

– важливим негативним наслідком міжнародної міграції робочої сили для України являється також нелегальна міграція. Боротьба з незаконною міграцією починається з державного кордону України. Спроби незаконного проникнення в країну, а потім з неї в країни Європейського Союзу, здійснюються, як правило, поза пунктами пропуску через державний кордон і з порушенням правил її перетину. Для скорочення масштабів нелегальної міграції з й до України необхідно посилити контроль з боку прикордонних органів України, а також провести реформи.

Виконання цих та інших мір, сприятиме упорядкуванню міграційних процесів в державі, забезпечить соціальний захист трудових мігрантів, створить передумови для стійкого економічного розвитку України.

Список використаної літератури:

1. Василенко П. Як живуть українці за кордоном? / П.Василенко // Профспілкові вісті. – 2009. – №17. – С. 4-5.
2. Гаврилечко Ю. Трудові мігранти в Україні: виклик часу чи екзотика? / Ю.Гаврилечко // Праця і Закон. – 2009. – №3. – С.14-16.
3. Гайдучкий А.П. Масштаби доходів українських трудових мігрантів / А.П. Гайдучкий // Економіка та держава. – 2009. – №2. – С.96-99.
4. Гайдучкий А.П. Характерні риси української трудової міграції за кордон / А.П. Гайдучкий // Економіка та держава. – 2010. – №9. – С.88-92.
5. Державна служба статистики України // режим доступу [<http://www.ukrstat.gov.ua/>].
6. Зовнішня трудова міграція в Україні як демографічна проблема // режим доступу [<http://dialogs.org.ua/ua/project>].
7. Інституту демографії та соціальних досліджень НАН України // режим доступу [<http://www.idss.org.ua/>]
8. Лапшина І. А. Особливості міжнародної міграції робочої сили в умовах формування економіки України / І. А.Лапшина // Формування ринкової економіки в Україні. – 2010. – С. 41-48.
9. Міжнародна організація з міграції // режим доступу [<http://www.iom.int/jahia/jsp/index.jsp>].
10. Національний банк України // режим доступу [<http://www.bank.gov.ua/control/uk/index>].
11. Ростова Л. Трудовій міграції – цивілізоване обличчя / Л.Ростова // Профспілки України. – 2010. – №5. – С.10-11.

УДК 332:656.07

КОЗЛОВ В.С.,

Донецький інститут залізничного транспорту,
старший викладач кафедри менеджменту

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕСПУБЛІКИ БІЛОРУСЬ

Анотація. У статті досліджено актуальну проблему перевезення та надання послуг транспортним комплексом. Проаналізовані показники пасажирообігу та вантажообігу розвинених країн світу. Розглянуті питання що перешкоджають розвитку транспортного потенціалу на прикладі Республіки Білорусь.

Ключові слова: транспортний потенціал регіону, господарський комплекс, пасажирообіг, вантажообіг, регіональне господарство, транспортний коридор, експорт, імпорт, координація планів, взаємодія, інтеграція, залізничний транспорт, авіаційний транспорт, автомобільний транспорт, трубопровідний транспорт, річковий транспорт, морський транспорт.

Аннотация. В статье исследуется актуальная проблема перевозки и предоставления услуг транспортным комплексом. Проанализированы показатели пассажирооборота и грузооборота развитых стран мира. Рассмотрены вопросы препятствующие развитию транспортного потенциала на примере Республики Беларусь.

Ключевые слова: транспортный потенциал, хозяйственный комплекс, пассажирооборот, грузооборот, региональное хозяйство, транспортный коридор, экспорт, импорт, координация планов, взаимодействие, интеграция, железнодорожный транспорт, авиационный транспорт, автомобильный транспорт, трубопроводный транспорт, речной транспорт, морской транспорт.

Annotation. This article examines the actual problem of transportation and services predostovleniya transport complex. Analyzed performance of passenger and freight traffic of the developed world. The problems hindering the development of transport capacity in the case of the Republic of Belarus.

Key words: transport potential of the region, business complex, passenger turnover freight turnover, regional economy, transport corridor, export, import, coordination of plans, cooperation, integration, railway transport, air transport, road transport, pipeline transport, river transport, maritime transport.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями. Макроекономічні і геополітичні передумови важливості розвитку транспортних систем були, є і продовжать залишатися актуальними і в найближчому доступному для огляду майбутньому. Більш того, транспортні системи здійснюють функції не тільки каналів обміну потоками товарів і комунікацій, але й забезпечують послідовно ряд функцій все більш високого порядку, від яких залежить сама можливість стабільного існування і стійкого розвитку держави [1].

Розвиток транспорту в Республіці Білорусь стратегічно пов'язано з концепцією транспортного потенціалу, який на сьогодні ще далеко не реалізований. Формування сегментів транспортного потенціалу набуває значення в удосконаленні таких стратегічних напрямів державного та галузевого регулювання. Це відображено у активізації питань щодо сучасної мережі залізниць та автодоріг, комфортних для трансконтинентального руху вантажів, а також зручних для міжнародного і внутрішнього туризму.

Аналіз досліджень та публікацій. Останнім часом в світовій науковій думці спостерігається посилення інтересу вчених, політиків, а також практиків до вирішення широкого кола транспортних питань. Серед них можна виділити роботи вітчизняних та зарубіжних вчених Ю.М. Цветов, Ю.Ф. Кулаєв, О.О. Бакаєв, В.В. Корнієнко, М.П. Денисенко, Л.Г. Зайончик, В.П. Ільчук, М.І. Котлубай, В.М. Лівшиць, Ю.Є. Пашенко, Є.М. Сич, О.В. Фінагіна, В.І. Щелкунов та інші.

Однак, перелік питань, що піднімаються в роботах зазначених та інших авторів, не охоплюють проблем, що виникають в результаті розвитку транспортного потенціалу.

Мета статті. Дослідити і проаналізувати особливості формування транспортного потенціалу Республіки Білорусь.

Основний матеріал дослідження. Одним з найважливіших та стратегічних ресурсів у формуванні економіки та соціальних відносин у національному господарському комплексі є транспорт.

До транспортної системи ставляться високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба у транспортній системі, що чітко функціонує та відповідає стандартам науково-технічного прогресу, дедалі посилюється, стає базисом розвитку сталого господарського комплексу.

На сучасному етапі розвитку ринкової економіки Республіки Білорусь однією з важливих проблем є визначення взаємодії різних видів транспорту. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, встановлювати зовнішньоекономічні зв'язки та забезпечувати ефективний розвиток транспортного потенціалу.

Сукупний транспортний потенціал суспільства зумовлює стимули та обмеження соціально-економічного розвитку як самої галузі, так і території в цілому. Ефективність функціонування транспорту, комплексність його розвитку визначається не тільки можливістю транспортної системи сформувати необхідний рівень сукупного потенціалу, але й рівнем його використання та здатністю до поступального нарощування [2].

Транспорт є складовою національного господарства, який забезпечує переміщення вантажів і населення, а тому він належить до виробничої сфери і послуг. Урізноманітнення видів транспорту, ускладнення структури і взаємозв'язків між окремими галузями зумовили формування транспортного потенціалу.

Транспортний потенціал – це комплексне функціонування транспортної системи зі здатністю нарощування можливостей, що стимулює розвиток регіонального господарського комплексу [3].

Усі ланки транспортного потенціалу взаємозв'язані між собою у площині єдиного господарського стану. Технічний розвиток будь-якої галузі спонукає розвиток транспорту, і навпаки. Різноманітне і важливе культурне значення транспорту, перш за все, полягає в тому, що він забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами й людьми, та сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

У сучасній світовій практиці велика увага приділяється формуванню за основними напрямками торгово-економічних зв'язків міжнародних транспортних коридорів, що представляють всім зацікавленим країнам реальну можливість інтеграції національних транспортних структур у світову транспортну систему та оптимізації перевезень у міждержавному сполученні незалежно від наявного в їхньому розпорядженні виду транспорту. Для вирішення вказаного завдання транспортний коридор повинен мати у своєму складі інфраструктури різних видів транспорту, що гарантують виконання при необхідності перевалки вантажів у процесі транспортування з одного виду транспорту на інший, але основу її складають загалом залізничні магістралі [4].

Наприклад, найважливіше завдання для Республіки Білорусь – визначити своє, відповідне її масштабами і потенціалом місце у світовому господарстві. У першу чергу білоруська економіка орієнтована на участь у міжнародному поділі праці-членів спільноти СНД, сучасний стан якого наведено в таблиці 1.

Аналізуючи показники **Зовнішня торгівля країн СНД, ЄС та Білорусії у 2010 р.** зробимо висновок, що імпорт перевищує експорт між країнами СНД та у випадку торгівлі Республіки Білорусі з країнами СНД. По всіх розглянутих країнах простежується ріст торгівлі у 2010р. відносно 2009р.

В організаційному плані для посилення транспортного співробітництва, координації планів і міждержавних рішень було створено органи управління, структури інтеграційної взаємодії країн СНД (табл. 2) [8, с.127].

На практиці сьогодні востребувана єдина оптимально діюча транспортна мережа, яка б об'єднувала роботу залізничного, авіаційного, автомобільного, трубопровідного, річкового, а також мережа внутрішніх та міжнародних транспортних коридорів, що дозволяє забезпечити республіці Беларусь вихід на найбільші світові ринки, у тому числі в якості транзитного перевізника.

Зовнішня торгівля країн СНД, ЄС та Білорусії у 2010 р.

Країни	Експорт	Відхилення до 2009 р., %	Імпорт	Відхилення до 2009 р., %
Країни СНД (взаємна торгівля), млн. дол.	58250,9	112,5	61187	131,5
Країни СНД (з іншими країнами світу), млн. дол.	362482	126,6	132367	124,2
Республіка Білорусь - зовнішньоторговельний оборот з країнами СНД, млн. дол.	7317,8	110,4	11882,8	112,3
Республіка Білорусь - зовнішньоторговельний оборот з іншими країнами, млн. дол.	8455,9	138,2	6808	134,6
Країни-члени ЄС (взаємна торгівля), млрд. євро	3228,2	137,9	2727,7	114,3
Країни-члени ЄС (з іншими країнами світу), млрд. євро	1104,3	110,4	1012,4	96,5

Таблиця 2

Координаційні органи з загальнотранспортних питань і видам транспорту СНД

Координаційні комітети і ради з загальнотранспортних питань та видів транспорту	Міждержавні комітети загальноекономічної інтеграції, у діяльності яких розглядаються транспортні питання
<ol style="list-style-type: none"> Консультативна транспортна нарада міністрів транспорту. Дирекція із залізничної ради. Міждержавний авіаційний комітет. Рада державних автотранспортних адміністрацій. Рада державних адміністрацій морського транспорту. Рада з водного транспорту. Міждержавна рада шляховиків 	<ol style="list-style-type: none"> Міждержавний економічний комітет. Інтеграційний комітет Білорусі, Казахстану, Киргизстану та Росії. Виконавчий комітет Союзу Білорусь – Росія. Виконавчий комітет Центрально-Азіатського економічного співтовариства

Таким чином, створення інтеграційного транспортного простору може підвищити ступінь участі транспортного потенціалу в прискоренні економічного зростання країн Співдружності [4, с.653].

Транспортний комплекс відіграє найважливішу роль у забезпеченні зовнішньої торгівлі та в інтеграції Республіки Білорусь у світову економічну систему. Основна перевага транзитних перевезень через територію Білорусі – це істотне скорочення відстані і часу перевезень.

Підкреслити, що в даний час жодна держава не може успішно розвиватися без інтеграції у світову економіку, при чому зовнішньоекономічні зв'язки є важливим екзогенним чинником, що значно впливає на динаміку і стійкість розвитку національної економіки, формуванню її структури, ефективності функціонування.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів і вантажів з урахування економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту [5].

Порівняємо показники пасажирообігу та вантажообігу розвинутих країн світу (табл. 3 та табл. 4).

Виходячи з наведених даних пасажирообігу залізничного транспорту Білорусії протягом 2006-2010 років ситуація не стабільна. Протягом останніх років відбувся спад на 3 млрд. пас-км. Що говорить лише про погіршення ситуації на залізничному транспорті і безпорадності менеджменту в тому вигляді який існує в даний час.

Наявний дефіцит державного бюджету позбавляє Уряд як головного власника величезних обсягів основних фондів транспортної системи можливості реально фінансувати державні програми відбудови водних

артерій та наземних шляхів сполучення до рівня технологічно безпечного стану й розвитку транспорту в мінімально необхідних вимогах і умовах.

Таблиця 3

Пасажирообіг залізничного транспорту розвинутих країн за 2006-2010 роки, млрд. пас-км.

Роки	Росія	Білорусь	Україна	Німеччина	Туреччина	Японія
2006	172,2	10,4	52,7	76,8	5	391
2007	177,8	10	53,2	79	5,3	396
2008	174,1	9,4	53,1	79,1	5,6	406
2009	175,9	8,2	53,1	81,8	5,1	403
2010	151,5	7,4	48,3	77,6	4,8	399

Найбільші показники пасажирообігу залізничного транспорту у 2010р. належать Японії – 399 пас-км, а найменші – Туреччині – 8,7 пас-км. Це можна пояснити географічними розмірами країн та щільністю населення. Порівнюючи країни СНД, показники пасажирообігу Росії перевищують показники України втричі завдяки територіальним перевагам та щільністю населення на даній території, а Білорусії майже на 95%.

Дані по прогнозованих обсягах перевезень пасажирів і пасажирообігу – це песимістичний прогноз, який матиме місце при наявному на цей час складному стані пасажирського комплексу, коли забезпеченість новими сучасними вагонами та локомотивами, засобами управління знаходяться на дуже низькому рівні.

За даними таблиці 4 вантажообігу залізничного транспорту протягом 2006-2009 років по всіх країнах, окрім України та Японії, простежується збільшення даного показника. У 2010 році ситуація погіршується і по всіх країнах можна побачити зниження вантажообігу в Росії на 12%, у Білорусії на 13%, в Україні на 24%, в Туреччині на 19%, в Японії на 3%. Найбільші показники вантажообігу належать Росії -у 2010р. вони склали 1865 млрд. т-км, а найменший вантажообіг був у Туреччині – 8,7млрд.т-км. Це можна пояснити тим, що в Росії добре розвинута промисловість, велика територія.

Нестабільність ситуації можна пояснити тим, що за умов ринкової економіки, а саме взаємодії попиту та пропозиції, виникають ситуації коли в певний період часу відбувається зниження або зростання попиту на транспортні послуги залізниць (конкуренція з іншими видами транспорту, загальний економічний ріст або спад, характерний ринковій економіці, форс-мажорні обставини та інше). Ця тенденція краще видна на прикладі країн СНД, де приблизно однаковий рівень соціально-економічних відносин та розвитку країн і подібні реакції на ситуацію в мировій економіці, а саме економічну кризу 2008-2011 років, що призвела до зменшення попиту на транспортні послуги залізниць в цих країнах в 2008-2010 році.

Таблиця 4

Вантажообіг залізничного транспорту розвинутих країн за 2006-2010 роки, млрд. т-км.

Роки	Росія	Білорусь	Україна	Німеччина	Туреччина	Японія
2006	1858	43,6	224	95,4	9,1	22,8
2007	1951	45,7	240,8	107	9,5	23,2
2008	2090	47,9	262,5	114,6	9,9	23,3
2009	2116	49	257	115,7	10,7	22,3
2010	1865	42,7	196,2	105,8	8,7	21,8

Підсумовуючи найбільш суттєве зі сказаного вище, Росія, спочатку не розташовувала настільки ж вигіршними стартовими умовами для розвитку транспортної інфраструктури, як США, тим не менш, володіє величезним потенціалом для розвитку транспортної системи.

Актуалізація стратегічного потенціалу Росії неможлива, або, як мінімум, істотно ускладнена без випереджаючого реагування на глобальні виклики, що стоять перед країною.

Ключовими викликами є загострення конкуренції на ринку транзиту і необхідність серйозного інфраструктурного оновлення у силу масштабу і ряду інших причин.

Республіка Білорусь географічно знаходиться на шляху взаємних транзитних вантажів країн СНД і Європейського Союзу. Збільшення вантажопотоків та відкриття багатосмугових автопереходів, а також залізничних переходів з великою кількістю шляхів підвищує актуальність і значення роботи з удосконалення митного контролю та регулювання транзиту відповідно до міжнародних вимог та створення сприятливих конкурентних умов для білоруських перевізників і учасників зовнішньоекономічної діяльності Республіки Білорусь [6, с.8-10].

У транспортній стратегії Білорусі з 2009 року поставлені задачі інтеграції республіки в загальноєвропейську транспортну систему, створення сучасної інфраструктури, розвитку та ефективного використання транзитного потенціалу.

Позиції залізничного транспорту Республіки Білорусь в конкурентній боротьбі за участь у забезпеченні транзитних перевезень на Євразійському континенті не можна оцінити однозначно. Його безсумнівними перевагами є скорочення відстані транспортування в порівнянні з діючими сухопутними маршрутами, як наслідок, - по-

тенційна можливість скорочення термінів доставки. Технічні параметри існуючої мережі залізниць, незважаючи на значний знос основних фондів і наявність численних ділянок обмеження швидкостей руху за станом колії, мають резервом провізної здатності і можуть гарантувати пропуск транзитних поїздів з досить високою швидкістю [7].

Стає все більш очевидним, що перспективи розвитку транспортних перевезень у вирішальній мірі залежать від раціонального використання Білоруссю переваг свого географічного положення, розвитку власного транзитного механізму, що враховує міжнародний досвід.

В умовах все більш активного включення країни в світогосподарські зв'язки створення ефективного та технологічно оновленого транспортного комплексу сприятиме прискореній доставці вітчизняних експортних товарів на зовнішній ринок і успішній реалізації транзитного потенціалу.

Особливу роль відіграють зовнішньоекономічні зв'язки в процесі глобалізації світової економіки. У той же час посилюється тенденція до зближення і взаємодії країн на регіональному рівні, формуються великі регіональні інтегровані структури, які розвиваються в напрямку створення відносно самостійних центрів світового господарства.

Висновки. У питанні про формування транзитного потенціалу в умовах інтеграції Білорусі в світову транспортну систему є ряд невирішених проблем. Так, найбільш вразливий до зовнішніх умов залізничний та трубопровідний транспорт. Із загального обсягу транзитних вантажів, які переміщуються по Білоруській залізниці, близько 80% припадає на частку Російської Федерації. Коли закінчиться будівництво нових російських портів на Балтиці, значна частина вантажопотоку, що йде нині по Білоруській залізниці, буде переорієнтована на них. І Білорусь повинна бути готова до того, що залізниця, і так завантажена на половину, втратить основну частину нинішньої російської клієнтури. Зрозуміло, залізничники докладають серйозні зусилля, щоб компенсувати можливі втрати на російському напрямку.

Дуже хороші перспективи має 9 транспортний коридор і його відгалуження на Клайпеду і Калінінград. По ньому вже рухаються швидкісні контейнерні поїзди, удосконалюються прикордонні переходи. Нещодавно на Білоруській залізниці почав діяти Центр управління перевезеннями, який дозволив диспетчеру відстежувати ситуацію з навантаженням, розвантаженням, формуванням складу, їх пересуванням у режимі реального часу, оперативно приймати управлінські рішення та чітко керувати всім процесом перевезення. З 2007 р. почалося застосування для залізничних перевезень уніфікованої накладної ЦІМ / СМГС, тобто це скорочення часу на приймально-здавальні операції при передачі з однієї колії на іншу, можливість застосування технології використання накладної в якості митного документу при транзитних перевезеннях вантажів, і в кінцевому результаті – значне прискорення доставки вантажів.

Майже 90 % транзитних потоків входять до Білорусії через залізницю. Експортні вантажі Росії, України, Казахстану (наприклад залізна руда – 36 %, нафтопродукти – 10 %), які направляються у Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію здійснюються через порти України в інші країни світу. Автомобільні транзитні перевезення здійснюються автомагістралями, які проходять в напрямках: захід Україна – Росія, порти Україна – Ростов – Кавказ, Молдова – Росія та інші.

Затяжний період спаду промислового і сільськогосподарського виробництва призвели до зменшення попиту на послуги транспорту і, як наслідок обсягів вантажних і пасажирських перевезень.

З основних проблем розвитку транспортного потенціалу і транспортних коридорів Республіки Білорусь можна перерахувати наступні:

- падіння обсягів перевезень і адекватне зниження доходів призвели до значного зменшення виробничо-технічної бази транспорту. На залізничному транспорті темпи оновлення виробничих фондів скоротилися майже в 10 разів.

- на автомобільному транспорті майже повністю припинено оновлення рухомого складу автомобілів великої вантажопідйомності. Забезпеченості автомобільними фондами і їх технічний склад не повною мірою відповідають вимогам народного господарства.

- в авіаційному транспорті в державних компаніях з більш ніж 100 існуючих повітряних суден знаходяться в експлуатації майже 60 (60 %). Середній знос ресурсів становить 70 %.

До номенклатури вантажів входять продукти харчування, одяг, взуття, меблі, контейнерні вантажі та ін. Серед даного вантажу близько 40 % – експорт Росії та інших держав. Основна проблема при здійсненні експорту до Білорусі була і залишається колишньою, це проблема повернення експортного ПДВ.

Виходом із такого становища є прискорене відтворення національної транспортної мережі, яка має стати фрагментом європейської мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять у тому числі й територією Білорусі.

Основними з характерних особливостей і труднощів, які мають місце у транспортній галузі республіки Білорусь можна вважати наступне:

- ліквідація колишньої системи управління транспортом, фінансування, матеріально-технічного постачання, будівництва поставила транспортні підприємства в нові умови.

- скорочення обсягів перевезень вантажів і пасажирів зменшило (у відносних величинах) доходи транспортних підприємств.

- скорочення обсягів, (а частіше відсутність) централізованого фінансування призвело до необхідності фінансувати реконструкцію, модернізацію, розширення, (а іноді і нове будівництво) транспортних споруд і устаткування за рахунок власних коштів.

- постійне зростання цін на матеріали та енергоресурси підвищує вартість експлуатації транспорту та собівартість перевезень.

Література

1. Паранукян В.Э. Общий курс транспорта: учебное пособие. – Мариуполь, 2009. – 138 с.
2. Економічна та соціальна географія / Під ред. Пістуна М.Д. – К., 2005 – 144 с.
3. Фінагіна О.В., Козлов В.С. Складові транспортного потенціалу регіону. / Фінагіна О.В., Козлов В.С. // Збір.наук.праць Донецької держ.ун-ту управління: Науковий журнал «Менеджер». Вісник Дон.держ.ун-ту управ.– № 4 (54) Донецьк: Вид-во ДонДУУ, 2010. – с. 174-179.
4. Национальная экономика Беларуси: учеб./ В.И.Шимов, Я.М.Александрович и др.; под ред. В.Н.Шимова. –Мн.: БГЭУ, 2006. –751с.
5. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» №194-ХІV від 20 жовтня 1998р., м.Київ.
6. Беккер Ю. Транзитные возможности Беларуси / Ю. Беккер / Транспортный вестник. – 2005. – С.10.
7. Корниенко В.В. Стратегическое значение Украины в системе международных транспортных потоков стран-участниц СНГ / Альманах международного экспедитора №1, 2007. – Одесса. – с.19-24.
8. Шумилин А.Г., Митренкова А.В. Формирование транзитного потенциала в условиях интеграции Беларуси в мировую транспортную систему. / Шумилин А.Г., Митренкова А.В. // Збір.наук.праць Нац.тех.ун-ту України «КП»: Науковий журнал «Економічний вісник». Вісник Нац.тех.ун-ту України «КП». – № 6. Київ: Вид-во «Політехніка», 2009. – с. 125-129.

УДК 332.021.8(045)

КОЗЛОВА Т.В.,
Інститут екологічної безпеки НАУ,
доцент кафедри землевпорядних технологій,
к.т.н.

МИТЮК А.М.,
Інститут екологічної безпеки НАУ,
здобувач

ПРОБЛЕМИ ЗЕМЛЕУСТРОЮ ТА ЗЕМЕЛЬНОГО КАДАСТРУ ЯК СКЛАДОВИХ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ ЗЕМЕЛЬ

Анотація. У статті наведено функції інфраструктури ринку земель. Проаналізовано проблеми землеустрою та земельного кадастру як складових інфраструктури ринку земель. Основну увагу приділено проблемам інформаційного забезпечення учасників ринку, формуванню вартості земель та їх інвентаризації. Обґрунтована потреба державного контролю та вдосконалення системи використання земельних угідь.

Ключові слова: автоматизована система, інфраструктура, інвентаризація, землеустрій, земельний кадастр, ринок земель, експертна грошова оцінка, деградація земель.

Аннотация. В статье приведены функции инфраструктуры рынка земли. Проанализированы проблемы землеустройства и земельного кадастра как составляющих инфраструктуры рынка земли. Основное внимание уделяется проблемам информационного обеспечения участников рынка, формированию стоимости земли и её инвентаризации. Обоснована необходимость государственного контроля и усовершенствования системы использования земельных угодий.

Ключевые слова: автоматизированная система, инфраструктура, инвентаризация, землеустройство, земельный кадастр, рынок земли, экспертная денежная оценка, деградация земель.

Annotation. The functions of the land market infrastructure are presented. Problems of land planning and land cadastre as components of the land infrastructure are analyzed. Main attention is focused on providing information to market participants, the cost of land and their inventarization. The necessity of state control and improvement system for using of land is proven.

Keywords: automated system, land degradation, infrastructure, inventarization, land planning, land cadastre, land market, expert monetary evaluation.

Постановка проблеми. Питання формування інфраструктури ринку земель є актуальним, зважаючи на те, що зараз відбувається становлення ринку земель в Україні, який потребує як належного нормативно-правового забезпечення, так і відповідної інфраструктури.

Важливе місце у створенні та подальшому ефективному, надійному та стабільному функціонуванні ринку земель належить інфраструктурі, яка його обслуговує. Інфраструктура ринку землі – це сукупність елементів, що забезпечують безперерйне багаторівневе функціонування суб'єктів земельних відносин і регулюють рух відповідних товарно-грошових потоків [1].