

ІІІ. РЕГІОНАЛЬНІ ТА ПРИКЛАДНІ ПРОБЛЕМИ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА

УДК 332.3

О.С. БУДЗЯК

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ ТРАНСПОРТУ

Аналізуючи стан товарної структури торгівлі товарами і послугами України та країн-членів ЄС, слід зазначити, що найбільшу питому вагу в загальному обсязі експорту та імпорту послуг мають транспортні послуги, значно меншу – державні, технічні, фінансові, туристичні, інформаційні та управлінські. Оскільки немає можливостей піднімати всі економічні галузі одночасно, то доцільно надати перевагу профільним галузям. Особливого значення при цьому набуватиме розвиток транспортної галузі, який підсилюється ще тим, що стратегія входження України в ЄС передбачає розвиток торгово-економічних зв'язків, які насамперед базуються розвитку транспорту.

Сучасні проблеми розвитку транспортної галузі тісно пов'язані зі вступом України до регіональних та світових економічних союзів, з орієнтацією на європейські стандарти й вимоги до транспортного обслуговування галузей економіки і населення. Оскільки транспортна галузь в інтеграційних процесах займає одне з провідних місць, то вирішенням її проблем займалися провідні вітчизняні економісти, зокрема Г. Григор'єв, В. Геєць, Д. Прейгер, В. Сиденко, С. Соколенко та інші. У працях зазначених науковців в основному приділено увагу розвитку теорії й методології інтеграційних процесів. Проте технічний розвиток вносить зміни у структуру товарних потоків та загострює проблеми транспортного забезпечення. Тому тільки при досягненні відповідного рівня розвитку транспорту можна сподіватися на успішну інтеграцію у світове господарство, а це, у свою чергу, потребує додаткового залучення як матеріальних, так і земельних ресурсів. Тому питання використання земель транспорту, способів їх землекористування та обсягів сьогодні є досить актуальним, оскільки повинно враховувати як екологічну складову, так і економічну вигоду.

Розвиток світової економіки в останні роки характеризується зближенням національних економік, оптимізацією розміщення ресурсів і виробництва, що, у свою чергу, сприяє концентрації виробництва та капіталу. В таких умовах

формується новий вид підприємництва – провайдерство (партнерство виробника продукції та продавця), яке спонукає до взаємодії та взаємодоповнення різних видів транспорту з метою досягнення безперервності руху та підвищення економічних показників. Об'єднання різних за спеціалізацією компаній у промислово-транспортні комплекси сприяє включенню транспортного виробництва в єдиний технологічний процес. Нині такі корпорації містять сотні відділень з автопарками вантажних автомобілів, терміналами, трейлерами тощо. Проте основні координуючі функції діяльності транспортної мережі та фінансування менш прибуткових видів транспорту здебільшого виконує держава. Зокрема, на розвиток транспортної інфраструктури направляється 70–95% державних інвестицій, а на розвиток парку транспортних засобів – 60–80% приватних [1].

Нині у транспортній галузі України у зв'язку з її економічною інтеграцією та вступом до СОТ особливого значення набувають питання модернізації транспортної інфраструктури та формування інфраструктурних коридорів, будівництво автомагістралей та комплексних транспортних артерій тощо [2]. Така модернізація вимагає додаткового вилучення земельних ресурсів з господарського обігу. За станом на 01.01. 2008 р. у користуванні підприємств та організацій транспорту перебувало 647,5 тис. га земель, що становить 1,1% площі держави, з яких 70,6% (453,2 тис. га) – це землі транспорту та 7,8% – землі сільськогосподарського призначення. При цьому за останні три роки їх загальна площа зменшилась на 14,1 тис. га, з яких 10 тис. га – це сільськогосподарські землі. Зокрема, чітко простежується тенденція зменшення площ земель, які перебували в користуванні залізничного транспорту – на 4,4 тис. га, автомобільного – на 0,5, повітряного – на 1,9 тис. га, тоді як площа земель, що використовується під землями трубопровідного та морського транспорту, зросла на 0,2 та 0,1 тис. га відповідно (табл. 1).

Таблиця 1

Використання земель провідними видами транспорту*

Вид транспорту	Експлуатаційна довжина доріг загального користування, тис. км	Площа земель транспорту, яка використовується землекористувачами		Щільність шляхів сполучення, км на 1 тис. км ²
		тис. га	%	
Залізничний	21,9	116,6	25,5	36
Автомобільний	169,4	319,5	69,9	274
Трубопровідний	44,7	5,3	1,2	74

* За даними Статистичного щорічника України. – К.: Держкомстат України, 2008. – С. 246.

Найбільшим користувачем земель і одночасно їх забруднювачем залишається автомобільний транспорт. Під автодороги відводиться майже 70% зазначених земель. Друге місце посідає залізничний, який використовує практично 26%, на третьому місці – трубопровідний – 1,2%, решта – 3,5% – це землі морського, внутрішньоводного, повітряного та інших видів транспорту.

До земель транспорту відносять землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту, а також дорожнього господарства для виконання завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту (будівель, споруд тощо). Згідно з українським законодавством, землі транспорту є самостійним різновидом земель несільськогосподарського призначення, цільове призначення яких полягає у здійсненні діяльності, пов'язаної з експлуатацією, ремонтом, удосконаленням і розвитком об'єктів транспорту.

Надання підприємствам транспорту земельних ділянок відповідних розмірів здійснюється відповідно до норм або проектно-технічної документації, а порядок їх використання погоджується із місцевими органами влади та місцевого самоврядування. При цьому відповідальність і обов'язки щодо утримання в належному стані земельних ділянок покладаються як на землекористувачів, так і землевласників транспортних підприємств. Це означає, що керівники цих підприємств несуть персональну відповідальність за забруднення земель, прилеглих до транспортних магістралей.

В умовах зростаючого впливу інтеграційних процесів все більш визначальним чинником розвитку транспортної галузі стає не його швидкість чи новітні системи стеження за просуванням товару, а параметри впливу на екологію навколишнього природного середовища. Власне через це транспорт віднесений до найбільш несприятливої в екологічному аспекті сфери діяльності.

Використання земель транспорту повинно відбуватися з дотриманням усіх принципів раціонального екологічного землекористування, а саме шляхом недопущення заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками. При цьому пропонується більш активно вживати заходи щодо захисту ґрунтів від ерозії, укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також дотримуватися інших вимог щодо охорони земель без порушення інтересів власників сусідніх із транспортними підприємствами земельних ділянок і землекористувачів.

Допомогти у вирішенні екологічних проблем транспортного землекористування можна через забезпечення належної експлуатації споруд та інших об'єктів транспорту, а також охорони земель транспорту від негативного впливу зазначених об'єктів і створення охоронних зон з особливими умовами використання земель. Основним призначенням таких зон є забезпечення нормальних умов експлуатації транспорту, запобігання ушкодженню, а також зменшення негативного впливу на людей, прилеглі земельні ділянки та інші природні об'єкти.

Сьогодні у високорозвинених країнах світу часто відбувається зміна пріоритетів при виборі виду транспорту. Так, у країнах ЄС на автотранспорт припадає понад 80% сухопутних перевезень і близько 70% викидів від усіх джерел, що забруднюють атмосферу [3, с. 18]. Через це більшість вантажопотоків замінюються на залізничний, річковий та морський вид транспорту. В Україні, навпаки, усупереч щорічно зростаючим обсягам

перевезення як пасажирів, так і вантажів (рис. 1), на першому місці за їх перевезенням, як і раніше, перебуває найбільш екологічно шкідливий автомобільний транспорт. Нині обсяги його вантажоперевезень випереджають обсяги перевезень залізничного транспорту на 37,2%, а пасажироперевезень – на 45,4%, хоча вантажо-пасажирооборот (млрд. т·км та млрд. пасажиро·км) є більшим. Така різниця в показниках обумовлена величиною середньої дальності перевезень за цими видами транспорту.

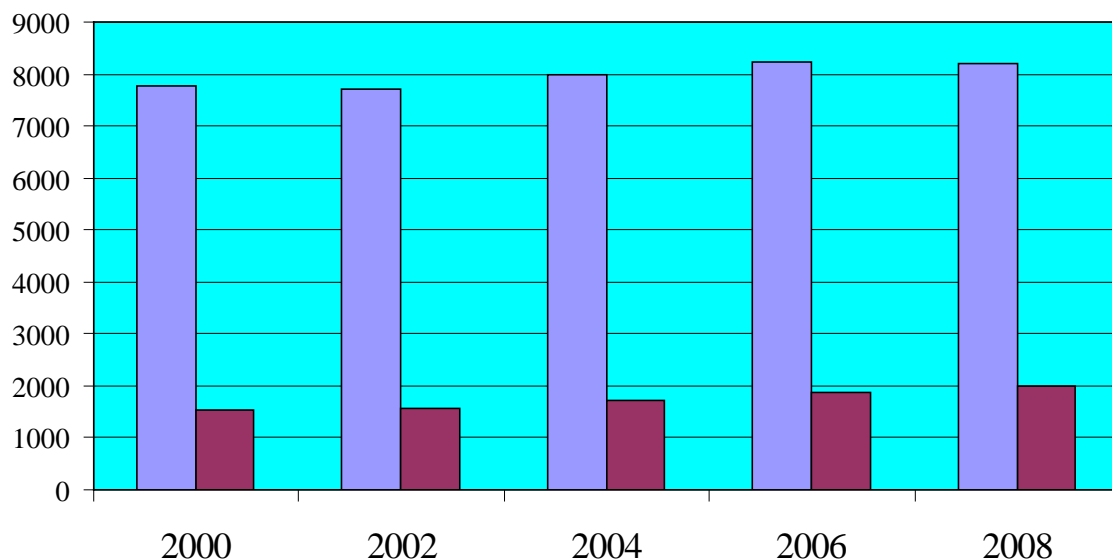


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезення вантажів і пасажирів всіма видами транспорту, по роках:

■ – пасажирів, млн. осіб;
 ■ – вантажів, млн. тонн

Однією з причин нині стабільного розвитку автомобільного транспорту є надання земельним законодавством можливостей щодо виділення вповноваженим органом виконавчої влади чи місцевого самоврядування з метою задоволення громадських потреб у землях дорожнього господарства на платній та строковій основі суб'єкта підприємницької діяльності земельних ділянок для створення та управління об'єкта концесії, зокрема прав на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг.

При цьому об'єктами концесії можуть бути також об'єкти дорожнього господарства та дорожні споруди, аеропорти, шляхи сполучення, вантажні і пасажирські порти тощо. Особливістю концесій на будівництво автомобільних доріг є те, що вони створюються насамперед у рамках міжнародних транспортних коридорів та міжнародних магістралей категорії "Є". Для прикладу, нині в Україні, незважаючи на економічну кризу, розвивається національна система міжнародних транспортних коридорів по трьох найважливіших напрямках, які збігаються з маршрутами міжнародних транспортних коридорів "Європа – Азія", МТК № 9 та МТК "ЧЕС" [4].

Особливістю концесійної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг та їх експлуатації є, по-перше, обов'язкова наявність державних автомобільних доріг чи смуг руху як альтернативного варіанту проїзду, по-друге, неможливість передачі права державної чи комунальної власності на об'єкт, а отже, і земель, на яких він розташований, у приватну власність. Безумовно, така діяльність потребує додаткових земельних ресурсів, проте згідно з українським законодавством ці землі залишатимуться у власності держави, яка контролюватиме їх цільове використання.

Землі транспорту можуть перебувати як у державній, комунальній, так і приватній власності, але закріплена законом така можливість не поширюється на всі землі без виключення. Так, у приватну власність не можуть передаватися землі під державними залізницями, об'єктами державної власності, повітряного і трубопровідного транспорту тощо. Якщо в комунальній власності перебувають усі землі в межах населених пунктів, а також земельні ділянки за їх межами, на яких розташовані об'єкти комунальної власності, а саме транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту та дорожнього господарства тощо, то окремі земельні ділянки комунальної власності, надані підприємствам транспорту, теж не можуть передаватися у приватну власність. Це стосується, зокрема, земель під залізницями, автомобільними дорогами, об'єктами повітряного і трубопровідного транспорту регіонального значення.

Таким чином, хоча нині за розміщенням та структурою транспортна галузь України в цілому відповідає внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам, проте потребує істотного вдосконалення та модернізації. Одним із шляхів такої модернізації залишається додаткове вилучення земельних ресурсів із господарського обігу для транспортних потреб. У цьому випадку основною вимогою є екологічнобезпечне використання земель транспорту, що базується на необхідності дотримання відповідних екологічних вимог і стандартів щодо транспортного землекористування. Такий підхід дає змогу підвищити рівень розвитку транспорту і посилити інтеграцію нашої країни до європейських та світових економічних структур. Покращуючи зв'язки між регіонами та країнами, транспорт здатний забезпечити інноваційний поштовх у розвитку України.

Література

1. Григор'єв Г.С. *Про інвестиційні потреби транспортної інфраструктури України* / Г.С. Григор'єв // *Залізничний транспорт України*. – 2003. – № 1. – С. 35–39.
2. Єдін О. *Транспортна політика В Україні* / О. Єдін, Ю. Цетов, Л. Соколов // *Економіка України*. – 2000. – № 1. – С. 24–34.
3. Пащенко Ю.Є. *Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: [монографія]* / Ю.Є. Пащенко, О.І. Никифороук. – Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2008. – 192 с.
4. Новікова А.М. *Україна в системі міжнародних транспортних коридорів* / А.М. Новікова. – К.: НІМБ, 2003. – 494 с.