

ВІДГУК ОФІЦІЙНОГО ОПОНЕНТА

кандидата економічних наук, професора Будник Вікторії Анатоліївни на дисертаційну роботу «Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві», представлену на здобуття наукового ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» за спеціальністю 051 «Економіка»

Ступінь актуальності теми дослідження та її зв'язок з науковими програмами, планами, темами

Однією з передумов стабільного економічного та соціального розвитку будь-якої країни є розвинена мережа автомобільних доріг є. Тривалий час будівництво та підтримка в робочому стані об'єктів дорожньої інфраструктури перебували у компетенції держави. Через об'єктивну обмеженість бюджетних коштів та значну капіталомісткість створення нових об'єктів дорожнього будівництва реалізація проектів затягувалася на роки, й на час уведення їх у дію об'єкти будівництва вже не відповідали потребам з точки зору пропускної спроможності, протяжності, зручності транспортних розв'язок тощо. Це зумовило потребу в пошуку нових можливостей, зокрема, джерел фінансування проектів дорожнього будівництва, що дозволили б суспільству отримати нову автомобільну дорогу та відповідні нові робочі місця, активізацію ділової активності, збільшення надходжень до бюджету як через зростання сум сплачених податків бізнес-структурами та фізичними особами, так і надходжень концесійних платежів, прискорення транспортного сполучення між регіонами країни, підвищення рівня безпеки на дорогах тощо. Залучення таких джерел є можливим через запровадження механізму концесії на будівництва автомобільних доріг.

В Україні створені законодавчі та нормативні передумови реалізації проектів дорожнього будівництва на засадах концесії. Основними законодавчими актами, що регулюють розвиток концесійних відносин в у сфері дорожнього будівництва України, є Закони України «Про концесію» від 03.10.2019 № № 155-IX, «Про державно-приватне партнерство» від

01.07.2010 № 2404-VI, «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV, «Національна транспортна стратегія України до 2030 року», схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.05.2018 №430-р. «Порядок спрямування коштів державного дорожнього фонду», затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 № 1085 тощо. Наразі активно проводиться програма Президента України «Велике будівництво».

У той же час, сьогодні ще недостатньо опрацьовані теоретико-методичні аспекти, що сприяють схваленню обґрунтованих рішень органами влади щодо реалізації концесій у дорожньому будівництві. Потрібним є науково-методичний інструментарій, що дозволить зменшити ризики припинення проектів дорожнього будівництва на засадах концесії шляхом узгодження економічних інтересів зацікавлених сторін. Вирішенню цієї проблеми присвячено дисертацію Юрченко Анни Станіславівни «Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві». Сформульовані положення, висновки та пропозиції автора дисертаційної роботи представлені у звіті про виконання науково-дослідної роботи кафедри економіки Національного транспортного університету за темою «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (2016-2020 рр., номер державної реєстрації роботи 0117U000126).

Ступінь обґрунтованості та достовірності наукових положень, висновків та рекомендацій

Ознайомлення з дисертаційною роботою дає можливість зробити висновок про обґрунтованість наукових положень, висновків та рекомендацій, сформульованих у дисертації, що підтверджується коректним використанням відомих теоретичних положень, логічним представленням реальних оцінок інвестиційних проектів, реалізація яких в Україні передбачається на засадах концесії.

З аналізу моделей і методів, які автор використовує у дисертаційній

роботі, можна зробити висновок про достатню міру обґрутованості і достовірності одержаних ним наукових результатів.

Наукова новизна положень, висновків і рекомендацій

Основні положення, що визначають наукову новизну дисертаційної роботи, полягають у наступному:

вперше:

- розроблено науково-методичні положення щодо економічного обґрунтування складу джерел фінансування інвестицій в дорожнє будівництво на засадах концесії на основі принципово нового критерію - «достатності грошових потоків». Шляхом співставлення очікуваних грошових потоків від інвестицій з сумою платежів, необхідних для обслуговування фінансового джерела (річних відсотків, погашення частини суми основного боргу – для кредитних ресурсів; дивідендів, що забезпечують акціонерам необхідну прибутковість порівняно з аналогічними проектами – для акціонерного капіталу), визначається максимально можливий обсяг його залучення. Запропонований методичний підхід дозволяє визначити: 1) максимально можливий обсяг кредитних ресурсів; 2) максимально можливий обсяг акціонерного капіталу; 3) потребу та обсяг державних інвестицій для забезпечення реалізації суспільно значущого проекта. Запропонований критерій «достатності грошових потоків» також може застосовуватися для економічного обґрунтування фінансової спроможності проєкту бути реалізованим на засадах концесії (стор.138-141);

удосконалено:

- концептуальну модель економічного обґрунтування інвестицій у дорожнє будівництво на засадах концесії, яка, на відміну від існуючих, передбачає врахування економічних інтересів зацікавлених сторін, які можуть виконувати різні ролі: регулятора, інвестора, кредитора, користувача. Кожен з них має свої інтереси й здійснює відповідні дії для їх досягнення. На основі побудованих для кожного з учасників цільових функцій виграшу

(вигоди) сформульована сукупність обмежень виграшів (вигод), що забезпечують узгодження економічних інтересів зацікавлених сторін концесії в дорожньому будівництві (стор.119-129);

- методичний підхід щодо економічного обґрунтування інвестицій у дорожнє будівництво на засадах концесії, який, на відміну від інших, дозволяє комплексно вирішити низку пов'язаних між собою задач: 1) обґрунтувати величину тарифу за проїзд платною дорогою, яка буде прийнятною для всіх зацікавлених сторін; 2) визначити очікувані розподіли транспортного потоку між платною та альтернативною дорогами шляхом моделювання зміни тарифів за проїзд 1 км платною дорогою; 3) шляхом моделювання визначити очікувані річні доходи, витрати та грошові потоки компанії-концесіонера без урахування відсотків до сплати за користування кредитами та податку на прибуток; 4) визначити можливі обсяги залучення кредитних ресурсів, акціонерного капіталу, потребу та доцільність участі держави у капіталі компанії-концесіонера; 5) визначити економічні вигоди для зацікавлених сторін концесії та обрати той сценарій зміни тарифу, що забезпечить максимізацію їх вигід (стор.129 – 142);

подальшого розвитку під час дисертаційного дослідження набули:

- систематизація сучасних наукових концепцій з точки зору відповідності їх методології для вирішення економічних та організаційних завдань відносин концесії як форми державно-приватного партнерства. Це дозволило класифікувати існуючі теоретичні положення на такі, що можуть бути використані для обґрунтування організаційно-економічного механізму концесійних відносин на різних рівнях: 1) між державою (концедентом) та бізнесом (концесіонером); 2) всередині пулу приватних інвесторів, які формують коаліцію у вигляді компанії-концесіонера; 3) між ДПП, у тому числі концесією, як інституцією та суспільством як споживачем послуг (стор. 35 – 43);

- систематизація ключових факторів успіху інвестицій у об'єкти дорожнього будівництва на засадах концесії шляхом виокремлення рівнів їх

формування: макрорівень, галузевий рівень, рівень концесійної компанії, рівень учасників концесії, рівень субконтрактів учасників концесії. Це дозволить фокусувати адресність заходів організаційного, правового та економічного характеру, що формують передумови для успішної реалізації концесій у дорожньому будівництві (стор.89-92).

Практичне значення і впровадження результатів дослідження

Представлені у дисертаційній роботі «Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві» результати мають практичне значення. Вони доведені до рівня практичних методик та рекомендацій, призначених для використання органами влади, що мають компетенцію обґрунтовувати та схвалювати реалізацію проектів дорожнього будівництва на засадах концесій.

Результати дисертації прийнято до практичного використання Державним агентством автомобільних доріг України (Довідка № 2986/1/08-01/05 від 22.09.2021).

Повнота викладу наукових положень, висновків і рекомендацій

Основні ідеї, положення та отримані результати дисертації представлені у 10 наукових працях, у тому числі: одній колективній монографії, 3 статтях у наукових фахових виданнях, 2 статтях, що індексуються у міжнародних наукометрических базах, з яких 1 – у періодичному виданні країни ЄС, а також 4 працях апробаційного характеру. Загальний обсяг публікацій, що відповідають темі дисертації і належать особисто автору – 3,63 друк. арк.

Для всіх наведених у вступі дисертаційної роботи публікацій, що були підготовлені в співавторстві, наведено особистий внесок автора дисертації.

За результатами ознайомлення з текстом дисертації можна зробити висновок, що за повнотою викладу наукових положень, висновків і рекомендацій в опублікованих працях дисертація, представлена до захисту, відповідає п.11 Тимчасового порядку присудження ступеня доктора

філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 березня 2019 року №167.

Відсутність порушення академічної доброчесності

Про відсутність порушення академічної доброчесності автором дисертаційної роботи свідчать результати перевірки роботи сервісом Unicheck, аналізу публікацій здобувача, аналізу тексту дисертації та використаних автором джерел.

Структура та зміст дисертаційної роботи

Дисертаційна робота складається із анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і шести додатків. Загальний обсяг дисертації становить 205 сторінок, у тому числі 166 сторінок основного тексту, містить 24 рисунки, 13 таблиць, список використаних джерел (містить 162 найменування), 6 додатків.

В анотації представлено узагальнений короткий виклад основного змісту дисертації, її основних наукових положень, висновків та рекомендацій. Стисло наведено наукову новизну та практичне значення отриманих результатів. Текст анотації подано державною та англійською мовами.

У вступі обґрунтовано актуальність дисертаційної роботи, сформульовано мету, задачі, об'єкт, предмет і методи дослідження, викладено наукову новизну, практичне значення отриманих результатів, наведено інформацію про публікації основних положень дисертації та їх апробацію.

У першому розділі представлено теоретичні основи застосування концесій як найбільш розвиненої форми державно-приватного партнерства. Наведено коротку характеристику видів та моделей концесій із зазначенням найбільш поширених у сфері дорожнього будівництва, представлено їх переваги та недоліки (стор.24-35).

Було досліджено та систематизовано сучасні наукові концепції економіки з огляду на прийнятність їх методологічного апарату для економічного обґрунтування відносин, що виникають під час концесії, зокрема, у сфері дорожнього будівництва. Це дозволило класифікувати існуючий методологічний апарат на такий, що може бути використаний для обґрунтування організаційно-економічного механізму концесійних відносин на різних рівнях: 1) між державою (концедентом) та бізнесом (концесіонером); 2) всередині пулу приватних інвесторів, які формують коаліцію у вигляді компанії-концесіонера; 3) між концесією (як інституцією) та суспільством (як споживачем послуг) (стор.35-43).

У другому розділі подано результати виконаного автором аналізу сучасної практики дорожнього будівництва на засадах концесій. Вивчення практики реалізації концесійних угод у дорожньому будівництві дало можливість сформулювати висновок, що не існує жодної моделі концесії, яка б абсолютно була захищена від ризику невдачі. Однак, зауважується, що такі невдачі спостерігаються значно менше у проектах, де є державна підтримка у формі гарантій або співфінансування. Автором систематизовано ключові фактори успіху реалізації проектів будівництва автомобільних доріг на умовах концесії (стор.86-90) та виокремлено рівні їх формування (стор.89-90): макрорівень, галузевий рівень, рівень концесійної компанії, рівень учасників концесії, рівень субконтрактів учасників концесії. Це дозволить фокусувати адресність заходів організаційного, правового та економічного характеру, що формують передумови для успішної реалізації концесій у дорожньому будівництві.

У третьому розділі автором подано концептуальну модель обґрунтування інвестицій у дорожнє будівництво на засадах концесії на основі узгодження економічних інтересів зацікавлених сторін. Представлено у формалізованому вигляді функції виграшу (вигоди) зацікавлених осіб – регулятора, інвестора, кредитора, користувача послуг – та сформовано систему обмежень цільових функцій, що забезпечує узгодженість

економічних інтересів учасників концесії та користувачів платної дороги (стор.119-129).

Удосконалено методичні підходи щодо обґрунтування інвестицій у дорожнє будівництво на засадах концесії. Зокрема, запропоновано при обчисленнях рівноважного тарифу спиратися не на мінімальну заробітну плату в країні, а на середню годинну заробітну плату в регіоні будівництва автомобільної дороги. Такий підхід бачиться автором дисертації як соціально-орієнтованим, так і таким, що враховує інтереси концесіонера (стор. 131 - 136). Також представлено науково-методичні положення щодо обґрунтування складу джерел фінансування інвестицій на засадах концесій у дорожньому будівництві, який базується на основі принципово нового критерію - «достатності грошових потоків» (стор. 138-143). Він може застосовуватися для обґрунтування фінансової спроможності проекту бути реалізованим на засадах концесії.

Запропоновано практичне використання розроблених автором дисертації методичних рекомендацій на матеріалах проекту будівництва Великої кільцевої дороги навколо м. Києва. Це дозволило визначити, що встановлення тарифу на рівні рівноважної величини тарифу є вигідним для користувачів, але збитковим для компанії-концесіонера. Також, за такого рівня тарифу, проблемним бачиться формування достатнього акціонерного капіталу компанії-концесіонера. Очікувана дохідність буде нижчою, ніж аналогічних вкладень на фінансовому ринку. Це зумовлює потребу у залученні частки держави до структури джерел фінансування.

Проведено моделювання збільшення тарифу за проїзд 1 км платної дороги, за яким обрано величину найменшого тарифу, що забезпечує відшкодування поточних витрат компанії-концесіонера та витрат на обслуговування боргу (стор.143-159).

Загальні висновки, сформульовані за результатами дисертаційної роботи, висвітлюють основні наукові положення; висновки та рекомендації відповідають сформульованій науково-прикладній задачі та поставленим

завданням дослідження.

Дисертаційна робота містить 6 додатків, що доповнюють основний зміст дисертації.

Зауваження до дисертаційної роботи:

1. Під час використання аналізу СВА (про нього згадується у розділі 1) для кожної обраної альтернативи проводиться визначення наслідків її реалізації в порівнянні з базовим сценарієм (с. 57). Хотілося б більше інформації отримати, що саме розглядалось за «базовий сценарій» У роботі розглядається проект будівництва Великої кільцевої дороги. В той же час не приділено достатньо уваги опису «базового сценарію».

2. По тексту дисертації відсутнє єдине формулювання (назва) учасників концесійних відносин. Так, зустрічаються поняття компанії-концесіонера та концесійної компанії. Бажано було б використовувати одну назву.

3. У принциповій схемі алгоритму економічного обґрунтування концесій у дорожньому будівництві (сторінки 134-135) є помилки технічного характеру – в деяких місцях відсутні вказівки на подальші дії.

4. З тексту розділу 3 незрозуміло, на яких фінансових умовах передбачалось залучення державних гарантій при проведенні обчислень щодо економічного обґрунтування будівництва ділянки Великої кільцевої дороги на засадах концесії.

5. У формулі (3.5) було б більш коректним поставити сувору нерівність між мінімальною доходністю на фінансовому рівні та нулем, оскільки цей показник завжди більший за нуль.

6. У третьому розділі не чітко зрозуміло, чи враховувалися можливі ризики на прикладі проекту будівництва Великої кільцевої дороги і які були запропоновані заходи, щоб їх знизити.

7. У розділі 3 не чітко зазначено, яким чином визначаються величини дисконтної ставки для акціонера в формулах (3.11) та (3.12), що

входять до системи обмежень економічних інтересів учасників.

8. У розділі 3 на сторінці 124 потребує уточнення показник V_a з формули (3.4).

Слід зазначити, що наведені зауваження не знижують наукової та практичної цінності результатів дисертаційної роботи.

Загальні висновки за дисертаційною роботою

Вважаю, що дисертаційна робота на тему «Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві» відповідає вимогам пунктів 9-12 Тимчасового порядку присудження ступеня доктора філософії, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України №167 від 06 березня 2019 р., а його автор, Юрченко Анна Станіславівна, заслуговує присудження наукового ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» за спеціальністю 051 «Економіка», оскільки представлена до захисту дисертація являє собою завершену науково-дослідницьку роботу, яка містить нові наукові результати щодо економічного обґрунтування спроможності інвестиційного проекту дорожнього будівництва бути реалізованим на засадах концесії та визначення структури можливих джерел його фінансування.

Висновки за дисертацією в повній мірі охоплюють результати дослідження й є коректними. Результати проведених здобувачем досліджень мають істотне значення для галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки», зокрема, для розвитку методичних зasad економічного обґрунтування концесій у дорожньому будівництві та впровадження їх практичну діяльність.

Анотацію розміщено на офіційному сайті Національного транспортного університету у терміни, передбачені Тимчасовим порядком присудження ступеня доктора філософії, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України №167 від 6 березня 2019 року.

Наукові положення, висновки і рекомендації, сформульовані в дисертації, достатньо висвітлені у наукових публікаціях, зарахованих за темою дисертації. У вступі дисертації зазначено особистий внесок автора дисертаційної роботи у всіх публікаціях, підготовлених у співавторстві.

Дисертаційна робота відповідає вимогам Наказу Міністерства освіти і науки України №40 від 12 січня 2017 р. «Про затвердження Вимог до оформлення дисертацій». Зміст дисертації відповідає темі дослідження та в достатньому обсязі розкриває сутність вирішення поставлених завдань.

Офіційний опонент:

професор кафедри бізнес-логістики
та транспортних технологій
Державного університету інфраструктури
та технологій,
канд. екон. наук, професор

Вікторія БУДНИК

Підпис В. Будник засвідчує
Проректор з науково-педагогічної
роботи Державного університету
інфраструктури та технологій



Юрій ДУДНИК