

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

на диссертацию Бреус Натальи Леонидовны на тему:

«Повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – строительство); экономика предпринимательства

1. Актуальность исследования

К началу 2020 г. в Российской Федерации из-за несовершенства системы ценообразования, затрудняющего прозрачность формирования стоимости, сложности бюрократических процедур, снижающих оперативность деятельности и ряда других причин, усугубилась кризисная ситуация в строительстве. В результате целый ряд компаний, несправившихся с создавшейся ситуацией, понесли убытки и были вынуждены обанкротиться. В то же время, необходимость реализации Федеральных целевых программ требует совершенствования методов, повышающих привлекательность реализации проектов строительства для инвесторов.

Повышение инвестиционной привлекательности возможно, но при условии достижения целей для каждого участника процесса: подрядные организации и инвесторы должны получить запланированную прибыль, а государство – качественную инфраструктуру. Таким образом, системное решение следует искать в плоскости повышения эффективности работы исполнителей (подрядчиков) для получения ими прибыли с одной стороны, и, с другой, в плоскости повышения эффективности инвестиций для инвесторов и государства, как конечного выгодоприобретателя.

В этой связи, автором справедливо принято решение провести анализ существующих проблем и предложить методы их совершенствования с ис-

пользованием современных цифровых технологий. Расчет стоимости строительства методом калькулирования ресурсов, предусмотренных проектом и графиком производства работ, позволит осуществлять планирование поставок (материалов и ресурсов), обеспечить соответствующий контроль затрат, внедрить систему мотивации и проведение анализа отклонений за счет синхронности данных на всех этапах жизненного цикла проекта. Внедрение цифровых технологий повысит скорость получения и обработки данных, что, в свою очередь, обеспечит прозрачность деятельности. Такой системный подход к вопросам формирования цены, управления затратами, контроля, системы мотивации, учета и создания на их основе каталога нормативов, используемых для планирования строительства на первоначальном этапе, необходим для повышения инвестиционной привлекательности проектов.

Таким образом, актуальность темы диссертационной работы обусловлена тем, что существует необходимость разработки теоретического и методического инструментария и рекомендаций, необходимых для достижения своих целей участниками инвестиционного проекта.

2. Степень обоснованности научных положений,

выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации

Обоснованность научных положений обусловлена применением методов сравнительного анализа, обработки статистической информации и логического моделирования. В качестве информационной базы были использованы статистические и аналитические материалы, разработки и методические рекомендации исполнительных органов власти Российской Федерации и профессиональных участников строительного рынка. Исследование выстроено последовательно и приводит автора от постановки проблем, сделанной на основе изучения состояния строительства, до методических и практических способов, направленных на их устранение или минимизацию. Материалы работы были апробированы в печати, все пункты научной новизны были опубликованы.

3. Достоверность и новизна результатов исследования

Исследования автора, которые представлены на международных и все-российских конференциях, а также опубликованы в ведущих рецензируемых изданиях, одобрены экспертным сообществом, подтверждают достоверность результатов. Авторские выводы и рекомендации согласуются с данными других специалистов, изучающих подобную проблематику.

Новизна полученных результатов обусловлена применением нового подхода к инструментарию, позволяющему обеспечить достижение целей всеми участниками инвестиционно-строительного проекта (ИСП) повысить прозрачность деятельности и качество управленческих решений.

Следующие положения, разработанные автором, отличаются комплексным системным подходом автора и обладают научной новизной.

Автором выявлены проблемы, возникающие на стадии формирования сметной стоимости и оплаты за выполненные работы: прогрессирующий дисбаланс между размером инфляции, учитываемым при формировании стоимости контрактов на выполнение СМР, и фактическим изменением цен производителей материалов и конструкций; заниженные нормативы – в частности, накладных расходов (НР); несоответствие набора ресурсов для производства работ между сметой и проектом, не позволяющее сформировать объективные выводы достаточности цены и создающее убытки у строительных организаций. Учитывая, что строительство автомобильных дорог осуществляется за счет бюджетных средств и ценообразование базируется не на рыночных условиях, а на условиях заказчика с использованием норм, то подрядчик не имеет возможности использовать иные механизмы и инструменты при заключении договора. Поэтому создание прозрачной системы ценообразования, которую можно интегрировать в последующие процессы управления (планирование, мотивация и учет), покрывающей все затраты подрядчика и обеспечивающей получение им прибыли, является ключевой задачей для повышения инвестиционной привлекательности проектов (стр. 13-33).

Применение разработанной автором концепции, предусматривающей расчет цены на основе использования метода укрупненных нормативов (НЦС) с выплатой полной стоимости на основе «фиксированной цены» для типовых проектов, позволит сократить затраты на администрирование процесса подготовки смет и прием выполненных работ, что также будет способствовать мотивации подрядчика к использованию наиболее эффективных способов производства работ и инноваций для того, чтобы увеличить прибыль. Для технологически сложных, индивидуальных проектов, автор предлагает осуществлять расчет методом калькулирования затрат на основе проекта организации строительства («ресурсный метод на основе ПОС»). Накопление базы данных, создаваемой в том числе с использованием цифровых технологий, позволит хранить информацию о фактических затратах, оптимизируя которые, можно использовать для будущих проектов (стр. 68-74).

Далее, автором последовательно раскрыт алгоритм расчета величины капитальных затрат методом «ресурсный метод на основе ПОС», в основе которого лежит расчет необходимого количества ресурсов не по устаревшим нормам, которые не отражают действительности, а требуемого для строительства в соответствии с длительностью работ. Тем самым учитывается увеличение времени работы техники и персонала на стыках разных технологических процессов (например, на период приемки скрытых работ, что зависит не от действий подрядчика, а от действий заказчика и иных контролирующих организаций). Применение данной модели позволяет повысить качество управления проектом (осуществлять планирование работ и ресурсов в соответствии с графиком и бюджетом); синхронизировать расчет стоимости с бухгалтерским учетом, дополнив его счета соответствующей аналитикой; осуществлять мониторинг отклонений значений фактических затрат от плановых в процессе строительства; использовать в основе системы мотивацию персонала (стр. 74-82).

Дополняет предложенный «ресурсный метод расчета на основе ПОС» механизм учета фактического времени работы персонала, машин и механиз-

мов с использованием цифровых технологий, что позволит получить информацию о фактических затратах, обработать и сопоставить ее с плановой, осуществлять своевременный мониторинг в удаленном доступе в режиме онлайн и принимать обоснованные решения (стр. 82-99).

С целью увеличения объемов финансирования со стороны публичного партнера автором предложен механизм софинансирования затрат в форме реинвестирования налогов, генерируемых самим проектом в процессе выполнения СМР (налоги с заработной платы, НДС, налог на прибыль и пр.), что может быть достигнуто за счет будущего расширения налоговой базы в результате девелопмента прилегающих территорий (стр. 115-124).

Также разработано методическое обеспечение повышения прозрачности и оперативности деятельности за счет систематизации рисков; сокращения подготовительной стадии за счет изменения сроков административных процедур, предусмотренных законодательством; использования матрицы стоимости ГЧП-проектов по источникам финансирования и направлениям использования; механизма финансирования расходов инициатора на стадии проработки инвестиционного проекта из средств, предусмотренных сметами на содержание службы заказчика-застройщика (стр. 100-134).

Оппонент считает, что упомянутые достоинства диссертационного исследования являются новыми научными и методическими результатами, полученными лично соискателем.

Вместе с тем, по диссертационной работе Н.Л.Бреус следует отметить отдельные замечания.

4. Замечания по работе

1. В первой главе таблица 12 (стр. 37) не совсем понятен смысл рассмотрения большого массива данных, характеризующих спрос на услуги платных дорог в мире, так как далее по тексту диссертации детально этот вопрос не рассматривается. Мы считаем, что было бы логичнее связать полученные данные с результатами работы.

2. Таблица 8 (стр. 31) – не раскрыты причины возникающих отклонений количества ресурсов между сметой и проектом. Учитывая важность корректного определения количества ресурсов для объективности расчетов цен и последующего достижения целей участниками ИСП, следовало бы более подробно раскрыть выявленную проблему.

3. Таблица 19 (стр. 70) – отсутствует обоснование размера базового уровня вознаграждения в зависимости от уровня принимаемого частным партнером риска. Следует использовать интегральный показатель, учитывающий весь комплекс факторов (технических, экономических, юридических).

4. Предлагаемая автором по второй главе информационная модель (стр. 82-99) должна содержать описание организационных процедур по внедрению и использованию предлагаемой выше модели.

5. Третья глава (стр. 100-134) перенасыщена описанием различного инструментария повышения инвестиционной привлекательности: матрица стоимости, модели инвестирования, систематизация рисков, предложения по сокращению сроков подготовительного этапа и пр. Необходимо более критично подходить к предлагаемым механизмам.

Указанные замечания и недостатки носят рекомендательный характер и не снижают значимости работы.

5. Заключение по работе

Проведенный анализ позволил официальному оппоненту сделать следующие выводы:

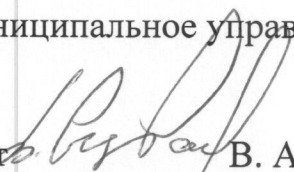
1) диссертация Бреус Натальи Леонидовны «Повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства» выполнена на актуальную тему, полученные автором результаты достоверны, выводы и заключения обоснованы. Диссертация является законченным научным исследованием, обладает научной новизной, практической и теоретической значимостью;

2) опубликованные автором научные работы и автореферат отражают основное содержание диссертации. Описанные в диссертации результаты опубликованы в достаточном объеме;

3) диссертационная работа является научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований разработан новый методический инструментарий, применение которого позволит обеспечить достижение целей всеми участниками инвестиционно-строительного проекта, повысить прозрачность деятельности и качество управленческих решений, что имеет важное значение для отрасли знаний – экономика строительства и предпринимательства. Диссертация соответствует критериям, установленным п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 №842;

4) автор диссертационной работы – Бреус Наталья Леонидовна – заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – строительство); экономика предпринимательства.

Официальный оппонент:

Профессор кафедры «Государственное и муниципальное управление»,
ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения», д.э.н, доцент  В. А. Рубан

ФИО лица, составившего отзыв: Рубан Владимир Алексеевич


Должность: профессор кафедры «Государственное и муниципальное управление»

Ученая степень, ученое звание: доктор экономических наук, доцент

Организация: ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения»,
630049, г.Новосибирск, ул.Дуси Ковальчук, д.191, e-mail gmu@sgups.stu.ru.

Тел. +7 (383) 328-03-64

Подпись Рубана В.А. заверяю

Начальник ОД УИД ФГБОУ «СГУПС» 

 О.А.Третьякова