

В совет по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук Д 212.049.14 на базе ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

ОТЗЫВ

официального оппонента доктора экономических наук, профессора
Данилова Анатолия Ивановича на диссертацию

Фрейдиной Ирины Александровны на тему: «Финансовое обеспечение реализации транспортных инфраструктурных проектов», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности
08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит

Актуальность темы диссертационного исследования.

Приоритетным направлением реализации плана экономического развития страны все чаще рассматривают инновационное преобразование отрасли инфраструктурного строительства.

Транспортная инфраструктура Российской Федерации является одной из важнейших составных частей производственной и социальной инфраструктуры. Особое географическое положение России определяет колossalное значение транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны. Уровень развития транспортной инфраструктуры напрямую влияет как на удовлетворение социальных и производственных потребностей в стране, так и на реализацию экономических связей и на территории РФ, и за ее пределами.

Основная доля реализуемых инфраструктурных проектов в России в настоящее время главным образом финансируется за счет государственных средств. В условиях ограниченности бюджетных ресурсов всех уровней возникает потребность во внебюджетном финансировании.

Учитывая вышесказанное, можно утверждать, что диссертационное исследование Фрейдиной И.А. является своевременным и актуальным.

Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации.

Обоснованность и достоверность научных положений, выводов и рекомендаций основывается на изучении научных публикаций отечественных и зарубежных ученых по проблемам диссертационного исследования. Автор применил разнообразный научный инструментарий, включающий экономический анализ, системный подход, методы комплексного и сравнительного анализа, экспериментальные расчеты, что дает возможность судить об обоснованности положений и выводов диссертационной работы.

При написании диссертации автор использовал открытые статистические сборники Росстата, Банка России, Министерства финансов России, МВФ, ОЭСР, Всемирного банка, а также информацию международных исследовательских организаций, институтов, отдельных банков, консалтинговых компаний, информационных агентств, нормативно-правовую базу законодательных и исполнительных органов власти, разработки научно-исследовательских и проектных организаций применительно к проблеме диссертационного исследования.

Представленные в работе научные положения, выводы и рекомендации, полученные автором в ходе исследования, логичны и не вызывают сомнений.

Научная новизна, теоретическая и практическая значимость полученных результатов.

В соответствии с поставленной целью, автором диссертации выполнено глубокое исследование, направленное на разработку научно-методических подходов к оценке обеспечения инфраструктурных проектов финансовыми ресурсами в транспортной сфере. В теоретическом и практическом отношении, наиболее ценными являются следующие результаты исследования автора:

- дана оценка современного состояния инфраструктурных проектов, которая позволила выявить преимущества и недостатки существующих методов финансирования в транспортную инфраструктуру;

- на основе проведенного анализа автором предложена систематизированная модель факторов, ограничивающих финансовый потенциал обеспечения реализации транспортных инфраструктурных проектов на основании принципа «диагностики роста», при оценке развития транспортной инфраструктуры для выявления специфических барьеров эффективного развития. Применение данного принципа является новаторским подходом к изучению проблем финансирования инфраструктурных проектов в сфере транспорта;

- с позиции формирования методологической основы оценки рисков дефицита инвестиций в инфраструктуру России на показатели работы объектов транспортной инфраструктуры автором предложен современный метод эконометрической модели машинного обучения, на базе открытой библиотеки Scikit-learn (программная экосистема Python 3.8), с целью выявления математических зависимостей между объемом инфраструктурных инвестиций и ключевыми показателями работы транспортной инфраструктуры, что свидетельствует о нестандартном подходе к выявлению проблем финансирования инфраструктурных проектов;

- проведен анализ отечественного и зарубежного опыта финансирования проектов, где акцент был сделан на перспективу использования проектного финансирования с применением механизма ГЧП;

- в качестве взаимодействия между государством и частными инвесторами предложен механизм на основании структурирования сделки с распределением долей, функций и ответственности в проекте, активное внедрение аутсорсинга в проекты создания и модернизации объектов транспортной инфраструктуры во вспомогательных и обслуживающих бизнес-процессах, в частности, передачи формирования инвестиционного предложения в аутсорсинг;

- в рамках расширения рынка финансовых инструментов, автор предлагает создание и вывод на рынок новых финансовых продуктов – структурированную ноту на основе инфраструктурных облигаций, что потенциально позволит снизить риски инвесторов при вложении средств в высокорисковые и высокодоходные активы;

- для увеличения потенциала привлечения финансовых ресурсов в транспортную инфраструктуру со стороны государства автором предложено создание специального государственного инвестиционного фонда, на балансе которого будут находиться объекты транспортной инфраструктуры общественного назначения, которые не имеют на сегодняшний день стоимостной оценки. Обеспеченный реальными активами инвестиционный фонд сможет эффективно размещать свои акции и облигации на финансовом рынке страны для широкого круга инвесторов, привлекая тем самым значительные средства для реализации программ строительства и модернизации транспортной инфраструктуры. Для обеспечения эффективности и прозрачности управления активами фонда автор предлагает использовать последние достижения в области цифровой экономики, дорожной картой которой предусматривается создание цифровых платформ для исследования и совершенствования технологии блокчейн.

Таким образом, проведенное исследование имеет теоретическую и практическую значимость.

Теоретическая значимость результатов исследования заключается в углублении теоретических и методологических положений касающихся проблем финансирования инфраструктурных проектов, оказывая влияние на формирование концептуального подхода и систематизации применяемого инструментария.

Практическая ценность результатов исследования заключается в возможности использования методических положений и рекомендаций государственными органами власти при формировании политики стимулирования инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Материалы диссертационного исследования также могут быть использованы в учебном процессе по программа бакалавриата и магистратуры по направлению экономика.

Характеристика структуры, содержания и оформления диссертации.

Диссертационная работа Фрейдиной И.А., в рамках поставленной цели, является законченной научно-квалифицированной работой, в которой решены научные и практические задачи.

Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка сокращений и условных обозначений, списка литературы и приложений, объемом 191 страниц машинописного текста, включая 37 рисунков и 19 таблиц.

Во введении раскрыта актуальность темы диссертации, определена цель и задачи исследования, отражена научная новизна, практическая и теоретическая значимость проведенного исследования.

В первой главе рассмотрены теоретические основы управления проектами. Широко представлены различные подходы известных ученых по теме классификации источников финансирования проектов. Также, автором исследуются применяемые научно-практические подходы к финансированию инфраструктурных проектов в России и мировой практике.

Во второй главе анализируется система ограничений, оказывающих влияние на потенциал финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры. В результате анализа автором выделен специфический набор факторов, ограничивающих поток финансовых ресурсов в инфраструктурные проекты и предложена модель оценки потенциала развития транспортной инфраструктуры на основе «принципа диагностики роста».

В третьей главе даны научно-методические рекомендации по совершенствованию принципов финансирования инфраструктурных проектов в сфере транспорта. Предложен усовершенствованный механизм взаимодействия государства и частных инвесторов на основе ГЧП; обоснована конструкция нового финансового инструмента – инфраструктурной ноты; даны рекомендации по эффективности использования государственных активов в транспортной отрасли.

В заключении диссертации сформулированы основные результаты, которые подтверждают научную новизну и практическую значимость работы.

Вместе с тем по диссертации Фрейдиной И.А. можно сделать следующие замечания:

1. Соискатель при анализе литературных источников недостаточное внимание уделил отечественным исследованиям, отдав предпочтение публикациям зарубежных экономистов.

2. Последовательность изложения материала в диссертационной работе, на наш взгляд, является не совсем логичной. Так, материал параграфа 3.1, на наш взгляд, должен быть изложен в первой главе.

3. Недостаточное внимание уделяется освещению проблем реализации масштабных инфраструктурных проектов в Российской Федерации. Так, хотелось бы увидеть более развернутый анализ текущих проблем финансирования правительственного Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры.

4. Целесообразным было бы освещение позиции автора по проектам строительства в России железнодорожных высокоскоростных магистралей, в частности ВСМ Москва – Казань.

Данные замечания не оказывают существенного влияния на качественный уровень исследования и не ставят под сомнение его основные научные положения и практические рекомендации.

Соответствие автореферата основному содержанию диссертации.

Автореферат Фрейдиной И.А. отражает научную новизну и содержание диссертационного исследования в полной мере: основные положения и результаты исследования отражены в 9 публикациях общим объемом работ 5,4 п.л., в т.ч. 4 работы в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК Министерства науки и образования Российской Федерации и 1 статья в международном издании Scopus.

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней.

Диссертация Фрейдиной И.А. является законченным научно-квалификационным исследованием и свидетельствует о высокой научной квалификации автора. Работа выполнена автором самостоятельно и отражает умение ставить и решать важные научные и практические задачи в области финансирования транспортных инфраструктурных проектов.

Диссертация Фрейдиной И.А. отличается основательностью и высоким владением автором материалом. Полученные автором результаты обоснованы. Автореферат соответствует основному содержанию диссертации.

В соответствии с п.11 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. №842, основные научные результаты диссертации опубликованы в научных изданиях, включенных в перечень рекомендуемых ВАК.

В соответствии с п.14 Положения о присуждении ученых степеней в диссертации соискатель ученой степени ссылается на авторов и (или) источники заимствования материалов или отдельных результатов.

Обобщая вышесказанное, можно заключить, что диссертация Фрейдиной Ирины Александровны на соискание ученой степени кандидата экономических наук отвечает требованиям п.9 Положения о присуждении ученых степеней.

Автор диссертации Фрейдина Ирина Александровна заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит.

Профессор Департамента корпоративных
финансов и корпоративного управления
Факультета экономики и бизнеса
ФГОБУ ВО «Финансовый университет при
Правительстве Российской Федерации»,
доктор экономических наук,
профессор

Анатолий Иванович Данилов



125993 (ГСП-3), г. Москва, Ленинградский просп., 49
Тел.: 8 (499) 943-98-55, e-mail: aidanilov@fa.ru