

## ПРОБЛЕМИ КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ФОРМУВАННЯ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

---

*Новаковська І.О., доктор економічних наук,  
Національний авіаційний університет  
Скрипник Л.Р., аспірантка  
Інституту агроекології і природокористування НААН  
E-mail:novmailll@ukr.net*

*Розглянуто стратегічні напрями розвитку авіаційної галузі і подолання сучасної класифікації землекористування авіаційного транспорту за цільовим призначенням. Обґрунтовано необхідність внесення змін до Земельного кодексу, Повітряного кодексу, Закону України «Про державний земельний кадастр» визначивши термін «землі авіаційного транспорту» єдино обґрунтованим для ведення обліку та регулювання земельних відносин. Запропоновано перелік робіт, необхідних для реалізації Програми розвитку аеропортів у сфері землекористування.*

**Ключові слова.** *Транспортна система, регулювання землекористування, категорія земель, режим використання земель, обмеження у землекористуванні.*

---

### **Постановка проблеми.**

Із 50 постійно діючих аеропортів, які існували у 1991 році, на сьогоднішній день в Україні функціонує лише 20 аеропортів, 2/3 з яких потребують реконструкції та суттєвого технічного переоснащення. Без відповідних інвестицій Україна може втратити статус транзитної держави, оскільки не в змозі самостійно відновити транспортну інфраструктуру. У зв'язку з вказаним заслуговує на особливу увагу міжнародний досвід розвитку аеропортів, зокрема у країнах Балтії, Грузії, Норвегії, Польщі. Це залучення іноземних компаній до управління та реконструкції аеропортів, особливо для розвитку туризму та відпочинку населення, координація діяльності мережі аеро-

портів зі створенням фондів розвитку авіамаршрутів, реалізація комплексних програм розвитку аеропортів, зменшення бази авіаційного збору за рахунок зростання неавіаційних доходів, збільшення рівня конкуренції на ринку авіаперевезень шляхом успішного функціонування не лише національних перевізників, а й лоукостів. [9]

Реалізація реконструкції та переоснащення вітчизняної авіаційної галузі здійснюється зараз у відповідності з Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року, що затверджена Кабінетом Міністрів України у 2016 році. [6] Основною метою вказаної цільової програми є стабільний розвиток передусім кожного з аеропортів, приведення інфраструктури авіаційного

транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним і комунальним майном. Однак заходи цієї програми повністю не відображають економічну доцільність ряду конкретних завдань і не зможуть забезпечити у такий короткий строк постійного розвитку інфраструктури аеропортів. Вважається за доцільне, у зв'язку з вказаним, розроблення окремої стратегії розвитку авіаційної галузі України до 2030 року, у відповідності з якою необхідно передбачити у державному та місцевих бюджетах до 50 % необхідних для цього ресурсів. Половину потрібних коштів пропонується залучити від приватних інвесторів.

Основою розвитку транспортної системи країни, її просторовою базою безумовно є земельно-ресурсний потенціал різних видів транспорту. Регулювання землекористування, як відомо, провадиться залежно від основного цільового призначення земельних ділянок. Особливістю авіатransпортного землекористування є зосередження на невеликій площі земель значної кількості об'єктів і споруд різного функціонального призначення, що забезпечують роботу авіаційного транспорту, і вимагають відповідного планування територій аеродромів і аеропортів. Виходячи з того, що аеродром відноситься до стратегічних об'єктів, а термінал аеропорту вважається об'єктом інвестування, розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності (державна, комунальна, приватна) та видами користування (концесія, оренда, суперфічії, серві-

тут) є досить складним і надзвичайно важливим завданням землеустрою відповідних територій. Обмеження у землекористуванні авіаційного транспорту на прилеглих до аеропортів територій охоплюють значні площі земель. За визначенням Повітряного кодексу (стаття 69) в межах приаеродромної території на відстані до 15 км від меж аеродрому забороняється відкрите складування харчових відходів, розміщення звалищ, спорудження або розбудова споруд, які сприяють масовому скупченню птахів і можуть створювати загрозу для повітряного руху.[5] Отже вказані обмеження стосуються ділянки землі, площа якої складає щонайменше 70 тис. га. Однак особливий порядок здійснення діяльності запроваджується на всій приаеродромній території і він включає такі її види:

- 1) будівництво, вибухові роботи;
- 2) діяльність, що сприяє скупченню птахів;
- 3) установлення радіовипромінювальних пристроїв;
- 4) роботи, пов'язані з використанням лазерних пристроїв, що можуть випромінювати у повітряний простір;
- 5) роботи, пов'язані із запуском ракет, метеорологічних радіозондів та куль-пілотів;
- 6) діяльність, пов'язана з польотами літальних апаратів, з викидами диму та газів, що можуть погіршувати видимість у районі аеродрому;
- 7) будівництво високовольтних повітряних ліній, висадка та вирощування дерев або зелених насаджень.

Крім того, у смугах повітряних підходів до аеродромів передбачається обмеження спорудження об'єктів, у яких може одночасно перебувати значна кількість людей, а також обмежено розташування високо-

вольтних повітряних ліній. Запроваджується зонування територій щодо розміщення житла та інших об'єктів з урахуванням рівня авіаційного шуму. Вказані фактори обумовлюють принципи організації території та формують вимоги щодо її землепорядкування.

Формування авіаційного землекористування та екологічнобезпечне використання земель авіаційного транспорту є надзвичайно актуальною темою наукових досліджень в сучасних умовах. Їх основним завданням є розроблення наукових основ та методологічних положень формування, функціонування та регулювання використання земельного потенціалу авіаційної галузі і методичних рекомендацій землепорядкування об'єктів авіаційного транспорту. Вказані проблеми майже не досліджувалися вітчизняними вченими.

### ***Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій.***

Проблеми формування несільськогосподарського землекористування, обґрунтування особливостей правового режиму категорій земель, їх використання, охорони, оцінки були об'єктом дослідження багатьох вітчизняних науковців. Особливо це стосується земель населених пунктів, передусім міст. Аспекти міського землекористування розглядалися в наукових роботах І.К. Бистрякова, В.А. Голяна, О.С. Дорош, Ш.І. Ібатулліна, А.Г. Мартина, І.О. Новаковської, А.Я. Сохничя, М.Г. Ступеня, М.А. Хвесика. Щодо авіаційного транспорту, то найбільше дослідженими слід вважати питання визначення їх правового режиму. Вони відображені в публікаціях Н.В. Бон-

дарчук[1], В.В. Костицького[3], С.І. Хом'яченко. Значна кількість наукових праць стосується розміщення, проектування та спорудження аеропортів і аеродромів, інших об'єктів цивільної авіації. Однак питання землекористування авіаційної галузі розглядається ними побічно або ж зовсім не висвітлюється.

**Метою статті** є дослідження проблем класифікації земель авіаційної галузі за цільовим призначенням і обґрунтування методологічних основ формування авіатранспортного землекористування та регулювання обмежень щодо використання та охорони вказаних земель.

### ***Виклад основного матеріалу.***

Як відомо, землі України за основним цільовим призначенням поділяються на такі дев'ять категорій: землі сільськогосподарського призначення; землі житлової та громадської забудови; землі природно-заповідного та іншого природоохоронного призначення; землі оздоровчого призначення; землі рекреаційного призначення; землі історико-культурного призначення; землі лісогосподарського призначення; землі водного фонду; землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення.

Вказані категорії є головним інструментом регулювання використання земель, оскільки кожна земельна ділянка повинна використовуватися виключно відповідно до її цільового призначення та правового режиму кожної з категорій земель.[2]

Однак поділ земель на категорії, як свідчить практика, не завжди здійснюється за критерієм цільового призначення. У багатьох випадках ділянки відносяться до певної категорії за

суб'єктами використання (наприклад землі оборони), територіальним розміщенням (землі житлової та громадської забудови). Існуюча класифікація не охоплює всіх земель (наприклад, земель загального користування населених пунктів). Незрозумілою є формула «землі іншого призначення».

Окремі категорії земель нині сформовані не за цільовим призначенням земельних ділянок, а об'єднані за принципом особливості використання землі як просторового базису для функціонування та розміщення об'єктів певних галузей. Це передусім стосується категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. «Землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, – як вказується у статті 65 Земельного кодексу, – визнаються земельні ділянки, надані в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для здійснення відповідної діяльності». Названа відповідна діяльність об'єднує різні види економічної діяльності, цільове призначення використання земель під об'єктами кожної з видів якої має суттєві відмінності. У складі вказаної категорії земель лише підкатегорія земель транспорту включає 7 видів: землі залізничного транспорту; землі морського транспорту; землі річкового транспорту; землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства; землі авіаційного транспорту; землі трубопровідного транспорту; землі міського електротранспорту. Землі вказаних видів транспорту займають 640 тис. га земель України або понад 1 % загальної території держави.

Належність земельної ділянки до певної категорії на практиці визначається кількома способами, які

можуть давати різні наслідки: а) за фактичним становищем залежно від виду угіддя; б) за даними містобудівної і землепорядної документації; в) за проектами відведення земельних ділянок; є) за даними статистичної звітності. Визначальними для встановлення цільового призначення земель повинні бути дані державного земельного кадастру. [4]

Правовий режим, екосистемні функції, типи забудови, типи особливо цінних об'єктів земель транспорту обліковуються у кадастрі за окремим розділом (розділ 12) та одинадцятьма підрозділами (12.01 – 12.11). Окремий підрозділ відображає об'єкти природно-заповідного фонду в межах земель транспорту. Підрозділ 12.05 містить дані про землі для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту. [7]

У відповідності із Земельним кодексом України (ст. 72) та Законом України «Про транспорт» (ст. 33) до складу земель авіаційного транспорту віднесено: а) аеропорти, аеродроми, земельні ділянки, зайняті відокремленими спорудами, а також службово-технічними територіями з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; б) вертолітні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями і спорудами; в) ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден; г) земельні ділянки, зайняті службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. [2,8]

Отже, землі авіаційного транспорту об'єднують чотири групи земельних ділянок, що зайняті об'єктами єдиної транспортної системи Укра-

їни. Однак поряд з визначенням - «землі авіаційного транспорту» у Земельному кодексі вживається також, як термін, - «об'єкти повітряного транспорту», що обумовлює колізійність положень правового режиму землекористування. Так, згідно статті 83 Кодексу до земель комунальної власності, які не можуть передаватися у приватну власність, належать, зокрема, землі під об'єктами повітряного транспорту. Статтею 84 не дозволяється передавати у приватну власність також землі державної власності під об'єктами повітряного транспорту державної власності. Конкретно це може стосуватися стратегічних об'єктів - аеродромів, вертольотодромів, службово-технічних територій з будівлями і спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Вказані об'єкти і території, однак, за Земельним кодексом відносяться до складу земель авіаційного транспорту. Доречним буде підкреслити, що у Повітряному кодексі України таких термінів як «землі авіаційного транспорту» та «землі повітряного транспорту» не існує зовсім. Цей Кодекс регулює лише питання використання земель аеропортів (аеродромів). [5] Однак за офіційними даними державного земельного кадастру не існує таких підкатегорій земель як землі повітряного транспорту та землі аеропортів (аеродромів), тобто відсутні їх площі взагалі. Кадастр формується, як відомо, відповідно до Закону України «Про державний земельний кадастр» і положення про порядок його ведення, затвердженого Кабінетом Міністрів України. Чинними є досі й Норми відведення земель для аеропортів СН 457-74, що затверджені у січні 1974 року Держбудом колишнього Радян-

ського Союзу. Нормативів відведення земельних ділянок для розміщення інших об'єктів авіаційного транспорту не затверджено.

Удосконалення класифікації земель авіаційної галузі є необхідним не лише як з точки зору встановлення принципів формування землекористувань, а й для визначення обмежень у землекористуванні, організації екологічнобезпечного використання земель та оптимізації авіаційно-транспортного землекористування.

При цьому слід мати на увазі, що згідно Закону України «Про транспорт» (ст. 32) до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, системи управління повітряним рухом, ремонтні заводи цивільної авіації тощо. Отже, земельні ділянки під аеропортами, іншими об'єктами повітряного транспорту є складовою частиною земель авіаційного транспорту. Їх виокремлення в окремий самостійний підрозділ не має підстав для внесення змін у затверджену класифікацію категорій земель, видів цільового призначення земель, переліку обмежень щодо використання земельних ділянок, які функціонують у Державному земельному кадастрі. Вказане обумовлює внесення відповідних змін до Земельного кадастру, Повітряного кодексу, Закону «Про транспорт».

Особливий режим використання земель, відповідно до закону, запроваджується на приаеродромній території (ст. 72 Земельного кодексу). Приаеродромна територія за своїм правовим режимом наближена до статусу охоронних зон промислових

і транспортних об'єктів. Згідно статті 69 Повітряного кодексу України, вона може охоплювати до 70 тис. гектарів земель, в той час як максимальна площа земельної ділянки для самого аеропорту, за вказаними нормами відведення (СН 457-74), не перевищує 350 га. Крім аеродромів, не існує зон, які б називалися приоб'єктними, але щоб вони перевищували площу основного об'єкта (в даному випадку аеродрому) у 200 разів. Серед зон обмежень у землекористуванні (охоронні, санітарно-захисні, особливого режиму використання земель, водоохоронні, сервітути, суперфіції, емфітевзиси, об'єкти природно-заповідного фонду), що відображаються у державному земельному кадастрі приаеродромних територій не існує.

Отже, межі приаеродромних територій не вносяться до Державного земельного кадастру і не відображаються у містобудівній і землепорядній документації, як це має місце для охоронних, санітарних, санітарно-захисних, інших зон з особливим режимом землекористування. Норму Повітряного кодексу (ст. 69) про те, що місцеві ради зобов'язані визначати умови забудови, використання землі і здійснення діяльності на приаеродромній території, за погодженням з експлуататором аеродрому та органом цивільної авіації, не можна вважати юридично коректною та достатньо надійною запорукою охорони аеропортів. Відображення меж приаеродромних територій у земельно-кадастровій, містобудівній і землепорядній документації дозволить запровадити таке ж регулювання землекористування, як для інших режимних об'єктів.

Серйозною залишається проблема розмежування земель і майна

аеропортів державної, комунальної та приватної власності. Через порушення принципу, що аеродром – це стратегічний об'єкт, який не може приватизуватися, а термінал – це об'єкт інвестиційний, в тому числі приватної власності, лише через 5 років вдалося повернути у комунальну власність Одеський аеропорт, який у 2011 році було передано офшорним інвесторам. Не завершено оформлення земель, зайнятих іншими аеропортами, та видачу їм відповідних правовстановлюючих документів.

У відповідності з Державною цільовою програмою розвитку аеропортів передбачається здійснити комплекс відповідних заходів з тим, щоб забезпечити будівництво, реконструкцію та модернізацію об'єктів, зокрема: спорудження аеродромів та аеродромних споруд наземної інфраструктури; здійснити розподіл комплексу споруд та об'єктів аеродромів на аеродроми / аеродромні об'єкти та об'єкти, що належать до аеродромних; створити єдину державну мережу аеродромів у результаті їх об'єднання та передачі аеродромів державної і комунальної форми власності до сфери управління Укрінфрапроекту з подальшим закріпленням аеродромів та аеродромних об'єктів на праві господарського відання за визначеним Укрінфрапроектом державним підприємством; повернути у державну власність аеродроми міжнародних аеропортів «Дніпро», «Київ» (Жуляни), «Харків», «Одеса», «Донецьк», «Сімферополь», а також інші аеродроми у разі їх будівництва та реконструкції за рахунок державних коштів або кредитних коштів, залучених під державні гарантії; передати з комунальної у державну власність аеродроми, що збудовані під час виконання програми з проведення чемпіо-



нату Європи з футболу 2012 року.

Необхідно реалізувати і комплекс робіт, пов'язаних з розвитком авіаційного землекористування; слід забезпечити проведення інвентаризації земель аеропортів та аеродромів; отримання в постійне користування визначених державним підприємством необхідних земельних ділянок; розроблення в установленому порядку відповідної документації із землеустрою щодо надання нових земельних ділянок, необхідних для виконання завдань Програми; оформлення передачі у державну власність земель, будівель і споруд аеродромів з комунальної власності; внесення відповідної інформації до державного земельного кадастру.

Необхідно відобразити у Державному земельному кадастрі дані обліку приаеродромних територій як обмеження землекористування, пов'язані з експлуатацією авіаційного транспорту, внести необхідні зміни до Закону України «Про державний земельний кадастр» та до Порядку ведення державного земельного кадастру.

### ***Висновки.***

Чинне законодавство (Земельний кодекс України, Повітряний кодекс України, Закон про транспорт) відносить землі авіаційної галузі до земель авіаційного транспорту, земель повітряного транспорту, земель аеропортів (аеродромів), що обумовлює колізійність норм щодо регулювання земельних відносин. У складі Державного земельного кадастру відображається лише як підкатегорія земель – землі авіаційного транспорту. Площа об'єктів повітряного транспорту, аеропортів (аеродромів), як окремих облікових об'єктів не ведеться. Класи-

фікація земель авіаційної галузі, за цільовим призначенням, повинна бути удосконалена шляхом визнання підкатегорії «землі авіаційного транспорту» єдино обґрунтованою з внесенням відповідних змін до Земельного та Повітряного кодексів. Потребують затвердження нормативи відведення земельних ділянок під об'єкти авіаційного транспорту (крім аеропортів), а також удосконалення чинні нормативи ділянок під аеропорти.

Формування та регулювання землекористування авіаційної галузі у зв'язку з реалізацією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року повинно бути зосереджено на проведенні інвентаризації земель, сертифікації аеропортів, відведенні нових земельних ділянок для реалізації інвестиційних проєктів, перерозподілі земель за формами власності, організації землеустрою аеропортів, оформленні правовстановлюючих документів на землю.

---

### **Список використаних джерел**

1. Бондарчук Н.В. Правовий режим земель авіаційного транспорту України: дис. на здоб. наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природо-ресурсне право»/ НАН України Інститут держави і права ім. В.М. Корецького – К., 2011. – 181 с. URL: [http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk\\_2011\\_181.pdf](http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk_2011_181.pdf)
2. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III // База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>
3. Костицький В.В. Питання поняття та предмета повітряного права України // Юридичний вісник. 2008. №1

- (6). URL:[http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij\\_jurnal/2008/statji\\_n1\\_6\\_2008/Kostickij\\_4.pdf](http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2008/statji_n1_6_2008/Kostickij_4.pdf)
4. Новаковська І.О. Управління міським землекористуванням: монографія/Київ: Аграр. наука, 2016. 304 с.
  5. Повітряний Кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI// База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL:<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
  6. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: постанова Кабінету Міністрів України № 126 від 24 лютого 2016 р. //База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF>
  7. Про затвердження Порядку ведення Державного земельного кадастру:від 17 жовтня 2012р. № 1051 ///База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1051-2012-%D0%BF>
  8. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР//База даних «Законодавство України»/ ВР України. URL:<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
  9. Шульмейстер В., Новіков К., Пилипчук Я. Аеропорти України: як не пролетіти над Парижем?// Дзеркало тижня. – 2017.- № 26 (324) – 22 липня – 11 серпня

---

### References:

1. Bondarchuk N.V. Legal regime of land of aviation transport of Ukraine: a thesis for obtaining a scientific degree of a candidate of law sciences: specialty 12.00.06 «Land law; agrarian law; environmental law; Natural Resources Law»/ National Academy of Sciences of Ukraine Institute of State and Law. VM Koretsky – K., 2011. – 181 p. URL: [http://and.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk\\_2011\\_181.pdf](http://and.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk_2011_181.pdf)
2. Land Code of Ukraine dated October 25, 2001 № 2768-III // Database «Legislation of Ukraine» / The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>
3. Kostytsky V.V. Question of the concept and subject of air law of Ukraine // Legal Bulletin. 2008. №1 (6). URL: [http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij\\_jurnal/2008/statji\\_n1\\_6\\_2008/Kostickij\\_4.pdf](http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2008/statji_n1_6_2008/Kostickij_4.pdf)
4. Novakovska I.O. Urban Land Management: Monograph / Kyiv: Agrarnaya Nauka, 2016. 304 p.
5. Air Code of Ukraine dated May 19, 2011 No. 3393-VI // Database «Legislation of Ukraine» / The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
6. On approval of the State target program for the development of airports for the period up to 2023: the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 126 dated February 24, 2016 // Database «Legislation of Ukraine» / The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF>
7. Approval of the Procedure for State Land Cadastre Management: October 17, 2012 No. 1051 /// Database «Legislation of Ukraine» / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1051-2012-%D0%BF>
8. On Transport: Law of Ukraine dated November 10, 1994 No. 232/94-BP // Database «Legislation of Ukraine» / The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
9. Schulmeister V., Novikov K., Pylypchuk J. Ukrainian airports: how not to fly over Paris // Dzerkalo tyzhnya. - 2017.- № 26 (324) - July 22 - August 11)



\*\*\*

**I. Novakovska, L. Skrynyk**

**PROBLEMS OF CLASSIFICATION AND LAND FORMATION OF AVIATION TRANSPORT**

*The strategic directions for the development of the aviation industry and the shortcomings of modern land-use classification of aviation transport by the intended purpose were reviewed. The necessity of introducing changes to the Land Code, the Air Code, the Law of Ukraine «On the State Land Cadastre». If the term «land of air transport» defines, it will be reasonable for accounting and regulation of land relations. A list of works necessary for the implementation of the Airport Development Program in the field of land use was proposed.*

**Key words:** transport system, land use regulation, land category, land use regime, restrictions on land use.

\*\*\*

**Новаковская И.А., Скрипник Л.Р.**

**ПРОБЛЕМЫ КЛАССИФИКАЦИИ И ФОРМИРОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬ АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА**

*Рассмотрены стратегические направления развития авиационной отрасли и недостатки современной классификации землепользования авиационного транспорта по целевому назначению. Обоснована необходимость внесения изменений в Земельный кодекс, Воздушный кодекс, Закон Украины «О государственном земельном кадастре» определив термин «земли авиационного транспорта» единственно обоснованным для ведения учета и регулирования земельных отношений. Предложен перечень работ, необходимых для реализации Программы развития аэропортов в сфере землепользования.*

**Ключевые слова:** транспортная система, регулирование землепользования, категория земель, режим использования земель, ограничения в землепользовании.