

ЕКОНОМІКА ТА ЕКОЛОГІЯ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ

УДК 332.54

<https://doi.org/10.31548/zemleustriy2019.01.04>

ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ЗМІНИ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ ПОТРЕБ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

М. П. СТЕЦЮК, кандидат економічних наук, доцент кафедри
землеустрою та кадастру Національного авіаційного університету

E-mail: 19570511@ukr.net

Н. Ф. ІЩЕНКО, аспірантка*

E-mail: Natalka1@ukr.net

Анотація. Проаналізовано структуру земель транспорту, що перебувають у власності чи користуванні підприємств та організацій за складом земельних угідь. Сформовано землі транспорту України за формами власності. З'ясовано, що зміну цільового призначення земельних ділянок державної або комунальної власності провадять органи виконавчої влади або органи місцевого самоврядування, які ухвалюють рішення про затвердження проектів землеустрою щодо відведення земельних ділянок та передачу цих ділянок у власність або надання у користування відповідно до Земельного кодексу України.

За необхідності зміни правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту політика та головні пріоритети мають бути спрямовані на створення та введення в дію таких норм, правил та стандартів, які б відображували як суспільні інтереси, так, і інтереси землевласників та землекористувачів, а також європейські вимоги, оскільки впродовж останніх років транспортна інфраструктура розвивається в напрямі європейської інтеграції. Основними мають бути екологічні інтереси – забезпечення зменшення забруднення атмосферного повітря викидами автотранспорту, вилучення земель сільськогосподарського та лісогосподарського призначення для суспільних потреб та економічні – будівництво платних автомагістралей європейського формату. Запропоновано впровадження інструментів еколого-економічного характеру, а саме: інструменти економічного гарантування, інноваційні та інвестиційні інструменти розвитку земельних відносин.

Ключові слова: категорії земель, еколого-економічні аспекти, землі автомобільного транспорту, зміни правового статусу

* Науковий керівник – доктор економічних наук І. О. Новаковська

Актуальність.

За роки незалежності українська ринкова економіка на старті свого формування потребує певних еколого-економічних інструментів, які б дозволили їй розвиватися та ефективно функціонувати й конкурувати на світовому ринку. Зарубіжний досвід свідчить, що одним із головних чинників стабільної ринкової економіки та посилення інноваційних процесів у суспільстві, підвищення конкурентоспроможності регіонів та країни на світовому ринку є розвиток інституціонального середовища країни. Без кардинальних інституційних перетворень, які враховуватимуть сучасні екологічні й економічні реалії, неможливо досягти ефективної дії, а отже, і довгострокової конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому ринках. Адже всі землевласники і землекористувачі мають бути впевнені, що їхні інтереси захищає держава, а закони діють на всіх однаково.

Саме тому, в умовах інституціональних перетворень, які відбуваються в Україні, у якої є значний ресурсний потенціал, зокрема щодо зміни правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту, важливо реалізувати відповідні зміни у чинні норми, правила, стандарти, а також в пріоритети та політику країни для ефективної інституціональної трансформації. Зокрема, із втіленням Стратегії сталого розвитку “Україна-2020”, виконанням угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що передбачає поглиблену та всеохоплюючу зону вільної торгівлі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Над питаннями еколого-економічних засад, а саме: раціонального використання і охорони земельних

ресурсів в Україні на різних ієрархічних рівнях працюють такі вітчизняні науковці, як І. К. Бистряков, Д. С. Добряк, О. С. Дорош, Л. Я. Новиковський, А. Г. Мартин, А. М. Третяк, М. А. Хвесик та ін., де у більшості праць розглядаються окремі аспекти проблеми еколого-економічних засад розвитку землеустрою. Дослідженню еколого-економічних аспектів зміни правового статусу для потреб автомобільного транспорту, а також впливів автотранспортних засобів на навколишнє середовище та ефективного і безпечного землекористування в прилеглих до цих територій зонах, уваги майже не було приділено.

Мета дослідження – формування еколого-економічних факторів, які відіграють важливу роль при зміні правового статусу земель автомобільного транспорту. У великому енциклопедичному юридичному словнику зазначено, що правовий статус – сукупність прав і обов’язків фізичних та юридичних осіб [14, с. 693].

Згідно з нормами статті 79 Земельного кодексу України та статті 373 Цивільного кодексу України [12, 16], кожна земельна ділянка має відповідно встановлений щодо неї статус. Причому це стосується і всього, що знаходиться на земельній ділянці, а саме: на поверхневий (грунтовий) шар у межах цієї ділянки, на водні об’єкти, ліси, багаторічні насадження, які на ній знаходяться, а також на простір, що є над і під поверхнею ділянки, висотою та глибиною, які необхідні для зведення житлових, виробничих та інших будівель і споруд. При цьому власник земельної ділянки має право використовувати її відповідно до цільового призначення та правових норм, визначених законом.

Статтею 19 Земельного кодексу України визначено вичерпний перелік земель України за основним цільовим призначенням та поділ їх на дев'ять категорій. Крім того, категорії земель можуть перебувати у приватній, комунальній та державній власності (пункт 3 статті 78 ЗКУ) [2]. Зазначимо також, що не кожну земельну ділянку можна використовувати повністю на свій розсуд, оскільки кожна категорія земель має свої особливості, які потрібно враховувати при використанні. Зміна правового статусу земель тягне за собою зміну цільового призначення землі та правового режиму.

Згідно із Земельним кодексом України, за основним цільовим призначенням землі транспорту належать до однієї з дев'яти категорій земель (пункт «ж» статті 19 ЗКУ) [2]. Так, відповідно до пункту 1 статті 67 Кодексу, до земель транспорту

належать землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту [2].

Відповідно до статті 4 Закону України "Про автомобільний транспорт", автомобільний транспорт використовує землі транспорту та інші землі відповідно до земельного законодавства [3].

За аналітичними даними Держгеокадастру, у табл. 1 наведено структуру земельних угідь земель транспорту України, що перебувають у власності чи користуванні підприємств та організацій. Понад половину земель тран-

1. Структура земель транспорту України, що перебувають у власності чи користуванні підприємств та організацій у розрізі земельних угідь*

Власники землі чи землекористувачі	Всього земель, тис. га	Сільськогосподарські землі		Ліси та інші лісовкриті площі		Забудовані землі				Води та відкриті заболочені землі		Інші землі	
		тис. га	%	тис. га	%	Всього		у т.ч. землі, транспорту та зв'язку		тис. га	%	тис. га	%
						тис. га	%	тис. га	%				
Залізничного транспорту	238,3	24,9	10,4	90,3	37,9	115,8	48,6	113,4	47,6	1,5	0,6	5,8	2,4
Автомобільного транспорту	377,1	19,5	5,2	33,7	8,9	322,0	85,4	320,3	84,9	0,2	0,1	1,7	0,5
Трубопровідного транспорту	6,7	0,3	4,5		0,0	6,4	95,5	4,8	71,6		0,0	0	0,0
Морського транспорту	2,7	0,1	3,7		0,0	2,2	81,5	1,9	70,4	0,3	11,1	0,1	3,7
Внутрішнього водного транспорту	1,6		0,0	0,1	6,3	1	62,5	0,8	50,0	0,5	31,3	0	0,0
Повітряного транспорту	9,5	1,1	11,6	0,1	1,1	8,3	87,4	8,2	86,3		0,0	0	0,0
Іншого транспорту	2,5	0,2	8,0		0,0	2,3	92,0	1,8	72,0		0,0	0	0,0

* Джерело: сформовано авторами за даними [13]

спорту становлять землі автомобільного транспорту – 377,1 тис. га.

Із вищенаведеної таблиці видно, що у категорії земель транспорту перебувають різні види земельних угідь. Так, наприклад, із загальної площі земель автомобільного транспорту, найбільшу питому вагу становлять забудовані землі – 85,4 % (322,0 тис. га), з них – 84,9 % (320,3 тис. га) землі транспорту і зв'язку, проте, дещо меншу питому вагу мають лісові та інші лісовокриті площі – 8,9 % (33,7 тис. га), сільськогосподарські землі – 5,2 % (19,5 тис. га) та менше – 0,6 % (1,9 тис. га) інші землі.

Загалом, у статті 71 Земельного кодексу України зазначено, що до земель автомобільного транспорту належать землі під спорудами та устаткуванням енергетичного, гаражного і паливороздавального господарства, автовокзалами, автостанціями, лінійними виробничими спорудами, службово-технічними будівлями, станціями технічного обслуговування, автозаправними станціями, автотранспортними, транспортно-експедиційними підприємствами, авторемонтними заводами, базами, вантажними дворами, майданчиками контейнерними та для переплентування, службовими та культурно-побутовими будівлями та іншими об'єктами, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До земель дорожнього господарства належать землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, тунелями, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпірними стінками і розташованими в межах смуг відведення іншими дорожніми спорудами та обладнанням, а також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені

споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме: а) паралельні об'їзні дороги, поромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові споруди, вловлюючі з'їзди; б) майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу; в) будинки (у тому числі жилі) та споруди дорожньої служби з виробничими базами; г) захисні насадження [16].

Статтею 20 Земельного кодексу України визначено, що віднесення земель до тієї чи іншої категорії здійснюється на підставі рішень органів державної влади та органів місцевого самоврядування, які уповноважені розпоряджатися земельними ділянками. Зміна цільового призначення земельних ділянок здійснюється за проектами землеустрою щодо їх відведення [2].

Процедуру зміни цільового призначення землі визначають Земельний кодекс України (статті 20, 122, 150, 151, 186, 186¹) [2], Закони України “Про Державний земельний кадастр” (стаття 26) [4], “Про землеустрій” (статті 20, 22, 25-31, 50) [5], “Про регулювання містобудівної діяльності” [10].

Зміну цільового призначення земельних ділянок державної або комунальної власності провадять органи виконавчої влади або органи місцевого самоврядування, які ухвалюють рішення про затвердження проектів землеустрою щодо відведення земельних ділянок та передачу цих ділянок у власність або надання у користування відповідно до повноважень, визначених статтею 122 Земельного кодексу України. Крім того, статтею 83 цього Кодексу встановлено, що землі, які належать на праві власності територіальним громадам сіл, селищ, міст, є комунальною власністю і такі землі,

наприклад, землі під залізницями, автомобільними дорогами, об'єктами повітряного і трубопровідного транспорту, не можуть передаватись у приватну власність. Зміна цільового призначення земельних ділянок приватної власності здійснюється за ініціативою власників земельних ділянок [2].

Відповідно до пункту 2 статті 67 Кодексу, землі транспорту можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності [2]. У табл. 2 наведено структуру земель транспорту України за формами власності.

Із наведеної вище таблиці видно, що значна площа земель транспорту знаходиться у державній власності – 98,0 %, у приватній – 0,3 %, у комунальній – 0,03 % та з усіх земель на правах оренди – 1,6 %. Зазначимо, що землі автомобільного транспорту мають відповідну тенденцію за формами власності, тільки 1,5

тис. га або 0,4 % цих земель знаходиться у приватній власності.

Загалом, автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами (стаття 1 Закону України “Про автомобільний транспорт”) [3]. Тобто, функціонування транспортної галузі, зокрема автомобільного транспорту, є необхідною передумовою забезпечення належного рівня життя населення та економічного зростання держави. Саме тому, при зміні правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту, потрібно враховувати й еколого-економічні аспекти, а саме: проблеми екологічного характеру, які тягнуть за собою і проблеми економічного характеру. Так, наприклад, у табл. 3

2. Структура земель транспорту в Україні за формами власності*

Власники землі чи землекористувачі	Всього земель, тис. га	Форми власності								
		Державна			приватна			Комунальна		
		кількість	тис. га	%	кількість	тис. га	%	кількість	тис. га	%
Залізничного транспорту	238,3	1089	237,5	99,7	3		0,0			
Автомобільного транспорту	377,1	3996	368,3	97,7	345	1,5	0,4	25	0,1	0,0
Трубопровідного транспорту	6,7	954	6,5	97,0	16		0,0	3		0,0
Морського транспорту	2,7	78	2,0	74,1	21	0,1	3,7	4	0,1	3,7
Внутрішнього водного транспорту	1,6	71	1,3	81,3	4		0,0	1		0,0
Повітряного транспорту	9,5	172	8,5	89,5	2		0,0	2		0,0
Іншого транспорту	2,5	395	1,8	72,0	26	0,1	4,0	7		0,0

*Джерело: сформовано авторами за даними [13,15]

3. Викиди забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від пересувних джерел забруднення*

Види транспорту	Обсяги викидів					
	2010 рік		2015 рік		+, - зміни (2015 р. до 2010 р.)	
	т	%	т	%	Т	%
Автомобільний транспорт	2 313 759,9	90,9	1 475 213,7	88,7	-838546	-36,2
автотранспорт суб'єктів господарської діяльності	580 335,8	22,8	399 309,1	24,0	-181027	-31,2
автотранспорт населення	1 733 424,1	68,1	1 075 904,6	64,7	-657520	-37,9
Залізничний, авіаційний, водний транспорт та виробнича техніка	232 653,2	9,1	188 693,0	11,3	-43960,2	-18,9
Всього	2546413,1	100,0	1663906,7	100,0	-882506	-34,7

*Джерело: сформовано авторами за даними [13]

подано тенденцію викидів забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від пересувних джерел забруднення за 2010–2015 роки.

Із наведеної таблиці видно, що викиди в атмосферне повітря за наведений період зменшилися на 34,7 %, проте питома вага викидів від автомобільного транспорту залишається близько 90 %, від усіх викидів. Загалом, охорона навколишнього природного середовища, раціональне використання земель та забезпечення екологічної безпеки життєдіяльності людини регулюються такими основними законами України: “Про охорону навколишнього природного середовища” [6], “Про охорону земель” [7], “Про охорону атмосферного повітря” [8] тощо. До того ж, статтею 112 ЗКУ передбачено охоронні зони, які створюються уздовж земель тран-

спорту для забезпечення нормальних умов їх експлуатації, запобігання ушкодження, а також зменшення їх негативного впливу на людей та довкілля, суміжні землі та інші природні об'єкти, правовий режим яких визначається законодавством України [2].

Отже, при зміні цільового призначення політика та головні пріоритети в Україні мають бути спрямовані на створення та введення в дію таких інструментів, норм, правил та стандартів, які б враховували як суспільні інтереси, так, і інтереси землевласників та землекористувачів, а також європейські вимоги. Наприклад, забруднення атмосферного повітря викидами автотранспорту, вилучення земель сільськогосподарського та лісогосподарського призначення для суспільних потреб – екологічні інтереси та будівництво платних автомагістралей європейського формату – економічні

інтереси. У свою чергу, еколого-економічні аспекти використання земель мають включати в себе сукупність науково обґрунтованих заходів, спрямованих на ліквідацію надмірного вилучення земель сільськогосподарського та лісогосподарського призначення, а також впливів автотранспортних засобів на довкілля та безпечного землекористування в прилеглих до цих територій зонах.

В Україні перспективним напрямом з розвитку і збільшення тенденції земель автомобільного транспорту з урахуванням еколого-економічних засад, може стати публічно-приватне партнерство, яке крім екологічних, економічних задач, вирішить й інвестиційну проблему. Так, наприклад, Туреччина втричі збільшила ВВП протягом 10 років та залучила 115 млрд дол. США інвестицій в 193 проекти публічно-приватного партнерства, де одним із секторів інвестування є транспортна галузь, зокрема дороги та дорожня інфраструктура (29 проектів), порти та портова інфраструктура (21 проект), аеропорти (19 проектів) тощо [15, с. 2].

Для прикладу, останнім часом серед науковців і практиків ведуться

дискусії щодо необхідності будівництва Великої кільцевої дороги навколо м. Києва, функціональне призначення якої полягає у з'єднанні міжнародних транспортних коридорів та національного транспортного коридору Європа – Азія в єдину транспортну систему України, а також у забезпеченні розвантаження вулично-дорожньої мережі міста Києва від транзитного транспорту. Рішення про проектування та будівництво дороги ухвалено ще у 2005 р., але саме недосконалість інституційного середовища в цій галузі створює перепони для реалізації такого проекту.

У табл. 4 наведено зарубіжний досвід проектів публічно-приватного партнерства у транспортній галузі, а саме: взаємодії влади і приватного сектору для обопільних вигод.

Однак, для забезпечення участі приватного сектору в реалізації соціально важливих інфраструктурних проектів у транспортній галузі, держава повинна створювати прийнятне для обох сторін інституціональне середовище з певними правовими межами та умовами для власників і ко-

4. Світовий досвід застосування проектів публічно-приватного партнерства у транспортній галузі*

Країна	Проекти публічно-приватного партнерства
Австралія, Нідерланди, Ірландія	побудова нових та модернізація міських транспортних систем та об'єктів житлово-комунального господарства;
Австралія, Великобританія, Франція, Португалія, Греція, Фінляндія, Ірландія, Туреччина, Китай, Японія	будівництво автомагістралей, залізничних доріг, метрополітену, аеропортів;
Іспанія	експлуатація платних автомобільних доріг;
Нідерланди, Швеція, Данія	проекти у сфері залізничного транспорту;
Китай, Японія	будівництво аеропортів, залізниць, вантажний, міжміський та місцевий пасажирський транспорт; будівництво тунелів, шосе, мостів

*Джерело: сформовано авторами за даними [14;15]

ристувачів. Крім того, урегулювання екологічних, економічних і земельних відносин, а також, урегулювання проблем викупу земель для суспільних потреб та відшкодування й оцінки втрат, потребує використання інструментів еколого-економічного характеру, таких як інструменти економічного гарантування, спрямовані на акумуляцію та розподіл коштів на випадок виникнення екологічного дисбалансу внаслідок негативної дії природних та антропогенних чинників [16, с. 24]; інноваційні інструменти розвитку земельних відносин представляють собою надзвичайно ефективні засоби раціоналізації та екологізації господарських процесів на землі. Тобто, відносини між суб'єктами землеволодіння та землекористування повинні будуватися на умовах обов'язкового залучення до процесу землегосподарювання останніх досліджень та розробок науки і техніки, які спрямовані не тільки на високу прибутковість та ефективність, але й враховують принципи екологобезпечного та раціонального використання земельних ресурсів [17, с. 28].

Висновки.

Розвиток автомобільного транспорту є стратегічним напрямом державної економічної політики України, який потребує суттєвих змін у задекларованих площах земель транспорту. Зміна правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту дозволена відповідно до норм земельного законодавства. Однак в новітніх умовах господарювання важливим є поступова гармонізація чинних стандартів та політики шляхом адаптації норм законодавства України до норм актів

європейського союзу, а саме: для подальшого вдосконалення інституціонального середовища, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів. Вивчаючи досвід європейських країн, можна відзначити, що головні пріоритети та програми, спрямовані на створення та введення в дію екологічно чистих технологій, а не на боротьбу з можливими наслідками неправильно проведених заходів (дій). Перспективним напрямом розширення земель автомобільного транспорту, може стати публічно-приватне партнерство, яке, крім еколого-економічних проблем, вирішить й інвестиційну, що є темою для подальшого дослідження.

Список використаних джерел

1. Конституція України : закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр>
2. Земельний кодекс України [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/Lans/show/2768-14/print> 1509545301814503
3. Про землеустрій : закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 36. – Ст. 282 [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/Lans/show/858-15/print> 1476586411943513
4. Про автомобільний транспорт : закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>
5. Про Державний земельний кадастр : закон України від 7 липня 2011 року № 3613-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3613-17>

6. Про охорону атмосферного повітря : закон України від 16 жовтня 1992 року № 2707-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/2707-12](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2707-12)
7. Про охорону земель : закон України від 19.06.2003 № 962-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/962-15>
8. Про охорону навколишнього природного середовища : закон України від 25.06.1991 № 1264-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http:// zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1264-12>
9. Про оцінку впливу на довкілля : закон України від 23.05.2017 № 2059-VIII. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2059-19>
10. Про регулювання містобудівної документації : закон України від 17 лютого 2011 року № 3038-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>
11. Про транспорт : закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
12. Цивільний кодекс України : від 16 січня 2003 року № 435-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-IV>
13. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
14. Великий енциклопедичний юридичний словник / [редкол. Ю. С. Шемшученко]. – К. : Юрид. думка, 2007. – 992 с.
15. Залознова Ю. (2016). Класифікація форм державного-приватного партнерства: узагальнення зарубіжного та вітчизняного досвіду / Ю. Залознова, І. Петрова, Н. Трушкіна // *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*, 3, 2, 88–105.
16. Захаріна О. В. Публічно-приватне партнерство як механізм розвитку інфраструктури регіону [Електронний ресурс] / О. В. Захаріна, Л. І. Симоненко, М. І. Сайкевич // *Державне управління: удосконалення та розвиток*. – Режим доступу : www.dy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/32.pdf
17. Механізми управління земельними відносинами в контексті забезпечення сталого розвитку / Ш. І. Ібатуллін, О. В. Степенко, О. В. Сакаль [та ін.]. – К. : Державна установа “Інститут економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України”, 2012. – 52 с.

References

1. The Constitution of Ukraine. Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
2. The Land Code of Ukraine. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/Lans/show/2768-14/print1509545301814503>.
3. About land management, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858>.
4. About road transport, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
5. About the State Land Cadastre, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3613-17>.
6. About the protection of atmospheric air, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2707-12>.
7. On the protection of land, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/962-15>.
8. About the protection of the environment, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/>.
9. About the assessment of the environmental impact, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2059-19>.
10. About regulation of city-planning documentation, Law Verkhovna Rada of

- Ukraine, Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>.
11. About transport, Law Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
 12. The Civil Code of Ukraine, dated January 16 2003 № 435-IV // Database «Legislation of Ukraine» / The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-IV>.
 13. The State Statistics Service of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
 14. Shemshuchenko, Yu. S. (2007). Great encyclopedic legal dictionary [dictionary] / Jurid opinion, Ukraine, Kiev, 992.
 15. Zaloznova, Yu., Petrova, I., Trushkina, N. (2016). "Classification of forms of public-private partnership: generalization of foreign and domestic experience" ["Klasyfikatsiya form derzhavnoho pryvatnoho partnerstva: uzahal'nennya zarubizhnoho ta vitchyznyanoho dosvidu"], Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal, 3, 2, 88–105.
 16. Zakharina, O. V. Public-Private Partnership as a Mechanism for Infrastructure Development in the Region // Public Administration: Improvement and Development. – URL: www.dy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/32.pdf.
 17. Ibatullin, Sh. I., Stepenko, O. V., Sakal, O. V. (2012). Mechanisms of land relations management in the context of sustainable development [monograph] / State institution "Institute for the Economics of Natural Resources and Sustainable Development of the National Academy of Sciences of Ukraine", 52.

Abstract. An analysis of the land transport structure which are owned or used by enterprises and organizations in the composition of land has been determined. Ukraine transport lands have been formed by ownership type. It was clarified that change in the purposeful use of land plots which are in state or communal property is carried out by executive authorities or local self-government bodies, which make decisions on approval of land utilization projects for the allocation of land plots and the transfer of these plots into ownership or provision for use in accordance with the Land Code of Ukraine.

Changing the legal status for the needs of land road transport the policy and main priorities should be aimed at the creation and operation of such rules and standards that reflect both public interests and the interests of landowners and land users as well as European requirements, since in recent years transport infrastructure has evolved towards the European integration. The main interests should be environmental interests in ensuring the reduction of atmospheric air pollution by emissions of motor vehicles, the removal of agricultural and forest land for public use. Economic interests should ensure the construction of toll-free highways of the European format. The implementation of ecological and economic instruments is proposed, namely: instruments of economic guaranteeing, innovative and investment instruments of land relations development.

Keywords: categories of lands, ecological-economic aspects, roads of motor transport, change of legal status

M. Stetsyuk, N. Ishchenko
ECOLOGICAL AND ECONOMIC ASPECTS
OF CHANGING THE LAND'S LEGAL STATUS
FOR THE NEEDS OF ROAD TRANSPORT

[https://doi.org/10.31548/
zemleustriy2019.01.04](https://doi.org/10.31548/zemleustriy2019.01.04)

М. П. Стецюк, Н. Ф. Ищенко
ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВОВОГО СТАТУСА
ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ НУЖД АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА

[https://doi.org/10.31548/
zemleustriy2019.01.04](https://doi.org/10.31548/zemleustriy2019.01.04)

Аннотація. Проаналізована структура земель транспорту, що знаходяться в власності або користуванні підприємств і організацій за складом земельних ділянок. Сформовані землі транспорту України за формами власності. Встановлено, що зміна цільового призначення земельних ділянок державної або комунальної власності здійснюється органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування, які приймають рішення про затвердження проектів землеустроювання за відведенням земельних ділянок і передачу цих ділянок в власність або користування відповідно до Земельного кодексу України.

При необхідності зміни правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту політика і головні пріоритети повинні бути направлені на створення і введення в дію таких норм, правил і стандартів, які б відображали як суспільні інтереси,

так і інтереси землевласників і землекористувачів, а також європейські вимоги, оскільки в останні роки транспортна інфраструктура розвивається в напрямку європейської інтеграції. Основними повинні бути екологічні інтереси – забезпечення зменшення забруднення атмосферного повітря викидами автотранспорту, вилучення земель сільськогосподарського і лісового призначення для суспільних потреб і економічних – будівництво платних автомагістралей європейського формату. Пропонується впровадження інструментів еколого-економічного характеру, а саме: інструменти економічного забезпечення, інноваційні і інвестиційні інструменти розвитку земельних відносин.

Ключові слова: категорії земель, еколого-економічні аспекти, землі автомобільного транспорту, зміна правового статусу