

**Бондарчук Н. В.**, к.ю.н., доцент,  
Житомирський національний агроекологічний університет, м. Житомир

## **ІСТОРИЧНИЙ РОЗВИТОК ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

У сфері авіаційного транспорту земля виступає просторовим (територіальним) базисом, виконуючи тим самим надзвичайно важливу роль. Формування земель авіаційного транспорту і відповідно правового регулювання в цій сфері відбувалось в декілька етапів. Періодизація розвитку земель авіаційного транспорту і відповідно їх правового режиму залежить від науково-технічного прогресу, розвитку економіки та правового регулювання.

Історія розвитку авіаційного транспорту в Україні досліджувалася у працях В. Г. Коби, В. С. Савіна, А. М. Висоцького, В. Запорожця, М. Шматка, Г. Петухова, В. М. Парія, Б. І. Вікторова, А. М. Малишова та ін.

На нашу думку, історично-правовий розвиток правового режиму земель авіаційного транспорту можна періодизувати наступним чином.

Період становлення (1930-1960-ті роки). Поняття «землі авіаційного транспорту» вперше з'явилося у законодавстві нашої країни у 1933 році в «Положенні про землі, надані транспорту» [1], оскільки до цього часу авіаційного транспорту практично не існувало. Роком народження цивільної авіації України вважається 1923 рік, коли були створені організації по керівництву повітряним флотом. 26 березня 1923 р. було засноване Українське акціонерне товариство повітряних сполучень «Укрвоздухпуть» з капіталом у 550 тис. золотих карбованців. Регулярні перевезення на літаках товариства розпочалися 25 травня 1924 р. на лініях Харків – Катеринослав – Одеса і Харків – Київ. За перший льотний сезон літаки товариства налітали близько 60 тис. км. і перевезли 760 пасажирів [2, с. 9]. В цей період відбувається поступовий розвиток наземної бази авіаційного транспорту. У 1923 році повітростанції (прообрази сучасних аеропортів) були обладнані тільки в Києві, Харкові, Одесі, Полтаві. У 1927 році на Україні діяли вже 10 аеродромів.

Період активного розвитку (1960-1990-ті роки). Наземна база обслуговування авіаційного транспорту стала активно розвиватись лише в

1960-х роках. Це пов'язано з тим, що авіаційний транспорт став масовим внаслідок появи реактивних літаків. Склад земель авіаційного транспорту розширюється. Будуються нові аеродроми і аеропорти. Активно розвивається і законодавство щодо правового режиму земель авіаційного транспорту. Зокрема, було прийнято «Основи земельного законодавства Союзу РСР і союзних республік». Землі транспорту відносилися до категорії земель транспорту, курортів, заповідників та іншого несільськогосподарського призначення. В цей же період приймається другий в історії земельного законодавства України Земельний кодекс. Варто зазначити, що землям авіаційного транспорту не приділялось достатньої уваги в даному законі. Натомість приймається велика кількість спеціалізованих нормативно-правових актів. Зокрема, Вказівки по проектуванню аеродромних покриттів, Норми відводу земель для аеропортів та ін. Переважна більшість цих норм діють і сьогодні.

Період кризи (1990-ті роки). Безспірним є той факт, що на розвиток авіації та відповідної їй наземної бази впливає економічне становище в країні. У середині 90-х років ХХ ст. спостерігався різкий спад обсягу повітряних перевезень: кількість відправлених пасажирів зменшилася в 11,5 рази (з 15 млн. у 1990 році до 1,3 млн. у 1999 році), а у ряді аеропортів – в десятки разів. Матеріально-технічна база не оновлюється, наземна база не розвивається. Це пов'язано з економічною кризою в Україні в зазначений період, з різким зниженням реальних доходів населення, розривом економічних зв'язків з країнами СНД. При тому, що авіапарк України був у 1,6 рази більше парку Франції, обсяг пасажирських перевезень у 1990 році виявився менше в 6 разів, ніж у Франції [3, с. 225]. У 1990 році приймається новий Земельний кодекс України та через два роки його нова редакція. Законодавчо закріплюється три форми власності на землю: державна, колективна і приватна. Проте землі транспорту визнаються виключно державною власністю і можуть надаватися лише в користування.

Період відродження (2000 рік – сучасний період). 25 жовтня 2001 р. було прийнято новий Земельний кодекс України, який вперше закріпив можливість перебування земель транспорту в державній, комунальній та приватній власності. Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 роки загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 відсотка. З урахуванням цього світовий парк повітряних суден збільшиться майже вдвічі. Це означає, що у період до 2020 року обсяг пасажирських повітряних перевезень збільшиться майже у 2,7 рази, а обсяг вантажних перевезень перевищить цей показник. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 році 38,3 млн., а у 2020 році – 70,6 млн. пасажирів.

Сьогодні розвиток українського авіаційного транспорту, його наземної бази та правового режиму земель зумовлюється все більш високими

вимогами щодо безпечного, безперебійного та комфортного забезпечення перевезень авіаційним транспортом у зв'язку з інтеграцією української транспортної структури з європейською.

*Література*

1. Положение о землях, предоставленных транспорту: Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 февраля 1933 г. // СЗ СССР. – 1933. – № 12. – Ст. 66-б.
2. Коба В. Г. Розвиток цивільної авіації на Україні / В. Г. Коба. – К.: Знання, 1978. – 48 с.
3. Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории / Савин В. С. – Харьков: Основа, 1995. – 264 с.