
СОЦИАЛЬНО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

SOCIAL AND ENVIRONMENTAL PROBLEMS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

УДК 904

ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЕ ЗНАЧЕНИЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОХРАНЫ ДРЕВНИХ ДОРОГ

А. Н. ТИМОФЕЕВ¹⁾

¹⁾Воронежский государственный педагогический университет,
ул. Ленина, 86, 394043, г. Воронеж, Россия

В России мало внимания уделяется таким уникальным историческим и культурным объектам, как древние дороги. Многие дороги, существовавшие в прошлом, не исследованы учеными, сведения о них содержатся в древних рукописях, легендах и преданиях. Отсутствует кадастр древних дорог России, не разработаны должным образом нормативно-правовая система охраны и методика выделения их в разряд историко-культурных памятников и охраняемых территорий. Большинство древнейших дорог России до сих пор не имеют статуса охраняемых территорий или историко-культурных памятников, представляющих собой невосполнимое наследие человечества. В исследовании обращается внимание не только на необходимость придания древним дорогам России статуса памятников и охраняемых территорий, но и предлагаются критерии качественной оценки земель историко-культурного назначения, на которых размещаются древние дороги. Описываются пять основных направлений: 1) хронологическое, включающее три типа историко-культурных дорожных объектов (подземные, наземные и ландшафтные); 2) насыщенность территории дорожными памятниками историко-культурного значения; 3) значимость историко-культурного дорожного объекта для понимания отечественного и мирового культурного и исторического процессов; 4) сохранность историко-культурного дорожного объекта; 5) использование историко-культурного дорожного объекта в образовательной, культурно-просветительной и культовой деятельности. В методике используется хронологический подход к качественной оценке земельных участков историко-культурного назначения, который позволяет производить ее с учетом особенностей исторического и этнокультурного процессов каждой конкретной местности. В основе методологического подхода к оценке земель историко-культурного назначения действует принцип

Образец цитирования:

Тимофеев АН. Историко-культурное значение и правовые аспекты охраны древних дорог. *Журнал Белорусского государственного университета. Экология*. 2022;1:4–13.
<https://doi.org/10.46646/2521-683X/2022-1-4-13>

For citation:

Timofeev AN. Historical and cultural significance and legal aspects of protection of ancient roads. *Journal of the Belarusian State University. Ecology*. 2022;1:4–13. Russian.
<https://doi.org/10.46646/2521-683X/2022-1-4-13>

Автор:

Андрей Николаевич Тимофеев – кандидат биологических наук, доцент; заведующий кафедрой экологического образования.

Author:

Andrey N. Timofeev, PhD (biology), docent; head of the department of environmental education.
www72@bk.ru

оценки земель по историко-культурной значимости объектов, расположенных на данных земельных участках, которые и делают историко-культурными. При этом осуществлялся подбор и обоснование критериев, по которым производится качественная оценка земель историко-культурного назначения. Таким образом, разработанная методика оценки земель историко-культурного назначения представляет собой принцип сравнительной оценки историко-культурных объектов.

Ключевые слова: древние дороги; историко-культурный объект; оценка земель; землепользование; охрана памятников.

HISTORICAL AND CULTURAL SIGNIFICANCE AND LEGAL ASPECTS OF PROTECTION OF ANCIENT ROADS

A. N. TIMOFEEV^a

^a*Voronezh State Pedagogical University,
86 Lenina Street, Voronezh 394043, Russia*

In Russia, little attention is paid to such unique historical and cultural sites as ancient roads. Many roads that existed in the past have not been studied by scientists; information about them is contained in ancient manuscripts, legends and traditions. There is no cadastre of ancient roads in Russia, the legal and regulatory system for the protection of ancient roads and the methodology for separating them into the category of historical and cultural monuments and protected areas have not been properly developed. Most of the oldest roads in Russia still do not have the status of protected areas or historical and cultural monuments, which are an irreplaceable heritage of mankind. The article draws attention not only to the need to give the status of monuments and protected areas to the ancient roads of Russia, but also proposes criteria for a qualitative assessment of the historical and cultural lands on which the ancient roads are located. Five main criteria are described: 1) chronological, including three types of historical and cultural road objects - underground, ground and landscape; 2) saturation of the territory with road monuments of historical and cultural significance; 3) the significance of the historical and cultural road object for understanding domestic and world cultural and historical processes; 4) preservation of the historical and cultural road object; 5) the use of a historical and cultural road object in educational, cultural, educational and religious activities. The methodology uses a chronological approach to the qualitative assessment of historical and cultural land plots, which allows it to be carried out taking into account the peculiarities of the historical and ethno-cultural processes of each specific area. The basis of the methodological approach to the assessment of historical and cultural lands in this article is the principle of assessing lands according to the historical and cultural significance of objects located on these land plots, which make these lands historical and cultural. Based on this principle, the selection and justification of criteria were carried out, according to which a qualitative assessment of historical and cultural lands is made. Thus, the development of a method for assessing historical and cultural lands is a method of comparative assessment of historical and cultural objects.

Keywords: ancient roads; historical and cultural object; land assessment; land use; protection of monuments.

Введение

Исторические и культурные процессы, происходившие на огромном пространстве России, в той или иной мере отразились в ее ландшафтах. Информация о них сохраняется в недвижимых историко-культурных памятниках. На протяжении тысячелетий имело место взаимовлияние человека и природной среды. Временной диапазон такого влияния: от эпохи мустье (100 тыс. лет) до современности. Особенности хозяйственной и культурной деятельности народов, населявших Россию от древности до наших дней, сохранились в ландшафтах на всей территории России в виде объектов историко-культурной значимости: дворянские, крестьянские усадьбы, памятники садово-парковой архитектуры, историческая застройка городов, археологические памятники и пр. [5; 7]. Но, как правило, в нашей стране остаются без должного внимания древние коммуникационные сооружения – дороги^{1, 2}, которые, по нашему мнению, имеют не меньшую историческую, культурную и эстетическую ценность, чем другие объекты, относящиеся к уникальному наследию человечества. Критерии выделения древних дорог в особо охраняемые территории не разработаны. Отсутствует правовой механизм их охраны.

¹Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ (ред. от 25.12.2018) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_33773/ (дата обращения: 01.01.2021).

²Методические рекомендации по отнесению историко-культурных территорий к объектам культурного наследия в виде достопримечательного места. Министерство культуры Российской Федерации [Электронный ресурс]. Письмо от 28 февраля 2017 года № 49-01.1-39-НМ. URL: <http://docs.cntd.ru/document/456048835> (дата обращения: 01.01.2022).

Многие дороги давно утратили свое функциональное назначение и известны лишь по археологическим изысканиям. Например, древнейшая дорога, найденная у города Ур в Месопотамии – в одном из первых городов шумерской эпохи, дорога Свит-Трек в Великобритании, Бабиновская дорога в России. Они вызывают интерес ученых во многих аспектах, в том числе и как источник информации о культурных объектах быта древних народов, так как в местах пролегания дорог часто обнаруживаются утерянные предметы путешествующих людей [22]. Другая категория дорог относится также к древним, но не утратившим свое функциональное значение до наших дней. Примерами являются остатки некоторых древних дорог в Риме. И, наконец, современные дороги, отличающиеся уникальностью и своеобразием конструктивных решений, например, Крымский мост (Россия), Голянская тоннельная дорога (Китай), Виадук Мийо (Франция) и др. Сохранение таких объектов, как памятников историко-культурного наследия человечества, является актуальной задачей, требующей скорейшего решения. И если в других странах древние дороги находятся под охраной государства, а некоторые включены в международный список охраняемых территорий ЮНЕСКО («Мировое и культурное наследие»), большинство открыто для посещений туристами, то в России все эти процессы находятся пока в начале своего развития [13]. На начало 2020 г. на территории России отмечено 29 объектов, включенных в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, но не один из них не относится к историческим или современным дорогам. Отсутствуют уникальные дороги и в заявках на включение в ближайшем будущем в этот список.

Материалы и методы исследования

Методология оценки земель историко-культурного назначения предполагает использование принципа историко-культурной значимости размещенных на них объектов. В соответствии с ним выделялись критерии с дальнейшим их обоснованием, по которым может производиться качественная оценка земель историко-культурного назначения и их сравнительный анализ. Алгоритмы применения и конкретизация методических приемов оценки земель историко-культурного назначения с расположенными на них древними дорогами приводятся в дальнейшем изложении.

Результаты исследования и их обсуждение

Важно учесть, что под охрану государства должны попадать не только сами дороги как объекты охраны, но и примыкающие территории определенной площади, земли историко-культурного назначения [1; 6]. В связи с тем, что последние невозможно рассматривать в отрыве от древних дорожных историко-культурных объектов на них расположенных, необходимо прежде всего дать определение понятия «дорожный историко-культурный объект». Дорожный историко-культурный объект – это недвижимый памятник археологии, истории, культуры, отражающий ход развития истории, культуры, производства, связывающий в прошлом и/или настоящем отдельные антропогенные или природные объекты, осуществляющий пешеходно-транспортную коммуникацию людей. Объекты повышенной историко-культурной значимости представляют собой составную часть культурного и национального достояния страны, являясь одновременно вещественными историческими источниками [11; 18].

Качественная оценка земельных участков дорожного историко-культурного назначения требует системного описания их многообразия [4; 5]. Мы предлагаем использовать следующую классификацию:

а) подземные дорожные историко-культурные объекты – археологические и исторические памятники в виде остатков дорожных сооружений, строений, сопутствующих материальных следов хозяйственной деятельности, могильников, гробниц, дорожных указателей, культурных слоев, скрытых в земле;

б) наземные дорожные историко-культурные объекты – исторические и археологические памятники в виде остатков древних дорог, сооружений, сопутствующих строений, строительных дорожных комплексов и уличных ансамблей, дорожных участков исторической застройки городов и др.;

в) ландшафтные дорожные историко-культурные объекты – дорожные памятники в садово-парковой архитектуре, дорожные участки территорий, уникальный ландшафт которых сформирован человеком намеренно или непреднамеренно в ходе хозяйственного освоения территории, участки дорожных территорий, связанных с узловыми моментами отечественной и мировой истории, подлежащих обязательному сохранению и др.

В основу методологического подхода к оценке земель историко-культурного назначения в настоящей статье положен принцип их оценки по историко-культурной значимости объектов, расположенных на этих земельных участках, которые и делают эти земли историко-культурными. Исходя из этого принципа осуществлялся подбор и обоснование критериев, по которым производится качественная оценка земель историко-культурного назначения. Таким образом, разработка методики оценки земель историко-культурного назначения представляет собой методику сравнительной оценки, историко-культурных объектов. Иными словами, настоящая методика позволяет сравнивать дорожные памятники истории и культуры друг с другом. Ныне действующая система учета и охраны памятников истории и культуры предусматривает

несколько уровней охраны памятников (памятники Федерального значения, местного значения, учтенные и охраняемые в рамках программы ЮНЕСКО и др.). Сам факт отнесения памятников на тот или иной уровень охраны означает различный подход к проблеме их сохранения^{3,4}. Поэтому методика качественной оценки земель историко-культурного назначения, основанная на сравнительной оценке размещенных на них историко-культурных объектов, представляет собой дальнейшее логическое развитие уже действующей системы учета памятников истории и культуры.

Памятник считается поставленным на охрану, если он включен в список охраняемых памятников истории и культуры Указом Президента, либо Постановлением правительства Российской Федерации (РФ), или Постановлением администрации субъекта РФ [17; 23]. При этом памятник либо остается в федеральной или муниципальной собственности и передается в ведение госоргана охраны памятников истории и культуры, либо владелец или пользователь памятника, поставленного на охрану, подписывает охранное обязательство, которое является основанием для возбуждения судебного иска в случае нарушения владельцем или пользователем режима его охраны и использования. Кроме того, необходимо иметь в виду, что существует значительный массив неучтенных памятников истории и культуры, который в первую очередь относится к древним дорогам. В большинстве случаев это те дорожные памятники, которые по вышеприведенной классификации отнесены к подземным историко-культурным объектам – археологическим памятникам и ряду подземных сооружений. Как правило, эти объекты бывают в значительной степени разрушены и видоизменены естественными природными и антропогенными процессами. Документальных описаний большинства таких памятников или не существовало, или они утеряны. В силу этого процесс выявления подземных дорожных историко-культурных объектов еще далеко не завершен. В ходе наземных археологических обследований выявляются все новые историко-культурные дорожные объекты, информация о которых поступает в госорганы охраны и использования памятников, где ведется их учет. Они со временем также включаются в списки охраняемых, однако некоторое время являются только учтенными, но не охраняемыми до принятия очередного Постановления Правительства РФ или субъекта федерации [10; 12]. А с учетом отсутствия критериев и четкой системы оценки ценности древних дорог как объектов историко-культурного наследия процесс придания им статуса памятника или охраняемой территории затягивается на неопределенный срок.

В действующем законодательстве используется термин «зона охраны памятника», который представляет собой совокупность трех зон: охранный зона, зона регулирования застройки и зона охраняемого природного ландшафта [8; 17]. В каждой зоне законом оговорены различные ограничения для землепользователей, при этом границы этих зон могут и не совпадать. Кроме этого, в законодательстве упоминается без четкого определения термин «зона охраняемого культурного слоя». Следовательно, территорией дорожного памятника является только одна из перечисленных выше зон – охранный зона памятника. Границы этой зоны, определенные при постановке историко-культурного объекта на учет, рассматриваются как границы земельного участка историко-культурного назначения [9; 14; 19].

Отсутствие критериев качественной оценки земель историко-культурного назначения является еще одной существенной проблемой в создании системы выявления, контроля и охраны дорог как исторических и культурных памятников в России. В силу сложившейся ситуации целесообразно использовать балльную систему оценки качественных показателей земель историко-культурного назначения [3]. Методология балльной оценки территориальных объектов активно формировалась с середины XX в. [2] и была очень популярна в 1970-х годах [15; 16; 21]. Мы предлагаем следующие критерии и их содержание для качественной оценки земель историко-культурного назначения, включающие уникальные древние дорожные объекты.

Хронологическая оценка. Древность памятника увеличивает ценность земли, на которой он расположен в связи с тем, что с течением времени плотность заселения территории возрастала и, следовательно, в большинстве случаев памятники более древних периодов встречаются относительно реже. Предлагаемая методика предусматривает дифференцированную качественную оценку земель историко-культурного назначения в зависимости от типов историко-культурных объектов. В силу особенностей историко-культурного процесса в различных регионах нашей страны не представляется возможным выработать единую шкалу балльной оценки для всех историко-культурных объектов, в силу того что этно-культурные различия в регионах дошли до наших дней в разных по типу историко-культурных объектах.

³Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ (ред. от 25.12.2018) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_33773/ (дата обращения: 01.01.2021).

⁴Методические рекомендации по отнесению историко-культурных территорий к объектам культурного наследия в виде достопримечательного места. Министерство культуры Российской Федерации [Электронный ресурс]. Письмо от 28 февраля 2017 года № 49-01.1-39-НМ. URL: <http://docs.cntd.ru/document/456048835> (дата обращения: 01.01.2022).

Историко-культурные объекты, отнесенные к типу подземных, разбиты на 7 групп в приблизительном соответствии с принятой археологической и исторической хронологией историко-культурных процессов на территории России: палеолит–мезолит, неолит, эпоха бронзы, раннего железного века, раннего средневековья, средневековья, нового и новейшего времени. При этом наиболее высокая качественная оценка соответствует наиболее древней группе памятников с последующим уменьшением от группы к группе.

Историко-культурные объекты, отнесенные к типу наземных, разбиты на три хронологических группы с соответствующей балльной оценкой. При этом балльная оценка памятников первой хронологической группы принята за максимум. Оценка следующей хронологической группы существенно выше балльной оценки такой же хронологической группы подземных историко-культурных объектов, так как их встречаемость значительно ниже, чем подземных памятников того же времени. Тем же обусловлена и повышенная балльная оценка следующей и последней хронологической группы наземных историко-культурных объектов.

Историко-культурные объекты, отнесенные к типу ландшафтных, разбиты на две хронологических группы со значительным разрывом в балльной оценке, поскольку огромное большинство наиболее древних ландшафтных памятников не дошло до наших дней в первозданном виде.

Характеристика древних дорожных объектов, а также троп проводится в соответствии с объектами человеческой, в первую очередь строительной деятельностью в каждый отдельно взятый временной интервал. Антропогенные постройки и сооружения определяют дорожные коммуникации людей и коррелируют в уровне развития между собой, усложняясь с течением времени. Изменяются жилые, нежилые, культовые, оборонительные и другие постройки людей, архитектура которых может быть показательна при описании связывающих их дорог или улиц в сельских и городских поселениях. Следовательно, в предлагаемых критериях особое внимание уделяется архитектурной динамике объектов, дороги для которых являются связующим компонентом, отражающим уровень технологического прогресса своего времени.

Подземные историко-культурные дорожные объекты:

1) древнее 8 тыс. лет до н. э. – археологические памятники эпохи палеолита и эппалеолита (мезолита). Остатки сохранившихся троп (или их косвенные признаки), соединяющих разные объекты деятельности древнего человека (долговременные жилые комплексы с остатками сооружений, сезонные стоянки, стоянки в пещерах и под скальными навесами, места погребений, каменные «мастерские», места загонной охоты и забоя животных);

2) 8 тыс. лет до н. э. – 4 тыс. лет до н. э. – археологические памятники эпохи неолита и энеолита. Остатки сохранившихся троп (или их косвенные признаки), соединяющих разные объекты деятельности древнего человека: долговременные жилые комплексы с остатками сооружений, сезонные стоянки, могильники, культовые сооружения, каменные «мастерские» и горные выработки сырья для производства орудий труда (кремнь, обсидиан, медь), остатки нежилых сооружений (древние ирригационные системы, сооружения для охраны скота и пр.);

3) 4 тыс. лет до н. э. – 10 в. до н. э. – археологические памятники эпохи бронзы. Остатки сохранившихся троп (или их косвенные признаки), соединяющих разные объекты деятельности человека: долговременные жилые комплексы с остатками сооружений (поселения, стоянки), грунтовые и курганные могильники, культовые сооружения, горные выработки сырья для производства орудий труда (камень, руда), производственные мастерские, остатки нежилых сооружений (древние ирригационные системы, сооружения для охраны скота и пр.);

4) 10 в. до н. э. – 5 в. н. э. – памятники раннего железного века. Остатки сохранившихся троп, дорог (или их косвенные признаки), соединяющих разные объекты деятельности человека: селища, городища с остатками оборонительных сооружений, грунтовые и курганные могильники, культовые сооружения, горные выработки (камень, руда), остатки производственных сооружений, сооружений сельскохозяйственного производства (древние ирригационные системы, сооружения для охраны скота и пр.);

5) 6–13 вв. – памятники раннего средневековья. Дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: селища, городища, остатки оборонительных сооружений, грунтовые и курганные могильники, сохранившиеся участки культурного слоя в пределах границ исторических центров городов, остатки (фундамента) храмов, соборов, пещерные монастыри и церкви, горные выработки (камень, руда), остатки производственных сооружений, остатки сооружений сельскохозяйственного производства;

6) 14–17 вв. – памятники позднего средневековья. Дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: остатки оборонительных сооружений старых городов, сохранившиеся участки культурного слоя в пределах границ исторических центров старинных городов и сел, остатки подземного строительства, сохранившиеся участки старинных кладбищ, остатки (фундаменты) храмов, соборов, пещерные монастыри и церкви, горные выработки, остатки производственных сооружений, остатки сооружений сельскохозяйственного производства;

7) 18–21 вв. – памятники нового и новейшего времени. Дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: исторические кладбища (в том числе

действующие), братские воинские захоронения, подземные монастыри и церкви, старинные ирригационные и мелиоративные сооружения, остатки подземного строительства, горные выработки, памятные оборонительные подземные сооружения, подземные транспортные сооружения.

Наземные историко-культурные дорожные объекты:

1) до 13 в. – дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: сохранившиеся здания и сооружения жилого и производственного, оборонительного назначения и их остатки, храмы, соборы и монастыри, территории городской застройки, сохранившие историческую планировку до наших дней (памятники градостроительства);

2) 14–17 вв. – дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: сохранившиеся здания и сооружения жилого, производственного назначения и их остатки, крепостные сооружения (кремли), храмы, соборы и монастыри, территории городской и сельской застройки, сохранившие историческую планировку до наших дней (памятники градостроительства);

3) 18–21 вв. – дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: здания, сооружения, отнесенные решением Правительства РФ и субъектов Федерации к памятникам истории и культуры, территории исторически ценной застройки, дворцово-парковые комплексы, усадебные ансамбли.

Ландшафтные дорожные историко-культурные объекты:

1) до 18 в. – дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: участки территорий, уникальные ландшафты которых сформированы человеком намеренно или непреднамеренно в ходе хозяйственного освоения территории, участки территорий, связанных с узловыми моментами отечественной и мировой истории, подлежащие обязательному сохранению по решению Правительства РФ или субъектов Федерации;

2) 13–21 вв. – дороги и их фрагменты (или их косвенные признаки), соединяющие разные объекты деятельности человека: участки территорий, уникальные ландшафты которых сформированы человеком намеренно или непреднамеренно в ходе хозяйственного освоения территории, территории, связанные с узловыми моментами отечественной и мировой истории, подлежащие обязательному сохранению по решению правительства РФ или субъектов Федерации.

Насыщенность территории дорожными памятниками историко-культурного значения. В ходе исторического развития критерии выбора мест поселений менялись несущественно, что часто приводило к возникновению на одном и том же месте поселений различных культур в разные эпохи. Отсюда следует, что в местах насыщенных памятниками истории и культуры при более тщательном изучении можно ожидать выявления дорожных сооружений и объектов, представляющих большую историко-культурную ценность. Насыщенность территории историко-культурными объектами существенно влияет на расширение возможностей использования таких территорий в целях организации отдыха и культурно-просветительной деятельности.

Использование этого критерия приводит также к тому, что увеличение количества выявленных и поставленных на учет и охрану дорожных историко-культурных объектов автоматически повышает качественную оценку историко-культурных земель конкретного административного района. Использование такого критерия должно стимулировать выявление историко-культурных объектов во время землеустроительных работ. Каждый поставленный на учет и охрану дорожный памятник дает 1 балл к оценке земельного участка историко-культурного назначения на территории всего административного района.

Значимость историко-культурного дорожного объекта для понимания отечественного и мирового культурного и исторического процессов. Уникальность или типичность дорожных памятников для конкретной исторической эпохи и этнокультурной принадлежности, остатки уникальных инженерно-технических сооружений на археологических дорожных памятниках, наличие неизменившихся типичных историко-культурных ландшафтов, связь конкретной территории с узловыми моментами отечественной и мировой истории, повышают ценность изучаемой территории.

В практической деятельности госорганов наметилась тенденция к дифференциации памятников истории и культуры по уровню их охраны и учета, в связи с разрушением ранее существовавшей на территории СССР трехуровневой системы постановки на охрану и учет памятников истории и культуры. Эта тенденция нашла свое отражение практически во всех проектах и законах, направленных на сохранение историко-культурного наследия [17; 23].

Оценка соответственно этому критерию производится по четырем группам:

1) объекты международного значения (внесенные в список ЮНЕСКО); 2) объекты, поставленные на учет и охрану по решению Правительства РФ; 3) объекты, поставленные на учет и охрану решением органов управления субъектов Федерации; 4) вновь выявленные объекты, поставленные на учет в государственных органах охраны историко-культурного наследия РФ, но не охраняемые решениями Правительства РФ, органами управления субъектов Федерации.

Сохранность историко-культурного дорожного объекта. Это один из важнейших параметров оценки рассматриваемых земель наряду с критерием значимости. При оценке земель историко-культурного назначения необходимо исходить из того, что не все дорожные объекты, расположенные на этих землях, в равной степени могут быть реставрированы. Так, практически не подлежат реставрации разрушенные участки культурного слоя археологических дорожных памятников. В то же время при наличии полной документации возможно восстановление полностью разрушенных дорог или сопутствующих им сооружений.

Таким образом, перед оценкой историко-культурных земель по критерию сохранности дорожных объектов на них расположенных, необходима предварительная процедура оценки степени разрушенности этих объектов по типам. Оценку земель по критерию сохранности дорожных объектов необходимо проводить с учетом критериев насыщенности и значимости. В этом случае в качественной оценке каждого конкретного земельного участка будет полно отражена специфика процесса историко-культурного развития региона и возможности практического использования данного конкретного историко-культурного объекта.

Весь массив историко-культурных дорожных объектов делится на две оценочные группы по степени сохранности: дорожные памятники плохой сохранности и дорожные памятники удовлетворительной сохранности.

К дорожным памятникам плохой сохранности отнесены:

- подземные историко-культурные объекты с утратой более 60 % площади культурного слоя или первоначального вида;

- наземные историко-культурные объекты с утратой более 60 % от первоначального вида сооружения;

- ландшафтные историко-культурные объекты с утратой более 60 % природных компонентов объекта (компоненты рельефа, растительности и пр.).

К памятникам удовлетворительной сохранности отнесены все историко-культурные объекты, не вошедшие в первую оценочную группу.

Используемость историко-культурного дорожного объекта в образовательной, культурно-просветительной и культовой деятельности. При исчислении размера земельного налога целесообразно учитывать характер использования земельного участка. Использование историко-культурных дорожных объектов в целях образовательной, культурно-просветительной и культовой деятельности отвечает коренным потребностям общества, поэтому она должна быть учтена при определении размера налога на землю. Данный критерий отражает существующее положение по использованию конкретного земельного участка. Отнесение земельного участка к той или иной оценочной группе определяется характером использования расположенного на нем дорожного объекта, при этом земельные участки с объектами, используемыми в образовательной, культурно-просветительной и культовой деятельности, получают более высокую оценку. Кроме того, использование этого критерия должно стимулировать землепользователя включать историко-культурные объекты на своих землях в образовательную и культурно-просветительную сферу (туристические маршруты, экскурсионный показ и пр.).

Методика качественной оценки земель историко-культурного назначения. Для качественной оценки земельных участков историко-культурного назначения создается специальная комиссия. Членам комиссии должен быть представлен (по запросу в госорганы охраны историко-культурного наследия) список и учетная документация по историко-культурным объектам, поставленным на охрану и учет на территории конкретного района. На каждый земельный участок историко-культурного назначения оформляется протокол его качественной оценки.

В протоколе отражается следующая информация:

1. Полное название историко-культурного объекта, расположенного на земельном участке.

2. Тип историко-культурного объекта (подземный, наземный, ландшафтный).

3. Уровень охраны (международный, федеральный, субъекта Федерации). Номер и дата Постановления о постановке на охрану. В случае, если на рассматриваемом земельном участке находится историко-культурный дорожный объект выявленный, учтенный, но не поставленный на охрану постановлением Правительства РФ или субъекта Федерации, в протокол вписывается дата постановки на учет данного памятника в госоргане охраны историко-культурного наследия и указывается, что памятник учтен, но не поставлен на охрану.

4. Площадь земельного участка. Приводится площадь зоны охраны в границах, утвержденных при постановке памятника на учет и охрану.

5. Полные фамилия, имя и отчество землепользователя для физических лиц, или полное название для юридических лиц.

6. Оценка земельных участков по критериям (в баллах):

- Хронологическая оценка (K_x) земельного участка исчисляется таким образом (см. таблицу). В случае если на земельном участке представлены историко-культурные дорожные объекты разного возраста, то оценка производится по наиболее древней датировке памятника.

Хронологическая оценка земельного участка

Chronological assessment of the land plot

| Возраст | Типы историко-культурных объектов | | |
|---|-----------------------------------|----------|-------------|
| | подземные | наземные | ландшафтные |
| Старше 8 тыс. л. | 7 | 7 | 7 |
| 8 тыс. л. до н. э. – 4 тыс. л. до н. э. | 6 | | |
| 4 тыс. л. до н. э. – 10 в. до н. э. | 5 | | |
| 10 в. до н. э. – 5 в. н. э. | 4 | | |
| 6–13 вв. | 3 | | |
| 14–17 вв. | 2 | 5 | 5 |
| 18–21 вв. | 1 | 3 | |

• Оценка по критерию насыщенности (K_n) учитывает количество дорожных объектов историко-культурного значения на территории административного района (каждый поставленный на учет и охрану памятник дает 1 балл к оценке земли на территории административного района). Все земельные участки историко-культурного назначения административного района получают одинаковое количество баллов по этому критерию.

• Оценка по критерию значимости (K_3) исчисляется в зависимости от уровня охраны по следующим формулам [22]:

- международный уровень охраны – $K_3 = K_x \times 3$;
- Федеральный уровень охраны – $K_3 = K_x \times 1,7$;
- местный уровень охраны – $K_3 = K_x \times 1,2$;
- учтенные, не охраняемые – $K_3 = K_x \times 0,3$.

В последнем случае проводится оценка, если землепользователь подписал охранное обязательство. Зоны исторически ценной застройки городов и поселений, включая дорожные объекты, рассматриваются как совокупность земельных участков местного уровня охраны в случае, если они выделены в Генеральном плане населенного пункта, утвержденном администрацией субъекта Федерации. Соответственно, протоколы качественной оценки земельных участков в границах зоны исторически ценной застройки городов и поселения составляются на каждый из таких земельных участков в отдельности по полной форме.

• Оценка по критерию сохранности (K_c) исчисляется по формулам:

- историко-культурные объекты плохой сохранности:

$$K_c = (K_n + K_3)/2;$$

- историко-культурные объекты удовлетворительной сохранности:

$$K_c = K_n + K_3.$$

Отнесение историко-культурного дорожного объекта к группам плохой или удовлетворительной сохранности производится по согласованию с госорганом охраны историко-культурного наследия.

• Оценка по критерию используемости K_n исчисляется по формуле:

$K_n = K_3 \times 2$, только для историко-культурных дорожных объектов, используемых в образовательной, культурно-просветительной и культовой деятельности. Если объект не используется, оценка по данному критерию не производится.

7. Суммарная качественная оценка земельного участка историко-культурного назначения (K) производится по итоговой формуле:

$$K = K_x + K_n + K_3 + K_c + K_n.$$

Протокол качественной оценки земельного участка историко-культурного назначения подписывается всеми членами комиссии.

Заключение

Древние дороги России считаются более молодыми в сравнении с таковыми европейских стран, Америки и стран Востока. Многие дороги России, существовавшие в прошлом, не исследованы учеными, сведения о них содержатся в древних рукописях, легендах и преданиях. Отсутствует кадастр древних дорог России, не разработаны должным образом нормативно-правовая система их охраны и методика выделения их в разряд историко-культурных памятников и охраняемых территорий. На основании предложенных пяти критериев возможно проводить качественную балльную оценку земель историко-культурного назначения и проводить анализ ее налоговой стоимости. Используя полученные баллы, исчисляется поправочный коэффициент к ставке земельного налога. Предлагаемая методика направлена на существенное снижение

ставки земельного налога на земельный участок, относящийся к категории земель историко-культурного назначения. Рекомендуются следующая формула исчисления ставки земельного налога на земельный участок историко-культурного назначения ($N_{и-к}$):

$$N_{и-к} = qN,$$

где N – ставка налога с единицы площади земель, окружающих земельный участок историко-культурного назначения; q – поправочный коэффициент, исчисляемый по формуле: $q = K \cdot 0,1$, K – сумма баллов качественной оценки земельного участка историко-культурного назначения (см. выше).

Огромная группа потенциальных дорожных памятников, находящихся на землях различных землепользователей, фактически находятся в полном распоряжении пользователей, поскольку госструктуры охраны памятников не в состоянии осуществлять контроль за их сохранением и использованием, хотя в число этих памятников входят уникальные историко-культурные объекты, ценность которых для России на сегодня невозможно определить.

Стоимость земель сельскохозяйственного и промышленного назначения, на которых расположены историко-культурные памятники, в том числе потенциальные памятники древних дорог, в настоящее время не отличается от стоимости близ расположенных земель тех же землепользователей. Практически полностью отсутствует законодательная база и какие-либо методические рекомендации по оценке и контролю за использованием этих земель. Подобная картина наблюдается и с использованием земель историко-культурного назначения в пределах городов и других поселений. Помимо земельных участков под памятниками, учтенными и поставленными на охрану госорганами историко-культурного наследия, существует значительный массив земель над исторически ценной древнедорожной сетью или древними дорогами, которые эксплуатируются и по сей день в исторических центрах городов и поселений.

Теоретически контроль за использованием этих земельных участков должен осуществляться системой особых государственных органов на основе разработанных и утвержденных Генеральных планов городов и поселений. На практике контроль в известной мере осуществляется только за землями под памятниками, поставленными на охрану. Остальные земли под исторически ценной застройкой, включая древние дороги, фактически находятся вне контроля каких-либо государственных органов, что часто приводит к разрушению исторически сложившегося облика городов и поселений, исчезновению типичной историко-культурной городской среды, что само по себе является невосполнимой утратой национального достояния России. Совершенно не нормальным является тот факт, что платежи за земли в исторических центрах городов производятся на основе общей оценки земель в городах и поселениях. В большинстве стран стоимость земель на участках исторически ценной застройки значительно выше, чем на периферии. На практике это приводит к тому, что такие земли оказываются во владении или пользовании наиболее состоятельной группы землепользователей, которая имеет возможность обеспечивать сохранность историко-культурной среды, сформировавшейся на протяжении длительного времени. Корректировка нормативно-правовой базы, касающейся историко-культурных памятников, необходима в кратчайшие сроки, что позволит сохранить многие уникальные объекты национального достояния России.

Библиографические ссылки

1. Агеев СА. Градостроительные регламенты как инструмент сохранения историко-культурного наследия. *Архитектурный вестник*. 2005;1:11–15.
2. Арманд ДЛ. *Наука о ландшафте*. Москва: Мысль; 1975. 288 с.
3. Архипов ЮР. Информационный аспект изучения территориальных систем (на примере строительства в Татарии). В: *Математические методы в географии. Тезисы докладов Второго Всесоюзного межведомственного совещания по применению математических методов в географии*. Москва: [б. и.]; 1971. с. 64–65.
4. Афанасьев ЮА, Фомин СА. *Мониторинг и методы контроля окружающей среды*. Москва: Издательство МНЭПУ; 1998. 208 с.
5. Белоусова ИЮ. Особенности ведения государственного земельного кадастра на землях историко-культурного назначения. *Земельный кадастр как механизм управления земельными ресурсами*. Москва: Свиточ; 2002; с. 23–28.
6. Богомяков ИВ. Содержание понятия «земли историко-культурного назначения» в Земельном кодексе Российской Федерации. *Экологическое право*. 2011;1:8–12.
7. Варламов АА, Хабаров АВ. *Экология землепользования и охрана природных ресурсов*. Москва: Колос; 1999. 159 с.
8. Варламов АА, Хисматулов ОТ. *Эффективность системы государственного земельного кадастра*. Москва: Издательство государственного университета по землеустройству; 2001. 104 с.
9. Вершини ВВ, Краева ИЛ. Теоретические положения рационального использования земель объектов историко-культурного назначения. *Землеустройство, кадастр и мониторинг земель*. 2008;1:14–21.
10. Комов НВ. *Российская модель землепользования и землеустройства*. Москва: Издательство Института оценки природных ресурсов; 2001. 622 с.
11. Краева ИЛ. Рациональное использование и охрана земель историко-культурного назначения. *Аграрная наука*. 2007;5:2–4.
12. Краева ИЛ. Территориальное землеустройство объектов историко-культурного назначения. В: *Инновации молодых ученых сельскому хозяйству России. Сборник научных трудов*. Москва: ГУЗ; 2006. с. 138–143.
13. Крассов ОИ. Понятие и содержание правового режима земель. *Экологическое право*. 2003;1:23–31.
14. Кулешова МЕ, Веденина ЮА, редакторы. *Культурный ландшафт как объект наследия*. Москва: Институт Наследия; Санкт-Петербург: Дм. Буланин; 2004. 620 с.

15. Кульневич КК, Преображенский ВС, редакторы. *Ландшафтные исследования*. Москва: Наука; 1966. 127 с.
16. Мухина ЛИ. *Принципы и методы технологической оценки природных комплексов*. Москва: Наука; 1973. 95 с.
17. Ноятов МД. Рациональное использование земель в России. Охрана земель историко-культурного значения при использовании земель сельскохозяйственного назначения в условиях развития экономики. *Правовые вопросы недвижимости*. 2013;1:35–37.
18. Пахомова НВ, Рихтер КК. *Экономика природопользования и охраны окружающей среды*. Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского университета; 2003. 220 с.
19. Романенко ГА и др. *Земельные ресурсы России и эффективность их использования*. Москва: РАСХН; 1996. 250 с.
20. Русинов ПС и др. *Временные методические рекомендации по качественной оценке земель историко-культурного назначения*. Воронеж: ЧерноземИМЗ; 1995. 21 с.
21. Семенцов АН, Преображенский ВС, редакторы. *Теоретические основы рекреационной географии*. Москва: Наука; 1975. 223 с.
22. Тимофеев АН. Использование дорог как источник информации при проведении археологических исследований. *Символ науки: международный научный журнал*. Уфа: Омега-сайнс; 2015. с. 13–15.
23. Топорнин БН, редактор. *Юридическая энциклопедия*. Москва: Юрист; 2001. 280 с.

References

1. Ageev SA. *Gradostroitel'nye reglamenty kak instrument sohraneniya istoriko-kul'turnogo naslediya* [Urban planning regulations as a collection of historical and cultural heritage]. *Arhitekturnyj vestnik* [Architectural Bulletin]. 2005;1:11–15. Russian.
2. Armand DL. *Nauka o landshafte* [Landscape science]. Moscow: Mysl'; 1975. 288 p. Russian.
3. Arhipov JuR. Informacionnyy aspekt izucheniya territorial'nyh sistem (na primere stroitel'stva v Tatarii). In: *Matematicheskie metody v geografii. Tezisy dokladov Vtorogo Vsesojuznogo mezhdvostvennogo soveshhanija po primeneniju matematicheskikh metodov v geografii* [Mathematical methods in geography. Abstracts of the Second All-Union Interdepartmental Conference on the Application of Mathematical Methods in Geography]. Moscow: [publisher unknown]; 1971. p. 64–65. Russian.
4. Afanas'ev JuA, Fomin SA. *Monitoring i metody kontrolja okruzhajushhej sredy* [Monitoring and methods of environmental control]. Moscow: Izdatelstvo MNJePU; 1998. 208 p. Russian.
5. Belousova IJu. Osobennosti vedenija gosudarstvennogo zemel'nogo kadastra na zemljah istoriko-kul'turnogo naznachenija. *Zemelnyj kadastr kak mehanizm upravlenija zemel'nymi resursami* [Land cadastre as a mechanism for managing land resources]. 2002;1:23–28. Russian.
6. Bogomjakov IV. *Soderzhanie ponjatija «zemli istoriko-kul'turnogo naznachenija» v Zemel'nom kodekse Rossijskoj Federacii*. [The content of «land of historical and cultural purpose» in the Land Code of the Russian Federation]. *Ekologicheskoe pravo* [Environmental law]. 2011;1:8–12. Russian.
7. Varlamov AA, Habarov AV. *Ekologija zemlepol'zovanija i ohrana prirodnih resursov* [Ecology of land use and protection of natural resources]. Moscow: Kolos; 1999. 159 p. Russian.
8. Varlamov AA, Hismatulov OT. *Effektivnost sistemy gosudarstvennogo zemelnogo kadastra* [Efficiency of the State Land Cadastre System]. Moscow: Izdatelstvo gosudarstvennogo universiteta po zemleustroystvu; 2001. 104 p. Russian.
9. Vershini VV, Kraeva IL. *Teoreticheskie polozenija racional'nogo ispol'zovanija zemel' ob'ektov istoriko-kul'turnogo naznachenija. Zemleustroystvo, kadastr i monitoring zemel'* [Land management, cadastre and land monitoring]. 2008;1:14–21. Russian.
10. Komov NV. *Rossijskaja model zemlepol'zovanija i zemleustroystva* [Russian model of land use and land management]. Moscow: Izdatelstvo Instituta ocenki prirodnih resursov; 2001. 622 p. Russian.
11. Kraeva IL. *Racional'noe ispol'zovanie i ohrana zemel' istoriko-kul'turnogo naznachenija* [Rational use and protection of historical and cultural lands]. *Agrarnaja nauka*. 2007;5:2–4. Russian.
12. Kraeva IL. *Territorial'noe zemleustroystvo ob'ektov istoriko-kul'turnogo naznachenija*. In: *Innovacii molodyh uchenyh sel'skomu hozjajstvu Rossii: sbornik nauchnyh trudov* [Innovations of young scientists to agriculture in Russia: a collection of scientific papers]. Moscow: GUZ; 2006. p. 138–143. Russian.
13. Krassov OI. *Ponjatije i sodержание pravovogo rezhima zemel'* [The concept and content of the legal regime of lands]. *Ekologicheskoe pravo* [Environmental law]. 2003;1:23–31. Russian.
14. Kuleshova ME, Vedenina JuA, editors. *Kulturnyj landshaft kak ob'ekt nasledija* [Cultural landscape as an object of heritage]. Moscow: Institut Nasledija; Saint Petersburg: Dm. Bulanin; 2004. 620 p. Russian.
15. Kul'nevich KK, Preobrazhenskij VS, editors. *Landshaftnye issledovanija* [Landscape research]. Moscow: Nauka; 1966. 127 p. Russian.
16. Muhina LI. *Principy i metody tehnologicheskoy ocenki prirodnih kompleksov* [Principles and methods of technological assessment of natural complexes]. Moscow: Nauka; 1973. 95 p. Russian.
17. Nojatov MD. *Racional'noe ispol'zovanie zemel' v Rossii. Ohrana zemel' istoriko-kul'turnogo znachenija pri ispol'zovanii zemel' sel'skhozjajstvennogo naznachenija v uslovijah razvitija jekonomiki* [Rational use of land in Russia. Protection of lands of historical and cultural significance when using agricultural land in the conditions of economic development]. *Pravovye voprosy nedvizhimosti* [Legal issues of real estate]. 2013;1:35–37. Russian.
18. Pahomova NV, Rihter KK. *Ekonomika prirodnopol'zovanija i ohrany okruzhajushhej sredy* [Economics of nature management and environmental protection]. Saint Petersburg: Izdatelstvo Sankt-Peterburgskogo universiteta; 2003. 220 p. Russian.
19. Romanenko GA, et al. *Zemelnye resursy Rossii i effektivnost ih ispol'zovanija* [Land resources of Russia and the efficiency of their use]. Moscow: RASHN; 1996. 250 p. Russian.
20. Rusinov PS, et al. *Vremennye metodicheskie rekomendacii po kachestvennoj ocenke zemel' istoriko-kul'turnogo naznachenija* [Temporary guidelines for the qualitative assessment of historical and cultural lands]. Voronezh: Izdatel'stvo ChernozemIMZ; 1995. 21 p. Russian.
21. Semencov AN, Preobrazhenskij VS, editors. *Teoreticheskie osnovy rekreacionnoj geografii* [Theoretical foundations of recreational geography]. Moscow: Nauka; 1975. 223 p. Russian.
22. Timofeev AN. *Ispol'zovanie dorog kak istochnik informacii pri provedenii arheologicheskikh issledovanij* [The use of roads as a source of information in archaeological research]. In: *Simvol nauki: mezhdunarodnyj nauchnyj zhurnal* [Symbol of Science: An international scientific journal]. Ufa: Omega-sajns; 2015. p. 13–15. Russian.
23. Topornin BN, editor. *Uridicheskaja enciklopedija* [Legal Encyclopedia]. Moscow: Jurist; 2001. 280 p. Russian.