

УДК 33.332.14(045)

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-312-8-13>

ІННОВАЦІЇ ПРИ БУДІВНИЦТВІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В КОНТЕКСТІ РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Н. Ф. Іщенко

доктор філософії

в галузі «Соціальні та поведінкові науки»

за спеціальністю «Економіка», доцент,

доцент кафедри аерокосмічної геодезії та землеустрою

Національного авіаційного університету

ORCID: 0000-0002-3745-9742

nataliia.ishchenko@npp.nau.edu.ua

Л. Р. Скрипник

доктор філософії

в галузі «Соціальні та поведінкові науки»

за спеціальністю «Економіка»,

доцент кафедри аерокосмічної геодезії та землеустрою

Національного авіаційного університету

ORCID: 0000-0001-7349-9496

liliiia.skrypnyk@npp.nau.edu.ua

М. П. Стецюк

доктор філософії

в галузі «Соціальні та поведінкові науки»

за спеціальністю «Економіка», доцент,

доцент кафедри аерокосмічної геодезії та землеустрою

Національного авіаційного університету

ORCID: 0000-0003-2826-2988

mykhailo.stetsiuk@npp.nau.edu.ua

Розглянуто землекористування автомобільних доріг, та їх функціонування під час воєнного стану. На підставі проведених досліджень та вивчення зарубіжного досвіду, сформовано основні напрями планування та використання земель транспорту, а саме: комплексне планування землекористування землями під автомобільними дорогами, розробка методів аналізу їх використання, формування стратегії щодо мінімізації наслідків використання цих земель. Доведено доцільність впровадження моделі «передбачати та надавати», яка є дієвою щодо розвитку саме регіонів і дасть можливість територіальним громадам самим регулювати розвиток регіону, створюючи численні органи, котрі приймають рішення щодо його функціонування як єдиного цілого з різних соціальних, транспортних та екологічних перспектив. Розглянуто теоретичні й практичні аспекти будівництва та реконструкції автомобільних доріг також розроблено механізм надання земель для резервування під їх будівництво та реконструкцію, який включає п'ять етапів. Проаналізовано основні проблеми резервування земель для будівництва автомобільних доріг. Сформовано структуру загальних витрат за користування земель при будівництві нових, реконструкції існуючих та експлуатації автомобільних доріг, які несе інвестор. Запропоновано механізм, що упорядкує економічні, організаційні, правові правила та норми землекористування автомобільного транспорту, що є базисом економічного механізму та визначає магістральний напрям їх розвитку та забезпечить економічно обґрунтоване використання земель саме під автомобільними дорогами.

Ключові слова: *інновації, автомобільні дороги, раціональне використання земель, прогнозування, планування, резервування земель.*

Nataliia Ishchenko, Liliia Skrypyk, Mykhaylo Stetsyuk.

INNOVATIONS IN THE CONSTRUCTION OF HIGHWAYS IN THE CONTEXT OF RATIONAL USE OF ROAD TRANSPORT LAND

The state of automobile roads land use and its functioning during martial law are considered. On the basis of the conducted research and the study of foreign experience, the main directions of planning and use of transport lands have been formed, namely: comprehensive planning of land

use of land under highways, development of methods for analyzing their use, formation of a strategy to minimize the consequences using of these lands. The expediency of implementing the “anticipate and provide” model, which is effective for the development of the regions, has been proved and will enable territorial communities to regulate the development of the region themselves, creating numerous bodies that decide on its functioning as a whole from different social, transport and environmental perspectives. Theoretical and practical aspects of road construction and reconstruction are considered, and a mechanism for granting land for reservation has been developed for their construction and reconstruction, which includes five stages. The main problems of land reservation for the construction of highways are analyzed. The structure of total costs for land use during the construction of new, reconstruction of existing and operation of highways has been formed. A mechanism that will streamline the economic, organizational, legal rules and norms of land use of road transport is proposed which is the basis of the economic mechanism and determines the main direction of their development and will ensure economically justified land use under the roads.

Keywords: *innovations, highways, rational use of land, forecasting, planning, land reservation.*

Постановка проблеми. Трансформаційні процеси автотранспортної мережі, які вступили в активну фазу свого розвитку щодо досягнення Європейських стандартів були призупинені внаслідок повномасштабного вторгнення РФ на територію нашої країни. Перевезення вантажів морським та повітряним транспортом тимчасово не здійснюються, а залізничним транспортом — обмежено, у зв'язку з чим вітчизняний ринок транспортних послуг трансформується у напрямі пріоритетного застосування автомобільного транспорту для здійснення перевезень вантажів комерційного, гуманітарного значення. За таких умов автотранспортна інфраструктура виконувала надважливі функції — забезпечення можливості евакуації населення, а також переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів, функціонування економіки, соціальної сфери та галузей промисловості.

Загальний і остаточний обсяг руйнувань автомобільних доріг загального користування наразі встановити неможливо, але в перспективі необхідно продовжувати створювати умови для відновлення та розвитку автотранспортної інфраструктури, які б сприяли формуванню єдиного транспортного простору, а транспортна система країни повністю задовольнятиме не тільки базові потреби національної економіки та населення, але й відповідатиме світовим стандартам щодо швидкості, своєчасності, безпеки, екологічності транспортування, створюватиме умови для більш інтенсивного інноваційного розвитку країни. Тут важливим моментом, є впровадження завчасного резервування відповідних площ земельних угідь для повного забезпечення перспективного розвитку, реконструкції та будівництва автомобільних доріг, а також визначення усіх затрат, пов'язаних з цим процесом та впорядкування відшкодування втрат і збитків, спричинених функціонуванням автомобільного транспорту.

Мета дослідження. Метою дослідження є обґрунтування інноваційного та перспективного розвитку однієї із визначальних галузей економіки країни — автомобільно-дорожньої галузі, на основі системи планування використання земель на довгострокову перспективу згідно з розвитком автомобільних доріг в контексті механізму резервування земель для будівництва та реконструкції автотранспортної мережі.

Вклад основного матеріалу. Внаслідок воєнних дій виконання планових обсягів робіт на 2022 рік в рамках «Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки» [9] фактично зупинене. Різного ступеню руйнувань зазнали ділянки доріг та їх складові, які були збудовані або відремонтовані в рамках реалізації даної програми. Отже, перед авто-дорожньою галуззю постали нові виклики, які вимагають зміни підходів до будівництва, планування, проектування та виконання ремонтно-будівельних робіт, зміни стратегічних планів стосовно розвитку окремих маршрутів, що потребує відведення і належного юридичного оформлення земельних ділянок необхідних для здійснення відповідних проектів.

Процедура відведення земельної ділянки під будівництво автомобільних доріг є довготривалим процесом, котрий охоплює як підготовку проектної документації із землевідведення, так і вирішення правових питань щодо забезпеченням майнових прав на необхідні земельні ділянки [13].

Відповідно до чинного земельного законодавства підприємствам і установам для потреб розвитку автомобільного транспорту надаються земельні ділянки в порядку їх відведення із земель державної чи комунальної власності або відчуження земельних ділянок приватної власності для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності, визначеної законом України № 1559-VI від 17.11.2009 року. Разом з тим законодавством передбачено розробку прогнозної документації із землеустрою, а саме перерозподілу земель між категоріями на перспективу 15–20 років.

Досліджуючи зарубіжний досвід використання та планування земель транспорту, можемо сформулювати три основні напрями, зокрема:

- комплексне планування використання земель, що знаходяться під автомобільними дорогами;
- розробка методів аналізу їх використання;
- формування стратегії щодо мінімізації наслідків неправомірного використання цих земель.

Після реалізації вищевказаних напрямів планування та використання земель транспорту органи виконавчої влади і місцевого самоврядування можуть спільно співпрацювати над досягненням економічних, екологічних та соціальних цілей.

Насамперед це стосується залучення до місцевого планування земель дорожньо-транспортних організацій, котрі можуть розробляти механізми, взаємодіяти з місцевими процесами землеустрою, як способу усунення розбіжностей, створених компаніями, підрозділами, відповідальними за документацію. Завдяки цій взаємодії при плануванні земель більшість рішень можна реально розглянути та реалізувати. Фактично мінімізація наслідків часто залежить від здійснення завчасних робіт з планування. Така взаємодія сприяє добросовісному діалогу політичного

середовища, органів транспортних організацій та громади, що в цілому забезпечує вирішенням проблем та економічному розвитку держави в цілому.

Транспортні агентства працюють над удосконаленням методів прогнозування використання земель, забезпечуючи мінімізацію наслідків транспортних проєктів, що сприятиме їх обґрунтуванню та проблем чи переваг.

Зрештою, такі стратегії необхідні для реалізації відповідних запланованих проєктів, візуалізації цілей управління, економічного та соціального зростання певного регіону. Окремі стратегії можуть включати правила землекористування, підкреслюючи важливість тісної координації та партнерства з органами державної та виконавчої влади. Залучаючи і підтримуючи планування використання земель, транспортні агенції можуть будувати партнерства та допомагати формуванню регіонального консенсусу щодо управління та розвитку.

Визначені напрями, які використовуються у зарубіжних країнах підтверджують успішність координації використання земель на всіх етапах прийняття рішень — від планування системи до впровадження проєкту. Успіх полягає у визначенні найбільш ефективних видів аналізу та дії на кожному етапі проєктування, будівництва та реконструкції автомобільних доріг [7; 15].

Транспортні агентства працюють над удосконаленням методів прогнозування використання земель, забезпечуючи мінімізацію наслідків транспортних проєктів, що сприятиме їх обґрунтуванню та проблем чи переваг.

Зрештою, такі стратегії необхідні для реалізації відповідних запланованих проєктів, візуалізації цілей управління, економічного та соціального зростання певного регіону. Окремі стратегії можуть включати правила землекористування, підкреслюючи важливість тісної координації та партнерства з органами державної та виконавчої влади. Залучаючи і підтримуючи планування використання земель, транспортні агенції можуть будувати партнерства та допомагати формуванню регіонального консенсусу щодо управління та розвитку.

Визначені напрями, які використовуються у зарубіжних країнах підтверджують успішність координації використання земель на всіх етапах прийняття рішень — від планування системи до впровадження проекту. Успіх полягає у визначенні найбільш ефективних видів аналізу та дії на кожному етапі проектування, будівництва та реконструкції автомобільних доріг [4; 7].

Тому, виходячи із зарубіжного досвіду, слід зазначити, що резервування земель розглядається як одна з функцій планування у сфері землекористування. Саме тому при відведенні земель особливу увагу необхідно приділяти перспективній організації земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства з метою визначення соціальної, екологічної, суспільно необхідної та економічно доцільної форми використання цієї категорії земель та прилеглих територій.

Досліджуючи теоретичні й практичні аспекти будівництва та реконструкції автомобільних доріг, нами розроблено механізм надання земель для резервування під їх будівництво та реконструкцію (рис. 1, див. с. 324).

Перший етап запропонованого механізму — прийняття рішення про будівництво автомобільної дороги, законними підставами для якого є затверджені матеріали територіального планування адміністративно-територіальної одиниці: Генеральна схема планування території; програми розвитку окремих частин територій, в яких визначено розташування дороги, а також оприлюднення цього рішення.

Етап збору та огляду факторів впливу є досить важливим, оскільки необхідно зібрати достовірну та актуальну інформацію про регіон, в якому планується будівництво автомобільної дороги, зокрема його природничі (стан забруднення повітря, водних ресурсів, ґрунтів), соціально-економічні умови (проживання населення, транспортна інфраструктура, економічні показники, естетичний ландшафт). Також слід проаналізувати та виявити слабкі й сильні аспекти законодавчих управлінських, фінансових та виробничих факторів регіону.

На третьому етапі передбачається визначення земельної ділянки для будівництва автодороги, передусім її площі, необхідної

для відведення при новому будівництві та реконструкції. У випадку нового будівництва необхідно прогнозувати резервні території з огляду на перспективне транспортне навантаження та вплив на придорожні території, реконструкції — визначити потребу в розширенні існуючих смуг відведення та збільшенні прогнозованого екологічного впливу на придорожні землі.

Наступний етапом — розробка проекту землеустрою, техніко-економічного обґрунтування та програми охорони земель даного регіону. На основі вказаної вище документації та її погодження відповідно до чинного законодавства приймаються управлінські рішення щодо можливості резервування земельної ділянки для будівництва та реконструкції автомобільної дороги.

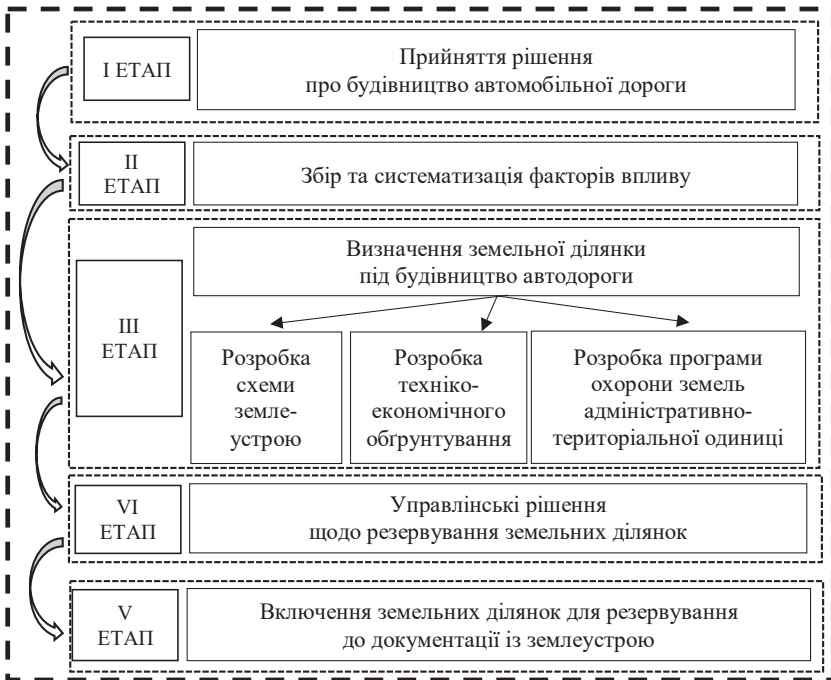


Рисунок 1 — Механізм надання земельних ділянок для резервування
Джерело: [7]

Найпоширенішим сучасним підходом до координації землекористування в США, Німеччині, Франції та інших зарубіжних країнах є використання запланованого або прогнозованого використання земель для проектування автомобільних доріг, їх будівництва та планування інвестиційної діяльності — модель «передбачати та надавати». Цей підхід дає можливість передбачити та вирішити наслідки вдосконалення використання земель і потребує контролю та реакції відповідних органів, у тому числі землекористування, у процесі реалізації проектів будівництва автомобільних доріг від початку до кінця. Основними характеристиками такого підходу є:

- спрямування процесу планування проектів будівництва автомобільних доріг на подолання наслідків використання земель;
- безпосередня участь органів виконавчої влади у підвищенні безпеки, надання або сприяння мобільності, координації між тими, хто планує, розробляє та реалізує проекти;
- упровадження проектів — функція державних департаментів;
- розгляд інвестиційних проектів регіону будівництва автомобільних доріг місцевими органами для досягнення консенсусу щодо інвестиційних пріоритетів транспортних потужностей території.

Після розгляду проекту будівництва державні органи влади надають необхідні рішення на дозвіл для їх реалізації, зокрема координують і виконують роботу, необхідну для прийняття проектів, плани будівництва, терміни, включаючи інженерний дизайн, екологічний аналіз, узгоджують вимоги щодо фінансування тощо [7].

На нашу думку, модель «передбачати та надавати» є досить актуальною та дієвою щодо розвитку саме регіонів, оскільки створені територіальні громади відповідно до Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» від 01.01.2019 р. [8] самостійно повинні регулювати розвиток свого регіону, створюючи численні органи, що приймають рішення про його функціонування як єдиного цілого з різних соціальних, транспортних та екологічних перспектив.

Нині Міністерством розвитку громад та територій України та Національним демократичним інститутом міжнародних відносин підписано «Меморандум про співпрацю у проведенні публічних консультацій та заходів у процесі розробки Державної стратегії регіонального розвитку та регіональних стратегій розвитку на період 2021–2027 років», в якому йдеться про підготовку нових стратегій розвитку регіонів, залучення до цього процесу не тільки органів місцевої влади, а й бізнесу та громадських організацій, які інколи знають про проблеми і перспективи регіону більше, ніж місцева влада. Тому публічні консультації з розробки регіональних стратегій розвитку на 2021–2027 роки і мають розглядати питання про будівництво автомобільних доріг та резервування земель для них.

Стосовно будівництва та реконструкції автомобільних доріг, то сьогодні розроблено дві основні програми: Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [6] та Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки [9].

Мета першої — створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля забезпечення конкурентної спроможності та ефективності національної економіки, формування ефективного державного управління та визначення стратегічних напрямів розвитку галузі на період до 2030 року.

Забезпечення виконання транспортної стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, адже вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов для поступової інтеграції у внутрішній ринок ЄС, підвищення якості надання транспортних послуг, ефективного впровадження адміністративної реформи, боротьби з корупцією, прозорості прийняття рішень, контролю виконання діяльності, чіткого розмежування функцій та розподілу повноважень між органами влади та суб'єктами господарювання, забезпечення рівних умов надання послуг на транспорті [6].

Державна цільова економічна програма спрямована на відновлення і розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення для інтеграції їх до європейської транспортної системи та підвищення на них рівня безпеки руху, швидкості, комфортності й економічності перевезень.

Досягнення мети програми можливе за кількома варіантами. Перший — традиційний — передбачає фінансування робіт з відновлення та розвитку лише за рахунок коштів Державного бюджету України. Такий підхід не забезпечить суттєвого покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування державного значення, оскільки через значне недофінансування у попередні роки не виконувались обсяги дорожніх робіт, необхідних для сталого розвитку дорожнього господарства. Проте коштів лише Державного дорожнього фонду вистачить тільки на утримання й відновлення, не залишаючи можливості для повноцінного розвитку мережі доріг.

Таким чином, цей варіант реалізації створить підґрунтя для зниження конкурентоспроможності національної економіки та зростання соціальної напруги в суспільстві, що може загальмувати євроінтеграційні процеси в країні.

Другий, оптимальний варіант реалізації програми, передбачає довгострокове планування та фінансування чітко визначених завдань і заходів щодо відновлення та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування державного значення і мостів (у тому числі зруйнованих у результаті військових дій на Сході країни) за кошти не лише Державного бюджету України, а і й Міжнародних фінансових організацій (МФО) та інвесторів (концесія).

При цьому планується здійснювати в основному фінансування робіт нового будівництва та реконструкції автомобільних доріг за рахунок коштів МФО та інвесторів, а ремонти та експлуатаційне утримання — Державного бюджету, МФО та інших джерел [9].

У Національній транспортній стратегії, яка є основним документом розвитку транспорту (всі інші програмні документи в транспортній галузі, дорожньому господарстві повинні відповідати його положенням), та Державній цільовій економічній програмі розвитку

автомобільних доріг, йдеться мова про економічний ефект для національної економіки від реалізації усіх завдань і заходів, визначається розрахункова потреба у трудових ресурсах на виконання вказаних завдань, яка становить близько 55 тис. робочих місць у дорожній галузі, будівельній індустрії, дорожньому машинобудуванні та сфері обслуговування об'єктів придорожньої інфраструктури.

Проте в жодному документі не йдеться про резервування земельних ділянок для будівництва та реконструкції автомобільних доріг, не враховуючи той факт, що саме вони є основними для розвитку мережі автомобільних доріг, тому це питання доцільно включити в дані нормативно-правові документи, оскільки розвиток автомобільної мережі, будівництво нових доріг та їх реконструкція залежить від розмірів виділених для них земельних ділянок.

Варто зазначити, що всі програми розробляються з однією метою — забезпечити потреби населення й галузі економіки в землях та її раціональному використанні й охороні. У цьому процесі важливим прогностичним документом є Схема землеустрою і техніко-економічні обґрунтування використання та охорони земель адміністративно територіальних одиниць. У процесі розробки програм і схем землеустрою вивчаються та враховуються потреби галузей економіки в земельних ресурсах для розміщення в перспективі будівель та споруд, які визначаються розрахунковим методом, площі та місце розташування таких об'єктів. Порядок розробки і склад схем землеустрою регламентуються статтею 45 Закону України «Про землеустрій» [10].

Розроблені, погоджені та затверджені в установленому порядку програми та схеми землеустрою є основою для обґрунтування й прийняття управлінських рішень щодо відведення земельних ділянок для різного цільового призначення і їх раціонального використання. Ці документи певною мірою дали б можливість резервувати земельні ділянки для розвитку галузей економіки, зокрема будівництва і реконструкції автомобільних доріг, та сформували підґрунтя для законодавчого обґрунтування норми резервування земель для тих чи інших потреб, зокрема автомобільного

транспорту, оскільки чинне українське законодавство не містить такого поняття.

Так, у статті 25 Земельного кодексу України вживається категорія резервний фонд земель, який перебуває у державній або комунальній власності та призначається для подальшого перерозподілу і цільового використання [3].

Тому, розглядаючи правові питання щодо резервування земель, необхідно виділити два основних його напрями: для задоволення державних та суспільних потреб і резервування земель, що перебувають у процесі відведення.

На думку П. Ф. Кулиничка урегулювання питання резервування земель можливо шляхом прийняття Закону України «Про резервування земель» [5].

На нашу думку, такий Закон дасть змогу органам державної влади більш ефективно регулювати відносини щодо розподілу земельного фонду України, а також сприятиме прискоренню інтеграції до Європейського Союзу, спрощенню процедури викупу земельних ділянок для суспільних потреб, особливо тих, що перебувають у приватній власності.

Питання резервування земель для перспективного будівництва автомобільних доріг передбачає тісну співпрацю органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо визначення таких земельних ділянок і надання їм особливого статусу. Нині Міністерство інфраструктури України відповідає за управління та розвиток доріг і дорожнього господарства. Дороги державного значення знаходяться у підпорядкуванні Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор) — центрального органу виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Міністерством інфраструктури України. Дороги місцевого значення передано до управління обласних державних адміністрацій. Управління дорожньою мережею розподілено так, що Укравтодор планує і керує міжнародними та національними коридорами, а обласні дорожні органи управління — у межах областей України. Розуміючи, що більшість мереж уже створені, обласні дорожні служби в основному зосереджені на плануванні

та здійсненні ремонту, реконструкції та обслуговувані доріг, а міські служби — відповідальні за вулиці в містах.

Міністерство економіки України, Міністерство аграрної політики та продовольства України тісно пов'язані з розвитком транспортного сектору: перше здійснює переважно стратегічне планування та реструктуризацію економіки, створює макроекономічну структуру і національну політику, включаючи розвиток торгівлі, друге — відповідає за розробку і здійснення національної сільськогосподарської політики. Ці два органи тісно співпрацюють з Міністерством інфраструктури України, і така співпраця повинна спрямовуватись на розвиток автомобільних доріг державного значення, передусім відповідно до європейських стандартів, шляхом забезпечення необхідними резервними землями під їх будівництво та реконструкцію. Сьогодні виділення земельних ділянок під будівництво та реконструкції автомобільних доріг пов'язано з комплексом проблем (рис. 2, див. с. 331) [7].

Не слід забувати про те, що землі під автомобільними дорогами покликані задовольняти суспільні інтереси, основною умовою яких є перебування переважно в державній власності. Саме це є підставою, щоб відмовитись від передачі цих земель у власність громадянам та юридичним особам.

Крім проблем законодавчого характеру, які виникають при будівництві автомобільних доріг, не слід забувати про той факт, що з моменту прийняття рішення відповідними органами про будівництво автомобільних доріг починається період інвестицій та відповідних техніко-економічних обрахунків проектування і прогнозування.

Інвестор, який інвестує будівництво та реконструкцію автомобільних доріг, несе витрати не тільки видатки за використання земельного фонду, які проявляються через зайняття земель різного цільового призначення при будівництві автодоріг, а ще і витрати які проявляються через видатки за негативний вплив на придорожні території при експлуатації [2].

При вилученні земель для будівництва та експлуатації автошляхів відповідно до українського законодавства, підлягають

відшкодуванню збитки, спричинені землекористувачам та землевласникам [11; 14]. Їхня компенсація проводиться балансоутримувачами автодоріг. В загальну суму компенсацій включаються затрати, вкладені у сільськогосподарське та лісогосподарське виробництво, у будівництво житлових, виробничих, культурно-побутових та інших будівель і споруд, що не окупились на момент будівництва чи реконструкції автодоріг. Платежі за землю диференціюються за угіддями, типами ґрунтів і враховуються при обчисленні вартості будівництва автодоріг. Сьогодні власникам

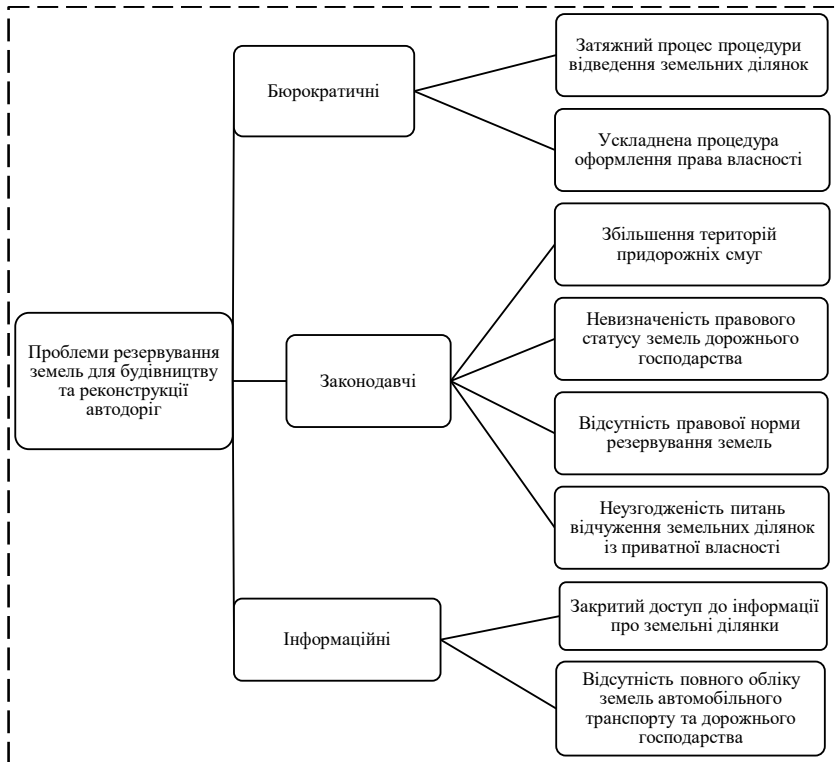


Рисунок 2 — Проблеми резервування земель для будівництва та реконструкції автомобільних доріг

Джерело: [7]

землі та землекористувачам потрібно відшкодувати збитки, заподіяні вилученням (викупом), тимчасовим зайняттям, встановленням обмежень, погіршенням якості ґрунтів або приведенням у непридатний для використання стан і неодержанням доходів у зв'язку з тимчасовим невикористанням земельних ділянок [11].

Під час автодорожнього будівництва інвестор несе прямі видатки пов'язані зі зміною користувача та цільового призначення земельних ділянок. Прямі витрати за використання земельного фонду враховують характеристики територій, що викупаються під автодорожнє будівництво на державному, місцевому та приватному рівнях, з яких можемо виокремити наступні:

- відшкодування втрат сільськогосподарського і лісгосподарського виробництв;
- відшкодування збитків власникам землі та землекористувачам;
- витрати на рекультивацію земель та організацію придорожніх смуг;
- витрати на трансакції при викупі земельних ділянок;
- плата за користування земельними ділянками.

Непрямі видатки проявляються через видатки інвестора на відшкодування збитків суміжним землекористувачам та створення природоохоронних заходів. На основі викладеного вище матеріалу ми пропонуємо організаційну структуру компенсацій за використання земель при будівництві нових, реконструкції існуючих та наступній експлуатації автомагістралей (рис. 3, див. с. 333) [2].

При відведенні земельних ділянок для будівництва нових та реконструкції існуючих автодоріг в сучасних умовах інвестор несе витрати, пов'язані з відшкодуванням всіх обов'язкових платежів у структурі компенсацій за використання земельного фонду.

Для того щоб знизити затрати на будівництво, автошляхи в багатьох випадках прокладаються найкоротшими напрямками, під які неодноразово потрапляють цінні сільськогосподарські угіддя та лісові площі. Відшкодування таких втрат і збитків, передбачено чинним земельним законодавством, зокрема статтю 156 Земельного кодексу України:

- а) вилучення (викупу) сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників для потреб не пов'язаних із сільськогосподарським і лісогосподарським виробництвом;
- б) тимчасового використання сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників для інших цілей;
- в) установлення обмежень щодо використання земельних угідь;
- г) погіршення якості ґрунтового покриву та інших корисних властивостей сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників;
- д) приведення сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників у непридатний для використання стан;
- е) недодержання доходів за період тимчасового невикористання земельної ділянки [3].

Також відшкодуванню підлягають втрати, завдані обмеженням прав власників землі і землекористувачів, у т. ч. орендарів при погіршенні якості угідь, які визначаються за нормативними показниками [7].

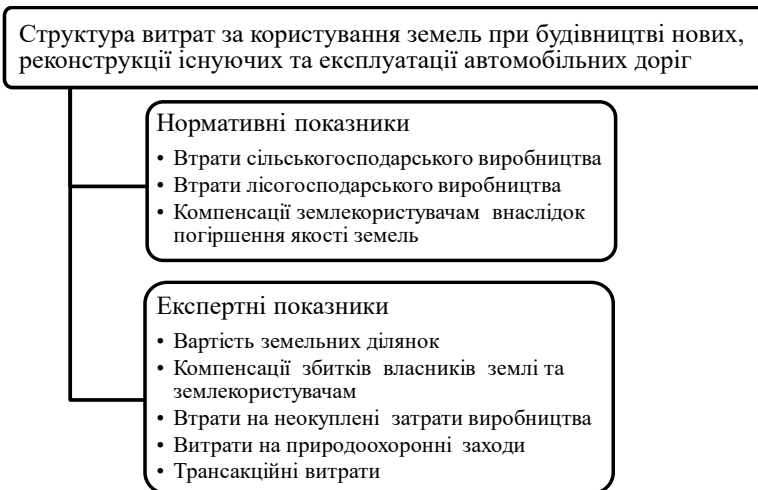


Рисунок 3 — Структура компенсацій за використання земельних ресурсів

Отже, загальну вартість компенсаційних платежів, пов'язаних з зайняттям земель для будівництва автомобільних доріг, можна сформулювати наступним виразом [2]:

$$ЗВ = ВС + ВЛ + КП + В + ЗВЗ + ВОЗ + ВПК + ПВ, \quad (1)$$

де $ЗВ$ — загальна вартість компенсацій за використання земельних ресурсів;

$ВС$ — втрати сільськогосподарського виробництва;

$ВЛ$ — втрати лісгосподарського виробництва;

$КП$ — компенсації землекористувачам внаслідок погіршення якості угідь;

$В$ — ринкова вартість земельних ділянок;

$ЗВЗ$ — компенсації збитків власникам землі та землекористувачам;

$ВОЗ$ — витрати на не окуплені затрати виробництва;

$ВПК$ — витрати на проведення природоохоронних та культурно-ландшафтних робіт;

$ПВ$ — приховані (транзакційні) втрати при викупі земельних ділянок.

У разі необхідності відчуження земель приватної власності для будівництва нових чи реконструкції існуючих автомагістралей, проводиться викуп земельних ділянок за ринковою ціною [7; 11]. Визначення вартості земель не створює особливих проблем. Проте витрати, які несе інвестор в автодорожнє будівництво при організації викупу, в реальності, значно перевищують ринкову вартість земельних ділянок. У цьому разі виникають так звані «приховані витрати» [1].

Різноманітність прихованих (транзакційних) витрат обумовлюється широкими спектрами договірних відносин, форм власності, типів господарюючих суб'єктів тощо. Ведення переговорів та підготовка документів для проведення угод із землею потребують витрат часу і ресурсів. Затрати, пов'язані з переговорами про умови переходу прав, юридичним оформленням операцій, значно збільшують вартість земельних угод. Приховані (транзакційні) витрати виникають як до процесу викупу земель

для будівництва автомобільних доріг, так і після нього. Оскільки ринок земель є складовою частиною нормованої та контролюваної державою системи з інституційно-організованою структурою, на якому представлені різні організації посередників та контролюючих органів (рієлторські послуги, оцінки, іпотеки, реєстрації прав, тощо) та їх установи (банки, страхові компанії, агентства, управління) [1; 14].

Загальну суму витрат на викуп земельних ділянок ми пропонуємо представити у вигляді виразу:

$$BB = B + PB, \quad (2)$$

де BB — вартість викупу земельної ділянки;
 PB — приховані (транзакційні) витрати.

Приховані (транзакційні) витрати в загальному випадку складаються з трьох основних груп: витрати, що передують укладанню угод, витрати під час укладання угод, витрати, що виникають після укладання угод [1] (рис. 4).



Рисунок 4 — Структура прихованих (транзакційних) витрат

Такі витрати, як правило, вже закладені у вартість будівництва та реконструкцію автомобільних доріг. Тому, відповідно, при збільшенні прихованих (транзакційних) витрат збільшується і вартість будівництва. Дані витрати при викупі земельних ділянок для потреб автодорожнього будівництва, з нашого досвіду [2], залежать як від величини грошової оцінки земельних ділянок, так і від кількості викуплених частин земельних ділянок, тому що деякі види платежів є фіксованими і не залежать від площі. Якщо ж виникає необхідність об'єднання, поділу, винесенні в натуру, оформленні документів при переході права власності на земельні ділянки інвестори замовляють послуги землепорядних організацій, вартість яких залежить від площі і конфігурації ділянок. Ці послуги виникають до та після укладання угод та їхньої державної реєстрації.

На нинішньому етапі реформування земельних відносин прийнято низку законів, що безпосередньо пов'язані із проблемами землекористування автомобільного транспорту, в яких розкрито економічні механізми здійснення екологічної політики. Серед них такі нормативні та правові акти, як Земельний і Податковий кодекси України, закони «Про землеустрій», «Про планування і забудову територій», «Про охорону земель», «Про охорону навколишнього природного середовища» та інші.

Модернізація ринкових перетворень у всіх галузях національної економіки формує широкий спектр теоретико-методологічних підходів, які дають змогу визначити економічні напрями стимулювання раціонального використання та охорони земель, — від взаємовідносин між землевласниками (землекористувачами) до запобігання згубному впливу від функціонування автомобільного транспорту на еколого-економічний баланс територій [14; 15].

Тому, на нашу думку, необхідний механізм, який упорядкує економічні, організаційні, правові правила та норми землекористування автомобільного транспорту, що є базисом економічного механізму та визначає магістральний напрям їх розвитку, забезпечує економічно обґрунтоване використання земель саме під автомобільними дорогами (рис. 5, див. с. 337) [7].

Для реалізації запропонованого механізму визначення та відшкодування втрат і збитків, спричинених землевласникам і землекористувачам автомобільним транспортом, на нашу думку, доцільно включати дані про них до проектів землеустрою щодо будівництва чи реконструкції автомобільних доріг.

Висновки. Наразі найважливішим викликом є створення умов для підтримання транспортної інфраструктури у належному функціональному стані переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни. Задля відновлення, відбудови, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури,



Рисунок 5 — Механізм відшкодування втрат і збитків, спричинених функціонуванням автомобільного транспорту

та поступової інтеграції транспортної мережі України до транспортної мережі ЄС необхідно провести відповідні заходи, а саме:

- впровадження резервування земель, яке є правовою необхідністю для врегулювання земельних відносин, забезпечення потреб населення, галузей економіки в землі, її раціонального використання та охорони, зокрема для будівництва автомобільних доріг. Крім того, розширення та реконструкція існуючих автомобільних доріг повинні здійснюватися в межах придорожніх смуг за погодженням із власниками (користувачами) земельних ділянок; земельні ділянки для будівництва нових автомобільних доріг необхідно резервувати на строк до 10 років;
- при плануванні фінансових потоків на викуп земельних ділянок для потреб будівництва автомобільних доріг необхідно враховувати приховані (транзакційні) витрати, які можуть становити більшу частину у загальній вартості викупу земель для потреб автомобільного транспорту;
- встановлення джерел фінансування будівництва та експлуатації автомобільних доріг, розвиток автомобільного транспорту загального користування та удосконалення системи контролю;
- відновлення функціонування та розбудова безпечної інфраструктури національної мережі автомобільних доріг із урахуванням інклюзивності; впровадження новітніх технологій та гармонізація законодавства щодо будівництва автомобільних доріг із законодавством ЄС;
- упровадження розрахунків утрат та збитків від функціонування земель автомобільного транспорту на законодавчому рівні, зокрема шляхом внесення їх до документації із землеустрою. Кошти за відшкодування втрат та збитків надходять до місцевих бюджетів відповідних територій.

ЛІТЕРАТУРА

1. Данько М. Теоретико-методологічний аспект визначення транзакційних витрат. *Економічна теорія* : наук. жур. Київ : Нац. акад. наук України, 2007. № 1. С. 36–46.

2. Ємець О. А. Удосконалення технологій землеустрою територій міжнародних автомобільних транспортних коридорів : дис. ... канд. техн. наук : 05.24.04. Київ, 2018. 164 с.
3. Земельний кодекс України : Закон України від 25 жовтня 2001 року № 2768-III. Законодавство України. ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення: 20.10.2022).
4. Іщенко Н. Ф., Скрипник Л. Р. Аналіз сучасних проблем екологізації використання земель транспорту. Інноваційні управлінські процеси в Україні: проблеми комерціалізації наукового та технічного розвитку : монографія. Національний університет «Львівська політехніка», Львів, Україна, 2018. С. 125–143.
5. Кулинич П. Ф. Правове регулювання резервування земель в Україні. *Земельне право України*. 2006. № 7. 19 с.
6. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Законодавство України. ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua> (дата звернення: 26.10.2022).
7. Новаковська І. О., Іщенко Н. Ф., Стецюк М. П. Еколого-економічні засади землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства : монографія. Київ : НАУ, 2020. С. 232.
8. Про Добровільне об'єднання територіальних громад : Закон України від 01.01.2019 р. № 157-VII. Законодавство України. ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19> (дата звернення: 10.11.2022).
9. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 р. № 382. Законодавство України. ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-p#Text> (дата звернення: 05.11.2022).
10. Про землеустрій : Закон України від 22 травня 2003 р. № 858-IV. Законодавство України. ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15> (дата звернення: 21.10.2022).
11. Про розміри та Порядок визначення втрат сільськогосподарського і лісогосподарського виробництва, які підлягають відшкодуванню : Постанова Кабінету Міністрів України № 1279 від 17.11.1997. Законодавство України. ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/1279-97-p> (дата звернення: 13.11.2022).
12. Стецюк М. П., Іщенко Н. Ф. Еколого-економічні аспекти зміни правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту.

- Землеустрій, кадастр і моніторинг земель*. 2019. № 1. С. 30–40. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2019.01.04>
13. Стецюк М. П., Іщенко Н. Ф. Стан і перспективи використання земель транспорту України. *Землеустрій, кадастр і моніторинг земель*. 2018. № 1. С. 14–24. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2018.01>
14. Balian Anush, Iryna Novakovska, Nataliia Ishchenko, Liliia Skrypnyk, Stetsyuk Mykhail. Land administration automobile transport and road facilities in the context of environmental safety: the experience of Ukraine International Journal of Innovative Technologies in Economy. 2022. № 1 (37). P. 1–9. DOI: https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/30032022/7762

REFERENCES

1. Danko, M. Theoretical and methodological aspect of determining transaction costs. *Economic theory : science. jur.* — Kyiv : Nat. Acad. of science of Ukraine, 2007. No. 1. P. 36–46.
2. Yemets, O. A. Improvement of land management technologies in the territories of international road transport corridors : diss. Ph. D. technical Sciences: 05.24.04. Kyiv, 2018. 164 p.
3. Land Code of Ukraine : Law of Ukraine of October 25, 2001 No. 2768-III. Legislation of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (access date: 20.10.2022).
4. Ishchenko, N. F., Skrypnyk, L. R. Analysis of modern problems of greening the use of transport land. Innovative management processes in Ukraine: problems of commercialization of scientific and technical development : monograph. Lviv Polytechnic National University, Lviv, Ukraine, 2018. P. 125–143.
5. Kulynych, P. F. Legal regulation of land reservation in Ukraine. Land law of Ukraine. 2006. No. 7. 19 p.
6. National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030 : order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 No. 430. Legislation of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua> (access date: 26.10.2022).
7. Novakovska, I. O., Ishchenko, N. F., Stetsyuk, M. P. Ecological and economic principles of land use for road transport and road management : monograph. Kyiv : NAU, 2020. P. 232.
8. On the Voluntary Association of Territorial Communities : Law of Ukraine dated January 1, 2019 No. 157-VII. Legislation of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19> (application date: 10.11.2022).

9. On the approval of the State targeted economic program for the development of public highways of state importance for 2018–2022 : Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated March 21, 2018 No. 382. Legislation of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-п#Text> (application date: 05.11.2022).
10. On land management: Law of Ukraine dated May 22, 2003 No. 858-IV. Legislation of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15> (date of application: 21.10.2022).
11. About the size and procedure for determining losses of agricultural and forestry production that are subject to compensation : Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 1279, 17.11.1997. Legislation of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/1279-97-р> (application date: 13.11.2022).
12. Stetsyuk, M. P., Ishchenko, N. F. Ecologist-economic aspects of changing the legal status of land for the needs of road transport. Land management, cadastre and land monitoring. 2019. No. 1. P. 30–40. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2019.01.04>
13. Stetsyuk, M. P., Ishchenko, N. F. State and prospects of land use for transport of Ukraine. Land management, cadastre and land monitoring. 2018. No. 1. P. 14–24. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2018.01>
14. Balian Anush, Iryna Novakovska, Nataliia Ishchenko, Liliia Skrypnyk, Stetsyuk Mykhail. Land administration automobile transport and road facilities in the context of environmental safety: the experience of Ukraine International Journal of Innovative Technologies in Economy. 2022. 1 (37). P. 1–9. DOI: https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/30032022/7762