

В.М. Будзяк, д-р екон. наук, професор
Національний університет біоресурсів та природокористування
України

ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГОСПОДАРСЬКОГО ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ

Постановка проблеми. Україна активно інтегрується в європейські та міжнародні транспортні мережі. Розвиток транспортних мереж сприятиме не лише збільшенню експортно-імпортних операцій, але й максимальному використанню транзитних можливостей держави. Поряд із цим якість транспортних мереж та їх безпечність набуває все більшого значення. Проблеми, у сфері транспортних мереж носять не лише економічний чи екологічний, але й соціальний характер, оскільки стосуються питань раціонального використання різних категорій земель та різних видів земельних власників. Оскільки площі земель відведені під транспортні магістралі постійно збільшуються, це вимагає розробки нових диференційованих підходів до транспортногосподарського землекористування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сьогодні питання транспортногосподарського землекористування недостатньо всвітлені в наукових працях. Здебільшого праці науковців присвячені проблемам екологічних наслідків експлуатації транспортних засобів та їх впливу на прилеглі землі [1]. При цьому розроблено класифікацію автомобільних та інших видів транспортних мереж та визначено зону негативного екологічного впливу транспортних засобів на навколишнє природне середовище. Інші науковці намагаються розглядати землі транспорту через загальну систему кадастру земельних ресурсів [2]. Крім цього, цілий ряд науковців зводять проблему раціонального використання земель транспорту до питань розробки оптимальних робочих проектів землеустрою території і визначення відповідних обмежень [3]. Втім питання комплексного планування транспортногосподарського землекористування, як і питання його платності, вибору оптимальних умов використання відповідної категорії земель залишаються поза увагою науковців.

Метою статті є розробка основних напрямів щодо планування транспортногосподарського землекористування та аналіз умов

експлуатації цих земель, а також екологічні і економічні наслідки їх використання.

Виклад основного матеріалу досліджень. Для земель транспорту незалежно від його виду є цілий ряд спільних проблем щодо оптимального використання. Зокрема, це такі проблеми: ущільнення транспортних мереж, значні негативні екологічні наслідки, платність землекористування, правове оформлення оренди і концесії відповідної категорії земель, режим експлуатації об'єктів транспортної мережі тощо. Специфічними проблемами розвитку транспортногосподарського землекористування є проблеми, пов'язані з розвитком об'єктів відповідних видів транспорту.

Необхідність ущільнення транспортних мереж пов'язана з тим, що Україна належить до числа країн із найбільш розгалуженою системою транспортних мереж (табл. 1). Зокрема, загальна довжина газопроводів нині становить 24,5 тис. км, а довжина нафтопроводів – 15,2 тис. км, довжина автомобільних доріг державного і місцевого значення становить 169 тис. км, а довжина доріг залізниць – 22,4 тис. км (табл. 2). В цілому площа земель транспорту дорівнює 661,1 тис. га.

Негативні екологічні наслідки транспортного землекористування пов'язані не лише з масштабними забрудненнями транспортними об'єктами навколишнього середовища, але й фактичною відсутністю навколо транспортних мереж і об'єктів санітарно-захисних і охоронних зон.

Обмеженість інтенсивності транспортних потоків та оптимальність використання транспортних коридорів безпосередньо пов'язана з упровадженням платного транспортногосподарського землекористування. До того ж за допомогою механізму платного землекористування можна успішно реалізувати програми щодо зменшення негативного екологічного впливу транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людей.

На відміну від інших типів землекористування (сільськогосподарське, лісо- та водогосподарське тощо) механізм платного землекористування поширюється лише на окремі нечисленні території в Україні (табл. 3). Платні дороги в Україні лише перебувають на стадії пілотних проектів і не можуть сьогодні впливати на ефективність транспортногосподарського землекористування. До того ж серйозною проблемою платного транспортногосподарського землекористування може стати відсутність уніфікованих підходів до формування плати за використання транспортних магістралей. Навіть країни ЄС сьогодні роблять в цьому напрямку лише перші кроки. Вирішити цю проблему можна двома основними шляхами. Перший – це встановлення верхньої

межі плати і другий - диференціація плати або відповідно до суб'єктів землекористування, або за інтенсивністю землекористування.

1. Характеристика транспортних магістралей світу станом на 1.01.2008 р.

Країна	Довжина доріг*, км та їх густота	Довжина залізничної колії, км та їх густота	Довжина нафтопроводів, км та їх густота	Довжина газопроводів, км та їх густота
США	68937575/7,311 158**	194731/0,0020 65	244620/0,02594 3***	548665/0,05 8188
Росія	982000/0,05743 2	87157/0,00509 7	87943/0,005143	158889/0,00 9292
ФРН	644480/1,80515 9	45514/0,12748 2	7374/0,020654	25131/0,070 390
Велика Британія	398366/1,62717 9	16893/0,06900 1	9374/0,038289	19569/0,079 932
Франція	951500/1,73939 2	32682/0,05974 4	7979/0,147677	14665/0,026 808
Бразилія	1751868/0,2058 12	31543/0,00370 5	9624/0,001130	12314/0,001 446
КНР	4106387/0,4278 84	71600/0,00746 0	8725/0,000909	37000/0,003 855
Україна	169422/0,28063 9	22473/0,03722 5	15208/0,025191	24580/0,040 715

*На відміну від даних по Україні подана довжина всіх доріг;

**В чисельнику – дані по довжині транспортних магістралей, а у знаменнику – по її густоті, км/км²;

***Крім нафтопроводів, включено ще і нафтопродуктопроводи.

Сьогодні будівництво нових транспортних магістралей обмежено в багатьох регіонах України. Це насамперед пов'язано із складною екологічною та санітарно-оздоровчою ситуацією. Тому першочерговим завданням є оптимізація вже наявних транспортних магістралей і транспортних об'єктів. Ситуацію ускладнює значна густота транспортних мереж в Україні.

2. Характеристика транспортних магістралей України станом на 1.01.2012 р.*

Вид транспортної магістралі	Довжина, км	Площа, км ²	Густота км/км ²	Вартість, млрд дол.
Автомагістраль	11768,3	338,93	0,000196	69,310
Залізнична колія	21700	32,98	0,000362	0,024
Газопроводи	37000	37	0,000617	8,039
Нафтопроводи	4514	4,6	0,000075	13,685

* Вартість 1 км автомагістралі 5,88 млн дол., вартість 1 км залізничної колії – 1,10 млн дол., вартість 1 км газопроводу – 0,21 млн дол., вартість 1 км нафтопроводу – 3,03 млн дол.

3. Характеристика земель транспорту України станом на 1.01.2011 р., тис. га

Вид транспорту	Кількість власників земель	Загальна площа земель	Площа земель у приватній власності	Кількість орендарів земель	Площа орендованих земель
Підприємства транспорту і зв'язку, у тому числі:	10021	155,6	0,2	45	0,1
залізничний транспорт	778	53,0	-	3	0,1
автомобільний транспорт	4436	90,6	0,1	25	-
трубопровідний транспорт	562	1,7	-	2	-
морський транспорт	75	1,8	-	-	-
внутрішній водний транспорт	89	1,1	-	-	-
повітряний транспорт	104	3,7	-	1	-
інші види транспорту	360	1,2	0,1	-	-
підприємства зв'язку	3617	2,5	-	14	-

Ще однією складною проблемою транспортного машинобудування є вибір типів транспортної інфраструктури, наприклад автомагістралей, доріг міжнародного, республіканського, внутрішньорегіонального та місцевого, у тому числі і міського значення.

Власне тому ефективне планування транспортногосподарського землекористування має включати цілий ряд соціально-економічних та організаційно-екологічних заходів. До їх числа слід віднести: оптимізацію розподілу земель несільськогосподарського та сільськогосподарського призначення як між видами транспорту, так і між землевласниками та землекористувачами; оптимізацію структури земель відповідно до природно-економічних і природно-екологічних умов та особливостей територій; оптимізацію охоронних та захисних видів робіт навколо транспортних територій; встановлення оптимальних обмежень та обтяжень на землях транспорту; оптимізацію роботи транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури; оптимізацію режиму використання земель транспорту.

Відсутність чітких меж охоронних зон та недотримання правил їх експлуатації часто призводять до значних економічних та екологічних наслідків і збитків. Тому необхідно чітко визначити земельні обмеження та обтяження під час користування навколотранспортними землями. Крім цього, слід установити чіткий перелік заборонених робіт і видів діяльності як на землях транспортних магістралей, так і на землях транспортних об'єктів.

У зв'язку з будівництвом нових транспортних магістралей постійно зростає потреба у відведенні нових земель під транспортні потреби, а отже, загострюються проблеми вилучення земель різних форм власності і різних категорій у транспортних цілях. Вирішити їх можна лише встановивши перелік потенційно придатних для зазначених вище цілей земель та узгодивши порядок і величину компенсації для їх власників та користувачів.

При цьому у першому випадку необхідно враховувати попереднє призначення земель та їх суспільну, економічну та екологічну цінність, яку не можна втратити. У другому випадку слід установити, по-перше, чіткий перелік видів функціонального призначення земель та відповідний розмір компенсації за їх зміну і зміну цільового призначення цих земель, а, по-друге, плата за користування землями, прилеглими до транспортних магістралей і транспортних об'єктів, має бути диференційованою залежно від призначення цих об'єктів, наприклад для автомобільних транспортних мереж ця плата має бути більшою, а ніж для земель, розташованих навколо залізничних транспортних мереж. До того ж величину плати за

користування цими землями слід установлювати з врахуванням їх екологічного стану і захисної для навколишнього середовища здатності. Так, чим кращий екологічний стан і захисні функції, тим меншою має бути плата, і, навпаки.

Власне екологічний стан прилеглих до транспортних магістралей земель слід оцінювати за кількома критеріями. Перший критерій пов'язаний з різного роду забрудненнями. У випадку із залізничними, автомобільними та авіаційними транспортними мережами та об'єктами найбільш небезпечними для навколишнього середовища є хімічне та шумове забруднення. Зменшити такі забруднення можна або удосконаливши самі транспортні засоби, або встановивши на прилеглих територіях відповідні лісові захисні смуги. Основною проблемою є вибір оптимальних площ та оптимального породного складу цих лісосмуг. Оскільки кількість і різноманітність транспортних засобів значно зросла, то діючі нині нормативи і підходи у цій сфері вже застаріли.

Другий критерій пов'язаний з оцінкою екологічної безпечності землекористування на прилеглих до транспортних об'єктів землях. Науково-технічний прогрес дозволив значно удосконалити технічні засоби та механізми, а отже, збільшив їхню небезпечність для навколишнього середовища. Тому гостро стоїть проблема уніфікувати підходи до оцінки ступеня екологічної небезпеки як для власне транспортних засобів, так і для земель, на яких вони експлуатуються.

Третій критерій слід пов'язувати з визначенням екологічної цінності земель. Наприклад, доцільно визначити, як відповідні транспортні коридори впливають на екологічні коридори, або ж на збереження екологічних функцій прилеглих земель чи природних об'єктів (лісів, річок тощо). При цьому важливо визначити межу цього впливу та встановити відповідні обмеження під час експлуатації або будівництва транспортних мереж чи об'єктів.

Отже, домінуючим під час планування транспортногосподарського землекористування має бути поряд із виробничим ще й екологічний підхід. Вдале поєднання цих двох підходів дозволить відійти від наявного галузевого підходу і зосередитися на елементах та складниках просторового розвитку територій. Зокрема, слід урахувувати інтереси численних землекористувачів на землях транспорту і форми їхнього співробітництва. До числа останніх слід віднести державно-приватне партнерство та концесії. Сьогодні вже назріла проблема ефективного залучення приватного капіталу у розбудову та успішне функціонування транспортної інфраструктури і транспортних мереж. Згадані вище форми вже давно довели свою ефективність і фактично безальтернативність.

Втім на цьому шляху є цілий ряд невирішених проблем, наприклад, проблема компенсації приватним інвесторам вкладених коштів у випадку переходу транспортних мереж у власність держави, і, навпаки. Крім цього, держава повинна взяти на себе частину існуючих економічних та екологічних ризиків, які виникають під час експлуатації вже наявних транспортних мереж. Також необхідно встановити чіткі правила щодо будівництва та експлуатації нових транспортних мереж та об'єктів і особливу увагу приділити потенційно екологічно небезпечним транспортним об'єктам.

Отже, потрібно: встановити склад та перелік угідь, які доцільно переводити в категорію земель транспорту і тих, які, навпаки, необхідно вилучити із цієї категорії (критерій – рівень придатності земель до транспортногосподарського землекористування); визначити рівень екологічної та соціально-економічної безпеки земель, які використовують для транспортногосподарського землекористування (критерій – рівень безпеки землекористування); виявити якісні характеристики земель та їх еколого-економічний стан (критерій – рівень антропогенного та виробничого навантаження на землі транспорту); розглянути умови, за яких землі транспорту будуть успішно функціонувати (критерій – рівень впливу транспортногосподарського землекористування (транспортних засобів і земель транспорту) на навколишнє середовище).

Транспорт завжди мав значний вплив на розвиток міст і приміської зони. Зокрема, розвиток автомобільного транспорту сприяв низькій щільності забудови приміських територій та зменшенню попиту на громадський транспорт, в першу чергу, на трамваї і тролейбуси. Це у свою чергу змінювало структуру транспортних мереж, як в містах, так і поза їхніми межами. Змінювались не лише види транспортних мереж, але і розширювались вже наявні транспортні мережі та будувались нові.

Тому сьогодні надзвичайно важливим є вдале поєднання підходів до міського та транспортногосподарського планування територій. У світі є різні варіанти такого поєднання. В одних випадках ці напрямки планування є складниками просторового регіонального та національного планування. В інших – транспортногосподарське планування є складовою частиною міського планування, або ж, навпаки, міське планування підлаштовується під транспортногосподарське планування. Інтеграція двох видів планування дозволяє комплексно підходити до вирішення не лише соціально-економічних, але й екологічних та виробничих цілей та завдань.

Однією із основних проблем на цьому шляху є різнооб'єктність відносин між державними та комунальними структурами, які опікуються

відповідними видами транспортногосподарського землекористування. До того ж, є суперечності між приватними і комунальними суб'єктами та між державними та приватними суб'єктами. Їх усунення допоможе більш ефективному та раціональному використанню земель, зниженню рівня їхнього забруднення, соціально-економічному оновленню територій.

Одним з ефективних способів вирішення планування транспортногосподарського землекористування, як зазначалося вище є встановлення платного транспортногосподарського користування. Нині в інших країнах, зокрема в країнах ЄС, платне транспортногосподарське землекористування базується на цілому ряді принципів: підходи до нарахування плати маєть бути однаковими для різних видів транспортногосподарського землекористування; плата за користування транспортними мережами повинна покривати не лише затрати на будівництво та утримання мереж, але й на ліквідацію негативних екологічних та соціальних наслідків, пов'язаних із їх експлуатацією; витрати на утримання транспортної мережі й оплата за її користування мають бути збалансованими. Також плата за користування транспортною мережею повинна диференціюватися відповідно до класу транспортного засобу, інтенсивності руху і навіть наявності природних об'єктів вздовж транспортної мережі та їх екологічного стану.

Під час будівництва нових транспортних мереж необхідно ґрунтуватися на тому, що на окремих територіях таке будівництво є обмеженим, або й зовсім неприпустимим. Це пов'язано не лише з екологічними обмеженнями, але і з соціально-економічними ризиками. Уникнути останніх фактично неможливо навіть за умов оптимального транспортногосподарського планування. Особливо складним є планування транспортних мереж у містах і на приміських територіях, де спостерігається максимальна вартість земель. Частково уникнути соціально-економічних та екологічних ризиків дозволить встановлення додаткових екологічних та соціальних зборів за користування транспортною мережею або навколо магістральних територій.

Тому під час формування системи платного транспортногосподарського землекористування необхідно розробити: уніфіковані підходи до визначення плати за користування транспортними мережами; уніфіковані підходи до стягнення плати; принципи розрахунку плати за користування транспортною інфраструктурою; принципи нарахування додаткових зборів за неефективне використання транспортних мереж.

Обсяги й інтенсивність транспортногосподарського землекористування, крім обсягів виробництва промислової продукції і

видів транспортних засобів, залежить ще й від площ, наприклад, сільськогосподарського чи промислового землекористування. Важливо також враховувати кількість, види транспортних магістралей у тому чи іншому напрямі та їх взаємозамінність.

Висновки. Таким чином, планування розвитку транспортногосподарського землекористування має сприяти поліпшенню доступності окремих територій і особливо територій населених пунктів як з виробничого, так і з соціального погляду. Також під час планування слід максимально враховувати як наявні, так і можливі переваги окремих видів транспорту, а також особливості функціонального та цільового використання земель транспорту й іншого несільськогосподарського і сільськогосподарського призначення. В результаті зросте значення транспорту для внутрішніх і зовнішніх перевезень і більш ефективно будуть використовуватися землі прилеглих до транспортних мереж територій. При цьому слід очікувати поліпшення загальної інфраструктури територій та зменшення негативних екологічних і соціально-економічних наслідків транспортногосподарського землекористування.

Бібліографічний список: 1. Петрович Л.М. Вплив автомобільного транспорту на забруднення земельних ресурсів / Л.М. Петрович, Р. Ванчура // Геодезія, картографія і аерофотознімання. – 2010. – Вип. 73. – С.102-110. 2. Микула О.Я. Кадастр природних ресурсів: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / О.Я. Микула, М.Г. Ступень, В.Ю. Пересоляк. – Львів: Новий світ, 2006. – 192 с. 3. Тібілова Л.М. Розробка кадастрового плану обмежень на основі ГІС-технологій / Л.М. Тібілова // Вісн. Львів. держ. аграр. ун-ту: Землевпорядкування і земельний кадастр. – 2008. – № 11. – С. 161-163.

Будзяк В.М. Планирование транспортнохозяйственного землепользования. Проанализировано основные проблемы устойчивого транспортнохозяйственного землепользования в Украине. Обоснованы составляющие платного землепользования.

Budzjak V. The basic problems of stable transport land use have been analyzed. The components of paid land use have been substantiated. The role of paid transport land use has been determined.