

У спеціалізовану вчену раду Д 26.059.04
Національного транспортного університету
Міністерства освіти і науки України
01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1

ВІДГУК

офіційного опонента – кандидата економічних наук, доцента
БЕЗУГЛОГО АРТЕМА ОЛЕКСАНДРОВИЧА
на дисертаційну роботу **Цюман Євгенії Сергіївни** на тему:
**«Економічний механізм активізації інвестиційної діяльності підприємств
дорожнього господарства на засадах державно-приватного партнерства»**,
яка представлена до захисту на здобуття наукового ступеня кандидата
економічних наук за спеціальністю 08.00.04 - економіка та управління
підприємствами (за видами економічної діяльності)

1. Актуальність теми дисертації та її зв'язок з державними програмами розвитку.

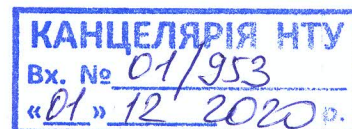
Розвиток мережі автомобільних доріг прямо впливає на підвищення транспортного потенціалу країни, зменшення витрат при перевезенні вантажів та пасажирів, а також підвищення безпеки дорожнього руху. Незадовільний стан об'єктів дорожньої інфраструктури знижує вантажо- та пасажиропотоки, що має негативний вплив на ефективність інших галузей національної економіки. Значна обмеженість у дорожніх підприємств як власних, так і залучених джерел фінансування, вимагає пошуку нових інвестиційних ресурсів і нормативно-правових механізмів їх залучення для реалізації масштабних програм дорожнього будівництва.

В роботі Цюман Є.С. розглянута можливість використання оригінальної, з урахуванням національних особливостей, моделі державно-приватного партнерства і запропоновано економічний механізм, який сприяє активізації інвестиційної діяльності дорожніх підприємств на основі гармонізації інтересів усіх суб'єктів дорожнього будівництва.

Актуальність теми обґрунтована Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018—2022 роки (затвердженою постановою Кабінету міністрів України від 23 листопада 2020 р. № 1150), Транспортної стратегії України до 2030 року (схваленою розпорядженням Кабінету міністрів України від 30 травня 2020 р. № 430-р).

В цих документах напрям фінансування дорожньої галузі із залученням приватних інвестицій визначений як один із пріоритетних.

Враховуючи наведене, можна стверджувати, що дисертаційна робота Цюман Є.С., в якій вирішено важливе науково-практичне завдання, обґрунтовані методичні та практичні положення щодо активізації



інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства за рахунок розширення обсягів і джерел фінансування є актуальною. Тематика дисертації тісно пов'язана з науково-прикладними проблемами та доповнює конкретні науково-дослідні роботи.

2. Ступінь обґрунтованості, достовірності і новизни наукових положень, висновків та результатів дисертації.

Одержані здобувачем результати є достовірними та об'єктивними. Достовірність і обґрунтованість висновків і рекомендацій, наведених в дисертаційній роботі, забезпечується використанням загальнонаукових і спеціальних методів дослідження. Наукові положення і висновки дисертації сформульовані дисертантом на основі опрацювання та ґрунтовного аналізу значної кількості українських та іноземних наукових джерел і матеріалів статистичної звітності, нормативних та нормативно-правових документів державних органів влади.

Дисертантом конкретно визначено мету, об'єкт та предмет дослідження.

Перелік поставлених завдань розкриває мету, а їх вирішення поглиблює теоретичне напрацювання. Розроблені методичні та практичні рекомендації є логічними складовими запропонованого економічного механізму та у сукупності вирішують важливе завдання активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства шляхом розширення джерел фінансування на основі застосування моделей державно-приватного партнерства.

Вирішення поставлених в дисертації завдань було здійснено шляхом комплексного використання методів дослідження загальнонаукового та прикладного характеру: економіко-статистичних, метод статистичного спостереження, статистично-графічного аналізу, структурного аналізу, економічного аналізу, системного аналізу та економіко-математичного моделювання.

Достовірність та науково практична цінність отриманих результатів підтверджується їх апробацією на міжнародних та українських науково-практичних конференціях, зокрема, LXVII—LXIX, LXXII наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та працівників відокремлених структурних підрозділів НТУ (м. Київ, 2011-2013, 2016), міжнародних науково-технічних конференціях «Покращення конструктивних та експлуатаційних показників автомобілів і двигунів» (м. Київ, 2013, 2015), Міжнародній науково-практичній онлайн-конференції «Антикризове управління економікою України: нові виклики» (м. Київ, 2015), XXIV, XXVI, XXIX, XXX Міжнародних конференцій «Konferencja miedzynarodowej «Sistemy I srodki transportu samochodowego. Webrane zagadnienia» (м. Ржищів, Польща, 2013, 2015, 2018, 2019), впровадженням результатів дослідження у навчальний процес закладу вищої освіти (довідка від 12.11.2019 № 2366/2) та використанням в практичній

діяльності ДП «ДерждорНДІ», що є головною науково-дослідною установою України з питань будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг і транспортних споруд, головною організацією з питань ціноутворення в дорожньому господарстві (довідка від 14.05.2019 № 19.2–4–509).

Структурі та змісту дисертації притаманна логічна послідовність розкриття висунутої автором наукової мети. Розділи дослідження взаємопов'язані: теоретичні основи, аналіз діючої практики, методичні основи щодо оцінювання економічної ефективності інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах ДПП та техніко-економічного обґрунтування доцільності приватно-державного фінансування проєктів дорожнього будівництва. Теоретико-концептуальні засади в сукупності з методичним інструментарієм формують надійну наукову платформу для проведення структурованого аналізу. Мета та завдання дослідження із предметом, об'єктом та отриманими висновками є узгодженими.

Враховуючи, що дисертант в дисертаційній роботі розглядає економічні ефекти від інвестиційної діяльності для суб'єктів господарювання – дорожньо-будівельних організацій, перевізників, приватних інвесторів, дисертаційна робота відповідає спеціальності 08.00.04 - економіка та управління підприємствами» (за видами економічної діяльності) за напрямом досліджень – «інвестиційна й інноваційна діяльність підприємства».

У дисертаційній роботі Цюман Є.С. сформульовано та обґрунтовано низку положень, висновків та рекомендацій, які відзначаються науковою новизною та мають практичну спрямованість щодо активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства за рахунок розширення обсягів і джерел фінансування.

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Цюман Євгенії Сергіївни можна оцінити як закінчене дослідження з вагомими науковими результатами, які є достатньо обґрунтованими та достовірними.

До основних положень, які визначають новизну дисертаційної роботи, належать:

- методичні основи розподільно-погоджувальної системи техніко-економічного обґрунтування доцільності приватно-державного фінансування проєктів дорожнього будівництва, сутність яких полягає у формуванні математичної моделі оцінювання соціально-економічних і екологічних ефектів від експлуатації об'єкту інвестування і визначення плати за проїзд, що гармонізує інтереси всіх учасників проєкту і забезпечує отримання економічної вигоди від користування дорогою. Економічний зміст розробленої системи полягає у багатоаспектному оцінюванні складових економічної ефективності всіх учасників інвестиційного проєкту і визначенні тарифів за користування об'єктом дорожнього господарства, що дозволяє при досягненні необхідних показників експлуатації об'єкта дорожнього

господарства забезпечити економічну вигоду всім учасникам державно-приватного партнерства;

- методичні основи оцінювання економічної ефективності інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства за рахунок розширення складових ефективності, що поряд з традиційними на сьогодні факторами її формування залежно від вартості, строку окупності будівництва та плати за користування об'єктом будівництва, визначеної на основі економічної вигоди споживачів, враховують також інтенсивність руху, яка має нелінійний характер впливу на фінансовий результат інвестиційної діяльності;

- методичні основи оцінювання екологічного ефекту за рахунок використання при визначенні екологічних витрат не тільки інтенсивності, а і структури потоку транспортних засобів. У зв'язку з цим запропоновано використання коригувального коефіцієнту, який враховує зміну структури потоку транспортних засобів, що залежно від типів енергоустановок з різними екологічними нормами від Євро 0 до Євро 6, у тому числі гібридними та електричними, мають різні питомі викиди шкідливих речовин;

- спосіб визначення тарифу за користування об'єктом дорожнього господарства, що враховує економічну вигоду споживачів, з одного боку, та забезпечення необхідних строку окупності і рентабельності інвестицій партнерів з іншого, який запропоновано розширити кількістю параметрів оцінювання, зокрема, у доповнення до вже застосовуваних параметрів (час у дорозі та час доставки вантажів, витрати на паливно-мастильні матеріали та шини, збитки від дорожньо-транспортних пригод та забруднення навколишнього середовища) додати витрати на технічне обслуговування і поточний ремонт, включаючи вартість запчастин та амортизацію в залежності від строку експлуатації транспортних засобів різних категорій;

- процедура взаємодії суб'єктів державно-приватного партнерства в процесі реалізації інвестиційного проекту дорожнього будівництва, що унеможливорює спотворення реальної величини економічного ефекту і підвищує довіру партнерів при визначенні частки кожного в доходах і витратах при будівництві та експлуатаційному утриманні дороги, а також забезпечує окупність вкладених коштів. Для мінімізації можливих зловживань пропонується впровадження системи контролю за обсягом наданих послуг користувачам об'єкту дорожнього господарства на основі удосконаленої автоматичної системи ідентифікації користувачів та оплати послуг.

3. Оцінка змісту дисертації та її завершеності.

Дисертація написана діловою українською мовою та характеризується сучасним стилем подачі матеріалу. Сукупність використаних академічних мовних конструкцій забезпечує науковий стиль дисертації.

Дисертаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 256

сторінок, включаючи 176 сторінок основного тексту, 13 таблиць, 53 рисунків, 15 додатків та список використаних джерел із 209 найменувань.

Оформлення відповідає чинним вимогам.

Зміст розкриває тему дисертації, відображає послідовність досягнення мети та вирішення завдань дослідження.

Структура роботи логічна, викладення матеріалу послідовне, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах досліджень автора.

Представлена робота є цілісною та завершеною.

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, сформульовано мету й завдання, об'єкт та предмет дослідження, висвітлено наукову новизну й практичну цінність отриманих результатів, надано інформацію щодо особистого внеску здобувача та апробацію результатів.

У першому розділі «Теоретичні основи активізації інвестиційної діяльності в дорожньому господарстві на засадах ДПП» визначено економічні передумови необхідності, а також методи та інструменти активізації інвестиційної діяльності, дано характеристики джерел її фінансування.

Автором здійснено аналіз структури автомобільних доріг України, їх місця в загальній мережі міжнародних транспортних коридорів. Наведена динаміка розподілу типів автомобільних доріг за видом покриття та довжини новозбудованих, реконструйованих та відремонтованих доріг. Ці показники розглянуто у контексті безпеки, доступності та швидкості при користуванні дорогами, рівня автомобілізації. Дано порівняння з іншими країнами. На основі цих даних сформульовано основні проблеми розвитку дорожнього господарства.

Окремої уваги заслуговує застосований автором підхід до визначення структури дорожнього господарства, що дозволив представити його як сукупність взаємодіючих між собою суб'єктів господарювання, зокрема, замовників, підрядників та користувачів, та об'єктів, зокрема, автомобільних доріг та інженерних споруд, які здійснюють відповідні напрями діяльності, направлені на сприяння функціонуванню та розвитку мережі доріг, забезпечуючи економічну, екологічну та соціальну безпеку.

В частині характеристики джерел фінансування інвестиційної діяльності автором виділено державне, приватне та міжнародне фінансування.

Розглянуто основні джерела наповнення Державного дорожнього фонду та об'єкти, які фінансуються за рахунок нього відповідно до діючого законодавства.

Виконано огляд досліджень щодо особливостей залучення іноземних інвестицій та проаналізовано їх динаміку за видами економічної діяльності.

Далі автором наведено детальну характеристику механізму державно-приватного партнерства, яке розглядається як основа для реалізації різних методів та інструментів активізації інвестиційної діяльності. Дано огляд визначення поняття ДПП, спільні принципи реалізації різноманітних проєктів на його засадах, розкрито сутність ДПП, наведено його нормативну правову базу застосування. Виконано аналіз досконалості діючої нормативно-правової

бази у порівнянні з міжнародними стандартами за різними концептуальними, регулюючими, процедурними та іншими критеріями.

Автором також здійснено аналіз різних програмних і стратегічних документів щодо застосування ДПП в розвитку дорожнього господарства, зокрема, Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки, Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Розглянуто існуючі типи договорів, що можуть бути реалізовані в рамках ДПП згідно з міжнародною класифікацією та можливості їх використання в Україні.

Автор детально аналізує реальну схему співпраці держави з приватним партнером на принципах концесії, що розроблена Державним агентством автомобільних доріг України та формує на основі її недоліків основу для реалізації економічного механізму активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах ДПП. Крім того, в розділі наведено стислий огляд процесу реалізації проєкту розвитку на засадах ДПП та можливі ризики під час його реалізації.

Проведений аналіз дав можливість автору зробити висновки щодо необхідності здійснення процесів удосконалення об'єктів дорожнього господарства у відповідності до сучасних умов, розширення джерел фінансування насамперед за рахунок ефективної реалізації договорів на засадах державно-приватного партнерства.

У другому розділі «Аналіз діючої практики інвестиційної діяльності в дорожньому господарстві на засадах державно-приватного партнерства» проаналізовано динаміку та достатність джерел інвестування у дорожнє господарство та ефективність методів активізації інвестиційної діяльності.

Аналізуючи динаміку інвестування в дорожньому господарстві автор широко використовує порівняльний аналіз за показниками інвестиційних проєктів різних країн світу. Наводяться дані щодо вартості та окупності таких проєктів. Для порівняння наводяться дані щодо фінансування об'єктів дорожнього господарства з державного бюджету України та аналіз цих видатків за останні роки.

Ці дані у контексті фінансових потреб дорожнього господарства дозволяють оцінити рівень достатності існуючого державного фінансування інвестиційної діяльності для реалізації різних проєктів розвитку. Також здійснено аналіз ціноутворення під час реалізації таких проєктів. Зазначається, що велика кількість впроваджених інвестиційних проєктів була реалізована із залученням зовнішніх іноземних інвесторів і частка бюджетного фінансування Укравтодору спрямовується на погашення боргових зобов'язань перед іноземними інвесторами. Автор цим робить загальний висновок про значне недофінансування суб'єктів і об'єктів дорожнього господарства. Також представлений аналіз факторів впливу на інвестиційну привабливість об'єктів

дорожнього господарства, як важливий аспект ефективності здійснення щодо них інвестиційної діяльності.

З метою розробки методичних основ оцінювання економічної ефективності методів активізації інвестиційної діяльності у дорожньому господарстві автором проаналізовано статистичні дані щодо використання суб'єктами автомобільного транспорту об'єктів дорожнього господарства, з урахуванням зареєстрованих в Україні і транзитних вантажних та пасажирських автомобілів. Ці дані використано для визначення загального та корисного пробігу транспортних засобів, обсягів вантажних і пасажирських перевезень, що дозволяють встановити ефективність використання автомобільного транспорту на існуючій мережі автомобільних доріг загального користування. У подальшому дослідженні ці дані використано у якості вихідних для оцінювання економічних ефектів від впровадження проєктів розвитку на засадах ДПП.

Також автор аналізує існуючі методики для визначення соціального, економічного та екологічного ефектів у випадку нового будівництва автомобільних доріг на засадах концесії. Об'єднання цих методик у єдиний підхід з додаванням окремих суттєвих складників витрат та врахуванням екологічних витрат дозволяє сформулювати методичний підхід до визначення відповідних ефектів при реалізації конкретного проєкту розвитку об'єкта дорожнього господарства. З цією метою автор, використовуючи системний підхід, формує модель оцінювання економічної ефективності методів активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства, яка є основою розподільно-погоджувальної системи техніко-економічного обґрунтування доцільності приватно-державного фінансування проєктів дорожнього будівництва.

У третьому розділі «Методи та моделі активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах державно – приватного партнерства» представлено структуру економічного механізму активізації та методичні основи оцінювання економічної ефективності інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах ДПП; розроблено розподільно-погоджувальну систему техніко-економічного обґрунтування доцільності приватно-державного фінансування проєктів дорожнього будівництва.

В цьому розділі автор представляє концепцію розвитку підприємств дорожнього господарства з використанням механізму активізації інвестиційної діяльності на засадах ДПП. Економічний механізм, що використовується, представлено як сукупність організаційних, економічних, нормативно-правових методів та інструментів розширення обсягів інвестування в будівництво та утримання об'єктів дорожнього господарства, оснований на інтеграції взаємодії і взаємовигідній співпраці партнерів при реалізації проєктів дорожнього будівництва. Визначено мету, принципи, завдання, суб'єкти і об'єкти під час реалізації зазначеного економічного

механізму. Представлено інструменти реалізації у вигляді економічних, організаційних та нормативно-правових методів та очікувані результати.

На основі сформованої у другому розділі моделі оцінювання економічної ефективності методів активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства в рамках реалізації економічного механізму автор формує розподільно-погоджувальну систему техніко-економічного обґрунтування доцільності приватно-державного фінансування проєктів дорожнього будівництва. Система враховує соціально-економічні та екологічні ефекти від експлуатації об'єкту інвестування під час визначення плати за проїзд, що гармонізує інтереси всіх учасників проєкту і забезпечує отримання економічної вигоди від користування дорогою. Економічний зміст розробленої системи полягає у багатоаспектному оцінюванні складових економічної ефективності всіх учасників інвестиційного проєкту і визначенні тарифів за користування об'єктом дорожнього господарства, що дозволяє при досягненні необхідних показників експлуатації об'єкта дорожнього господарства забезпечити економічну вигоду всім учасникам державно-приватного партнерства.

Автор детально описує методичні основи оцінювання економічної ефективності інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах державно-приватного партнерства. Наведено математичні залежності для визначення зазначених економічних та екологічних ефектів та їх складових. При цьому, автор відокремлює економічний ефект держави та концесіонера окремо. Складовими економічного ефекту концесіонера визначено надходження від плати за проїзд автомобільною дорогою, витрачені кошти на будівництво та експлуатаційне утримання дороги, концесійний платіж, можлива фінансова участь держави у реалізації проєкту. Запропоновано визначати розмір плати за проїзд на основі визначення економічної доцільності користування платною дорогою з точки зору користувачів. Така доцільність формується як збільшення прибутку або зниження витрат на експлуатаційне утримання під час перевезень платною дорогою порівняно з існуючою. На основі такого підходу автором запропоновано схему формування тарифу на користування платним об'єктом дорожнього господарства.

В основі визначення економічної ефективності суб'єктів дорожнього господарства автором запропоновано використовувати інтенсивність руху на об'єкті, що визначається автором на основі аналізу статистичних даних та прогнозування з використанням методів математичного аналізу.

Складовими економічного ефекту держави визначено різні ефекти від зміни податкових надходжень від користування об'єктом, зокрема, податку на прибуток, податку на додану вартість, акцизного податку від реалізованих палив, концесійних платежів, екологічних витрат та частки ефекту приватного партнера при дольовій участі держави в фінансуванні об'єкта дорожнього господарства.

Екологічні витрати розглядаються як один з перспективних аспектів економічного ефекту від використання об'єкта дорожнього господарства. При їх визначенні автор використовує методику оцінювання на основі питомих викидів транспортних засобів різних категорій, екологічних класів, з енергоустановками, що використовують різні види палив.

На основі описаних методичних основ автором складено програму розрахунку, що дозволяє оцінювати зазначені ефекти при різних значеннях параметрів оцінюваного об'єкта дорожнього господарства. Як приклад практичного застосування розробленої системи автором здійснено розрахунок основних техніко-економічних показників проєкту нового будівництва великої кільцевої автомобільної дороги м. Києва (ВКАД).

В роботі представлено результати досліджень автора під час реалізації проєкту ВКАД, зокрема, строків окупності державних і приватних коштів, економічних ефектів держави і приватного партнера та їх складових, екологічних витрат, концесійних платежів, податкових надходжень, надходжень від плати за проїзд та рентабельності інвестицій в залежності від інтенсивності руху транспортних засобів та різної дольової участі державного і приватного партнерів в реалізації проєкту.

Крім того, автором визначені мінімальні значення інтенсивності транспортного потоку для забезпечення доцільного строку окупності інвестицій державного і приватного партнерів при різних сценаріях реалізації фінансування ВКАД.

Для підвищення ефективності реалізації запропонованої розподільно-погоджувальної системи автором запропоновано і описано процедуру взаємодії суб'єктів державно-приватного партнерства в процесі реалізації інвестиційного проєкту дорожнього будівництва, що унеможливорює спотворення реальної величини економічного ефекту і підвищує довіру партнерів при визначенні частки кожного в доходах і витратах при будівництві та експлуатаційному утриманні дороги, забезпечує окупність вкладених коштів. Для мінімізації можливих зловживань пропонується впровадження системи контролю за обліком наданих послуг користувачам об'єкту дорожнього господарства на основі удосконаленої автоматичної системи ідентифікації користувачів та оплати послуг.

Сформульовані висновки відображають основні наукові результати, отримані і обґрунтовані під час виконання роботи, відповідно до поставленої мети і задач дослідження.

Список використаних джерел містить посилання на всі дані та результати інших авторів та інформаційних ресурсів, використанні в роботі для здійснення власного дослідження автора, формулювання нових наукових положень, результатів та висновків.

Додатки містять вихідні тексти розрахункових блоків програми розрахунку, результати розрахунків, алгоритми програми розрахунку, документи, що підтверджують інтелектуальну власність автора на основні результати роботи, що розкривають наукову новизну, додаткові уточнюючі

матеріали, що доводять обґрунтованість і достовірність отриманих автором результатів, довідки про впровадження результатів дисертації у інших організаціях та у навчальному процесі, напрацьовані автором практичні рекомендації, список публікацій здобувача. Наведені у додатках матеріали розширюють зміст дисертаційного дослідження, розкривають його практичне значення та в цілому підтверджують обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації, їх достовірність і новизну та повноту їх викладу в опублікованих працях автора.

4. Повнота викладу основних результатів дисертації в опублікованих працях.

За результатами дослідження опубліковано у 22 наукових працях загальним обсягом 5 д.а., у тому числі: 9 статей – у наукових фахових виданнях України, 4 – в закордонних виданнях (Польща), 5 – у матеріалах наукових конференцій (1 міжнародна), 4 – свідоцтва про інтелектуальну власність. Тринадцять робіт є одноосібними.

Публікації та автореферат в повній мірі відображають зміст дисертаційної роботи. Аналіз публікацій автора дозволяє зробити висновок про повноту викладу основних наукових положень її дисертаційного дослідження у науковій літературі. Кількість публікацій є достатньою для висвітлення результатів дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата наук.

5. Відповідність змісту автореферату основним положенням дисертації.

Аutoreферат розкриває основні положення проведеного дослідження, отримані наукові результати, висновки та пропозиції. Структура, зміст, основні положення, результати і зміст автореферату та дисертації Цюман Євгенії Сергіївни ідентичні. За обсягом, структурою та оформленням автореферат відповідає існуючим вимогам МОН України.

6. Практичне значення одержаних результатів.

Отримані в процесі дисертаційного дослідження наукові результати мають практичну цінність та заслуговують на використання при обґрунтуванні проєктів з розвитку об'єктів дорожнього господарства, що передбачають залучення ресурсів приватних інвесторів на засадах державно-приватного партнерства.

Зокрема, розроблені автором та використані в процесі дисертаційного дослідження модель функціонування та математична модель для дослідження ефективності економічного механізму активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах державно-приватного партнерства, а також розроблена на основі моделі програма розрахунку

показників економічної ефективності захищені Свідоцтвами авторського права та мають суттєве практичне значення для оцінювання ефективності реалізації проєктів дорожнього будівництва на засадах ДПП.

Окремі положення дисертаційного дослідження вже знайшли практичне застосування у діяльності підприємств, що займаються питаннями розвитку та функціонування об'єктів дорожнього господарства, техніко-економічного обґрунтування інвестиційних проєктів розвитку цих об'єктів, оцінки економічних ефектів партнерів, що підтверджується відповідними документами, які представлено у дисертаційній роботі (довідка від 14.05.2019 № 19.2-4-509). Зокрема, в діяльності Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» при обґрунтуванні проєкту «Будівництво та експлуатація на умовах державно-приватного партнерства (концесії) Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва».

Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес Національного транспортного університету при підготовці та викладанні дисциплін «Економіка природокористування», «Екологічна економіка», «Управління екологічними проєктами» (довідка від 12.11.2019 № 2366/2).

7. Зауваження до дисертаційної роботи, недоліки та дискусійні положення.

Визнаючи в цілому достатній науковий рівень дисертації Цюман Євгенії Сергіївни, слід відмітити окремі дискусійні положення та зауваження як такі, що можуть стати предметом подальших наукових досліджень і які потребують пояснень у процесі захисту дисертації:

1. Дискусійною є пропозиція впровадження проєктів ДПП в Україні, які на 100 % фінансуватимуться приватним інвестором без залучення фінансових ресурсів держави, враховуючи поточну соціально-економічну ситуацію в країні (розділ 3.3). До того ж, якщо 90 % фінансових ресурсів проєктів ДПП будуть кредитними, то це вплине на розмір тарифу за проїзд такою дорогою. Можливо доцільніше державі приймати фінансову участь у проєкті ДПП, адже розмір компенсацій концесіонеру може обходитись дорожче, що економічно недоцільно і буде підвищувати розмір тарифу за проїзд.

2. Аналітичні дослідження економічного, соціального та нормативно-правового середовища для впровадження проєктів ДПП в дорожньому господарстві України, проведені у першому і другому розділі, доцільно було б доповнити даними за 2018-2019 р. (рис. 1.4, 1.7, 1.9, 1.10, 2.2, 2.3, 2.7, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14).

3. В роботі наведено дані (рис. 2.3) щодо фінансових потреб дорожнього господарства у 2014-2018 роках, встановлені шляхом прогнозування відповідно до методик Кабінету міністрів України у 2013 році. Ці дані не враховують значних інфляційних процесів, що відбулись після 2014 року.

Можливо це спотворює результати проведеного аналізу достатності джерел інвестування в дорожньому господарстві.

4. Під час розрахунку собівартості перевезень при визначенні економічних ефектів користувачів об'єкта дорожнього господарства (с. 158-163) автор використовує методику, запропоновану для автотранспортних підприємств з повним штатом працівників. Виникає сумнів, що цю методику у поданому вигляді можливо застосовувати до малих підприємств, де штатна кількість автомобілів складає до 10 одиниць. Тим більше, що такі підприємства сьогодні складають абсолютну більшість.

5. Недостатньо обґрунтовано обраний в роботі спосіб розрахунку концесійного платежу (с. 177) відповідно до Методики розрахунку концесійних платежів, затвердженої постановою Кабінету міністрів України від 4 лютого 2016 р. № 130.

6. У тексті дисертації, що присвячена розрахункам та аналізу основних техніко-економічних показників проєкту будівництва автомобільної дороги на прикладі ВКАД в м. Києві (с. 179- 189), відсутнє посилання на додаток П, в якому наводяться рекомендації щодо практичного застосування економічного механізму активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах державно-приватного партнерства, розроблені на основі аналізу показників економічної ефективності реалізації проєкту ВКАД, які також містять деякі показники платного використання дороги, зокрема розміри тарифів на проїзд для різних категорій автомобілів. Ці дані доцільно було б навести в основному тексті дисертації.

Проте зазначені дискусійні положення та зауваження в цілому не впливають на позитивну оцінку даної дисертаційної роботи.

8. Загальна оцінка дисертації, її відповідності існуючим вимогам та висновки.

Дисертаційна робота Цюман Є.С. «Економічний механізм активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах державно-приватного партнерства» є цілком завершеним, оригінальним, самостійним науковим дослідженням, що висвітлює актуальну тему і має вагомe теоретичне та практичне значення.

Отримані результати та висновки достатньою мірою обґрунтовані, містять наукову новизну, мають теоретичну та практичну цінність.

Опубліковано достатню кількість праць.

Дисертація за своєю структурою, обсягом та оформленням відповідає вимогам МОН України до дисертацій на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук.

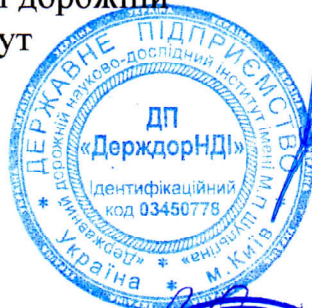
Зміст автореферату і дисертації відповідають паспорту спеціальності 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

Отримані результати дослідження та висновки є вирішенням важливого наукового завдання щодо поглиблення теоретико-методичних положень та формування рекомендацій щодо активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах державно-приватного партнерства за рахунок розширення обсягів державно-приватного фінансування.

Таким чином, дисертаційна робота «Економічний механізм активізації інвестиційної діяльності підприємств дорожнього господарства на засадах державно-приватного партнерства» за змістом, оформленням, науковою новизною, теоретичною цінністю та практичним значенням відповідає вимогам МОН України, паспорту спеціальності 08.00.04 - економіка та управління підприємства (за видами економічної діяльності), а також пунктам 9, 11, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання наукового співробітника», затвердженого Постановою Кабінету міністрів України від 24 липня 2013 року № 567 зі змінами внесеними згідно з постановою Кабінету міністрів України від 19.08.2015 № 656, а її автор, Цюман Євгенія Сергіївна, заслуговує на присудження їй наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 - економіка та управління підприємства (за видами економічної діяльності).

Офіційний опонент:

кандидат економічних наук,
доцент, директор Державного
підприємства «Державний дорожній
науково-дослідний інститут
імені М.П. Шульгіна»



Артем БЕЗУГЛИЙ

Підпис Безуглого
директора ДП «ДерждорНД»
Нагайчук Віктор



Є.Н., доцента,
«ДП «ДерждорНД»», завіряю.
Рибалевченко