

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации М.А. Карповича на тему
«Эффективность инновационной деятельности при реализации контрактов жизненного цикла
(на примере дорожного хозяйства)»
по специальностям 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: управление
инновациями; 08.00.13 - Математические и инструментальные методы экономики,
представленную на соискание ученой степени доктора экономических наук

Диссертация Карповича М.А. посвящена актуальной теме исследования инновационной деятельности при реализации контрактов жизненного цикла в дорожной сфере. Актуальность данной темы определяется тем, что длительный срок реализации проектов контрактов жизненного цикла в дорожной сфере, значительные объемы инвестиций и комплексный характер этой темы требует применения широкого арсенала инновационных методов, как на стадии проектирования, так и при реализации проектов. Мультидисциплинарный характер задачи требует учета экономических, социальных, технических, экологических и прочих факторов, а также определения общей концепции оценки и оптимизации инновационного потенциала контрактов жизненного цикла в дорожном хозяйстве.

Положительным моментом является решение автором этой задачи в рассматриваемой диссертации на стыке двух специальностей по классификации ВАК - 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: управление инновациями и 08.00.13 - Математические и инструментальные методы экономики. Построенная автором единая концепция оценки и оптимизации инновационного потенциала контрактов жизненного цикла позволила осуществить синтез мультидисциплинарных задач.

Несомненно научная новизна результатов, полученных автором в рамках исследований:

1. созданы модели оптимизации параметров инновационного контракта жизненного цикла в рамках модели государственно-частного партнерства, обеспечивающие оценку его экономической и экологической эффективности на основе безразмерных множителей, отличающиеся возможностью учета изменений социально-экономических характеристик для жителей населенных пунктов, находящихся в сфере влияния участков построенной автомобильной дороги;
2. определены методы построения, тренировки и верификации нейросетевых моделей сложных технико-экономических систем, основанных на учете реально доступной информации, необходимой для реализации проекта, отличающиеся возможностью осуществления надежной оценки затрат на научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы на среднесрочном интервале планирования при создании контрактов жизненного цикла;

3. модели многофакторной оценки социально-экономической и экологической эффективности проектов государственно-частного партнерства, учитывающие негативное влияние автомобильной дороги на окружающую среду и отличающиеся включением в состав целевой функции показателей, учитывающих как транспортный так и вне транспортный эффект для всех участников движения, а также выгоды пользователей от реализации инновационных проектов;
4. концепция управления инновационной деятельностью в дорожном хозяйстве, основанная на реализации контрактов жизненного цикла, отличающаяся возможностью учета позитивных и негативных факторов создания проектов государственно-частного партнерства для всех его участников и потенциальных пользователей;
5. модель функционирования транспортного потока, основанная на концепции клеточных автоматов, позволяющая описать кинематику и динамику реальных участников дорожного движения, отличающаяся возможностью создания оптимальных условий для движения транспорта с различными техническими характеристиками при минимальных объемах выбросов загрязняющих веществ;

Полученные автором результаты исследования имеют значительную практическую ценность. В частности, с практической точки зрения важной являются методика определения стоимости проектных работ на основе трудозатрат проектной организации; целевая функция и системы ограничений; модель многофакторной оценки эффективности инновационного проекта; алгоритм управления транспортным потоком, позволяющий максимально реализовать потенциал пропускной способности автомобильной дороги, улучшить экономические характеристики для участников движения и минимизировать негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

Аргументированность, целостность, обоснованность и достоверность результатов, изложенных в автореферате, не вызывает сомнений. Изложение логичное и последовательное.

Вместе с тем, по изложенным в автореферате методам исследования, выводам и результатам имеются следующие замечания:

1. В схеме концепции оценки и оптимизации инновационного потенциала контракта жизненного цикла в дорожном хозяйстве (рис.1, стр. 12) «кадровый» элемент инновационного потенциала не взаимоувязан ни с одним из элементов всей концепции, хотя он является одним из важнейших элементов рассматриваемой системы;
2. Следует отметить, что использование «затратного» метода ценообразования на НИОКР не является прогрессивным с точки зрения стимулирования научных исследований;
3. В автореферате также указано, что стоимость ПИР и НИОКР должна формироваться на основе показателя чистого дисконтированного дохода. В данном случае представляется

необходимым определить количественную связь между затратами на разработку ПИР и НИОКР и ожидаемым эффектом от их реализации;

4. Вместе с тем, неверно увязывать НИОКР непосредственно с конкретными проектами в рамках КЖЦ, так как инновационные решения, используемые в дорожном хозяйстве, имеют «общеприменительный» характер и внедряются вне зависимости от типа контракта; а НИОКР по инновационно - перспективным направлениям может быть отдельным объектом КЖЦ.

Эти замечания могут быть учтены при совершенствовании моделей и методов исследования и не сказываются на достоверности уже полученных результатов. Считаю, что диссертация по результатам защиты заслуживает общей высокой оценки.

Данная диссертация представляет собой законченное исследование, выполненное в соответствии с паспортами двух специальностей 08.00.05 и 08.00.13 по классификации ВАК, объединенное общей концепцией и имеющее большое научное и практическое значение. Она удовлетворяет требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени доктора экономических наук. Поэтому, соискатель Мирон Абрамович Карпович, заслуживает присуждения искомой степени по результатам защиты диссертации.

Начальник Управления научно-технических
исследований и информационного обеспечения
Федерального дорожного агентства



А.В. Бухтояров

Подпись А.В. Бухтоярова заверяю:



(Handwritten signature)
26.03.2015 г.



Федеральное дорожное агентство
Министерства транспорта Российской Федерации
Москва 129085 ул. Бочкова 4,
факс (495) 686-15-50
e-mail: rad@fad.ru
8-495-687-88-61