ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 002.073.06 на базе федерального государственного учреждения «Федеральный исследовательский центр “Информатика и управление” Российской академии наук» (ФИЦ ИУ РАН) по диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук.

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от 25 марта 2019 г. № 4

О присуждении Кондратовой Юлии Валерьевне, гражданке Российской Федерации, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Системные принципы формирования платежных балансов в транспортных холдингах (на примере ОАО «РЖД»)» по специальности 08.00.13 «Математические и инструментальные методы экономики» принята к защите 22 января 2019 г., протокол №2, диссертационным советом Д 002.073.06 на базе федерального государственного учреждения «Федеральный исследовательский центр «Информатика и управление» Российской академии наук» (ФИЦ ИУ РАН), 119333, г. Москва, ул. Вавилова, д. 44, корп. 2, приказ Министерства образования и науки Российской Федерации № 1079/нк от 9 августа 2016 г.

Соискатель – Кондратова Юлия Валерьевна, 1989 г. рождения, в 2012 г. окончила Сибирский государственный университет путей сообщения (г. Новосибирск) по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)»; с ноября 2015 г. по ноябрь 2018 г. являлась аспирантом в отделе №104 «Системный анализ эффективности естественных монополий» федерального государственного учреждения «Федеральный исследовательский центр «Информатика и управление» Российской академии наук» (ФИЦ ИУ РАН). С 06 августа 2012 г. по настоящее время работает в должности ведущего специалиста Департамента корпоративных финансов Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

Диссертация выполнена в отделе №104 «Системный анализ эффективности естественных монополий» федерального государственного учреждения «Федеральный исследовательский центр «Информатика и управление» Российской академии наук» (ФИЦ ИУ РАН).

Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор Лившиц Вениамин Наумович, федеральное государственное учреждение «Федеральный исследовательский центр «Информатика и управление» Российской академии наук» (ФИЦ ИУ РАН), отдел №104 «Системный анализ эффективности естественных монополий», заведующий отделом.

Официальные оппоненты:

1. Афанасьев Антон Александрович, доктор экономических наук, доцент, федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Центральный экономико-математический институт РАН» (ЦЭМИ РАН), лаборатория социального моделирования, ведущий научный сотрудник,

2. Винникова Изабелла Ефимовна, кандидат экономических наук, доцент, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», кафедра «Финансы», доцент кафедры,

дали положительные отзывы о диссертации.

Ведущая организация – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)» (РУТ (МИИТ)) в своём положительном заключении, подписанном Ефимовой Ольгой Владимировной, доктором экономических наук, профессором, заведующей кафедрой «Экономика, организация производства и менеджмент», и утверждённом Виноградовым Валентином Васильевичем, доктором технических наук, профессором, первым проректором РУТ (МИИТ), сделала вывод о том, что уровень обоснованности, научной новизны, теоретическая и практическая значимость результатов диссертации соответствуют требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор заслуживает присвоения ученой степени кандидата экономических наук

по специальности 08.00.13 – «Математические и инструментальные методы экономики (экономические науки)». Отмечено, что научная новизна диссертации в целом состоит в постановке и решении принципиально новой оптимизационной задачи, связанной с усовершенствованием процесса разработки консолидированных платежных балансов транспортных холдингов. Автором предложен новый подход к выбору оптимального варианта консолидированного платежного баланса транспортного холдинга, а также динамическая экономико-математическая модель, которая позволяет усовершенствовать процесс нивелирования кассовых разрывов, складывающихся в консолидированных платежных балансах, и максимизировать чистый дисконтированный доход холдинга путем варьирования размеров процентной ставки по привлекаемым кредитам и снижения расходов.

В отзыве отмечен ряд недостатков диссертации. В частности, указано на то, что в работе неполно представлены подходы к оценке качества результатов, полученных на основе используемого комплекса математических моделей, что не дает возможности оценить, насколько можно доверять моделям, разработанным автором; отмечена недостаточность обоснования необходимости использования отобранных методов инвестиционного и экономического анализа, а также недостаточная степень конкретизации принципов системного анализа, на которых, по мнению автора, должен основываться усовершенствованный процесс разработки указанных документов управленческого учета.

Соискатель имеет 3 опубликованные научные работы по теме диссертации, все - в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России. Общий объем опубликованных автором научных трудов составляет 2,95 п.л.:

1. Кондратова Ю.В. Роль и место платёжных балансов в системе финансово-бюджетного управления ОАО «РЖД» // Бюллетень транспортной информации. – 2017. – № 1(259). – С. 12-19. (0,8 п.л.)

2. Кондратова Ю.В. Системный анализ управления финансовыми ресурсами в ОАО «РЖД» // Экономическая наука современной России. – 2017. – №1(76). – С. 104-115. (1,0 п.л.)

3. Кондратова Ю.В. Моделирование и алгоритмизация платежных балансов в холдинговых структурах // Труды Института системного анализа Российской академии наук. 2018. – №3. – С. 36-50. (1,15 п.л.)

На автореферат поступило 5 положительных отзывов, которые подписали:

1. Лапидус Б.М., доктор экономических наук, профессор, заслуженный экономист Российской Федерации, до 2016 г. – старший советник президента ОАО «РЖД», генеральный директор АО «ВНИИЖТ» (Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта), г. Москва. В отзыве указано на следующие недостатки: а) на рис. 1 (с. 10) строка «Остатки на счетах на начало периода» приведена некорректно; эти остатки должны отражаться в разных строках консолидированного платежного баланса, либо иметь знак (+) или (-); б) неясно, каким образом из выражения (26) автором получена формула (28), характеризующая расходы, связанные с погашением кредитов и уплатой процентных платежей по ним (с. 17); в) математическая модель (2)-(25), представляется некорректной, поскольку в автореферате не прослеживается связь между показателями $C_g(t)$ и $x(t)$.

2. Позамантир Э.И., доктор технических наук, ведущий научный сотрудник автономной некоммерческой организации «Институт проблем естественных монополий», г. Москва. В отзыве отмечены: а) ошибочность утверждения о том, что постановка оптимизационной задачи осуществлена на основе разработанной автором модели (с. 11), фактически же именно модель разработана на основе постановки задачи; б) ошибочность тезиса об исключении рисков (с. 16), поскольку исключить риск невозможно в принципе, а в рамках принятой постановки задачи риск можно только парировать; в) отмечено, что формулу (35) автореферата и относящийся к ней текст целесообразно было бы перенести в начало описания математической постановки задачи (после формул (1)-(5)), без чего трудно понять смысл постановки задачи.

3. Балтрушевич Т.Г., кандидат экономических наук, директор по персоналу ООО «Везерфорд», г. Москва. В отзыве отмечены: а) спорность введенного автором термина «оптимальный платежный баланс», вместо которого предпочтительнее использовать термин «рациональный платежный баланс»; б) неясность вопроса о том, учитывает ли автор входящие остатки на счета холдинга «РЖД», когда дает характеристику балансового метода (с. 11); в) спорность тезиса о том, что недостатком балансового метода является неучитываемость динамики рыночных оценок капитала, конъюнктуры, инфляции и т.д. (с. 11); отмечено, что вряд ли в документе оперативного регулирования следует принимать во внимание все названные факторы.

4. Перепельцев В.Л., главный инженер Центра научно-технической информации и библиотек – филиала ОАО «РЖД», г. Москва. Отзыв не содержит замечаний.

5. Старых С.А., кандидат экономических наук, заместитель начальника Центра моделирования бизнес-процессов – структурного подразделения ОАО «РЖД», г. Москва. Отзыв не содержит замечаний.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их компетентностью в области экономико-математического моделирования процессов, связанных с управлением финансовыми ресурсами предприятий холдингового типа, что подтверждается направлениями их исследований и публикациями в высокорейтинговых научных журналах.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

Расширено понятие «платежный баланс»; в частности, выделена функция этого документа по оперативному управлению финансовыми ресурсами предприятий холдингового типа; введена новая классификация платежных балансов предприятий по уровню планирования их деятельности: выделены макро-, мезо- и микроэкономический уровни, для каждого из которых даны свои определения этого понятия.

Обоснована целесообразность применения разнообразных методов планирования финансово-хозяйственной деятельности транспортных холдингов (включая нормативный метод, бюджетирование, балансовый метод и метод оптимизации плановых решений) в усовершенствованном процессе формирования их платежных балансов.

Построена новая дескриптивная экономико-математическая модель, которая позволяет проводить анализ действующих алгоритмов формирования платежных балансов транспортных холдингов, а также способов, применяемых холдингами для нивелирования кассовых разрывов, которые возникают в процессе их деятельности.

Определены критерии оценки консолидированных платежных балансов транспортных холдингов, в частности, критерии допустимости, эффективности и оптимальности.

Конкретизирован ряд принципов системного анализа, позволяющих усовершенствовать процесс формирования оптимальных платежных балансов транспортных холдингов, включая принципы комплексности, иерархичности, вариабельности, динамичности и эффективности (в том числе - эффективности бюджетной, коммерческой и общественной).

Предложен новый подход к выбору оптимального варианта консолидированного платежного баланса транспортного холдинга – на основе критерия **максимума чистой приведенной стоимости**, что позволяет корректно учитывать разновременную стоимость денежных потоков в условиях ограниченности финансовых ресурсов, которые используются холдингом в своей хозяйственной деятельности и отражаются в платежных балансах.

Создана оптимизационная экономико-математическая модель, позволяющая усовершенствовать процесс формирования консолидированных платежных балансов транспортных холдингов и устранять возникающие кассовые разрывы; **разработан ряд модификаций этой модели** для линейного и нелинейного характера зависимостей между объемом привлекаемых кредитных ресурсов и процентной ставкой по ним, а также частотой привлечения кредитов.

На основе разработанной модели приближенными методами **получены матрицы допустимых вариантов консолидированных платежных балансов** ОАО «РЖД» с учетом ограничений по величине процентной ставки по привлекаемым кредитам и по доле снижения расходов холдинга; установлен отрицательный характер зависимости максимальной величины чистого дисконтированного дохода ОАО «РЖД» от размера процентной ставки по кредитам.

Получено решение поставленной задачи по максимизации чистого дисконтированного дохода, при котором оптимальность консолидированного платежного баланса транспортного холдинга достигается на границе области допустимых значений.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что его результаты вносят вклад в развитие экономико-математических методов, используемых транспортными холдингами для выбора оптимального варианта консолидированных платежных балансов. В диссертации:

предложены критерии для оценки консолидированных платежных балансов холдингов, включая критерии допустимости, эффективности и оптимальности;

конкретизирован ряд принципов системного анализа, применение которых обеспечивает формирование оптимальных консолидированных платежных балансов холдингов, включая принципы комплексности, иерархичности, вариабельности, динамичности и эффективности;

на основе формализации действующего алгоритма формирования платежных балансов построена новая дескриптивная экономико-математическая модель, применение которой позволяет принимать обоснованные решения о целесообразности привлечения кредитных ресурсов и сокращения расходов холдинга при возникновении кассовых разрывов;

предложена динамическая экономико-математическая модель оценки степени покрытия кассовых разрывов в консолидированных платежных балансах холдингов, которая может быть использована для решения проблемы кассовых разрывов и на этой основе способствовать максимизации чистого

дисконтированного дохода при сохранении надежности функционирования холдинга с учетом условий кредитования, предлагаемых в российском банковском секторе.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что они могут быть использованы финансовыми и экономическими службами транспортных и других холдинговых компаний при разработке платежных балансов. Применение предложенного комплекса моделей позволяет усовершенствовать процедуру и методы формирования платежных балансов; повысить эффективность управления финансовыми ресурсами в оперативном режиме и создать условия для усиления конкурентных преимуществ холдинговых компаний на соответствующих рынках.

Материалы и выводы диссертации также могут использоваться в научно-исследовательской работе и при подготовке работников финансовых и экономических служб транспортных и других предприятий.

Оценка достоверности результатов исследования выявила, что она обеспечивается теоретико-методологической основой исследования, в том числе - применением основных положений и принципов системного анализа, теории устойчивого развития предприятия, экономической теории, теории управления, экономики и финансов железнодорожного транспорта, корпоративных финансов и др. Для решения поставленных в диссертации задач применены методы инвестиционного и экономического анализа, оценки эффективности инвестиционных проектов с учетом неопределенности и риска, экономико-математические модели и ряд других методов, адаптированных к решаемым задачам.

Соискателем проведен полный и всесторонний анализ научных работ отечественных и зарубежных исследователей по направлению диссертационной работы; основные положения диссертации докладывались на научно-практических конференциях и опубликованы в рецензируемых научных журналах, рекомендованных для опубликования основных научных результатов диссертаций.

Личный вклад соискателя состоит в самостоятельной постановке и решении задач исследования, а также в самостоятельной подготовке научных публикаций. Лично соискателем:

проведен анализ и определена роль платежных балансов в системе финансовых документов транспортного холдинга;

расширено понятие «платежный баланс» и введена новая классификация платежных балансов предприятий;

конкретизирован ряд принципов системного анализа, позволяющих усовершенствовать процесс формирования оптимальных консолидированных платежных балансов транспортных холдингов;

проведен анализ применяемых методов планирования финансово-хозяйственной деятельности транспортных холдингов и обоснована целесообразность применения ряда методов планирования в усовершенствованном процессе формирования их платежных балансов;

сформулированы критерии оценки консолидированных платежных балансов транспортных холдингов с точки зрения их оптимальности;

предложен новый подход к оперативному управлению ликвидностью холдингов путем отбора оптимальных вариантов консолидированного платежного баланса по критерию максимума чистой приведенной стоимости при существующих ограничениях на российском рынке банковских услуг;

разработан ряд экономико-математических инструментов, позволяющих: проводить анализ действующего алгоритма формирования платежных балансов транспортных и других холдинговых компаний; совершенствовать процесс формирования консолидированных платежных балансов; оценивать степень покрытия кассовых разрывов, возникающих в консолидированных платежных балансах, и устранять их по мере возникновения;

Подготовлен ряд практических рекомендации для ОАО «РЖД», реализация которых может способствовать максимизации чистого дисконтированного дохода путем ликвидации кассовых разрывов, в том числе – в условиях инфляции, девальвации рубля и высокой доходности инвестиций.

На заседании 25 марта 2019 г. диссертационный совет пришел к выводу о том, что диссертация представляет собой научно-квалификационную работу, которая соответствует критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, и **принял решение** присудить Кондратовой Юлии Валерьевне ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 16 человек, из них 7 докторов экономических наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 21 человека, входящих в состав совета, проголосовали: «за» - 16, «против» - нет, недействительных бюллетеней нет.

Заместитель председателя диссертационного
совета Д 002.073.06, д.э.н., профессор А.Н. Швецов

И.о. ученого секретаря диссертационного
совета Д 002.073.06, д.э.н., профессор Е. Р. Орлова

25 марта 2019 г.