

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА СТАЛИЙ РОЗВИТОК ПРИ ВИЗНАЧЕННІ ВАРТОСТІ ЗЕМЕЛЬ, РОЗТАШОВАНИХ ПОРУЧ З АВТОДОРОГАМИ

SUSTAINABLE DEVELOPMENT INFLUENCE FACTORS DURING THE VALUE DETERMINATION OF LANDS LOCATED NEAR HIGHWAYS



Алла КРИСАК,
кандидат економічних наук,
Волинське відділення ВГО «Ліга
оцінювачів земель», Луцьк

Alla KRYSAK,
PhD in Economics,
Volyn' department of «Land valuation
officers association» All-Ukrainian
Non-Governmental Organization, Lutsk

Олег ЄМЕЦЬ,
Волинське відділення ВГО
«Ліга оцінювачів земель», Луцьк

Oleh YEMETS',
Volyn' department of «Land valuation
officers association» All-Ukrainian
Non-Governmental Organization, Lutsk



Відповідно до Конституції України земля є основним національним багатством країни, яке охороняється державою [1]. Основним принципом, на якому базується державна політика у сфері охорони земель, є пріоритет охорони земельних ресурсів перед економічними вигодами. Покращення транспортної мережі регіону, розвиток автомобільних доріг супроводжується зайняттям земель, тому питання впливу будівництва та реконструкції автомобільних доріг на землі населених пунктів у загальній проблемі охорони навколишнього середовища є актуальними питаннями сьогодення.

Забруднення й виснаження земельних ресурсів загрожує здоров'ю населення, екологічній безпеці та економічній стабільності держави. Питанням оцінки стану земель в Україні присвячено наукові роботи Д. Бабміндри [2], Ю. Дехтяренка, М. Лихогруда, Ю. Манцевича, О. Мельничука, Ю. Палехи [3]. На основі оцінки стану земель здійснюється управління земельними ресурсами, а також їх раціональне використання. Ці питання досліджували В. Горлачук, В. В'юн, І. Песчанська, А. Сохнич та інші [4]. Вивченню впливу транспортної мережі Волинської області та формуванню регіонального транспортного плану присвячено роботи В. Коміто, Т. Мазяра, М. Скочука, С. Яроша [5]. Загальним питанням сталого розвитку приділяють увагу М. Хвесик, І. Бистряков, В. Куценко, З. Герасимчук, В. Голян та інші. Але аспекти вартісної оцінки земель як головного капіталізуючого фактора, що забезпечуватиме сталий розвиток природничої сфери, потребують вдосконалення та доопрацювання.

Автомобілізація приносить людям найрізноманітніші блага. Разом з тим розвиток транспортної мережі супроводжується вкрай негативними явищами. Автомобільні дороги стали місцем забруднення та каліцтва людей, транспортні засоби є одними з найактивніших забруднювачів атмосферного повітря, води та ґрунтів, шумового й вібраційного забруднення. Дорожня мережа проходить через міста та села, від шкідливого впливу автомобільного транспорту страждає тваринний і рослинний світ. Будівництво нових та реконструкція існуючих автомагістралей зменшує цінність суміжних земель через руйнування природного ландшафту, дорожній пил, важкі складові відпрацьованих газів автомобілів, про-

дукти зносу самих транспортних засобів, акустичний шум тощо. При цьому модернізація транспортної мережі сприяє сталому розвитку держави. Тому питання впливу будівництва нових і реконструкції існуючих автомобільних доріг на вартість суміжних земельних ділянок вимагає більш детального вивчення.

Загальновідомо, що концепція сталого розвитку включає потребу в безпечному й здоровому довкіллі при встановленні балансу між задоволенням сучасних потреб людства і захистом інтересів майбутніх поколінь [11].

Розглянемо на прикладі Волинської області вплив факторів, які сприятимуть сталому розвитку та враховуватимуться при визначенні вартості придорожніх земельних ділянок. Важливу роль для Волинської області відіграє її вигідне географічне розташування поблизу кордонів держави, а також той факт, що територією області проходять найкоротші транспортні шляхи, які ведуть до держав Східної та Західної Європи. Разом з тим мережа доріг у Волинській області є неефективною та потребує вдосконалення. Невідповідність дорожньої інфраструктури стримує досягнення Україною рівня Європейського Союзу, зрос-

тання транзитного потенціалу та соціо-еколого-економічний розвиток регіону. Стан автомобільних доріг є проблемним місцем у міжобласному сполученні. Але ця мережа доріг реально існує, тому вимагає вдосконалення та модернізації. Найбільшою внутрішньорегіональною проблемою є відсутність доріг на рівні адміністративних районів [5]. Щільність шляхів сполучення на 1000 км² території становила на кінець 2007 року 306,8 км [6], і на сьогодні вона не зазнала великих змін. Необхідно побудувати їх принаймні втричі більше, ніж є в наявності (близько 550-600 км). Починаючи з 2000 року, протяжність доріг Волинської області суттєво не змінилась. Проте постійно здійснюються заходи щодо вдосконалення стану автомобільних доріг, зокрема йде поступовий процес переведення доріг нижчої технічної категорії у вищу, що неминуче приводить до збільшення площі відведення земельних ділянок для реконструкції автомобільних доріг та збільшення інтенсивності руху на даних автодорогах. Згідно з матеріалами інвентаризації автомобільних доріг у Волинській області існуюча ширина

Розглянуто стан дорожньої інфраструктури в межах Волинської області. Визначені рентоутворюючі фактори, що підвищують та понижують споживчу якість розташованих поруч з автодорогами земельних ділянок в економіко-планувальних зонах. Вивчені зони впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище та орієнтовні розміри зон впливу автомобільних доріг на суміжні землі. Наведено результати дослідження вартості земельних ділянок, розташованих поруч з автомобільними дорогами. Розглянуто питання зменшення вартості земельних ділянок через негативний вплив на них автодорожнього будівництва. Проведено кризь призму сталого розвитку моделювання економіко-соціо-екологічного ефекту від вкладених інвестицій в землі транспорту, які є носіями економічної, екологічної та соціальної цінності території.

The condition of the road infrastructure within Volyn' region is considered in the article. The rent-forming factors, which raise and lower the consumer quality of land areas located near highways in zones of economic planning, are determined. The highway zones influence on the environment and approximate sizes of highways influence on the adjacent lands are explored. The value research results of the land areas located near highways are given. The question of the land areas value reduction because of the negative impact of the highways construction is considered by the authors. The modelling of the economic, social, and ecological effect thanks to the inserted investments in traffic lands, which are considered to be the carriers of the economic, ecological and social value of the territories, is conducted through the sustainable development prism.

Таблиця 1. **Землі автомобільного транспорту в межах населених пунктів Волинської області**

№ з/п	Адміністративні утворення	Землі, які використовуються для транспорту та зв'язу, га	У тому числі під дорогами, га
1	Володимир-Волинський район	142,4473	134,0000
2	Горохівський район	251,2195	243,4195
3	Іваничівський район	203,3422	203,3422
4	Камінь-Каширський район	232,9809	225,8754
5	Ківерцівський район	317,4391	313,4089
6	Ковельський район	231,0000	231,0000
7	Локачинський район	245,4000	245,4000
8	Луцький район	483,8516	475,4355
9	Любешівський район	149,6309	149,5609
10	Любомльський район	217,7000	214,8800
11	Маневицький район	236,8728	236,7428
12	Ратнівський район	164,7400	164,6600
13	Рожищенський район	295,7900	293,9700
14	Старовижівський район	246,7567	245,7667
15	Турійський район	243,4572	243,4572
16	Шацький район	106,8953	105,4632
17	м. Володимир-Волинський	9,9741	
18	м. Ковель	51,2724	34,3569
19	м. Луцьк	42,1709	
20	м. Нововолинськ	44,9618	36,0000
	Волинська область	3917,9027	3796,7392

Джерело: [6].

смуги відводу не задовольняє технічних вимог щодо переведення доріг нижчої технічної категорії у вищу і змінюється від 12 до 65 метрів залежно від народногосподарського та адміністративного значення автомобільної дороги [7].

Транспортна мережа міських і сільських поселень повинна забезпечувати зручні, швидкі та безпечні зв'язки з усіма функціональними зонами населеного пункту, з іншими поселеннями системи розселення, об'єктами приміської зони, зовнішнього транспорту та автомобільними дорогами загальної мережі. При цьому архітектурні та інженерні рішення транспортної мережі повинні враховувати особливості ландшафту та вимоги щодо охорони навколишнього середовища населених пунктів, в тому числі й земельного фонду. За даними Головного управління Держземгентства у Волинській області, під автодорогами загального користування в межах населених пунктів зайнято 3796,7 га земель, що становить 0,2% земель області. Площі земель під автодорогами загального користування в межах населених пунктів Волинської області в розрізі адміністративних утворень представлені в **табл. 1**.

В умовах Волинської області суміжна протяжність автомобільних доріг з землями населених пунктів досягає 40%. Дуже небезпечним для розташованих поруч з автодорогами земельних ділянок є шкідливі викиди автотранспортних засобів. Автомобільними двигунами викидається в повітря понад 95% оксиду вуглецю, майже 65% вуглеводню і 30% оксидів азоту. Дуже шкідливі для людей, тварин та рослин частинки свинцю осідають на забудованих територіях на відстані до 30 м, а в місцях, де такі перешкоди відсутні, ареал їх поширення становить до 400 м [4].

Вартість одного квадратного метра земельної ділянки певного функціонального використання в межах населених пунктів визначається з урахуванням територіально-планувальних, інженерно-геологічних, природно-ландшафтних, санітарно-гігієнічних та інженерно-інфраструктурних особливостей місця її розташування в межах економіко-планувальної зони населеного пункту.

Визначимо санітарно-гігієнічні фактори, що понижують споживчу якість розташованих поруч з автодорогами земельних ділянок (**табл. 2**).

Визначимо функціонально-планувальні фактори, що підвищують споживчу якість розташованих поруч з автодорогами земельних ділянок (**табл. 3**).

Встановимо фактори впливу на сталий розвиток автодорожнього будівництва при визначенні вартості земель населених пунктів, розташованих поруч з автодорогами (див. **рис.**).

Таблиця 2. **Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони**

Назва рентоутворюючих факторів	Назва локальних коефіцієнтів місцезнаходження земельної ділянки	Значення коефіцієнтів
Санітарно-гігієнічні фактори	у санітарно-захисній зоні	0,80-0,96
	у зоні обмеження забудови за ступенем забруднення атмосферного повітря	0,80-0,95
	у зоні перевищення припустимого рівня шуму	0,90-0,97
	в ареалі забруднення ґрунтів	0,90-0,95

Джерело: [3, с. 492].

Таблиця 3. **Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони**

Назва рентоутворюючих факторів	Назва локальних коефіцієнтів місцезнаходження земельної ділянки	Значення коефіцієнтів
Функціонально-планувальні фактори	у зоні магістралей підвищеного місто-формувального значення	1,05-1,20
	у зоні пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту	0,80-0,95

Джерело: [3, с. 490-491].

Надалі виділимо межі впливу автодоріг на суміжні території населених пунктів. При будівництві автомобільних доріг I, II, III та IV категорій встановлюється санітарно-захисна зона. Відстань від бровки земляного полотна автомобільних доріг загальної мережі I, II, III категорій до житлової забудови та садівничих товариств – 100 м, для доріг IV категорії – 50 м [8].

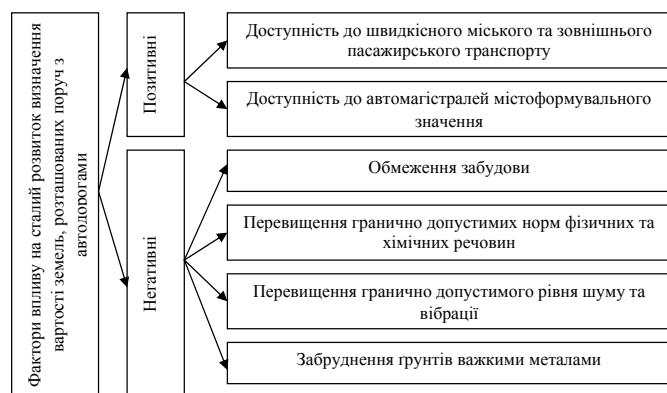
Згідно з ВН В.2.3 – 218 – 007 – 98 виділяють такі зони впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище:

□ зона впливу – територія, де проявляються прямі чи непрямі зміни природних систем внаслідок будівництва та експлуатації доріг. Транспортні забруднення за розрахунком перевищують середньорічні коливання фонових рівнів, але не досягають встановлених санітарними органами нормативних граничних обмежень;

□ захисна смуга – територія, що прилягає до смуги відводу. Транспортні забруднення можуть перевищувати встановлені гранично допустимі концентрації. Можливе виникнення істотних змін природних систем: осушення, заболочення, ерозія та ін., які неможливо усунути методами рекультивативної території захисної смуги екологічно небезпечна для розміщення житлових будинків та інших споруд і будівель для постійного перебування людей, рекреації та ін.;

□ резервно-технологічна смуга – територія, що прилягає до дороги, в межах якої постійно перевищуються санітарні норми забруднення повітря, ґрунту, водоймищ. Ландшафт повністю трансформується. Земля для сільськогосподарського використання та довгострокового перебування людей непридатна [9].

Рисунок. **Фактори впливу на сталий розвиток при визначенні вартості земель, розташованих поруч з автодорогами**



Складено авторами.

Магістраль підвищеного містоформуючого значення – магістраль (вулиця) загальноміського та районного значення; пішохідна вулиця; транспортно-вантажна магістраль, які формують сельбищні та виробничі планувальні утворення. Зона впливу магістралі містоформуючого значення залежить від значення магістралі у транспортно-планувальному каркасі населеного пункту та характеру оточуючої забудови. Зона впливу магістралі становить 100 – 500 м залежно від планувальної ситуації та пішохідної доступності. Пішохідну доступність об'єктів швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту слід приймати в діапазоні 500 – 1000 м [4].

Орієнтовні розміри зон впливу автомобільних доріг на суміжні землі в розрізі категорій доріг приведено в **табл. 4**.

Автомагістраль в екологічному аспекті слід розглядати не тільки як інженерну споруду, а як витягнуте в лінію підприємство, яке виконує транспортну роботу і взаємодіє з оточуючим середовищем. Від протяжності, транспортно-експлуатаційних якостей, системи експлуатації та технічної категорії автомобільної дороги залежать розміри зон та величина впливу автодорожнього будівництва на вартість земельних ділянок, розташованих поруч з автодорогами.

Протяжність автомобільних доріг загального користування у Волинській області в розрізі технічних категорій доріг зведена в **табл. 5**.

Виділимо зони поширення санітарно-гігієнічних та функціонально-планувальних факторів на суміжні території та проінтерполюємо значення локальних коефіцієнтів на місцезнаходження земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони (**табл. 6**).

З табл. 6 видно, що в межах резервно-технологічної смуги залежно від технічної категорії автомобільної дороги вартість земельних ділянок зменшується до 32%, у межах санітарно-захисної зони – до 15%, у межах захисної смуги – до 3%, у межах зони впливу магістралі містоформуючого значення до – 1%, у межах зони пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту до – 3%, у межах зони впливу – до 3%.

Відповідно до статті 196 Земельного кодексу України грошова оцінка земельних ділянок – це складова державного земельного кадастру. Отже, її слід розглядати як урегульований нормами чинного законодавства окремий вид земельно-кадастрової діяльності, спрямованої на одержання, поширення, використання інформації, необхідної для визначення розміру земельного податку, втрат сільськогосподарського й лісгосподарського виробництва та розміру державного мита згідно із законом; відчуження, обміну і страхування земельних ділянок, що належать до державної чи комунальної власності; застави; визначення вартості земельних ділянок, які належать до державної або комунальної власності, у разі, коли вони вносяться до статутного фонду господарського товариства; визначення вартості земельних ділянок при реорганізації, банкрутстві або ліквідації господарського товариства (підприємства) з державною часткою (часткою комунального майна), яке є власником земельної ділянки; відображення вартості земельних ділянок у бухгалтерському обліку; визначення збитків чи розміру відшкодування за використання земельних ділянок у випадках, встановлених законом або договором; економічного стимулювання раціонального використання та охорони земель; ринкової вартості земельних ділянок при укладенні цивільно-правових угод.

В умовах економічного реформування зростає роль державного земельного кадастру, який є інформаційною базою для ефективного управління земельними ресурсами, регулювання земельних відносин, підтримки податкової та інвестиційної політики держави, розвитку ринку землі, обґрунтування розмірів плати за землю. У складі державного земельного кадастру особливе місце посідає грошова оцінка земель, актуальність якої зростає у зв'язку зі здійсненням земельної реформи, зміною форм власності, переходом до нових організаційно-правових форм землеволодіння і землекористування, зростанням кількості власників землі та землекористувачів, збільшенням кількості укладених угод про оренду, заставу, купівлю-продаж та успадкування земельних ділянок.

При відчуженні землі, що є приватною чи комунальною власністю, для будівництва та реконструкції автомобільних доріг загального

Таблиця 4. Орієнтовні розміри зон впливу

Найменування прилеглої території, що зазнає впливу дороги	Відстань від краю проїжджої частини залежно від категорії дороги, м		
	Категорія дороги		
	I	II	III, IV, V
Зона впливу	1500-3000	1000-2000	600
Захисна смуга	200-300	90-150	30-60
Санітарно-захисна зона	100	100	50-100
Зона магістралей підвищеного містоформуючого значення	500	500	100
Зона пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту	1000	1000	500
Резервно-технологічна смуга	30		

Джерело: [9].

Таблиця 5. Розподіл автомобільних доріг загального користування за категоріями у Волинській області

Значення доріг	Всього, км	в т.ч. за категоріями				
		I	II	III	IV	V
державного значення	650	38	382	202	28	
місцевого значення	5078		112	820	3747	399
разом	5728	38	494	1022	3775	399

Джерело: [12].

Таблиця 6. Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони

Відстань від бровки земляного полотна автомобільних доріг, м	Категорія дороги		
	I	II	III, IV, V
0 – 30	0,72	0,72	0,68
30 – 100	0,85	0,89	0,91
100 – 300	0,99	0,97	1,01
300 – 500	0,99	1,06	1,01
500 – 1000	0,98	0,97	1
1000 – 3000	0,97	0,97	1

Складено авторами.

користування проводиться викуп земельних ділянок за ринковою вартістю з урахуванням ринкової вартості розташованих на ній будинків чи споруд [10].

На сьогодні при розрахунку експертної грошової оцінки земельної ділянки при викупі під автодорожнє будівництво не враховуються фактори, які впливають на ту частину земельної ділянки, яка залишилась власникові чи користувачу. Вартість розраховується тільки на частину земельної ділянки, яка згідно з графіком вилучення земель потрапляє в смугу відведення автомобільної дороги, проте впливу зазнає значно більша територія. Вплив автомобільних шляхів на навколишнє середовище необхідно обмежувати не смугою відводу автомобільної дороги, а встановлювати захисні зони навколо доріг. Для комплексного врахування впливу автомобільних доріг на навколишнє середовище потрібно працювати над створенням системи об'єктивних шкал зі значеннями, які включають всі аспекти охорони територій.

У зв'язку з реорганізацією Служби автомобільних доріг України відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України № 125-р від 04.02.2009 року, а також передачею автодоріг до органів місцевого самоврядування виникає необхідність виконання експертної грошової оцінки земельних ділянок Служби автодоріг для відображення їх вартості у бухгалтерському обліку та подальшій передачі даних активів в процесі реорганізації. Залежно від обраного методичного підходу (доходного, витратного чи порівняльного) оцінювач визначає ринкову вартість земельної ділянки.

У потенційного інвестора, який буде зацікавлений у належному функціонуванні об'єкта (автодороги та прилеглих до неї земельних ділянок), звісно, виникатиме запитання: який же ефект він отримуватиме



Таблиця 7. Ефект від капіталовкладень в землі транспорту

Ефект	Економічний	Екологічний	Соціальний
Категорія			
Землі транспорту	Просторовий базис. Товар. Об'єкт права Об'єкт економічної безпеки (перевезення пасажирів, товарів, робіт (послуг), забезпечує розвиток ВПК, збільшує ВВП). Об'єкт земельного кадастру	Створення культурного ландшафту. Розвиток туризму та спорту. Доступність до рекреаційних територій.	Місце прикладення праці Інженерна облаштування території Об'єкт користування

Складено авторами.

в майбутньому від вкладених інвестицій? Розглядаючи дане питання крізь призму сталого розвитку, можемо стверджувати, що отримуватиметься триєдиний економіко-соціо-екологічний ефект (табл. 7).

Бачимо, що землі транспорту та прилеглі до них земельні ділянки виступають носіями економічної, екологічної та соціальної цінності. Тому формування складових факторів природної ренти та подальшого її розподілу є основою сталого природокористування й досягнення екологічно безпечного розвитку. Оцінка земельних ресурсів повинна спиратися на економічні, екологічні та соціальні фактори, визначати акценти щодо диференціації прийняття рішень, які визначатимуть ефективність раціонального використання земель, що розташовані поруч із автодорогами.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження нами визначено чинники впливу автомобільних доріг на вартість земель населених пунктів; виділено рентоутворюючі фактори, що впливають на вартість земель населених пунктів при автодорожньому будівництві; визначено локальні коефіцієнти та сумарний коефіцієнт на місцезнаходження земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони при будівництві та реконструкції автодорог; визначено зони впливу автомобільної дороги та їх розміри на вартість суміжних територій; обґрунтовано зменшення вартості земельних ділянок населених пунктів з огляду на вплив негативних факторів будівництва автомагістралей через населені пункти; змодельовано економіко-соціо-екологічний ефект від вкладених інвестицій у землі транспорту.

CONCLUSIONS

The provided research resulted the pointing out of the highways factors influence on the inhabited locality lands; excreting of the rent-forming factors, which influence the inhabited locality lands value during the highways construction; determining of the local coefficients and total coefficient of the land area location within a zone of economic planning during the roads construction and reconstruction; determining of the highway zone and its size influence

on the adjacent territories value; reasoning of the land areas value reduction because of negative factors of highways construction through the inhabited localities; modelling of the economic, social, and ecological effect of the inserted investments in the traffic lands.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конституція України. – К.: Право, 1996. – 63 с.
2. Бабміндра Д. Визначення економічної оцінки шкоди (збитків) від деградації земель / Д. Бабміндра // Землевпорядний вісник. – 2008. – № 2. – С. 40-44.
3. Дегтяренко Ю. Ф., Лихогруд М. Г., Манцевич Ю. М., Палеха Ю. М. Методичні основи грошової оцінки земель в Україні. – К.: Профі, 2007. – 624 с.
4. Горлачук В. В., В'юн В. Г., Песчанська І. М., Сохнич А. Я. та інш. Управління земельними ресурсами. – Львів: Магнолія плюс, 2006. – 443 с.
5. Коміто Віченцо та ін. Волинська область: Попереднє дослідження та інструкції для розробки регіонального транспортного плану. – Луцьк, 2005. – 96 с.
6. Статистичний щорічник Волинь. – Головне управління статистики у Волинській області. – Луцьк, 2012. – 555 с.
7. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг. ДБН В.2.3 – 16 – 2007. К.: Міністерство регіонального розвитку та будівництва України, 2007. – 32 с.
8. Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів. – К.: Міністерство охорони здоров'я України, 1996. – 62 с.
9. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. ВБН В.2.3 – 218 – 007 – 98. – К.: Мінекобезпеки. Укравтодор, 1998 – 35 с.
10. Закон України «Про автомобільні дороги» №2862 – IV від 08.09.2005 року // Урядовий кур'єр. – 12.10.2005. – № 193.
11. Сталый розвиток [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki>.
12. Мережа доріг України [Електронний ресурс] / Укравтодор. – Режим доступу : <http://www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukravtodor.nsf/0/E16CBA86690C22C5C225724100377BE3>. – Назва з титул. екрану.

REFERENCES

1. The Verkhovna Rada of Ukraine. The Constitution of Ukraine, Pravo, Kyiv, Ukraine [in Ukrainian].
2. Babmindra D. Vyznachennya ekonomichnoyi otsynky shkody (zbytkiv) vid dehradatsiyi zemel' [Determination of the economic damage (loss) evaluation caused by lands degradation]. Zemlevporiadny visnyk, 2008, vol. 2, pp. 40-44 [in Ukrainian].
3. Degtarenko Yu. F., Lyohorud M. H., Mancevych Yu. M., Paleha, Yu. M. Metodichni osnovy hroshovoyi ocynky zemel' v Ukrayini [Methodological grounds for land monetary evaluation in Ukraine]. Profi, 2007, Kyiv, Ukraine [in Ukrainian].
4. Horlanchuk V. V., Vyun V. H., Peschanska I. M., Sohnych A. Ya. Upravlinnia zemelnymi resursamy [Land resources management]. Magnolia plus, 2006, Lviv, Ukraine [in Ukrainian].
5. Komito V. and others. Volynska oblast: poperednie doslidzennia ta instrukciyi dlia rozrobky rehionalnogo transportnoho planu [Volyn region: Previous research and instructions for the regional transport plan development]. Lutsk, 2005, Ukraine [in Ukrainian].
6. General Statistics Office in Volyn Region. Statystychny shchorichnyk Volyn [Annual statistics bulletin Volyn]. 2012, Lutsk, Ukraine [in Ukrainian].
7. The Ministry of Regional Development and Construction of Ukraine. Sporudy transportu. Normy vidvedennia zemelnyh dilianok dlia budivnyctva (rekonstrukcii) avtomobilnyh dorih [Transport buildings. Land area withdrawal norms for the construction (reconstruction) of the highways]. Kyiv, Ukraine, 2007 [in Ukrainian].
8. The Ministry of Health of Ukraine. Derzhavni sanitarni pravyla planuvannia ta zabudovy naselennyh punktiv [State sanitary rules of localities planning and construction]. Kyiv, Ukraine, 1996 [in Ukrainian].
9. The Ministry of Ecological Safety. Ekolohichni vymohy do avtomobilnyh dorih [Ecological requirements for the highways]. Ukravtodor, Kyiv, Ukraine, 1998 [in Ukrainian].
10. The Verkhovna Rada of Ukraine. The Law of Ukraine "On highways". Uriadovy kuryer, vol. 193, 2005 [in Ukrainian].
11. Sustainable development. Available at: <http://uk.wikipedia.org/wiki> [in Ukrainian].
12. Network of roads of Ukraine. Ukravtodor. Available at: <http://www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukravtodor.nsf/0/E16CBA86690C22C5C225724100377BE3> [in Ukrainian].

UKRAINIAN JOURNAL
ЕКОНОМІСТ

Український журнал
«ЕКОНОМІСТ»
з 2011 року представлений
у міжнародній економічній
наукометричній базі RePEc.
У зв'язку з розширенням
розміщення публікацій
в RePEc з 2013 року

ЗМІНЮЮТЬСЯ ВИМОГИ
ДО ЗМІСТУ СТАТЕЙ.
Уважно слідкуйте
за інформацією
в наступних
номерах журналу
і на сайті
<http://ua-ekonomist.com>