

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА ДМ218.012.06  
НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ  
СООБЩЕНИЯ» ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ  
КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело N \_\_\_\_\_  
решение диссертационного совета от 28 апреля 2017 г. № 21

О присуждении Кубрак Наталье Александровне, гражданке РФ, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Экономическая оценка консолидации парка грузовых вагонов» по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)» принята к защите 22.02.2017г., протокол № 8, диссертационным советом ДМ218.012.06 на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения» Федерального агентства железнодорожного транспорта (630049, Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 191, приказ № 900/нк от 11.12.2013 г.).

Соискатель Кубрак Наталья Александровна, 1976 года рождения, в 2014 году окончила Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Новосибирский государственный университет экономики и управления «НИНХ» с присвоением квалификации «Магистр» по направлению «Экономика», в период с 2014 года по настоящее время является аспирантом заочной формы обучения в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Новосибирский государственный университет экономики и управления», в 2016 году для завершения работы над кандидатской

диссертацией прикреплена соискателем по кафедре «Экономика транспорта» в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения», работает в должности заместителя директора – начальника финансово-экономического отдела в Новосибирском филиале АО «Федеральная грузовая компания».

Диссертация выполнена на кафедре «Экономика транспорта» ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Научный руководитель – доктор экономических наук Федорович Владимир Олегович, доцент, заведующий кафедрой «Экономика и предпринимательство» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Новосибирский государственный университет экономики и управления» (до 2016 г.), в настоящее время профессор кафедры «Экономическая теория и предпринимательство» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет».

Официальные оппоненты:

Суслов Никита Иванович – доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Экономическая теория» ФГАОУ ВО «Новосибирский национальный исследовательский государственный университет»;

Разумилов Роман Михайлович – кандидат экономических наук, заместитель директора по стратегическому развитию и инвестициям ООО «БайкалРемПутьМаш»

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – ФГБОУ ВО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» (г. Хабаровск), в своем положительном отзыве, подписанном кандидатом экономических наук, доцентом, заведующим кафедрой «Экономика» Кобылицким Андреем Николаевичем, и утвержденном доктором

технических наук, профессором, ректором Давыдовым Юрием Анатольевичем, указала, что диссертационная работа Кубрак Н.А. является самостоятельной научно-квалификационной работой, представляет собой законченное научное исследование, выполненное на высоком научном уровне, содержит научную новизну и отвечает требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям. В ней изложены обоснованные экономические решения и предложения, которые можно квалифицировать как новые научные результаты, имеющие важное теоретическое и хозяйственное значение в развитии экономической оценки транспортной системы РФ, повышении экономической эффективности перевозочного процесса. Наряду с этим сформулированы следующие замечания и рекомендации: 1. Изучение диссертации и ее автореферата позволяет сделать вывод о том, что имеет место неполное соответствие темы диссертации ее содержанию. Так, например, на с. 10 диссертации автор пишет «Во введении рассматривается актуальность и степень проработанности темы диссертационного исследования...». Однако в том же введении тема диссертации упоминается вскользь на шестой странице: «Целью диссертационного исследования является расширение подходов и совершенствование методов управления перевозочным процессом в новых организационно экономических условиях хозяйствования железнодорожного транспорта на базе экономической оценки консолидации парка грузовых вагонов». Другими словами целью исследования является не то, что декларировано на титульном листе диссертации, а «расширение неких подходов и совершенствование каких-то методов управления» только на базе того, что записано в теме. В заключении диссертации непосредственно об «экономической оценке консолидации парка грузовых вагонов» вообще ничего не говорится. Такая оценка, которая бы позволяла качественно (хорошо-плохо), либо количественно судить о консолидации парка грузовых вагонов в диссертации отсутствует. 2. В диссертации и автореферате автор неоднократно пишет о «расширении», или о том, что «разработаны и предложены» (формулировка во множественном числе) некоторые «подходы» и «методы».

Однако перечень, в котором эти «подходы» и «методы» были бы названы и получили однозначную трактовку, автор не приводит. Судя по оглавлению работы (с.2,3), автором разработан только один «подход» – параграф 3.5. и возможно один «метод» – параграфа 3.3. В остальном же приходится гадать, о чем пишет автор. Формулировку параграфа 3.6 «Алгоритм стоимостного метода пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов» нельзя называть удачной. Известно, что пропускной способностью железнодорожной линии называется число пар поездов, которое может быть пропущено по линии в течение определенного времени. В том смысле не вполне ясно, что имел в виду автор, говоря о «методе пропускной способности» пусть даже стоимостном и «при консолидации парка грузовых вагонов». Из текстов параграфов 3.2. и 3.3 становится понятным, что речь идет о выборе варианта пропуска вагонопотоков при максимизации прибыли (формула 1, с.150) или «по критерию минимума эксплуатационных расходов» (с.155). Заявление автора о том, что «все варианты пропуска вагонопотоков должны оцениваться экономически по критерию минимума эксплуатационных расходов» (с.155), вероятно свидетельствует о недостаточном его знакомстве с многочисленными трудами советских и российских ученых экономистов–железнодорожников в области обоснования экономической эффективности вариантов технических решений совершенствования эксплуатационной работы железных дорог. На рис. 3.13 (с.158 диссертации) представлена блок-схема «Алгоритм стоимостного метода для расчета пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов». На рис. 3 (с.22 автореферата) представлена точно такая же блок-схема с несколько другим названием: «Алгоритм стоимостного подхода для расчета пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов». Причем данную ситуацию нельзя объяснить ошибкой, поскольку редакция автореферата подтверждается аналогичным заголовком соответствующего раздела (с.19). В чем причина этого? Из курса информатики известно, что термин «алгоритм» – это набор инструкций (точное предписание), описывающих порядок действий исполнителя для достижения некоторого результата. С этих позиций термин

«алгоритм подхода» не имеет смысла, «алгоритм метода» возможен. Однако, алгоритмизация метода в изложении автора диссертации, задача чрезвычайно трудоемкая. Вне всякого сомнения, он ее перед собой не ставил.

Соискатель имеет 9 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации 9 работ общим объемом 7,8 п.л. (авторских–3,82 п.л.), опубликованных в рецензируемых научных изданиях – 5 общим объемом 5,9 п.л. (авторских –2,72 п.л.).

Наиболее значимые научные статьи по теме диссертации:

1. Кубрак, Н.А. Экономическая необходимость технологического аутсорсинга / В.О. Федорович, Н.А. Кубрак//Экономика железных дорог – 2014.– №11.– С.46-58 (1,2/0,6 п.л.);

2. Кубрак, Н.А. Централизация управления порожним подвижным составом для грузовых перевозок на базе технологического аутсорсинга/ В.О. Федорович, Н.А. Кубрак // Железнодорожный транспорт. – 2015.– №7.– С.35-38 (0,8/0,4п.л.);

3. Кубрак, Н.А. Современные направления развития рынка железнодорожных грузовых перевозок в РФ / В.О. Федорович, Н.В. Конципко, Н.А. Кубрак // Экономика железных дорог. – 2015. – №6. – С. 65-78 (1,4/0,47п.л.);

4. Кубрак, Н.А. Технологический аутсорсинг в управлении порожними вагонами / В.О. Федорович, Н.А. Кубрак //Экономика железных дорог.– 2016. – №1.– С. 43-55 (1,2/0,6п.л.).

В диссертации отсутствуют достоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации, Кубрак Н.А. ссылается на авторов и источники заимствования материалов и отдельных результатов.

На диссертацию и автореферат поступили отзывы от: д-ра экон. наук, профессора, заведующего кафедрой стратегического менеджмента и маркетинга ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Томский государственный университет» Нехода Е.В.; д-ра экон. наук, профессора, заслуженного

экономиста РФ, заведующего кафедрой экономики и финансовой политики ФГБОУ ВО «Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского» Миллера А.Е.; д-ра экон. наук, профессора, профессора кафедры «Финансы и статистика» ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный аграрный университет» Балашова А.П.; д-ра экон. наук, доцента, ведущего научного сотрудника отдела управления промышленными предприятиями ИЭОПП СО РАН Юсуповой А.Т.; д-ра экон. наук, доцента, профессора кафедры «Финансы и кредит» Барнаульского филиала ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» Матяш И.В.; канд. экон. наук, директора Забайкальского института железнодорожного транспорта – филиала ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения» Ярилова Е.В.; канд. экон. наук, доцента, доцента кафедры «Производственный менеджмент и экономика энергетики» ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный технический университет» Стародубцевой В.К.; канд. экон. наук, доцента, профессора кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте» ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения» Силичевой Г.В.

Все отзывы положительные, в них отмечены актуальность, научная новизна работы, обоснованность и практическая значимость полученных результатов. При этом высказан ряд замечаний: исходя из первого пункта научной новизны автором «разработаны организационно-экономические инструменты для согласования экономико-технологических составляющих эксплуатационной работы, как основы операторской деятельности на основе комплексного анализа и экономической оценки условий грузоперевозок с использованием приватного вагонного парка», в автореферате отражены лишь краткие аспекты, нет четкого представления указанных организационно-экономических инструментов; в автореферате (см. табл. 4 по 2014 году) отсутствуют данные по другим крупным операторам подвижного состава для получения более точного сравнения показателей при управлении подвижным составом посредством консолидации парка грузовых вагонов; неясно как

отразилось на финансовых результатах консолидатора – АО «ФГК» оперирование грузовыми вагонами других собственников присоединившихся в 2016 году (с.20, аб-ц. 4); на с.19 указано: «...планировалось сокращение затрат на порожний пробег грузовых вагонов, которые находились в собственности АО «ФГК»», однако соответствующие числовые данные в автореферате не приведены; на с. 11 автореферата изложены организационные мероприятия ОАО «РЖД», связанные с созданием консолидированного парка полувагонов, но не представлены сравнительные данные от каждого способа консолидации; автором представлен алгоритм стоимостного метода расчета пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов, но в работе нет подробного описания данного метода; в табл. 1 – «Показатели деятельности грузовой компании-оператора АО «ФГК»: показатели представлены за 3 года (2013, 2014 и 2015 гг.), в табл. 4 – «Значение показателей, влияющих на управление подвижным составом» показатели представлены за 2008, 2013 и 2014 годы, а в табл. 5 – «Оборот полувагонов на полигоне Западно-Сибирской железной дороги» всего за два года (2013, 2014 гг.). На наш взгляд для более объективного анализа показатели должны быть представлены как минимум за 3 года; на с. 12 автореферата соискатель характеризует экономические интересы участников перевозочного процесса, заключающиеся в приобретении дополнительной материальной выгоды в виде либо увеличения прибыли, либо снижения эксплуатационных расходов, хотя указанные показатели взаимосвязаны. Не совсем понятно, каким образом ставка за вагон влияет на указанные показатели при профиците подвижного состава (грузовых вагонов) и ожидающемся их дефиците в будущем?

Выбор официальных оппонентов обосновывается сферой научных интересов и достижениями данных ученых и практиков в экономической науке, что подтверждается многочисленными научными публикациями за последние 5 лет по темам, связанным с диссертационной работой в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК при Минобрнауки России, а также способностью определить научную и практическую ценность диссертации.

Выбор ведущей организации обоснован тем, что ФГБОУ ВО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» является одним из ведущих научно-образовательных транспортных учреждений России, имеющих значимые исследования по тематике диссертационной работы. В структуре университета имеется кафедра «Экономика», преподаватели которой являются высококвалифицированными специалистами в области экономики и организации железнодорожных перевозок, реформирования железнодорожных корпораций, экономической оценки новых форм хозяйствования, имеют публикации в рецензируемых изданиях.

**Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем Кубрак Н.А. исследований:**

**разработан** новый методический подход к экономической оценке эффективности консолидации парка грузовых вагонов в современных организационно-экономических и правовых условиях функционирования железнодорожного транспорта, обеспечивающий увеличение доходности грузовых перевозок за счет снижения затрат на порожний пробег грузовых вагонов;

**предложено** учитывать экономико-технологические составляющие эксплуатационной работы: объем погрузки – работа с клиентами, обеспечение объемов заказов, объем перевозок, получение доходов от снижения затрат на порожний пробег грузовых вагонов частного парка, а также согласование экономических интересов ОАО «РЖД», компаний-грузооператоров и грузоотправителей;

**доказана** эффективность консолидации парка грузовых вагонов за счет экономии эксплуатационных расходов и комплексного улучшения количественных и качественных показателей работы подвижного состава на железнодорожном транспорте при прогнозировании влияния внешних и внутренних факторов, обусловленных организационно-экономическими противоречиями на рынке оперирования ОАО «РЖД» и грузовых компаний-операторов при «профиците» и «дефиците» грузовых вагонов;



**введен** модифицированный методический подход с авторской интерпретацией особенностей и отличительных признаков технологического аутсорсинга для экономической оценки современной схемы консолидации вагонного парка и эффективного планирования грузовых железнодорожных перевозок, позволяющих на новых принципах повышения централизованного управления «обезличенным» порожним подвижным составом влиять на экономическую эффективность грузоперевозок путем снижения затрат на порожний пробег вагонов частного парка.

**Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:**

**сформулированы и доказаны** положения, характеризующие состоятельность предлагаемого автором подхода к экономической оценке консолидации парка грузовых вагонов с обоснованием комфортных организационно-экономических условий для перехода компаний-операторов подвижного состава в консолидированный парк вагонов и экономическим обоснованием рациональных вариантов его консолидации, а также расширением границ применения новых методов управления порожним пробегом грузового вагона;

**применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использован** комплекс методов исследования экономики железнодорожного транспорта, включая общенаучные методы познания: системный анализ и синтез, методы наблюдения, систематизации, статистического, структурного и трендового анализа; для решения конкретных задач использованы методы экономической оценки организационно-экономических преобразований, методы планирования и прогнозирования, методы классификации и группировок, экспертных оценок в оценке рисков.

**изложены** существующие научные подходы оценки экономической эффективности реконструктивных мероприятий на железнодорожном транспорте, включая количественную достаточность грузовых вагонов

приватного парка, определение степени риска компаний грузооператоров и ОАО «РЖД» при централизации функций управления порожними вагонами.

**раскрыты** и доказаны преимущества и недостатки консолидации вагонного парка в современных экономических и правовых условиях работы всех участников процесса перевозок: ОАО «РЖД», компаний–грузооператоров и грузовладельцев, определены новые системные противоречия, требующие уточнения прав и гарантий грузооператоров и собственников подвижного состава;

**изучены** мировой и отечественный опыт реформирования железных дорог, а также факторы, влияющие на увеличение спроса компаний-грузооператоров на услуги технологического аутсорсинга, позволяющие сформировать модель учета экономических интересов основных групп стейкхолдеров и непосредственных участников процесса перевозок: ОАО «РЖД», собственников вагонов, компаний-грузооператоров и собственников груза;

**проведена модернизация** алгоритма стоимостного подхода для расчета пропускной способности вагонопотоков на основе системы экономических критериев (разработана и предложена блок-схема алгоритма стоимостного подхода для расчета пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов), такой подход правомерен для обоснования норм состава и веса поезда, позволяет принять решение об увеличении простоя вагонов под накоплением для повышения веса поезда, но одновременного замедления сроков доставки.

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

**разработаны и внедрены** в практическую деятельность транспортной корпорации АО «ФГК» методические подходы по экономической оценке и обоснованию сценариев консолидации приватного вагонного парка, позволяющие повысить эффективность и снизить трудоемкость разработки производственных годовых и квартальных планов, материалы диссертационного исследования используются в научной и учебной деятельности, что

подтверждено справками и актами о внедрении;

**определены** в ходе апробации результаты исследования возможности и перспективы практического использования инструментария экономической оценки консолидации парка грузовых вагонов, а также групповые риски, возникающие при консолидации парка, позволяющие сформировать систему их количественной оценки с причинами возникновения и анализом ожидаемых сценарных последствий от организационных изменений;

**создана** организационно-экономическая модель технологического аутсорсинга, позволяющая дать экономическую оценку различных вариантов консолидации парка грузовых вагонов на принципах централизации управления порожним подвижным составом и регулирования со стороны ОАО «РЖД»;

**представлены** методические рекомендации и направления по формированию экономически эффективной системы взаимодействия ОАО «РЖД» и грузооператоров подвижного состава в новых организационно-экономических условиях работы железных дорог для совершенствования методов управления перевозочным процессом.

#### **Оценка достоверности результатов исследования выявила:**

**теория** построена на изучении научно-методического и практического инструментария оценки экономической эффективности консолидации парка грузовых вагонов, в частности на анализе действующих концепций реформирования железнодорожного транспорта, фактических результатах хозяйственной деятельности АО «РЖД» и крупнейших компаний-грузооператоров и согласуется с опубликованными результатами по теме диссертации;

**авторские идеи базируются** на комплексном анализе работ российских и зарубежных ученых в области экономической теории, экономики железнодорожного транспорта, а также анализе данных официальной статистики, учете современных экономических и правовых условий работы железнодорожного транспорта, а также практической апробации полученных результатов исследования;

**использованы** документы и информационные материалы Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», АО «ФГК», а также других крупных транспортных корпораций и независимых агентств, федеральные законодательные и нормативные документы РФ, статистические наблюдения автора;

**установлено** качественное и количественное совпадение авторских научных и практических результатов, полученных в ходе оценки и сравнения показателей управления подвижным составом с данными, представленными в независимых источниках;

**использованы** современные методы сбора исходной информации, проведена их обработка вероятностно-статистическими методами, методами экспертных оценок, подбором объектов наблюдений, обеспечивающих репрезентативность и достоверность выборки.

**Личный вклад соискателя состоит в:**

– экономической оценке условий грузоперевозок с использованием частного вагонного парка с обоснованием организационно-экономических инструментов для согласования трех экономико-технологических составляющих эксплуатационной работы, как основы операторской деятельности, а именно: – работы с клиентами; перемещением грузовых вагонов по сети; получением доходов, включая экономию затрат на порожний пробег грузового вагона частного парка (с.124-133);

– определении организационно-экономических особенностей перехода компаний-операторов в консолидированный парк, оценке преимуществ и недостатков консолидации вагонного парка;

– разработке алгоритма стоимостного подхода для расчета пропускной способности при консолидации парка грузовых вагонов посредством реализации новых методов управления порожним пробегом грузового вагона и экономическом обосновании их эффективности (с.155-158).

– обосновании модели учета экономических интересов всех участников процесса перевозок: ОАО «РЖД», компаний-грузооператоров и грузовладельцев, разработке практических рекомендаций для реализации

технологического аутсорсинга, как основного направления снижения затрат на порожний пробег грузовых вагонов частного парка.

Основные выводы и предложения по теме диссертационного исследования докладывались и обсуждались на 4 международных научно-практических конференциях.

Диссертация охватывает основные вопросы поставленной научной задачи и соответствует критерию внутреннего единства, что подтверждается наличием логичного плана исследования, непротиворечивой методологической основой, взаимосвязью выводов и рекомендаций.

Полученные соискателем научные результаты соответствуют п. 1.4.86 – «Исследование экономической эффективности новых форм и способов организации перевозок, транспортного строительства, технического обслуживания и ремонта подвижного состава» и п.1.4.87 – «Исследование закономерностей и принципов распределения пассажиро– и грузопотоков по видам транспорта, выбора схем освоения перевозок и организации перевозочного процесса» паспорта специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

Диссертация соответствует всем критериям, предусмотренными пп. 9-14 Положения о присуждении ученых степеней для кандидатской диссертации, и в соответствии с п. 9 данного Положения является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной задачи, по экономической оценке новых форм и способов организации перевозочного процесса на основе консолидации парка грузовых вагонов, что имеет большое значение для экономики железнодорожного транспорта.

На заседании 28 апреля 2017г. диссертационный совет принял решение присудить Кубрак Н.А. ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 16 человек, из них 10 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 22 человек, входящих в состав совета, проголосовали: «за» – 16, «против» – нет, недействительных бюллетеней нет.

*Председатель*

*диссертационного совета*

*ДМ 218.012.06,*

*д-р экон. наук, профессор*



*Давыдов Анатолий Вячеславович*

*Ученый секретарь*

*диссертационного совета*

*ДМ 218.012.06,*

*канд. экон. наук, профессор*

*Дементьев Алексей Петрович*

*28 апреля 2017 г.*