

*Kyiv International University (Kyiv, Ukraine)*

<http://orcid.org/0000-0001-8482-7950>

E-mail: [olgaym1993@gmail.com](mailto:olgaym1993@gmail.com)

**Bobrovitsky Ye.**<sup>53</sup>

*Kyiv International University (Kyiv, Ukraine)*

E-mail: [ea.bobrovitskiy@gmail.com](mailto:ea.bobrovitskiy@gmail.com)

**Oborotov R.**<sup>54</sup>

*Kyiv International University (Kyiv, Ukraine)*

E-mail: [marsssss@ukr.net](mailto:marsssss@ukr.net)

## MODERN METHODS OF MANAGEMENT OF BANKING ACTIVITIES

**Objective.** The main system of banking management is to create such a management system that involves the formation of an internal and internal environment that allows formulating the mission and strategic objectives of a financial institution, developing, implementing and improving development strategies to ensure the effectiveness of obtaining high economic and social results, achieving strategic objectives goals set before the bank.

**Methods.** Economic methods of managing banking activities are based on the effects of economic factors in a market economy. They facilitate the implementation of such a management function as planning. Economic methods of managing a bank activity include strategic and ongoing planning of the bank's activities, economic incentives and material liability, pricing for services, lending, managing non-performing loans, etc.

**Results.** The duration and non-solution of the consequences of decision-making is characterized, first of all, by the change in the banking potential. Thus, one of the most important results of strategic planning is the static potential of the bank for the effectiveness of its use.

**Scientific novelty.** Establishing the objectives of the bank allows us to formulate rules for making specific strategic decisions focused on its organizational structure and subject to its decision-making sphere. This enables the entire hierarchy of the management of the bank to steer monotonously the activities of structural units and the bank as a whole, as well as track the results of its activities.

**Practical significance.** The tasks of the banking institution determine the possibility and conditions for the realization of the goals (their principal reach, the timing and resources required for their implementation). The decision of the tasks makes it possible to formulate many variants of development of the object under consideration, followed by the choice of the most acceptable of them.

---

<sup>53</sup> *Bobrovitsky Yevgen, Student of the Master's Degree, Economic Faculty, Kyiv International University Kyiv, Ukraine)*

<sup>54</sup> *Oborotov Ruslan, Student of the Master's Degree, Economic Faculty, Kyiv International University Kyiv, Ukraine)*

УДК 332.2  
JEL R48

**Новаковська І.О.**<sup>55</sup>

*Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

<http://orcid.org/0000-0002-1473-7543>

**Стецюк М.П.**<sup>56</sup>

*Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

<http://orcid.org/0000-0003-2826-2988>

**Іщенко Н.Ф.**<sup>57</sup>

*Інститут агроекології і природокористування НААН (Київ, Україна)*

<http://orcid.org/0000-0002-3745-9742>

## СУЧАСНИЙ СТАН НОРМУВАННЯ ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК ДЛЯ ПОТРЕБ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглянуто термін «нормування» як засіб правового регулювання земельних відносин. Визначено проблеми відведення земельних ділянок для будівництва автомобільних доріг, а також проблеми оформлення права користування земельними ділянками під існуючими автомобільними дорогами. Проаналізовано Державні будівельні норми, що використовуються при відведенні земельних ділянок, проектуванні, реконструкції та будівництві автомобільних доріг.

**Ключові слова:** нормування, відведення, земельна ділянка, автомобільна дорога.

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ НОРМИРОВАНИЯ ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ДЛЯ НУЖД АВТОМОБильНОГО ТРАНСПОРТА

В статье рассмотрено термин «нормирование» как средство правового регулирования земельных отношений. Определены проблемы отвода земельных участков для строительства автомобильных дорог, а также проблемы оформления права пользования земельными участками под существующими автомобильными дорогами. Проанализированы Государственные строительные нормы, используемые при отводе земельных участков, проектировании, реконструкции и строительстве автомобильных дорог.

**Ключевые слова:** нормирования, отвод, земельный участок, автомобильная дорога.

## MODERN CONDITIONS OF ESTABLISHMENT OF NORMS FOR THE FORMATION OF LAND PLOTS FOR AUTOMOBILE TRANSPORT NEEDS

The article discussed the term 'norms for the formation' as a means of legal regulation of land relations. The problems of land plots' allocation for construction of highways, also registration problems of the right to use land plots under the existing highways were determined. The article analyzed the state building norms that are used in the allocation of land plots, the

<sup>55</sup> *Новаковська Ірина Олексіївна, доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри землеустрою та кадастру, Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

<sup>56</sup> *Стецюк Михайло Петрович, кандидат економічних наук, доцент кафедри землеустрою та кадастру, Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

<sup>57</sup> *Іщенко Наталія Федорівна, аспірант, Інститут агроекології і природокористування НААН (Київ, Україна)*



design, reconstruction and construction of highways.

**Keywords:** norms for the formation, land plot, highways.

**Актуальність проблеми.** Транспортна галузь України формується і розвивається відповідно до Європейської інтеграції. Відбувається реконструкція існуючих і будівництво нових автомобільних доріг України, а також спорудження необхідних об'єктів дорожнього господарства, що потребує розробки відповідної проектно-технічної документації та процедури її узгодження з власниками землі і землекористувачами. Усе це в певній мірі ускладнює та стримує процес відведення земельних ділянок і не дає можливості вчасно приступити до їх використання. Тому існує необхідність удосконалення інституціонального середовища щодо зміни правового статусу земель для потреб транспортної галузі та закріплення на законодавчому рівні нормування відведення земельних ділянок для цих потреб.

**Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій.** Проблемам нормування відведення земельних ділянок присвячені праці таких видатних вчених, як І.К. Бистряков, О.С. Будзяк, М.М. Габрель, Т.М. Гапотченко, Д.С. Добряк, А.Г. Мартин, Л.Я. Новаковський, В.В. Носік, М.А. Хвесик та інші. Однак нормування земель для транспортної галузі в період трансформації земельних відносин залишається малодослідженим.

**Мета дослідження.** Метою дослідження є виявлення особливостей нормування земельних ділянок для потреб реконструкції і будівництва автомобільних доріг і споруд дорожнього господарства, а також нової парадигми в удосконаленні інституціонального середовища в цій галузі.

**Результати дослідження.** Визначення орієнтовних розмірів земельних ділянок, що передбачаються до використання для потреб дорожнього господарства, є різновидом нормування використання природних ресурсів.

Земельні ресурси, що можуть використовуватися для задоволення потреб людини, обмежені. Найбільше обмежені площі земель, які можуть використовуватися для певних специфічних потреб, насамперед, сільськогосподарського виробництва. Людство зацікавлене у збереженні родючих земель і недопущенні їх вилучення для інших потреб, а також у максимальному збереженні земель лісового фонду, природно-заповідного фонду тощо [8]. Обмеження використання родючих земель для інших потреб це не лише принцип земельного права України (ст. 23 Земельного кодексу України) [6], а й умова сталого розвитку та існування людства в цілому, що впливає з Декларації з навколишнього середовища та розвитку ухваленій на Конференції ООН щодо навколишнього середовища та розвитку (Ріо-де-Жанейро, червень 1992 року) [5].

Максимальне збереження родючих земель та інших (лісових, під водними об'єктами, природно-заповідних тощо), використання земель як операційного базису лише в мінімально необхідних розмірах – основне завдання нормування використання земельних ресурсів. Воно повинно запобігти необґрунтованому виведенню землі із сільськогосподарського, лісгосподарського виробництва та інших пріоритетних видів використання. Виконання цих завдань можливе лише за допомогою нормування використання землі як природного ресурсу, а саме за допомогою встановлення норм відведення земельних ділянок, на які вони ще не були встановлені відповідно до законодавства. У чинному законодавстві термін «нормування» використовується як засіб правового регулювання земельних відносин.

Переважає більшість нормативів у законодавстві України є документами в галузі будівництва, обсяг використання землі в яких трактується як нормування площі земельних ділянок, що відводяться для певних потреб. Визначення орієнтовного розміру земельної ділянки для розміщення об'єктів дорожнього господарства проводиться згідно з:

- ДБН В.2.3 – 4:2015. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво;
- ДБН В.2.3 – 16:2007. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг;
- ДБН В.2.3 – 5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів.
- ГБН В.2.3 – 218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування.

Параметри земельних ділянок для будівництва нових і реконструкції існуючих автомобільних доріг загального користування за нинішніх умов регламентуються ДБН В.2.3 – 4:20015 [2].

Вимоги даного нормативного документа не поширюються на відомчі (технологічні) автомобільні дороги, вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, автомобільні дороги на приватних територіях. Цими нормами визначають технічну класифікацію проектних і таких, що намічені для реконструкції, доріг залежно від розрахункової середньорічної добової перспективної інтенсивності руху (табл. 1), техніко-економічні показники для обґрунтування проектних рішень і вибору оптимального варіанта пролягання автомобільної дороги.

Таблиця 1

**Технічна класифікація автомобільних доріг [2]**

Категорія дороги	Розрахункова перспективна інтенсивність руху, <i>авт/добу</i>	
	у транспортних одиницях	у приведених до легкового автомобіля
I-а	понад 10 000	понад 14 000
I-б	понад 10 000	понад 14 000
II	від 3 000 до 10 000	від 5 000 до 14 000
III	від 1 000 до 3 000	від 2 500 до 5 000
IV	від 150 до 1 000	від 300 до 2 500
V	до 150	до 300

*Примітка:* 1) I-а – автомагістраль;  
2) категорію дороги можна визначати за розрахунковою інтенсивністю руху в транспортних одиницях, якщо кількість легкових автомобілів становить менше 30% від загального транспортного потоку.

За даними таблиці 1, при проектуванні та будівництві автомобільних доріг можемо розрахувати необхідні площі земельних ділянок, які слід відводити для будівництва дороги відповідної категорії та визначити місцевість та інтенсивність руху транспортних засобів.

Приведення транспортних засобів до легкового автомобіля варто проводити за допомогою відповідних коефіцієнтів, які наведено в таблиці 2.

Таблиця 2

**Коефіцієнти приведення транспортних засобів до легкового автомобіля [2]**

№	Тип транспортного засобу	Коефіцієнт приведення
1	2	3
1	Мотоцикл без коляски та мопед	0,5
2	Мотоцикл з коляскою	0,75
3	Легковий автомобіль	1,0
4	Вантажний автомобіль вантажопідйомністю, т:	
	до 1	1,0
	від 1 до 2	1,5
	від 2 до 6	2,0
	від 6 до 8	2,5

	від 8 до 14	3,0
	понад 14	3,5
5	Автопоїзд вантажопідйомністю, т:	
	до 12	3,5
	від 12 до 20	4,0
	від 20 до 30	5,0
	понад 30	6,0
6	Колісний трактор з причепами вантажопідйомністю, т:	
	до 10	3,5
	понад 10	5,0
7	Автобус	3,0
8	Автобус зчеплений (здвоєний)	5,0

*Примітка:* 1) при проміжних значеннях вантажопідйомності транспортних засобів коефіцієнти приведення визначають інтерполяцією;  
2) коефіцієнти приведення для спеціальних автомобілів приймають як для базових автомобілів відповідної вантажопідйомності.

При реконструкції автомобільних доріг за наявності відомостей про погодинну інтенсивність руху, отриману за допомогою автоматичних лічильників, для визначення категорії дороги можна приймати перспективну середньорічну погодинну інтенсивність руху найнапруженішого місяця відповідно до даних таблиці 3.

Таблиця 3

## Перспективна годинна інтенсивність руху

Категорія дороги	Погодинна інтенсивність руху, <i>авт/год</i>
I-а, I-б	понад 1600
II	від 1200 до 1600
III	від 600 до 1200

Розрахункова швидкість руху при проектуванні автомобільних доріг, техніко-економічні показники для обґрунтування проектних рішень і вибору оптимального варіанта проходження автомобільної дороги застосовуються відповідно до ДБН В.2.3 – 4:2015 [2].

Таблиця 4

## Розрахункова швидкість руху [2]

№	Категорія дороги	Розрахункова швидкість, <i>км/год</i>		
		Основна	Допустима на місцевості	
			рівнинна місцевість	горбистій
1	I-а	150	120	100
2	I-б	140	110	80
3	II	120	100	60
4	III	100	80	50
5	IV	90	60	30
6	V	90	40	30

Відповідно до даних таблиці 4, максимальна основна розрахункова швидкість становить 150 км/год на автомобільних дорогах I категорії (автомагістраль) на рівнинній місцевості, а мінімальна швидкість становить – 90 км/год на автодорогах V категорії. На горбистій і гірській місцевості розрахункова швидкість кожної з категорії доріг у двічі менша, тому що до горбистої місцевості належить рельєф, часто порізаний глибокими долинами з різницею позначок дна долин і вододілів понад 50 м на відстані не більше 0,5 км, з бічними глибокими ярами і нестійкими схилами, долинами передгірських рік з

бічними притоками; до гірської місцевості належать ділянки перевалів (плюс один кілометр у кожний бік від перевалу) через гірські хребти і ділянки гірських ущелин із складними, дуже порізаними або нестійкими схилами, ділянки поширення пластичних зсувів ґрунтів та осипів, долини гірських рік з бічними притоками.

Від категорії і розрахункової швидкості руху залежать основні параметри дороги, а відповідно – і розміри земельних ділянок, що відводяться для їх розміщення.

Основні параметри автомобільних доріг залежно від їх категорії визначаються відповідно до таблиці 5.

Таблиця 5

## Параметри поперечного профілю автомобільних доріг

Показник	Одиниці вимірювання	Категорії доріг					
		I-а	I-б	II	III	IV	V
Кількість смуг руху	шт.	4; 6; 8	4; 6	2	2	2	1
Ширина смуги руху	м	3,75	3,75	3,75	3,5	3,0	-
Ширина проїзної частини	м	2 · 7,5; 2 · 11,25; 2 · 15,0	2 · 7,5; 2 · 11,25	7,5	7,0	6,0	4,50
Ширина узбіччя, з них:		3,75	3,75	3,75	2,5	2,0	1,75
- ширина зупинкової смуги разом з укріпленою смугою узбіччя;	м	2,5	2,5	2,5	-	-	-
- ширина укріпленої смуги узбіччя	м	0,75	0,75	0,75	0,5	0,5	
Найменша ширина розділювальної смуги	м	6,0	6,0	-	-	-	-
Ширина укріпленої смуги на розділювальній смузі	м	1,0	1,0	-	-	-	-
Найменша ширина земляного полотна	м	28,5; 36,0; 43,5	28,5 36,0	15,0	12,0	10,0	8,0

При відповідному техніко-економічному обґрунтуванні параметри автомобільних доріг можуть збільшуватись.

Конструкція земляного полотна проектується з урахуванням таких параметрів: категорія дороги; висота насипу; глибина виїмки; тип дорожнього одягу; властивості ґрунтів, які передбачається використовувати в земляному полотні; умови виконання робіт зі спорудження земляного полотна; природні умови району будівництва та особливостей інженерно-геологічних умов ділянки будівництва; досвід експлуатації доріг у даному районі, зважаючи на необхідність забезпечення потрібних показників міцності; стійкість і стабільність як самого земляного полотна, так і дорожнього покриття при мінімальних витратах на будівництво та експлуатацію; максимальне збереження цінних земель; заподіяння найменшої шкоди навколишньому природному середовищу.

Для ухвалення оптимальних проектних рішень щодо розташування дороги розробляються варіанти траси дороги з порівнянням за такими техніко-економічними показниками:

1) показники плану траси дороги: протяжність, коефіцієнт розвитку траси, кількість кутів поворотів, найбільша величина кута повороту, найменший радіус кривої;

2) показники профілю: протяжність ділянок з поздовжніми нахилами понад 40%, протяжність ділянок з нахилами, що дорівнюють або перевищують гранично допустимі, мінімальним радіусом вертикальних кривих;

3) кількість труб і їхня загальна довжина;

4) кількість мостових споруд і їхня загальна довжина;

5) кількість перетинів залізниць в одному рівні;



- 6) протяжність ділянок, які проходять у межах населених пунктів;
- 7) наявність ділянок дороги, які вимагають індивідуального проектування земляного полотна (складні інженерно-геологічні умови);
- 8) загальний обсяг земляних робіт, зокрема на 1 км;
- 9) кошторисна вартість земляних робіт з урахуванням витрат на укріплення земляного полотна (видалення слабкої основи, дренажні споруди, укріплення укосів із застосуванням геосинтетичних матеріалів та прошарків, підпірні стінки тощо);
- 10) площа вилучення земельних угідь;
- 11) вартість втрат сільськогосподарського та лісгосподарського виробництва, сільбищних або промислових територій;
- 12) вартість 1 м<sup>2</sup> дорожнього покриття;
- 13) показники коефіцієнтів безпеки та аварійності;
- 14) час проїзду автомобіля в прямому та зворотному напрямках;
- 15) забезпечення будівництва місцевими будівельними матеріалами;
- 16) витрати на охорону навколишнього природного середовища;
- 17) витрати на утримання дороги;
- 18) загальна вартість будівництва;
- 19) окупність витрат.

Відповідно до ДБН В.2.3 – 16:2007 «Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг» встановлюються розміри земельних ділянок для розміщення дорожніх розв'язок у різних і в одному рівнях і ширину смуги відведення для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг загального користування [4].

Мінімальну ширину смуги відведення для будівництва або реконструкції автомобільної дороги слід визначати з урахуванням вимог розташування всіх елементів автомобільної дороги, а саме: земляного полотна в межах між підошвами насипів або верхніми брівками укосів виїмок; бічних водовідвідних каналів (кюветів), кювет-резервів і резервів; забанкетних каналів, банкетів і нагірних каналів тощо.

Відповідно до вищевказаних державних будівельних норм ширина смуги відведення розраховується за формулами:

а) насип заввишки до 2,0 м:

$$CB = B + 2 (H \cdot Y + h \cdot y + BK + 1,5 \cdot h + 1,0), \quad (1)$$

де  $Y = 4$ ;  $BK = 0,6$  м,  $h \leq 1,0$  м – для дороги I–III категорій;

$Y = 3$ ;  $BK = 0,6$  м,  $h < 1,0$  м – для дороги IV–V категорій;

б) насип заввишки від 2,0 до 6,0 м:

$$CB = B + 2 (H \cdot m + h \cdot m + BK + 1,5 \cdot h + 1,0), \quad (2)$$

де  $m = 1,50$ ;  $1,75$  або  $2,00$ ;  $BK = 0,6$  м,  $h < 1,0$  м;

в) насип заввишки від 2,0 до 12,0 м:

$$CB = B + 2 (6,0 \cdot m + (H - 6,0) \cdot n + h \cdot n + BK + 1,5 \cdot h + 1,0), \quad (3)$$

де  $m = 1,50$  і  $1,75$  – при висоті насипу до 6,0 м;

$n = 1,75$  і  $2,00$ ;  $BK = 0,6$  м,  $h < 1,0$  м – при висоті насипу понад 6,0 м;

г) виїмка завглибшки від 0,0 до 1,0 м:

$$CB = B + 2 (Y \cdot H + 1,0), \quad (4)$$

де  $Y = 10$  – укіс виїмки;

д) виїмка завглибшки від 1,0 до 12,0 м:

$$CB = B + 2 ( (H + h) m + h \cdot Y + BK + 1,0 ), \quad (5)$$

де  $Y = 4$ ;  $m = 1,50$  і  $1,75$  або  $2,0$  м,  $h = 1,0$  м,  $BK = 0,6$  м і  $2,0$  м – для дороги I–III категорій;

$Y = 3$ ;  $m = 1,50$  і  $1,75$  або  $2,0$  м,  $h = 1,0$  м і  $0,8$  м,  $BK = 0,6$  м – для дороги IV–V категорій;

де  $CB$  – ширина смуги відведення, м;  $B$  – ширина земляного полотна між брівками, м;  $H$  – висота насипу або глибина виїмки, м;  $h$  – глибина бічної канами, м;  $BK$  – ширина бічної канами, м;  $Y$  – укіс;  $m$  – крутизна укосу насипу або виїмки;  $n$  – крутизна нижньої частини укосу насипу;  $BT$  – ширина банкета, м;  $HK$  – ширина нагірної канами, м;  $1,0$  – запобіжна

смуга, м.

Дія ДБН В.2.3 – 5:2018 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів» поширюються на проектування та будівництво нових, реконструкцію та капітальний ремонт існуючих вулиць і доріг міських і сільських населених пунктів. Дані норми містять вимоги до проектування основних елементів вулиць, доріг і площ, а саме: проїзних частин (центральні та місцеві (бічні) проїзди), тротуарів, пішохідних і велосипедних доріжок, включаючи конструкції дорожнього покриття, зупинок громадського пасажирського транспорту, вуличних автомобільних стоянок; вузлів вулиць і доріг, пішохідних переходів в одному та різних рівнях, штучних споруд; озеленення, освітлення та водовідведення; заходів щодо організації дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища [3].

Ширину вулиць і доріг слід визначати з урахуванням їх категорій і залежно від розрахункової інтенсивності руху транспорту і пішоходів, типу забудови, рельєфу місцевості, вимог охорони навколишнього природного середовища, розміщення підземних інженерних мереж, зелених насаджень і в межах червоних ліній, (таблиця 6).

Таблиця 6

**Ширина вулиць і доріг [3]**

Ширина з урахуванням категорій і залежно від розрахункової інтенсивності руху транспорту і пішоходів		Ширина проїзної частини місцевих (бічних) проїздів	
найменування дороги	ширина, м	найменування дороги	ширина, м
магістральні дороги	50–90	без пропуску громадського пасажирського транспорту	6,0
загальноміського значення	50–80	з пропуском громадського пасажирського транспорту	7,0
вулиці місцевого значення (житлові)	40–50	без пропуску громадського пасажирського транспорту	7,0
районного значення	15–35	з пропуском громадського пасажирського транспорту	9,0-10,5
селищні та сільські вулиці (дороги)	15–25		

*Примітка: сформовано автором за даними джерела [3]*

В умовах існуючої забудови ширину вулиць і доріг у межах червоних ліній при належному містобудівному обґрунтуванні допускається зменшувати з мінімально можливим звуженням елементів їхнього поперечного профілю [3].

Нормуванню відведення земельних ділянок для потреб дорожнього господарства та автомобільного транспорту передують значний комплекс робіт, що складається із законодавчих, юридичних, управлінських, проектних і технічних процедур. Слід зазначити, що йдеться не про одну-дві земельні ділянки в межах однієї адміністративно-територіальної одиниці (села, селища, району), а про десятки-сотні земельних ділянок в межах однієї чи кількох областей.

Як показує практика, саме неузгодженість юридичних норм та управлінських рішень призводить до великих труднощів у відведенні земельних ділянок для потреб автомобільної галузі. Для прикладу можна навести проблеми, що виникли при проектуванні будівництва великої кільцевої дороги навколо м. Києва, яка повинна проходити територією Вишгородського, Бородянського, Макарівського, Києво-Святошинського, Васильківського, Обухівського, Бориспільського та Броварського районів Київської області. Смуга відведення дороги проходить через земельні ділянки, які перебувають у державній, комунальній і приватній власності сотень власників землі і



землекористувачів. При цьому кожна земельна ділянка для її вилучення потребує погодження з усіма власниками, землекористувачами, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, іншими погоджувальними структурами. Невідповідність окремих норм Закону України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» та Земельного кодексу України стримують, а в багатьох випадках заводять у безвихідь вилучення земель для потреб транспортної галузі.

Окрім цієї проблеми, часто виникає ціла низка інших проблем при оформленні права користування земельними ділянками під існуючими автомобільними дорогами та об'єктами дорожнього господарства, основними з яких є:

1) накладка меж земельних ділянок, переданих у приватну власність та наданих у користування (зокрема в оренду) фізичним і юридичним особам, на земельні ділянки, які розміщені в смугах відведення автомобільних доріг;

2) більшість із наявних державних актів на право постійного користування земельними ділянками були виготовлені наприкінці 1990-х – на початку 2000-х років на шляхово-будівельні організації і підприємства, адміністрації автомобільних доріг, яких на нині не існує;

3) немає кадастрових номерів земельних ділянок, як наслідок – в автоматизованій базі державного земельного кадастру немає відомостей про такі земельні ділянки дорожнього господарства. Відтак, у процесі відведення суміжних зі смугами відведення автомобільних доріг земельних ділянок фізичним і юридичним особам землевпорядні організації часто допускаються помилок, розміщуючи такі земельні ділянки в межах смуг відведення автомобільних доріг, або не враховуючи їх межі;

4) складність відновлення та встановлення в натурі (на місцевості) меж земельних ділянок під об'єктами дорожнього господарства на підставі виданих державних актів. Це пояснюється випадками відсутності координат у землевпорядній документації [8].

Виникнення вказаних проблем здебільшого є наслідком недосконалості земельного законодавства та байдужості чиновників при з'ясуванні цих питань.

Можливістю розв'язання вищевказаних проблем є формування на державному рівні нової парадигми інституціонального середовища транспортної галузі, енергетики та зв'язку, у землекористуваннях яких переважають лінійні об'єкти.

**Висновки.** Нормування відведення земельних ділянок є різновидом нормування використання природних ресурсів, збереження продуктивності земель, забезпечення раціонального використання, екологічної безпеки, яке повинно запобігти необґрунтованому виведенню землі із сільськогосподарського, лісгосподарського виробництва та інших пріоритетних видів використання. Чинне законодавство застосовує термін «нормування» як засіб правового регулювання земельних відносин.

Більшість нормативів України є документами в галузі будівництва, обсяг використання землі в яких трактується як нормування площі земельних ділянок, що відводяться для певних специфічних потреб, наприклад земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства.

Нині рівень автомобілізації країни надзвичайно високий, питання нормування відведення земель під автомобільні дороги та об'єкти дорожнього господарства є досить важливим та актуальним. Державні будівельні норми, якими керуються при проектуванні та будівництві автомобільних доріг, відведення земельних ділянок, екологічні вимоги до автодоріг потребують доповнень і корегувань для задоволення потреб суспільства через внесення змін до нормативно-правових актів.

Окрім удосконалення нормування земель для транспортної галузі, необхідно на державному рівні сформувати нову парадигму інституціонального середовища щодо територіального розвитку цієї категорії земель.

## Бібліографічний список

1. ГБН В.2.3 – 218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. База даних «Законодавство України». ВР України. URL: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/122.1.pdf>
2. ДБН В.2.3 – 4:2015. Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво. База даних «Законодавство України». ВР України. URL: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/74.1.%20ДБН%20В.2.3-4~2015>.
3. ДБН В.2.3 – 5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів. База даних «Законодавство України». ВР України. URL: [http://kbu.org.ua/assets/app/documents/75\(1\).1.%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%92.2.3-5-pdf](http://kbu.org.ua/assets/app/documents/75(1).1.%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%92.2.3-5-pdf)
4. ДБН В.2.3 – 16:2007 Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг. База даних «Законодавство України». ВР України. URL: <http://profidom.com.ua/v-2/v-2-3/1598-dbnv-2-3-162007>
5. Ємець О.А. Кадастрове обґрунтування відведення земель при будівництві автомагістралей. *Технологический аудит и резервы производства*. 2014. №1/1(15). С. 20 – 23.
6. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 року №2768 – III. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>.
7. Мартин А.Г., Євсюков Т.О. Сучасний стан та пропозиції щодо нормування у галузі охорони земель в Україні. *Землеустрій і кадастр*. 2008. №1. С. 21–27.
8. Новаковська І.О., Іщенко Н.Ф. Проблеми відведення та використання земель для потреб дорожнього господарства. *Сучасні питання економіки і права*. 2017. №1-2(5,6). С. 135-144.
9. Novakovska Iryna, Ishenko Natalia Transport strategy of Ukraine in the context of European integration (*Транспортна стратегія України в контексті Європейської інтеграції*) [collective monograph]/ Informācijas Sistēmu Menedžmenta Augstskola, ISMA University, Riga, Latvia, 2017. Vol.3. 248 p.

## References

1. ГБН В.2.3-218-007: 2012. Ecological requirements for highways. Designing. Database "Legislation of Ukraine"(2012) HBN V.2.3-218-007:2012 *Ekolohichni vymohy do avtomobil'nykh dorih. Proektuvannya*. URL: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/122.1..pdf>(date of accesse: 02.03.2019). (In Ukr.)
2. DBN V.2.3-4: 2015 Motorways Part I. Designing Part II. Construction Database "Legislation of Ukraine" (2015) *DBN V.2.3-4:2015 Avtomobil'ni dorohy Chastyna I. Proektuvannya Chastyna II. Budivnytstvo*. URL:<http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/74.1.%20ДБН%20В.2.3-4~2015> (date of accesse: 28.01.2019). (In Ukr.)
3. DBN V.2.3-5: 2018. Constructions of transport. Streets and roads of settlements. Database "Legislation of Ukraine"(2018). *DBN V.2.3-5:2018 Sporudy transportu. Vulytsi ta dorohy naselenykh punktiv*. URL:[http://kbu.org.ua/assets/app/documents/75\(1\).1.%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%92.2.3-5-pdf](http://kbu.org.ua/assets/app/documents/75(1).1.%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%92.2.3-5-pdf)
4. DBN V.2.3-16: 2007 Transport facilities. Standards for land plots for construction (reconstruction) of highways Database "Legislation of Ukraine" (2007). *DBN V.2.3-16:2007 Sporudy transportu. Normy vidvedennya zemel'nykh dilyanok dlya budivnytstva (rekonstruktsiyi) avtomobil'nykh dorih*. URL:<http://profidom.com.ua/v-2/v-2-3/1598-dbnv-2-3-162007>



5. Yemets O. A. (2014) *Kadastruve obgruntuvannya vidvedennya zemel' pry budivnytstvi avtomahistraley*. Cadastral justification of land allocation in the construction of highways. Technological audit and production reserves. 2014. No.1/1 (15), pp. 20-23 (in Ukr.).
6. The Land Code of Ukraine.(2001). *Zemel'nyy kodeks Ukrainy*. URL:<http://zakon.rada.gov.ua/Lans/show/2768-14/print>
7. Martyn A.G., Yevsyukov T.O.(2008). *Suchasnyy stan ta propozytsiyi shchodo normuvannya u haluzi okhorony zemel' v Ukraini*. The current state and proposals on the standardization of land protection in Ukraine. Land system and cadastre. 2008. №1. pp. 21-27. (in Ukr.).
8. Novakovskaya I.O., Ischenko N.F.(2017). *Problemy vidvedennya ta vykorystannya zemel' dlya potreb dorozhn'oho hospodarstva*. Problems of land allocation and use for the needs of the road economy. Modern issues of economics and law. 2017. No.1-2 (5.6). pp. 135-144 (in Ukr.).
9. Novakovs'ka I., Ishenko N.(2017). *Transportna stratehiya Ukrainy v konteksti Yevropeys'koyi intehratsiyi* Transport strategy of Ukraine in the context of European integration (Collective Monograph), ISMA University, 2017. Vol.3. p. 248 (in Latvia).

#### AUTHOR'S ABSTRACT

JEL R48

**Novakovska I.**<sup>58</sup>

*National Aviation University (Kyiv, Ukraine)*

<http://orcid.org/0000-0002-1473-7543>

**Stetsyuk M.**<sup>59</sup>

*National Aviation University (Kyiv, Ukraine)*

<http://orcid.org/0000-0003-2826-2988>

**Ishchenko N.**<sup>60</sup>

*Institute of Agroecology and Natural Resources of NAAS (Kyiv, Ukraine)*

<http://orcid.org/0000-0002-3745-9742>

E-mail: nataliaischenko@ukr.net

#### MODERN CONDITIONS OF ESTABLISHMENT OF NORMS FOR THE FORMATION OF LAND PLOTS FOR AUTOMOBILE TRANSPORT NEEDS

**Objective.** The research purpose was the identification of establishment of norms for the formation of land plots for the needs of the reconstruction and construction of highways and facilities of the road economy.

**Methods.** The empirical and theoretical method of scientific research and the method of system analysis were used to carry out the analysis of the basic state building norms, the

<sup>58</sup> *Novakovska Iryna, Doctor of Economics, Associate Professor, Head of Land Management and Cadastre Department, National Aviation University (Kyiv, Ukraine)*

<sup>59</sup> *Stetsyuk Mykhailo, PhD in Economics, Associate Professor of Land Management and Cadastre Department, National Aviation University (Kyiv, Ukraine)*

<sup>60</sup> *Ishchenko Nataliia, Postgraduate Student, Institute of Agroecology and Natural Resources of NAAS (Kyiv, Ukraine)*



substantiation of the modern problems of norms establishment for the formation of automobile transport land plots .

**Results.** The analysis of the main state building norms which were used in the construction and reconstruction of highways was carried out, namely: SBN V.2.3-4: 2015 Transport facilities. Automobile roads. Part I. Design. Part II Construction; SBN V.2.3-16: 2007 Transport facilities. Norms of land forming for the construction (reconstruction) of highways; SBN V.2.3-5: 2018. Constructions of transport. Streets and roads of settlements; SBN V.2.3-218-007: 2012. Ecological requirements for highways. Designing.

Problems were identified in the registration of the right to use land plots under the existing highways and objects of road economy.

**Scientific novelty.** The necessity of norms improving for the formation of land plots for the transport industry at the state level was determined. Formation of a new paradigm of the institutional environment regarding the territorial development of this category of land was considered.

**Practical significance.** Results` application of the research on the problems of valuation of land allocation for the needs of road transport allows us to develop recommendations for state building codes that guide the design and construction of highways, land plots, environmental requirements for highways, which require additions and adjustments to meet the needs of society by introducing changes in regulatory acts.

УДК 33.332 (332.36)  
JEL K 000L930 O130

**Новаковська І.О.**<sup>61</sup>

*Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

<http://orcid.org/0000-0002-1473-7543>

**Ямковий О.Є.**<sup>62</sup>

<http://orcid.org/0000-0001-7488-8522>

*Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

**Скрипник Л.Р.**<sup>63</sup>

*Інститут агроекології і природокористування НААН (Київ, Україна)*

<http://orcid.org/0000-0001-7349-9496>

## УДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ВІДНОСИН У СФЕРІ АВІАЦІЙНОГО ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ

У статті розглянуто основні недоліки нормативно-правового забезпечення у сфері функціонування землекористування авіаційного транспорту в Україні. Під час здійснення аналізу визначено, що особливої уваги та подальших досліджень потребує система

<sup>61</sup> *Новаковська Ірина Олексіївна, доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри землеустрою та кадастру, Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

<sup>62</sup> *Ямковий Олександр Юрійович, кандидат педагогічних наук, заступник директора Коледжу інформаційних технологій та землевпорядкування, Національний авіаційний університет (Київ, Україна)*

<sup>63</sup> *Скрипник Лілія Русланівна, аспірант, Інститут агроекології і природокористування НААН (Київ, Україна)*