

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА

Д 002.138.02 по экономическим наукам на базе Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт проблем рынка Российской академии наук (ФГБУН ИПР РАН) по диссертации на соискание ученой степени кандидата наук

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от 29 сентября 2016 года № 29

О присуждении Мошковой Регине Александровне, гражданке Российской Федерации, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Инструментарий управления экономической безопасностью на транспорте» по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономическая безопасность) принята к защите 19 июля 2016 г., протокол № 28, диссертационным советом Д 002.138.02 по экономическим наукам, созданным на базе Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт проблем рынка Российской академии наук (ИПР РАН), 117418, Москва, Нахимовский проспект, 47; приказ о создании диссертационного совета № 936/нк от 17.08.2015 г.

Соискатель Мошкова Регина Александровна, 1964 года рождения, в 1989 году окончила Заочный институт советской торговли, г. Москва. Работает сотрудником воинской части № 78705.

В 2015 году Мошкова Р.А. была прикреплена для подготовки диссертационного исследования на соискание ученой степени кандидата экономических наук в ИПР РАН, г. Москва. Диссертация выполнена в Лаборатории экономического регулирования экологически устойчивого хозяйствования ИПР РАН.

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент Тулупов Александр Сергеевич, заведующий Лабораторией экономического регулирования экологически устойчивого хозяйствования ИПР РАН.

Официальные оппоненты:

Гельвановский Михаил Иванович, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, Центр финансовых исследований, ФГБУН «Институт экономики Российской академии наук (ИЭ РАН)»;

Демьянов Анатолий Алексеевич, доктор экономических наук, заместитель директора, Департамент транспортной безопасности и специальных программ, Министерство транспорта Российской Федерации
дали положительные отзывы о диссертации.

Ведущая организация – ФГБОУ ВО «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II» в своем положительном заключении, подписанном заведующим кафедрой «Финансы и кредит», д.э.н., профессором Соколовым Ю.И. и утвержденном проректором по научной работе и инновациям, кандидатом технических наук, доцентом Давыдовым А.М., указала, что диссертация полностью соответствует требованиям «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. №842, а ее автор заслуживает присуждения ей ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством (экономическая безопасность).

Соискатель имеет 8 опубликованных работ по теме диссертации, общим объемом более 3,5 п.л., в том числе по теме диссертации 4 работы, опубликованные в рецензируемых научных изданиях. В работах раскрыты сущность и признаки экономической безопасности на транспорте, разработан инструментарий управления экономической безопасностью с учетом особенностей железнодорожного транспорта. Наиболее значимые работы по теме диссертации: Мошкова Р.А. Организация взаимодействия заинтересованных сторон в процессе обеспечения экономической безопасности на транспорте. // Транспортное дело России. – №5. – 2015. – С. 77-79. – 0,5 п.л.; Мошкова Р.А. Картели в транспортной отрасли как угроза экономической безопасности. // Транспортное дело России. – №6. – 2015. – с. 85-87. – 0,45 п.л.; Мошкова Р.А. Инструменты оценки и моделирования экономической безопасности на транспорте. // Транспортное дело России. – №2. – 2016. – С. 65-68. – 0,55 п.л.; Мошкова Р.А. Критерии системы управления экономической безопасностью предприятия железнодорожного транспорта. // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – №6. – 2016 г. – с. 36-48. – 0,6 п.л.

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

- от ведущей организации – ФГБОУ ВО «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II». Отзыв положительный, имеются следующие замечания: (1) Было бы целесообразно

более четко показать особенности каждого уровня экономической безопасности на железнодорожном транспорте (рисунок 7 «Иерархическая система экономической безопасности», стр. 28); (2) Работа бы выиграла, если бы автор провел анализ источников риска в таблице 2 «Макроэкономические риски развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (стр. 37); (3) На стр. 59 автор приводит показатель цены ущерба в денежном выражении или сравнимых величинах при реализации *i*-й угрозы, однако не поясняет, на основании каких источников информации должен рассчитываться данный показатель; (4) Требуется дополнительных пояснений периодичность расчета и анализа показателей в процессе оценки состояния экономической безопасности в соответствии с тройственным критерием (стр. 86).

- от официального оппонента – Гельвановского М.И. Отзыв положительный, имеются следующие замечания: (1) автор проводит достаточно подробный анализ грузооборота железнодорожного транспорта (стр. 16-19), однако не анализирует динамику и отраслевую структуру перевозимых грузов, тогда как данная структура непосредственно влияет на номенклатуру угроз и позволяет элиминировать наименее значимые угрозы; (2) работа, несомненно, выиграла бы, если бы в развитие рисунка 12 автор представил бы развернутый анализ типовых сценариев реализации угроз в зависимости от категории объекта; (3) автор совершенно справедливо использует систему специальных моделей для оценки уровня безопасности (стр. 80-85), тем не менее, отдельные термины и определения, использованные в системе моделей (неудовлетворенный спрос, логистические факторы транспортировки), нуждаются в дополнительной расшифровке применительно к целям диссертации; (4) не совсем ясно, почему автор выбрал для практической апробации именно Северо-Кавказскую, Дальневосточную и Красноярскую железные дороги (стр. 90), было бы полезно более полно аргументировать свой выбор.

- от официального оппонента – Демьянова А.А. Отзыв положительный, имеются следующие замечания: (1) в заключительной главе отсутствует оценка эффективности предложенных автором методических рекомендаций и предложений, на основе сравнительного анализа состояния экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта до и после внедрения предложенных автором рекомендаций и предложений по совершенствованию

управления экономической безопасностью, что не позволяет в полной мере оценить параметры их эффективности; (2) в работе не представлено сравнение методических рекомендаций и предложений автора с зарубежным опытом совершенствования управления экономической безопасностью на железнодорожном транспорте, что не позволяет оценить какими преимуществами обладают предложенные автором подходы по сравнению с зарубежными; (3) несмотря на логически выстроенную структуру диссертации, в работе, после каждой главы отсутствует раздел «Выводы по главе...» кратко отражающий основные результаты работы, что в восприятии несколько размывает конкретику полученных научных результатов.

- от профессора кафедры экономики и управления ФГБОУ ВО «Череповецкий государственный университет», д.э.н., доцента Яшаловой Н.Н. Отзыв положительный, имеются следующие замечания: (1) Требуют более подробного рассмотрения предложенные автором на рисунке 5 (стр. 12) термины «Лоббирование», «Картельное соглашение», «Нерыночное стимулирование» и «Аффеляция»; (2) Было бы целесообразно привести практические примеры расчета «зоны комфорта» или «зоны низкого уровня опасности», которая описана автором на странице 17 автореферата.

- от заведующего кафедрой экономики, учета и анализа ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения» д.э.н., профессора Скореева М.М. Отзыв положительный, имеются следующие замечания: (1) автору следует представить соотношение между пассажирским и грузовым оборотом железнодорожного транспорта, например, в стоимостных или натуральных показателях (стр. 9-10), так как без этих данных не совсем ясны приоритеты элиминирования номенклатуры угроз транспортных предприятий; (2) из автореферата не совсем ясно, как рассчитать показатель «мощность колесного парка» (стр. 19), напрямую влияющий на общую оценку экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта в современных условиях.

- от профессора кафедры экономики и бухгалтерского учета Московского Университета МВД России имени В.Я. Кикотя, д.э.н., профессора Бобошко В.И. Отзыв положительный, имеются следующие замечания: (1) не совсем ясно, как автор разграничивает маркетинговые и

административные инструменты в рамках механизма взаимодействия участника с рынком (стр. 12), что затрудняет определение рамок и масштабов возможных угроз для транспортных предприятий; (2) в автореферате используется показатель удельного объема физического ущерба при транспортировке грузов, расчет которого в настоящее время достаточно громоздок, в связи с чем было бы целесообразно более подробно рассмотреть методики расчета наиболее важных показателей (стр. 16).

- от профессора кафедры Организационно-управленческих инноваций ФГБОУ ВО РЭУ им. Г.В. Плеханова, д.э.н., профессора Орехова С.А. Отзыв положительный, имеются следующие замечания: (1) автору следует представить расширенное обоснование тезиса о том, что в сфере железнодорожного транспорта перевозчик не имеет возможности выбора поставщика из-за высоких барьеров входа на данный рынок, а также добавить дополнительные характеристики имеющихся барьеров (с. 14); (2) из автореферата не совсем ясно, какой экономический смысл имеют входящие в модель оптимизации потребления транспортного продукта показатели: потребляемый вид транспортного продукта; номер выбранного вида перевозки; коэффициент надежности режима перевозки.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается тем, что оппоненты являются одними из ведущих учёных, профессионалами в области экономической безопасности, обладают значительными знаниями для предоставления оценки на диссертацию и автореферат.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

Разработаны:

- инструментарий сбалансированного учета требований различных заинтересованных сторон и уровней экономической безопасности на транспорте, основу которого составляет многофакторный критерий актуальности негативного события, учитывающий вероятность наступления негативного события, глубину проникновения угрозы, срок воздействия угрозы, количество причин негативного события, быстроту реакции субъекта транспортной деятельности, стратегию заинтересованных сторон, а также страховые механизмы сектора экономики (стр. 77-80);

- многокомпонентный критерий уровня экономической безопасности на каждом уровне управления, в состав которого входят достаточность колесного парка, надежность транспортировки пассажиров и грузов, диверсификация маршрутов и эффективность обработки грузов (стр. 85-86);

Предложена совокупность экономических моделей для анализа устойчивости и безопасности транспортных предприятий: 1) модель структуры перевозок; 2) модель оптимизации потребления транспортного продукта; 3) модель выравнивания интегральной безопасности цепочки транспортировки груза; 4) модель спроса на имеющиеся альтернативные способы транспортировки; 5) модель технологического портфеля экономической безопасности на транспорте; 6) модель интегральной оценки экономической безопасности (стр. 81-85);

Доказана перспективность использования механизма расчета зоны комфорта транспортного предприятия, позволяющего проводить количественный и качественный анализ уровня экономической безопасности с учетом масштабов хозяйственной деятельности анализируемого субъекта (стр. 86-88).

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

1. Раскрыты приоритетные свойства железнодорожного транспорта как среды проявления угроз экономической безопасности: иерархия опасностей; источники опасности; высокая территориальная распространенность предприятий отрасли; высокая социальная значимость реализации угроз; смешанный (государственно-частный) характер системы регулирования и ответственности в отрасли (стр. 19-20); сущность и признаки экономической безопасности на транспорте, позволяющие расширить категорию «экономическая безопасность железнодорожных перевозок» (стр. 27-29).

3. Изложены факторы антирыночных соглашений как одного из главных источников внутренних угроз экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, приводящих к недобросовестному разделу рынка транспортных услуг, дающие возможность разработать предложения по сокращению картельного влияния на сектор (стр. 44-46);

4. Изучены компоненты инструментария управления экономической безопасностью предприятий железнодорожного транспорта, обеспечивающие

реализацию программы снижения экономических рисков конкретных предприятий (стр. 39-40, 52-54, 65-68).

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

1. Разработана и внедрена укрупненная система моделей анализа состояния экономической безопасности, начиная с уровня отдельного предприятия, и заканчивая уровнем всем сектором железнодорожного транспорта в целом (стр. 81-85).

2. Усовершенствованы и функционально расширены организационно-хозяйственные механизмы взаимодействия различных организационных подразделений на уровне филиала ОАО «РЖД» в части составления номенклатуры угроз и построения «зоны комфорта».

3. Результаты диссертационного исследования используются: в деятельности филиала ОАО «РЖД» Северо-Кавказская железная дорога как дополнительный инструментарий к модели Рисона в процессе составления годовых планов мероприятий по управлению риском в процессе транспортных перевозок (справка о внедрении материалов исследования б/н от 16.08.2016 подписана первым заместителем начальника железной дороги по экономике, финансам и корпоративной координации Мельниковым Алексеем Валерьевичем).

4. Полученные результаты диссертационного исследования используются в процессе высшего профессионального образования, переподготовки государственных и муниципальных служащих, в преподавании учебных дисциплин: «Экономическая безопасность», «Экономика государственного и муниципального сектора» в научно-исследовательском процессе Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт проблем рынка Российской академии наук (ФГБУН ИПР РАН) (справка о внедрении б/н от 26.06.2016 г.).

Личный вклад соискателя состоит в непосредственном участии автора на всех этапах процесса выполненного исследования, получении исходных данных, апробации результатов исследования, подготовке основных публикаций по выполненной работе.

Автор самостоятельно выделил особенности экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта; разработал систему показателей для бенчмаркинга экономической безопасности, расшифровывающую перечисленные компоненты по количественным параметрам.

Диссертация охватывает основные вопросы поставленной научной задачи и соответствует критерию внутреннего единства, что подтверждается наличием последовательного плана исследования, основной идейной линии, концептуальности и взаимосвязи выводов.

В дискуссии приняли участие члены диссертационного совета: д.э.н., профессор, член-корр. РАН Цветков В.А., д.э.н. Логинов Е.Л., д.э.н., профессор Ерзнкян Б.А., а также к.э.н., доцент НОУ «Институт мировой экономики» Невелев В.А.

Диссертационный совет отмечает соблюдение установленных Положением «О порядке присуждения ученых степеней» (утв. постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 № 842) критериев, которым должна отвечать диссертация на соискание ученой степени, отсутствие в диссертации недостоверных сведений об опубликованных соискателем ученой степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации.

На заседании 29.09.2016 г. диссертационный совет принял решение присудить Мошковой Р.А. ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 15 человек, из них 8 докторов наук по профилю рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 19 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за присуждение ученой степени – 15, против присуждения ученой степени – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель диссертационного совета

В.А. Цветков

Ученый секретарь диссертационного совета

З.К. Омарова



30 сентября 2016 года