

## **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**

Одной из причин смены Правительства в Российской Федерации зимой 2020 г. стал низкий темп экономического роста и невыполнение государственных программ. К этому времени строительный сектор испытывал серьезные трудности в своей деятельности. Реформа системы ценообразования, запланированная на 2015-2019 гг. затянулась и была перенесена на 2022 г. из-за отсутствия методик и базы данных о стоимости ресурсов. Вместе с этим, рынок испытывает большой интерес к цифровизации в строительстве, ожидая, что использование таких форм моделирования позволит повысить качество проектирования, скорость выполнения работ и прозрачность деятельности.

С другой стороны, подрядная форма выполнения строительно-монтажных работ (СМР) имея ряд преимуществ, имеет и недостатки. Например, неравномерное распределение риска, отсутствие гибкости из-за строгой стандартизации и регламентации влекут дополнительные затраты со стороны заказчика, подрядчика и контролирующих органов на постоянные урегулирования и согласования, а также блокирует внедрение инноваций в деятельность компаний. Использование форм государственно-частного партнерства (ГЧП) позволит сбалансировать риски и выгоды для партнеров за счет соответствующего распределения обязательств сторон. Однако, для по-

вышения инвестиционной привлекательности, необходимо доработать существующий теоретический и методический инструментарий, выявить системные проблемы и предложить комплекс корректирующих мероприятий.

Таким образом, тема исследования Бреус Натальи Леонидовны «Повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства» является актуальной.

## **2. Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Диссертация составлена логически последовательно в соответствии с поставленными целями и задачами. Работа состоит из трех глав, введения, заключения и списка литературы.

Обоснованность научных положений обеспечивается проведенным анализом существующей проблематики, исследованием большого массива статистической информации и использованием методов логического моделирования. Исследование базируется на использовании данных Федеральной службы государственной статистики, результатов анкетирования и опроса менеджеров строительных компаний, анализа конкурсной документации и смет, размещенных в открытом доступе. Следуя логике исследования, автор приходит от понимания ключевых проблем к постановке научных задач и их решению. Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации – высокая.

## **3. Достоверность и новизна результатов исследования**

Достоверность научных результатов, полученных соискателем, подтверждается одобрением профессионального экспертного сообщества. Полученные выводы представлены на научных и практических конференциях (в том числе международных), опубликованы в журналах и использованы в де-

тельности строительных компаний, о чем представлен акт о практическом внедрении.

Положения, изложенные в научной диссертации, обладают новизной, которая обусловлена наличием системного подхода к управлению инвестиционно-строительными проектами (ИСП). Систематизация достигается за счет использования структурированных данных о ресурсах и их цене по всей цепочке бизнес-процессов (ценообразование, бюджетирование, логистика, планирование, проектирование, мотивация, учет и контроль), которые уточняются и наполняются деталями по мере продвижения проекта. Таким образом, с одной стороны, автором предлагаются современные инструменты для снижения капитальных затрат частного партнера, а с другой стороны – инструменты, повышающие доступность финансирования и оперативность действий публичного партнера.

Автором внесен вклад в осмысление закономерностей произошедшего кризиса в сегменте транспортного строительства (автомобильные дороги и мосты). Были исследованы, обнаружены и проиллюстрированы на примерах проблемы, связанные с использованием устаревшей системы ценообразования на основе базисно-индексного метода. В работе выполнен постатейный анализ затрат (материалы, зарплата, машины и механизмы, накладные расходы) и выявлен дисбаланс между начальной ценой контракта, которая рассчитывается по сметным нормам, и фактическими расходами на строительство (стр. 13-33).

Автором рассмотрены существующие подходы к вопросам формирования цены и на основе агрегирования отдельных положений создана новая концепция, позволяющая использовать существующие преимущества и исключить недостатки. Так, в результате автором предложена идея использовать существующие укрупненные нормы для определения фиксированной стоимости типовых конструкций, рассчитываемой один раз при заключении соглашения, в пределах которой частный партнер несет все риски получения прибыли и убытка. Для индивидуальных проектов автор предлагает произво-

дить расчет на основе расчета стоимости используемых ресурсов. Трудоемкость этого подхода диктует потребность в использовании цифровых технологий, повышающих оперативность и достоверность расчетов (стр. 68-74).

Автором предложено изменить способ определения количества ресурсов при расчете стоимости работ ресурсным методом. В отличие от существующих методических подходов, основанных на использовании норм для отдельных видов работ, автор предлагает новый («ресурсный метод (на основе ПОС)»), базирующийся на графике производства работ, что позволит учесть непрерывность работы техники и персонала в течении всего производственного цикла и обеспечит достоверность расчетов. График производства работ рассматривается автором как ключевым инструментом управления процессом. По мере развития проекта, первая версия графика наполняется деталями, которые интегрируются в систему управления затратами, материалами, персоналом и пр. Единство используемых обозначений и терминов (стоимостных составляющих и названий ресурсов) позволяет их сопоставить по всей цепочке, проводя соответствующий анализ и повышая качество и скорость принятия управленческих решений (стр. 74-82).

Далее, последовательно, автор предлагает использовать современные цифровые технологии с целью оптимизации затрат на выполнение расчетов и повышение их качества. Плановые затраты формируются на основе BIM-модели и библиотек, постоянно наполняемых обработанными данными с предыдущих проектов. Сбор фактических затрат осуществляется с применением технологий интернета вещей. Сопоставление плановых и фактических затрат осуществляются с использованием математических алгоритмов, результат которого переносится в библиотеку для последующего анализа и применения (стр. 82-99).

Дополнительно к существующим инструментам финансирования ГЧП-проектов автор предлагает использовать в качестве источника доходы от налогов, генерируемых самим проектом и уплачиваемых подрядными и иными организациями (стр. 115-124).

С целью совершенствования имеющегося методического инструментария, автор предлагает целый ряд механизмов, направленных на повышение прозрачности: систематизированы риски; сформулированы мероприятия для сокращения подготовительной стадии за счет сокращения установленных сроков; структурирована матрица стоимости ГЧП-проектов по источникам финансирования и направлениям использования (стр. 100-134).

#### 4. Замечания по работе

В качестве замечаний можно отметить следующее.

1. В работе недостаточно агрегированы имеющиеся научные результаты, достигнутые предшественниками. Так, на наш взгляд, следовало бы сделать больше акцентов, обобщить и дополнить имеющиеся знания выводами, сделанными автором.

2. В таблице 4 (стр. 22) представлены сценарии роста государственных расходов на оплату стоимости работ в зависимости от роста цены СМР. Следовало бы выполнить SWOT-анализ для каждого сценария для оценки всех возможностей, достоинств и недостатков каждого сценария.

3. Таблица 9 (стр. 32) содержит качественную аналитику и отражает диапазон разброса цен в зависимости от способа определения цены. Автору следовало бы провести более углубленный анализ с целью выявления причин такого разброса.

4. Информацию, содержащуюся в главе 1.3. (стр. 46-67), описывающую организационно-экономический механизм и этапы реализации ГЧП-проектов, логичнее было бы разместить во второй части работы.

5. Зарубежный опыт ценообразования, использования ГЧП-инструментов и ВІМ-технологий представлен в работе обзорно, чему следовало бы уделить больше внимания.

Замечания не отменяют положительной оценки и носят рекомендательный характер.

## 5. Заключение по работе

Диссертация Бреус Натальи Леонидовны «Повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства» является законченным научным исследованием, выводы и заключения обоснованы и достоверны. Диссертация обладает научной новизной и практической и теоретической значимостью. Все описанные автором результаты опубликованы в научных изданиях и отражают содержание работы.

В диссертации разработан методический инструментарий, использование которого позволит обеспечить повышение инвестиционной привлекательности проектов за счет комплексного подхода к вопросам управления, что является стратегически важной практической задачей и несет новые знания в области экономики строительства и предпринимательства. Диссертация является научно-квалификационной работой и соответствует критериям, установленным п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. №842;

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.

Главный технолог ООО «СК «Гермес»»

(ИП «ГПСК «Возрождение»»),

кандидат экономических наук

П. А. Лаврентьев

Сведения об оппоненте:

Общество с ограниченной ответственностью «СК «Гермес»» (ИП «ГПСК «Возрождение»») адрес: Михайловский пер., 4А, Санкт-Петербург, 198095



*27.04.2020*  
*Ирина Петровна Лаврентьева И.П.*  
*Заведующая кафедрой*  
*Экономической теории и истории*