

ПРИМЕНЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ ИЗЪЯТИИ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ТОМСКА)

Волкова Д.В., Панарина Т.В., гр. 2У31, III курс
Научный руководитель: Серякова Р.Э., старший преподаватель
Национальный исследовательский Томский политехнический университет
г. Томск

На сегодняшний день в Томской области основные проблемы сосредоточены вокруг жилищно-коммунального хозяйства, дорожного строительства. На данный момент особое внимание уделяется транспортной сфере, реализуется большое количество инфраструктурных проектов. В ходе строительства новой или реконструкции существующей автомобильной дороги зачастую требуется изъятие земельных участков.

Цель исследования: предложить концепцию изъятия земельных участков для муниципальных нужд, а именно для строительства (расширения) автомобильной дороги в городе Томске при помощи применения механизмов государственного частного партнерства.

Объектом исследования выступает улица Льва Толстого в городе Томске с прилегающими к ней земельными участками от реки Ушайки до улицы Вицмана.

Улица Льва Толстого находится в Советском районе города Томска и занимает выгодное положение, находясь в территориальном центре города. Однако до настоящего момента территория комплексно не освоена. Проживание населения затруднено как отсутствием развитой инфраструктуры, так и наличием сложившегося рельефа.

Земельные участки вдоль улицы Льва Толстого находятся в частном секторе, где дорожное движение не организовано и затруднено. В настоящий момент разрабатывается проект по комплексному развитию территории, ограниченной улицей Льва Толстого, проектируемой дорогой проспектом Новаторов, проектируемой дорогой продолжением улицы Елизаровых и улицей Сибирской, в рамках которого будет значительно улучшена транспортная инфраструктура района (рис.1 Схема проектируемых дорог). Автомобильная дорога местного значения по улице Льва Толстого претерпит несущественные изменения (улица будет продлена и расширена), однако это серьезно затронет жителей прилегающих к ней земельных участков. Не каждый захочет, чтобы в его дворе под окнами дома буквально пролегла автомобильная дорога, однако строительство (расширение) ее в данном районе крайне необходимо. Для решения возникающей проблемы следует прибегнуть к изъятию земельных участков по правой стороне дороги, так как именно эти участки попадают под разрабатываемый проект по комплексному развитию территории.

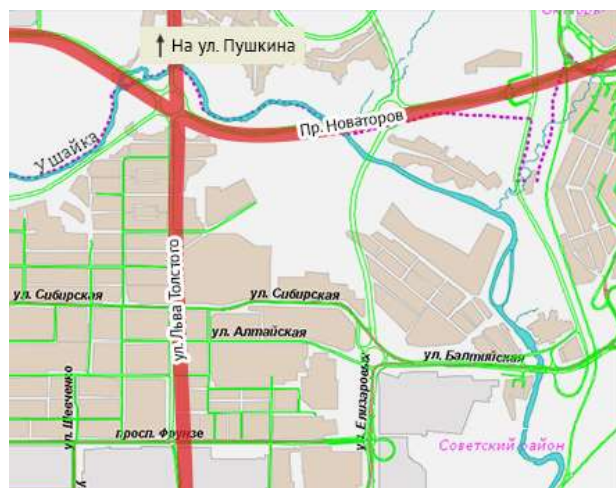


Рис.1 Схема проектируемых дорог

На сегодняшний день уже существует ряд землеустроительных проблем, затормаживающих процесс изъятия. Во-первых, территориальные зона улиц местного значения Т-4 и жилая зона Ж-1 расположены в пределах одного земельного участка, что противоречит пункту 4 статьи 30 Градостроительного Кодекса и пункту 2 статьи 85 Земельного кодекса РФ, в соответствии с которыми каждый земельный участок должен принадлежать только к одной территориальной зоне (рис.2 Кадастровое деление и градостроительное зонирование фрагмента улицы Льва Толстого). Во-вторых, часть земельных участков не поставлены на государственный кадастровый учет, так как вид их разрешенного использования (индивидуальный жилой дом) не соответствует ни зоне Т-4 ни зоне Ж-1, а значит, в процессе изъятия жильцы не получают за них возмещение, решить данный вопрос можно лишь в судебном порядке (рис.2 Кадастровое деление и градостроительное зонирование фрагмента улицы Льва Толстого). В-третьих, на некоторые земельные участки, по которым проходят высоковольтные линии электропередач, водопроводы, наложены ограничения (обременения) (статья 23 Земельного кодекса и статья 274 Гражданского кодекса). Также в частном секторе проводится реконструкция жилых домов без получения соответствующего разрешения (регулируется главой 6 Градостроительного кодекса). Устранение имеющихся проблем потребует дополнительных материальных и моральных ресурсов.

Решением послужит предложенная нами концепция, основанная на механизмах государственно-частного партнерства. В основу легли научные исследования специалиста Джеффри Делмона, который в своих трудах писал: «Проекты с использованием механизма государственного частного партнерства, в большинстве случаев, связаны с развитием транспортной инфраструктуры – такой как автомобильные дороги. Транспортные проекты традиционно развивались за счет сочетания частного и государственного финансирования.



Рис.2 Кадастровое деление и градостроительное зонирование фрагмента улицы Льва Толстого

Государства все больше и больше обращаются к частному сектору за вкладом в разработку новых и приватизацию уже существующих транспортных систем»[2]. Проекты на основе государственно-частного партнерства активно реализуются по всему миру. К примеру, расширение аэропорта Хитроу в Лондоне, строительство платной автодороги в Юго-Восточной Азии, строительство скоростной автодороги Москва-Санкт-Петербург, «Северный обход города Одинцова», строительство Московской областной ЦКАД и другие.

При применении механизмов государственно-частного партнерства следует обращать внимание на то, что каждый сектор экономики имеет свои особенности, а значит, и у государства, и у частного партнера будут свои адаптированные под сложившуюся ситуацию задачи.

В мировой практике наилучшим вариантом считается модель DBFO – Design, Build, Finance and Operate «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация», реализуемая на основе концессионного соглашения, при котором частный инвестор проектирует, финансирует, строит и эксплуатирует генерирующую доходы инфраструктуру в обмен на право сбора доходов в течение срока действия соглашения, а инфраструктурные активы остаются в собственности государства[3]. В России же в целом и Томской области в частности в полной мере реализовать ее в условиях сложившихся рыночных отношений не представляется возможным, но можно взять за основу общую идею.

Изъятие земельных участков должно войти в комплексный проект по строительству (расширению) автомобильной дороги по улице Льва Толстого, который можно осуществить по следующей схеме. Первым этапом производится комплекс мероприятий для привлечения специальной частной компании. Далее между государством и частным сектором заключается

концессионное соглашение и договор на проектирование, строительство, эксплуатацию автодороги. В данном случае проект будет финансироваться как за счет госбюджета, компенсационных платежей и различных субсидий, так и за счет негосударственных источников – частных инвестиций.

Одним из ключевых аспектов, которые обязательно должны быть отражены в проекте – это распределение основных рисков. Они будут сосредоточены вокруг правовых и регулятивных аспектов для внедрения государственно-частного партнерства, также вокруг сроков осуществления проекта, в особенности риска незавершенности в срок, и обязательств государства и проектной компании. Особое внимание следует уделить управлению проектом для того, чтобы избежать ущерба месту реализации и объектам недвижимости, расположенным в непосредственной близости, помимо этого нужно учесть природоохранные и социальные факторы. Правильное распределения рисков между участниками проекта приведет к эффективной реализации строительства (расширения) автомобильной дороги (рис.3 Эффективное распределение рисков со стороны государства по Делмону).[2].

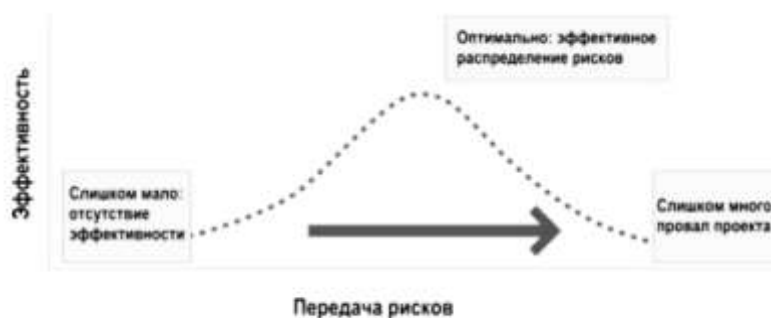


Рис.3 Эффективное распределение рисков со стороны государства по Делмону

Государство будет заниматься вопросами землеотвода на выделенные государственные средства. В-первую очередь будет проведено изъятие земельных участков для расширения дороги, возмещения за которые будут формироваться за счет федерального и местного бюджетов. Основная часть проблем сосредоточена на частном секторе вдоль улицы Льва Толстого. Как уже говорилось ранее, на данной территории имеется несколько земельных участков, собственники которых останутся без возмещения, для его получения они обратятся в суд. Для скорейшего решения этого вопроса, государство может издать постановление об официальном разрешении на рассмотрение дел вне очереди. Также, воспользовавшись своими полномочиями, государство и местные органы, имеют возможность ускорить процесс юридического оформления приобретения участков, попавших под изъятие. Далее государство организует и оплачивает изыскательные работы для строительства (расширения) автомобильной дороги. После чего земля и полученная информация о результатах изыскания передается проектной

компании, которая осуществит проектирование, строительство, реконструкцию и расширение уже существующей части автодороги, введет ее в эксплуатацию, уточнив и согласовав все возникающие по ходу вопросы с соответствующими органами.

Новая автомобильная дорога будет востребованной, спрос на нее будет высоким, в силу ее месторасположения и пассажирооборота. Основные финансовые риски будут возложены на частного партнера. Однако, для того чтобы частная компания не работала себе в убыток, ей будет предоставлено право сбора доходов на определенный срок или на срок действия контракта, а также возможность сдавать в субаренду придорожные полосы, например для автозаправок, рекламных билбордов, мини-магазинов на оборудованных остановках и так далее. Помимо этого часть денег для покрытия расходов будет получена от государства в виде фиксированных субсидий на строительство и компенсационных платежей.

Концепция изъятия земельных участков под строительство (реконструкцию) автомобильной дороги была разработана нами на основе изученной правовой базы, зарубежного и отечественного опытов. Наиболее подходящим решением для реализации проекта послужит схема «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация», где у государства, и у города будут свои обязанности. Первые осуществят изъятие участков и изыскательные работы перед началом строительства с учетом всех нормативно-правовых документов, а вторые запроектируют, построят и введут в эксплуатацию уже новую автодорогу. Финансирование будет проводиться, как и из федерального (местного) бюджета, так и за счет денежных средств частного партнера. В данном случае риски будут сведены к минимуму, а выгода к максимуму. Благодаря реализации концепции улучшится в целом не только внешний облик района, но и транспортная инфраструктура.

Список литературы:

1. Решение Думы г. Томска от 27.11.2007 N 687 (ред. от 03.11.2015, с изм. от 25.12.2015) "О корректировке Генерального плана и об утверждении Правил землепользования и застройки муниципального образования "Город Томск". URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc;base=RLAW091;n=94473;from=29292-0;rnd=189271.6158107270020992;;ts=01892718795987006742507>
2. Делмон Д. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: Практическое руководство для органов государственной власти. – М.: Апельсин, 2010. – 250 с.
3. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. – М.: Альпина Паблицерз, 2010. – 178 с.