціля-

ми економічного характеру. Метою дії важелів є формування точкового впливу для генерації імпульсу, який, в свою чергу, здійснює вплив щодо об'єкту. Такими важелями можуть бути, зокрема, інструменти ренти, інвестицій тощо. В умовах ринкової економіки економічні важелі є досить дієвими, адже забезпечують зв'язок між об'єктом інфраструктури та ринковим середовищем.

Досліджуючи можливості та потенціал економічних важелів регулювання, важливим питанням є інтерес суб'єктів, які повинні сприяти та підтримувати функціонування цих інструментів. Йдеться щодо позицій стейкхолдерів – зацікавлених сторін. Це можуть бути держава, місцеві громади. Якщо держава ініціює використання інструментів, то тут інший масштаб діяльності, регіон – специфічні характеристики. Цікавою є ситуація, коли стейкхолдером є суб'єкт підприємницької діяльності – аеропорт. Це цілком нормальна ситуація, адже ведеться діяльність, формуються грошові потоки, залучаються інші види бізнесу. За таких умов аеропорти можуть виступати стейкхолдерами

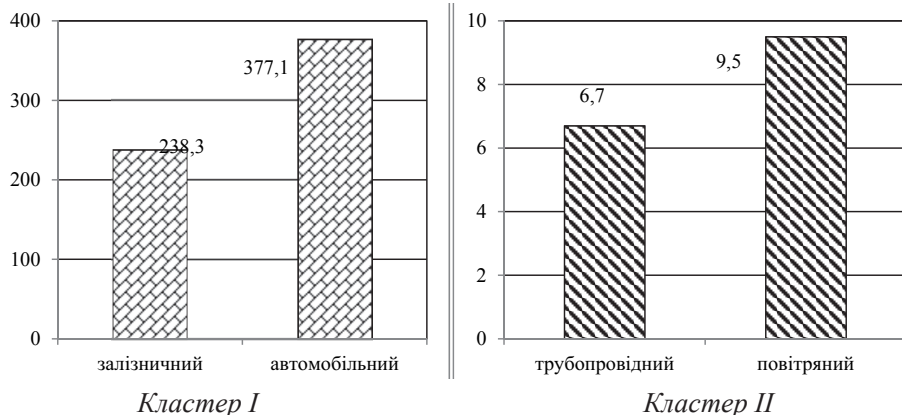


Рис. 1. Структура земель транспортного комплексу, тис. га
(за інформацією форми 6-зем Держгеокадастру)



Рис. 2. Можливі сценарії дії інструментів регулювання

в питаннях запровадження і регулювання використання економічних важелів для сфери землекористування.

Важливим є об'єктний підхід до регулювання, який передбачає, що механізм управління здійснює вплив для земельних ресурсів за допомогою певної групи інструментів – «пучка інструментів» (рис. 2). Мова йде, що в сучасних умовах такий підхід є раціональним та забезпечує можливість до широкого використання всіх властивостей інструментів регулювання.

Як приклад, інструмент ренти забезпечує та підтримує фінансові потоки до бюджетів, інвестиційні можливості передбачають акумуляцію капіталовкладень. Але якщо використовувати цілий спектр інструментів регулювання, то, таким чином, є можливість одночасного впливу властивостей ряду інструментів, що сприятливим чином вплине щодо можливостей використання та охорони земель авіаційного транспорту.

Якщо порівнювати об'єктний підхід до регулювання зі звичайним підходом (одиничне використання інструментів), то перший забезпечує більшу ефективність та масштабність впливу.

Економічні важелі можуть бути консервативними та інноваційними. До числа перших можливо зарахувати ті, що вже використовуються протягом досить тривалого періоду часу і є звичними. Такими важелями можуть бути інвестиційні інструменти, земельна рента, *податкові інструменти та ін.* Використання цих важелів забезпечує формування фінансових потоків до бюджетів, але не високих (в межах певних можливостей).

Інноваційні важелі формують вагомий потенціал в сфері економіки, але їх впровадження потребує певних передумов. Зокрема, необхідним є розвинуте інституціональне середовище, існування ринкових умов, інтерес бізнесу до участі в регулюванні.

До числа таких важелів можливо зарахувати капіталізацію, екосистемне регулювання тощо. Важливою рисою є те, що інноваційні важелі вагомою мірою орієнтовані щодо можливості участі приватного капіталу. Крім того, щоб такі важелі працювали, необхідно досить високий рівень розвитку ринку та ринкового середовища, адже вони забезпечують умови прояву та розкриття можливостей таких важелів регулювання.

Кращим варіантом є використання як консервативних, так і інноваційних важелів регулювання (баланс потенціалів). Але реалії показують, що ситуація не є простою. Існуючі умови середовища, інституціональні пастки блокують можливості прояву і використання цих важелів регулювання.

Варто сказати, що, як показує аналіз основних процесів у сфері фінансово-економічного регулювання, характеристики інституціонального забезпечення визначаються наступними особливостями.

По-перше, існує чітко сформований інституціональний каркас, який здатний забезпечити базове функціонування галузі: протягом років незалежності, не зважаючи на існуючі недоліки, процеси природокористування розвивалися, набували нових рис і особливостей – цьому значною мірою сприяло сформоване інституціональне середовище; як наслідок цього, задовольнялися базові потреби.

По-друге, існуючий інституціональний каркас не здатний повною мірою задовольнити поточні потреби як для сфери природокористування в цілому, так і щодо його фінансово-економічного регулювання. При цьому, варто зазначити, що ці потреби постійно змінюються. Як показує оцінка поточної ситуації, поточні

параметри розвитку економіки постійно змінюються, тому і інституціональне забезпечення має реагувати на подібні зміни.

Крім того, специфіка діяльності авіаційного транспорту та його особливості також не сприяють повному використанню всього переліку важелів регулювання використання та охорони земель авіаційного транспорту.

Можливість використання груп інструментів (консервативні та інноваційні) також обумовлюється і специфікою аеропортів, їх локалізацією. Якщо, до прикладу, аеропорт розташований біля потужних бізнес-центрів, транспортних хабів, то в цьому випадку є можливість застосування інноваційних інструментів (поряд з консервативними). У випадку локалізації в межах провінцій, – більша перевага для інструментів консервативного характеру.

Важливим є і впровадження нових форм ведення діяльності. Як показує досвід, характерною є ситуація, коли до діяльності аеропортів залучаються приватні структури для забезпечення інвестицій. Це може досягатися шляхом оренди, часткової власності або власності на частину аеропорту. Також мова йде, зокрема, щодо можливостей ППП, яке передбачає можливість користування земельною ділянкою. Можливі форми партнерства – це холдинги, асоціації, концесії, кластери. Відповідно до Закону «Про державно-приватне партнерство», можливе будівництво злітно-посадкових смуг для аеродромів, яке неможливе без користування земельною ділянкою [4]. В рамках заходів з розвитку партнерства необхідним є формування перспективних планів та встановлення можливостей співпраці. Безперечно, для аеропортів такі можливості є певною мірою

обмежені, адже специфіка діяльності авіаційного транспорту та його особливості не сприяють впровадженню цієї форми діяльності.

В рамках ППП найкращим варіантом залучення інвестицій в розбудову аеропортів та їх інфраструктури є концесія. Земельні ділянки також локалізовані та можуть бути залучені до механізму концесії. Концесія є важливим різновидом партнерства. Її зміст полягає у тому, що суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) *передається в оренду певний об'єкт на чітко визначений період часу. Відбувається тимчасова передача прав на володіння, користування або отримання доходу від використання об'єкту.*

Висновки.

Як показує проведене дослідження, економічні аспекти грають важливу роль в процесі використання та охорони земель авіаційного транспорту. Ці підходи та інструменти є одним з тих важливих засобів, за допомогою яких можливо поліпшити систему землекористування в цій галузі. Як показує проведений аналіз, землі авіаційного транспорту в загальній структурі земель не займають вагомих позицій. Але, за умови ефективного використання, ці землі можуть посилити та бути фактором поліпшення фінансових показників діяльності аеропортів.

При формуванні політики землекористування важливо враховувати інтереси стейкхолдерів та можливості об'єктного підходу до регулювання, який передбачає вплив щодо земельних ресурсів (об'єкту) за допомогою групи інструментів. Економічні важелі (інструменти) за своїм характером можуть бути консервативними та інноваційними і, поряд з іншими засобами

регулювання, вони справляють позитивний вплив для сфери землекористування та формують спектр переваг.

Щодо можливих шляхів майбутніх досліджень, то важливим принципом є розробка таких засад трансформації системи економічних аспектів використання та охорони земель авіаційного транспорту, щоб існуючі підходи працювали та була можливість імплементації нових елементів до поточної системи. Важливою є розробка і формування принципів імплементації нових підходів та інструментів регулювання для сфери землекористування. Як показує іноземний досвід, такі можливості є і тому варто їх досліджувати, адже ці підходи вже показали свою ефективність. Важливим питанням є ініціатива приватного бізнесу щодо трансформації системи регулювання землекористування, адже приватні структури більш гнучкі та характеризуються швидкою імплементацією нових підходів.

Список використаних джерел:

1. Бондарчук Н.В. Поняття і характеристика земель авіаційного транспорту та їх правового режиму / Н.В.Бондарчук// Держава і право. – 2009. – Вип. 46. – С. 431–436.
2. Галушко В.П. Формування ринку землі в Україні / В.П. Галушко, Ю.Д. Білик, А.С. Даниленко. – К. : Урожай, 2006. – 277 с.
3. Дорош Й.М. Теоретико-методологічні основи розвитку земельних відносин в Україні : [монографія] / Й.М. Дорош. – К. : ВІПОЛ, 2011. – 286 с.
4. Закон України «Про державно-приватне партнерство»[Електронний ресурс]. – Режим доступу :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
5. Земельний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2768-14/page3>.

6. Інформаційний ресурс Міністерства інфраструктури [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.
7. Вантажооборот та обсяги перевезень вантажів у січні–листопаді 2018 року [Електронний ресурс]/ Держстат України. – Режим доступу :https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2018/tr/vp/vp_u/vp1118_u.htm.
8. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту [Електронний ресурс]/ Держстат України. – Режим доступу :https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm.
9. Новаковська О.І. Проблеми класифікації та формування земель авіаційного транспорту /О.І. Новаковська, Л.Р. Скрипник // Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. – 2017. – № 3. – С. 46–54.
10. Повітряний кодекс України[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
6. Novakovska, O. and Skrypnyk L. (2017) The matters of classification and formation of air transport lands. Land management, cadaster, and monitoring, 3, 46-54 [in Ukrainian]
7. The Verkhovna Rada of Ukraine. (2011). Air Code Ukraine: Ukrainian Government Publishing Service.
8. The Verkhovna Rada of Ukraine. (2002). Land code of Ukraine: Ukrainian Government Publishing Service.
9. The Verkhovna Rada of Ukraine. (2010). Law of Ukraine. On State and Private partnership: Ukrainian Government Publishing Service.
10. Volume of shipments by different kinds of transport from SpringerLink https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm

**I. Novakovska, M. Stetsyuk,
N. Ischenko, L. Skrypnyk**

**STRATEGY OF OF ECONOMIC EFFICIENCY
ENHANCEMENT FOR LAND USE OF AVIATION
TRANSPORT**

[https://doi.org/
10.31548/zemleustriy2020.01.08](https://doi.org/10.31548/zemleustriy2020.01.08)

Abstract. *The place and significance of land resources in the system of aviation transport have been researched. According to the analysis, aviation transport lands in the general structure of lands do not occupy significant positions (II cluster). But, if used effectively, these lands can be a factor in improving the financial performance of airports. It is shown that an important role in land use play economic levers as a set of assets that operate in the economic plane and operate for economic purposes. The possibilities and potential of economic instruments of regulation and characteristics of institutional support for the implementation of economic levers are research. The priorities of economic influence on the possibilities of use and protection of land of aviation transport*

References

1. Bondarchuk N.V. (2009). Notion and characteristics of air transport lands and their legal regime. State and Law, 46, 431-436 [in Ukrainian]
2. Cargo traffic and volume of transportation from January to November 2018 from Springer Link https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2018/tr/vp/vp_u/vp1118_u.htm.
3. Dorosh, Y. (2011). Theoretical-methodological basis of land relations development in Ukraine. Kiyv: VIPO[L[in Ukrainian]
4. Galushko V.P., Bilyk Y.D., Danylenko A.S. (2006). Land market equation in Ukraine. Ukrain: Urozhaj [in Ukrainian]
5. Informational resource the Ministry of Infrastructure, from SpringerLink <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.

have been formed. It is shown that it is important to account the interests of stakeholders and the ability of an objective approach to regulation when formulating land use policies.

Keywords: land resources, air transport, economic tools, priorities of impact.

И. Новаковская, М. Стецюк,

Н. Іщенко, Л. Скрипник

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ОХРАНЫ ЗЕМЕЛЬ
АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА**

[https://doi.org/](https://doi.org/10.31548/zemleustriy2020.01.08)

10.31548/zemleustriy2020.01.08

Аннотация. Проведено исследование места и значения земельных ресурсов в системе авиационного транспорта. Как показывает анализ, земли авиационного транспорта в общей структуре земель не занимают весомых позиций (Икластер). При условии эффективного использования эти земли могут выступать фактором

улучшения финансовых показателей деятельности аэропортов. Показано, что в вопросах использования земель важную роль играют экономические рычаги как совокупность средств, функционирующих в экономической плоскости и оперирующих целями экономического характера. Проведено анализ возможностей и потенциала экономических инструментов регулирования. Исследованы характеристики институционального базиса использования экономических рычагов. Сформированы приоритеты экономического влияния относительно возможностей использования и охраны земель авиационного транспорта. Показано возможности улучшения политики землепользования при условии интеграции интересов стейкхолдеров и возможностей объектного подхода к регулированию.

Ключевые слова: земельные ресурсы, авиационный транспорт, экономические инструменты, приоритеты влияния.