

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА (МИИТ)»
(РУТ (МИИТ))

ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Москва, ГСП-4, 127994
Тел./факс: (495) 681-13-40, e-mail: tu@miit.ru
ИНН/КПП 7715027733/771501001
ОГРН 1027739733922

21 НОЯ 2017

№

Д/К

На №

от

«УТВЕРЖДАЮ»

Первый проректор
федерального государственного
бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Российский университет
транспорта (МИИТ)»
Виноградов В.В.



« 21 » ноября 2017 г.

ОТЗЫВ

ведущей организации

федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования «Российский университет
транспорта (МИИТ)»

на диссертацию Ременцова Александра Андреевича

на тему «Оценка рисков государственно-частного партнерства при
реализации инфраструктурных проектов в автодорожном комплексе»,
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 - транспорт)

Актуальность темы диссертационной работы

В настоящее время в Российской Федерации транспортная инфраструктура является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной инфраструктуры. Устойчивое развитие транспорта и транспортной инфраструктуры является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Прогрессивная практика свидетельствует о широком распространении различных моделей государственно-частного партнерства в транспортных отраслях, особенно при строительстве автомобильных дорог, крупных туннелей и мостов, обеспечивающих успешное выполнение программ развития транспортных комплексов под контролем государства.

При этом проблема отсутствия эффективных инструментов и методик комплексной оценки многочисленных рисков, возникающих при запуске проектов в рамках моделей государственно-частного партнерства остается до сегодняшнего дня до конца не исследованной; не сформулирован единый инструментарий эффективной оценки рисков и нет рекомендаций по их распределению между частным бизнесом и государством при реализации инфраструктурных проектов в автодорожном комплексе.

Все вышесказанное предопределило выбор темы исследования, актуальность и научно-практическая значимость которой не вызывает сомнений, так как исследуемые в ней проблемы требуют всестороннего изучения.

Содержание и структура диссертационной работы

Область исследования соответствует пункту 1.4.84 – «Оценка экономической эффективности нового транспортного строительства, технического перевооружения и модернизации путей сообщения» и 1.4.86 – «Исследование экономической эффективности новых форм и способов организации перевозок, транспортного строительства, технического обслуживания и ремонта подвижного состава» паспорта специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт)».

Представленное диссертационное исследование имеет четко сформированную структуру; материал изложен с учетом логической последовательности элементов и факторов исследуемых проблем и объектов, исходя из поставленных цели и задач исследования. Структура работы состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемой литературы и двух приложений.

Во введение обоснована актуальность темы исследования; определены цели, задачи, объект и предмет исследования, методологическая и информационная база исследования; сформулирована научная новизна, теоретическая и практическая значимость исследования; приведенные данные об апробации и практическом использовании основных результатов диссертационного исследования.

В *первой главе* «Теоретические аспекты партнерства государства и бизнеса как инструмента развития и реализации проектов в области инфраструктуры автодорожного комплекса» проведен анализ содержания понятия «государственно-частное партнерство» в области инфраструктуры автодорожного комплекса; дана характеристика принципов и форм государственно-частного партнерства в инфраструктуре автодорожного комплекса, рассмотрены методические вопросы организации

государственного регулирования партнерства на транспорте, предложена авторская классификация рисков этой формы сотрудничества в автодорожном комплексе.

Во *второй главе* «Методические подходы оценки и классификации рисков государственно-частного партнерства для проектов в области инфраструктуры автодорожного комплекса» рассмотрены особенности применения механизмов ГЧП в инфраструктуре автодорожного комплекса России; дана оценка перспектив и препятствий их внедрения, сформирован алгоритм оценки эффективности проектов ГЧП в инфраструктуре автодорожного комплекса, предложена уточненная матрица рисков, выявлены факторы, определяющие эффективность государственно-частного партнерства в области инфраструктуры автодорожного комплекса, систематизированы объекты, входящие в инфраструктуру дорожного сервиса и проведен их анализ, сформулированы основные цели и задачи по развитию объектов дорожного сервиса, предложены методические подходы к исследованию причин возникновения рисков государственно-частного партнерства.

В соответствии с поставленными в диссертационной работе задачами по проведению исследования по разработке методики оценки рисков государственно-частного партнерства для объектов инфраструктуры автодорожного комплекса в материалах *третьей главы* «Разработка методики для оценки рисков государственно-частного партнерства при реализации проектов в области инфраструктуры автодорожного комплекса на основе построения математической модели» автором на основе проведенного им анализа построена математическая модель оценки мнений экспертов и сформированы группы рисков, характерных для проектов государственно-частного партнерства в области инфраструктуры автодорожного комплекса.

В заключительных параграфах третьей главы приведены результаты оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства по строительству автомагистрали Москва-Санкт-Петербург и сформулированы предложения по совершенствованию механизма государственно-частного партнерства в транспортной отрасли.

В заключении изложены основные выводы, предложения и рекомендации, предложенный в диссертационной работе инструментарий, позволяет повысить точность прогноза количественных значений факторов риска и снизить возможные потери путем более эффективного распределения рисков между участниками проекта.

Обоснованность и достоверность результатов, выводов и положений диссертации

Обоснованность положений и выводов, сформулированных в диссертации, обеспечивается использованием в качестве теоретической и прикладной основы диссертационной работы фундаментальных исследований зарубежных и отечественных ученых по проблемам анализа механизмов государственно-частного партнерства, анализом применения федерального и регионального законодательства, направленного на решение проблем инфраструктуры и развитие государственно-частного партнерства в сфере транспортной инфраструктуры; адаптацией классических моделей и методов к сфере диссертационного исследования; отражением автором основных положений диссертации в журналах, рекомендуемых ВАК; апробацией результатов исследования на международных научно-практических конференциях.

В процессе диссертационного исследования использованы аппарат системного анализа и математической статистики, инструменты экономического и статистического анализа.

Использование данного инструментария обеспечивает научную достоверность и аргументированность полученных научно-исследовательских результатов.

Научная новизна и научные результаты диссертационного исследования и личный вклад автора

В диссертации полно и логично формулируются цель исследования и перечень задач, решение которых позволяет осуществить эту цель.

Основной целью диссертационного исследования является разработка комплексной методики оценки рисков для проектов с использованием моделей государственно-частного партнерства в области инфраструктуры автодорожного комплекса.

Научные положения и результаты, сформулированные автором и выносимые на защиту, безусловно, обладают новизной, логично вытекают из содержания диссертации, являются обоснованными и достоверными.

В качестве наиболее существенных научных результатов диссертационной работы можно выделить следующие:

- уточнено понятие государственно-частного партнерства в области транспортной инфраструктуры;
- проведён системный анализ и классифицированы модели ГЧП с выявлением их основных признаков;
- выявлены основные факторы и параметры (финансово-экономические характеристики проекта), определяющие эффективность ГЧП в

- инфраструктуре автодорожного комплекса и предложен алгоритм оценки эффективности проектов ГЧП;
- выполнено исследование по ранжированию характерных рисков для проектов инфраструктуры автодорожного комплекса и предложена уточненная классификация рисков;
 - разработана математическая модель оценки рисков проектов ГЧП в инфраструктуре автодорожного комплекса;
 - даны практические рекомендации по совершенствованию механизма оценки рисков ГЧП в инфраструктуре автодорожного комплекса.

Особый практический интерес представляют разработанный в диссертации способ построения уточненной матрицы рисков для ГЧП проектов в области инфраструктуры автодорожного комплекса с последующей разработкой модели для экспертного опроса, а также разработанные научно-методические рекомендации и методика оценки эффективности от реализации проектов ГЧП в инфраструктурных объектах автодорожного комплекса, отличающаяся от существующих подходов и включающая экономическую и социальную эффективность.

Следует подчеркнуть полное соответствие научных результатов поставленным задачам исследования. Представляется, что рецензируемая работа в достаточной мере раскрывает те задачи, которые были поставлены перед ее автором, и цели диссертации достигнуты.

Результаты диссертационной работы Ременцова А.А. получены лично автором, апробированы в публикациях автора и его докладах на конференциях в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) в г. Москва в 2013-2017 гг., а также на международной конференции в Германии (университет Фленсбурга) в 2016 г.

Кроме того, положения диссертационной работы приняты к использованию в ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (ОАО НИИАТ)», при оценке эффективности инвестиционных проектов на принципах ГЧП и инвестиционных рисков на автомобильном транспорте. Результаты диссертационного исследования приняты к использованию и учету в проектной деятельности ОАО «Трансстроймеханизация» и ООО «Стройальянс».

Автореферат содержит основной материал, изложенный в тексте диссертации.

Новизна и достоверность выдвинутых диссертантом положений подтверждены использованием современных методов научного исследования, экономического анализа, элементов математического моделирования и математической статистики.

Значимость полученных результатов для науки и практики

Диссертационная работа Ременцова А.А. является научным исследованием и основные результаты состоят в том, что в рассматриваемой методике сформирован научно-методический подход к расчёту показателей общественной и коммерческой эффективности проекта.

Разработанная автором методика позволила на этапе планирования проектов осуществлять управление рисками проектов, в период реализации проектов систематически проводить выявление и классификацию событий, которые могут отрицательно повлиять на ход проведения работ или на сами проекты в целом, и своевременно вырабатывать методы реагирования на риски, имеющие целью уменьшить степень отрицательных влияний на проекты.

Практическая значимость работы определяется возможностью разработки рекомендаций по повышению эффективности реализации проектов в автодорожном комплексе. Результаты работы могут быть использованы органами местного самоуправления, частным бизнесом, а также при разработке региональных и федеральных стратегий развития автодорожного комплекса.

Общие замечания и рекомендации по диссертационной работе

Несмотря на основательность разработки темы и решения ряда важных научно-практических задач, в работе можно отметить следующие недостатки:

1. Рассматривая опыт использования механизмов и моделей ГЧП в инфраструктурных проектах автодорожной отрасли, соискатель прежде всего сосредотачивается на анализе практики экономически развитых стран, не уделяя должного внимания развивающимся. При этом, развивающиеся страны, такие как Индия и Китай, обладают широким портфелем реализованных проектов ГЧП в сфере транспортной инфраструктуры и обладают богатым опытом использования механизмов ГЧП в подобных проектах. Вместе с тем руководства по государственно-частному партнерству стран, не имеющих столь многолетнего и масштабного опыта реализации проектов ГЧП, должны содержать более подробные рекомендации по оценке рисков проектов ГЧП.

2. Подчеркивая важность проведения экспериментальных расчётов, хотелось бы расширить количество рассматриваемых проектов в региональном разрезе. Проведение более полных расчетов, по нескольким проектам позволило бы более четко выделить возможность адаптации предложенной классификации рисков и математической модели их оценки. Тем не менее, следует подчеркнуть положительную сторону, что предложенная модель универсальна для широкого перечня моделей ГЧП в рамках реализации проектов в области инфраструктуры автодорожного комплекса, за счет полного и широкого перечня рисков, который был учтен при проведении экспертного опроса и при обработке его результатов.

Однако отмечаемые дискуссионные вопросы и замечания не снижают научной ценности выполненного исследования, его методологического и прикладного значения.

Заключение по диссертации о соответствии её требованиям «Положения о порядке присуждения ученых степеней»

В соответствии с п. 10. положения о присуждении ученых степеней диссертация подготовлена в виде рукописи, написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством и содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе автора диссертации в науку. В диссертации имеются сведения о практическом использовании полученных автором диссертации научных результатов, а также рекомендации по использованию научных выводов.

По п. 11. Основные научные результаты диссертации достаточно полно отражены в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК России.

По п. 14. В диссертации содержатся ссылки на авторов и источники заимствования материалов или отдельных результатов.

Диссертация Ременцова Александра Андреевича на соискание ученой степени кандидата экономических наук является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение комплексной задачи, связанной с оценкой рисков государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов в автодорожном комплексе, имеющей существенное значение для экономики страны в целом, что соответствует требованиям п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт)».

Отзыв обсужден и одобрен на заседании кафедры «Экономика и управление на транспорте» ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)» протокол от «30» октября 2017г. №7.

Терёшина Наталья Петровна,

д.э.н., профессор, специальность 08.00.05 «Экономика и управление на транспорте»

почтовый адрес: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д.9, стр.9

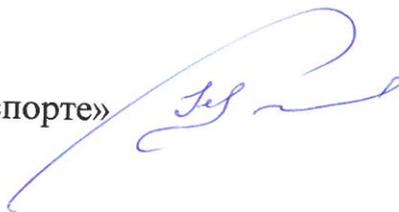
Тел.: +7 (985) 230-16-53

E-mail: mtk3403@mail.ru

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)» (РУТ (МИИТ))

Заведующий кафедрой

«Экономика и управление на транспорте»



Терёшина Н.П.

 / Керман С.Н. /