

УПРАВЛІНСЬКІ ПРІОРИТЕТИ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ РЕСУРСІВ У КОНТЕКСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АЕРОПОРТІВ ТА ЇХ ІНФРАСТРУКТУРИ

М. П. Стецюк, кандидат економічних наук

Л. Р. Скрипник, асистент

Національний авіаційний університет

E-mail: 19570511@ukr.net

Анотація. Досліджено місце та значення земельних ресурсів у функціонуванні авіаційного транспорту. Показано, що в питаннях використання земельних ресурсів доцільно застосовувати підходи менеджменту, що формує передумови до більш широкого розуміння питань експлуатації. Досліджено мету й функції, які реалізуються у контексті використання (експлуатації) земель авіаційного транспорту. Функції можливо диференціювати на загальні та специфічні, які орієнтовані критеріями-характеристиками. Досліджено комплекс процесів, що здійснюють вплив на структуру земельних ресурсів транспортної галузі.

Ключові слова: земельні ресурси авіаційного транспорту, використання, аеропорт, інфраструктура

Актуальність.

Сфера природних ресурсів є тим базисом, який значною мірою визначає особливості економічної діяльності, розміщення продуктивних сил, поведінку ринкових суб'єктів. Разом з тим, використання природних ресурсів у багатьох випадках не відзначається раціональністю, а навпаки, є таким, що шкодить як самому ресурсу, так і навколишньому середовищу.

Подібне твердження стосується і земельних ресурсів, які є унікальними як за своїм значенням, так і за місцем у забезпеченні прийнятного функціонування економічної системи держави. Важливу роль земельні

ресурси відіграють у підтримці належного функціонування транспортної інфраструктури. У цілому зазначимо, що Україна, як транзитна держава, має вагомий потенціал для розвитку транспортної мережі. Крім того, з посиленням інтенсивності процесів глобалізації, цей потенціал буде зростати. Одним із факторів успішності цих процесів є ефективне функціонування інфраструктури транспорту, яке можливе з урахуванням такого важливого базису, яким є земельні ресурси.

Важливу роль земельні ресурси відіграють у розвитку авіаційного транспорту. Разом з тим, як свідчить поточна практика, ресурси вико-

ристовуються недостатньо ефективно, що потребує розробки принципів та підходів поліпшення ситуації.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Аналізуючи розробки з цього питання, варто акцентувати на тому, що публікації можливо розподілити на дві групи – ті, що формують концептуальне бачення у сфері використання земельних ресурсів та специфічні, у галузі земельних ресурсів авіаційного транспорту. До праць першої групи можливо зарахувати розробки Дороша Й. М. [5], Дребот О. І. [6], Галушко В. П. [4], Третяка А. М. [13] та ін. Праці цих вчених формують базове уявлення щодо особливостей використання земельних ресурсів, визначають їх базові характеристики, формують підходи та шляхи до поліпшення ситуації. Разом з тим, варто зазначити, що другий напрям, який стосується земельних ресурсів авіаційного транспорту, з огляду на свою специфіку, перебуває в стадії розробки. Однак, теж можливо визначити ряд досліджень, до яких можливо зарахувати праці Новаковської О. І. [9] та Бондарчук Н. В. [2, 3].

Водночас, малодослідженими залишаються питання управління використанням земельних ресурсів авіаційного транспорту з точки зору позицій сучасного менеджменту та дослідження комплексу процесів, що здійснюють вплив на структуру управлінських пріоритетів.

Мета дослідження – визначення управлінських підходів до використання земельних ресурсів авіаційного транспорту у контексті функціонування аеропортів та їх інфраструктури.

Результати дослідження та їх обговорення.

Досліджуючи використання земельних ресурсів у контексті функціонування аеропортів та їх інфраструктури, важливим є правовий аспект цього питання. Згідно із Земельним кодексом України (стаття 72), “до земель авіаційного транспорту належать землі під: аеропортами, аеродромами, відокремленими спорудами, вертолітними станціями, ремонтними заводами цивільної авіації, службовими об’єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту” [8]. Подібної позиції дотримується і Закон України “Про транспорт” [7].

Повітряний кодекс [10] так тлумачить поняття “землі аеропортів (аеродромів)” “земельні ділянки, на яких розташовані будівлі, споруди та обладнання, а також земельні ділянки, необхідні для забезпечення роботи аеропорту (аеродрому) та визначені генеральним планом”. Також цим документом формується розуміння категорії “приаеродромна територія”.

Суттєво поліпшити ситуацію щодо експлуатації земельних ресурсів авіаційного транспорту має і Постанова Кабінету Міністрів України № 126 від 24 лютого 2016 р. “Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року” [11], у межах якої значну увагу зосереджено на розвитку інфраструктури авіаційного транспорту, яка пов’язується з використанням земельних ресурсів.

Таким чином, під землями авіаційного транспорту можливо розуміти земельні ділянки з транспортною інфраструктурою, у межах яких здійснюється діяльність щодо підтримки функціонування і реалізації цілей аеропортів.

Особливості експлуатації земель авіаційного транспорту доцільно вивчати у контексті теорії менеджменту, під яким можливо розуміти “систему управління, яка забезпечує успішне функціонування, збереження і розвиток організації загальнонаціонального, ..., муніципального, локального рівня управління” [12, с. 20].

У цілому зазначимо, що формування управлінської системи може йти кількома шляхами. Зокрема, перспективна система управління має поєднати як існуючі консервативні підходи, так і інноваційні, засновані на активізації нових методів та інструментів менеджменту.

У структурному відношенні система управління експлуатацією земель авіаційного транспорту передбачає виділення двох блоків – тео-

ретичного та прикладного. Перший із них передбачає формування концептуальних засад діяльності управління, визначення його мети і функцій та при цьому враховувати можливості впливу факторів, які можуть суттєво змінити ці категорії. Прикладний блок зосереджується на визначенні можливих інструментів реалізації мети і функцій (див. рисунок).

Теоретичний блок управління є надзвичайно важливим, адже від початкових установок, концептуального бачення проблеми залежить і успішність її вирішення. Базовою позицією цього блоку є формування мети управління. Метою роботи системи управління експлуатацією земель авіаційного транспорту є забезпечення ефективного використання земельного фонду (розкриття



Система управління експлуатацією земель авіаційного транспорту та її елементи

функцій) для підтримки діяльності аеропорту та розвитку його інфраструктури.

У межах теоретичного блоку визначимо комплекс завдань (функцій), які реалізуються у контексті використання (експлуатації) земель авіаційного транспорту. Функції можливо диференціювати на загальні та специфічні:

- *загальні* – передбачають урахування основних цілей земель транспорту, які вони виконують. Серед основних можливо виділити такі: 1) територіальний базис для розміщення структур авіаційного транспорту; 2) підтримка функціонування і реалізації системи цілей аеропорту та його інфраструктури; 3) забезпечення ефективної взаємодії між складовими (елементами) інфраструктури; 4) забезпечення загального функціонування транспортної інфраструктури;
- *специфічні* – є допоміжними до загальних/виконують допоміжну роль: 1) можливість розвитку інших видів діяльності (у тому числі тих, що не пов'язані з авіаційним транспортом); 2) кооперація та стимулювання впровадження інноваційних інструментів.

Важливо, щоб була гармонійна взаємодія між загальними та специфічними функціями, адже всі вони переслідують одну мету. Разом з тим, між ними можливо провести чітку межу – перші реалізують комплекс завдань основних, необхідних, а другі здебільшого спрямовані на пошук додаткових джерел розвитку.

Кожна з цих функцій має визначатися такими характеристиками, як ефективність – здатність реалізувати поставлене завдання повною мірою.

Основною метою використання функції є корекції певної ситуації. Причому, подібні дії повинні визначатися високими якісними ознаками і бути спрямованими на кінцеву мету впливу. Крім того, важливою властивістю категорії ефективності є, як зазначено у підручнику [1], “відображення співвідношення між одержаними результатами і витраченими на їх досягнення ресурсами”. Адекватність – спроможність діяти відповідно до поставлених вимог і згідно з високими стандартами. Кожна функція, яка використовується в системі експлуатації земель авіаційного транспорту, повинна орієнтуватися на ці вимоги. Адекватність забезпечує прийнятну активність засобів управління у контексті їх впливу на явище або процес. Комплексність – а) можливість впливу і на суміжні сфери; б) активізація функції у сукупності інших, допоміжних, які посилять її вплив і значення. Є важливою рисою для функції, урахування якої дає змогу розглядати реалізацію функції не як індивідуальний вплив, а як інструмент широкої дії. Системність – передбачає розгляд конкретної функції у межах певної системи, об'єднаної одним спрямуванням, характером дії, спільними рисами тощо. Упровадження такої характеристики є важливим при дослідженні процесів, які мають декілька “виходів” та “входів”, охоплюють структуру, які знаходяться достатньо віддалено одна від одної.

Крім функцій, управління повинне враховувати систему факторів впливу, які можуть змінювати засадничі положення менеджменту. Фактори впливу по відношенню до системи управління можуть бути зовнішніми та внутрішніми. До зов-

нішніх можливо зарахувати ті, що “циркулюють” поза межами системи управління. Це, насамперед, економічні, політичні та інші. Внутрішніми є ті, що формуються в межах як процесів використання земель авіаційного транспорту, так і системи управління зокрема.

Враховуючи вагому взаємозумовленість факторів впливу з об’єктом впливу, вірогідною є і зворотна дія об’єкта на фактори. Хоча цей вплив не є таким потужним, але він також має місце. Дія цих чинників знаходить відображення і під час вибору того або іншого механізму впливу на процес розвитку комплексу.

Прикладний блок управління виступає в ролі механізму практичної реалізації мети, основних функцій, а також є інструментом врегулювання дії різноманітних факторів впливу. Дана підсистема містить у собі такі елементи:

- а) *технічна доцільність* – технічний стан усіх будівель, споруд, повітряних суден, згідно із затвердженими нормами та стандартами, які мають витримувати різні навантаження, захищати персонал та клієнтів від зовнішніх впливів (низьких чи високих температур, опадів, вітру);
- б) *екологічна доцільність* – регулювання та зменшення наявних та потенційних впливів на екосистеми та здоров’я населення у зв’язку з діяльністю аеропорту;
- в) *економічна ефективність* – співвідношення оптимальних для авіапідприємства витрат праці та капіталу, отримання прибутку, відшкодування збитків, тобто ефективне використання трудових, матеріальних, природних ресурсів;
- г) *функціональна доцільність* – діяльність авіапідприємства та його

інфраструктури повинні повною мірою відповідати тому процесу, для якого вони призначені.

Для того, щоб адекватно реагувати на вплив факторів та корегувати їх дію, необхідно, щоб система управління передбачала функціонування потужної служби моніторингу, яка формується з метою аналізу та оцінки базових параметрів розвитку комплексу. Це потрібно для того, щоб дії були обґрунтованими та відповідали поточним індикаторам розвитку.

Для впровадження цих та інших підходів системи управління експлуатацією земель авіаційного транспорту важливо, щоб існували внутрішні стимули до трансформацій. На нашу думку, мотивація до трансформаційних змін передбачає здатність самої структури усвідомити необхідність змін та провести комплекс дій щодо їх реалізації. Цей шлях є більш продуктивним щодо зміни характеристик, оскільки відбувається трансформація внутрішнього бачення змін (на основі реального аналізу стану справ комплексу) у прикладний вимір конкретних дій. Разом з тим, як наслідок впливу поточних реалій, структури комплексу не відчують необхідності самозмін.

Висновки і перспективи.

Особливості експлуатації земель авіаційного транспорту доцільно вивчати у контексті теорії менеджменту, що формує передумови до ширшого розуміння питань експлуатації. Система управління експлуатацією земель авіаційного транспорту передбачає виділення двох блоків – теоретичного та прикладного. Перший з них передбачає формування концептуальних засад управління, визначення його мети і функцій та врахування

при цьому можливостей дії факторів впливу, які можуть суттєво змінити ці категорії; другий – визначення можливих інструментів реалізації мети і функцій. Досліджено мету і функції системи управління. Показано, що функції можуть бути загальними та специфічними і керуватися рядом характеристик. Акцентовано на тому, що для впровадження цих та інших підходів системи управління експлуатацією земель авіаційного транспорту важливо, щоб існували внутрішні стимули до трансформацій.

Напрямами подальших досліджень можуть бути: визначення та деталізація функцій з урахуванням поточних тенденцій розвитку, дослідження прикладних аспектів управління, формування шляхів та підходів імплементації передових західних моделей експлуатації земель авіаційного транспорту.

Список використаних джерел

1. Про транспорт : закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
2. Земельний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>
3. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
4. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року : постанова Кабінету Міністрів України № 126 від 24 лютого 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF>
5. Андрийчук В. Г. Економіка аграрних підприємств : підруч. / В. Г. Андрийчук. – 2-ге вид., доп. і переробл. – К. : КНЕУ, 2002. – 624 с.

6. Бондарчук Н. В. Поняття і характеристика земель авіаційного транспорту та їх правового режиму / Н. В. Бондарчук // Держава і право, 2009. – Вип. 46. – С. 431–436.
7. Бондарчук Н. В. Правовий режим земель авіаційного транспорту України: дис. ... канд. юр. наук : 12.00.06 / Н. В. Бондарчук – К., 2011. – 181 с.
8. Галушко В. П. Формування ринку землі в Україні / В. П. Галушко, Ю. Д. Білик, А. С. Даниленко. – К. : Урожай, 2006. – 278 с.
9. Дорош Й. М. Теоретико-методологічні основи розвитку земельних відносин в Україні : монографія / Й. М. Дорош. – К. : ВІПОЛ, 2011. – 286 с.
10. Дребот О. І. Еколого-економічне забезпечення раціонального використання земельних ресурсів України / О. І. Дребот, М. Я. Височанська // Таврійський науковий вісник : науковий журнал. – Вип. 88. – Херсон : Грінь Д. С., 2014. – С. 268–274.
11. Новаковська О. І. Проблеми класифікації та формування земель авіаційного транспорту / О. І. Новаковська, Л. Р. Скрипник // Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. – 2017. – № 3. – С. 46–54.
12. Теория управления : учеб. для вузов [В. Ф. Уколов, А. М. Масс, И. К. Быстряков]. – 2-изд., доп. – М. : Издательство “Экономика”, 2004. – 656 с.
13. Третьяк А. М. Земельний капітал: теоретико-методологічні основи формування та функціонування : монографія / А. М. Третьяк. – Львів : СПОЛОМ, 2011. – 520 с.
14. Janić M. Air transport system analysis and modeling: Capacity, Quality of Services and Economics [Text] / Janić Milan. – Malaysia: Gordon and Breach Science Publishers, 2000. – 301 p. <https://www.tudelft.nl/en/ceg/about-faculty/departments/transport-planning/staff/personal-pages/janic-m/>

References

1. Verkhovna Rada of Ukraine (2015). 232/94-вр, About transport, Law [232/94-вр.Zako-

- nUkrainu Pro Transport], Verkhovna Rada of Ukraine, Kiev, Ukraine.
2. Land Code of Ukraine dated October 25, 2001 № 2768-III // Database «Legislation of Ukraine» / The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>.
 3. Air Code of Ukraine dated May 19, 2011 No. 3393-VI // Database «Legislation of Ukraine» / The Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
 4. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), 126-2016-п. Pro zatverdzhennya Derzhavnoi tsil'ovoyi prohramy rozvytku aeroportiv na period do 2023 roku, Resolution [On approval of the state target program for the development of airports for the period up to 2023], The Cabinet of Ministers of Ukraine, Kiev, Ukraine.
 5. Andriychuk, M. (2002). Economics of agrarian enterprises. Additional. and processed 2nd form. [Ekonomika ahrarykh pidpryyemstv. 2-he vyd., dop. i pereroblene], KNEU, Kiev, 624.
 6. Bondarchuk, N. V., (2009). "Concept and characteristic of land of aviation transport and their legal regime" ["Ponyattya ta kharakterystyka zemel' aviatsiynoho transportu ta yikh pravovoho rezhymu "], State and Law, 46, 431–436.
 7. Bondarchuk, N. (2009). Concept and characteristics of land of aviation transport and their legal regime, Ph.D. Thesis, VM Koretsky National Academy of Sciences of Ukraine, Kiev, Ukraine, 181.
 8. Galushko, V. P., Bilyk, Yu. D., Danilenko, A. S., (2006). A Formation of the land market in Ukraine [Formuvannya rynku zemli v Ukraini], View "Harvest", Kiev, 278.
 9. Dorosh Yosyp (2011). Theoretical and Methodological Foundations of Land Relations in Ukraine [monograph] / VIPOL, Ukraine, Kiev, 286.
 10. Drebot O. I., Vysochanska M. Ya. (2014). " Ecological and economic support of rational use of land resources of Ukraine " [" Ekologo-ekonomichne zabezpechennya ratsional'noho vykorystannya zemel'nykh resursiv Ukrainy"], Tavricheskii Scientific Bulletin: Scientific Journal, 88, 268–274.
 11. Novakovskaya, I. O., Skrypnyk, L. R. (2017). " Problems of classification and formation of land of aviation transport " ["Problemy klasyfikatsiyi ta formuvannya zemel' aviatsiynoho transportu"], Land management, inventory and land monitoring, 3, 45–46.
 12. Ukolov, V. F., Mass, A. M., Bystryakov, I. K., (2004). Management theory: study. for high schools [Teoriya upravleniya: ucheb. dlya vuzov], ZAO Izdatelstvo "Ekonomika", 656.
 13. Tertiak A. M. (2011). Theoretical and Methodological Foundations of Formation and Functioning [monograph] / SPOL, Ukraine, Lviv, 520.
 14. Janić M. (2000). Air transport system analysis and modeling: Capacity, Quality of Services and Economics / Janić Milan. – Malaysia: Gordon and Breach Science Publishers, 301, <https://www.tudelft.nl/en/ceg/about-faculty/departments/transport-planning/staff/personal-pages/janic-m/>
-
- ***
- M. Stetsyuk, L. Skrypnyk**
- MANAGEMENT PRIORITIES OF LAND RESOURCES USE IN THE CONTEXT OF THE AIRPORTS AND THEIR INFRASTRUCTURE OPERATION**
- Abstract.** *The place and significance of land resources in the air transport functioning are researched. It is shown that in the questions of land use it is expedient to apply management approaches, which forms the preconditions for a broader understanding of the exploitation issues. The purpose and functions that are realized in the context of the aviation transport land use (operation) are investigated. Functions might be differentiated into general and specific ones that are oriented by criteria-characteristics. The complex of processes influencing of the land resources structure of the transport industry is investigated.*
- Keywords:** *land resources of air transport, use, airport, infrastructure*

М. П. Стецюк, Л. Р. Скрипник

**УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ РЕСУРСОВ
В КОНТЕКСТЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
АЭРОПОРТОВ И ИХ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Аннотация. Проведено исследование места и значения земельных ресурсов в функционировании авиационного транспорта. Показано, что в вопросах использования земельных ресурсов возможно ориентироваться на подходы менеджмента, что формирует предпосылки к более широкому пони-

манию вопросов эксплуатации земель транспорта. Исследованы цель и функции, которые реализуются в контексте использования (эксплуатации) земель авиационного транспорта. Функции возможно дифференцировать на общие и специальные, которые ориентированы критериями-характеристиками. Исследован комплекс процессов, оказывающих влияние на структуру земельных ресурсов транспортной отрасли.

Ключевые слова: земельные ресурсы авиационного транспорта, использование, аэропорт, инфраструктура