

---

## ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

---

УДК 33.332

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-4-21>**Новаковська І.О.**доктор економічних наук, доцент,  
завідувач кафедри землеустрою та кадастру  
Національного авіаційного університету**Скрипник Л.Р.**аспірант  
Інституту агроекології і природокористування  
Національної академії аграрних наук України**Novakovska Iryna**

National Aviation University

**Skrypnyk Liliia**Institute of Agroecology and Environmental Management of the  
National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine

### ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ АВІАЦІЙНОГО ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ

### IMPROVEMENT WAYS OF LEGISLATION AVIATION LAND USE

У статті розглянуто сучасну нормативно-правову базу у сфері авіаційного землекористування України. У результаті вивчення та детального аналізу законодавчого забезпечення землекористування авіаційного транспорту потрібно зазначити, що попри той факт, що положення основоположних нормативних актів повинні бути взаємоузгоджені та врегульовані, оскільки відповідають за одну і ту ж сферу діяльності, непоодинокими є випадки, коли одне й те саме поняття регламентується із різних поглядів. Серйозною проблемою залишається сучасне регулювання приаеродромної території, правовий режим використання якої є основою для здійснення раціонального, екологічнобезпечного, економічно ефективного землекористування. Особливої уваги та досліджень потребує система екологічнобезпечного землекористування авіаційного транспорту. Запропоновано напрями вдосконалення законодавчого забезпечення авіаційного землекористування.

**Ключові слова:** авіаційний транспорт, повітряний простір, землекористування, законодавча база, приаеродромна територія, земельний кадастр.

В статье рассмотрена современная нормативно-правовая база в сфере авиационного землепользования Украины. В результате изучения и детального анализа законодательного обеспечения землепользования авиационного транспорта следует отметить, что, несмотря на тот факт, что положение основных нормативных актов должны быть урегулированы, поскольку отвечают за одну и ту же сферу деятельности, нередко случаи, когда одно и то же понятие регламентируется с различной точки зрения. Серьезной проблемой остается современное регулирование приаэродромной территории, правовой режим использования которой является основой для осуществления рационального, экологически безопасного, экономически эффективного землепользования. Особого внимания и исследований требует система экологически безопасного землепользования авиационного транспорта. Предложены направления по совершенствованию нормативного обеспечения авиационного землепользования.

**Ключевые слова:** авиационный транспорт, воздушное пространство, землепользования, законодательная база, приаэродромная территория, земельный кадастр.

The article has considered the modern regulatory framework in the field of aviation land use of Ukraine. As a result of the study and detailed analysis of the legislative support of land use of aviation transport, it should be noted that despite the fact that the provisions of the basic regulations must be mutually harmonized and regulated, since they are responsible for the same field of activity, there are often cases

when the same the concept is regulated from a different point of view, which causes conflicts of law. In particular, there is still no single concept as to the name of transport lands in the aviation industry. A serious problem remains the modern regulation of the airport area, the legal regime of which is the basis for the implementation of rational, environmentally friendly, cost-effective land use within the region where the airport is located. As of 2015, Annex 15 to the ICAO Convention has entered into force, according to which states whose airports (airports) are constantly receiving flights by international airlines must have clear digital data of the airport areas to be entered in the state registers. One should also take into account the fact that the State Target Program for the Development of Airports for the period up to 2023 defines the concepts of 10 airports to which the terms of Annex 15 of the ICAO Convention will apply. Today, only the Boryspil MA is digitized in Ukraine, and then only "district 2 - airfield". Improvement of the basic legislative acts in the field of land use of aviation transport include the following: regulation of the system of classification of lands of aviation transport and their delimitation; normative and legal consolidation of directions of the policy of ecologically safe land use; identification of land use restrictions, creation of their digital base and display in the State Land Cadastre. It is obvious that the legal differences of codes, laws and regulations must be resolved by amending the article presented, since ignoring the current situation may lead to a reduction in air traffic, which in turn may cause the loss of international economic and transport links.

**Key words:** aviation, airspace, land use, legislative base, territory around the aerodrome, land cadastre.

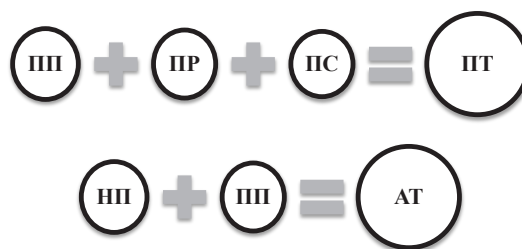
**Постановка проблеми.** Сучасна нормативно-правова база у сфері авіаційного землекористування України недостатньо врегульована та знаходиться на шляху інтеграції до законодавства Європейського Союзу. Наявна регулятивна база не відображає повною мірою сучасні засади управління, норми та правила функціонування, а таке поняття, як «землекористування авіаційного транспорту» взагалі не розглядається у Повітряному кодексі України. Однак саме земельно-ресурсний потенціал є територіальним базисом для будь-якої господарської діяльності, тим більше що авіація поєднує використання як земельного, так і повітряного простору, що є досить специфічною взаємодією.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням наукового потенціалу щодо розроблення шляхів упровадження та вдосконалення процесів екологобезпечного, нормативно-врегульованого землекористування та розвитку транспортної інфраструктури присвячено праці таких вітчизняних та зарубіжних учених: Л.Я. Новаковського [7], І.О. Новаковської [6; 16], М.П. Стецюка [15], Й.М. Дороша [1], К.В. Марінцевої [5], Н.В. Бондарчук [2], Milan Janic [17].

**Формулювання цілей статті (постановка проблеми).** Метою дослідження є виокремлення проблем у сфері нормативного регулювання землекористування авіаційного транспорту та внесення пропозицій щодо вдосконалення основоположних законодавчих актів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Основоположними нормативними документами, які регулюють використання земельних ділянок для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту, є: Земельний кодекс України, Повітряний кодекс України, закони України «Про транспорт», «Про Державний земельний кадастр» та Державні будівельні норми.

У результаті вивчення та детального аналізу законодавчого забезпечення землекористування авіаційного транспорту потрібно зазначити, що попри той факт, що положення даних нормативних актів повинні бути взаємоузгоджені та врегульовані, оскільки відповідають за одну і ту ж саму сферу діяльності, непоодинокими є випадки, коли одне й те саме поняття регламентується з різних поглядів, що спричинює колізійність правових норм. Зокрема, досі відсутнє єдине поняття щодо назви земель транспорту в авіаційній галузі. Про це свідчать положення Земельного кодексу України, Повітряного кодексу України та Закону України «Про транспорт», в яких одна стаття визначає поняття «землі авіаційного транспорту», а інша – «землі повітряного транспорту». При цьому один і той самий нормативно-правовий акт містить як одну, так і іншу назву.



**Рис. 1. Основні елементи, які розкривають суть понять «повітряний транспорт» та «авіаційний транспорт»**

Аналізуючи поняття «повітряний транспорт» (АТ), слід зазначити, що він за своєю сутністю асоціює лише «повітряний простір» (ПП), «повітряний рух» (ПР), «повітряне судно» (ПС). Своєю чергою, поняття «авіаційний транспорт» (АТ) поєднує два складника: наземний простір (НП) та повітряний простір (ПП), які апіорі є взаємопов'язаними елементами однієї системи. Адже постійною непохитною істиною є й

буде залишатися земля як основний та єдиний територіальний базис для будь-якої діяльності. У Повітряному кодексі України вказується, що «центральный орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання відповідно до ст. 11 цього Кодексу» (ст. 4, ч. 5, абз. 5) [8]. Однак термін у сфері «авіаційного транспорту» у цьому контексті стосується лише формування державної політики. У ст. 1 Закону «Про транспорт» «Визначення термінів» поняття «землі авіаційного транспорту» відсутнє [14]. Його немає і в інших статтях Закону, тому доцільно узгодити цей проблемний пункт шляхом зміни терміна «землі повітряного транспорту» на термін «землі авіаційного транспорту». Вказане необхідно відобразити у Земельному кодексі України (ст. 83 ч. 4 п. «б»; 84 ч. 4 п. «б») [3] та Повітряному кодексі України (ст. 1 п. 101; 4 ч. 5 абз. 5) [8].

Метою функціонування Повітряного кодексу України є встановлення правових основ діяльності в галузі авіації. Даний нормативно-правовий акт регламентує принципи державного регулювання діяльності в галузі авіації та використання простору України. При цьому кодекс гарантує безпеку авіації та представляє інтереси держави у забезпеченні національної безпеки, а також соціально-економічних потреб у повітряних перевезеннях й авіаційних роботах.

Попри вище перераховані принципи та цілі Повітряний кодекс України не повинен регламентувати питання землекористування авіаційного транспорту. Саме тому зі ст. 1 Повітряного кодексу України слід виключити п. 45, яким визначається поняття «землі аеропортів (аеродромів)» [8], адже даний нормативно-правовий акт містить неправомірні відомості стосовно підкатегорії земель аеропортів (аеродромів), якої взагалі не існує. Цей факт пояснюється тим, що Державний земельний кадастр не містить інформації про землі аеропортів (аеродромів).

Також слід зазначити, що у Повітряному кодексі України взагалі відсутня класифікація об'єктів, які входять до складу земель авіаційного транспорту. Хоча для забезпечення здійснення раціональної, правомірної діяльності авіаційного транспорту така класифікація є необхідною. Тому замість ст. 74 «Землі аеропортів (аеродромів)» [8], яка містить положення щодо неіснуючої підкатегорії земель аеропорту (аеродрому), слід викласти положення щодо земель авіаційного транспорту Земельного кодексу України, які містить ст. 72 [3].

Серйозною проблемою залишається сучасне регулювання приаеродромної території, правовий режим використання якої є основою для здійснення раціонального, екологічно безпечного, економічно ефективного землекористування в межах регіону, де розташовується аеропорт. У ст. 72 ч. 2 «Землі авіаційного транспорту» Земельного кодексу України визначено, що на приаеродромній території відповідно до закону запроваджується особливий режим використання земель [3]. При цьому ст. 1 (п. 84) та ст. 69 Повітряного кодексу України містять визначення та статус приаеродромної території, а також обмеження щодо будівництва на ній. За п. 84 ст. 1 цього Кодексу приаеродромна територія – це обмежена регламентованими розмірами місцевість навколо зареєстрованого згідно зі встановленим порядком аеродрому (вертодрому) або постійного злітно-посадкового майданчика, до якої встановлено спеціальні вимоги до розташування різних об'єктів, а їх висота контролюється з урахуванням умов безпеки маневрування, зльоту та заходу на посадку повітряних суден [8].

На відміну від ст. 72 Земельного кодексу України [3] приаеродромна територія за ст. 1 п. 84 Повітряного кодексу України встановлюється додатково для вертодрому, а також для постійного злітно-посадкового майданчика [8]. Спеціальні вимоги ст. 1 п. 84 стосуються розташування лише різних об'єктів та їх висот. Ніякого особливого режиму використання земель на приаеродромній території, як цього вимагає Земельний кодекс України, ст. 72, ч. 2, п. 84 ст. 1 Повітряного кодексу України не запроваджує.

Очевидним є той факт, що правові розбіжності двох кодексів повинні бути урегульовані шляхом внесення відповідних змін.

Удосконалення вимагає й низка норм ст. 69 Повітряного кодексу України, особливо окремі декларативні положення, правила особливого режиму використання земель, інтеграції з прилеглою транспортною інфраструктурою, збереження відкритого простору, зокрема забезпечення зонування приаеродромної території.

Україна є членом ICAO, тому дотримання та виконання всіх вимог нормативно-правових документів Конвенції щодо організації авіаційної діяльності, зокрема ефективного, правомірного прогнозування і планування просторового розвитку, є обов'язковою умовою для збереження цілісності природних екосистем не лише в межах нашої держави, а й у світовому масштабі. До того ж дотримання та виконання цих вимог сприяє економічному зростанню й розвитку інфраструктури.

Із 2015 р. набув чинності Додаток 15 до Конвенції ICAO, відповідно до якого держави, аеропорти (аеродроми) яких постійно приймають

рейси міжнародних авіаліній, повинні мати чіткі цифрові дані приаеродромних територій, що мають бути внесені до державних реєстрів [4]. Якщо говорити про Україну, то це буде Державний земельний кадастр. Основна мета цієї вимоги – забезпечення безпеки польотів унаслідок використання більш точної аеронавігаційної інформації та здійснення моніторингу навколишнього природного середовища.

Потрібно взяти до уваги і той факт, що у Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 р. визначено понад 10 аеропортів, на які поширюватимуться умови Додатку 15 Конвенції ICAO [10].

Україна не єдина держава, яка не має відповідних оцифрованих та опрацьованих даних по приаеродромних територіях. Саме тому ICAO, оцінюючи зростаючу кількість авіаперевезень та з міркувань безпеки, зобов'язала світ оцифрувати приаеродромні території та висотні перешкоди, а також регулярно оновлювати й актуалізовувати створені бази даних. Сьогодні в Україні оцифрований лише МА «Бориспіль», та й то лише «район 2 – приаеродромна територія».

Із часу прийняття Додатку 15 Конвенції ICAO минуло вже багато часу, тому рішення щодо проведення оцифрування українських аеропортів потрібно приймати вже сьогодні, адже організація з безпеки в аеронавігації «Євроконтроль» може будь-якої миті і для будь-якого аеропорту обмежити польоти, що призведе до втрати транспортних і економічних зв'язків із країнами світу. Щоб провести оцифрування українських аеропортів, Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба та «Украерорух» повинні врегулювати проектні, технічні та організаційні заходи.

Інші питання землекористування в межах приаеродромної території залишаються поза увагою погоджуючих структур. Виняток становить лише діяльність, що сприяє скупчення птахів. Складно пояснити, чому, наприклад, згідно зі ст. 69 Повітряного кодексу України «висадка та вирощування дерев або зелених насаджень» відноситься до діяльності, яка може вплинути на безпеку авіації та створити перешкоди для наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження. Якщо дерева або гілки дерев заважають установленню засобів зв'язку, навігації та спостереження (ч. 8 ст. 69), незрозуміло, на підставі яких правових норм експлуатант аеродрому має право вимагати їх усунення. Чому вимоги щодо обмеження та обліку перешкод на земельних ділянках, які не надані у користування авіаційним підприємствам, повинні встановлюватися авіаційними правилами [8].

У ч. 4 ст. 69 Повітряного кодексу України вказується, що інформація про розміри приаеро-

дромної території доводиться експлуатантом аеродрому до відома відповідних органів місцевого самоврядування, на території здійснення повноважень яких знаходиться земельна ділянка. Однак ділянка може перебувати у державній власності або належати на праві приватної власності юридичним особам чи громадянам. Про те, що ця ділянка відноситься до приаеродромної території, експлуатант в обов'язковому порядку повинен повідомляти її власнику, постійному користувачу або орендареві [8].

Не може експлуатант аеродрому або провайдер за згодою органів місцевого самоврядування встановлювати на приаеродромній території та за її межами засоби зв'язку, навігації, спостереження, світлотехнічні засоби, прокладати інженерні мережі (ч. 6 ст. 69 Повітряного кодексу України) [8]. Такі дії можуть проводитися лише на праві земельного сервітуту, безпосередніми учасниками якого будуть землевласники або землекористувачі (ст. 98 Земельного кодексу України) [3].

Необхідність відшкодування заподіяної шкоди повинна передбачатися не лише власникові або експлуатантові аеродрому, експлуатантові повітряного судна, а й власникам землі та землекористувачам, ділянки яких розташовані на приаеродромній території (ч. 11 ст. 69 Повітряного кодексу України) [8].

Актуальним завданням є внесення змін щодо обмежень у авіаційному землекористуванні до Державного земельного кадастру. Згідно з положеннями ст. 10 Закону України «Про Державний земельний кадастр», об'єктами кадастру є: землі в межах державного кордону України; землі в межах адміністративно-територіальних одиниць; обмеження у використанні земель; земельні ділянки [9].

Приаеродромну територію слід розглядати як сукупність земель і земельних ділянок, що мають встановлені, згідно з чинним законодавством, обмеження землекористування, особливий режим використання та забудови земельних ділянок. Домінуючим фактором, згідно з Порядком погодження місця розташування і висоти об'єктів на приаеродромних територіях та об'єктів, діяльність яких може вплинути на безпеку польотів та режиму засобів зв'язку, навігації та спостереження, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954 (зі змінами), для визначення конфігурації та площі приаеродромної території є коло з радіусом до 50 км відносно контрольної точки аеродрому, а також висотність об'єктів забудови – 45 і більше метрів. Для аеродромів класів Д, Е та некласифікованих, вертодромів і постійних злітно-посадкових майданчиків коло приаеродромної території повинен мати радіус відповідно 25; 12; 2,5 км [13].



**Обмеження землекористування приаеродромної території**  
**(Постанова Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954 (зі змінами) [13]**  
**(ч. 9, ст. 69 Повітряного кодексу України) [8]**

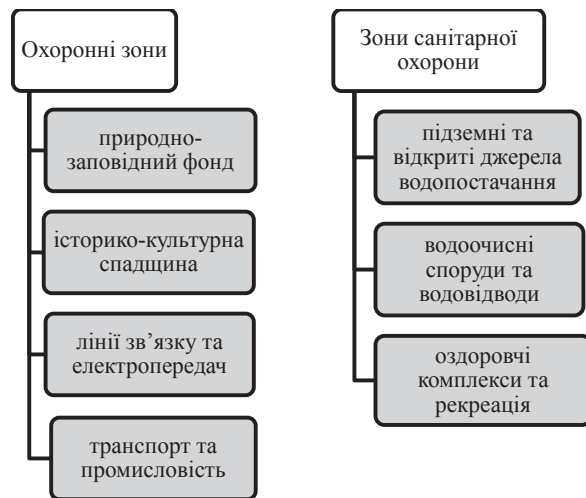
Заборонені зони на відстані 15 км від меж аеродрому	Заборонені об'єкти, які не можна розташовувати у смугах повітряних підходів до аеродромів
<ul style="list-style-type: none"> <li>• зони житлово-цивільного, культурно-побутового та промислового будівництва;</li> <li>• зони відкритого складування харчових відходів;</li> <li>• зони розміщення звалищ;</li> <li>• зони розташування або розбудови споруд, які сприяють масовому скупченню птахів</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• об'єкти, у яких може одночасно перебувати значна кількість людей;</li> <li>• об'єкти підвищеної небезпеки, зокрема розташування високовольтних повітряних ліній електропередачі</li> </ul>

Згідно з Повітряним кодексом України (ст. 69), інформація про приаеродромну територію повинна доводитися до відома відповідних органів місцевого самоврядування, на території яких знаходиться земельна ділянка, що належить до приаеродромної території [8]. Однак приаеродромна територія не відображається у відповідній містобудівній та землепорядній документації, як це здійснюється щодо інших встановлених обмежень у землекористуванні згідно з нормами законів України «Про Державний земельний кадастр», «Про землеустрій». Відомості про обмеження у використанні земель вносяться до Державного земельного кадастру саме на підставі схем землеустрою і техніко-економічних обґрунтувань, проектів землеустрою, технічної документації із землеустрою та іншої документації із землеустрою (ч. 5 ст. 21 Закону України «Про Державний земельний кадастр») [9].

Оскільки приаеродромна територія повинна мати особливий режим використання земель, у Переліку обмежень щодо використання земельних ділянок, затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 17.10.2012 № 1051 (зі змінами), код 04 «Зона обмеженого режиму використання» слід доповнити кодом 04.04. – «Зона особливого використання земель навколо аеродромів (вертодромів, постійних злітно-посадкових майданчиків)» – приаеродромна територія» [12].

Потрібно внести зміни до Закону України «Про Державний земельний кадастр», доповнивши ч. 5 ст. 21 абз. 2 [9], в якому зазначити, що відомості про обмеження у використанні земель приаеродромних територій вносяться до кадастру на підставі Програм управління землекористуванням цих територій та матеріалів геодезичних робіт з обстеження приаеродромних територій, аеродромів, виконаних на замовлення експлуатантів аеродромів (табл. 1, рис. 2).

Переважаюча більшість обмежень у використанні земель приаеродромних територій пов'язана зі встановленням охоронних зон та зон санітарної охорони (рис. 2).



**Рис. 2. Розмежування об'єктів, навколо (уздовж) яких устанавлюються охоронні зони та зони санітарної охорони**

**Висновки з даного дослідження.** Вдосконалення нормативно-правового регулювання землекористування авіаційного транспорту слід проводити за напрямками його адаптації до стандартів Європейського Союзу. Такі напрями розвитку створюють умови для співробітництва та впровадження досвіду політики ЄС. Верховною Радою України ще в 2004 р. був прийнятий Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Однак вагомих змін досі не відбулося, а сам нормативно-правовий акт потребує актуалізації.

До основних напрямів удосконалення основоположних законодавчих актів у галузі землекористування авіаційного транспорту належать такі:

- урегулювання системи класифікації земель авіаційного транспорту та їх розмежування;
- нормативно-правове закріплення напрямів політики екологобезпечного землекористування;
- ідентифікація обмежень землекористування, створення їх цифрової бази та відображення у Державному земельному кадастрі.

## Список використаних джерел:

1. Актуальні питання оцінки земель у полі зору землевпорядників. URL: <https://nubip.edu.ua/pode/29069>
2. Бондарчук Н.В. Правовий режим земель авіаційного транспорту України : дис. ... канд. юр. наук : 12.00.06. Київ, 2011. 181 с. URL: [http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk\\_2011\\_181.pdf](http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk_2011_181.pdf)
3. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III. *Законодавство України*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>
4. Конвенція (Чиказька) про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 995–933. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038) (дата звернення: 08.08.2019).
5. Марінцева К.В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіа-транспортних систем : монографія. Київ : НАУ, 2014. 504 с.
6. Новаковська І.О. Економіка землекористування : навчальний посібник. Київ : Аграр. наука, 2018. 400 с.
7. Новаковський Л.Я., Олещенко М.А. Соціально-економічні проблеми сучасного землекористування. Київ : Урожай, 2007. 276 с.
8. Повітряний кодекс України, ред. від 18 грудня 2011 р. № 2059-VIII. *Законодавство України*. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
9. Державний земельний кадастр : Закон України від 01.01.2019 № 2498-VIII-ВР. *Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3613-17> (дата звернення: 09.08.2019).
10. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 126-2016-п-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF> (дата звернення: 07.08.2019).
11. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 04.11.2018 № 2581-VII-ВР. *Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15> (дата звернення: 06.08.2019).
12. Про затвердження Порядку ведення Державного земельного кадастру : Постанова Кабінету Міністрів України від 17.10.2012 № 1051. *Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1051-2012-%D0%BF> (дата звернення: 08.08.2019).
13. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954. *Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF> (дата звернення: 08.08.2019).
14. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. *Законодавство України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 08.08.2019).
15. Стецюк М.П., Скрипник Л.Р. Управлінські пріоритети використання земельних ресурсів у контексті функціонування аеропортів та їх інфраструктури. *Землеустрій, кадастр і моніторинг земель*. 2018. № 2. С 33–44.
16. Novakovska I., Skrypnyk L. The Land Use Of Aviation Transport in Ukraine: Contemporary Status and Development Strategy. *Vykorystannya aviatsiynoho transportu v ukrayini: suchasnyy stan ta rozvytok stratehiyi. Innovative Economics and Management*. 2018. № 5(3). P. 62–71.
17. Janic M. Analyzing, modeling, and assessing the performances of land use by airports. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2015.1104566> (accessed: 05 August 2019).

## References:

1. Aktual'ni pytannya otsinky zemel' u poli zoru zemlevporyadnykiv [Topical issues of land valuation in the field of view of land managers]. Available at: <http://med-gen.ru/docs/differentialdiagnostics.pdf> (accessed 11 August 2019).
2. Bondarchuk N.V. (2011). Pravovyy rezhym zemel' aviatsiynoho transportu Ukrayiny [Legal regime of lands of aviation transport of Ukraine] (PhD Thesis). Kyiv : NAS of Ukraine Institute of State and Law. Available at: [http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk\\_2011\\_181.pdf](http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk_2011_181.pdf)
3. The Verkhovna Rada of Ukraine (2002). Land code of Ukraine: Ukrainian Government Publishing Service.
4. The Verkhovna Rada of Ukraine (1944). The 1944 Convention (Chicago) on International Civil Aviation: Ukrainian Government Publishing Service.
5. Marintseva K.V. (2014). Naukovi osnovy ta metody zabezpechennya efektyvnoho funktsionuvannya aviatransportnykh system [Scientific bases and methods of ensuring the effective functioning of air transport systems]. Kyiv : NAU. (in Ukrainian)
6. Novakovskaya I.O. (2018). Ekonomika zemlekorystuvannya [Land Economics]. Kyiv : Agrarian Science. (in Ukrainian)
7. Novakovsky L.Ya., Oleshchenko M.A. (2007). Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho zemlekorystuvannya [Socio-economic problems of modern land use]. Kyiv : Harvest. (in Ukrainian)
8. The Verkhovna Rada of Ukraine (2011). Air code of Ukraine: Ukrainian Government Publishing Service.

9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012). Law of Ukraine. About the State Land Cadastre: Ukrainian Government Publishing Service.
10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012). Law of Ukraine. On approval of the National Target Program for Airport Development for the Period up to 2023: Ukrainian Government Publishing Service.
11. The Verkhovna Rada of Ukraine (2004). Law of Ukraine. About the National Program of Adaptation of the Legislation of Ukraine to the Law of the European Union: Ukrainian Government Publishing Service.
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012). Law of Ukraine. On approval of the Procedure for keeping the State Land Cadastre: Ukrainian Government Publishing Service.
13. The Verkhovna Rada of Ukraine (2017). Law of Ukraine. On approval of the Regulation on the use of Ukrainian airspace: Ukrainian Government Publishing Service.
14. The Verkhovna Rada of Ukraine (1994). Law of Ukraine. About transport: Ukrainian Government Publishing Service.
15. Stetsyuk M. and Skrypnyk L. (2018). Management priorities for land use in the context of the operation of airports and their infrastructure [Upravlins'ki priorityty vykorystannya zemel'nykh resursiv u konteksti funktsionuvannya aeroportiv ta yikh infrastruktury]. Land management, cadaster, and monitoring, 2, 33–40. (in Ukrainian)
16. Iryna Novakovska, Liliia Skrypnyk (2018). "The Land Use Of Aviation Transport in Ukraine: Contemporary Status and Development Strategy" ["Vykorystannya aviatsiynoho transportu v Ukrayini: suchasnyy stan ta rozvytok stratehiyi"]. Innovative Economics and Management. 2018. № 5-3. 62–71.
17. Janic M. (2016). Analyzing, modeling, and assessing the performances of land use by airports. Available at: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2015.1104566> (accessed: 05 August 2019).