

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА
Д 212.070.03 НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТ-
НОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИО-
НАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «БАЙКАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИ-
ВЕРСИТЕТ ЭКОНОМИКИ И ПРАВА» ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК**

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 26 июня 2015 года № 25

**О присуждении Хоменко Георгию Андреевичу, гражданину России,
ученой степени кандидата экономических наук.**

Диссертация «Развитие бюджетно-налогового взаимодействия крупной национальной корпорации с государством (на примере ОАО «РЖД»)» по специальности 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит принята к защите 23 апреля 2015 года, протокол № 23, диссертационным советом Д 212.070.03 на базе ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права», Министерства образования и науки РФ, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, д. 11., созданного в соответствии с приказом Министерства образования и науки РФ №760/нк от 03 декабря 2012 г.

Соискатель Хоменко Георгий Андреевич 1991 года рождения. В 2013 году соискатель окончил ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения» по специальности «Финансы и кредит».

В 2015 году Хоменко Г.А. окончил заочную аспирантуру ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения», работает ассистентом кафедры финансы и бухгалтерский учет в ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения», Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Диссертация выполнена на кафедре финансов и бухгалтерского учета в ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения», Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, Самаруха Виктор Иванович, ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права», кафедра налогов и таможенного дела, профессор.

Официальные оппоненты:

Барулин Сергей Владимирович – доктор экономических наук, профессор, Саратовский социально-экономический институт (филиал) ФГБОУ ВПО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова», кафедры налогов и налогообложения, профессор.

Барчуков Алексей Валерьевич – доктор экономических наук, доцент, ФГБОУ ВПО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения», кафедра финансов и бухгалтерского учета, профессор.

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет», г. Екатеринбург, в своем положительном заключении, подписанном **Пешиной Эвелиной Вячеславовной**, доктором экономических наук, профессором, кафедра государственных и муниципальных финансов, зав. кафедрой, указала, что полученные в диссертационном исследовании результаты и выводы могут быть использованы при формировании бюджетно-налоговых взаимоотношений государства и крупных национальных корпораций, в части осуществления инвестиционной политики и проведения реформирования налоговой сферы, что будет способствовать стимулированию экономического роста в Российской Федерации. Разработанный финансовый механизм реализации бюджетно-налогового взаимодействия государства и ОАО «РЖД» укладывается в существующие нормы и не требует значительных изменений налогового и гражданского законодательства. Кроме того, он позволяет сохранить средства Фонда национального благосостояния от негативных изменений на международном финансовом рынке. Теоретические и практические наработки могут быть использованы в преподавании дисциплин «Налоги и налоговая система РФ», «Корпоративные финансы» и «Бюджетная система РФ». Диссертация выполнена на высоком профессиональном уровне, является законченной научно-квалификационной работой, в которой изложены новые научно-обоснованные экономические решения и разработки, в частности, в области бюджетно-налогового взаимодействия государства и крупной национальной корпорации (на примере ОАО «РЖД»), имеющие существенное значение для экономики страны. Работа соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям» разделу II (пункты 9-14) «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842. Автор диссертации, Хоменко Георгий Андреевич, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.10 – «Финансы, денежное обращение и кредит».

Соискатель имеет 13 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации - 13 работ, опубликованных в рецензируемых научных изданиях – 7. Общий объем составил 21,85 печатных листа, из них авторских – 17,4 п. л.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

1. Хоменко Г.А. Модель зависимости тарифов ОАО РЖД и бюджетно-налоговой нагрузки [Электронный ресурс] / Г.А. Хоменко // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2015. – № 3. Режим доступа: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=20045>. – 0,75 п. л.

2. Хоменко Г.А. Совершенствование финансовых взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства / Хоменко Г.А. // Мир транспорта. – 2015. – № 2. – С. 98–114. – 1,2 п. л.

3. Хоменко Г.А. Реформирование монополий в РФ: финансовый аспект / В.А. Бубнов, Г.А. Хоменко // Известия ВолгГТУ. – 2015. – № 3. – С. 180–192 – 0,9 п.л. (автор. 0,7 п. л.).

4. Хоменко Г.А. Налогообложение полисистемных монополий / В.А. Бубнов, Д.С. Хаустов, Г.А. Хоменко // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета. – 2014. – № 5 (57). – С. 245–252. – 0,9 п.л. (автор.

0,75 п. л.).

5. Хоменко Г.А. «РЖД»: полисистемная монополия и инфраструктура развития / Г.А. Хоменко // Вестник Самарского государственного университета путей сообщения. – 2014. – № 3 (25) – С. 114–121. – 1 п. л.

6. Хоменко Г.А. Взаимосвязь экономического развития Российской Федерации и субъектов экономической деятельности [Электронный ресурс] / Г.А. Хоменко // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2014. – № 2. – Режим доступа: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=19020>. – 0,4 п. л.

7. Хоменко Г.А. Совершенствование региональной налоговой системы на примере Иркутской области / Г.А. Хоменко // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2013. – № 4 (40). – С. 171–175. – 0,6 п. л.

8. Хоменко Г.А. Полисистемная монополия: бюджетно-налоговый аспект / В.А. Бубнов, Д.С. Хаустов, Г.А. Хоменко. – Новосибирск: Наука, 2015. – 224 с. – 14 п.л. (автор. 10 п.л.) (монография).

На диссертацию и автореферат поступили отзывы (все положительные), содержащие следующие критические замечания:

ведущая организация ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет»: 1) «В первой теоретической главе диссертации, автором сделан оригинальный анализ формирования крупных корпораций, однако не выявлены этапы их развития (с. 13-23 диссертации)». 2) «При рассмотрении вопросов возникновения крупных корпораций и роли в этом финансового капитала, автор упускает то, что большинство их в России создано, во второй половине 90-х годов прошлого века в результате приватизации (не справедливой с позиции интересов общества) (с. 25-29 диссертации)». 3) «Дискуссионным моментом в работе является определение автором объема необходимых инвестиций в ОАО «РЖД» (с. 63-70 диссертации). Данный показатель постоянно изменяется в зависимости от экономической ситуации в стране и спроса на железнодорожные перевозки со стороны физических и юридических лиц, а так же на него влияет высокий уровень инфляции, это следовало учесть. Возможно, именно рыночный спрос и предложение на транспортные услуги должны определять потребность в инвестициях транспорта». 4) «Из текста работы, при определении структуры «собственных» проектов ОАО «РЖД» (с. 116-120), не ясен принцип отнесения тех или иных проектов к этой категории. Для более четкого понимания требуются более детальные пояснения, почему инвестиции, осуществляемые ОАО «РЖД» разделены на три категории: проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ, «собственные» и коммерческие инвестиции».

официальный оппонент доктор экономических наук, профессор **С.В. Барулин**: 1) «Рассматривая бюджетно-налоговый аспект генезиса монополий, автор диссертации опирался на мировой опыт (раздел 1.1. диссертации), не делая акцент на российские особенности становления и развития крупных корпораций, которые оказали существенное влияние на экономическое развитие страны и формирование национальных финансов». 2) «Положительно оценивая в целом предложенный автором механизм взаимоотношений ОАО «РЖД» с бюджетом (глава 3), следует отметить спорность отдельных его элементов. Во-первых, предлагая

начислять, но не уплачивать страховые взносы, соискатель не объяснил, как это повлияет на размер будущих пенсий работников компании. Во-вторых, спорно предоставлять инфраструктурный налоговый кредит по местным налогам, поскольку из местных бюджетов компания не финансируется и такая мера негативно скажется на и без того неблагоприятном состоянии местных бюджетов». 3) «Требует комментариев правомерность вывода автора (стр. 182) о том, что «сокращение железнодорожного тарифа возможно обеспечить снижением налоговой и долговой нагрузки на денежные притоки ОАО «РЖД»», поскольку железнодорожный тариф выступает в качестве важнейшего макроэкономического регулятора. Доводы автора о том, что имеет место «зависимость снижения среднего тарифа по грузоперевозкам за счет снижения налоговой и долговой нагрузки на денежные притоки ОАО «РЖД»», подкрепленные уравнением множественной линейной регрессии (стр. 185), носят дискуссионный характер и не формируют полной доказательной базы, поскольку значение функции – средний тариф с учетом компенсации от государства – уже предполагает частичное субсидирование затрат железнодорожной инфраструктуры (таблица 32 на стр. 184)».

официальный оппонент доктор экономических наук, доцент **А.В. Барчук**: 1) «Содержание параграфа 1.1 «Бюджетно-налоговый аспект генезиса монополий» не соответствует наименованию, поскольку в разделе рассмотрен не бюджетно-налоговый, а в целом финансовый аспект генезиса монополий». 2) «Требуют уточнения признаки, в соответствии с которыми Холдинг ОАО «РЖД» можно отнести к периферийной монополии и утверждение автора «следовательно, ОАО «РЖД» можно считать классическим примером периферийной монополии» (стр.32) является недоказанным. При этом далее по тексту параграфа 1.2 диссертации (стр.37) ОАО «РЖД» оценивается уже как «полисистемная монополия». 3) «С нашей точки зрения вызывает необходимость уточнения наименования параграфа 1.3. «Бюджетно-налоговая политика в сфере функционирования железных дорог» по следующим причинам: - по тексту рассматривается модель, характеризующая развитие в большей степени инфраструктуры железнодорожных перевозок; -рассматривается сфера действия не «железных дорог», а железнодорожного транспорта; -кроме того, полагаем, что сфера функционирования железнодорожного транспорта – это рынок услуг по перевозкам грузов и пассажиров, а субъектами бюджетно-налоговой политики выступают хозяйствующие субъекты». 4) «Аналогичное замечание напрашивается и к разделу 3 «Экономическое обоснование возможности оптимизации финансовых потоков в рамках взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства» в части уместности профессиональной терминологии и точности формулировок: в тексте этого раздела (или ранее) необходимо уточнить (или разграничить) представления об общеэкономических понятиях «денежный поток» и «финансовый поток»; определить сущность оптимизации денежных потоков и позицию автора по этому вопросу; тем более, далее по тексту диссертант пишет о реформировании денежных потоков (стр.146, например), не детализируя при этом, что понимается под «реформированием», и какими теоретическими источниками или нормативными регламентами установлено экономическое содержание и правомерность таких манипуляций с потоками денежных средств». 5) «Рекомендации автора по поводу адресности «влияния

крупных корпораций-лидеров на налоговую систему» (стр. 78-106) носят дискуссионный характер, поскольку состав элементов налоговой системы РФ нормативно определен». б) «За рамками работы остался механизм «встраивания» авторской модели оптимизации бюджетно-налогового механизма (стр.78-178) в действующую бюджетную систему РФ с учетом целевых параметров и главных задач деятельности крупных национальных корпораций, оперативных корректировок, в том числе с перераспределением финансовых ресурсов между субъектами, политических решений Правительства РФ и пр».

Отзывы на автореферат (9 отзывов): **1)** доктор экономических наук, профессор, заведующий Центром федеративных отношений и регионального развития ФГБОУ Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института экономики Российской академии наук **Бухвальд Евгений Моисеевич:** «В качестве замечания, считаем необходимым отметить отсутствие в представленном анализе возможности применения существующих методов изменения сроков уплаты налогов и сборов (предусмотренных действующим Налоговым Кодексом РФ) для активизации инвестиционной политики ОАО «РЖД» в представленном автореферате (стр. 19 автореферата)»; **2)** доктор экономических наук, доцент, директор Центра налоговой политики и налогового администрирования Института финансово-экономических исследований ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» **Пинская Миляуша Рашитовна:** «В качестве замечания считаем необходимым отметить, что в автореферате не приведена структурно-логическая модель действующей бюджетно-налоговой системы взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства, а только предлагаемый вариант ее реформирования (стр. 15 автореферата). Это затрудняет проведение сравнительного анализа действующей и предлагаемой модели бюджетно-налоговой системы, что в свою очередь может способствовать возникновению дискуссий относительно методического подхода количественной оценки направлений использования высвобождаемых от налогообложения денежных средств (стр. 16 автореферата)»; **3)** кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой экономики и финансов ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет путей сообщения» **Первов Павел Александрович:** «В качестве замечания, следует отметить, что не указаны другие крупные корпорации, кроме ОАО «РЖД», которые можно отнести к полисистемным монополиям (стр. 10 автореферата). Это позволило бы лучше и более конкретно сформулировать государственную финансовую политику по отношению к данным корпорациям. Однако в тексте автореферата это отсутствует»; **4)** доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой финансов и кредита ФГБОУ ВПО «Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления» **Багинова Виктория Матвеевна:** «В качестве замечания, следует отметить, что при рассмотрении взаимодействия функций налогов и корпоративных финансов ОАО «РЖД», автор упустил контрольную функцию (стр. 11-12 автореферата), что не позволяет, по нашему мнению, комплексно оценить проявление этих функций. При разработке бюджетно-налогового механизма взаимоотношений государства и оператора железнодорожной инфраструктуры именно контрольная функция налогов должна обеспечить достижения целей финансовой политики»; **5)** кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой бух-

галтерского учета и финансов ФГБОУ ВО «Сибирский государственный технологический институт» **Шестакова Ирина Михайловна**: «В частности, введенное понятие «бюджетно-налоговые обязательства корпорации» не совсем корректно использовать в отношении страховых взносов зачисляемых в государственные внебюджетные фонды (стр. 13 автореферата). Считаем, что их необходимо исключить из расчетов, что существенно повысит практическую ценность полученных результатов. Если остаться на позиции автора исследования, то этот подход требует дополнительных пояснений, которые в тексте автореферата отсутствуют»; **б)** доктор экономических наук, доцент, зав. кафедрой экономики транспорта, логистики и управления качеством ФГБОУ ВПО «Омский государственный университет путей сообщения» **Куршакова Наталья Борисовна**: «1. Диссертант обосновывает необходимость введения понятия полисистемная монополия, однако из содержания автореферата сложно разобраться с признаками полисистемной монополии соответствуют ли они признакам инфраструктуры или признаком характерным для ОАО РЖД (стр.10 автореферата). 2. В результате исследования влияния монополии на экономику российской федерации и оценки существующего нормативного регулирования деятельности крупных корпораций автор приходит к выводу а том что в отношении корпораций-лидеров необходимо ввести понятие бюджетно-налоговые обязательства корпорации – объем обязательств выраженный в денежной форме который корпорация обязана перечислить в бюджеты всех уровней и государственные внебюджетные фонды а также использовать на цели определенные Правительством РФ и Указами президента российской федерации (страница 13 автореферат). Поскольку автореферат не содержит методику расчета в бюджетно-налоговых обязательств, поэтому трудно понять с какой целью автор вводит это понятие. Возможно с целью обоснования необходимости совершенствования подходов к адресной реализации бюджетно-налоговой политики государства по отношению к полисистемным монополиям? 3. В автореферате отсутствует сопоставление сумм налоговых высвобождений и потребности ОАО РЖД в инвестиционных финансовых ресурсах (страница 13-16 автореферата), что затрудняет оценку эффективности предложенного механизма бюджетно-налогового взаимодействия. 4.Автор предлагает внести в Налоговый кодекс РФ положение об "инфраструктурном налоговом кредите", суть которого в изменении срока уплаты налогов, предоставляемого по всем видам налогов и страховым взносам в государственные внебюджетные фонды. В качестве условия предоставления инфраструктурного налогового кредита применяется критерий - выполнение поручений Правительства РФ по освоению инвестиций в объекты инфраструктуры (страница 19 автореферата) без какого-либо его уточнения. В связи с чем непонятно, как и кем критерий будет оцениваться, от выполнения каких условий будет зависеть сумма и срок предоставления инфраструктурного налогового кредита, как изменится срок уплаты налогов, если не выполняются сроки освоения инвестиций»; **7)** доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой экономики и предпринимательства ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный университет путей сообщения» **Макеев Владимир Александрович**: «В качестве замечания, необходимо отметить: из автореферата не ясно, насколько возможно снизить железнодорожный тариф в среднесрочной перспективе при снижении

уровня налоговой нагрузки (стр. 17-18 автореферата). Такой расчет придаст бы большую обоснованность сделанным научно-практическим рекомендациям»; **8)** доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой экономики транспорта ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения» **Журавлева Наталья Александровна**: «В то же время дискуссионным является вопрос компенсации выпадающих доходов бюджета и государственных внебюджетных фондов за счет Фонда национального благосостояния – поскольку государство гарантирует выполнение социальных обязательств, а они ставятся под риск не полного выполнения из-за снижения доходной части? (стр. 19-20 автореферата)»; **9)** доктор экономических наук, профессор кафедры финансов и анализа Института экономики управления и прикладной информатики ФГБОУ ВО «Иркутский государственный аграрный университет имени А.А. Ежевского» **Нечаев Андрей Сергеевич**: «На странице 22 (автореферата) при рассмотрении вопроса пересмотра доходных показателей инвестиционных проектов не приведены примеры организаций, чьи отраслевые обзоры и аналитические материалы могут использоваться при принятии соответствующих решений. Данный вопрос требует уточнения».

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается тем, что назначенные оппоненты (профессор Барулин С.В. и доцент Барчуков А.В.) являются компетентными учеными – экономистами, имеющими многочисленные публикации в рамках специальности защищаемой работы, защитившими докторские диссертации по специальности рассматриваемой диссертационной работы, а ведущая организация (ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет») широко известна своими достижениями в соответствующей отрасли науки и способна определить научную и практическую ценность защищаемой диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана новая научная идея, заключающаяся в дополнении (с использованием трудов С.В. Барулина, Ф. Броделя, Э.С. Райнерта, Б.Ю. Кагарлицкого, Р. Камерона и др.) теоретических положений развития финансовых отношений крупных национальных корпораций с государством, что позволило разработать практические рекомендации по совершенствованию бюджетно-налогового механизма взаимодействия ОАО «РЖД» с Правительством Российской Федерации, способствующие достижению целей государственной социально-экономической политики (с. 13-29, 51-77, 124-143 диссертации);

предложен новый принцип расчета налоговой нагрузки на корпорации, осуществляющие инвестиционную политику в государственных целях, в отношении которых предложено ввести понятие «бюджетно-налоговая нагрузка», более правильно отражающее реальный отток денежных средств в бюджет и государственные внебюджетные фонды (с.107-123 диссертации);

доказано использование бюджетно-налогового взаимодействия государства с крупной национальной корпорацией, как эффективного финансового инструмента снижения железнодорожного тарифа в целях стимулирования экономического роста в нашей стране;

введен новый научный термин, отражающий экономическую сущность деятельности ОАО «Российские железные дороги» в современных условиях - «полисистемная монополия» (с. 36-40 диссертации). Автор, под полисистемной монополией понимает организацию, выполняющую функции оператора инфраструктуры, то есть обеспечивающую общий доступ, сетевую архитектуру, потенциал генерации социально-экономических систем и полисистем, избыточность «мощностей». Цель ее создания и функционирования заключается в том, что это общая инфраструктура, и второй раз ее никто создавать не будет, – в этом принцип инфраструктуры и полисистемной монополии, – цены и тарифы держатель инфраструктуры (полисистемная монополия) может устанавливать под контролем государства любые. Последнее обстоятельство позволяет существенно влиять на динамику социально-экономического развития регионов и страны в целом.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны основные положения предложенной автором оптимизации финансовых потоков в рамках взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства (с. 144-174 диссертации), а также обоснованность использования налоговых обязательств в качестве источника инвестиций, для выполнения поручений Правительства РФ, направленных на развитие железнодорожной инфраструктуры (с. 175-188 диссертации);

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использован комплекс существующих базовых методов исследования, в том числе экономического, системно-структурного, причинно-следственного, сравнительного и факторного анализа, системный и логический подход, а также метод многомерного корреляционно-регрессионного анализа;

изложены и проанализированы точки зрения ряда известных российских и зарубежных ученых на сущность, генезис бюджетно-налоговых отношений государства и крупной национальной корпорации ОАО «РЖД» (с. 13-50 диссертации), а также современную бюджетно-налоговую политику в сфере функционирования железнодорожной инфраструктуры (с. 51-77 диссертации);

раскрыты сильные и слабые стороны, противоречия точек зрения ряда известных российских и зарубежных ученых на сущность, принципы и методику бюджетно-налоговой политики (с. 13-29 диссертации), а также содержание государственной бюджетно-налоговой политики в отношении железнодорожного транспорта (с. 51-77 диссертации);

изучены хронология развития периферийных монополий в России (с. 30-50 диссертации) и существующее налоговое регулирование российского корпоративного сектора, что позволило подготовить научно-обоснованные рекомендации по инвестированию развития крупной национальной корпорации ОАО «РЖД» (с. 124-143 диссертации);

проведена модернизация финансового механизма реализации бюджетно-налогового взаимодействия ОАО «РЖД» и государства с учетом обеспечения экономического роста регионов (с. 189-203 диссертации), на основе корреляционно-регрессионной зависимости уровня бюджетно-налоговой нагрузки на денежные потоки и уровня железнодорожного тарифа (с. 175-188 диссертации), это дало

возможность автору логично и обоснованно разработать рекомендации по совершенствованию железнодорожного тарифа.

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

разработаны и внедрены в практику деятельности ОАО «РЖД» (частично) авторская методика определения экономико-математической взаимосвязи железнодорожных тарифов и бюджетно-налоговой нагрузки для целей среднесрочного прогнозирования результатов финансово-хозяйственной деятельности (справка о внедрении); в учебный процесс кафедры финансов и бухгалтерского учета ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения» (полностью) теоретические и практические положения диссертации (справка о внедрении), в проект № 326 «Финансово-бюджетное проектирование как основа управления социально-экономическим развитием ресурсного региона Сибири (номер госрегистрации в ФГАНУ ЦИТиС 01201458898)» (полностью) практические рекомендации по рационализации взаимных финансовых потоков в целях снижения железнодорожного тарифа и устойчивого экономического роста в регионах (справка о внедрении), в практику деятельности Министерства экономического развития Иркутской области (полностью) методика определения бюджетно-налоговой нагрузки на результаты финансово-хозяйственной деятельности в части принятия решения о предоставлении им налоговых льгот (справка о внедрении).

определены условия, ограничения и возможности практического использования разработанной методики определения бюджетно-налоговой нагрузки на деятельность крупных национальных корпораций (с. 107-123 диссертации).

создана система практических рекомендаций на основе методики определения бюджетно-налоговой нагрузки на результаты финансово-хозяйственной деятельности крупной национальной корпорации ОАО «РЖД» (с. 120-123 диссертации), которая имеет реальное практическое значение для формирования взаимодействия регионального Правительства Иркутской области и крупнейших налогоплательщиков в части принятия решения о предоставлении им налоговых льгот, предусмотренных Налоговым Кодексом РФ.

представлены рекомендации по совершенствованию бюджетно-налогового взаимодействия государства и крупных корпораций, направленные на формирование современного финансового механизма (с. 189-203 диссертации) и определение влияния источников инвестирования на рост железнодорожных тарифов в условиях реформирования отрасли (с. 175-188 диссертации).

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ: результаты получены на основании корректного применения методов экономико-математического моделирования, и в частности метода многомерного корреляционно-регрессионного анализа для определения зависимости между средним тарифом на грузовые железнодорожные перевозки и уровнями налоговой и долговой нагрузки на денежные потоки корпорации, расчеты произведены с использованием лицензионного программного продукта (с. 189-203 диссертации);

теория построена на известных, проверяемых данных, согласуется с результатами научных исследований ведущих зарубежных и российских ученых в области бюджетно-налогового взаимодействия крупных корпораций с государством;

идея базируется на анализе практики, обобщении передового опыта бюджетно-налогового взаимодействия государства и крупных национальных корпораций в России и в мире, бюджетно-налоговые взаимоотношения ОАО «РЖД» и государства исследовались за период 2006-2013 года. Так, апробация результатов исследования доказала возможность снижения железнодорожных тарифов в результате применения финансового механизма реализации бюджетно-налогового взаимодействия заинтересованных сторон что позволило выработать научные результаты, которые применимы организациями при построении и функционировании финансового механизма реализации бюджетно-налогового взаимодействия государства и ОАО «Российские железные дороги» с целью обеспечения экономического роста в нашей стране;

использованы сравнение авторских данных и данных, полученных ранее по рассматриваемым вопросам бюджетно-налоговых отношений государства и крупных национальных корпораций;

установлено качественное и количественное совпадение авторских результатов с результатами, предъявляемыми в независимых источниках по данной тематике, в тех случаях, когда такое сравнение является обоснованным. Диссертация прошла экспертизу по системе «Антиплагиат» (заключение от 17 апреля 2015 г.), оригинальность текста 90,16 % (Девяносто целых и шестнадцать десятых процента);

использованы современные методики сбора и обработки исходной информации, представительные выборочные совокупности с обоснованием подбора объектов наблюдения – семи крупнейших корпорации РФ.

Личный вклад соискателя состоит в: выполненной лично автором научно-квалификационной работе, подготовке 13 публикаций (в том числе 7 – в рецензируемых ВАК изданиях) по выполненной работе.

Диссертация Хоменко Г.А. является научно-квалификационной работой, в которой изложены новые научно обоснованные экономические решения и разработки по формированию бюджетно-налогового взаимодействия крупной национальной корпорации (на примере ОАО «РЖД») и государства, имеющие существенное значение для развития страны. Диссертационная работа соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям пп. 9-14 Положения о присуждении ученых степеней (утвержденного постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 № 842), а также паспорту специальности 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит, а именно пунктам 2.17 «Бюджетно-налоговая политика государства в рыночной экономике», 2.21 «Трансформация бюджетно-налоговой системы на разных стадиях экономического развития: инструменты и модели адаптации», 3.12 «Структура и взаимосвязь механизма финансового взаимодействия государства и корпоративных финансов в рыночных условиях».

На заседании 26 июня 2015 года диссертационный совет принял решение присудить Хоменко Г.А. ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 20 человек, из них 8 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 23 человек, входящих в состав совета, дополнительно никто не введен на разовую защиту, проголосовали: за – 20, против – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председательствующий диссертационного совета,
зам. председателя диссертационного совета
доктор экономических наук, профессор

В. С. Колодин

Ученый секретарь диссертационного совета
доктор экономических наук, профессор

Н. Г. Новикова

26 июня 2015 года

Подпись проф. Колодина В.С и проф. Новиковой Н.Г. удостоверяю:

Ученый секретарь ФГБОУ ВПО
«Байкальский государственный
университет экономики и права»
кандидат экономических наук, доцент

А.А. Измestьев