

**К ВОПРОСУ О ПРОВЕДЕНИИ КАДАСТРОВЫХ РАБОТ ДЛЯ ПОСТАНОВКИ НА УЧЕТ
ЗИМНИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

М.Ю. Романенко

Научный руководитель доцент Н.С. Копылова

Санкт-Петербургский Горный Университет, г. Санкт-Петербург, Россия

В настоящее время дороги являются одним из наиболее важных элементов инфраструктуры любого региона. От степени развития дорожной сети напрямую зависит экономико-социальное состояние и обороноспособность страны. Именно поэтому важнейшая задача государства - обеспечить все условия для успешного проектирования, строительства и эксплуатации дорог в условиях нашей страны. Несмотря на внедрение многочисленных государственных программ развития автодорожного транспорта (например, «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2012-2017 годы»; «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года») на сегодняшний день существует острая проблема отсутствия методики постановки на кадастровый учет зимних автомобильных дорог как объектов сезонного существования, а, следовательно, возникают трудности, связанные с их вводом в эксплуатацию и содержанием.

Изолированные районы северных частей Российской Федерации - это труднодоступные места со слабо развитой инфраструктурой. В теплые времена года (май-сентябрь) достичь таких районов можно посредством авиасообщений или водных переправ, что финансово нецелесообразно. Альтернативное решение возникает в зимний период, когда природа сама создает благоприятные условия для зимних автомобильных дорог.

Зимники – сезонные дороги с полотном и «дорожной одеждой» из снега, льда и мерзлого грунта [4]. Подобные понятия встречаются во многих литературных источниках, но не в современных нормативно-правовых актах. Отсутствие единого унифицированного определения понятия «зимняя автомобильная дорога» следует признать слабой стороной законодательства Российской Федерации, порождающей целый спектр правовых и технологических проблем, связанных с выполнением кадастровых работ для постановки на учет таких объектов.

На территории районов Сибири и Крайнего Севера протяжённость зимних дорог сопоставима с федеральными трассами, так как они являются своего рода «дорогами жизни» для многочисленных крупнопромышленных предприятий [3]. Например, разработка, обустройство и эксплуатация месторождений всегда требует применения большого количества крупногабаритных технических средств для доставки всех необходимых грузов и оборудования. Сложность перевозок определяется удаленностью объектов (Крайний Север, Дальний Восток, Сибирь), сложными инженерно-геологическими, гидрологическими, гидрогеологическими и климатическими условиями. [5]. Поэтому в таких условиях одна из основ инфраструктуры - зимние автомобильные дороги, протяженность которых увеличивается с каждым годом (см. таблицу).

Таблица

Наличие автозимников и ледовых переправ общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований

Регион	Протяженность объектов, км	
	значение показателя за 2009 год	значение показателя за 2010 год
Российская Федерация	11 544,7	12 885,6
Центральный федеральный округ	0	0
Северо-Западный федеральный округ	1 362	1 547,9
Южный федеральный округ (по 2009 год)	0	0
Приволжский федеральный округ	137	141,2
Уральский федеральный округ	304,9	754
Сибирский федеральный округ	4 165,6	4 246,5
Дальневосточный федеральный округ	5 574,9	6 196

Примечание к таблице: данные получены с использованием единой межведомственной информационно – статистической системы на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики.

Кроме того, зимники встречаются в изолированных районах Канады, на Аляске, в северных штатах США, в некоторых частях Скандинавии, Эстонии, а также холодных районах Восточной Азии. Это доказывает, что такие объекты играют важную роль в транспортной инфраструктуре не только отдельных регионов, но и целых стран.

С древних времен зимники были важным элементом традиционной дорожной сети. Например, в героическом эпосе племени Олонхо, занимающего территорию современной Якутии, можно найти упоминание о зимних дорогах. Они связывали племена, давали возможность не потеряться на огромных безлюдных пространствах, выжить в суровых северных условиях. Эти пути сообщения несли и прообразы «дорожных знаков» в виде затесов на деревьях и условных символов на них [1]. Таким образом, наращивая свою функциональную значимость со времен возникновения, сегодня зимние автомобильные дороги остаются неучтенными, несмотря на то, что они

входят в общую транспортную структуру.

Зимняя автомобильная дорога – это, прежде всего, временный объект сезонного существования. В то же время вопрос об ее принадлежности к категории инженерных сооружений однозначен. Процесс прокладки зимней автомобильной дороги сопровождается значимыми инженерными работами (например, создание насыпей, срезание возвышенностей, устройство водоотводных сооружений), поэтому такой объект будет признан инженерным сооружением и, соответственно, объектом недвижимости [2]. Соответственно, он требует регистрации в государственном кадастре недвижимости.

Очевидно, что зимним автомобильным дорогам, прежде всего, присущи те же характеристики, что и дорогам постоянного функционирования. Однако существуют различия, по причине существования которых возникают определенные проблемы при постановке на кадастровый учет зимних автомобильных дорог.

Во-первых, в качестве временных сооружений, зимние автомобильные дороги не имеют балансовой стоимости и не учитываются по бухгалтерскому учету, но, так как располагаются на земельном участке, то в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации должны быть закреплены на вещном праве в определенной категории земель.

Во-вторых, если рассматривать зимник как дорогу временного существования, изменчивый путь сообщения определенного направления, то использование аэрокосмических снимков, полученных в разные сезоны, становится невозможным. Они не дают точной информации о местоположении объекта, так как дорога меняет свое местоположение в зависимости от погодных условий (направление ветра, количество выпавших осадков, высота снежного покрова). Таким образом, сложность при подготовке землеустроительной документации является прогнозирование состояния этих автодорог из-за погодных условий, либо несоответствующей работы дорожных служб.

В-третьих, проведение кадастровых работ в суровых условиях северных регионов России всегда сопряжено со значительными трудностями. Для проведения таких работ в отношении зимних автомобильных дорог необходимо соответствующее финансирование. Средства должны выделяться из муниципального дорожного фонда.

К сожалению, на сегодняшний день проблема проведения кадастровых работ с целью постановки зимних автомобильных дорог на учет остается нерешенной, вследствие чего возникают трудности в содержании и эксплуатации таких объектов. Следовательно решение данного вопроса требует не только больших затрат, но и научно-методических разработок.

Литература

1. Алексеева Е.К. Взаимодействие культур народов Севера (на примере материальной культуры эвенов)// Молодой ученый. – Москва, 2011. – № 11. Т.2. – С. 39 – 42.
2. Аншаков В.И., Потехин И.А. Особенности проведения земельно-кадастровых работ для государственной регистрации прав на земельные участки, занятые федеральными автомобильными дорогами (на примере Московской области)//Транспортное дело России. – Москва, 2006. – № 9. – С. 40 – 44.
3. Колбасина Марина. Дороги жизни//Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета «Транспорт России». – Москва, 2016. – № 50 (961). – С. 12 – 18.
4. Министерство транспортного строительства СССР. Проектирование, строительство и содержание зимних автомобильных дорог в условиях Сибири и Северо-Востока СССР. ВСН 137 – 89. Москва, 1991.
5. Саттаров Т.Х., Вислобицкий П.А. Строительство зимних дорог для освоения нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. – Москва.: ВНИИОЭМГ, 1987. – 430 с.

СОСТОЯНИЕ РЕЛИКТОВЫХ ДЕРЕВЬЕВ ДУБА ЧЕРЕШЧАТОГО В САНКТ – ПЕТЕРБУРГЕ

В.В. Ростопша

Научный руководитель профессор В.Ф.Ковязин

Санкт-Петербургский горный университет, г. Санкт-Петербург, Россия

Большой вклад в озеленение Санкт-Петербурга внес Петр I, он заботился о насаждении садов не только в Петербурге, но и в Москве, Таганроге, Риге, на Украине. Был осведомлен обо всех деталях садового строительства, отдавал распоряжения, даже будучи за границей; выписывал книги по садоводству, создавал проекты новых садов [3]. По указанию Петра I был создан целый ряд парков в Петербурге.

Комплексное обследование состояния и селекционная инвентаризация всех сохранившихся деревьев дуба черешчатого проводилось в 2015-2016 гг. в Санкт-Петербурге. Состояние реликтовых деревьев дуба черешчатого рассмотрено на примере парка «Дубки» г. Сестрорецка, административного центра Курортного района Санкт-Петербурга.«Дубки» – парк культуры и отдыха, являющийся памятником культурно-исторического наследия, имеющим федеральный уровень охраны[4]. Его историко-культурная ценность – общепризнана. Парк «Дубки», также как и старинные сады Санкт-Петербурга, был создан Петром I, который возвращаясь 20 сентября 1714 года после Гангутской победы по Финскому заливу, остановился отдохнуть на уходящем в Балтийское море мысе, неподалеку от устья реки Сестры. Вскоре после этого на мыс Финского залива завезли на баржах землю из других регионов страны и посадили несколько тысяч деревьев дуба черешчатого, древесину которого планировали