

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

доктора экономических наук, профессора Кошечева Вадима Аркадьевича
на диссертационную работу Айрапетяна Роберта Грачевича на тему:
«Интегрированное планирование конкурентного развития дорожно-
строительных организаций», представленную на соискание ученой степени
кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и
отраслевая экономика (экономика строительства и операций с
недвижимостью).

Актуальность темы диссертационного исследования

Вопросы обеспечения конкурентоспособности дорожно-строительных организаций в условиях системных ресурсных ограничений, макроэкономической волатильности и высокой зависимости от государственного заказа являются одной из наиболее значимых и одновременно сложных задач современной экономики строительства. Актуальность темы исследования подчеркивается совокупностью вызовов, стоящих перед отечественным дорожно-строительным комплексом: рост ключевой ставки Банка России до 21%, опережающая инфляция материальных затрат (рост цен на битум на 22% за девять месяцев 2025 г.), критический износ парка дорожной техники (свыше 45–65%), а также доминирование государственного заказа (87–90% в Санкт-Петербурге и Ленинградской области), объективно сужающего операционные возможности хозяйствующих субъектов.

В этих условиях традиционные дискретно-статистические методы стратегического планирования демонстрируют ограниченную эффективность, не обеспечивая сквозной увязки стратегических и тактических решений с динамично изменяющейся внешней средой. Диссертационное исследование Р.Г. Айрапетяна сосредоточено на решении ключевых проблемных аспектов развития дорожно-строительных организаций, связанных с повышением эффективности функционирования и обеспечением конкурентоспособности отрасли за счет внедрения интегрированного планирования, выявления факторов, определяющих масштабы адаптации к ресурсным ограничениям, а также оценки экономической эффективности инвестиционных программ. В данном исследовании автором обоснованы пути трансформации внешних ресурсных ограничений во внутренние нормативы конкурентного развития, что соответствует стратегическому курсу на импортозамещение,

технологический суверенитет и повышение инвестиционной привлекательности строительной отрасли Российской Федерации.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, обеспечивается применением общенаучных и специальных методов исследования: системного анализа и синтеза, экономико-математического моделирования, структурно-параметрического и логико-лингвистического моделирования, сценарного анализа. Автором последовательно определены цель, задачи, объект и предмет исследования, содержание которых полностью соответствует содержанию диссертации.

Достоверность и обоснованность полученных результатов обеспечены использованием объективной теоретико-методологической базы, включающей работы ведущих российских и зарубежных ученых в области стратегического планирования, адаптивного управления и экономики строительства, а также значительного массива эмпирической информации, представленной официальной статистикой Росстата, Минтранса РФ, Росавтодора, действующими нормативными документами и экспертно-аналитическими материалами. Применение общенаучных и специальных методов, системного и комплексного подходов позволило автору сформулировать проверяемые и воспроизводимые выводы.

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы из 197 наименований и приложений. Исследование проведено последовательно и аргументированно, является логически завершенным. Автореферат в полной мере отражает содержание диссертации. По результатам исследования автором опубликовано 11 научных работ, из которых 4 в изданиях, рекомендованных ВАК, что подтверждает апробацию полученных результатов.

Научная новизна и значимость научных положений, выводов и рекомендаций

Достоверность и новизна теоретических положений, выводов и рекомендаций, сформулированных автором в диссертации, обеспечены анализом значительного объема научных работ, а также применением методов эмпирического и структурно-параметрического анализа с подробным описанием исследуемых гипотез, методики оценки и полученных результатов.

В ходе диссертационного исследования автором получены теоретические результаты, содержащие элементы научной новизны:

1. Обоснована необходимость перехода к интегрированному планированию на основе анализа экономических отношений и субъектно-объектной структуры инвестиционно-строительной деятельности. Выявлены ресурсные ограничения и институциональные факторы, формализованные в виде сопряженных матриц ресурсных ограничений и доступных ресурсов в дорожно-строительной отрасли и на уровне организации, что формирует методическую основу адаптивности планирования (стр. 16–18 диссертации).

2. Впервые адаптирована экономическая модель формализации ресурсных ограничений в виде структурно-параметрических моделей (фреймов) представления и обработки знаний в планировании, которые, в отличие от традиционных IT-моделей управления знаниями, трансформируют внешние рыночные условия во внутренние нормативы планирования, обеспечивая долгосрочную адаптивность к конъюнктурным изменениям (стр. 87–88 диссертации).

3. Обоснован экономический механизм планирования инвестиционной стратегии и комплексная методика интегрированного планирования (КМИП), обеспечивающие оптимизацию структуры себестоимости и рентабельности капиталовложений. Методика базируется на экономико-математическом моделировании распределения инвестиционных ресурсов в условиях высокой капиталоемкости и волатильности процентных ставок (стр. 99–114 диссертации).

4. Разработаны методические рекомендации по внедрению системы интегрированного планирования (СИП), смещающие акцент с организационных процедур на экономические механизмы за счет динамического нормирования сметных затрат, приоритизации инвестиционных направлений по критерию экономической добавленной стоимости и алгоритмизации перераспределения ресурсов (стр. 102–103 диссертации).

5. Проведена апробация методики и верифицирована её экономическая эффективность: снижение себестоимости на 14,7%, рост производительности труда на 21%, увеличение доли государственных контрактов до 52%, устойчивость инвестпрограммы при ставке дисконтирования 21,7% (IRR 29,5%, NPV 179 млн руб., срок окупаемости 2,2 года) (стр. 140–146 диссертации).

Совокупность полученных научных результатов свидетельствует о системности и завершенности проведенного исследования. Научные результаты автора соответствуют актуальным трендам цифровой трансформации строительной отрасли и политике импортозамещения.

Практическая значимость результатов диссертации

Практическая значимость проведенного исследования заключается в возможности использования полученных результатов в процессе разработки комплекса мер по совершенствованию инвестиционной политики в дорожно-строительной отрасли на государственном и региональном уровнях. Рекомендации, выработанные автором, направлены на повышение финансово-экономической эффективности и конкурентоспособности дорожно-строительных организаций, осуществляющих деятельность в условиях ресурсных ограничений.

Вместе с тем работа имеет и серьезную теоретическую ценность. На основе изучения исследований по тематике интегрированного планирования и методов оценки эффективности деятельности строительных организаций были проанализированы общие характеристики и современное состояние данного процесса. С учетом специфики дорожно-строительных предприятий рассмотрены основные факторы, влияющие на их финансовые результаты. Результатом исследования стало формирование системы показателей и построение модели оценки эффективности инвестиционных программ, что способствует выявлению сильных и слабых сторон хозяйствующих субъектов в конкурентной среде. Помимо практического применения, научные изыскания автора используются в образовательном процессе.

Дискуссионные вопросы и замечания по содержанию диссертации

Наряду с достоинствами диссертационной работы, следует отметить ряд вопросов и замечаний.

1. В диссертации значительное внимание уделено интеграции цифровых платформ (BIM, ГИС, ERP) и интеллектуальных систем поддержки принятия решений в архитектуру системы интегрированного планирования (стр. 99–114 диссертации). Однако, на наш взгляд, недостаточно детально раскрыт вопрос о взаимосвязи разработанной методики интегрированного планирования с механизмами саморегулирования в строительной отрасли и ответственностью саморегулируемых организаций (СРО) за качество дорожно-строительной продукции. Учитывая, что автор ранее в своих публикациях затрагивал вопросы оценки конкурентоспособности СРО,

представляется целесообразным пояснить, как внедрение КМИП влияет на соответствие организаций требованиям компенсационных фондов СРО и как динамическое нормирование сметных затрат соотносится с требованиями к финансовому обеспечению ответственности подрядчиков.

2. В работе предложен механизм динамического нормирования сметных затрат как ключевого элемента адаптивности планирования (стр. 102 диссертации). Вместе с тем, недостаточно проработан вопрос о том, как данная методика учитывает качественные параметры дорожно-строительной продукции (долговечность покрытия, ровность, сцепные свойства, коэффициенты эксплуатационной надежности) при пересчете плановых заданий. Поскольку в моих исследованиях обоснована роль интегральной оценки качества при управлении стоимостью проектов дорожного строительства, хотелось бы получить от соискателя разъяснения о том, каким образом система интегрированного планирования обеспечивает баланс между экономической эффективностью (снижение себестоимости на 14,7%) и сохранением требуемого уровня качества дорожной продукции в долгосрочной перспективе.

3. Эмпирическая база исследования ограничена предприятиями интегрированного холдинга в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (ООО «АртСтрой», ООО «Артдорстрой», ООО «Стройситигрупп»). В связи с этим возникает вопрос о возможности и целесообразности трансфера разработанной комплексной методики интегрированного планирования на другие сегменты строительной отрасли, в частности на предприятия гражданского и промышленного строительства, обладающие иной структурой производственного цикла, иными нормативными требованиями и иной спецификой государственного регулирования. Авторская методика, на наш взгляд, обладает значительным потенциалом универсализации, однако границы её применимости за пределами дорожного строительства в диссертации не обозначены.

4. В таблице 6 диссертации (стр. 146) представлены расчеты инвестиционных показателей, включая экономическую добавленную стоимость (EVA), при двух ставках дисконтирования (12% и 21,7%). Вместе с тем, методика расчета EVA не учитывает специфику долгосрочных дорожных активов с их длительными сроками эксплуатации (20–30 лет) и отложенными затратами на капитальный ремонт. Представляется, что уточнение методологии расчета EVA с учетом жизненного цикла дорожных активов могло бы усилить

прогностическую силу сделанных выводов и повысить точность оценки долгосрочной экономической эффективности инвестиционных программ.

Указанные замечания не снижают общего положительного впечатления о диссертационной работе, которая вносит существенный вклад в развитие управления конкурентным развитием дорожно-строительных организаций в условиях ресурсных ограничений.

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным в Положении о присуждении ученых степеней

Диссертационное исследование Р.Г. Айрапетяна на тему «Интегрированное планирование конкурентного развития дорожно-строительных организаций» является полноценно построенной самостоятельной работой, выполненной на высоком уровне. Автореферат и публикации автора отражают основное содержание диссертационной работы.

Данное исследование можно считать завершенной научной работой, обладающей теоретической и практической значимостью в исследуемой области.

Таким образом, представленная на защиту диссертация в полной мере соответствует требованиям Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (экономика строительства и операций с недвижимостью), а ее автор – Айрапетян Роберт Грачевич – заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по указанной специальности.

Официальный оппонент доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры Экономики и управления в строительстве ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет»

/Кощеев Вадим Аркадьевич/

04.09.2026г.

Личную подпись профессора Кощеева В.А., заверяю

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
ПО РАБОТЕ С ПЕРСОНАЛОМ

Т. И. ЧЕРЕПОВА

