

ОТЗЫВ

**официального оппонента доктора экономических наук, доцента
Городновой Натальи Васильевны на диссертационную работу**

Леонтьева Евгения Владимировича

**«Модель налога на имущество физических лиц с защищенным
источником финансирования городского электрического транспорта»,
представленную на соискание ученой степени**

кандидата экономических наук по специальности 08.00.10 –

Финансы, денежное обращение и кредит

Актуальность темы исследования

В настоящий момент во многих городах мира проблема улучшения городской транспортной инфраструктуры является одной из наиболее актуальных и значимых. Решение указанной проблемы неразрывно связано с поиском и привлечением новых источников финансирования для строительства современных транспортных линий. Существующие подходы к финансированию развития транспортной системы, зачастую, не показывают адекватной картины процесса потребления тех или иных товаров в связи с искажающим воздействием налогов, являющихся источниками финансирования. В свете всего вышеизложенного наиболее перспективным видится привлечение налога на имущество физических лиц, как наименее искажающего и одновременно предполагающего возможность применения принципов выгоды в налогообложении. Механизмы, основанные на принципах выгоды, успешно действуют в различных зарубежных странах, позволяя финансировать чрезвычайно капиталоемкие проекты в сфере развития инфраструктуры общественного транспорта.

На основании вышеизложенного, идея использования защищенного источника внутри поступлений от налога на имущество физических лиц в России является востребованной и позволяет расширить инструментарий органов местного самоуправления в целях развития сетей общественного транспорта.

В работе Леонтьева Е.В., достаточно глубоко и всесторонне рассмотрен теоретический базис создания таких защищенных источников, и, что особо ценно, получены эмпирические данные, которые дают возможность их практического применения. Указанные эмпирические данные базируются на расчете влияния положительных эффектов от функционирования линии городского электрического транспорта на стоимость жилья, находящегося в пределах доступности. Данные значения, полученные для города Екатеринбург, в целом, соответствуют значениям, полученным другими исследователями по целому ряду европейских и американских городов. Благодаря этому факту полученные значения были экстраполированы автором исследования и на другие российские города.

В результате получены предварительные данные о возможности применения защищенного источника не только на примере Екатеринбурга, но и на примере различных по размеру, населению и расположению городов России. Вышеизложенное предопределяет актуальность диссертационной работы Леонтьева Е.В.

Научная новизна положений, выводов и рекомендаций исследования

Развитие понятийно-категориального аппарата, связанного с формированием источника финансирования городского электрического транспорта, в частности, автором уточнено понятие общественного транспорта с позиции его влияния на стоимость жилых объектов недвижимости, что позволило ввести новые, авторские классификационные признаки эффектов влияния различных видов городского транспорта, что позволило теоретически обосновать величину налоговой базы на недвижимое имущество. Стр. 17, 25-26, 61.

Обоснован авторский подход к обоснованию налоговой базы по налогу на имущество физических лиц, учитывающий возможности применения метода статистического сравнения объектов недвижимости, позволяющий оценивать и учитывать положительное влияние развития городского электрического транспорта. Стр. 60-69, 70-81.

Разработан и обоснован алгоритм оценки приращения налоговой базы на имущество физических лиц за счет наличия и близости инфраструктурных объектов городского электрического транспорта, существенно повышающих в том числе и рыночную стоимость объектов жилой недвижимости, что позволяет сгенерировать значительный источник финансирования инфраструктурных инвестиционных проектов по развитию территории муниципалитетов. Стр. 100-114, 118-121.

Предложен и обоснован способ исчисления инвестиционной премии инвестору ТИФ-проекта (и/или оператору общественного транспорта, осуществляющему инвестиции в развитие транспортной системы города), за счет направления полученного от ТИФ-проекта прироста налога на имущество физических лиц, идентифицированного как защищенный источник возврата инвестиций по данным проектам. Стр. 119-121.

Обоснованность выдвигаемых научных положений, выводов и рекомендаций

Достоверность и обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных автором, обеспечивается:

– теоретической и методологической обоснованностью исходной концепции исследования;

– корректным применением общенаучных методов исследования в сочетании с методом статистического анализа;

– анализом научной разработанности теоретических положений диссертационного исследования, анализом применяемых методологий и аргументированным обоснованием возможности и необходимости применения защищенного источника в поступлениях налога на имущество физических лиц в целях финансирования строительства новых объектов транспортной инфраструктуры;

– применением данных из источника, который используется для определения официальной кадастровой стоимости объектов недвижимости в Свердловской области по состоянию на май 2020 г. в целях расчета влияния близости остановок общественного транспорта на стоимость жилья;

– апробацией результатов диссертационного исследования в 5 научных публикациях, в том числе 4 статьи в ведущих рецензируемых журналах и изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки, 1 статья в журналах, входящих в базы Web of Science.

Оценка содержания диссертационной работы, ее завершенность

Диссертация и автореферат полностью соответствуют требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук, логично выстроены, структурированы, имеют релевантные выводы. Диссертация представляет собой системную и целостно выстроенную, завершенную работу. Тема проработана глубоко, все поставленные в исследовании задачи нашли отражение в выводах.

Диссертация включает в себя три главы, каждая из которых разделена на параграфы. Исследование изложено на 152 страницах машинописного текста, включая 25 таблиц, 13 рисунков, 12 формул. Список использованной литературы включает 175 наименований. В конце глав присутствуют выводы, отражающие наиболее значимые обобщения проанализированного материала. Работа изложена грамотно и логично.

Систематизация и интерпретация теоретических воззрений ряда зарубежных ученых позволили автору диссертационного исследования сформулировать и описать признаки и характеристики общественных благ, связанных с удовлетворением коллективных потребностей (стр. 17), ввести новые классификационные признаки (стр. 25-26, табл. 2) и уточнить определение «общественный транспорт» (стр. 26).

Автором исследования рассматриваются концептуальные основы финансирования общественного транспорта (стр. 28-34), исследуется эволюция налоговых учений, в частности, теория обмена и маргиналистская теория стоимости к оценке государственных расходов (стр. 28), а также эффективность использования общественного транспорта, как общественного блага (стр. 29-34).

Автором осуществлено уточнение формулы Аткинсона (1) (стр. 30). В частности, произведена модификация расчета посредством включения

эффектов от производства локальных общественных благ как суммы услуг общественного транспорта и иных общественных благ. Таким образом, автор предлагает осуществить финансирование локальных общественных благ посредством единовременного налогообложения с некоторыми допущениями и ограничениями, обусловленными характеристиками локальных общественных благ. В исследовании обосновываются положительные и отрицательные последствия увеличения уровня налоговой нагрузки имущественными налогами (стр. 34).

На стр. 35-40 представлено авторское переосмысление гипотезы Тибу и взаимозависимости взимаемых налогов и набора предоставляемых налогоплательщику общественных благ, позволяющее получить методологическую основу для количественной оценки эффективной налоговой нагрузки на собственников объектов жилой недвижимости.

На стр. 41-48 представлено теоретическое обоснование расчета стоимости капитализации общественного транспорта в стоимости имущества, что позволило автору исследования произвести уточнение места и роли инфраструктуры общественного транспорта в ценообразующих атрибутах недвижимости (стр. 3, стр. 48).

Автором исследования обосновываются теоретические предпосылки для создания системы обратной связи между рынком недвижимости, собственниками жилья и операторами общественного транспорта, позволяющей оценивать полезные эффекты развития рельсового транспорта на урбанизированной территории (стр. 49-50).

Анализ методологических подходов к финансированию общественного транспорта приведен в тексте исследования на стр. 51-59.

Заслуживающей особого внимания является аналитическая таблица 3, иллюстрирующая распределение субсидий для городского пассажирского транспорта в странах Западной Европы (стр. 52).

Агрегирование данных позволяет автору сделать справедливый вывод о неоднородности принципов субсидирования общественного транспорта за рубежом.

В исследовании выделяются три группы моделей налогообложения в зависимости от группы субъектов, выступающих плательщиками (стр. 54). Особое место в исследовании занимает рассмотрение механизма Tax Increment Financing (далее – TIF) – модели финансирования деvelopeмента территорий в счет планируемого увеличения будущих налоговых доходов от улучшений на территории (стр. 54-59). Данный подход становится основой для разработки авторского взгляда на финансирование инфраструктурных инвестиционных проектов.

На стр. 60-69 осуществлен анализ экономических эффектов для собственника недвижимости от доступности транспортной инфраструктуры. Особого внимания заслуживает авторская классификация экстерналий общественного транспорта, представленная в табличной форме на стр. 61.

Анализ методических подходов к оценке экономических эффектов от доступности городского электрического транспорта представлен на стр. 70-

87. Автором выявляются позитивные и негативные стороны применения различных моделей и методик анализа генеративного влияния вновь созданной инфраструктуры общественного транспорта. В частности, региональной транспортной модели использования земли (стр. 70-71), модели анализа прибыль-расходы (стр. 72), модели входа/выхода (стр. 72-73), модели прогнозирования и моделирования (стр. 73-74), эконометрической модели выделения эффекта (стр. 74-75), модели статистического и нестатистического сравнения (стр. 75-76).

Систематизация и осмысление указанной методологической базы позволили автору выделить приемлемые методы анализа в зависимости от рассматриваемых аспектов генеративного влияния (таблица 11, стр. 77-78). Методы (способы) анализа редистрибутивного влияния строительства транспортной инфраструктуры приведены на стр. 79-86. Обозначенная методическая база позволила автору сделать вывод о возможности субсидирования общественного транспорта по предлагаемой модели, представленной в таблице 14, стр. 86.

Анализ методов массовой оценки стоимости объекта недвижимости и учета инфраструктуры общественного транспорта в этой стоимости изложен на стр. 90-93. В частности, множественный регрессионный анализ (стр. 90), метод экспертных оценок (стр. 90), использование искусственных нейронных сетей (стр. 91), древовидные модели (стр. 91), применение кластерного анализа (стр. 91), GIS-based методы оценки (стр. 92-94).

Автором отмечается, что существует 56 ценообразующих факторов для оценки земельных участков и объектов недвижимости (стр. 95), но при этом ни один из этих критериев не закрепляет корреляционную зависимость стоимости от наличия в пределах доступа объектов инфраструктуры общественного транспорта. Этом подчеркивает один из недостатков применения кадастровой модели расчета стоимости объектов жилой недвижимости, на которую описывается автор для разработки авторской модели, в которой делается попытка устранения этой неточности.

На стр. 98 в табличной форме обобщены характеристики способов оценки экстерналий общественного транспорта, и сделан справедливый вывод о применимости следующих методов: статистического и нестатистического сравнения; сравнение проектов; анализа рынка недвижимости. Автором подчеркивается, что в условиях необходимости проведения массовой оценки стоимости имущества в России целесообразно использовать метод, максимально приближенный к существующему, а также включающему в себя возможность расширения перечня учитываемых ценообразующих факторов. Соискатель концентрируется на методе статистического сравнения и базируется на нем алгоритм массовой оценки стоимости жилой недвижимости (стр. 100-114), в частности, непосредственно модельное представление осуществлено на рис. 5 (стр. 100).

Алгоритм расчета поступлений налога на имущество физических лиц, обусловленного положительными экстерналиями общественного транспорта представлен на рис. 13, стр. 119-121.

Существенной особенностью данного диссертационного исследования является тот факт, что авторская модель была апробирована применительно к большой выборке, состоящей из более, чем 7,5 тыс. объектов жилой недвижимости (7 685 объектов).

Практическая реализация авторских теоретико-методических разработок нашли свое отражение на стр. 118-125. В частности, определены размеры сумм оценки по текущим потребностям в финансировании как трамвайного хозяйства, так и метрополитена для г. Екатеринбурга (табл. 22, стр. 120).

Кроме того, автором систематизирована информация о реализации новых проектов строительства трамвайных веток в ряде городов России (табл. 23, стр. 121).

Заключение содержит основные результаты диссертационного исследования, а также рекомендации по их применению.

Диссертация имеет логическую структуру, оформлена в соответствии с требованиями к кандидатским диссертациям.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования

Результаты диссертационного исследования представляют собой теоретически и практически значимые выводы, состоящие в следующем:

1. в ходе проведенного анализа различных подходов к определению общественных благ, а также классификаций общественного транспорта, автором предложено собственное определение общественного транспорта как общественного блага;

2. практическим результатом стало обоснование возможности использования налога на имущество физических лиц как источника финансирования инфраструктурных проектов в сфере общественного транспорта на основании принципа выгоды.

Рекомендации по использованию материалов, результатов и выводов исследования

Результаты исследования могут быть использованы в учебном процессе уровня бакалавриата и магистратуры для разработки курсов, связанных с теорией налогообложения и экономической теорией. Выводы и рекомендации могут быть использованы органами местного самоуправления для идентификации денежного потока, сгенерированного положительным воздействием общественного транспорта на стоимость жилья, в сумме поступлений налога на имущество физических лиц.

Дискуссионные положения, замечания и вопросы по диссертационной работе

1. Применению искусственных нейронных сетей и алгоритмов искусственного интеллекта уделено недостаточное внимание (стр. 91). Вскользь упоминается такая возможность. Хотелось бы видеть в дальнейших исследованиях автора изучение и учет этого аспекта. В связи с этим возникают следующие вопросы: Каким образом развитие цифровизации скажется на размер надбавки налога на имущество? Есть ли возможность применения больших баз данных и искусственного интеллекта? Каким образом авторские наработки могут применяться в перспективе развития цифровой экономики?
2. В диссертации отражены работы Р. Коуза. На основании этого возникают вопросы. Какой подход рассматривался автором для снижения транзакционных издержек? Есть ли возможность реализации механизмов государственно-частного партнерства?
3. На рисунке 13 (стр. 118), названный схемой механизма расчета поступлений налога на имущество физических лиц, обусловленного положительными экстерналиями общественного транспорта представлен, по нашему глубокому убеждению, не механизм, а именно способ учета поступлений или алгоритм / метод.
4. Автором диссертации подчеркивается влияние качества городской инфраструктуры, как дополнительной характеристики, влияющей на степень воздействия основной функции транспорта – повышения доступности, а общественный транспорт является коллективным благом, влияющим на стоимость объектов недвижимости (стр. 49). Данное утверждение в качестве полученного в ходе исследования научного результата является дискуссионным и спорным, поскольку данный факт очевиден для оценщиков стоимости объектов жилой недвижимости.

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

Содержание предметной области диссертации соответствует научной специальности 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит. Диссертация Леонтьева Евгения Владимировича является научно-квалификационной работой, свидетельствующей о личном вкладе соискателя в приращении научного знания в области налогового регулирования финансирования общественного транспорта. В автореферате отражены основные положения и выводы исследования, положения научной новизны, выносимые на защиту, а также теоретическая и практическая значимость исследования.

Из вышеизложенного следует, что диссертационная работа по форме и содержанию соответствует требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней в ФГАОУ ВО УрФУ имени первого Президента России Б.Н. Ельцина», а ее автор, Леонтьев Евгений Владимирович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит.

Официальный оппонент,
доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры правового регулирования
экономической деятельности Института
экономики и управления ФГАОУ ВО «Уральский
федеральный университет имени первого
Президента России Б.Н. Ельцина»


Городнова
Наталья Васильевна

«25» ноября 2021г.

Полное наименование организации:

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

Адрес: 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д.19

Телефон +7 (343) 375-46-33, e-mail: n.v.gorodnova@urfu.ru

ПОДПИСЬ
ЗАВЕРЯЮ.



УЧЕНЫЙ СЕКРЕТАРЬ УРФУ
МОРОЗОВА В.А.

