

На правах рукописи



**ВЕНЕВЦЕВ ЕВГЕНИЙ ОЛЕГОВИЧ**

**ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОГО ЗЕМЕЛЬНО-ИМУЩЕСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством  
(экономика природопользования)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Москва – 2019 г.

Работа выполнена на базовой кафедре «Управление проектами и программами Capital Group» ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор  
**Носов Сергей Иванович**

Официальные оппоненты **Медведева Ольга Евгеньевна**  
доктор экономических наук, профессор,  
ФГБОУ ВО «Государственный университет  
управления», профессор кафедры  
экономической политики и экономических  
измерений

**Новиков Дмитрий Витальевич**

доктор экономических наук, доцент,  
ФГБОУ ВО «Государственный университет  
по землеустройству», доцент кафедры  
землеустройства

Ведущая организация: Байкальский институт природопользования  
СО РАН, Лаборатория экономики  
природопользования

Защита диссертации состоится 19 сентября 2019 г. в 16<sup>00</sup> часов на заседании диссертационного совета Д 212.196.10 на базе ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова» по адресу:  
117997, Москва, Стремянный пер., 36, корп. 3, ауд. 353.

С диссертацией можно ознакомиться в Научно-информационном библиотечном Центре имени академика Л.И. Абалкина ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова» по адресу: 117997, г. Москва, ул. Зацепа, д. 43 и на сайте организации: <http://ords.rea.ru/>.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета Д 212.196.10,  
кандидат экономических наук



Каллаур Г.Ю.

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

**Актуальность темы исследования.** Эффективное функционирование городского землепользования во многом связано с экономически выгодным и экологически оправданным развитием городских транспортных систем. Земли играют все большую роль в экономическом развитии городов. Данный процесс характерен как для зарубежных стран, так и для России, где более 74 % населения проживает на городских территориях, при том, что их площадь составляет немногим более 0,5 % от территории страны.

Увеличение плотности населения в городах сопровождается повышением антропогенной нагрузки на окружающую среду и ростом интенсивности потребления природных ресурсов, из которых главными в городских условиях являются ограниченные по площади земельные ресурсы.

В настоящее время активно решаются вопросы развития городов, улучшения планировки и застройки территории, градостроительного зонирования. Однако недостаточно внимания уделяется проблемам эффективности использования городских земель, учету особенностей городского землепользования, обеспечению сохранения городской природной среды, и, в первую очередь, эколого-экономическому обоснованию развития транспортного земельно-имущественного комплекса, составляющего основу функционирования урбанизированных территорий.

В соответствии с указом Президента Российской Федерации от 19.04.2017 № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года» экологическая безопасность страны признается важной составной частью национальной безопасности. Целями государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности являются сохранение и восстановление природного потенциала, обеспечение приемлемого качества окружающей среды, необходимого для благоприятной жизни человека и устойчивого развития экономики, ликвидация накопленного вреда окружающей среде вследствие хозяйственной деятельности и глобальных изменений климата.

В соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года в основе действий по сохранению и защите природной среды должны быть использованы новые методы территориального планирования, организации землепользования и застройки, учитывающие экологические ограничения.

Пространственной основой, формирующей каркас территории и обеспечивающей эффективное функционирование землепользования, выступает транспортная инфраструктура. Рост городов приводит к необходимости активного развития и повышения эффективности функционирования городского транспорта. В свою очередь, развитие транспортной инфраструктуры способствует дальнейшей

интенсификации землепользования на прилегающих территориях, а также требует приоритетного решения экологических проблем.

Городской транспорт является одним из основных источников загрязнения окружающей среды, и существенным потребителем земельных ресурсов города. Кроме того транспортная инфраструктура, включающая в себя земельно-имущественные объекты различных типов, является одной из самых капиталоемких отраслей городского хозяйства, а также стратегически важной для функционирования городского землепользования.

В этой связи первостепенное значение приобретает решение вопросов подготовки эколого-экономического обоснования развития транспортного комплекса. Разработка научного обоснования механизма эколого-экономической оценки развития транспортных систем, позволяющей на этапе планирования проектов учитывать все экологические и экономические издержки и выгоды в целях принятия рациональных управленческих решений в области городского землепользования является актуальной задачей, как в теоретическом, так и практическом аспектах.

**Степень изученности и разработанности проблемы.** В исследованиях отечественных и зарубежных учёных нашли отражение основные вопросы рационального использования, регулирования и управления природопользованием, а также важнейшим его элементом – землепользованием.

Развитию основ экономики природопользования посвящены труды А.А. Гусева, Н.Н. Лукьянчикова, И.М. Потравного, С.А. Скачковой, А.Г. Емельянова, Ю.А. Мажайского, Е.С. Иванова, Д.В. Новикова, И.В. Петрова, Н.П. Тихомирова, а также зарубежных авторов: Nicholas M. Avouris (Греция), Bernd Page (Германия), Herman E. Daly (США), Joshua Farley (США), Faber M., Manstetten R., Proops, J. (Германия), Soederbaum P. (Великобритания).

Проблемы развития землепользования и управления земельно-имущественным комплексом рассмотрены в работах С.Н. Волкова, О.Е. Медведевой, С.И. Носова, С.И. Сая. Научными исследованиями в области управления функционированием земельно-имущественных комплексов также занимались В.Г. Агеев, М.С. Акимова, С.И. Бондаренко, А.С. Бурмакин, Е.В. Вишневская, С.В. Данько, М.Б. Двинский, И.А. Зубцов, М.В. Карандеева, Г.В. Комлева, П.А. Коновалов, О.В. Кузякина, В.В. Максимчук, С.А. Мячковин, М.В. Ожерельев, Л.Л. Спрогис и другие. Также по проблемам развития земельно-имущественных комплексов изданы учебники, учебные пособия и монографии следующих авторов: В.В. Засядь-Волк, Ю.М. Рогатнев, П.В. Кухтин, С.С. Мишуков, В.А. Мокеев, М.А. Подковырова, В.В. Поляков, М.Д. Сафарова, Т.И. Хаметов, О.Н. Шпортко.

Вопросы рационального использования подземного пространства урбанизированных территорий в интересах развития города, а также воздействия подземных объектов на окружающую среду рассматривали такие отечественные ученые как А.В. Харченко, В.А. Умнов, М.С. Рудяк, М.Н. Климов, С.П. Зайцев, Е.Ю. Куликова, А.В. Ишин, О.А. Антипов.

Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере рассмотрены в трудах В.И. Ресина, И.Л. Владимировой, А.Н. Дмитриева, Е.П. Панкратова, В.З. Черняка.

Планированию и развитию городского транспорта посвящены работы М.Я. Блинкина, Р.В. Горбанева, Г.П. Локшина, В.А. Черепанова, Э.А. Сафронова, М.Р. Якимова. Изучением последствий воздействия транспорта, других инфраструктурных объектов на состояние окружающей среды, вопросами природоохранного инвестирования в региональном аспекте занимались А.К. Тулохонов, А.С. Михеева, Т.Б. Бардаханова, С.Н. Аюшеева, В.Н. Луканин, А.П. Буслаев, Ю.В. Трофименко.

Вместе с тем, многие проблемы формирования экономических механизмов регулирования землепользования транспортного земельно-имущественного комплекса недостаточно исследованы, отсутствует единая методика эколого-экономического обоснования его развития.

**Цель диссертационной работы** заключается в том, чтобы с учетом имеющегося мирового и отечественного научно-практического опыта разработать организационно-экономическую модель эколого-экономического обоснования эффективности реализации транспортных проектов в крупных городах, учитывающую влияние развития городской инфраструктуры на землепользование и экологию города и позволяющую снизить ее негативное экологическое воздействие на городскую среду, сократить потребление природных ресурсов.

**Объект исследования** – земельные участки, подземные и эстакадные (надземные) городские пространства, как вид природного ресурса, используемого для организации эффективного функционирования объектов транспортной инфраструктуры в условиях негативного влияния транспорта на окружающую среду.

**Предмет исследования** – экономические отношения, возникающие при использовании городского пространства для развития транспортного земельно-имущественного комплекса во взаимосвязи с экологическими процессами.

**Соответствие темы диссертации требованиям Паспорта научных специальностей ВАК Министерства науки и высшего образования РФ (по экономическим наукам).** Тема диссертации соответствует Паспорту научных специальностей ВАК (экономические науки) по специальности 08.00.05. — «Экономика и управление народным хозяйством» (экономика

природопользования), пункт 7.5. «Исследование выбора критериев эколого-экономического обоснования хозяйственных решений для различных уровней управления».

**Методология и методика исследования.** Теоретической и методологической основой исследования явились работы в области экономики природопользования, управления землепользованием на территории городов, научные труды российских и зарубежных ученых по вопросам оценки инвестиционных проектов, градостроительного регулирования и организации эффективного городского землепользования.

В процессе исследования использовались методические материалы и нормативно-правовые акты Минэкономразвития Российской Федерации, Минприроды Российской Федерации, Росстата, Росреестра, других федеральных органов, правительства города Москвы, отечественных и зарубежных организаций в области управления землепользованием, градостроительной деятельности, оценки эффективности природопользования.

В диссертации комплексно исследовалась совокупность теоретических, методических и практических аспектов регулирования землепользования города и развития экономических методов управления городским землепользованием с учетом экологических факторов и обоснования развития транспортного земельно-имущественного комплекса.

Информационную базу исследований составили статистические и аналитические материалы Росстата, государственные (национальные) доклады о состоянии и использовании земель Российской Федерации (2010 – 2016 гг.), отечественные и зарубежные научно-методические публикации, информация сети Интернет, результаты исследований институтов, личные исследования и наблюдения автора.

### **Научная новизна и конкретные результаты исследования**

1. Впервые предложено и научно обоснованно понятие «транспортный земельно-имущественный комплекс», сформирована его структура и разработана классификация объектов в целях эффективного развития и обеспечения экологизации землепользования.

2. Доказано, что развитие транспортного земельно-имущественного комплекса должно осуществляться на основе экологических принципов, с учетом особенностей размещения входящих в его состав объектов наземным, подземным и эстакадным способами в целях сокращения потребления площадей земельных ресурсов города и снижения негативного воздействия на окружающую среду.

3. Оптимизирован порядок учета и экономической оценки земельных участков для размещения транспортных сооружений различного типа и предложен

метод оплаты за негативное воздействие на окружающую среду в процессе их эксплуатации в виде платы за сервитут.

4. Предложены критерии и разработана вариантная модель проведения эколого-экономического обоснования размещения объектов транспортного земельно-имущественного комплекса в целях принятия управленческих решений и апробирована на действующих объектах ГУП «Московский метрополитен».

**Теоретическая значимость результатов исследования** состоит в разработке методики эколого-экономической оценки городского землепользования и комплексного учета экологических и экономических затрат и выгод по различным вариантам размещения транспортных земельно-имущественных комплексов.

**Практическая значимость результатов исследования** заключается в применении методики эколого-экономической оценки и выборе наилучшего варианта городского землепользования при размещении транспортных земельно-имущественных комплексов в целях устойчивого развития городов.

Научные результаты, теоретические положения и выводы диссертации использованы:

- в научной деятельности ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова» при выполнении внутреннего гранта на тему: «Оценка продуктивных земель для обоснования инвестиционных проектов развития территории» (2016 г.);

- в учебном процессе ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова» при проведении занятий с бакалаврами по дисциплине: «Управление проектами развития земельно-имущественных комплексов» (2017-2018 гг.);

- в практической работе Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы при эколого-экономическом обосновании проектов развития транспортного земельно-имущественного комплекса, а также в работе его профильных структурных подразделений по обеспечению контроля финансово-хозяйственной деятельности подведомственных предприятий (2019 г.).

**Апробация работы.** Основные научные положения и научные результаты диссертационного исследования докладывались, обсуждались и получили одобрение на следующих конференциях: Пятая, шестая и седьмая Международные научно-практические конференции «Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании» (г. Москва: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2015, 2016 и 2017 гг.), 30-ые Международные Плехановские чтения 2017 (г. Москва: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2017 г.), XI Международная научно-практическая конференция

«Экономика, управление и право: инновационное решение проблем» (г. Пенза, МЦНС «Наука и просвещение», 2018 г.).

**Публикации.** По теме диссертации опубликованы 12 статей общим объемом 5,8 п.л. (авторских – 4,7 п.л.), отражающих основное содержание работы, из них 4 статьи, общим объемом 3,4 п.л. (авторских - 2,9 п.л.) в изданиях, из Перечня рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка литературы, включающего 118 наименований, изложена на 148 страницах (без приложений) машинописного текста, содержит 20 рисунков, 18 таблиц, 22 формулы и 1 приложение.

Во **введении** рассмотрена актуальность темы исследования, степень изученности и разработанности проблемы, цели, объект, предмет, методология и методика исследования. Сформулированы задачи исследования, научные положения, выносимые на защиту, научная новизна, а также теоретическая и практическая значимость работы. Приведена информация об апробации работы, количестве и объеме публикаций по теме исследования, объеме и структуре работы.

В первой главе: **«Теоретические аспекты землепользования на объектах транспортного земельно-имущественного комплекса»** обосновывается понятие транспортного земельно-имущественного комплекса, раскрывается его структура и роль в экономике природопользования города.

Во второй главе: **«Методические подходы по эколого-экономическому обоснованию развития транспортного земельно-имущественного комплекса»** рассмотрены особенности экологического воздействия объектов транспортного земельно-имущественного комплекса на окружающую среду и связанные с этим экономические издержки. Выполнен анализ отечественной и зарубежной практики эколого-экономической оценки транспортных проектов и предложен авторский методический подход к ее проведению.

В третьей главе: **«Эколого-экономическое обоснование развития транспортного земельно-имущественного комплекса»** представлен авторский методический подход к эколого-экономическому обоснованию развития объектов транспортного земельно-имущественного комплекса на примере ГУП «Московский метрополитен» и рассчитан эколого-экономический эффект от разных способов их размещения.

В **заключении** диссертации сформулированы основные выводы и результаты проведенного исследования.

## II. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

**Первое защищаемое положение. Экологически ориентированный подход к развитию транспортной инфраструктуры в виде управления транспортным земельно-имущественным комплексом, включающим объекты движимого и недвижимого имущества, а также комплекс правовых, экономических и иных взаимоотношений, базирующийся на экономически эффективном землепользовании.**

Главной задачей природопользования является поиск и обоснование путей оптимизации взаимоотношений общества с окружающей средой в конкретных природных и социально-экономических условиях территории.

Земля с точки зрения природопользования рассматривается как наиболее важный природный ресурс, главной характеристикой которого является пространство, на котором возможно ведение экономической деятельности.

Расширение транспортных систем является причиной интенсификации землепользования. Это ключевой фактор развития как отдельных районов, так и всего города в целом. Создание того или иного объекта транспортной инфраструктуры - элемента транспортного каркаса территории, способствует интенсивному развитию землепользования других отраслей региона, влияет на размещение всех других городских объектов.

В то же время развитие землепользования района требует увеличения количества транспортных путей сообщения. Для обеспечения эффективной работы транспортной системы города требуется до 20-25 % от площади освоенных земель города. Недостаток земель под транспортом свидетельствует о неразвитости транспортной системы и ее инфраструктуры, а превышение - об избыточности и неэффективной ее организации.

Управление земельными ресурсами должно стать основополагающим элементом управления земельно-имущественным комплексом, под которым понимается совокупность земли и другого имущества. Это обусловлено тем, что земля в городе неразрывно связана с движимым и недвижимым имуществом и выполняет в составе этого комплекса главенствующую роль.

Существует классификация земельно-имущественных комплексов по их функциональному назначению. Нами предлагается выделить транспортные земельно-имущественные комплексы (т.е. комплексы, предназначенные для реализации задач транспортного обеспечения населения) в отдельную категорию с учетом их уникальных особенностей.

Предлагается следующая структура земельно-имущественного комплекса:

1) совокупность земельных участков, различных по форме правообладания, назначению, стоимости и объему платежей за них, используемых для обеспечения основы функционирования транспортной системы;

2) неразрывно связанные с земельными участками объекты недвижимого имущества разных уровней размещения:

- тоннели, подземные строения и т.д.;

- наземные линейные объекты (дороги, обособленные пути общественного транспорта и т.д.);

- сооружения для обеспечения эстакадного размещения линейных объектов (мосты и эстакады);

- иные здания и сооружения, обеспечивающие функционирование транспорта (стоянки, депо, гаражи, вентиляционные шахты, станции, наземные строения переходов и т.д.);

3) транспортные средства (подвижной состав общественного транспорта, автомобили и т.д.).

В диссертационной работе развитие транспортного земельно-имущественного комплекса рассмотрено на примере Московского метрополитена. Уникальной отличительной особенностью метрополитена является трехуровневая система размещения: в его составе одновременно эксплуатируются объекты наземного типа размещения, а также подземные объекты – основное количество станций, тоннели метро. Кроме того эксплуатируются надземные объекты, т.е. эстакады и метромосты.

В работе проведен анализ всех земельных участков, обеспечивающих эксплуатацию объектов метро. В таблице 1 представлена классификация земельных участков рассматриваемого земельно-имущественного комплекса по назначению и их количественные характеристики.

Анализ показал, что наибольшее количество земельных участков оформлено для размещения таких технических сооружений как вентиляционные вытяжки и киоски, а также для выходов с подземных станций и размещения опор эстакад.

Структура и ориентировочная площадь земельных участков по функциональным сегментам предложенной классификации приведена на рис.1.

По результатам анализа выявлено, что основную часть городской территории занимают площадки электродепо, открытые перегоны, вестибюли и выходы станций, размещенные на поверхности земли на сформированных земельных участках.

Таблица 1 – Классификация земельных участков метрополитена по их функциональному назначению, 2018 г.

№ пп	Сегменты земельно-имущественного комплекса метрополитена	Размещенные объекты	Количество оформленных земельных участков, шт.
1	Участки для размещения линейных объектов	открытые перегоны	> 20
		эстакады (опоры)	> 170
<b>Итого по п.1</b>			<b>&gt; 190</b>
2	Станции метрополитена	вестибюли	101
		открытые выходы	360
		крытые павильоны	70
<b>Итого по п.2</b>			<b>531</b>
3	Технические сооружения	вентиляционные вытяжки и киоски	> 800
		подстанции	50
<b>Итого по п.3</b>			<b>&gt; 850</b>
4	Электродепо и административные здания	площадки электродепо	17
		административные здания	7
<b>Итого по п.4</b>			<b>24</b>
<b>Всего земельных участков</b>			<b>более 1 595</b>

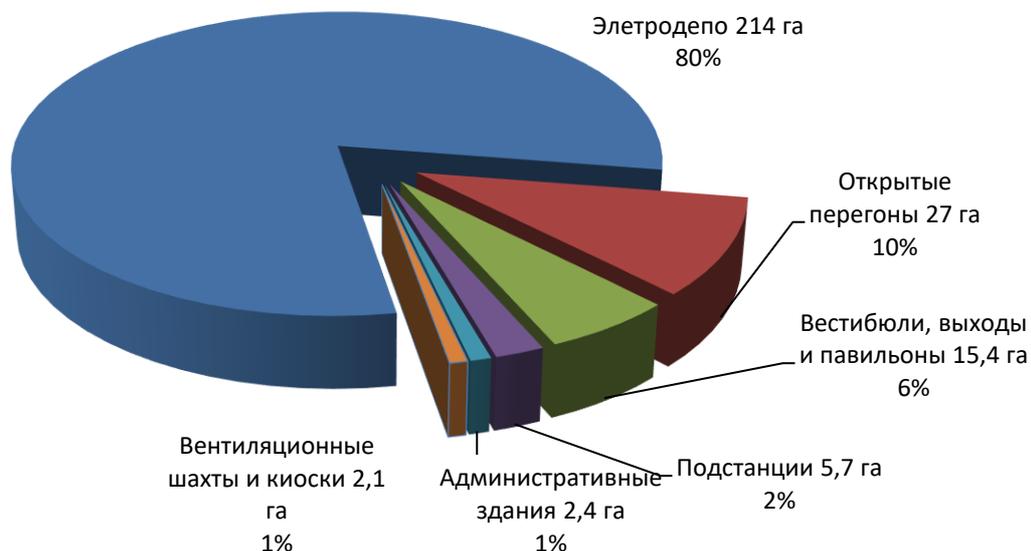


Рисунок 1 – Классификация и структура площадей земельных участков, арендуемых ГУП «Московский метрополитен», по их функциональному назначению, 2018 г.

**Научная новизна первого защищаемого положения** заключается в том, что впервые предложено и научно обоснованно понятие «транспортный земельно-имущественный комплекс», сформирована его структура и предложена

классификация объектов в целях эффективного развития и обеспечения экологизации землепользования.

**Второе защищаемое положение. Эколого-экономическая целесообразность совмещения подземного, наземного и эстакадного типов размещения объектов транспортного земельно-имущественного комплекса на основе оптимизации потребления ими природных ресурсов города.**

Необходимость обеспечения баланса землепользования и экологически обоснованного развития транспортной инфраструктуры города, их тесного взаимодействия обусловлена тем, что изменения в транспортной системе сказываются на землепользовании и имеют долгосрочные как положительные, так и негативные последствия.

В работе детально рассмотрено воздействие объектов земельно-имущественного комплекса на окружающую природную среду и земельные участки. Основная задача повышения эффективности землепользования с точки зрения развития транспорта заключается в рационализации использования земельных участков, необходимых для функционирования транспортной системы. Это достигается за счет развития систем, требующих наименьшее количество городских пространств для перевозки пассажиров, а также оптимизации размещения стационарных транспортных объектов.

Доля пассажироперевозок городским общественным транспортом должна увеличиваться вместе с ростом города. В первую очередь требуется развитие рельсового внеуличного сообщения, позволяющего снизить нагрузку на улично-дорожную сеть, а также уменьшить негативное воздействие на окружающую среду.

Развитие транспорта оказывает влияние на землепользование в районе. Открытие новых транспортных объектов, в первую очередь станций метро, в целом повышает стоимость недвижимости прилегающих территорий. Однако, цена земельных участков и расположенных на них объектов недвижимости непосредственно вдоль наземных и надземных линейных объектов гораздо ниже, чем тех, которые расположены у подземного метро. Разница в стоимости земли рассматривается как преимущество переноса расположенных на поверхности линейных объектов под землю.

В экономике природопользования при изучении влияния строительства автодорог и иных транспортных объектов на природную среду часто используется такое понятие как «барьерный эффект», описывающий негативные последствия от ограничения природного участка наземными линейными объектами и фрагментации ландшафта. В условиях урбанизированной территории особенности этого эффекта заключаются в увеличении времени пешеходного сообщения между районами и изменении характера землепользования на образующихся участках.

Расположение на поверхности земли линейных транспортных объектов в целом (строительство автомобильных и железных дорог) приводит к изменению структуры территории и нарушению экологических связей между отдельными частями городской территории. Поэтому размещение транспортных объектов должно базироваться на ландшафтном подходе к управлению природопользованием.

В связи с тем, что последствия «барьерного эффекта» от размещения транспортных сетей в городе имеют в значительной степени нематериальный характер, их определение затруднено. Однако, поскольку транспортные объекты влияют на характер землепользования, «разрыв» территории отражается на рынке недвижимости, снижая стоимость объектов.

Освоение городских пространств неминуемо сопровождается разрушением и деградацией почвенного покрова городских земель. При этом главной причиной деградации почв в городе является покрытие земель непроницаемыми асфальтобетонными материалами при строительстве жилья, дорог, промышленных и иных городских объектов. Запечатывание городских территорий является главной причиной деградации городских почв, нарушения городской экологии. Запечатанные земельные участки имеют измененный воздушный, водный и тепловой режимы, нарушенные экосистемы. Удельный вес запечатанных территорий в крупных городах мира превышает 60%, при этом в центральных районах городов доля таких территорий возрастает до 95%.

Не запечатанные земельные участки, как правило, находятся под объектами озеленения территории. Процессы благоустройства и озеленения городских пространств оказывают благоприятное влияние на санитарно-гигиенические, архитектурно-планировочные, социальные и эстетические характеристики городской среды. При строительстве подземных объектов также изменяется структура почв и грунтов, их водно-воздушный режим.

Совершенствование транспортного земельно-имущественного комплекса должно быть направлено на снижение экологического воздействия от подвижного состава, приоритетное развитие экологических видов общественного транспорта, позволяющих снижать негативное воздействие.

**Научная новизна второго защищаемого положения:** доказано, что развитие транспортного земельно-имущественного комплекса должно осуществляться на основе экологических принципов, с учетом особенностей размещения наземным, подземным и эстакадным способами входящих в его состав объектов в целях сокращения потребления площади земельных ресурсов и снижения негативного воздействия на окружающую среду.

**Третье защищаемое положение. Новый метод земельно-кадастрового учета и экономической оценки земельных участков, предназначенных для размещения транспортных сооружений, включая механизм определения платы за их использование и негативное воздействие на окружающую среду.**

В работе выполнено сравнение существующей практики оформления аренды земельных участков для их эксплуатации с практикой оформления ограничений использования земельных участков, т.е. земельных сервитутов. Проведенный анализ выявил множество сравнительно малых по площади земельных участков, предназначенных для размещения технических объектов (вентиляционных вытяжек и опор эстакад). Обоснована целесообразность при размещении таких сооружений оформления сервитутов на соответствующие земельные участки. Данная процедура более соответствует характеру эксплуатации объектов для города в качестве вынужденных и необходимых обременений земельных участков.

При этом переход на оформление соответствующих участков в качестве обременений наземных городских пространств не понесет дополнительных расходов, поскольку ставка аренды, по которой в настоящее время метро арендует земельные участки, соответствует размеру платы за сервитут, утвержденной на федеральном уровне. Одновременно процесс оформления сервитутов носит более упрощенный характер, поскольку в отличие от аренды не относится к сфере регулирования государственных закупок и не попадает под соответствующие федеральные законы, требующие от заказчика длительного процесса подготовки, согласования, проведения закупочных процедур и, таким образом, сокращает необходимые трудовые затраты.

**Научная новизна третьего защищаемого положения:** оптимизирован порядок учета и экономической оценки земельных участков для размещения транспортных сооружений различного типа и предложен новый метод оплаты за негативное воздействие на окружающую среду и эксплуатацию объектов в виде платы за земельный сервитут.

**Четвертое защищаемое положение. Вариантный метод эколого-экономического обоснования размещения объектов транспортного земельно-имущественного комплекса, позволяющий комплексно оценить экономические и экологические последствия выбранного способа их размещения в интересах города, населения и направленного на снижение негативного воздействия на окружающую среду.**

На основании проведенного анализа имеющихся методических документов, а также научной литературы выделены наиболее существенные, на наш взгляд,

факторы для проведения соответствующей оценки. Они сгруппированы в стоимостные и природные типы факторов (табл. 2).

К стоимостным факторам условно отнесены показатели, непосредственно относящиеся к строительству и дальнейшей эксплуатации транспортного объекта, а к природным - те, которые экономически описывают его воздействие на окружающую среду и потребляемые природные ресурсы.

Таблица 2 – Классификация факторов эколого-экономического обоснования проектов развития транспортной инфраструктуры

Тип	Факторы
Экономические	<ul style="list-style-type: none"> <li>- проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы (капитальные затраты на реализацию проекта);</li> <li>- затраты на содержание объекта в нормативном состоянии (операционные затраты);</li> <li>- компенсация упущенной выгоды и ущерба собственникам имущества, изымаемого в целях строительства объекта, а также компенсация иных возможных ограничений, связанных со строительством;</li> <li>- затраты на эксплуатацию объектов;</li> <li>- доход от пассажироперевозок;</li> <li>- доход от иной деятельности (размещение доходных объектов);</li> <li>- стоимость потребляемого городского пространства;</li> <li>- изменение стоимости земельных ресурсов.</li> </ul>
Природные	<ul style="list-style-type: none"> <li>- шумовое и вибрационное загрязнение;</li> <li>- загрязнение воздуха;</li> <li>- загрязнение почв и водных ресурсов;</li> <li>- изменение ландшафта, городского пейзажа (эстетическое воздействие);</li> <li>- фрагментация ландшафта (барьерный эффект);</li> <li>- изымаемый грунт в целях размещения подземных объектов и нарушение почв;</li> <li>- деградация почв от запечатывания земельных участков линейными транспортными объектами.</li> </ul>

Приведенные в таблице 2 показатели были описаны в общем виде и включены в единую модель, на основании которой проанализировано размещение объектов Московского метрополитена по трем типам и выполнены варианты расчеты экономической эффективности.

К основным выгодам создания транспортного объекта относится доход от оплаты проезда. Так, например, для Московского метрополитена поступления от продажи билетов являются основным видом дохода, на основании которого предприятие имеет возможность осуществлять и развивать систему пассажироперевозок. Этот доход предлагаем рассчитывать по формуле:

$$D_{\text{тр}} = \sum_a^A Q_{\text{прв.}a} \times C_{\text{прв.}a}, \quad (1)$$

где:  $D_{тр}$  – доход от транспортного объекта за период (руб./период);  $Q_{пр.а}$  – количество продукции или услуг а-го вида, производимое объектом в течение периода (ед./период);  $C_{пр.а}$  – стоимость продукции или услуг а-го вида (руб./ед.); а – индекс вида услуг, оказываемых объектом,  $a \in A$ .

Потенциальным «доходом» для города является развитие землепользования и изменение (увеличение) стоимости недвижимости. Пространство, которое имеется в распоряжении города выступает в роли своего рода «актива», который используется для получения экономической выгоды. Рассматривая земельные ресурсы как «актив», обладающий определенной стоимостью, предлагаем, одной из задач землепользования считать увеличение стоимости этих «активов» и получение максимальной экономической выгоды от их использования. Это возможно путем повышения инвестиционной привлекательности городских территорий, что в долгосрочной перспективе приведет к повышению рыночной стоимости всей недвижимости.

Учет данных улучшений является одним из важных вопросов оценки транспортных проектов. Изменение экологической обстановки, повышение транспортной доступности, экономической привлекательности и ценности чистой продукции, которая может быть произведена - все это влияет на рыночную стоимость земель и другой недвижимости, и, следовательно, эти факторы требуется отразить в экономическом анализе.

Оценка стоимости городских пространств в массовом порядке возможна путем проведения государственной кадастровой оценки. Выгоды для города от изменения стоимости недвижимости предлагаем определять как произведение площади рассматриваемых участков на величину прироста стоимости:

$$D_{\Delta\text{недв}} = \sum_b^B S_{\text{недв}b} \times (C_{\text{недв}b2} - C_{\text{недв}b1}), \quad (2)$$

где:  $D_{\Delta\text{недв}}$  – разница от изменения стоимости недвижимости в районе, прилегающем к транспортному объекту (руб.);  $S_{\text{недв}b}$  – площадь b-го земельного участка (кв.м);  $C_{\text{недв}b2}$  – стоимость одного квадратного метра b-го прилегающего объекта недвижимости по итогам реализации транспортного проекта (руб.);  $C_{\text{недв}b1}$  – стоимость одного квадратного метра b-го прилегающего объекта недвижимости до реализации транспортного проекта (руб.); b – индекс рассматриваемого участка,  $b \in B$ .

Одним из наиболее важных аспектов при проектировании транспортных объектов является рациональное использование имеющегося свободного пространства. Как показывает практика, использование земельных участков может быть многофункциональным, позволяющим помимо своего прямого назначения осуществлять иные виды деятельности, в том числе приносящие доход. Так, если транспортный объект планируется создать путем подземного или надземного

размещения, следует учитывать доход от объектов, которые могут быть размещены на свободных пространствах над или под транспортным объектом соответственно, который рассчитывается по формуле:

$$D_{p.n.} = \sum_c^C D_{p.n.c}, \quad (3)$$

где:  $D_{p.n.}$  - доход от размещения объектов недвижимости над транспортным или под транспортным объектом (руб./период);

$c$  – индекс рассматриваемого объекта,  $c \in C$ .

К основным статьям затрат следует отнести расходы на строительство объекта и затраты, связанные с его дальнейшей эксплуатацией. При этом необходимо отметить существенное различие в объеме затрат на строительство при сравнении трех вариантов размещения объектов (в тоннеле, на поверхности земли или на эстакаде). В среднем стоимость наземного строительства в 2,0 раза ниже, чем размещение путей на эстакадах и в 4,5 раза ниже, чем подземное строительство. Вместе с тем необходимо учитывать, что данные варианты имеют различные эксплуатационные затраты и срок службы. Они определяются по формуле:

$$Z_{стр} = Z_{пир} + Z_{смп}, \quad (4)$$

где:  $Z_{стр}$  – общая величина капитальных затрат на строительство объекта (руб.);  $Z_{пир}$  – затраты на проектно-изыскательские и другие работы, предшествующие строительству (руб.);  $Z_{смп}$  – затраты связанные с выполнением работ по строительству объекта (руб.).

При этом, в целях сравнения различных типов размещения объектов рекомендуется учитывать вышеуказанное соотношение затрат, т.е.:

$$Z_{стр.наз.} = \frac{Z_{стр.надз.}}{2} = \frac{Z_{стр.подз.}}{4,5}, \quad (5)$$

где:  $Z_{стр.наз.}$ ,  $Z_{стр.надз.}$  и  $Z_{стр.подз.}$  – объем затрат на строительство аналогичных объектов наземного, надземного и подземного типов размещения соответственно (руб.).

В целях проведения эколого-экономического обоснования проекта считаем целесообразным рассматривать отдельно затраты, связанные с изъятием недвижимого имущества у правообладателей и компенсацией им ущерба и упущенной выгоды. Расчеты предлагаем проводить по формуле:

$$Z_{комп} = \sum_d^D (Z_{ущерб\ d} + Z_{уп.выг.\ d}), \quad (6)$$

где:  $Z_{комп}$  – затраты на компенсацию потерь правообладателей объектов недвижимого имущества (руб.);  $Z_{ущерб\ d}$  – затраты на компенсацию ущерба  $d$ -му правообладателю объектов недвижимого имущества (руб.);  $Z_{уп.выг.\ d}$  – затраты на

компенсацию упущенной выгоды  $d$ -му правообладателю недвижимого имущества (руб.);  $d$  – индекс правообладателя,  $d \in D$ .

Размер затрат на эксплуатацию объекта составляет сумму всех затрат, связанных с созданием нормальных условий для функционирования объекта. Расчет проводится по формуле:

$$Z_{\text{эксп}} = Z_{\text{рем}} + Z_{\text{сод}} + Z_{\text{иные}}, \quad (7)$$

где:  $Z_{\text{эксп}}$  – сумма затрат на эксплуатацию объекта, (руб./период);  $Z_{\text{рем}}$  – затраты на осуществление ремонтных работ (руб./период);  $Z_{\text{сод}}$  – затраты на содержание объекта (руб./период);  $Z_{\text{иные}}$  – иные затраты, связанные с эксплуатацией объекта (руб./период).

К основным затратам, связанным со строительством транспортных линейных объектов относится также стоимость поглощенного городского пространства, которое они занимают. Разные типы транспорта для перевозки одинакового числа пассажиров занимают разную площадь города.

Стоимость занимаемого городского пространства, требуемого для обеспечения необходимого пассажиропотока определенным видом транспорта, предлагаем рассчитывать по формуле:

$$Z_{\text{стр}} = S_{\text{тр.е}} \times C_{\text{пр}}, \quad (8)$$

где:  $Z_{\text{стр}}$  – стоимость пространства, необходимого для организации перевозок (руб.);  $S_{\text{тр.е}}$  – пространство, необходимое для организации пассажироперевозок  $e$ -тым видом транспорта (кв.м.);  $C_{\text{пр}}$  – стоимость одного квадратного метра занимаемого пространства (руб.).

Для наземного размещения транспортных объектов стоимостной показатель предлагаем брать из результатов проведения государственной кадастровой оценки. Стоимость подземных пространств в настоящее время никак не учитывается, хотя очевидно, что по аналогии с земельными участками они имеют свою стоимость. Для формирования методики определения ценности подземных пространств требуется дополнительное изучение вопроса.

Особенностью различных типов линейных объектов является то, что возможно частичное занятие ими земельных участков (в основном при эстакадном размещении).

В этом случае предлагаем дополнить формулу (8) введением поправочного коэффициента  $K_i$  на корректировку размера понесенных убытков от занимаемых земельных участков, отражающего недополученный доход от их эксплуатации.

Для определения значений данного показателя целесообразно применить метод поправок на основе экспертных оценок.

В случае, когда минимальный балл оценки каждого фактора равен нулю, и между факторами и ценообразующим параметром ( $K_i$ ) существует прямая связь, расчет происходит по следующей формуле:

$$K_i = K_{min} + \frac{B_i}{B_{max}}(K_{max} - K_{min}), \quad (9)$$

где  $B_{max}$  и  $B_i$  - максимально возможное и расчетное количество баллов соответственно;

$K_{max}$  и  $K_{min}$  - максимально и минимально возможное значение результирующего параметра.

Когда между факторами и ценообразующим параметром наблюдается обратная связь, расчет происходит по следующей формуле:

$$K_i = K_{min} + (1 - \frac{B_i}{B_{max}})(K_{max} - K_{min}). \quad (10)$$

Если минимальный балл при оценке факторов не равен нулю, расчет для факторов, имеющих прямую и обратную связь соответственно осуществляется по следующим формулам:

$$K_i = K_{min} + \frac{B_i - B_{max}}{B_{max} - B_{min}}(K_{max} - K_{min}), \quad (11)$$

$$K_i = K_{min} + (1 - \frac{B_i - B_{min}}{B_{max} - B_{min}})(K_{max} - K_{min}), \quad (12)$$

где  $B_{min}$  - минимально возможное количество баллов;

Пример расчета указанного коэффициента для рассматриваемого в работе объекта Московского метрополитена приведен в таблице 3.

Такие последствия от влияния транспортного проекта, как изменение ландшафта, городского пейзажа (эстетическое воздействие транспортного объекта), фрагментация ландшафта («барьерный эффект») в настоящее время недостаточно изучены и требуют проведения отдельных исследований. Вместе с тем, учитывая, что наибольшее влияние они оказывают при размещении объектов эстакадным способом, данное воздействие можно определить как изменение стоимости занимаемого пространства через определение поправочного коэффициента  $K_i$  (табл. 3).

Таблица 3 – Определение поправочного коэффициента  $K_i$

Фактор, определяющий значение корректировки	Балльная оценка					Пояснения о выставленных баллах
	1	2	3	4	5	
Ограничения в части пешеходной доступности соседних участков	x					Строения размещены вдоль проезжей части, пешеходное движение минимально
Ограничения в части транспортной доступности соседних участков	x					Строения размещены вдоль проезжей части с организацией проезда под эстакадами

Продолжение таблицы 3

Ограничения в части визуального/эстетического воздействия					x	Строения сильно выделяются на местности
Невозможность некоторых видов пользования участком (недропользования, водопользования, устройства насаждений, возведения строений)					x	Высота конструкций исключает возможность размещения высоких строений/насаждений
Итоговое значение баллов	11					
Минимальное количество баллов	4					
Максимальное количество баллов	20					
Минимальный порог корректировки	0,9					
Максимальный порог корректировки	0,1					
Расчетное значение корректировки	0,45					

Необходимо учитывать издержки, связанные с устранением шумового и вибрационного воздействий, ухудшения состояния почв. Затраты, связанные с ликвидацией шумового воздействия, которое производит подвижной состав, рассчитываются по формуле:

$$Z_{ш} = Z_{ш.е} \times Q_{тс}, \quad (13)$$

где:  $Z_{ш}$  – издержки в связи с устранением шумового воздействия (руб.);  $Z_{ш.е}$  – издержки на устранение (снижение) шума, производимого от одного состава е-го типа (руб.);  $Q_{тс}$  – количество транспортных средств е-го типа, проходящее через участок за определенный период времени (ед./период).

Затраты, связанные с предотвращением вибрационного воздействия, который производит подвижной состав, рассчитываются по формуле:

$$Z_{в} = Z_{в.е} \times Q_{тс}, \quad (14)$$

где:  $Z_{в}$  – издержки на устранение вибрационного воздействия (руб.);  $Z_{в.е}$  – издержки от предотвращения вибрационного воздействия одного состава е-го типа (руб.);  $Q_{тс}$  – количество транспортных средств е-го типа, проходящее через участок за определенный период времени (ед./период).

Затраты, связанные с устранением экологического ущерба, наносимым недрам транспортным объектом, определяются по формуле:

$$Z_{недра} = Z_{недра1} \times V, \quad (15)$$

где:  $Z_{недра}$  – издержки на устранение ущерба недрам (руб.);  $Z_{недра1}$  – затраты на предотвращение ущерба 1 единице недр (руб.),  $V$  - объем запасов недр, утраченных в результате реализации проекта, ед.

В случае с размещением транспортного объекта подземным способом предлагается учитывать в расчетах объем грунта, извлекаемого для размещения транспортных сооружений. Следует отметить, что изымаемый грунт может быть использован при строительстве или реализован по рыночной стоимости, что должно быть учтено при оценке проекта.

Затраты, связанные с устранением деградации почв в результате запечатывания земельных участков линейными транспортными объектами, рассчитываются по формуле:

$$Z_{\text{зап.}} = S_{\text{зап.}} \times N, \quad (16)$$

где:  $Z_{\text{зап.}}$  – издержки, вызванные деградацией почв от запечатывания земельных участков линейными транспортными объектами (руб.);  $S_{\text{зап.}}$  – площадь земельных участков, покрытых непроницаемой поверхностью размещаемого объекта (кв.м);  $N$  – норматив стоимости освоения новых земель взамен изымаемых сельскохозяйственных угодий, (руб./кв.м).

Вышеуказанный показатель предлагаем рассчитывать на основе утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 1995 г. № 1176 нормативов стоимости освоения новых земель с учетом пересчета стоимостей на текущий уровень цен.

Таким образом, комплексный экономический эффект транспортного проекта в составе эколого-экономического обоснования предлагается осуществлять на основе следующей модели:

$$E_{\Pi} = D_{\text{тр}} + D_{\text{недр}} + D_{\text{р.н.}} - Z_{\text{стр}} - Z_{\text{комп}} - Z_{\text{эксп}} - Z_{\text{стр}} - Z_{\text{ш}} - Z_{\text{в}} - Z_{\text{недра}} - Z_{\text{зап}} \quad (17)$$

Разработанная модель апробирована на примере эстакадного участка Бутовской линии Московского метрополитена. Проанализирована эффективность по трем вариантам размещения данного транспортного объекта для городского землепользования: текущий эстакадный вариант, размещение наземным и подземным способами. В расчетах учтен разный срок возможной эксплуатации данных транспортных объектов.

Основные стоимостные факторы, обуславливающие разницу в затратах на строительство трех типов объектов – это объем потребляемого городского пространства, т.е. земельных участков, необходимых для размещения объектов, а также разница в стоимости строительства.

В качестве дохода от альтернативного использования земельных участков, взят доход от сдачи свободных пространств в аренду. Так, для подземного типа размещения – это весь объем наземного пространства, для эстакадного – ограниченные по площади и характеру использования подэстакадные пространства. Для наземного размещения все принятое к рассмотрению пространство занимает расположение транспортного объекта.

На основании проведенных расчетов сделан вывод, что несмотря на высокую стоимость первоначальных капитальных затрат, для городского землепользования наиболее эффективным является размещение транспортных объектов подземным способом в связи с более длительным сроком их эксплуатации, а также освобождением наземных пространств для иных целей.

Результаты сравнения эффективности землепользования по вариантам расположения объектов метро представлены на рисунке 2.

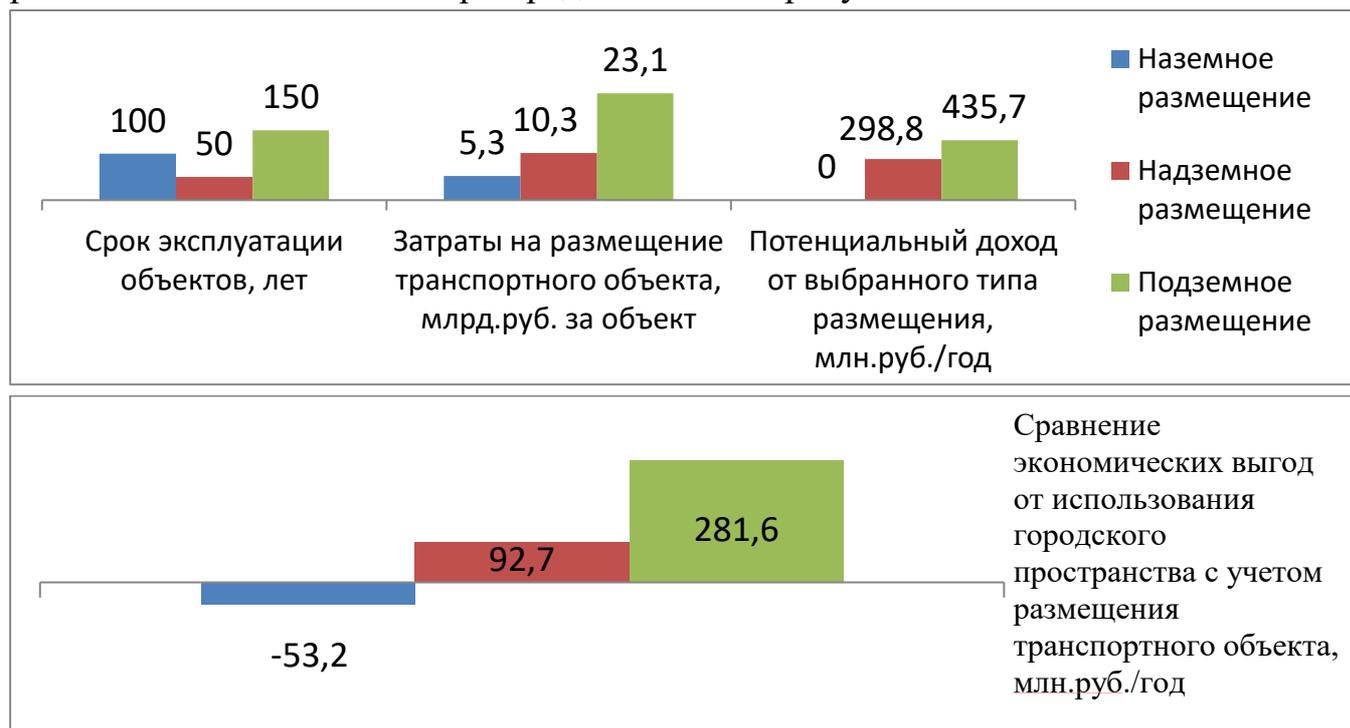


Рисунок 2 – Сравнение эколого-экономической эффективности городского землепользования для 3-х вариантов размещения объектов метро.

**Научная новизна четвертого защищаемого положения** заключается в том, что предложены критерии и разработана модель проведения эколого-экономического обоснования вариантов размещения объектов транспортного земельно-имущественного комплекса в целях принятия управленческих решений и апробирована на действующих объектах ГУП «Московский метрополитен».

### III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. В диссертации предложено понятие и дано определение транспортного земельно-имущественного комплекса, а также обоснована необходимость выделения его в качестве отдельного типа земельно-имущественных комплексов для целей эколого-экономического обоснования развития городского землепользования.

2. Обосновано, что проблема недостаточности природно-пространственных ресурсов городов в условиях обострения экологических проблем должна решаться путем совершенствования системы управления земельно-имущественными комплексами. Подтверждена эколого-экономическая целесообразность использования подземного и надземного пространств для размещения сооружений и коммуникаций транспортного земельно-имущественного комплекса.

3. Доказано, что развитие транспорта способствует интенсификации городского землепользования и повышению инвестиционной привлекательности

городских территорий. Развитие землепользования в свою очередь ведет к необходимости совершенствования транспортных систем. При этом важным является соблюдение эколого-экономического баланса между ограниченным городским пространством для транспортных и нетранспортных нужд.

4. Автором предложена методика и разработана модель эколого-экономического обоснования формирования транспортных земельно-имущественных комплексов города.

5. Доказано, что комплексный учет всех долгосрочных затрат и выгод подземного и надземного типов размещения объектов транспортного земельно-имущественного комплекса характеризует их, как наиболее эколого-экономически эффективные. Размещение линейных объектов эстакадным или подземным способом эффективнее наземного способа размещения соответственно на 274,0% и 629,4 % (в части разницы годовых затрат и выгод).

#### **Основные публикации по теме диссертационного исследования в рецензируемых научных изданиях**

1. Веневцев, Е.О. Реализация принципов рационального природопользования в процессе управления развитием городского общественного транспорта / Е.О. Веневцев // Экономика и предпринимательство, 2016. № 9 (74). - С. 868-875. – 0,9 п.л.

2. Веневцев, Е.О. Анализ эколого-экономических факторов размещения линейных транспортных объектов в управлении природопользованием / Е.О. Веневцев // Экономика природопользования, 2018. № 4. - С. 103-117. – 1,0 п.л.

3. Веневцев, Е.О., Носов, С.И. Эколого-экономическое обоснование инвестиционных проектов строительства объектов транспортной инфраструктуры / С.И. Носов, Е.О. Веневцев // Экономика строительства, 2018. № 2 (50). - С. 3-18. – 1,1 п.л. (авторских – 0,55 п.л.)

4. Веневцев, Е.О. Особенности управления Московским метрополитеном как системообразующим транспортным земельно-имущественным комплексом города / Е.О. Веневцев // Экономика и предпринимательство, 2018. № 3 (92). - С. 595-599. – 0,4 п.л.

#### **В других научных изданиях**

5. Venevtsev, E.O. Three levels of Moscow urban mass transit system / E.O. Venevtsev // 29 Международные Плехановские чтения 29 февраля 2016 г.: тезисы докладов аспирантов на иностранных языках – М.: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2016. – 144 с. – 0.2 п.л.

6. Веневцев, Е.О. Актуальные вопросы оптимизации затрат при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры / Е.О. Веневцев //

Вестник Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. Вступление. Путь в науку, 2016. - № 2 (14). - С. 118-125. – 0,5 п.л.

7. Веневцев, Е.О., Носов, С.И. Подземный, наземный и надземный уровни системы пассажироперевозок города Москвы - перспективы развития / С.И. Носов, Е.О. Веневцев // Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании Материалы VI Международной научно-практической конференции, посвященной 20-летию кафедры управления проектами и программами. Под ред. В. И. Ресина, 2016. - С. 254-259. - 0,4 п.л. (авторских - 0,2 п.л.)

8. Веневцев, Е.О. Применение монорельсовых транспортных систем на территории московской агломерации / Е.О. Веневцев // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016) Материалы Девятой международной конференции: в 2-х томах. Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. 2016. - С. 66-69. – 0,3 п.л.

9. Веневцев, Е.О. Использование городских пространств для обеспечения населения транспортом / Е.О. Веневцев // Шаг в науку – 2016: сборник статей победителей конкурса грантов научно-исследовательских работ студентов, аспирантов и молодых ученых. – М.: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2017. – С.71-76. – 0,25 п.л.

10. Веневцев, Е.О., Носов, С.И. Эколого-экономическая оценка проектов развития транспортного земельно-имущественного комплекса / С.И. Носов, Е.О. Веневцев // Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании Материалы VII Международной научно-практической конференции, посвященной 110-летию РЭУ им. Г.В. Плеханова. Под ред. В. И. Ресина, 2017. - С. 247-251. – 0,3 п.л. (авторских - 0,15 п.л.)

11. Веневцев, Е.О., Вьюнов, С.С. Экономические инструменты развития транспортных систем современных мегаполисов / Е.О. Веневцев, С.С. Вьюнов // Экономика, управление и право: инновационное решение проблем. Сборник статей XI Международной научно-практической конференции: в 2 частях, 2018. - С. 267-270. - 0,24 п.л. (авторских – 0,12 п.л.)

12. Веневцев, Е.О., Носов С.И. Анализ законодательной базы изъятия земельных участков для нужд города и особенностей процесса на территориях «Новой Москвы» / Е.О. Веневцев, С. И. Носов // Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании. Материалы V Международной научно-практической конференции 10 апреля 2015 г. Под ред. В. И. Ресина, 2015. - С. 269-273. - 0,2 п.л. (авторских - 0,1 п.л.)